



COPIL N°3 – 24/06/2024

Elaboration du schéma directeur cyclable
Présentation du phasage des aménagements

Pays Pyrénées Méditerranée

CONTACT

Immergis :
Laurent Frilleux
lfrilleux@immergis.fr
+33 (0)4 34 11 65 51

IMMERGIS SAS La Valsière – 44 rue Antoine Jérôme Balard, 34790 – Grabels, France
info@immergis.fr Tel : +33 (0)4 34 11 65 51 Fax : +33 (0)9 74 66 21
www.immergis.fr



Soutenu
par



SOMMAIRE

- 1** Le phasage des aménagements
- 2** Typologies de stationnement et le développement de l'intermodalité
- 3** Les aides au financement
- 4** De l'intention à la réalisation
- 5** Les actions du schéma
- 6** Annexes



1

Le phasage des aménagements



Qu'est-ce qu'un schéma directeur cyclable ?

Le schéma cyclable est un outil de **PROGRAMMATION** et de **PLANIFICATION** qui permet de **définir les ACTIONS** à mettre en place à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager la **PRATIQUE CYCLABLE**. Il permet la **programmation des INVESTISSEMENTS dans un plan pluriannuel**. Un schéma **N'OBLIGE PAS LES COMMUNES** à réaliser les opérations, mais facilite l'étude des dossiers pour l'octroi de **SUBVENTIONS**.



Pourquoi ?

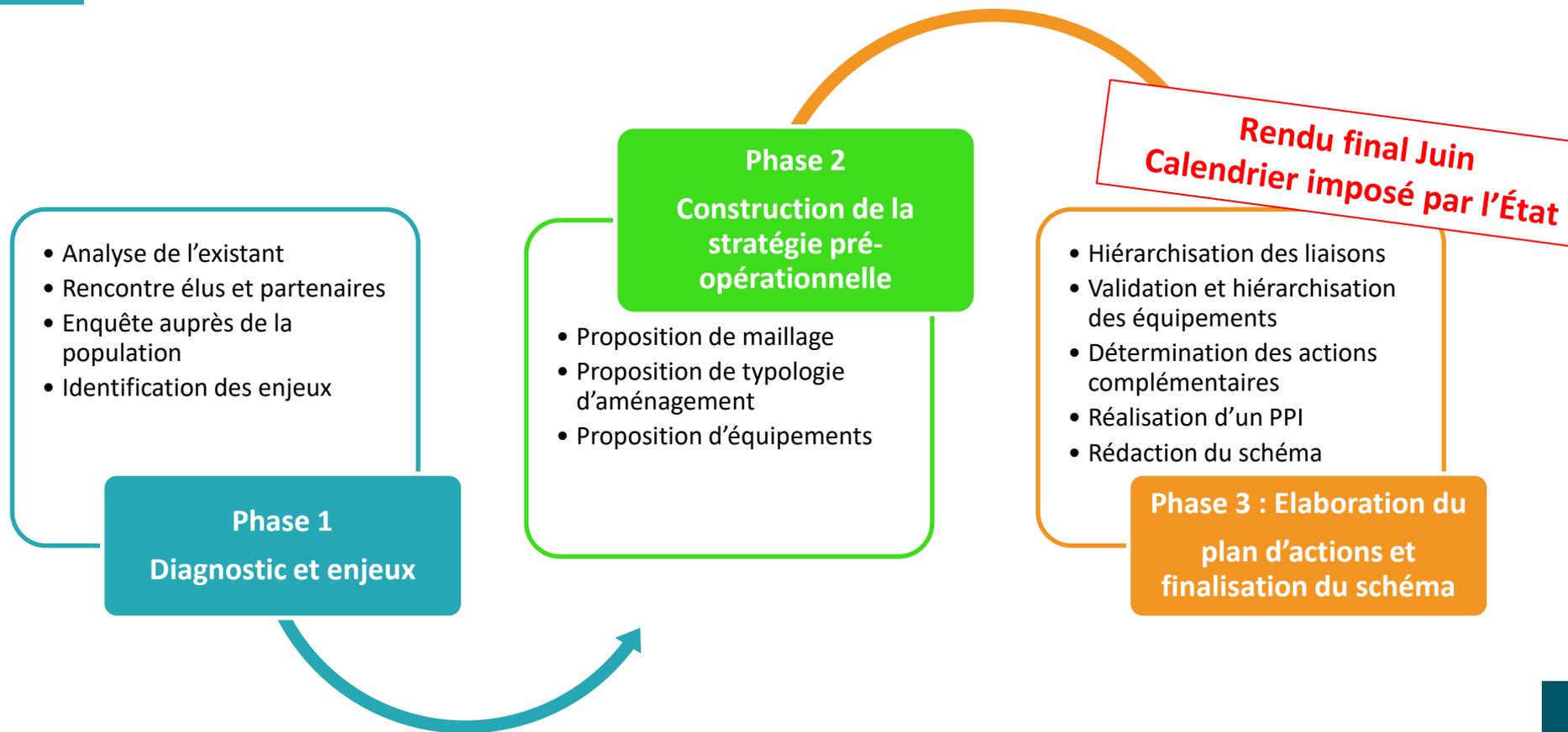
1. **Réduction** des gaz à effet de serre
2. **Plan vélo** de l'état
3. **Amélioration des conditions** de circulation
4. **Pratique sportive** bénéfique pour la santé
5. **Gain économique** pour les usagers



Un schéma répond à des besoins



Les étapes du schéma



En résumé

- **Un schéma est une feuille de route permettant d'anticiper et d'organiser les investissements** en faveur des mobilités douces pour de nombreuses années.
- Elaboré à l'échelle de la communauté de communes, il permet d'avoir une **vision cohérente** de l'organisation des déplacements et d'assurer des continuités de tracés.
- Il est réalisé avec la collaboration des acteurs institutionnels : communes, communauté de communes, département, région, services de l'état (DDTM, ADEME, CEREMA).
- **Les actions et les propositions n'ont pas un caractère obligatoire mais la validation du schéma permet pour les projets retenus de concourir aux différents appels à projets et ainsi bénéficier de subventions.**
- Fond européens, Appels à projets nationaux, Fond régional, programme départemental sont autant de dispositifs qui pourront être mobilisés pour la réalisation des projets du schéma. **Aucun financement n'est octroyé en dehors des actions consignées dans un schéma.**
- **L'entretien des aménagements reste à la charge des collectivités au même titre que l'entretien des voiries.** Dépenses à intégrer dans les budgets de fonctionnement.

Présentation du maillage

Le maillage proposé dans ce schéma directeur s'étend sur plus de **705 Kilomètres**.

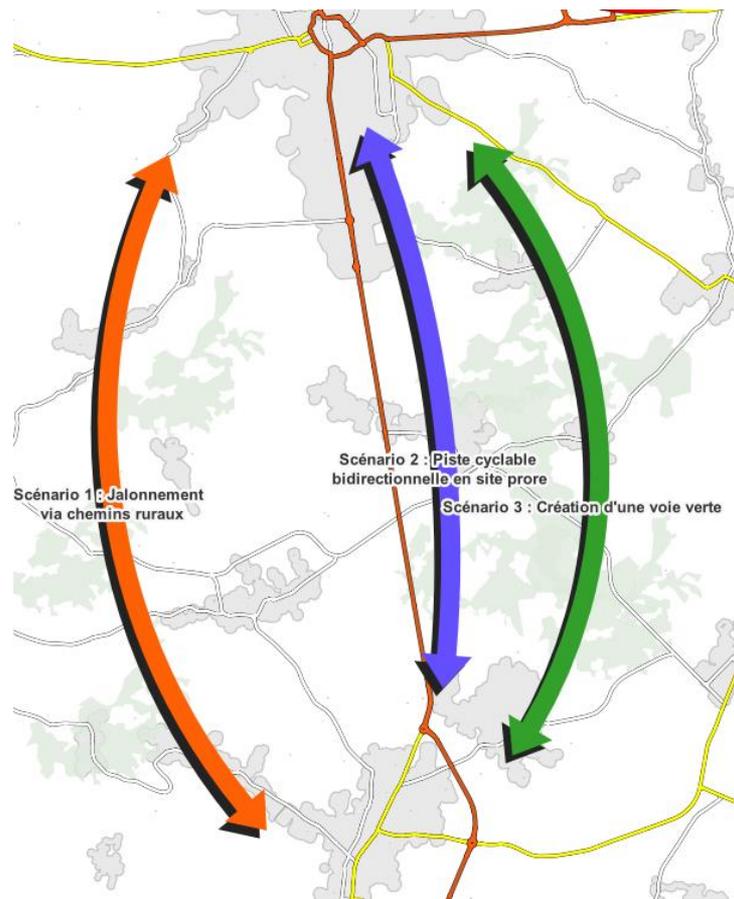
Le montant des investissements pour sa réalisation s'élève à près de **37 millions d'euros**. Tous les itinéraires proposés sont pas de la même importance (*Lieux desservis, potentiel de cyclistes*) et certains ont les mêmes origines destination mais avec des trajets et des typologies d'aménagements différents.

Ces scénarios peuvent être complémentaires.

Le maillage est présenté sous forme d'itinéraires reliant différentes communes où pôles générateurs de déplacements. Dans l'application du schéma, il est **nécessaire de les prioriser** pour aboutir à une planification par phase.

Pour les passerelles et les encorbellements, les coûts peuvent fortement varier selon le type d'ouvrage et les contraintes techniques.

Les tarifs présentés ne prennent pas en compte l'acquisition du foncier.



Détermination du phasage – Réalisation d'un PPI

Dans l'application du schéma, il est **nécessaire de prioriser ces itinéraires**. La priorisation répond à un niveau d'ambition, et elle est corrélée à la facilité d'exécution et au délai de réalisation.

- **Ambition 1 : Armature locale**
- **Ambition 2 : Armature territoriale, liaisons inter villages**
- **Ambition 3 : Armature « qualitative » mais impliquant une échelle temps plus longue, des coûts supérieurs et des études plus opérationnelles**

Phase 1 : 2025 à 2026

325 Km

9,7 M€

Phase 2 : 2027 à 2032

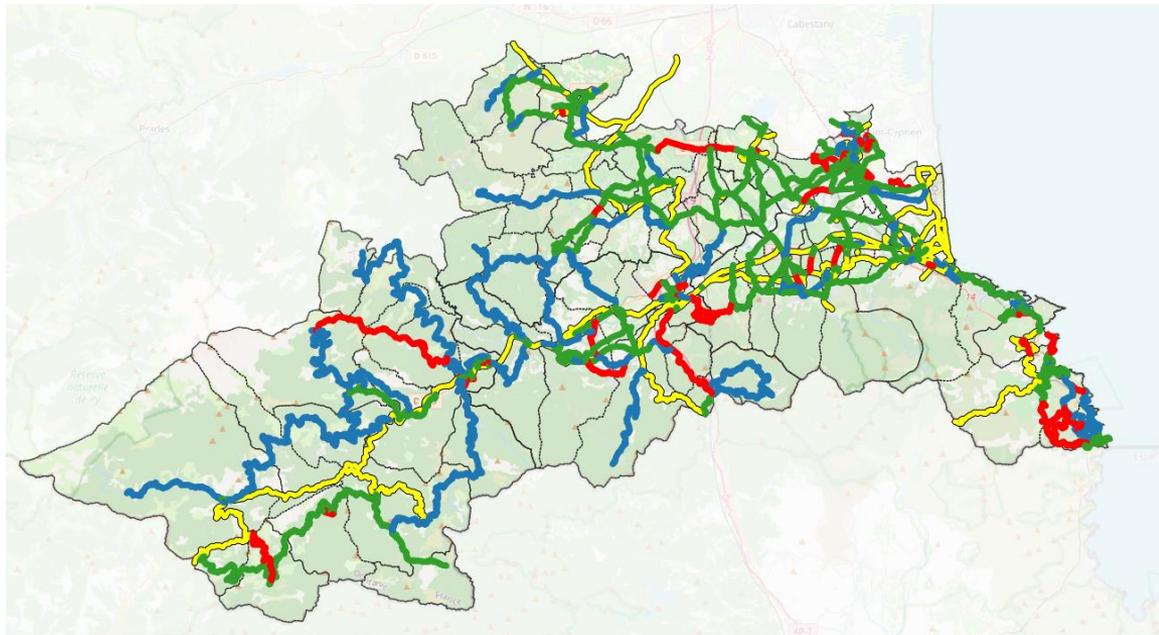
279 Km

8,5 M€

Phase 3 : 2033 à 2036

101 Km

18,8 M€



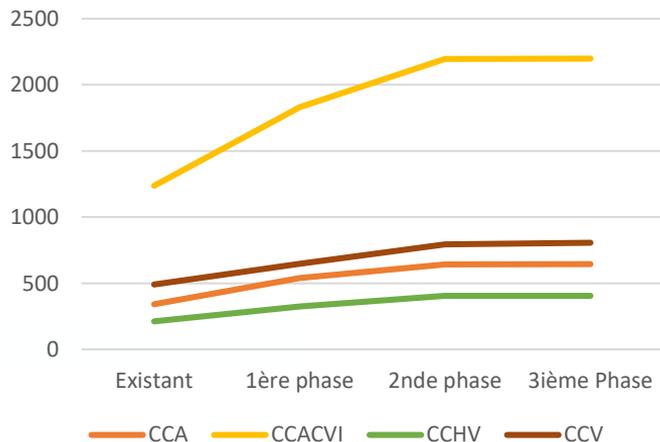
Aménagements existants

Connexion des équipements et des habitants

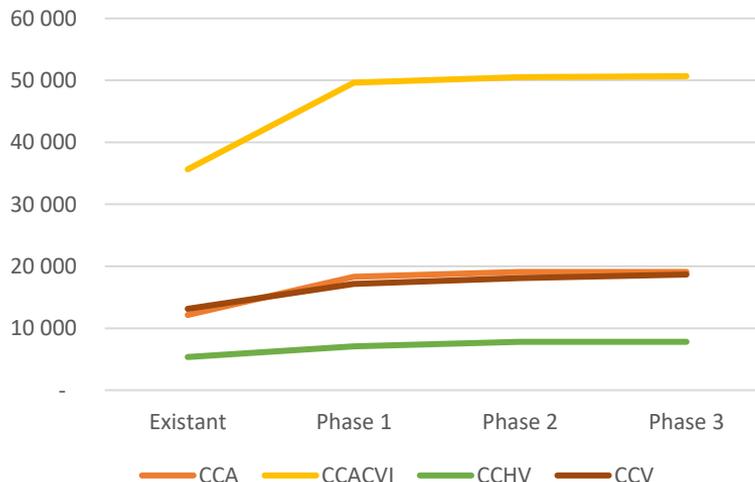
La réalisation du schéma apportera des connexions de plus en plus importantes pour les habitants en direction des principaux pôles générateurs de déplacements.

Le croisement entre une zone de 200 mètres autour des aménagements et la population des données carroyées d'une part et des points de la base permanente des équipements (bases de données INSEE) montre l'impact de ces aménagements.

