

Elaboration du Schéma Directeur Cyclable de la Communauté de Communes du Pays de Pouzauges

Rapport final – Juin 2023



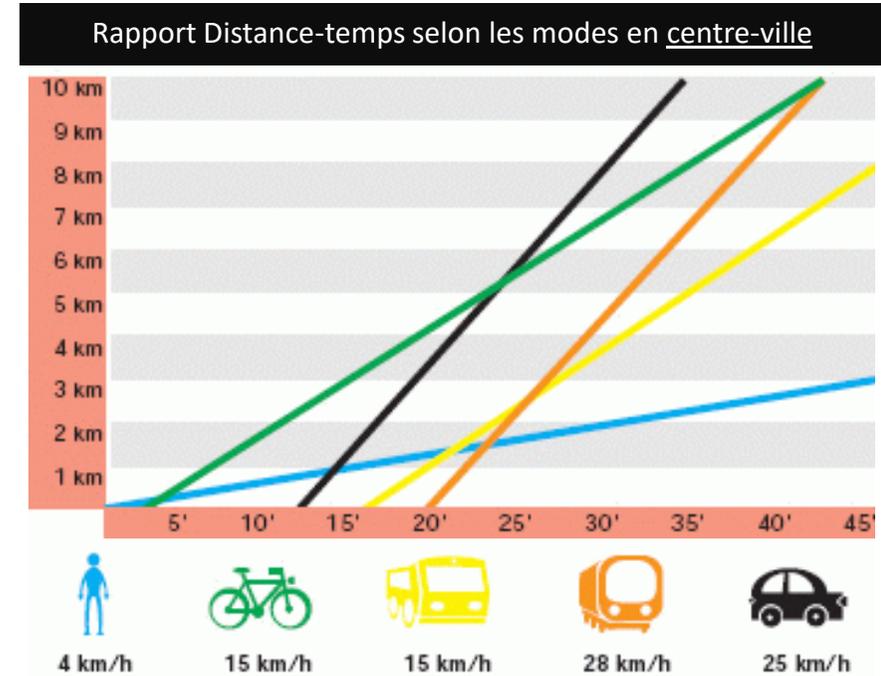
| | |
|---|-------------|
| INTRODUCTION | p.3 |
| PARTIE 1 La synthèse du diagnostic | p.7 |
| PARTIE 2 La co-construction du futur maillage cyclable et sa présentation | p.23 |
| PARTIE 3 Les préconisations d'aménagement | p.28 |
| PARTIE 4 Le chiffrage global du maillage cyclable | p.32 |
| PARTIE 5 La priorisation et la gouvernance | p.41 |
| PARTIE 6 L'outil de visualisation et de suivi du Schéma intégrant les fiches itinéraires | p.49 |
| PARTIE 7 Les services complémentaires | p.55 |

Introduction



Les enjeux liés au développement du vélo

- ✓ Un moyen de déplacement alternatif aux modes motorisés.
- ✓ Le vélo est considéré comme le mode de déplacement **le plus performant pour les trajets de moins de 5 km**, (en France, 60 % des déplacements font moins de 5 km).
- ✓ Une part modale du vélo de **3 % en France mais en augmentation** (objectif de 9% avec le plan vélo national en 2024).
- ✓ Une ouverture de la pratique du vélo à un plus large public et pour de plus longues distances grâce à l'essor du Vélo à Assistance Electrique (VAE).

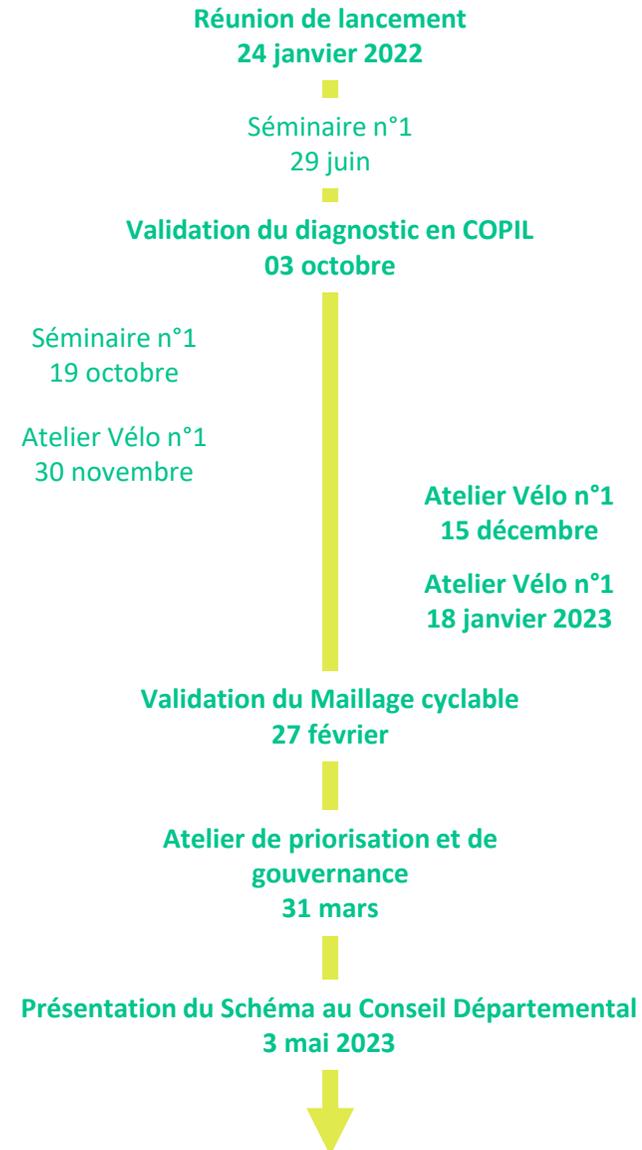


Le développement du vélo répond ainsi aux enjeux :

- ✓ De limitation de la place et de l'usage de l'automobile et d'une amélioration de la qualité de l'espace public ;
- ✓ De diminution de la part des budgets consacrés aux déplacements, pour les ménages et collectivités ;
- ✓ De diminution de l'impact environnemental ;
- ✓ D'amélioration de la santé publique, du fait d'une activité physique régulière ;
- ✓ ... et dernièrement d'un enjeu de distanciation !

La définition d'une stratégie communautaire suite à la prise de la Compétence Mobilité

- ✓ Développer la **pratique cyclable quotidienne** dans une optique de report modal
- ✓ S'appuyer sur **un réseau déjà existant** pour développer **un maillage d'itinéraires cyclables** continu et sécurisé.
- ✓ Proposer des **services facilitant la pratique cyclable quotidienne** (*stationnement adapté, jalonnement, location et aide à la réparation, information et communication, sensibilisation auprès des scolaires...*).
- ✓ Etablir un schéma directement applicable par les élus via des **outils de programmation** (*hiérarchisation, calendrier...*) et **d'aide à la décision** (*coûts...*).
- ✓ Réaliser **un Schéma concerté** (et co-construit) avec les élus, partenaires institutionnels et acteurs de la société civile...
- ✓ ...**en coordination avec le Plan de Mobilité Simplifié** suite à la prise de compétence d'organisation de la mobilité.



Définir la politique cyclable du Pays de Pouzauges à long terme pour rendre le vélo crédible et attractif pour certains besoins...

Qu'est-ce qu'un déplacement utilitaire à vélo ?

- ✓ Un déplacement « utilitaire » s'effectue pour un motif précis qui génère ce déplacement : se rendre au travail, pour un trajet scolaire (vers le collège...), faire des achats, aller à un RDV (médecin, services publics...) ...
- ✓ Pour le plus grand nombre, un trajet utilitaire peut être réalisé à vélo si :
 - ✓ La distance est inférieure à 8 km. Cette distance peut atteindre 10 km si le trajet s'effectue intégralement en site propre et/ou s'il est réalisé en VAE (vélo à assistance électrique).
 - ✓ Le temps de trajet ne dépasse pas 30 minutes pour un déplacement effectué au moins à la ½ journée (ex : travail / étude).
 - ✓ Un stationnement sécurisé est présent à destination.
- ✓ Outre sa faisabilité « physique », il s'agit pour un cycliste de trouver le meilleur compromis entre :
 - ✓ L'efficacité
 - ✓ La sécurité
- ✓ Cette recherche de compromis mobilise plusieurs critères :
 - ✓ La recherche du trajet le plus direct.
 - ✓ La recherche du trajet avec le moins de dénivelé.
 - ✓ La recherche des rues à faible trafic et/ou d'aménagements séparant des flux routiers importants.
 - ✓ La recherche d'une présence humaine voire d'un itinéraire éclairé de nuit ! En cas de panne, de chute, pour éviter les mauvaises rencontres...