Nombre d'équipements connectés	Existant	Phase 1	Phase 2	Phase 3
CCA	343	540	644	645
CCACVI	1 236	1 831	2 196	2 197
CCHV	212	324	405	405
CCV	492	647	795	806
Total général	2 283	3 342	4 040	4 053



Nombre d'habitants connectés	Existant		Phase 1		Phase 2		Phase 3	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
CCA	12 146	55%	18 292	83%	19 083	86%	19 103	86%
CCACVI	35 614	64%	49 609	89%	50 496	91%	50 656	91%
CCHV	5 341	55%	7 052	73%	7 790	80%	7 800	80%
CCV	13 134	64%	17 173	84%	18 108	89%	18 657	92%
Total général	66 235	61%	92 126	85%	95 477	88%	96 216	89%

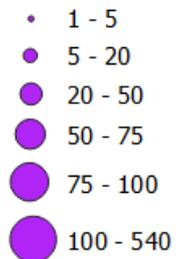


Connexion des équipements et des habitants

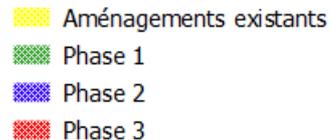
Exemple du Boulou

■ Equipements

Population



Rayon de 200 mètres



Nombre d'habitants vivant à moins de 200 mètres d'un aménagement:

Aménagements existants: 4 027

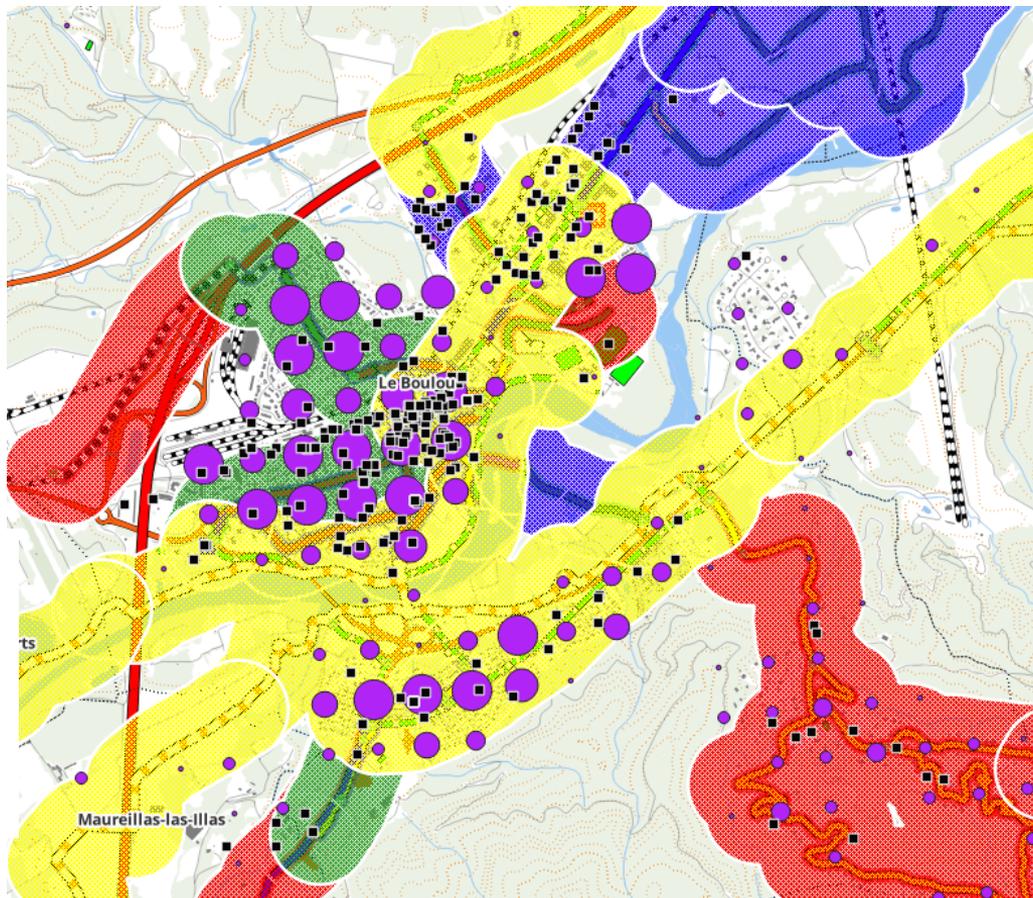
Personnes supplémentaires après la 1ère phase: 1 124

Personnes supplémentaires après la 2nde phase: 3

Personnes supplémentaires après la 3ième phase: 280

Nombre d'équipements* connectés :

Situation initiale	Après la 1ère phase	Après la 2nde phase	Après la 3ième phase
143	181	186	192



Détermination du phasage – CCACVI

241,1 Km 19,6 M€

Phase 1 : 2025 à 2026

149,3 Km

5,3 M€

Phase 2 : 2027 à 2032

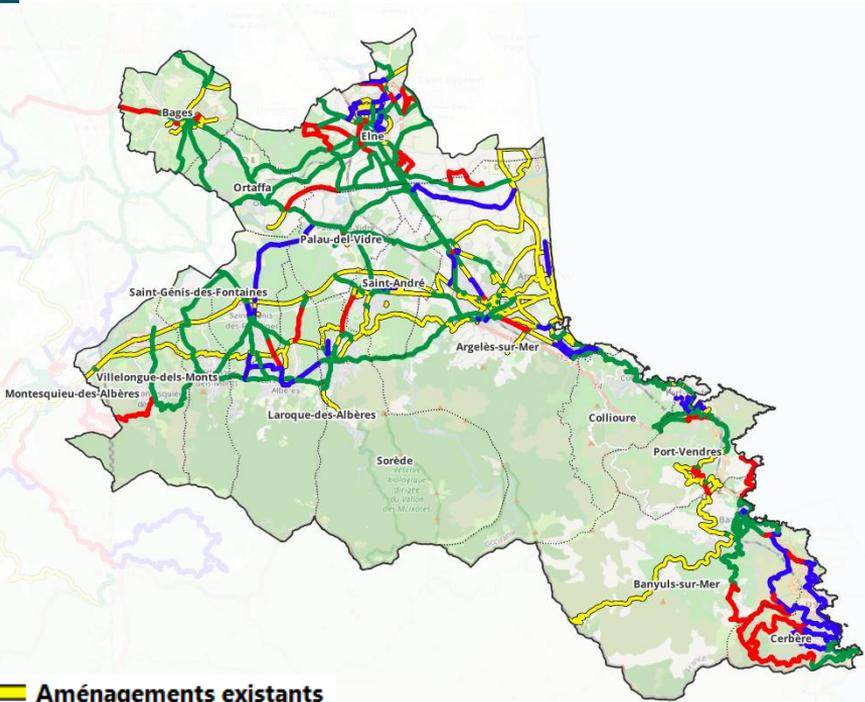
45,1 Km

4,1 M€

Phase 3 : 2033 à 2036

46,8 Km

10,2 M€



	Longueur	Coût
Phase 1	149,3	5 278 157 €
Aménagement sur chaussée	7,6	228 886 €
Autres aménagements	0,2	30 000 €
Jalonnement	85,5	221 200 €
Marquage au sol	42,0	76 649 €
Piste cyclable	1,2	479 807 €
Voie verte et aménagement de chemins	12,7	4 241 615 €
Phase 2	45,1	4 121 506 €
Aménagement sur chaussée	6,0	189 229 €
Autres aménagements	0,9	125 184 €
Jalonnement	20,6	28 400 €
Marquage au sol	2,3	21 757 €
Piste cyclable	4,9	1 826 460 €
Voie verte et aménagement de chemins	10,5	1 930 476 €
Phase 3	46,8	10 223 443 €
Autres aménagements	0,0	
Jalonnement	7,0	8 000 €
Marquage au sol	0,9	12 246 €
Piste cyclable	11,6	4 234 001 €
Voie verte et aménagement de chemins	27,2	5 969 197 €
Total général	241,1	19 623 106 €

Détermination du phasage – CCA

137,3 Km 4,83 M€

Phase 1 : 2025 à 2026

81,6 Km

1,5 M€

Phase 2 : 2027 à 2032

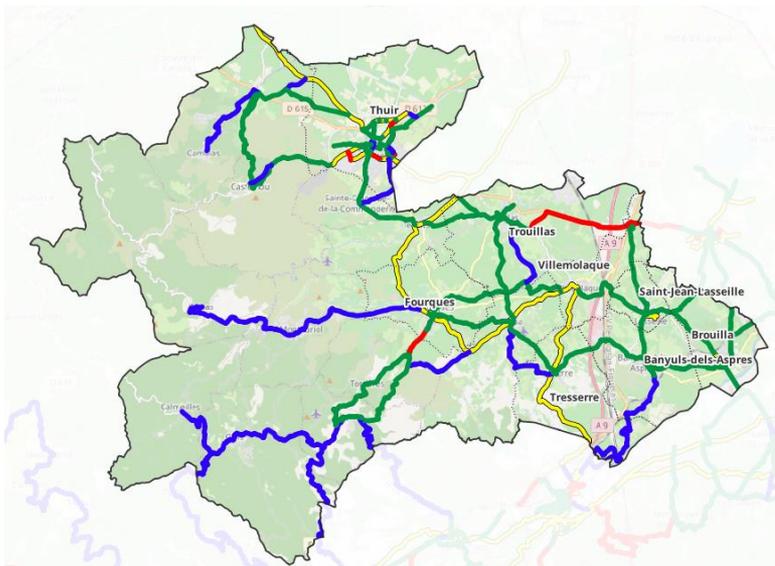
49,1 Km

1,64 M€

Phase 3 : 2033 à 2036

6,5 Km

1,7 M€



Aménagements existants

	Longueur	Coût
Phase 1	81,6	1 498 475 €
Aménagement sur chaussée	1,9	53 901 €
Autres aménagements	0,1	
Jalonnement	28,0	66 800 €
Marquage au sol	43,1	77 188 €
Piste cyclable	3,8	524 555 €
Voie verte et aménagement de chemins	4,8	776 031 €
Phase 2	49,1	1 637 336 €
Aménagement sur chaussée	0,9	11 972 €
Jalonnement	35,3	28 400 €
Marquage au sol	5,4	7 707 €
Piste cyclable	0,2	72 905 €
Voie verte et aménagement de chemins	7,4	1 516 352 €
Phase 3	6,5	1 700 877 €
Autres aménagements	0,2	
Jalonnement	0,8	800 €
Marquage au sol	0,8	1 502 €
Piste cyclable	4,3	1 577 063 €
Voie verte et aménagement de chemins	0,3	121 512 €
Total général	137,3	4 836 688 €

Détermination du phasage – CCV

128 Km 7,9 M€

Phase 1 : 2025 à 2026

42 Km

2,5 M€

Phase 2 : 2027 à 2032

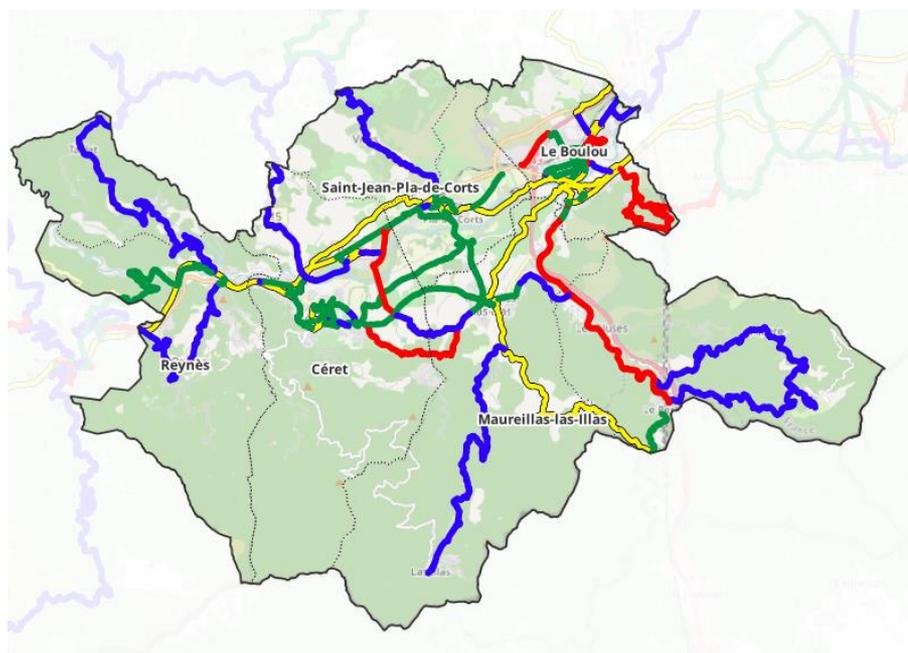
61,3 Km

1,04 M€

Phase 3 : 2033 à 2036

24,7 Km

4,28 M€



■ Aménagements existants

	Longueur	Coût
Phase 1	42,0	2 561 152 €
Aménagement sur chaussée	10,8	322 496 €
Autres aménagements	0,2	20 000 €
Jalonnement	15,4	68 000 €
Marquage au sol	9,0	21 428 €
Piste cyclable	3,1	1 085 000 €
Voie verte et aménagement de chemins	3,6	1 044 228 €
Phase 2	61,3	1 038 416 €
Aménagement sur chaussée	1,1	35 344 €
Autres aménagements	0,0	800 €
Jalonnement	55,1	22 800 €
Marquage au sol	0,6	4 012 €
Piste cyclable	1,2	430 670 €
Voie verte et aménagement de chemins	3,4	544 791 €
Phase 3	24,7	4 277 506 €
Autres aménagements	0,2	
Jalonnement	10,4	5 600 €
Marquage au sol	1,5	2 039 €
Piste cyclable	11,8	4 132 135 €
Voie verte et aménagement de chemins	0,8	137 732 €
Total général	128,0	7 877 074 €

Détermination du phasage – CCHV

193,7 Km 4 ,55
M€

Phase 1 : 2025 à 2026

51 Km

0,34 M€

Phase 2 : 2027 à 2032

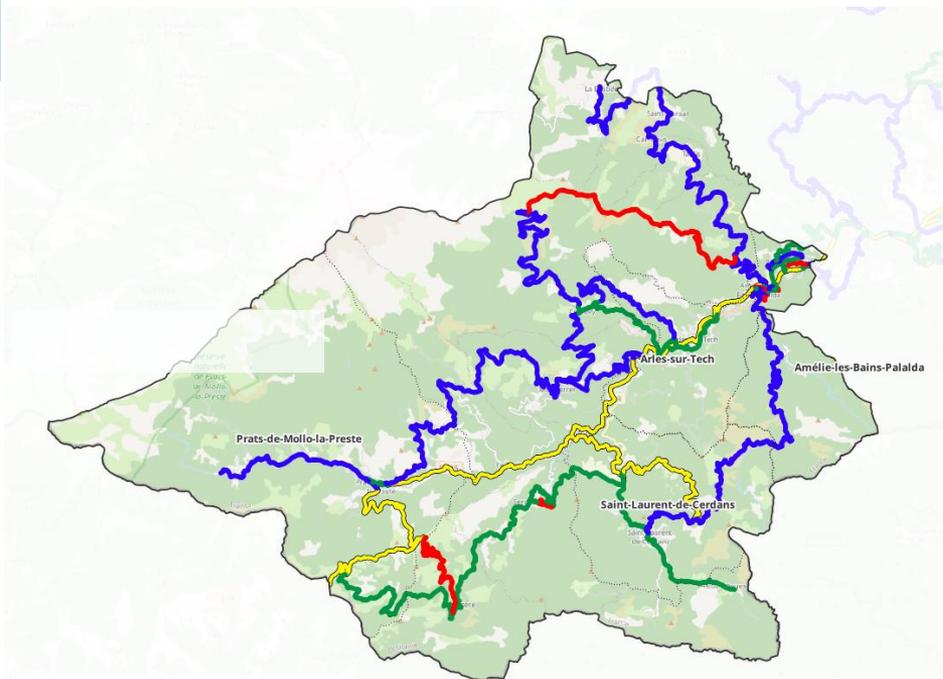
119,4 Km

1,6 M€

Phase 3 : 2033 à 2036

23,2 Km

2,6 M€



 Aménagements existants

	Longueur	Coût
Phase 1	51,0	338 503 €
Aménagement sur chaussée	3,7	110 012 €
Autres aménagements	0,3	1 688 €
Jalonnement	44,8	9 600 €
Marquage au sol	0,8	4 054 €
Voie verte et aménagement de chemins	1,4	213 150 €
Phase 2	119,4	1 596 040 €
Aménagement sur chaussée	1,0	17 510 €
Autres aménagements	0,1	
Jalonnement	107,9	55 200 €
Marquage au sol	0,3	485 €
Voie verte et aménagement de chemins	10,2	1 522 845 €
Phase 3	23,2	2 617 793 €
Aménagement sur chaussée	0,3	1 388 €
Autres aménagements	0,6	
Jalonnement	4,9	2 000 €
Marquage au sol	0,3	468 €
Voie verte et aménagement de chemins	17,2	2 613 937 €
Total général	193,7	4 552 336 €

L'entretien des aménagements

L'entretien peut occuper une part conséquente d'un budget pour assurer une haute qualité de service.

Plusieurs type d'actions peuvent être appliqués :

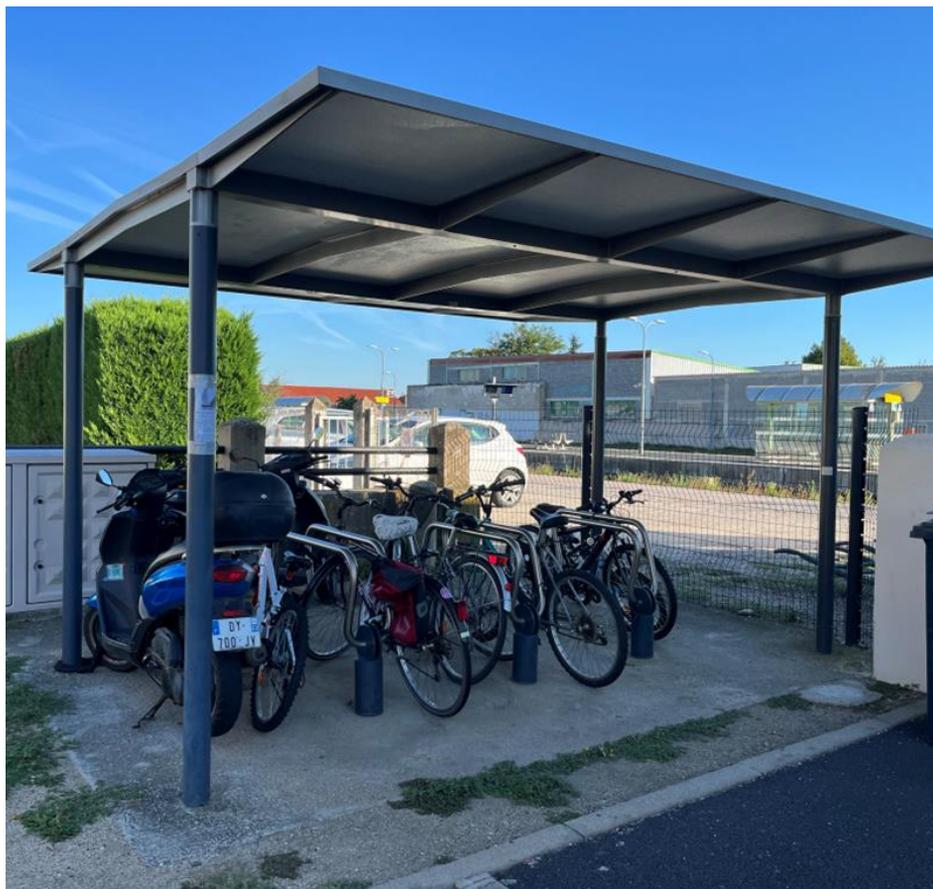
- Balayage des voies
- Reprise du revêtement
- Fauchage
- Maintien de la signalétique
- Collecte des déchets

Les **coûts** liés à ces actions dépendent :

- De la fréquence des interventions
- De la nature des revêtements
- Du niveau d'utilisation des aménagements

A titre d'exemple, le département a estimé lors de l'aménagement de l'itinéraire en Argelès et le Boulou, des coûts suivant :

Caractéristiques du revêtement	Niveau d'intervention		
	Faible	Moyen	Confort
Site propre en enrobé	1 050 €	1 300 €	1 900 €
Site propre en stabilisé	1 750 €	2 000 €	2 600 €
Voie partagée en enduit superficiel	1 450 €	1 700 €	2 300 €
Route départementale partagée	50 €	100 €	400 €



2

Typologies de stationnement

Implantation des aménagements sur l'espace public



**Durée de
stationnement**



**Lieux
d'implantation**



**Distance admise
entre le
stationnement
et le lieu d'intérêt**

**Stationnement de
courte durée**

Inférieur à 1 h

Commerces, services
publics...