PARTIE 1

La synthèse du diagnostic



Des temps d'échanges collectifs et des outils pour recueillir les attentes

Plusieurs temps d'échanges utilisés tout au long de la démarche :

- ✓ Des kiosques réalisés sur le terrain pour rencontrer les habitants, identifier leurs besoins...
- ✓ Des balades organisées au sein des communes
- ✓ Un questionnaire en ligne ayant permis de recueillir de plus d'un millier de personnes
- ✓ ... Des ateliers d'élus pour cibler, localiser les dysfonctionnements et identifier les opportunités et potentialités
- ✓ Des séminaires organisés dans une optique de prospection :
 - ✓ Pour échanger sur l'organisation générale et actuelle des mobilités
 - ✓ S'interroger sur les solutions à prévoir pour la suite des réflexions



Réaumur Charvagnes-les-Redoux
La Meillerie Talay Montournaix
Monsireigne Talud-Sainte-Gemme
Sèvremont/Le Flocellière
Sèvremont/Le Pommereuil-sur-Sèvre
Sèvremont/Saint-Michel-Mont-Mercure
Sèvremont/Les Châtelliers-Châteaumur
Pouzauges Saint-Mesmin Le Boupère



Réaumur 15 Charvagnes-les-Redoux 6
La Meillerie Talay 7 Montournaix 15
Monsireigne 15 Talud-Sainte-Gemme 20
Sèvremont/Le Flocellière 4
Sèvremont/Le Pommereuil-sur-Sèvre 3
Sèvremont/Saint-Michel-Mont-Mercure 5
Sèvremont/Les Châtelliers-Châteaumur 4
Pouzauges 25 Saint-Mesmin 10
Le Boupère 15



organisés par la commune de Sèvremont
20 personnes/kiosque marché de la Flocellière
30 personnes/kiosque



ET VOUS, COMMENT VOUS DÉPLACEZ-VOUS ?



Participez à l'enquête mobilité du Pays de Pouzauges en donnant votre avis du 23 mars au 23 mai 2022



Ces différents temps ont été l'occasion de s'interroger collectivement sur les notions de mobilité

Un territoire au cœur du bocage vendéen

Le territoire est situé à l'est du département de la Vendée partageant sa frontière avec le département des Deux-Sèvres et donc de la Région Nouvelle-Aquitaine.

- Une organisation territoriale sous l'influence de pôles extérieurs situés à proximité :
- ✓ Des pôles locaux tels que Bressuire, Les Herbiers, Chantonnay, La Châtaigneraie ;
 - ✓ Des pôles de rang supérieur tels que La Roche-sur-Yon et Cholet.

- Un territoire bénéficiant :
- ✓ D'une ligne TER Saumur <> La-Roche-sur-Yon ;
 - ✓ D'axes routiers structurants internes nord/sud et est/ouest) ;
 - ✓ D'une proximité avec les axes nationaux tel que l'A87 et A83.



Un territoire impacté par l'effet frontière régionale se traduisant sur l'organisation et la structuration des mobilités.

Une vitalité économique présente sur le territoire

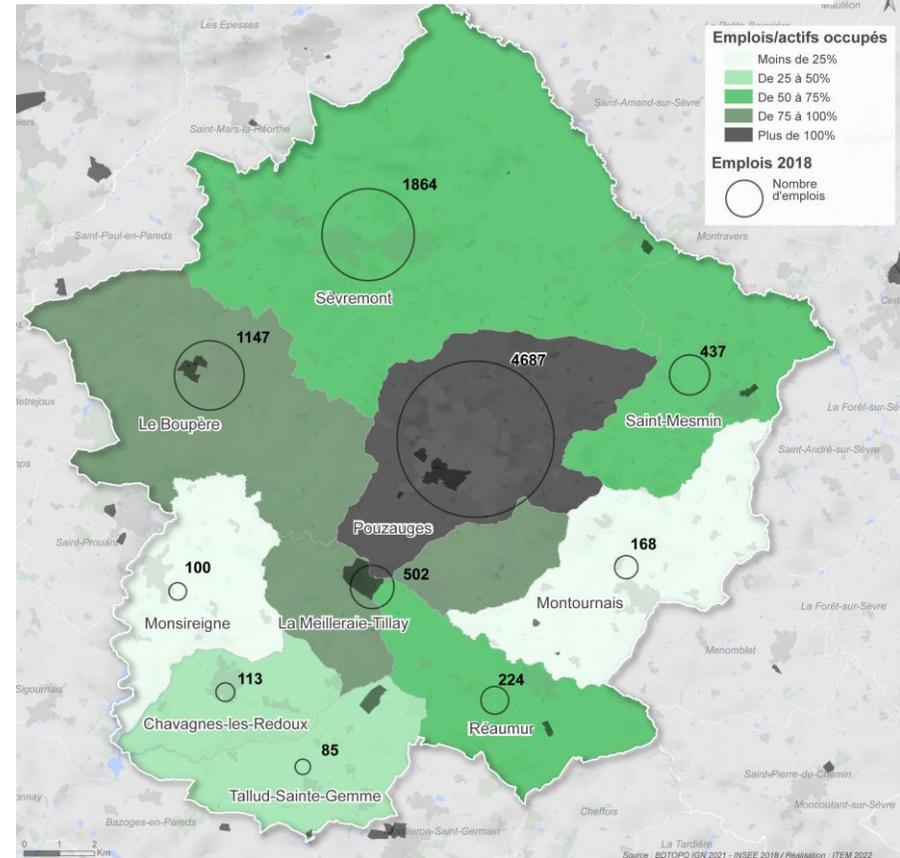
Un maillage d'activités économiques important:

- ✓ 9 327 emplois pour 10 393 actifs occupés soit un ratio de 0,90 emploi par actif (source INSEE 2018);
- ✓ 50 % des emplois situés à Pouzauges ;
- ✓ 20 entreprises comptent plus de 50 salariés : l'entreprise Fleury Michon rassemble près de 1 700 salariés sur la CCPP.

Une dynamique et des initiatives en termes de mobilité déjà observées :

- ✓ Des entreprises / structures disposent d'un plan de mobilité : LG Béton, Gautier France, Mécapack, Tapasti, Fleury-Michon, CCPP
- ✓ Une location de VAE pour la mobilité interne des salariés de Mécapack
- ✓ Une adhésion des entreprises à la plateforme Karos afin de promouvoir le covoiturage lors des déplacements domicile-travail.

Une concentration des emplois sur la commune de Pouzauges



La collectivité peut profiter de la concentration d'emplois sur les ZA et des initiatives déjà présentes pour accompagner les entreprises dans leur politique de mobilité (bornes, parking vélos, pistes cyclables, intermodalité).



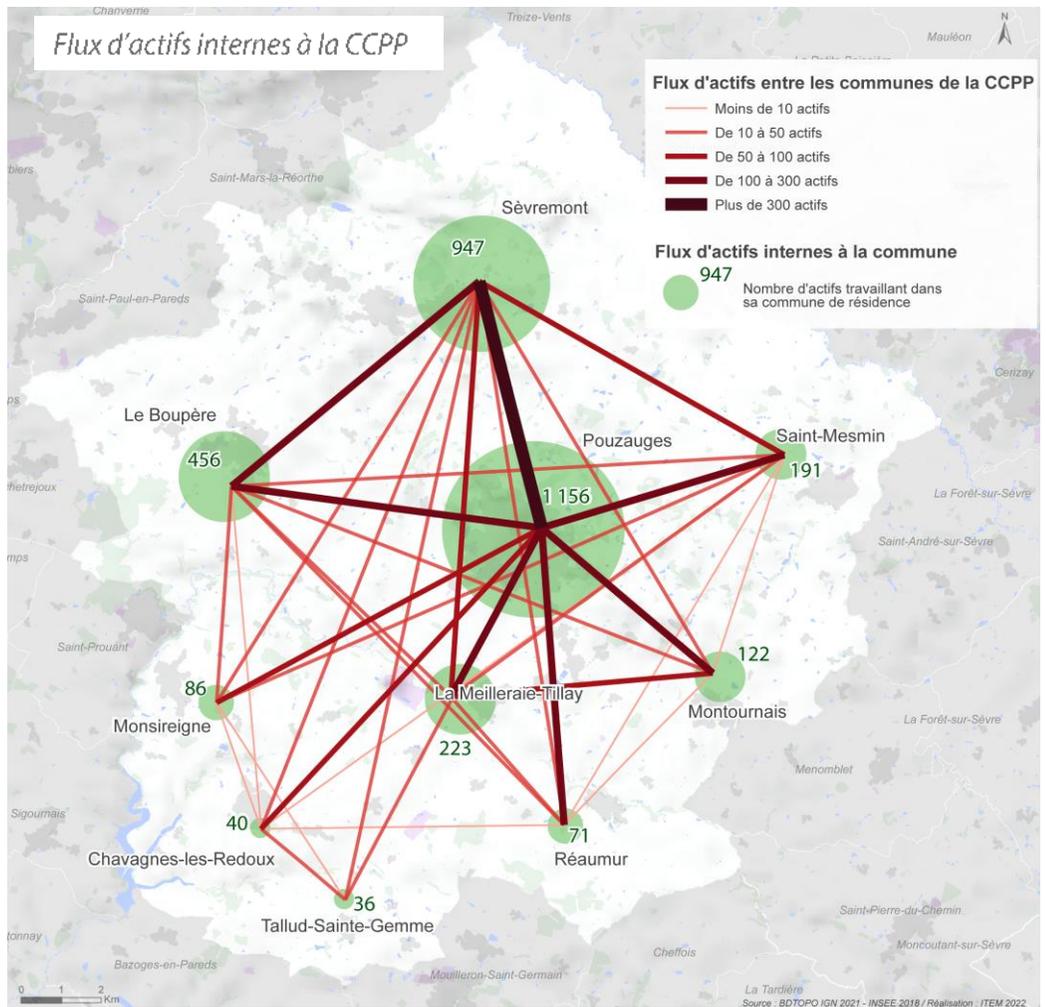
Le questionnaire a démontré **le nombre restreint d'initiatives et une certaine méconnaissance des salariés** quant aux solutions proposées par les employeurs (PME, Forfait Mobilité Durable)

La majorité des actifs travaillent sur la CCPP

Près de 5 700 actifs habitent et travaillent sur le territoire dont :

- ✓ 58 % travaillent dans leur commune de résidence (soit 3 322 actifs) et donc effectuant des déplacements courts ;
- ✓ 42 % travaillent dans une autre commune de la CCPP principalement en direction de Pouzauges (1423 actifs), Sèvremont (352 actifs) et Le Boupère (216 actifs).

| Communes | Part d'actifs de la commune qui travaillent dans leur commune de résidence | Part d'actifs de la commune qui travaillent dans une autre commune de la CCPP |
|-----------------------------|--|---|
| Chavagnes-les-Redoux | 17 % | 9 % |
| La Meilleraie-Tillay | 36 % | 32 % |
| Le Boupère | 33 % | 16 % |
| Monsireigne | 25 % | 4 % |
| Montournais | 29 % | 4 % |
| Pouzauges | 33 % | 40 % |
| Réaumur | 22 % | 11 % |
| Saint-Mesmin | 32 % | 15 % |
| Sèvremont | 32 % | 12 % |
| Tallud-Sainte-Gemme | 18 % | 7 % |
| CC Pays de Pouzauges | 31 % | 23 % |



Des flux d'actifs intra-communaux non négligeables induisant des déplacements courts et donc favorables au développement des modes actifs.

- Les principaux flux d'actifs entre les communes internes (>100 actifs) :**
- Sèvremont <> Pouzauges : 403 actifs (7,5 km)
 - Montournais <> Pouzauges : 238 actifs (8,5 km)
 - La Meilleraie-Tillay <> Pouzauges : 232 actifs (6,7 km)
 - Saint-Mesmin <> Pouzauges : 151 actifs (8,4 km)



Des tendances de déplacements

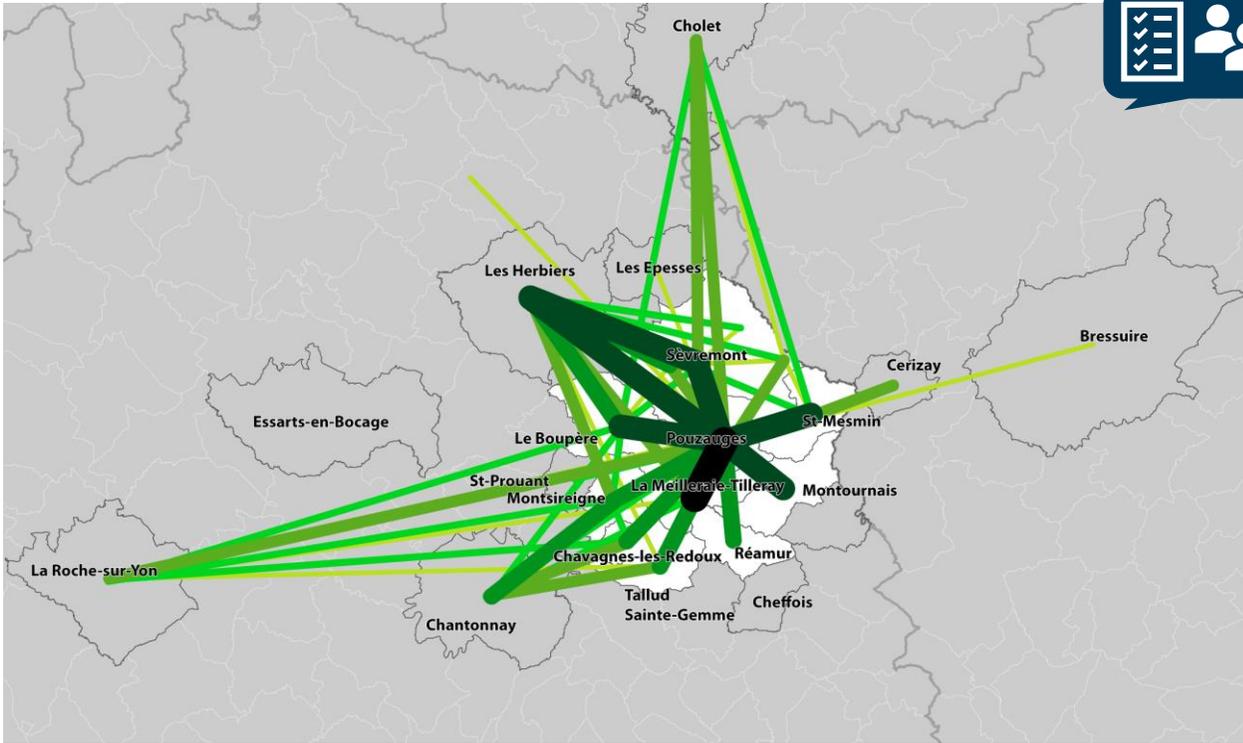
L'addition des principaux flux identifiés dans le questionnaire souligne **deux directions pour les déplacements vers l'extérieur** :

Vers le nord

- ✓ En premier lieu vers **Les Herbiers** (env. 13 % des flux intercommunaux identifiés)
- ✓ Puis en direction de **Cholet** (3%)

Vers l'ouest

- ✓ **Chantonnay** (3,5 %) en particulier depuis les communes au sud-ouest du Pays de Pouzauges
- ✓ **La Roche-sur-Yon** (5%)



Une tendance à prendre en compte pour les négociations avec la Région et les territoires limitrophes

Mais les flux identifiés dans le questionnaire sont d'abord internes au territoire – 69 % des flux :

- ✓ **Au sein des communes** (37 % des flux identifiés dont la moitié au sein de Pouzauges)
- ✓ **Entre les communes du territoire** (32 %) et en particulier en direction de Pouzauges (84 % de ces flux entre communes)