Entre 10 et 20 m

**Stationnement de
moyenne durée**

Entre 1 h et une
demi-journée

Lieux de travail, loisirs,
parcs, établissements
scolaires...

Entre 30 et 50 m

**Stationnement de
longue durée**

1 jour et plus

Aux abords des pôles
d'échanges
multimodaux et parking
relais

Jusqu'à 70 m



Typologie des stationnements



Stationnements de courte durée

ARCEAUX

- Peu coûteux et peu encombrant
- Le vélo est stable et sécurisé (3 points d'accroche possible)



PINCE ROUES OU RACK

- Système à éviter car peu sécurisé (1 seul point d'attache par la roue) et peu stable (peut endommager le vélo)



STATIONNEMENT VÉLO CARGO

- Arceaux plus long pour permettre une attache stable
- Peu coûteux et peu encombrant



Appui vélo sur mobilier urbain

ARCEAU DOUBLE SUR POTEAU

- Aménagement peu encombrant
- Attention à ne pas perturber la lisibilité de la signalisation et le passage des piétons



CADENAS CONNECTÉ

- Stationnement individuel sécurisé (fermeture par cadenas)
- Peu encombrant et peu coûteux



Typologie des stationnements



Stationnements de moyenne ou longue durée



ABRI VÉLO

- Protège le vélo des intempéries



BOX INDIVIDUEL

- Stationnement individuel avec accès sécurisé (fermeture par cadenas)
- Protège des intempéries et des regards



BOX COLLECTIF

- Aménagement sécurisé par contrôle d'accès (système de gestion par badge)
- Protège des intempéries et des regards

Les équipements



Les équipements



Borne de recharge VAE

Station de réparation



Station de gonflage



Les équipements : Focus station multifonction

Un nouveau type de matériel est proposé pour le territoire. Des box collectifs sécurisés comprenant des bornes de recharges et des station de gonflage et de réparation.

D'une capacité de 10 à 40 vélos ces stations peuvent également être autonome en énergie grâce à l'implantation de panneaux solaires sur le toit. Il faut un raccordement au réseau sans cette option.



L'accès s'effectue via une application, et ce service peut être gratuit ou payant pour l'utilisateur. **La station est déplaçable.**

Eligible au programme Alvéole Plus, la configuration proposée dans ce document est

Station de 10 vélos avec 1 station de gonflage et 1 station de réparation en supplément. L'option panneau solaire n'est pas retenue.

Le coût avec la déduction de subvention Alvéole plus est de **19 140 €** par station.

Stationnement : détail et coûts

Les points de stationnement proposés sont implantés à proximité des pôles générateurs de déplacement tels que :

- Établissements scolaires
- Gares & aires de covoiturage
- Commerces de proximité
- Équipements sportifs
- Équipements culturels
- Équipements administratifs
- Établissements de santé
- Sites touristique

La loi d'orientation sur les mobilités (LOM) impose la suppression des stationnements automobile aux abords des passages piétons, ils peuvent être remplacés par des arceaux.



COÛT DES STATIONNEMENTS VÉLO

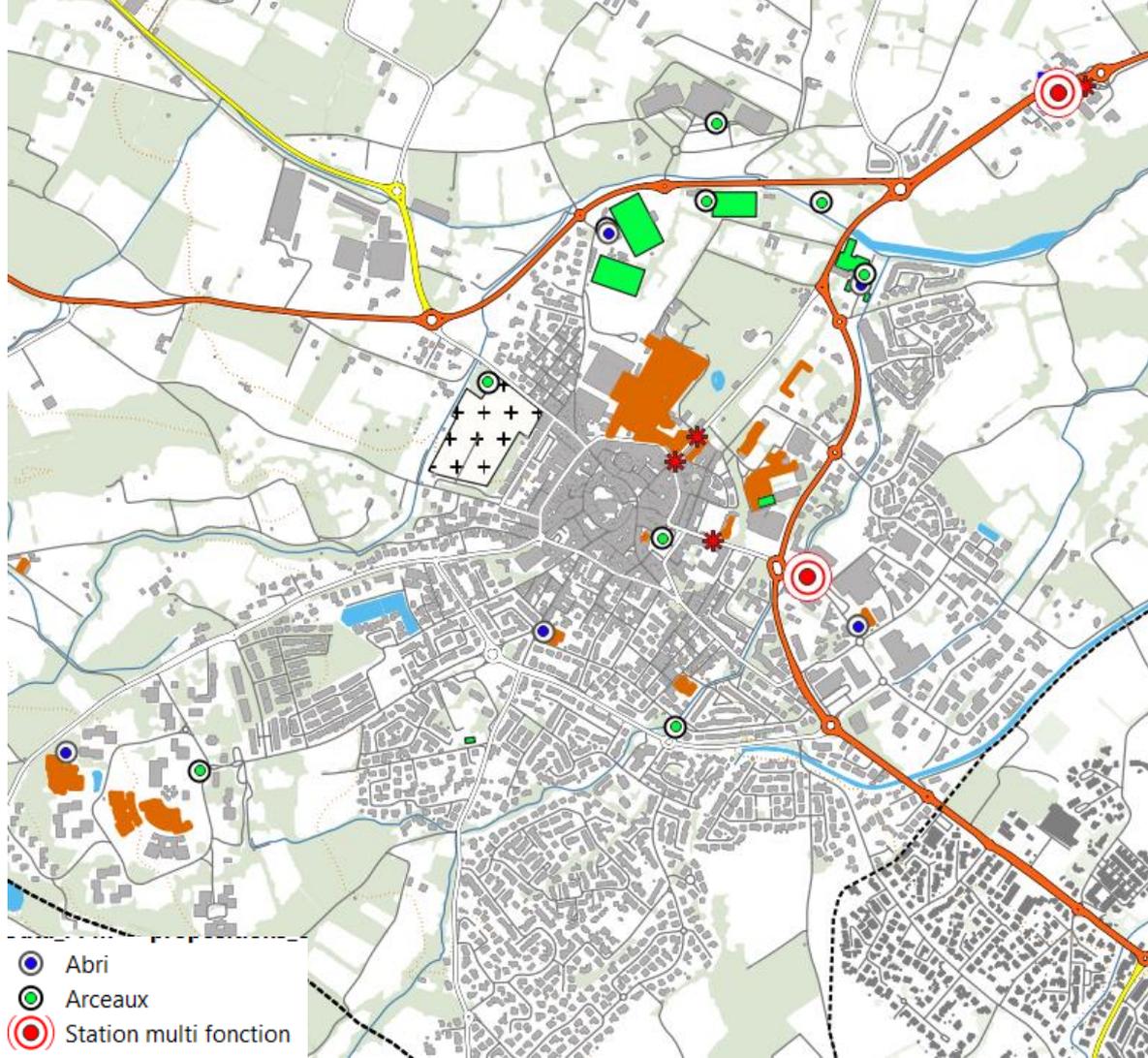
- Arceau : 120 € / unité
- Arbis vélo : 3 500 € /unité (5 places)
- Box individuel : 2 000 € /place
- Borne de recharge: 2 000 € /unité
- Station de gonflage : 2 000 € /unité
- Station de réparation : 2 000 € /unité

EPCI	Nombre de places	Coût
CCA	230	167 380
Abri	53	38 500
Arceaux	117	14 040
Station multi fonction	60	114 840
CCAVI	639	652 040
Abri	95	66 500
Arceaux	254	30 480
Station multi fonction	290	555 060
CCHV	154	105 140
Abri	55	17 500
Arceaux	59	7 080
Borne de recharge		4 000
Station multi fonction	40	76 560
CCV	131	140 840
Abri	18	14 000
Arceaux	50	6 000
Box individuels sécurisés	3	6 000
Station multi fonction	60	114 840
Total général	1154	1 065 400

Stationnement : détail et coûts

Un tableau et une cartographie détaillée permettent de visualiser les lieux d'implantation.

Commune	Nombre de places	Coût
Tuir	77	59 620 €
Aire de covoiturage	10	19 140 €
Station multi fonction	10	19 140 €
Centre ville	6	720 €
Arceaux	6	720 €
Cimetière	2	240 €
Arceaux	2	240 €
Espace commercial	6	720 €
Arceaux	6	720 €
Espace de loisirs	4	480 €
Arceaux	4	480 €
hopital	5	3 500 €
Abri	5	3 500 €
Maison sociale de proximité	5	3 500 €
Abri	5	3 500 €
Médiathèque	5	3 500 €
Abri	5	3 500 €
Parking Netto	10	19 140 €
Station multi fonction	10	19 140 €
Piscine	5	3 500 €
Abri	5	3 500 €
Stade	14	4 580 €
Abri	5	3 500 €
Arceaux	9	1 080 €
Tennis	5	600 €
Arceaux	5	600 €
Total général	77	59 620 €



L'intermodalité



L'intermodalité

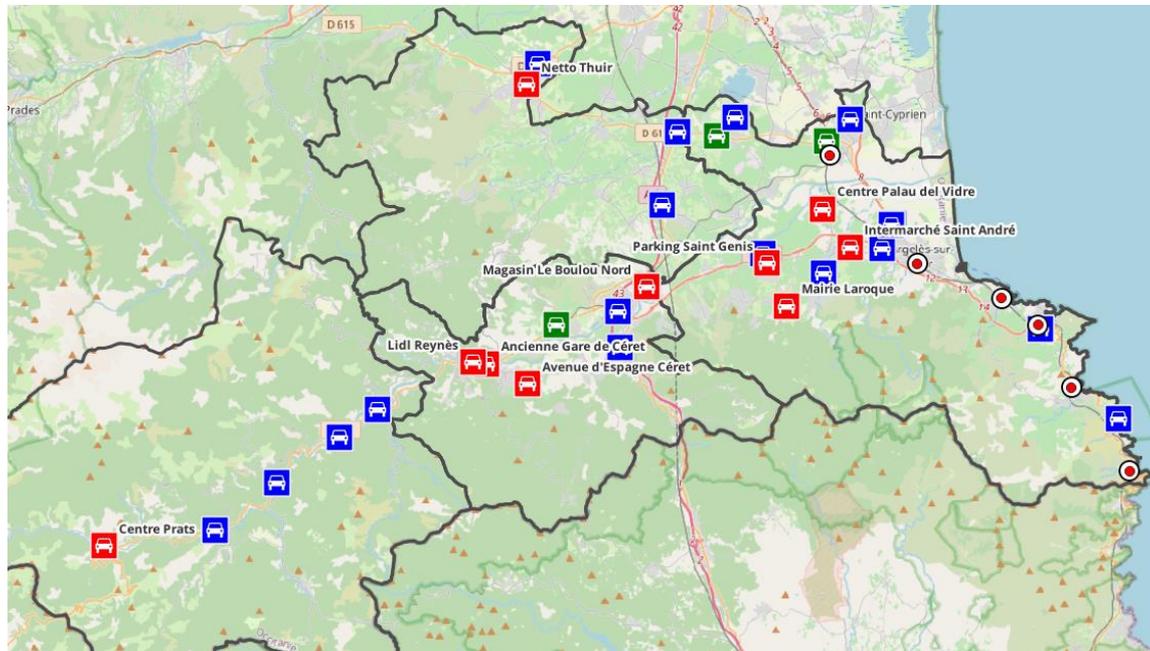
Les 4 communautés de communes ont fixé le développement de l'intermodalité comme une priorité dans la politique des déplacements.

Le diagnostic a montré la part croissante des déplacements en train depuis les gares de la côte Vermeille vers Perpignan et le nombre d'aires de covoiturage proposé par le département augmente régulièrement.

En complément des gares  des aires de covoiturage existantes  et celles à l'étude  , il est proposé 10 projets d'intermodalité 

Ces sites viennent compléter le dispositif et ils ont été définis selon les règles suivantes :

- Présence immédiate d'un arrêt de bus
- Présence d'un parking
- Desservi par le maillage cyclable



L'intermodalité

Les sites peuvent se situer sur des parkings publics ou privé tel que des supermarchés. La signature de convention d'utilisation avec les acteurs privés est possible.

Exemple à St Génis des Fontaine

Arrêt de bus Lio sur l'avenue du Maréchal Joffre

Parking 65 places

Aménagement cyclables (chaucidou sur Allée des Moines)

Implantation d'une station multi fonction



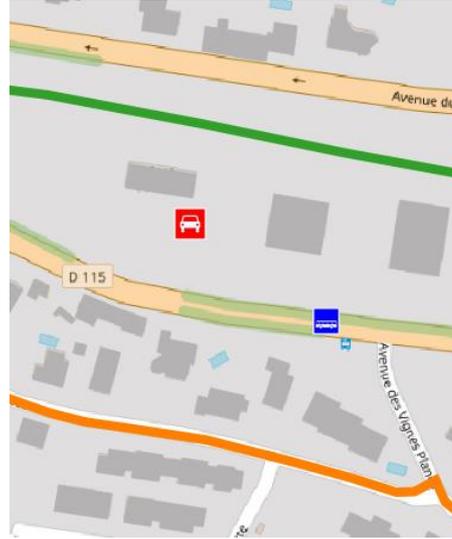
L'intermodalité

Implantation sur parking public :

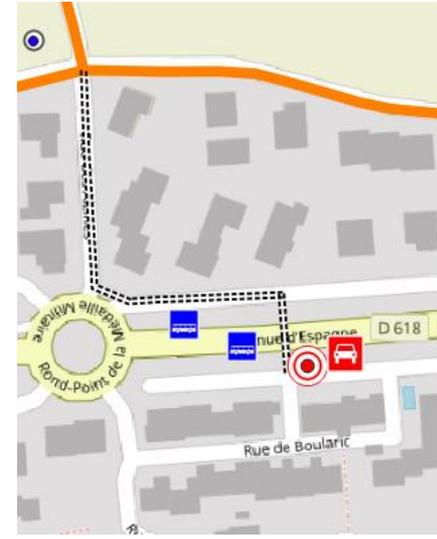
- Centre ville de Prats de Mollo



- Ancienne gare de Céret



- Avenue d'Espagne à Céret



L'intermodalité

Implantation sur parking public :

- Mairie à Laroque des Albères

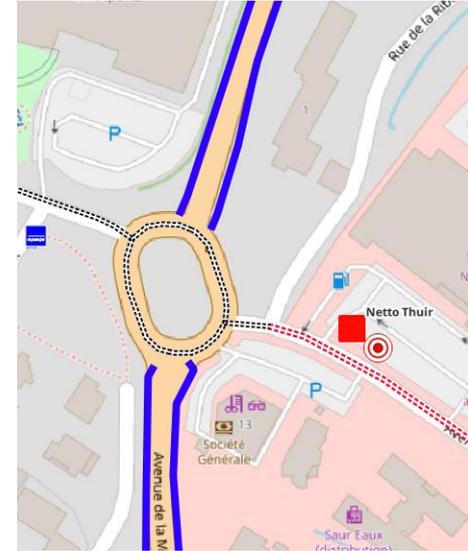


- Centre ville Palau del Vidre



Implantation sur parking privé :

- Parking Netto Thuir



L'intermodalité

Implantation sur parking privé :

- Zone commerciale au Boulou



- Intermarché St André



- Parking Lidl Reynès



Exemple de signalétique





3

Les aides au financement

Mise en œuvre du schéma



Sources de co-financement – La région Occitanie (AOM)

Plan Régional Vélo II. Dispositif régional des aménagements cyclables en faveur du vélo du quotidien. Dispositif en vigueur jusqu'au 31 décembre 2028.

Les types de liaisons privilégiées sont :

- **Les liaisons entre 2 communes ou plus**

Pour lesquelles les flux domicile travail et domicile étude cumulés sont >100. Linéaire plafonné à 15Km.

- **Les liaisons en interconnexion avec des équipements d'intérêts régionaux et des établissements scolaires** (tous périmètres confondus) :

Les itinéraires cyclables devront permettre le rabattement des principaux pôles de la commune vers une gare ferroviaire/routière, un pôle d'échange multimodal (PEM), un port, une zone économique labellisée (OZE), un musée régional ou un établissement scolaire (primaire, collège, lycée) et d'enseignement. Une longueur d'itinéraire plafonnée à 5 km.