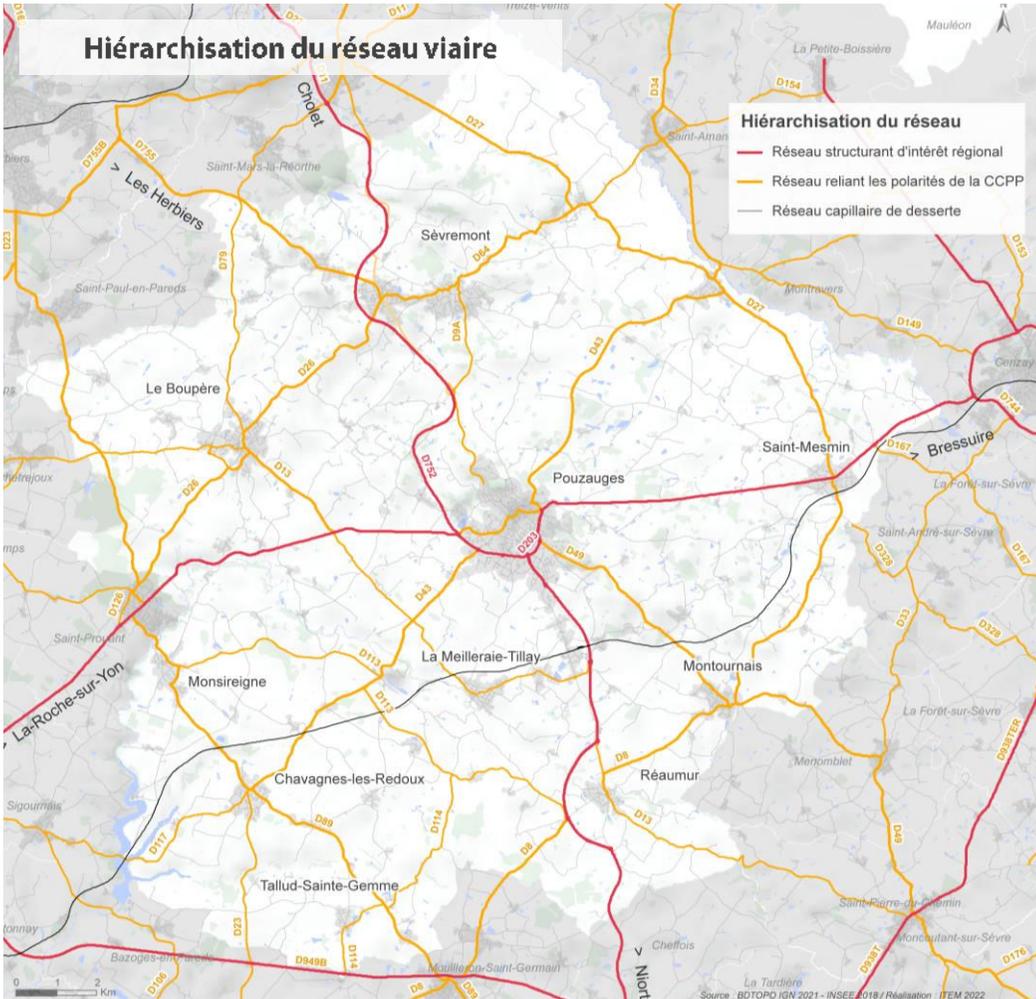
Des efforts à mener d'abord pour améliorer les déplacements internes, en particulier vers Pouzauges

Un réseau viaire organisé en étoile autour de Pouzauges

La hiérarchisation du réseau viaire décrit les fonctions allouées aux axes et les logiques de trafic qui en découlent.

Trois niveaux se distinguent sur le territoire :

- ✓ **Des axes structurants** (D960B, D752) **organisés en étoile autour de Pouzauges qui relient la CCPP aux pôles régionaux** (Cholet, La-Roche-sur-Yon, les Herbiers, Bressuire...)
- ✓ **Des axes secondaires qui assurent l'accès aux communes du territoire** ;
- ✓ Un **maillage capillaire** permettant une desserte plus locale (hameaux) **potentiellement adapté à la pratique du vélo**.



Une politique départementale qui a permis de doter la CCPP d'axes routiers performants : nord/sud (D752) et est/ouest, et in fine de faciliter les déplacements automobiles (au détriment des autres modes ?)

Malgré des aménagements ponctuels, les traversées des bourgs restent très routières

Seule la commune de Saint-Mesmin est traversée par un des principaux axes routiers structurants :

- ✓ **Aucun aménagement de pacification présent sur cette traversée (D960B) excepté un léger effet porte en entrée de bourg depuis Cerizay.**

Des traversées de bourgs avec des aménagements ponctuels de pacification :

- ✓ **Des entrées d'agglomération rarement aménagées par des effets portes (chicanes, rétrécissements, etc.).**
- ✓ **Des aménagements physiques permettant de casser les vitesses (plateaux, écluses) ou d'aménagements pédagogiques pour faire évaluer les pratiques (radar pédagogique, signalisation verticale ...)** ;
- ✓ **Une configuration routière peu différente en agglomération et hors agglomération (persistance de la ligne médiane, largeur homogène...).**



Saint-Mesmin



Sèvremont



Montsireigne



Chavagnes-les-Redoux

Des aménagements de voirie et des restrictions de vitesse insuffisantes qui confèrent aux espaces publics un caractère trop routier.



Malgré un usage régulier, peu de difficultés rencontrées en voiture sur le territoire, induisant une circulation aisée

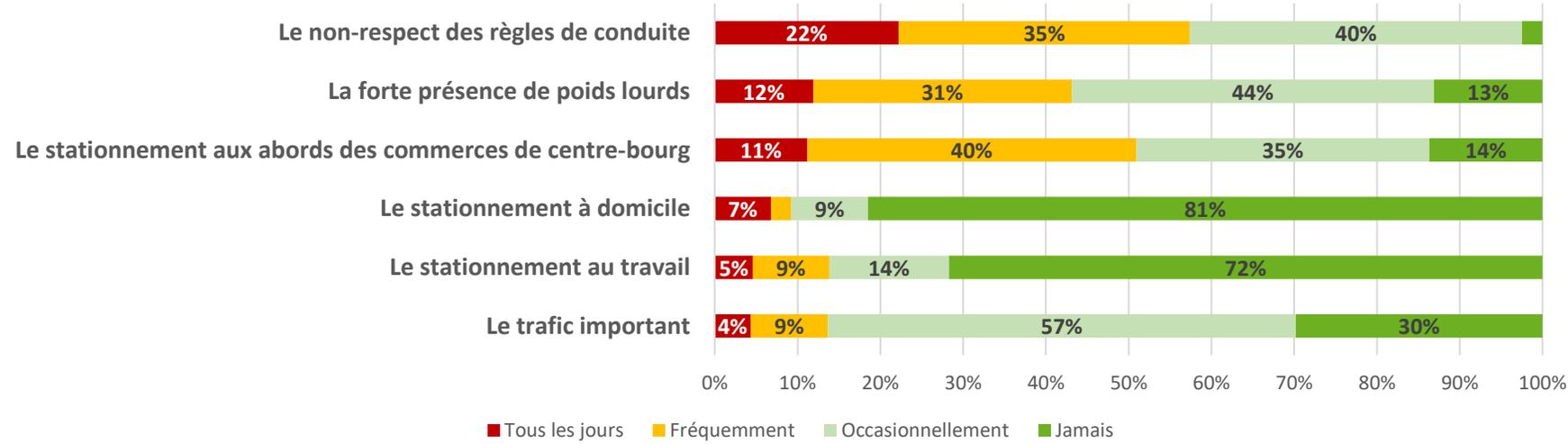
81 % des répondants déclarent utiliser leur voiture quotidiennement - 14 %, 2 à 3 fois par semaine

Seulement 3 % des usagers déclarent rencontrer régulièrement des difficultés de circulation, et 19 % en rencontrer « parfois » - soit un total de 177 répondants (sur les 924 répondants qui résident sur le Pays de Pouzauges).

Les difficultés rencontrées relèvent essentiellement :

- ✓ Du non-respect des règles de conduite (22 % en rencontrent tous les jours)
- ✓ La forte présence de poids-lourds (12 %)
- ✓ Le stationnement dans les centralités (11 %)
- ✓ Les autres difficultés proposées (stationnement à domicile ou au travail, niveau de trafic) ne constituent pas des **difficultés notables**

Les difficultés rencontrées par les automobilistes





Un usage relativement limité du vélo pour des déplacements quotidiens

Plus des **2/3** des répondants (résidant sur la CCPP) déclarent utiliser le vélo moins d'une fois par mois (ou jamais)

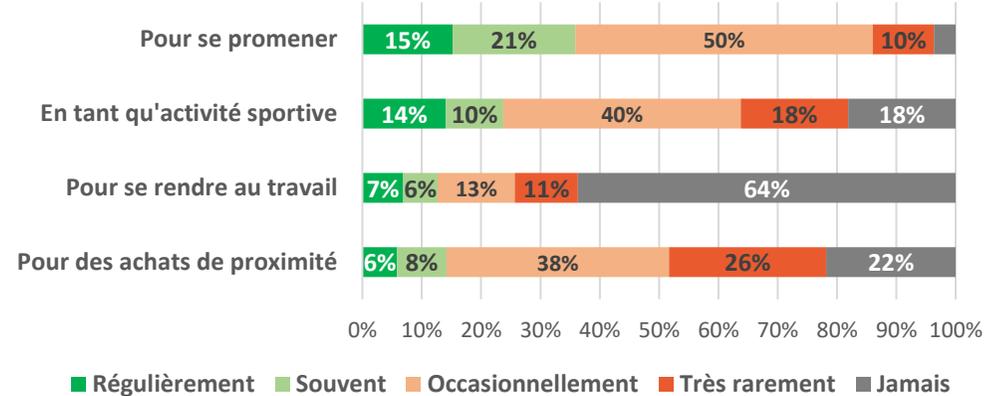
20 % en ont une utilisation hebdomadaire / **4 %** quotidienne

- ✓ Le vélo est **utilisé essentiellement dans une optique de loisirs et de promenade** (36 % l'utilisent « souvent » à « régulièrement » et près de 25 % dans une optique « sportive »)