- **Les liaisons intra-communales de proximité** : Critère d'utilisation : les itinéraires cyclables devront permettre de relier efficacement le centre bourg/ville et les pôles générateurs de mobilité (ex : pôle d'enseignement, pôle commercial, pôle de loisirs/tourisme, pôle médical, pôle sportif...). Une longueur d'itinéraire plafonnée à 5 km.

Les projets éligibles :

- **Priorité aux itinéraires sécurisés** : la Région apportera uniquement un financement à la réalisation d'itinéraires en site propre (**piste cyclable , voie verte**). Les interfaces avec la voirie automobile (traversée de route) devront faire l'objet d'aménagements spécifiques qui tiendront compte des recommandations du CEREMA , pour permettre la sécurité des cyclistes.

Sources de co-financement – La région Occitanie (AOM)

- Les liaisons entre 2 communes ou plus

Pour lesquelles les flux domiciles travail et domicile étude cumulés sont >100. Linéaire plafonné à 15Km.

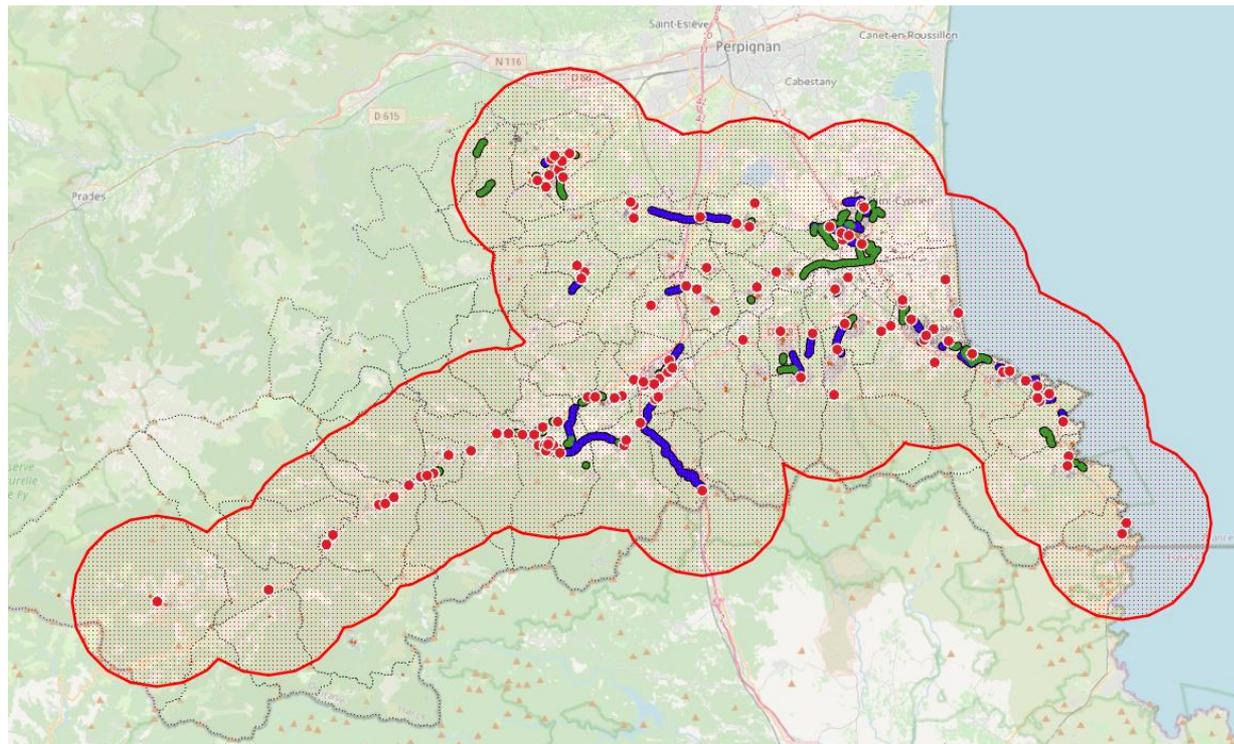
Origine	Destination	Domicile travail	Domicile études	Cumul
Le Boulou	Céret	232	270	502
Saint-André	Argelès-sur-Mer	302	104	406
Palau-del-Vidre	Argelès-sur-Mer	165	198	363
Maureillas-las-Illas	Céret	185	161	346
Saint-Jean-Pla-de-Corts	Céret	197	144	341
Port-Vendres	Banyuls-sur-Mer	165	156	321
Arles-sur-Tech	Amélie-les-Bains	214	103	317
Elne	Argelès-sur-Mer	282	16	298
Port-Vendres	Argelès-sur-Mer	151	131	282
Sorède	Argelès-sur-Mer	212	47	259
Elne	Bages	91	157	248
Reynès	Céret	116	110	226
Trouillas	Thuir	107	90	197
Saint-Jean-Pla-de-Corts	Le Boulou	156	25	181
Port-Vendres	Collioure	129	49	178
Collioure	Argelès-sur-Mer	150	26	176
Villelongue-dels-Monts	Argelès-sur-Mer	135	23	158
Sorède	Saint-André	45	109	154
Saint-Génis-des-Fontaines	Argelès-sur-Mer	115	39	154
Banyuls-sur-Mer	Argelès-sur-Mer	108	44	152
Cerbère	Banyuls-sur-Mer	124	0	124
Villelongue-dels-Monts	Saint-André	20	95	115
Ortaffa	Elne	36	78	114
Thuir	Terrats	67	47	114
Thuir	Fourques	55	55	110
Villemolaque	Thuir	25	75	100
Saint-Génis-des-Fontaines	Saint-André	20	79	99
Bages	Argelès-sur-Mer	90	8	98

Sources de co-financement – La région Occitanie (AOM)

- **Les liaisons en interconnexion avec des équipements d'intérêts régionaux et des établissements scolaires** (tous périmètres confondus) :
- **Les liaisons intra-communales de proximité** : Critère d'utilisation : les itinéraires cyclables devront permettre de relier efficacement le centre bourg/ville et

L'estimation du linéaire potentiellement concerné est estimée à partir d'une série de centralité.

L'ensemble des aménagements proposés en piste cyclable ou voie verte sont à l'intérieur du périmètre des 5 Km définis à partir de la liste des points d'intérêts.



Sources de co-financement – La région Occitanie (AOM)

Plafonnement de l'aide régionale.

Taux d'intervention : jusqu'à 30% des dépenses éligibles avec un plafonnement de l'aide régionale à 120 000 €/km pour les voies vertes et pistes cyclables et à 2 000 €/km pour les véloroutes.

Dans le cas où le projet prévoit un ouvrage d'art : pour être éligible, l'ouvrage d'art devra remplir l'ensemble de ces conditions :

- Être situé sur une liaison cyclable éligible au titre du volet des infrastructures en faveur du vélo du quotidien et bénéficier d'un aménagement cyclable en amont et en aval de l'ouvrage d'art.
- S'inscrire dans un schéma directeur cyclable et/ou permettre de relier un équipement d'intérêt régional (gare, PEM, port, lycée, OZE, musée régional...).
- 10% des dépenses avec un plafonnement du financement sur cette partie-là à 400 000 € quel que soit le périmètre de compétence et le type de liaison.

Les financements régionaux seront concentrés de manière privilégiée sur les territoires non Autorité Organisatrice de la Mobilité.

Sur les territoires AOM parce qu'ils bénéficient du versement mobilité, seuls les projets inscrits à un document de planification, de type « schéma directeur cyclable », pourront être accompagnés.

En appui de la compétence régionale sur les transports scolaires un bonus de 10% sera accordé aux bénéficiaires de ce règlement (hors périmètre AOM) pour des aménagements cyclables sécurisés permettant un accès jusqu'aux établissements scolaires (primaire, collège, lycée).

	Liaison cyclable entre 2 communes et plus	Liaison cyclable en interconnexion avec des équipements d'intérêts régionaux et des établissements scolaires	Liaison cyclable intra-communale de proximité
Au sein d'un périmètre * ayant la compétence AOM	10%⁴	10%	0%
Au sein d'un périmètre * n'ayant pas la compétence AOM	30%	30% + 10%⁵	30%⁶

(* pour les liaisons à cheval sur 2 ou plusieurs périmètres, le soutien régional sera fonction des taux applicables sur chacune des sections)

4 Uniquement pour des liaisons structurantes inscrites dans un schéma directeur et d'une largeur > ou = à 3 m (recommandation CEREMA pour une voie bidirectionnelle).

5 Uniquement pour les liaisons cyclables vers un établissement scolaire (primaire, collège, lycée)

6 Uniquement pour les communes > 2000 habitants ou ayant un statut de bourg-centre ou de petite ville de demain et situées hors de tout périmètre d'AOM.

Sources de co-financement – Le département des Pyrénées Orientales

Le Plan Vélo Départemental pour la période 2024-2030 s'inscrit dans la poursuite des actions engagées lors de la précédente phase. Les priorités s'organiseront autour de :

- La poursuite du développement des infrastructures cyclables structurantes
- La sécurisation des équipements liés au stationnement
- La prolongation de la dynamique touristique
- Cibler des actions sur la mobilité solidaire des personnes les plus précaires
- Prioriser la culture du vélo pour les collégiens, collégiennes

La mise en œuvre de ce plan se déclinera autour de 6 axes dont la réalisation sera menée en parallèle avec les programmes spécifiques d'actions :

- Le PPI pour les infrastructures routières et les mobilités douces
- Le plan de construction et de restructuration des collèges
- Le schéma départemental des solidarités et le programme départemental de l'insertion
- La stratégie départementale du tourisme et des loisirs
- Le plan départemental des Espaces, sites et itinéraires
- Les programmes de gestion des sites et bâtiments départementaux

Axe 1 : Planifier pour développer les infrastructures et sécuriser les déplacements du quotidien

- Réponse aux besoins du quotidien, domicile travail, études, loisirs, achats
- Intervention dans les zones denses où la gestion de la voirie ne relève pas du département
- Intervention sur l'accessibilité vélo des sites départementaux (collèges, MSP, aires de covoiturages, sites touristiques...)
- Finalisation des liaisons entre EPCI

Le choix des aménagements sera effectué dans un rayon de 3 à 5 Km autour de la cible en **respectant une charte des aménagements qui reste à définir.**

Sources de co-financement – Le département des Pyrénées Orientales

Axe 2 : Faciliter la mobilité cyclable des usagers et promouvoir la culture vélo

- Priorisation sur les personnes en difficultés économiques et les collégiens.
- Mise à jour dynamique des itinéraires sécurisés (Geovélo).
- Formation à la pratique du vélo via la plan départemental de sécurité routière.
- Prolongation au collège du dispositif Savoir Rouler à Vélo
- Aide à l'acquisition pour les bénéficiaires du RSA

Axe 3 : Accompagner l'écosystème vélo pour la création d'emploi, l'insertion et la formation aux nouveaux métiers de la filières

- Soutien et accompagnement à la création d'ateliers solidaires de réparation et de recyclage..
- Formation, certification des prestataires de services cyclistes.

Axe 4 : Poursuivre l'appui au développement du cyclotourisme et des pratiques sportives et de loisir.

- Intensification des investissements dans les aménagements cyclables de véloroutes et voies vertes
- Développer et structurer l'offre cyclo touristique et communiquer sur l'offre existante.
- Accélérer la dynamique de labellisation des structures adaptées à l'accueil des cyclotouristes.

Axe 5 : Labelliser le conseil départemental comme employeur Pro Vélo.

- Favoriser l'usage du vélo au quotidien pour les salariés
- Utilisation d'une flotte de services pour les trajets professionnels
- Refonte du Plan de Déplacement d'Administration

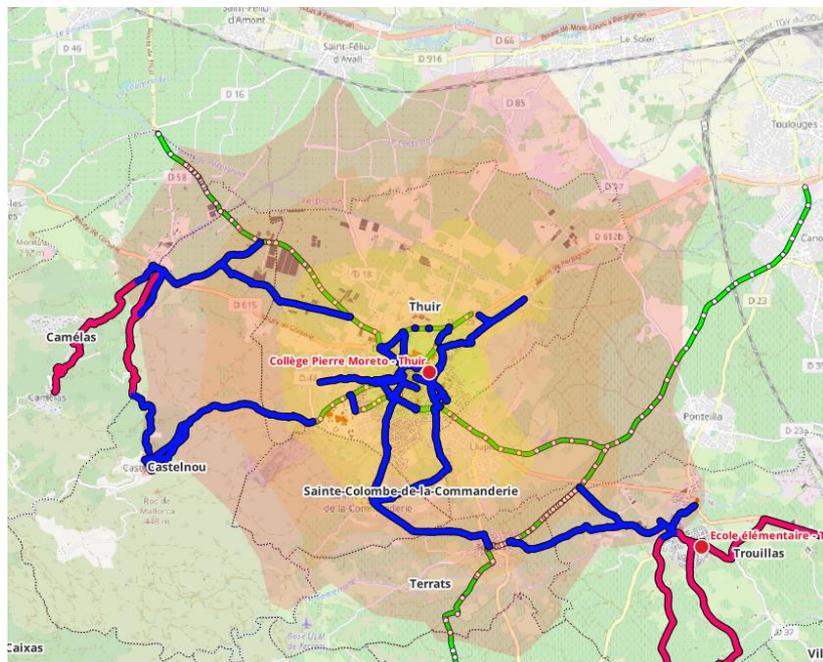
Axe 6 : Coordonner et évaluer le plan vélo départemental 2024-2030.

- Constitution d'un comité technique transversal aux différentes directions concernées
- Création d'un comité de pilotage dédié,
- Constitution et animation d'un comité départemental des usagers du vélo pour valoriser le retour d'expériences et l'expertise d'usage.

Sources de co-financement – Le département des Pyrénées Orientales

Estimation du linéaire concerné par les liaisons de proximité

Les zones autour des principales cibles (collèges, aire de covoiturage, maison sociale de proximité, sites touristiques majeurs) ont été définies à l'aide des aires d'accessibilités calculées par les temps de trajets. Ont été retenues les d'isochrones de moins de 20 min en VAE pour tous les sites et uniquement les zones de moins de 20 en vélo musculaire pour les collèges.



Temps d'accessibilité aux collèges

- 0-5 minutes
- 5-10 minutes
- 10-15 minutes
- 15-20 minutes
- Tronçon non éligible
- Tronçon potentiellement éligible
- Aménagements existants

Les tronçons éligibles seront potentiellement subventionnés s'ils répondent aux critères de la charte des aménagements et des priorités du département.

Les franchissements seront probablement ajoutés à la liste des dépenses éligibles.

Sources de co-financement – Le département des Pyrénées Orientales

Montant des aides

Le nouveau programme de versement des aides sera voté au mois d'octobre, les règles actuelles sont :

1. Le développement du réseau structurant de véloroutes et augmentation de la capacité de cofinancement des maîtres d'ouvrage locaux

Le Département poursuivra la construction du schéma structurant de véloroutes sur lequel il s'était engagé depuis 2016. Le réseau sera étendu à des liaisons interurbaines dont l'intérêt local sera jugé prioritaire, à des liaisons vers des infrastructures de mobilité (covoiturage, aires intermodales, gares), des collèges ou des pôles d'intérêt départementaux.

Les aménagements seront de préférence en site propre.

Le Département pourra aussi participer au financement des projets cyclables portés par les maîtres d'ouvrage locaux (communes ou EPCI) à **hauteur de 50 % des dépenses liées aux infrastructures cyclables.**

2. La suppression des discontinuités

Des ouvrages de franchissement de cours d'eau sont souvent identifiés comme des points de discontinuité d'itinéraires existants (ou projetés). Des réaménagements d'ouvrages ou la création de nouveaux seront nécessaires pour assurer la continuité des itinéraires.

Sources de co-financement – Le département des Pyrénées Orientales

3. L'aménagement de voies rurales

Le Département se propose de traiter des voies secondaires peu circulées pour permettre un partage de voirie plus confortable et sécurisant pour les cyclistes en légitimant leur présence sur la chaussée et en les orientant sur des itinéraires pacifiés.

Afin de garantir l'exécution ainsi que la pérennité des aménagements et d'optimiser l'exploitation de ceux-ci, il convient qu'une convention préalable précisant les modalités d'aménagement, de financement et d'exploitation ultérieure des aménagements soit formalisée entre le Département, le(s) EPCI et la(es) commune(s) concernée(s). Cet outil est nécessaire pour la mise en œuvre opérationnelle des projets.

Cette convention a pour objet :

- de déléguer au Département la maîtrise d'ouvrage des aménagements cyclables réalisés sur le territoire communal
- de confier la gestion ultérieure du réseau cyclable aux communautés de communes concernées qui pourront exercer cette mission au titre de leur futur statut d'autorité organisatrice de la mobilité
- de transférer les emprises aménagées dans le domaine public communal lorsque des acquisitions foncières auront été nécessaires à la réalisation des aménagements
- de fixer la participation financière de 20 % maximum auprès des communautés de communes.

Résumé des dispositions préalables à l'aménagement d'une liaison cyclable dans le cadre du PPI 2019-2023

	% participation financière	Maîtrise d'ouvrage	Gestionnaire ultérieur
CD66	80 mini	Par délégation sur domaine communal	-
EPCI	20 maxi*	-	Dès réception des travaux et signature PV remise d'ouvrage
Communes	-	-	-Police de circulation -Transfert de domanialité (si acquisitions nécessaires)

*10 % maxi pour les territoires situés en zone de revitalisation rurale autorisé par délibération SP20201116R_12 du 16 novembre 2020.

Les communes sont invitées à proposer l'inscription d'aménagements cyclables dans le programme pluriannuel d'investissements (PPI) ou à proposer des aménagements sous maîtrise d'ouvrage communale (ou intercommunale) susceptibles d'être **cofinancés par le Département à hauteur de 50%** (hors frais d'études, ouvrages d'art, acquisitions foncières, intervenons sur réseaux, mobilier et autres équipements urbains).

Sources de co-financement – Les aides de l'Etat

- **Etat (DDTM 66 / DREAL Occitanie) : Plan Vélo 2023** (200 millions dédiés aux infrastructures et 50 millions au stationnement sécurisé) + 1,5 milliards d'euro dédiés aux infrastructures cyclables par l'Etat sur la période 2023 – 2027 + DETR / DSIL.
Fond mobilités actives et **Fonds vert**. Période 2021 – 2027
- **Fonds Européens** : FEDER et FC (Fonds de cohésion), LEADER.
- **Programmes spécifiques** : **Alvéole +** (stationnement sécurisé), **Génération Vélo** (Savoir Rouler à Vélo), programme **AVELO 3**
- ***Clôture du programme Avéole + le 15 novembre 2024***

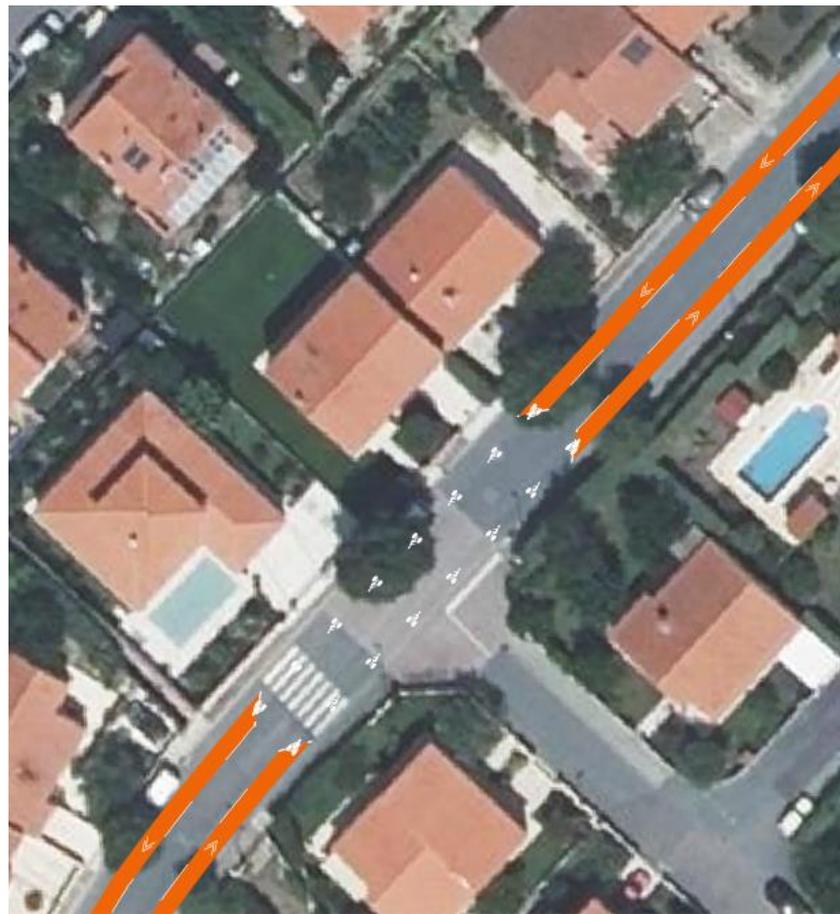


3

De l'intention à la réalisation

Exemples.

Chaucidou sur le Boulevard Maréchal Juin à Céret



INFORMATION GENERALES

Itinéraire : Céret
Longueur Total : 238 m

Coût de la fiche : 20 042 €

LEGENDE

Element Ponctuel

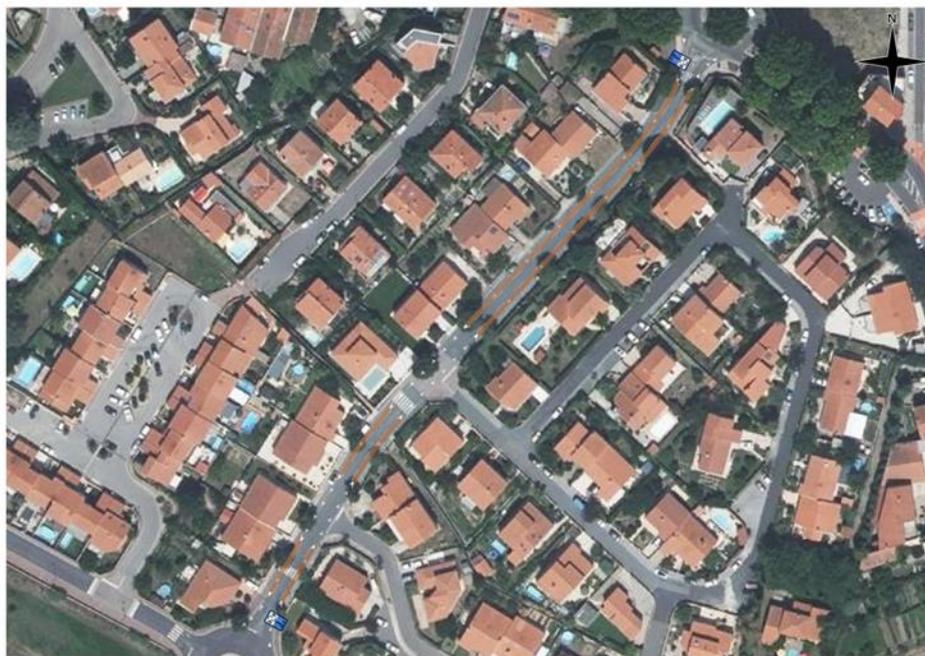
 Pose d'un support + panneau (INFORMATION CVCB)

Element Linéaire

-  Ligne discontinue T2 3U
-  Pictogramme vélo (Espacement de 5 mètres)
-  Pictogramme CVCB (Espacement de 15 mètres)
-  Ligne discontinue T'2 3U

Element Surfaccique

 Reprise de tapis (6BBSG coloré beige)



DETAIL DES COUTS

Aménagement du cheminement cyclable	Reprise de tapis (6BBSG coloré beige)	456 m ²	13 680 €
Signalisation Horizontale	Ligne discontinue T'2 3U	37 ml	30 €
Signalisation Horizontale	Ligne discontinue T2 3U	291 ml	233 €
Signalisation Horizontale	Pictogramme vélo (Espacement de 5 mètres)	305 u	4 270 €
Signalisation Horizontale	Pictogramme vélo (Espacement de 5 mètres)	35 u	630 €
Signalisation Verticale	Pose d'un support + panneau (INFORMATION CVCB)	2 u	1 200 €



Exemples.

Chaucidou sur l'avenue du Vieux Pont à Amélie les Bains



INFORMATION GENERALES

Itinéraire : Amélie les Bains
Longueur Total : 1 138 m

Coût de la fiche : 133 128 €

LEGENDE

Element Ponctuel

 Pose d'un support + panneau (INFORMATION CVCB)

Element Linéaire

- Ligne discontinue T2 3U
- Pictogramme CVCB (Espace de 15 mètres)
- Ligne discontinue T'2 3U

Element Surfaccique

 Reprise de tapis (6BBSG coloré beige)



DETAIL DES COUTS

Aménagement du cheminement cyclable	Reprise de tapis (6BBSG coloré beige)	3 309 m ²	99 270 €
Signalisation Horizontale	Ligne discontinue T'2 3U	18 ml	14 €
Signalisation Horizontale	Ligne discontinue T2 3U	2 199 ml	1 759 €
Signalisation Horizontale	Pictogramme vélo (Espace de 15 mètres)	2 206 u	30 884 €
Signalisation Verticale	Pose d'un support + panneau (INFORMATION CVCB)	2 u	1 200 €



PAYS PYRÉNÉES
MÉDITERRANÉE

 **IMMERGIS**

Exemples.

Double piste cyclable unidirectionnelle boulevard Paul Langevin Elne



LEGENDE GENERALES

Itinéraire : Elné
Longueur Total : 395 m

Coût de la fiche : 40 085 €

LEGENDE

Element Ponctuel

- Dépose de candelabre
- ▽ Pose d'un support + panneau (AB3A)
- ↑ Pose de candelabre
- ☐ Pose d'un support + panneau (C113)
- ☐ Pose d'un support + panneau (C114)

Element Linéaire

- Pictogramme vélo (Espacement de 5 mètres)
- Pictogramme vélo (Espacement de 15 mètres)
- Abaissé de trottoir
- Ligne T'2 (cédez le passage)

Element Surfacique

- Reprise de tapis (6BBSG coloré beige)
- Réalisation d'une voie en enrobé (20GNT + 3BBSG)



Double piste
cyclable
unidirectionnelle
boulevard Paul
Langevin Elné

DETAIL DES COUTS

Aménagement du cheminement cyclable	Réalisation d'une voie en enrobé (20GNT + 3BBSG)	574 m ²	12 571 €
Aménagement du cheminement cyclable	Reprise de tapis (6BBSG coloré beige)	85 m ²	2 550 €
Divers	Abaissé de trottoir	10 u	7 880 €
Divers	Dépose de candelabre	5 u	1 500 €
Divers	Pose de candelabre	5 u	9 500 €
Signalisation Horizontale	Ligne T'2 (cédez le passage)	42 ml	168 €
Signalisation Horizontale	Pictogramme vélo (Espacement de 15 mètres)	51 u	918 €
Signalisation Horizontale	Pictogramme vélo (Espacement de 5 mètres)	11 u	198 €
Signalisation Verticale	Pose d'un support + panneau (AB3A)	4 u	2 400 €
Signalisation Verticale	Pose d'un support + panneau (C113)	2 u	1 200 €
Signalisation Verticale	Pose d'un support + panneau (C114)	2 u	1 200 €



PAYS PYRÉNÉES
MÉDITERRANÉE

IMMERGIS

Exemples.

Piste cyclable de Tresserre à l'aire de covoiturage de l'Oliu



INFORMATION GENERALES

Itinéraire : Tressere P1
Longueur Total : 225 m

Coût de la fiche : 3 394 €

LEGENDE

Element Ponctuel

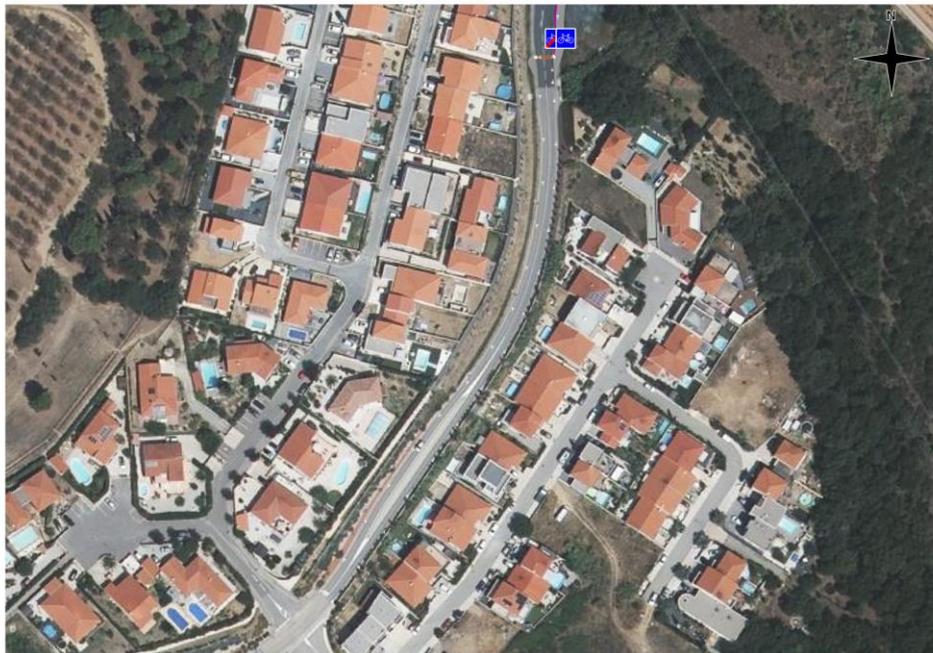
-  Pose d'un support + panneau (C113)
-  Pose d'un support + panneau (C114)

Element Linéaire

-  Pictogramme vélo (Espacement de 5 mètres)
-  Pictogramme vélo (Espacement de 15 mètres)
-  Ligne T'2 (cédez le passage)
-  Pictogramme vélo (Espacement de 30 mètres)
-  Pose d'une bordure

Element Surfaccique

-  Reprise de tapis (6BBSG coloré beige)
-  Réalisation d'une voie en enrobé (20GNT + 3BBSG)



DETAIL DES COUTS

Aménagement du cheminement cyclable	Réalisation d'une voie en enrobé (20GNT + 3BBSG)	59 m ²	1 292 €
Aménagement du cheminement cyclable	Reprise de tapis (6BBSG coloré beige)	10 m ²	300 €
Signalisation Horizontale	Ligne T'2 (cédez le passage)	2 ml	8 €
Signalisation Horizontale	Pictogramme vélo (Espacement de 15 mètres)	30 u	540 €
Signalisation Horizontale	Pictogramme vélo (Espacement de 30 mètres)	1 u	18 €
Signalisation Horizontale	Pictogramme vélo (Espacement de 5 mètres)	2 u	36 €
Signalisation Verticale	Pose d'un support + panneau (C113)	1 u	600 €
Signalisation Verticale	Pose d'un support + panneau (C114)	1 u	600 €



PAYS PYRÉNÉES
MÉDITERRANÉE

 **IMMERGIS**

INFORMATION GENERALES

Itinéraire : Tressere P2
Longueur Total : 1 392 m

Coût de la fiche : 94 106 €

LEGENDE

Element Linéaire

- Pictogramme vélo (Espacement de 15 mètres)
- Pictogramme vélo (Espacement de 30 mètres)
- Pose d'une bordure

Element Surfacique

- Réalisation d'une voie en enrobé (20GNT + 3BBSG)



DETAIL DES COUTS

Aménagement du cheminement cyclable	Réalisation d'une voie en enrobé (20GNT + 3BBSG)	4 182 m ²	91 586 €
Divers	Acquisition foncière	5 368 m ²	0 €
Signalisation Horizontale	Pictogramme vélo (Espacement de 15 mètres)	93 u	1 674 €
Signalisation Horizontale	Pictogramme vélo (Espacement de 30 mètres)	47 u	846 €



PAYS PYRÉNÉES
MÉDITERRANÉE

 **IMMERGIS**

INFORMATION GENERALES

Itinéraire : Tressere P3
Longueur Total : 207 m

Coût de la fiche : 205 888 €

LEGENDE

Element Ponctuel

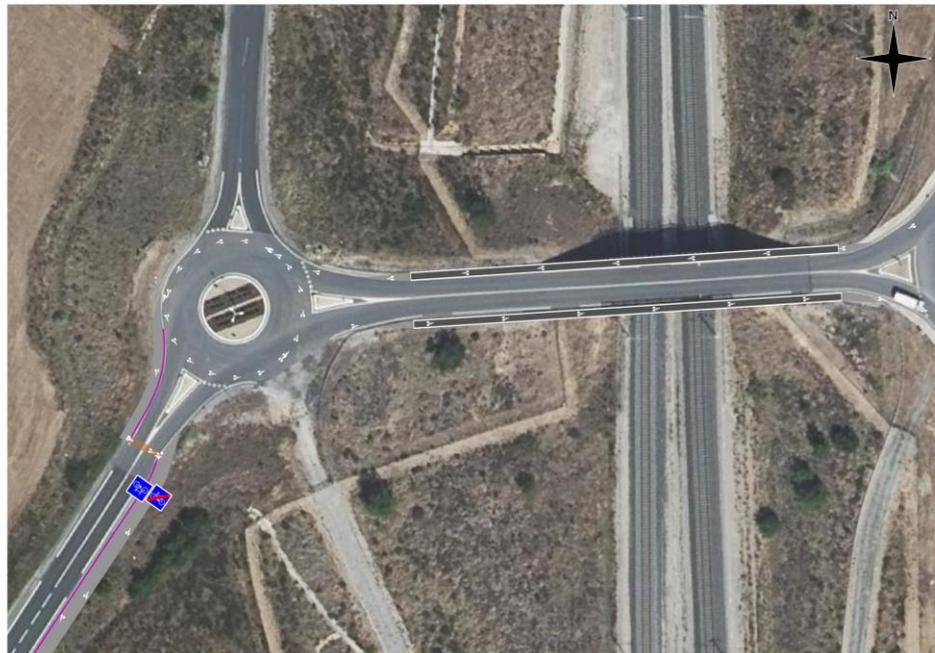
-  Pose d'un support + panneau (C113)
-  Pose d'un support + panneau (C114)

Element Linéaire

-  Pictogramme vélo (Espacement de 5 mètres)
-  Pictogramme vélo (Espacement de 15 mètres)
-  Ligne T'2 (cédez le passage)
-  Pictogramme vélo (Espacement de 30 mètres)
-  Pose d'une bordure

Element Surfacique

-  Reprise de tapis (6BBSG coloré beige)
-  Réalisation d'une voie en enrobé (20GNT + 3BBSG)
-  Encorbellement



DETAIL DES COUTS

Aménagement du cheminement cyclable	Réalisation d'une voie en enrobé (20GNT + 3BBSG)	126 m ²	2 759 €
Aménagement du cheminement cyclable	Reprise de tapis (6BBSG coloré beige)	11 m ²	330 €
Divers	Acquisition foncière	9 m ²	0 €
Divers	Encorbellement	2 u	200 000 €
Separateur physique	Pose d'une bordure	23 ml	835 €
Signalisation Horizontale	Ligne T'2 (cédez le passage)	2 ml	8 €
Signalisation Horizontale	Pictogramme vélo (Espacement de 15 mètres)	21 u	378 €
Signalisation Horizontale	Pictogramme vélo (Espacement de 30 mètres)	1 u	18 €
Signalisation Horizontale	Pictogramme vélo (Espacement de 5 mètres)	20 u	360 €
Signalisation Verticale	Pose d'un support + panneau (C113)	1 u	600 €
Signalisation Verticale	Pose d'un support + panneau (C114)	1 u	600 €



PAYS PYRÉNÉES
MÉDITERRANÉE

 **IMMERGIS**

Exemple sur un autre territoire

Objectifs :

Améliorer la desserte d'un collège par la création d'une piste bidirectionnelle

Environ 800 mètres de pistes et 450 m de voie verte pour relier de futurs lotissements.