La pratique quotidienne n'est pas nulle :

- ✓ **13 %** l'utilisent « souvent » à « régulièrement » **pour aller au travail**
- ✓ **14 %** pour des achats de proximité

La fréquence d'usage du vélo selon les motifs



Ce qui démontre que le **vélo peut être une réponse crédible...**

...malgré des difficultés récurrentes classiques pouvant être travaillées par les collectivités

- ✓ La **dangerosité de certaines voies et le manque d'aménagements** sont les **deux premières difficultés** ciblées par les répondants
- ✓ Le **relief et les distances à parcourir** peuvent être des difficultés résorbées par les Vélos à Assistance Electrique

Les difficultés rencontrées par les répondants lors de leurs déplacements en vélo (nombre de réponses données)

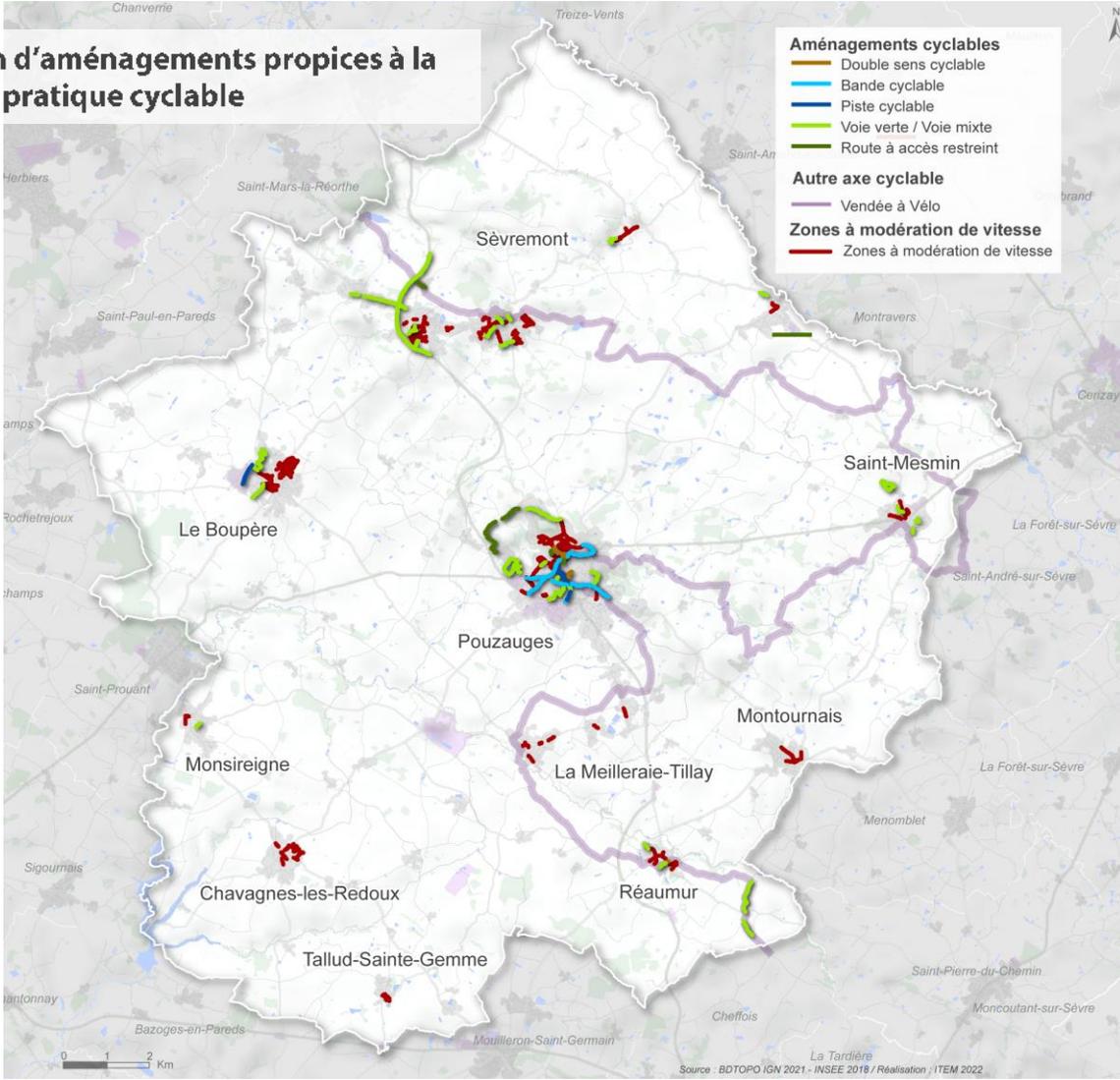
| | |
|--|-----|
| La dangerosité de certaines voies de circulation due à la cohabitation avec l'automobile | 102 |
| Le manque d'aménagements cyclables | 95 |
| Le relief pénible | 48 |
| Les distances à parcourir | 36 |
| La dangerosité de certains aménagements cyclables | 14 |
| Le manque de stationnement vélo | 13 |

75 km d'aménagements favorables à la pratique cyclable

Linéaire d'aménagements favorables aux cycles

| Type | Linéaire (km) |
|-------------------------------------|------------------|
| Aménagements cyclables | |
| Voie mixte (piéton + cycle) | 7,83 |
| Voie verte et assimilée | 6,47 |
| Bande cyclable | 3,90 |
| Route à accès restreint | 1,90 |
| Piste cyclable | 1,40 |
| Double sens cyclable | 0,73 |
| Vendée à Vélo (jalonnement) | 22,93 |
| Total aménagements cyclables | Env 45 km |
| Zones à vitesse modérée | |
| Zone 30 | 20,81 |
| Limitation à 30 km/h | 5,05 |
| Zone de rencontre | 4,24 |
| Total zones pacifiées | Env 30 km |
| Total | Env 75 km |

Environ 75 km d'aménagements propices à la pratique cyclable



Les aménagements sont globalement de bonne qualité, mais en fonction des itinéraires retenus, certaines portions pourront faire l'objet de préconisations de reprise

Stationnement vélo : une offre limitée et de piètre qualité

23 emplacements de stationnements vélos observés sur la CCPP répartis sur 7 communes :

- ✓ 165 places recensées sous la forme de 14 arceaux et 18 racks ;
- ✓ Soit 7 places pour 1 000 habitants.

Les racks à éviter :

- ✓ Les stationnements racks peuvent endommager les vélos en voilant la roue ;
- ✓ De plus, ils sont peu visibles par les usagers.

Emplacements de stationnements cyclables

| Communes | Arceaux | Racks | Nombre de places |
|---------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| La Meilleraie-Tilly | | 2 | 22 |
| Le Boupère | 3 | 1 | 30 |
| Montournais | | 1 | 2 |
| Pouzauges | 2 | 8 | 69 |
| Réaumur | | 1 | 6 |
| Saint-Mesmin | | 1 | 6 |
| Sèvremont | | 4 | 30 |
| TOTAL CCPP | 28 places | 137 places | 165 places |



Arceaux – Le Boupère



Racks – Sèvremont



Arceaux – Pouzauges

Peu de services présents pour faciliter la pratique quotidienne

| Service | Présence | Description |
|---|----------|---|
| Stationnement Vélo | | Stationnements présents dans les principales communes, à proximité des équipements mais en quantité et qualité insuffisante. |
| Location de vélo | | Une offre de location privée à assistance électrique (VTT & VTC) mais uniquement de loisirs. |
| Aide à l'achat | | Pour les abonnés mensuels du réseau Aléop (<i>hors scolaires</i>), la Région propose une aide à l'achat de VAE pour un vélo pliant ou VAE à hauteur de 50% (plafonné à 200€). |
| Location solidaire de vélo et véhicule | | |
| Evènements festifs autour du vélo | | La CCPP organise depuis 2019 le défi de la Mobilité, initié par la Région Pays de la Loire et l'ADEME, pour les déplacements domicile-travail et domicile-école. |
| Information sur le vélo utilitaire | | |
| Atelier de réparation | | Deux réparateurs vélo à Pouzauges et Saint-Mesmin. |
| Vélobus et écomobilité scolaire | | En 2021, le défi mobilité avec comme thématique « Sans voiture pour aller à l'école » : au total, 6 communes ont été volontaires (11 lignes de pédibus, 137 écoliers concernés ...). Le Boupère a pérennisé cette expérimentation pour l'année scolaire 2021-2022, poursuivie en 2022-2023 également. |
| Borne relais technique | | Un kit réparation vélo est mis à disposition à l'OT. |
| Label Accueil Vélo | | Seul l'office du tourisme est labellisé Accueil Vélo. Le Manoir des Sciences à Réaumur ainsi que le château de Saint-Mesmin offrent du stationnement et des services pour les cyclotouristes. |
| Association locale de promotion du vélo | | Club cycloportif mais pas d'association d'usagers militants. Les associations, membres du réseau FUB, les plus proches sont situées à Bressuire et La-Roche-sur-Yon. |



Présent



Présent mais peu développé



Absent

Près de 3 habitants sur 4 habitent à moins de 8 km d'une polarité

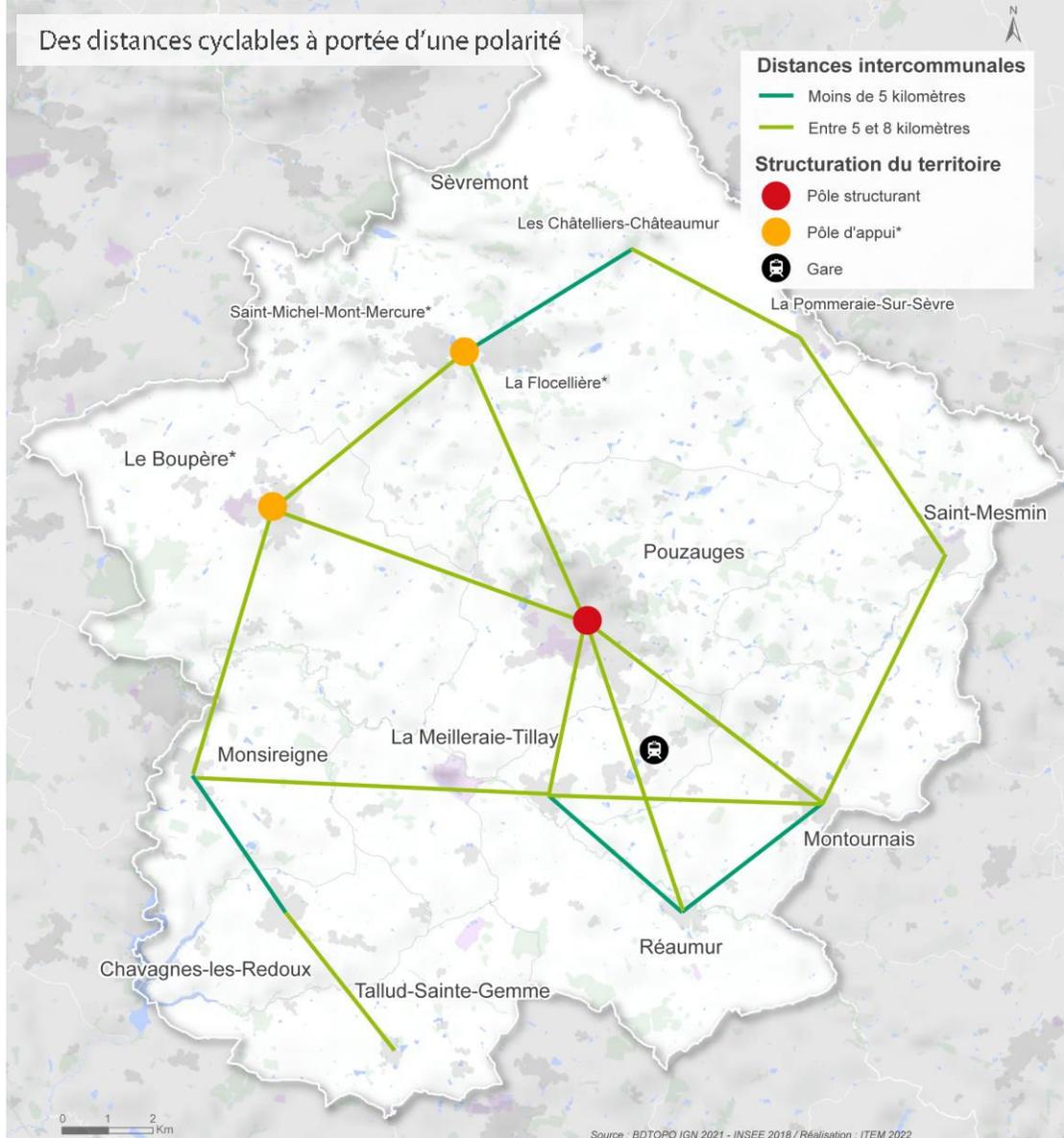
| Distance | Durée | |
|------------------|--------------------|-----------------|
| | Vélo classique | Vélo électrique |
| Inférieur à 5 km | Environ 15 minutes | |
| Entre 5 et 8 km | Env. 25 min | Env. 20 min |

78 % de la population, soit 18 156 habitants, habitent dans une commune ou commune déléguée située à moins de 8 km d'une des trois polarités.

La majorité des déplacements entre les communes font entre 5 et 8 km :

- ✓ Un rabattement intéressant au sud de Pouzauges ;
- ✓ Un relief vallonné mais qui n'est pas rédhibitoire avec l'utilisation d'un vélo à assistance électrique ;
- ✓ Des ruptures au sud/ouest et à l'est du territoire.

Des distances intercommunales faisant en majorité moins de 8 km propices à la pratique du vélo !



Près de 3 habitants sur 4 habitent à moins de 8 km d'une polarité

53% des actifs de la CCPP parcourent moins de 8 km pour aller travailler... soit des distances réalisables en vélo classique ou à assistance électrique (VAE).

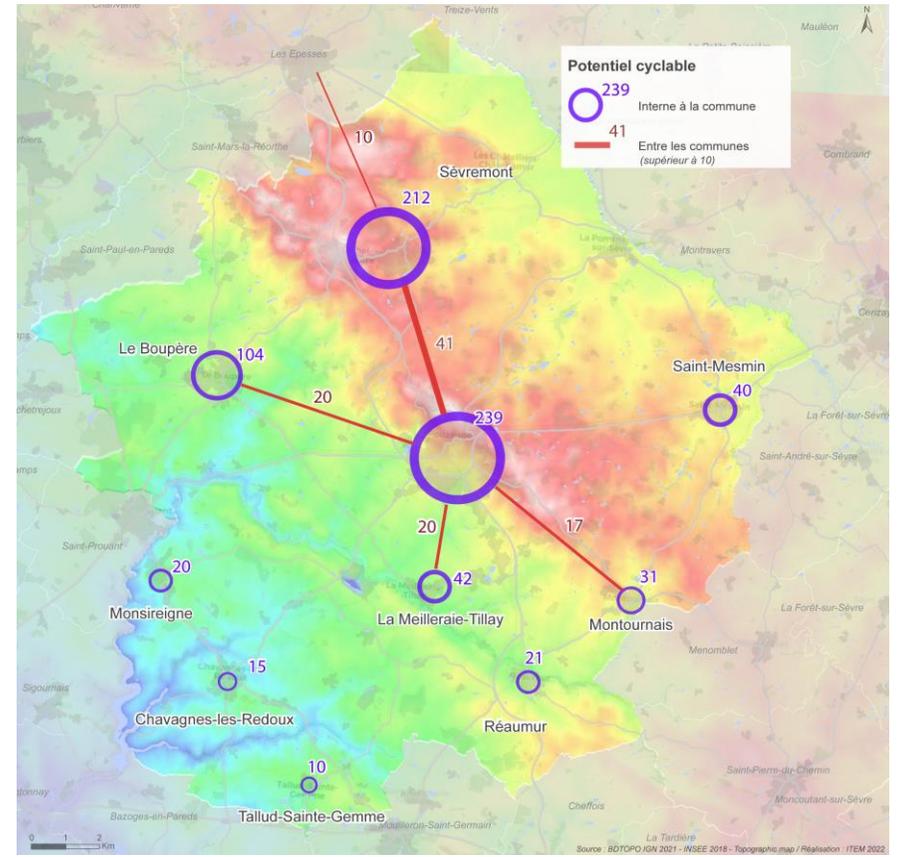
62 % des scolaires de la CCPP parcourent moins de 8 km pour rejoindre leur établissement.

Un potentiel de 904 usagers quotidiens du vélo pour aller travailler ou étudier ...

... et un potentiel lié aux autres motifs de déplacements (achats, activités culturelles, sportives ...) :

- ✓ à raison de 2 déplacements / personne / jour (moyenne nationale pour ces motifs) pour les 10-75 ans ;
- ✓ et si 9 % des déplacements dans et autour des polarités sont assurés à vélo (objectif national), c'est 4 072 déplacements quotidiens à vélo en plus !