Montant estimé des travaux (uniquement sur la part vélo)

Décaissements, chaussée, bordures, panneaux, marquages)

173 724,85 € HT

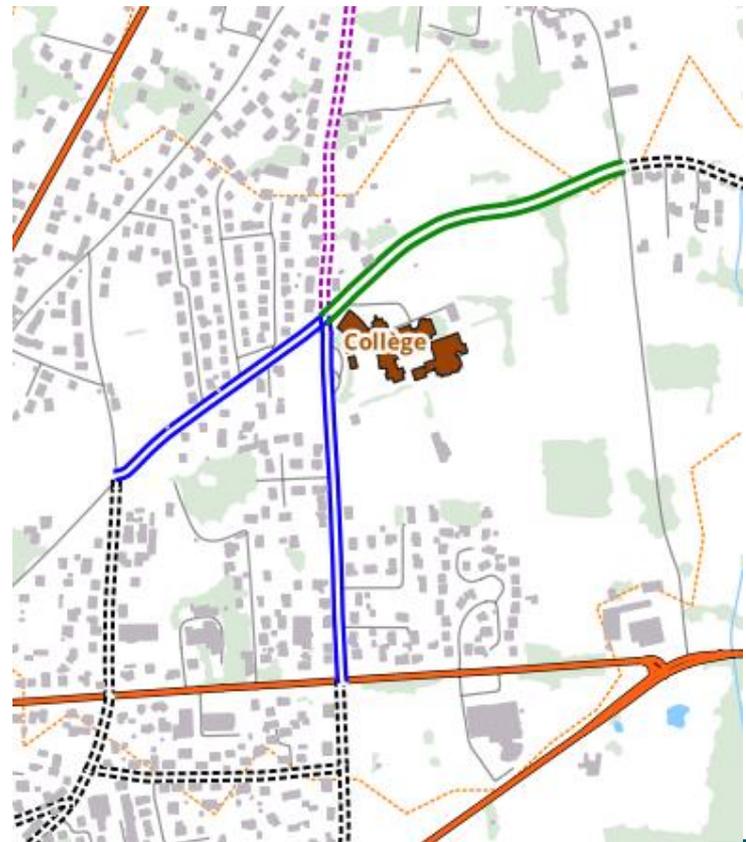
Subventions (sur montant estimé de 278 800 MOE comprise au stade l'EP) :

Etat / appel à projet aménagements cyclables du plan France relance Vélo : 117 031 €

Région : 97 608 €

Département / Amendes de police : 7 500 € (30% d'une assiette de travaux de 34 840 € visant exclusivement les améliorations de la sécurité)

Les montants réellement réglés à la collectivité seront moindres puisque le coût final a diminué aussi (entre EP et sortie AO).



Exemple sur un autre territoire

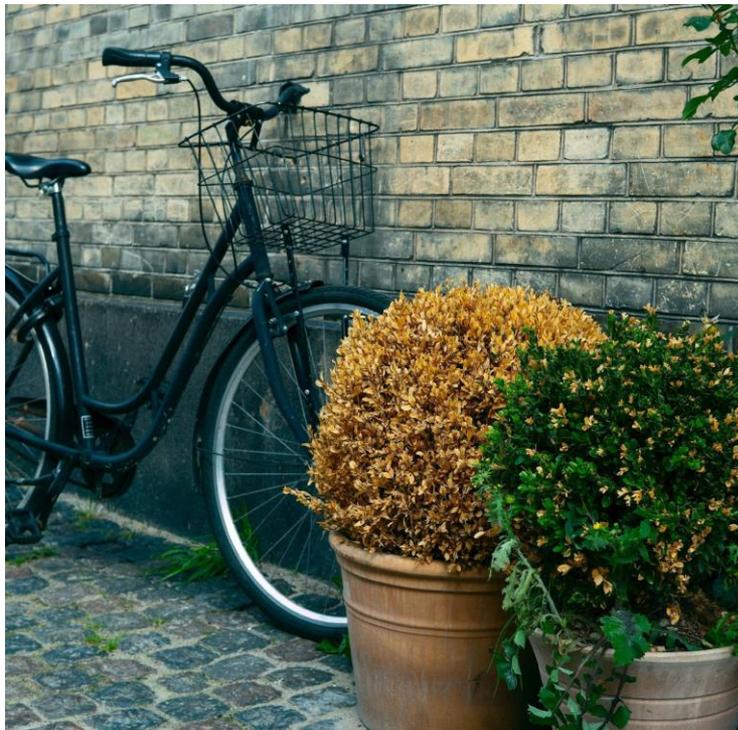
Situation avant travaux



Exemple sur un autre territoire

Situation après travaux





5

MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR

La mise en œuvre

La réalisation du schéma repose sur l'ensemble des actions nécessaires au développement de la pratique du vélo et ne se limite pas aux aménagements au sol.

Axe 1 : Aménagement du réseau cyclable

- Aménager un réseau cyclable structurant
- Adapter l'espace public aux évolutions réglementaires hors réseau cyclable structurant
- Assurer le jalonnement et la signalétique directionnelle sur l'ensemble des itinéraires

Axe 3 : Développement des services vélo

- Mettre en place un service de location longue durée
- Déployer des bornes de réparation et stations de gonflage sur le réseau
- Mise en place de dispositifs de comptage et suivi sur la fréquentation

Axe 2 : Offre de stationnements

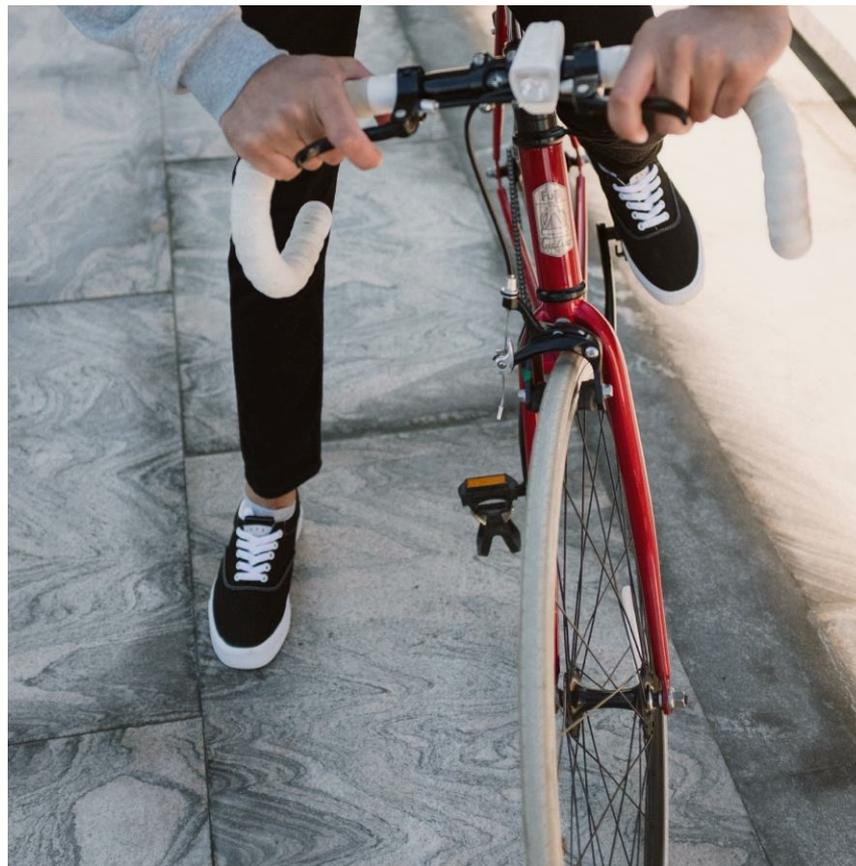
- Déployer une offre de stationnement sécurisé sur l'espace public
- Multiplier l'accès au stationnement sur l'espace public
- Développer le stationnement vélo en lien avec l'offre de transports
- Pallier les carences de stationnement vélo dans les constructions anciennes
- Appliquer la réglementation concernant le stationnement vélo dans les constructions
- Développer le stationnement dans les établissements scolaires

Axe 4 : Communication et sensibilisation

- Renforcer la lisibilité de l'offre de mobilité cyclable
- Développer les actions événementielles en faveur de la mobilité active cyclable
- Multiplier et accélérer la formation pour l'apprentissage du vélo et mécanique vélo
- Inciter à la labellisation "employeur pro-vélo" pour les usagers du quotidien

5.1

AMÉNAGEMENTS DU RÉSEAU CYCLABLE



ACTION 1.1 : Aménager le réseau cyclable structurant

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Hiérarchiser le réseau des aménagements cyclables en proposant des axes nécessitant un aménagement cyclable séparé de la chaussée et ceux où la circulation automobile limitée à 30 km/h ou moins, sur des voiries faiblement circulées, nécessite rarement des aménagements séparatifs.
- Proposer des aménagements larges et confortables aux rayons de courbures importants et sans ressauts pour les franchissements de seuils.
- Marquer les séparations entre les usages, aménagement cyclable et chaussée et aménagement cyclable et trottoir.
- Sécuriser les passages des cyclistes aux intersections et carrefours en appliquant des traitements spécifiques pour chaque régime de voirie traversée.
- Mettre en cohérence le réseau cyclable existant avec le niveau de service projeté dans le cadre du schéma directeur cyclable.
- Assurer la continuité et la fluidité du réseau cyclable, la cohérence entre les usages et renforcer le confort d'utilisation sur les axes du réseau d'itinéraires à l'échelle du territoire
- Supprimer les zones dangereuses (visibilités, largeurs, emportière, etc.)



Coût :

A évaluer projet par projet



Suivi :

- Taux de réalisation des itinéraires structurants
- Investissements dans l'aménagement des itinéraires structurants

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

Aménager un réseau cyclable continu, direct et sécurisé pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo et permettre aux usagers de se sentir en sécurité en se rendant partout de façon rapide et directe

Objectifs :

Aménager des itinéraires directs, confortables et sécurisés, en assurant un meilleur partage de l'espace public entre l'ensemble des usagers, tout mode de transport confondu.

- Hausse des déplacements cyclables au quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes à l'échelle du territoire

Porteur :

Communes, Département,

Partenaire :

Communes, Département, CC,

Subventions :

Etat, Région, Département, Fonds Européens

ACTION 1.2 : Adapter l'espace public aux évolutions réglementaires hors réseau cyclable structurant

Harmoniser les aménagements du réseau cyclable en adéquation avec les évolutions réglementaires.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en cohérence le réseau cyclable existant avec le niveau de service projeté dans le cadre du schéma directeur cyclable.
- Créer et maintenir des « itinéraires cyclables pourvus d'aménagement » (art. L228-2 Code de l'Environnement) lors de créations ou rénovations de routes en agglomération.
- Assurer les connexions avec le réseau cyclable structurant à travers des traitements de carrefours cohérents, la réalisation d'aménagements de raccordement, etc.
- Accueillir la circulation des cyclistes à double sens sur l'ensemble de la voirie à sens unique limitée à une vitesse inférieure ou égale à 30km/h, sauf exception.
- Supprimer les zones dangereuses (visibilités, largeurs, emportière, etc.)



Coût :

A évaluer projet par projet, intégrés aux PPI de voirie classiques et PPI du Schéma



Suivi :

Linéaire d'aménagements réalisé annuellement

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

Les évolutions réglementaires et législatives imposent aux collectivités de repenser l'aménagement de l'espace public en intégrant à court terme des aménagements sécurisants pour les mobilités actives : visibilité aux passages piétons, obligations d'aménagement de la loi LOM, cohérence des zones 30/ zones de rencontre, etc.

Objectifs :

Apaiser les déplacements, structurer l'espace public selon les nouvelles orientations nationales et placer les communes dans leurs rôles de gestionnaire des infrastructures et de la mobilité à l'échelle du territoire.

- Conformité totale de l'organisation de l'espace public des communes aux normes légales et réglementaires
- Hausse du niveau de satisfaction des usagers et des parts modales des mobilités actives.
- Apaisement du cadre de vie des communes et baisse de l'accidentologie pour l'ensemble des moyens de déplacement.

Porteur :

Communes, Département

Partenaire :

Communes, Département, CC

Subventions :

Etat, Région, Département, Fonds Européens

ACTION 1.3 : Assurer le jalonnement et la signalétique directionnelle sur l'ensemble des itinéraires

Garantir efficacité et cohérence des réseaux cyclables grâce au jalonnement et à la signalétique.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Harmoniser à l'échelle du territoire le jalonnement, les cartouches et les panneaux réglementaires de type Dv en se fondant sur les modalités prévues par l'IISR et le guide Vélo&Territoires.
- Favoriser le déploiement d'une signalisation d'itinéraires selon une logique d'origine et de destination, dont les itinéraires d'intérêt communautaires par des cartouches comportant le numéro de ces derniers.
- Mettre en œuvre une surveillance et une maintenance régulière à hauteur d'un passage tous les 2 ans pour le jalonnement.

Coût :

A évaluer projet par projet, intégrés aux PPI de voirie classiques et au PPI du schéma

Suivi :

- Suivi des implantations sur les itinéraires aménagés
- Retour d'expérience des usagers du réseau cyclable

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

Cohérence des réseaux cyclables ; il articule et mutualise les réseaux à différentes échelles, permettant ainsi un usage optimal et une meilleure sécurité.

Objectifs :

Rendre le réseau cyclable lisible et continu pour des usagers se déplaçant sur le réseau, communiquer efficacement sur l'objectif du réseau et son existence auprès des usagers du vélo.

- Lisibilité accrue des aménagements dédiés aux cyclistes (du quotidien, cyclotouristes, ...)
- Compréhension accrue de la structure du maillage cyclable au sein de l'agglomération, des cartographies communicantes pour le grand public
- Baisse de l'accidentologie pour les usagers via la mise en continuité et l'identification des itinéraires.

Porteur :

Communes, Département

Partenaire :

Communes, Département, CC

Subventions :

Etat, Région, Département, Fonds Européens

5.2

OFFRE D'ÉQUIPEMENTS



ACTION 2.1 : Déployer une offre de stationnement sécurisée sur l'espace public

Permettre un stationnement sécurisé pour les besoins de moyenne et longue durée sur les pôles générateurs de déplacements.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en place un stationnement de moyenne et longue durée (boxs et consignes sécurisées) sur les principaux équipements communautaires.
- Etudier le déploiement d'une offre sur les aires de covoiturage et les principaux arrêts REMI.
- Etudier la mise en place d'un contrôle d'accès par carte de transports et/ou application dédiée.
- Déployer une offre importante à proximité des entreprises et en lien avec les zones d'activités, les pôles touristiques....
- Etudier le déploiement d'une offre dans les établissements scolaires (abris vélos sécurisés)



Coût :

A évaluer projet par projet



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

La sécurisation des vélos est l'enjeu principal pour les stationnements de longue durée.. Cette action vise à apporter un service et un confort essentiel pour le développement du vélo.

Objectifs :

Répondre aux besoins de stationnement de la population et limiter l'impact du stationnement vélo sur l'espace public.

- Hausse de l'usage du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail
- Un stationnement vélo accessible pour l'ensemble de la population

Porteur :

Communes, Département, CC, Région Entreprises ou propriétaires, promoteurs immobiliers

Partenaire :

Communes, Département, CC, Région

Subventions :

Alvéole+

ACTION 2.2 : Multiplier l'accès au stationnement sur l'espace public

Déployer une offre de stationnements dédiés aux vélos sur l'espace public

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Augmenter le nombre de places de stationnement disponibles sur voirie notamment aux points d'arrêt de courte durée.
- Assurer un équipement en arceaux vélos, avec ou sans abri, pour des durées de stationnement entre l'heure et la demi-journée maximum.
- Profiter des projets d'amélioration de la co-visibilité entre piétons et conducteurs pour implanter des arceaux vélo dans la zone en amont des passages piétons (Loi LOM).
- Proposer plusieurs types de parkings cyclistes aux organisateurs d'événements : appuis vélos événementiels, appuis vélos mobiles classiques, voire parkings à partir de barrières ganivelles / Vauban.