Le potentiel cyclable se base sur les flux des actifs et scolaires du territoire (INSEE).
 Sur ces flux sont appliqués des parts modales estimées, afin d'aboutir au potentiel cyclable.
 Ces parts modales dépendant du type de public (scolaires plus enclin à utiliser le vélo que les actifs) et de la distance (plus la distance est importante, plus l'usage du vélo est faible).



| Distances | Flux total | | Part potentielle du vélo | | Flux potentiel à vélo |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------------------|-----------|-----------------------|
| | Actifs | Scolaires | Actifs | Scolaires | Total |
| Intra-communal | 3 327 | 2 673 | 15% | 20% | 734 |
| < 5 km | 96 | 30 | 10% | 15% | 14 |
| 5-8 km | 2 122 | 997 | 5% | 5% | 156 |
| Total | 5 545 | 3 700 | | | 904 |
| | 9 245 | | | | |

Au regard de ce potentiel non négligeable, la CCPP se doit de proposer toute une palette de services (jalonnement, aménagements, stationnement, communication ...) afin d'accroître la pratique cyclable.

Pas de transports en commun (cars, trains)

Dispositif transport à la demande, transport solidaire

Infrastructure ferroviaire existante Peu de services ferroviaires

Relief/Dénivelé Mobilités douces difficiles à mettre en place

Manque de pistes cyclables

Potentiel pour mobilités actives : vélo, marche

Aires de covoiturage
Covoiturage insuffisant Individualisme/autosolisme

Maillage routier qualitatif
Circulation automobile «fluide» Axes insécuritaires Axes récents ou bien entretenus

Travail et services éloignés
Services de proximité Dynamique
Éloignement médical Manque d'offre Offre commerces de proximité

Bassin économique qualitatif

Nombre d'actifs importants

Horaires décalés

Méconnaissance des dispositifs existants
Manque de connexion avec les territoires voisins
Manque de communication Prise de compétence Le rayonnement des actions menées

Nos bourgs et villages très diffus
Centres-bourgs concentrés Territoire central et de proximité

Volontariste, envie de faire ensemble Sensibilisation

PARTIE 2

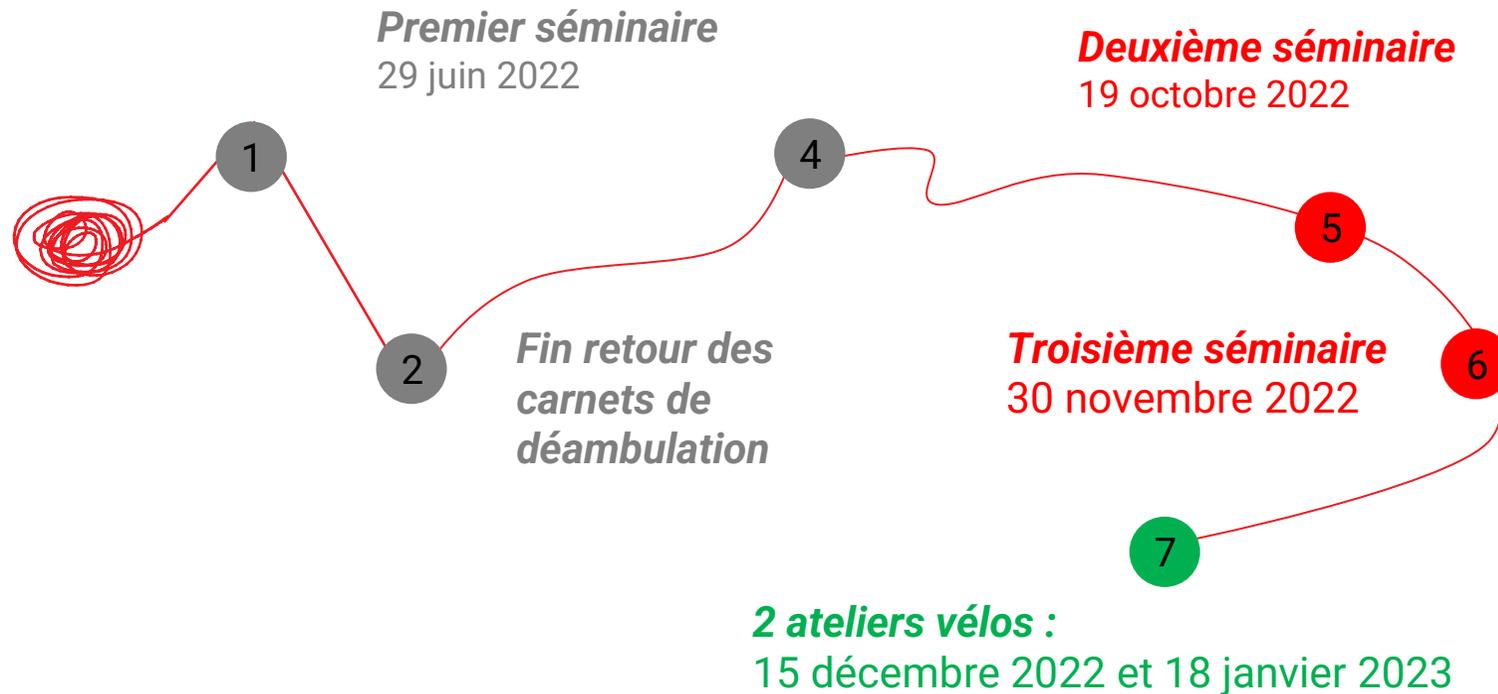
La co-construction du futur maillage cyclable et sa présentation



Le fil rouge de la démarche de concertation de l'étude

- 1) *Amorcé durant le diagnostic...*
- 2) Poursuivi durant la seconde phase de l'étude sur le volet PMS...**
- 3) ... et proposé sur le volet SDC**

Les kiosques itinérants
Avril 2022



Sur le volet SDC, la construction étape par étape

2 ateliers réalisés pour échanger sur le maillage à partir de propositions du bureau d'études :

- ✓ Le jeudi 15 décembre, à la Meilleraie-Tillay

32 participants

- ✓ Le mercredi 18 janvier à Saint-Mesmin

36 participants

Des échanges sur les itinéraires réalisés :

- ✓ En sous-groupes (5 secteurs)
- ✓ A partir de supports cartographiques en A0 et grilles de réponses



| Pays de Pouzauges | | Synthèse des itinéraires 1/7 | | | item |
|-------------------|---------------------------------|--|---|---------------------------------------|------|
| N° | Liaison | Information technique | Choix | Justification | |
| 1 | Saint-Mesmin ↔ Pouzauges | Vocation : Rabattement polarité Distance : 9,40 km Estimation financière : 7 800 € Type aménagement prévu : route partagée | <input type="checkbox"/> Valable <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Supprimé <input type="checkbox"/> NSP | Itinéraire retenu lors de l'Atelier 1 | |
| 2 | Montournais ↔ Pouzauges | Vocation : Rabattement polarité, 17 cyclistes (travail/école), commerces et services Montournais Distance : 8 km Estimation financière : 442 000 € Type aménagement prévu : route partagée, ZMV | <input type="checkbox"/> Valable <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Supprimé <input type="checkbox"/> NSP | | |
| 3 | Montournais ↔ Gare TER | Vocation : Rabattement Gare Distance : 3,70 km Estimation financière : 70 000 € Type aménagement prévu : route partagée, ZMV | <input type="checkbox"/> Valable <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Supprimé <input type="checkbox"/> NSP | Itinéraire retenu lors de l'Atelier 1 | |
| 4 | Réaumur ↔ Gare TER | Vocation : Rabattement Gare, zones d'activités de la gare, Manoir des Sciences de Réaumur Distance : 4 km Estimation financière : 141 000 € | <input type="checkbox"/> Valable <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Supprimé <input type="checkbox"/> NSP | Itinéraire retenu lors de l'Atelier 1 | |
| 5 | La Meilleraie-Tillay ↔ Gare TER | Vocation : Rabattement Gare, zones d'activités de la gare, stade, salle culturelle de La Meilleraie-Tillay Distance : 2,60 km Trafic : 710 véh/j Estimation financière : 164 000 € | <input type="checkbox"/> Valable <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Supprimé <input type="checkbox"/> NSP | Itinéraire retenu lors de l'Atelier 1 | |
| 6 | Pouzauges ZI ↔ Gare TER | Vocation : Rabattement Gare, desserte zone d'activités de Montfaut Distance : 2,70 km Estimation financière : 331 000 € | <input type="checkbox"/> Valable <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Supprimé <input type="checkbox"/> NSP | Itinéraire retenu lors de l'Atelier 1 | |