Coût :

- Arceau : entre 100 et 150€



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

Le stationnement est considéré par l'ensemble des acteurs de la filière des mobilités comme le point essentiel pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo sur un territoire.

Objectifs :

Assurer une offre de service suffisante en renforçant le stationnement vélo sur voirie et en structurant l'implantation de celui-ci (critères de qualité minimum, d'implantation sécurisée, de limitation de l'encombrement visuel, etc).

- Hausse du nombre d'emplacements dédiés aux vélos sur l'espace public
- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements
- Baisse du nombre de vols de vélos

Porteur :

Communes, Département

Partenaire :

Selon implantation

Subventions :

Alvéole+

ACTION 2.3 : Développer le stationnement vélo en lien avec l'offre de transports

Garantir un stationnement sécurisé aux pôles multimodaux : Arrêts de bus, aires de covoiturages.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Améliorer le stationnement sécurisé dans les lieux d'intermodalité. Favoriser le développement d'une consigne à vélo sécurisée suite au déploiement des box individuels.
- Déploiement de stationnements vélo sécurisés sur les parkings de proximité pour faciliter l'intermodalité « vélo + voiture » et « vélo + bus/car »
- Stationnement vélo sécurisé sur les aires de covoiturage, avec des objectifs à court terme : équiper toutes les aires de box ou d'abris vélo et à moyen et long terme : prévoir des stationnements vélos sécurisés pour 1/3 de la capacité automobile sur les aires accessibles dans de bonnes conditions.



Coût :

Box individuel ou collectif : Entre 1 500 et 2 000 € / place



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

L'intermodalité est un enjeu essentiel pour le développement du vélo dans la mobilité quotidienne. Le stationnement sécurisé des vélos aux pôles multimodaux est le point clé pour faciliter l'usage de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement..

Objectifs :

Assurer une offre de service suffisante en renforçant le stationnement sur les aires de covoiturage actuelles et futures, les arrêts majeurs des réseaux de transport LIO.

- Augmenter l'aire d'attraction des réseaux de transports publics en facilitant l'accès au vélo.
- Augmentation des trajets intermodaux.

Porteur :

Communes, Département, Région

Partenaire :

Selon implantation

Subventions :

Alvéole+

ACTION 2.3 : Développer le stationnement vélo en lien avec l'offre de transports

Garantir un stationnement sécurisé aux pôles multimodaux : Arrêts de bus, aires de covoiturages.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Améliorer le stationnement sécurisé dans les lieux d'intermodalité. Favoriser le développement d'une consigne à vélo sécurisée suite au déploiement des box individuels.
- Déploiement de stationnements vélo sécurisés sur les parkings de proximité pour faciliter l'intermodalité « vélo + voiture » et « vélo + bus/car »
- Stationnement vélo sécurisé sur les aires de covoiturage, avec des objectifs à court terme : équiper toutes les aires de box ou d'abris vélo et à moyen et long terme : prévoir des stationnements vélos sécurisés pour 1/3 de la capacité automobile sur les aires accessibles dans de bonnes conditions.



Coût :

Box individuel ou collectif : Entre 1 500 et 2 000 € / place



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

L'intermodalité est un enjeu essentiel pour le développement du vélo dans la mobilité quotidienne. Le stationnement sécurisé des vélos aux pôles multimodaux est le point clé pour faciliter l'usage de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement..

Objectifs :

Assurer une offre de service suffisante en renforçant le stationnement sur les aires de covoiturage actuelles et futures, les arrêts majeurs des réseaux de transport LIO.

- Augmenter l'aire d'attraction des réseaux de transports publics en facilitant l'accès au vélo.
- Augmentation des trajets intermodaux.

Porteur :

Communes, Département, Région

Partenaire :

Selon implantation

Subventions :

Alvéole+

ACTION 2.4 : Pallier les carences de stationnement vélo dans les constructions anciennes

Permettre aux résidents de garer leur vélo de manière sécurisée dans leur lieu d'habitation afin d'éviter dégradations et vols.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Développer la neutralisation de places de stationnement dans les parkings de plus de 50 places pour mettre en place des stationnements vélos dédiés ou des consignes sécurisées pour des stationnements de longue durée (nuit).
- Implanter des consignes sécurisées sur voirie, de 5 places au total, notamment dans les zones d'habitat denses



Coût :

A évaluer projet par projet



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

L'espace disponible dans les constructions anciennes ne permet pas aux habitants de stationner un vélo.

Objectifs :

Répondre aux besoins de stationnement de la population et limiter l'impact du stationnement vélo sur l'espace public.

- Hausse de la part de propriétaires de vélos dans les zones à forte concentration de constructions anciennes.
- Un stationnement vélo accessible pour l'ensemble des locaux d'habitation

Porteur :

Communes, Département

Partenaire :

Selon implantation

Subventions :

Alvéole+

ACTION 2.5 : Appliquer la réglementation concernant le stationnement vélo dans les constructions

Répondre aux besoins des citoyens en mettant en place des stationnements vélos sécurisés répondant à la réglementation en vigueur.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Suivre les normes mises en place par l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments.
- **Locaux d'habitation** : 1 place par logement jusqu'à 2 pièces principales et 2 places à partir de 3 pièces principales.
- **Bureaux ou bâtiments industriels** : 15% de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment.
- **Bâtiments accueillant un service public** : 15% de l'effectif total des agents accueillis simultanément dans le bâtiment + 15% des usagers accueillis simultanément dans le bâtiment.
- **Commerces ou cinéma** : 10% de la capacité totale du parc de stationnement dans la limite de 100 emplacements exigés au maximum.

Les PLU/PLUi doivent être à minima compatibles avec le Code de la Construction et de l'Habitation, mais peuvent aller au-delà dans les normes imposées.



Coût :

A évaluer projet par projet



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

Composante clé de l'usage du vélo au quotidien, le stationnement est le premier besoin de service mentionné par les cyclistes pour permettre d'assurer la cyclabilité d'un territoire.

Objectifs :

L'accessibilité, la facilité d'usage et la sécurisation du stationnement, afin de faciliter le choix du vélo comme mode de déplacement au quotidien.

- Hausse du nombre d'emplacements dédiés aux vélos dans les constructions nouvelles
- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements vers des pôles générateurs de déplacements donnés, baisse du nombre de vols de vélos, limitation des besoins de stationnement vélo sur l'espace public.

Porteur :

Communes, Département, CC, propriétaires, promoteurs immobiliers

Partenaire :

Selon implantation

Subventions :

Alvéole+

ACTION 2.6 : Développer le stationnement dans les établissements scolaires

Répondre aux besoins des scolaires en mettant en place des stationnements vélos sécurisés répondant aux recommandations du Cerema

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Suivre les recommandations du Cerema afin d'implanter des stationnements vélos dans les établissements scolaires :

- Au minimum, des stationnements vélos équivalents à 30% des effectifs de l'établissement, puis de compléter l'offre selon les répartitions suivantes.
- Ecoles primaires : 1 place de stationnement pour 8 à 12 élèves
- Collèges et lycées : 1 place de stationnement pour 3 à 5 élèves.

Les collèges sont déjà équipés d'abris deux roues, mais pas toujours adaptés aux vélos. Il convient d'améliorer l'offre existante, notamment le remplacement des racks par des appuis-vélos, des services associés et couvrir les écoles primaires et les RPI.



Coût :

- Arceau : entre 100 et 150€
- Abri vélo couvert mais ouvert : 3 500 €



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

Composante clé de l'usage du vélo au quotidien, le stationnement est le premier besoin de service mentionné par les cyclistes pour permettre d'assurer la cyclabilité d'un territoire et concerne tout autant les scolaires.

Objectifs :

Développer l'accessibilité, la faisabilité et la sécurisation du stationnement afin de faciliter le choix du vélo comme mode de déplacement au quotidien. Il s'agit ainsi de répondre aux besoins des scolaires en mettant en place des stationnements vélos sécurisés.

- Hausse du nombre d'emplacements dédiés aux vélos dans les établissements scolaires.
- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien domicile/école.
- Baisse du nombre de vols de vélos.

Porteur :

Communes, Département, Région,

Partenaire :

Selon implantation

Subventions :

Alvéole+

5.3

LES SERVICES



ACTION 3.1 : Mettre en place un service de location longue durée

Augmenter l'offre de location longue durée afin d'élargir le public touché.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Multiplier l'offre de location notamment sur le type de vélos proposés (augmenter le nombre de vélos-cargos, proposer des vélos adaptés aux PMR, des vélos pliants à assistance électrique à la location,...). Le nombre moyen de vélos par tranche de 10 000 habitants pour les EPCI de plus de 50 000 habitants est égal à 31 pour les vélos et 22 pour les VAE. Cette location s'organise sur un modèle courte / moyenne durée pour venir compléter l'offre longue durée.
- Proposer le retrait de proximité des vélos à travers des sites de location dans les communes afin de toucher plus d'usagers.
- Favoriser l'ensemble des durées de location pour répondre aux différents besoins (ponctuels pour certains usages, durables pour les habitants du territoire souhaitant changer durablement de moyen de déplacement), sur des locations moyennes (hebdomadaire) et longues durées (à partir de mensuelle)..
- Sur la durée du contrat, une réflexion sera engagée sur la location longue durée et/ou vélo en libre service"



Coût :

Selon le dimensionnement du service



Suivi :

- Nombre de kilomètres parcourus par la flotte VAE
- Nombre de vélos en circulation

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

Le déploiement d'un service de location longue durée de VAE, peut permettre à des personnes non motorisées d'accéder à une solution de mobilité viable sur des moyennes distances allant jusqu'à 10 km, mais aussi de réduire la place de la voiture individuelle pour les ménages qui le souhaitent.

Objectifs :

Accompagner la démarche de mobilité cyclable de nouveaux usagers afin de les convaincre des bienfaits sanitaires, environnementaux et économiques d'un VAE ou vélo spécifique.

- Diversifier les services vélo proposés par l'agglomération.
- Ouvrir l'accès au VAE sur le territoire afin de favoriser les déplacements actifs au sein de l'intercommunalité.
- Augmenter la part modale du vélo dans les trajets du quotidien.

Porteur :

Communes, CC

Partenaire : Prestataires extérieurs

Subventions :

ACTION 3.2 : Déployer des bornes de réparation et stations de gonflage sur le réseau

Développer l'accès au vélo au quotidien grâce à des bornes de réparation et stations de gonflage.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Déployer **jusqu'à trois bornes en libre-service en expérimentation** sur le réseau cyclable afin d'identifier les potentiels et d'étudier l'usage du service. Assurer une hausse du niveau de service proposé aux usagers sur le territoire.
- A terme selon les retours de l'expérimentation et la fréquentation des aménagements, déployer d'autres bornes
- Cette action vise les cyclistes du quotidien et vient compléter le réseau de prestataires labellisés « Accueil Vélo » permettant aux cyclotouristes de trouver des équipements de réparation auprès d'acteurs du territoire.



Coût :

Selon le dimensionnement du service



Suivi :

- Nombre de kilomètres parcourus par la flotte VAE
- Nombre de vélos en circulation

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

Pour favoriser le développement d'une politique de mobilités autour du vélo, le déploiement d'un espace dédié à la mobilité cyclable peut valoriser l'action du territoire et servir de lieu « clé » pour différentes actions : location, ateliers de réparation, vélo-école, etc.

Objectifs :

Accompagner la démarche de mobilité cyclable de nouveaux usagers afin de les convaincre des bienfaits sanitaires, environnementaux et économiques d'un VAE ou vélo spécifique.

- Diversifier les services vélo proposés par l'agglomération.
- Ouvrir l'accès au VAE sur le territoire afin de favoriser les déplacements actifs au sein de l'intercommunalité.
- Augmenter la part modale du vélo dans les trajets du quotidien.

Porteur :

Communes, CC

Partenaire : Prestataires extérieurs

Subventions :

ACTION 3.3 : Mise en place de dispositifs de comptage et suivi sur la fréquentation

Apporter des éléments quantitatifs et qualitatifs pour saisir l'impact de la politique mise en œuvre sur les déplacements.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en place une méthodologie de comptage des flux cyclistes sur la communauté de communes en déployant des outils comme des compteurs mobiles.
- Réaliser occasionnellement des enquêtes de satisfaction



Coût :

À partir de 4 000 € HT



Suivi :

Retours chiffrés mensuels et comparaisons des résultats obtenus

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

Évaluer la politique cyclable d'un territoire aiguille les investissements au plus près des besoins. Cette évaluation des politiques cyclables tend à s'organiser pour disposer de retours tant quantitatifs que qualitatifs, afin d'appréhender au mieux l'impact de la politique mise en place sur les déplacements

Objectifs :

Accompagner la démarche de mobilité cyclable de Permettre un suivi complet et chiffré du déploiement du schéma directeur des mobilités actives, assurer les expérimentations sur les services et suivre l'évolution de la fréquentation vélo dans le cadre des aménagements nouvellement mis en place.

- Déploiement de compteurs sur les itinéraires cyclables.

Porteur :

Communes, Département, CC

Partenaire : Prestataires extérieurs, plateforme nationale des fréquentations

Subventions :

5.4

LA COMMUNICATION ET L'ANIMATION



ACTION 4.1 : Renforcer la lisibilité de l'offre de mobilité cyclable

Intégrer le vélo dans une stratégie territoriale de mobilité

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Développer une communication ciblée, en direction des actifs et des jeunes :
- Sensibiliser les acteurs et décideurs locaux à la politique cyclable
- Communiquer et informer sur les actions du schéma directeur cyclable
- Proposition d'une signalisation et jalonnement « décliné » pour le territoire en fonction des itinéraires et des objectifs de desserte (distance temps, distance origine destination)



Coût :

Plan de communication et premier outils : 30 à 50 000€



Suivi :

- Nombre d'exemplaires distribué
- Audience

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

À la veille de l'adoption du schéma directeur cyclable, et du développement du bouquet de service mobilité, il est nécessaire pour la collectivité de construire une stratégie intégrant toute l'offre de mobilité et avec un message sensibilisant sur les modes actifs

Objectifs :

Apporter des messages adaptés au publics cibles parmi lesquels les enfants, les actifs et les décideurs locaux
Faire vivre le schéma directeur cyclable

- Uniformisation de la marque « vélo » de l'intercommunalité.
- Compréhension facilitée et simplification de l'utilisation

Porteur : CC

Partenaire : Département, CC, Région

Subventions :

ACTION 4.2 : Développer les actions événementielles en faveur de la mobilité active cyclable

Inciter la participation des citoyens à des événements en faveur de la mobilité active et en s'appuyant sur le tissu associatif.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Plébisciter et inciter les entreprises à participer à certains challenges. Les challenges « Géovélo » ou Challenge Régional auxquels les entreprises peuvent participer et disposent d'un classement dédié, sont de bons exemples d'implication des entreprises dans la démarche de mobilité cyclable. Les résultats valorisent la cyclabilité du territoire et le passage via les entreprises permet de proposer, de manière ludique, une solution d'écomobilité à leurs salariés, à minima le temps du challenge.
- Mise en œuvre d'actions renforcées dans le cadre d'événements tels que « Mai à Vélo » ou la « Semaine Européenne de la Mobilité » (du 16 au 22 septembre) avec une place « significative » donnée aux déplacements à vélo.



Coût :

- Organisation d'un challenge vélo : 250 € pour les lots maximum



Suivi :

- Nombre d'événements
- Nombre de participants

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

Occasion de favoriser le changement des mentalités et de sensibiliser l'ensemble des habitants aux enjeux de cohabitation et de sécurité, les actions événementielles permettent de favoriser une prise de conscience collective plus rapide à propos de la pertinence du vélo.

Objectifs :

Utiliser les événements en place comme vecteurs de communication et de sensibilisation pour la population. Donner une plus forte visibilité aux actions portées pour le vélo et renforcer la perception du vélo par la population locale comme véritable solution de mobilité dans les déplacements du quotidien.

Porteur : Communes, Communauté de communes

Partenaires : Associations, entreprises, parents d'élèves, professionnels du cycle, opérateurs de mobilité, médias

Subventions : Avelo2

ACTION 4.3 : Multiplier et accélérer la formation pour l'apprentissage du vélo et mécanique vélo

Développer la pratique du vélo à l'aide de la sensibilisation de la population et de la formation. De favoriser un réseau d'intervenants.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Augmenter le nombre d'animateurs à l'échelle de la communauté de communes et favoriser une extension de l'apprentissage sur les écoles primaires et l'ensemble des communes du territoire.
- Renforcer les moyens donnés à l'apprentissage du vélo comme mode de déplacement quotidien chez les plus jeunes : piste de sécurité routière, guide des bonnes pratiques, aide à l'accès aux outils indispensables pour les jeunes cyclistes (casques, gilets, sonnettes, ...), encourager la mise en place d'un vélobus par les associations de parents d'élèves.
- Développer et animer différents ateliers participatifs et solidaires et d'auto-réparation en s'appuyant sur le savoir-faire et savoir-être des acteurs de terrain : ateliers de réparation fixes et/ou mobiles, séances de remise en selle sur des parcours stratégiques, cours de vélo-insertion, vélo-écoles pour petits et grands, balades à vélos pour les citoyens et les élus, etc.
- Proposer des flyers en mairie pour les usagers afin qu'ils puissent les déposer sur les paires brises des voitures stationnant sur les pistes cyclables.



Coût :

- Déploiement des animations dans les écoles (prévoir 800€/bloc d'apprentissage)
- Edition d'un document pédagogique et d'animation : 5 000€



Suivi :

- Nombre d'attestations de formations fournies
- Nombre d'ateliers réalisés

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

Le développement du Savoir Rouler à Vélo est un enjeu essentiel de sensibilisation de la population. Par ailleurs, la maîtrise de la pratique du vélo ainsi que les connaissances suffisantes sur l'entretien et la réparation du vélo sont indispensables pour augmenter le nombre d'utilisateurs.

Objectifs :

Développer la pratique du vélo à l'aide de la sensibilisation de la population et d'un nombre accru d'animateurs.

Renforcer la formation au travers du programme Génération Vélo pour le jeune public, et des ateliers vélo pour toucher un public plus élargi.

- Hausse du nombre d'ateliers vélos réalisés
- Formation de l'ensemble des scolaires du cycle 3 de l'année scolaire courante formés au SRAV

Porteur : Communes, CC, Education nationale

Partenaires : Education nationale, Département, Région, ADEME, associations, conseillers pédagogiques, ALSH,

Subventions : Génération vélo (déc 2024), Etat (sécurité routière)

ACTION 4.4 : Inciter à la labellisation “employeur pro-vélo” pour les usagers du quotidien

Favoriser la prise en compte de la mobilité cyclable par les employeurs à travers la labellisation employeur pro-vélo.

Mise en œuvre opérationnelle de l’action

- Assurer la mise en œuvre des recommandations «Employeur Pro-Vélo» à l’échelle du territoire et développer au sein des services une culture vélo « référence ».
- Inclure dans l’accompagnement au PDME un travail sur la labellisation « Employeur Pro-Vélo » des structures et sensibiliser les entreprises à la mise en œuvre de cette labellisation.
- Sensibiliser les employeurs et accompagner sur des problématiques constituant des freins : assurance dans le cadre des déplacements domicile – travail, accompagnement par des associations (stages de remise en selle, ...)
- Communiquer via le développement économique aux enjeux d’écobilité des salariés et de la clientèle et accompagner les entreprises dans la mise en œuvre des actions en faveur de la mobilité cyclable (RSE, ...)
- Favoriser le déploiement du stationnement vélo sécurisé et de bornes pour recharge de VAE au niveau des entreprises.



Coût :

- Soutien technique aux entreprises – animateur plan de mobilité 50000€/an



Suivi :

- Suivi interne aux entreprises
- Évaluation de la part modale

Impact sur l’écosystème vélo



Constat :

Concernant les usagers du quotidiens, la mobilité cyclable fait souvent l’objet d’un manque de prise en compte par les employeurs qui constituent pourtant un maillon essentiel des déplacements domicile-travail.

Objectifs :

Inciter les employeurs dans leur travail sur la mobilité de leurs salariés et clients, à intégrer une logique d’aménagement du site en faveur des cyclistes (stationnements, rangements, accès à la recharge de bornes VAE, ...).

- Hausse significative de l’usage du vélo dans les entreprises labellisées et à destination des communes en lien avec ces entreprises.

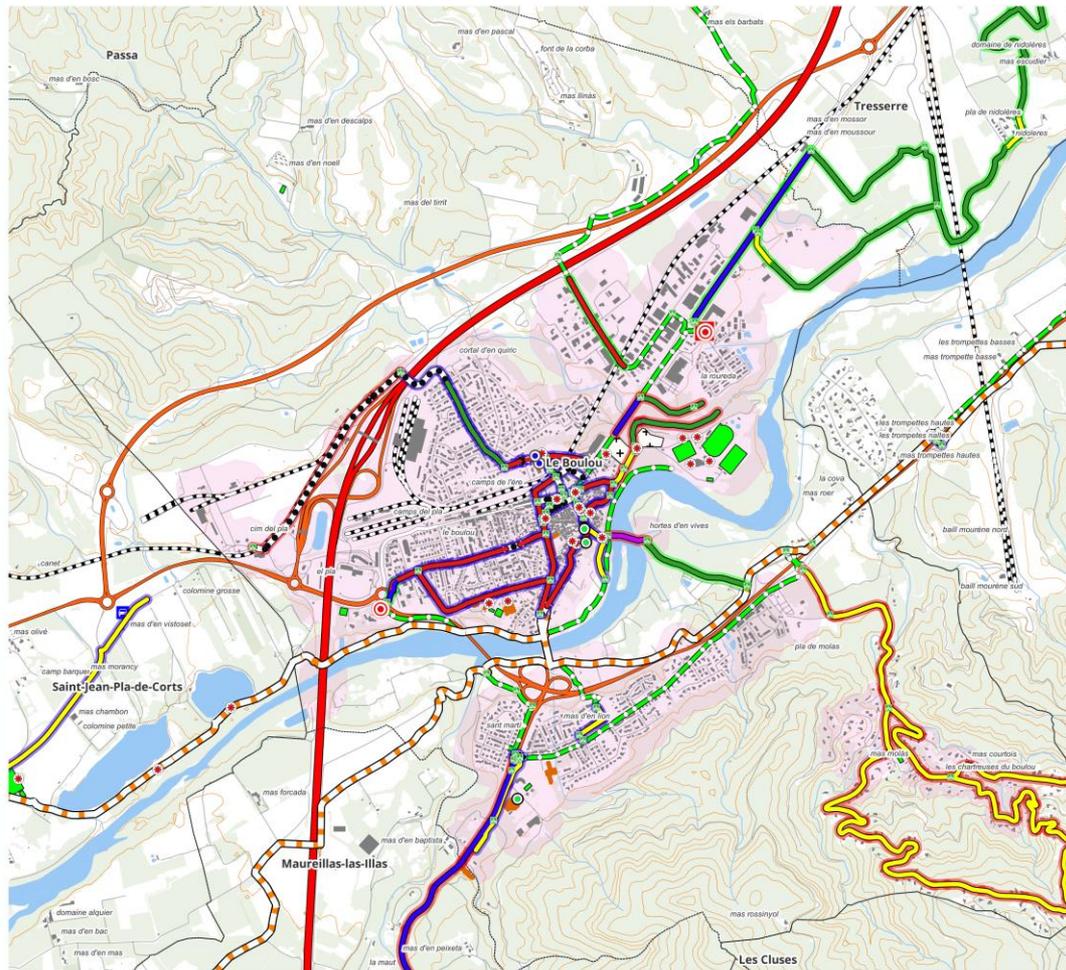
Porteur : Communes, Communauté de communes

Partenaires : Entreprises

Subventions : Leader, FUB (si poursuite du label Employeur pro vélo, fondation)

6

Annexes



Jalonnement

- A21
- Dv
- Partageons la route

Equipements

- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge
- Station multi fonction
- Box individuels sécurisés
- Ilot multi service
- Stationnements existants
- EV8 et Pirinexus
- Aménagements existants

Propositions d'aménagements

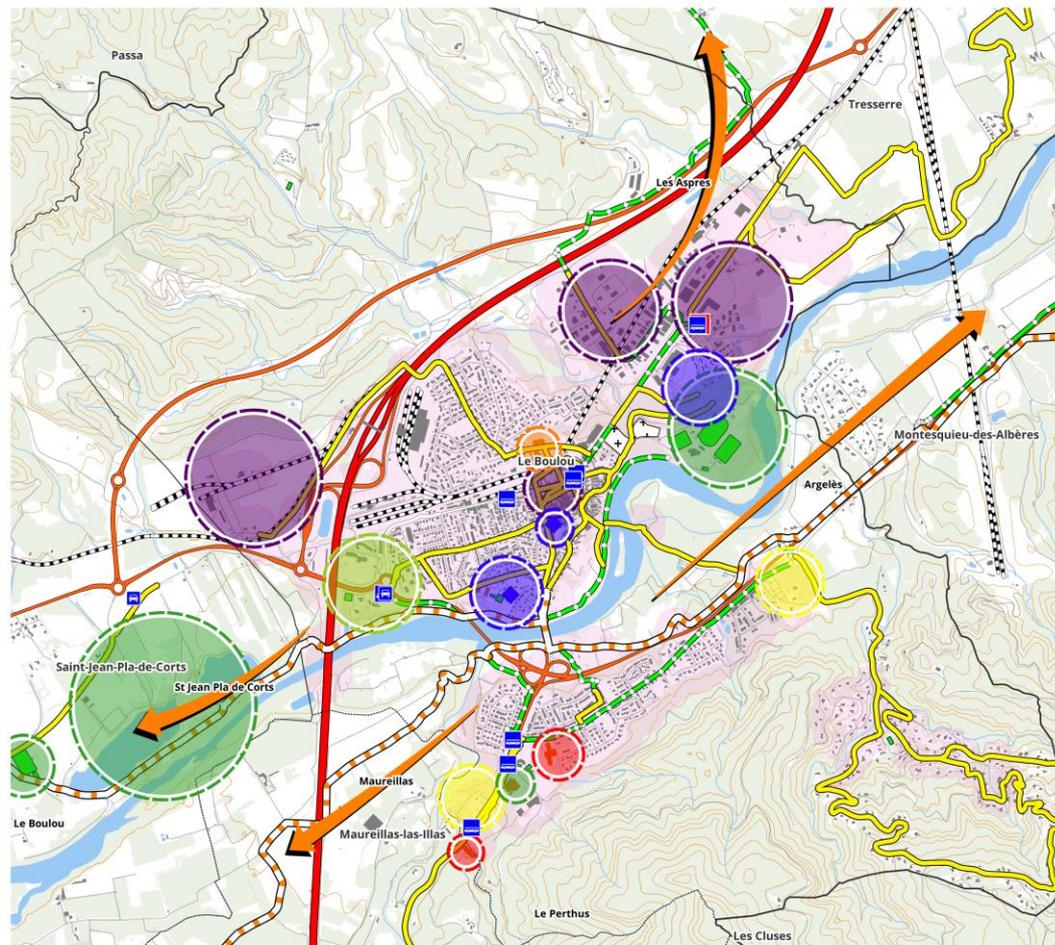
- Aménagement sur chaussée
- Autres aménagements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte et aménagement de chemins

Phasage

- Phase 1
- Phase 2
- Phase 3



Le Boulou



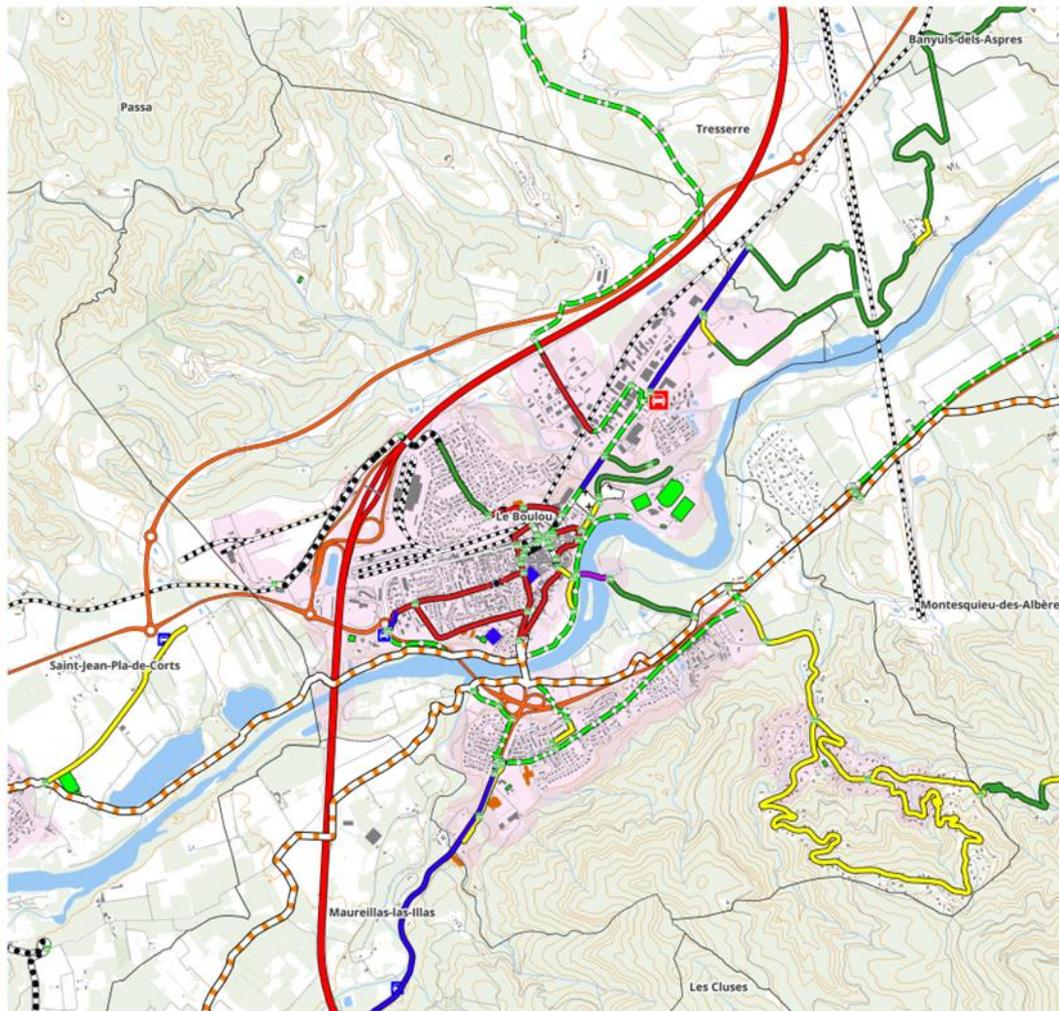
Aire de covoiturage

- A l'étude
- Existante
- Arrêts LIO
- Gares sncf
- Projets intermodalité
- Maisons sociales de proximité
- EV8 et Pirinexus
- Propositions d'aménagements
- Aménagements existants

- Enseignement
- Intermodalité
- Culture & Patrimoine
- Santé
- Sports & loisirs
- Administratif
- Hébergement touristique
- Zone d'activité ou commerciale



0 452 904 m



- Jalonnement**
- A21
 - Dv
 - Partageons la route
 - EV8 et Pirinexus
 - Aménagements existants
- Propositions d'aménagements**
- Aménagement sur chaussée
 - Autres aménagements
 - Jalonnement
 - Marquage au sol
 - Piste cyclable
 - Voie verte et aménagement de chemins



Phase	Catégorie	Proposition d'aménagement	Longueur en Km	Coût en € HT
Phase 1	Aménagement sur chaussée	Bande cyclable	0,3	11 106 €
Phase 1	Aménagement sur chaussée	Chaucidou	2,0	70 137 €
Phase 1	Aménagement sur chaussée	Double sens cyclable	1,2	21 380 €
Phase 1	Jalonnement	Jalonnement	1,1	22 400 €
Phase 1	Marquage au sol	Marquage au sol	1,3	1 854 €
Phase 1	Marquage au sol	Marquage de rond point	0,2	431 €
Phase 1	Marquage au sol	Traversée	0,0	4 110 €
Phase 1	Voie verte et aménagement de chemins	Voie verte	0,5	206 806 €
Phase 2	Aménagement sur chaussée	Chaucidou	0,5	17 343 €
Phase 2	Jalonnement	Jalonnement	0,2	800 €
Phase 2	Piste cyclable	Piste bidirectionnelle	0,9	310 835 €
Phase 2	Voie verte et aménagement de chemins	Aménagement de chemin	0,8	118 770 €
Phase 2	Voie verte et aménagement de chemins	Voie verte autorisée aux véhicules	0,5	800 €
Phase 3	Autres aménagements	Passerelle	0,2	0 €
Phase 3	Jalonnement	Jalonnement	7,0	4 800 €
Phase 3	Marquage au sol	Marquage au sol	1,1	1 578 €
Phase 3	Piste cyclable	Piste bidirectionnelle	0,8	277 060 €
Phase 3	Voie verte et aménagement de chemins	Voie verte	0,3	135 332 €
Phase 3	Voie verte et aménagement de chemins	Voie verte autorisée aux véhicules	0,5	2 400 €

Type	Places	Coût
Abri	8	7 000 €
Arceaux	8	960 €
Station multi fonction	20	38 280 €

Synthèse

Longueur des aménagements existants : 12,0 Km

Longueur des aménagements proposés : 19,5 Km

Longueur totale : 31,5 Km

Coût des aménagements : 1 207 940 €

Coût du stationnement : 46 240 €

Coût total : 1 254 180 €

Nombre d'habitants vivant à moins de 200 mètres d'un aménagement:

Aménagements existants: 4 027

Personnes supplémentaires après la 1ère phase: 1 124

Personnes supplémentaires après la 2nde phase: 3

Personnes supplémentaires après la 3ième phase: 280

Nombre d'équipements* connectés :

Situation initiale	Après la 1ère phase	Après la 2nde phase	Après la 3ième phase
143	181	186	192



MERCI DE
VOTRE ÉCOUTE



IMMERGIS SAS La Valsière – 44 rue Antoine Jérôme Balard, 34790 – Grabels, France
info@immergis.fr Tel : +33 (0)4 34 11 65 51 Fax : +33 (0)9 74 66 21
www.immergis.fr



@IMMERGIS