Le maillage retenu du Schéma cyclable

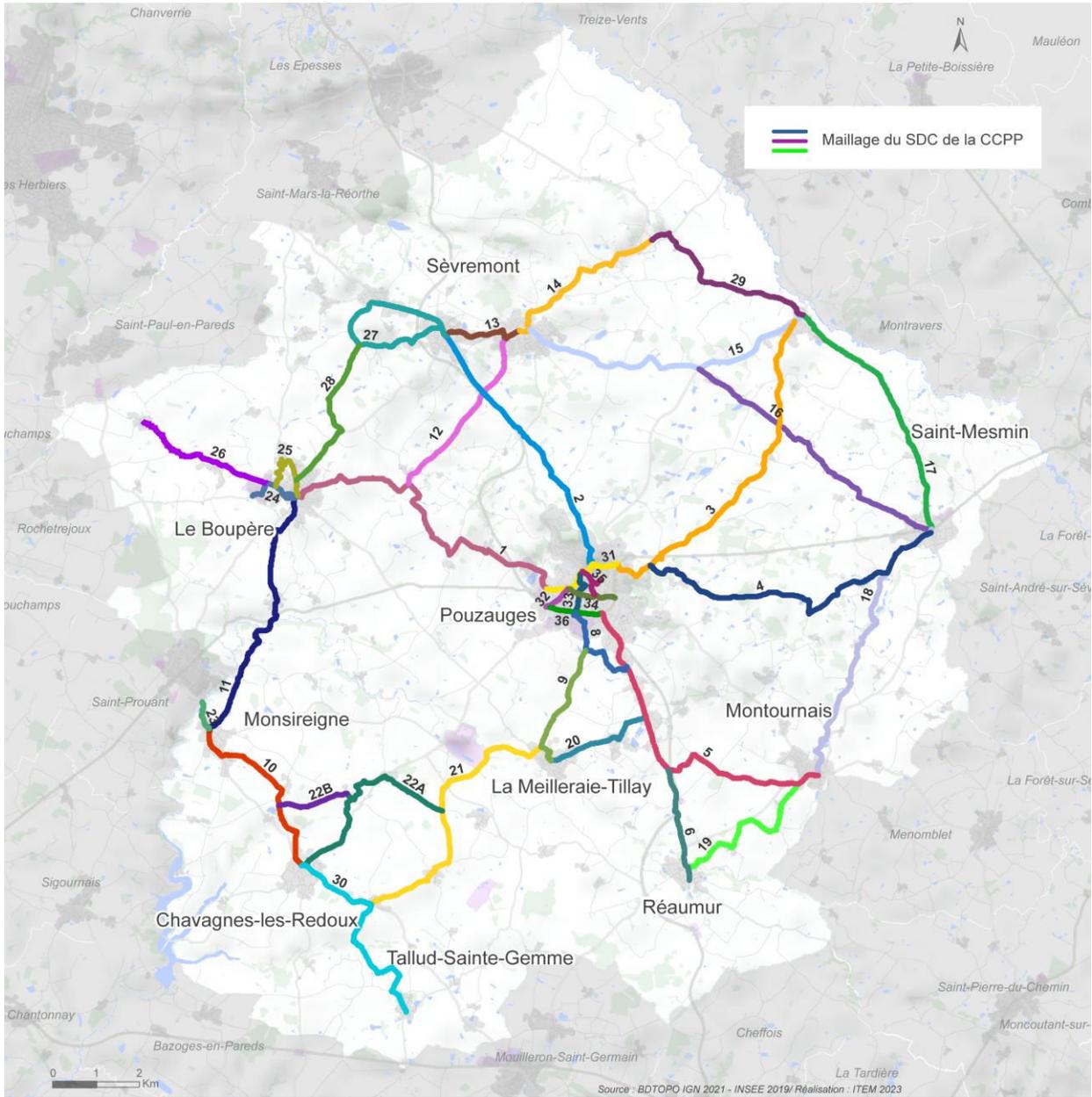
✓ A l'issu des différents ateliers et échanges internes, **les caractéristiques globales du maillage cyclable** de la Communauté de Communes du Pays de Pouzauges sont les suivantes :



Un maillage global interne de 149,7 kilomètres



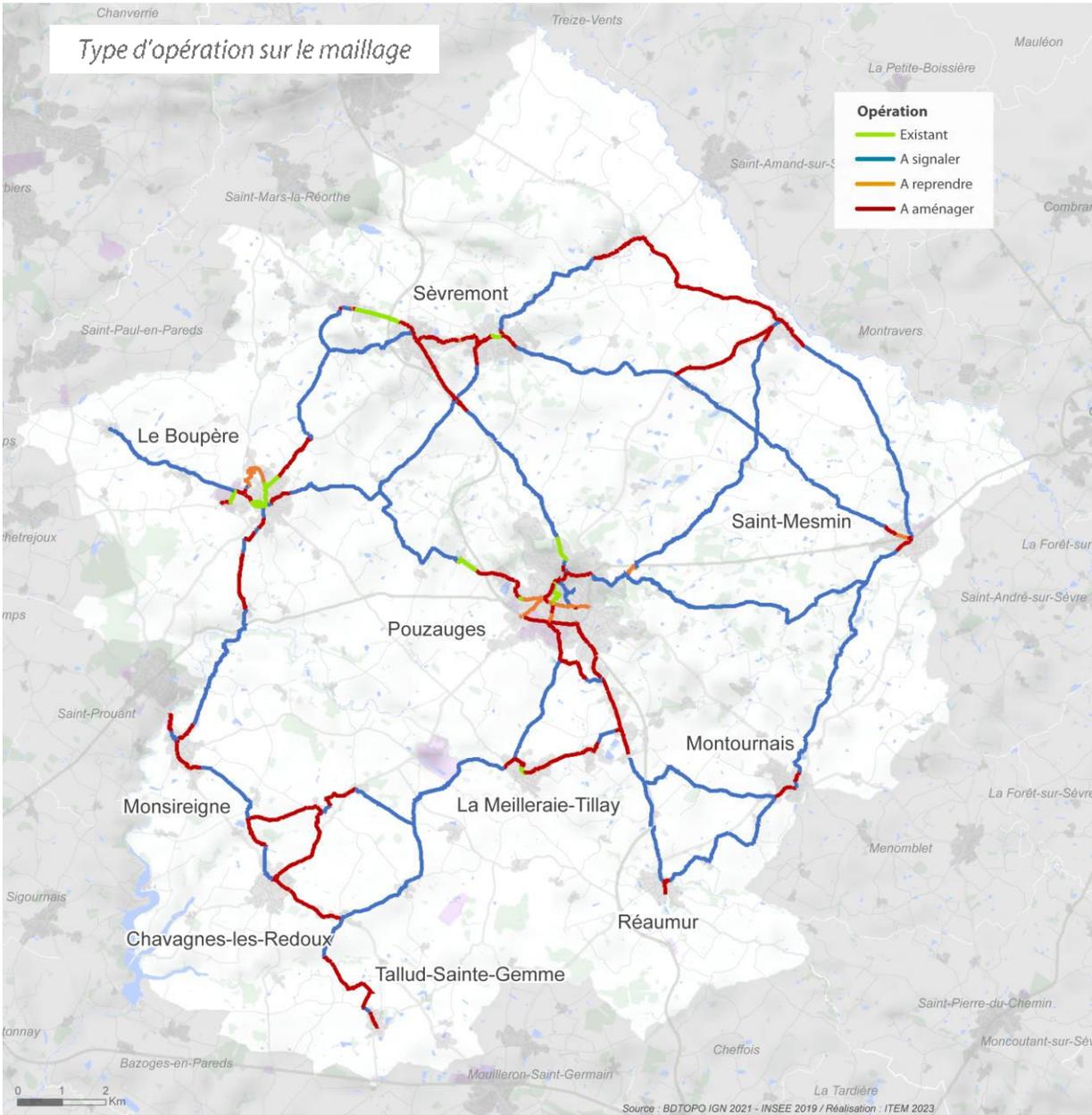
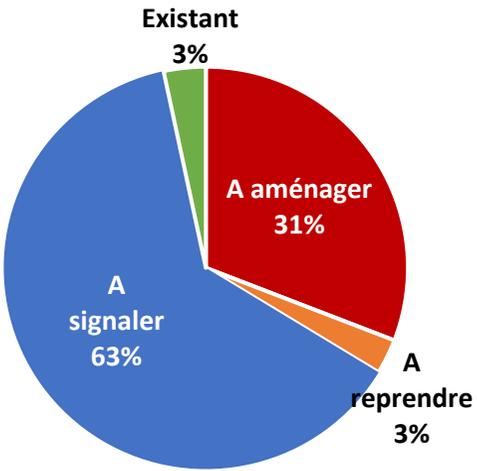
Le maillage est découpé en 37 itinéraires



Des niveaux d'interventions différenciés

Sur les 149,70 km projetés au SDC de la CCPP, sur des voiries qui ne relèvent pas d'une compétence communautaire :

- ✓ **5,03 km** s'appuient sur des **aménagements existants**
- ✓ **4,22 km** sont des aménagements existants mais qui **nécessitent une reprise**
- ✓ **94,24 km** nécessitent simplement **l'implantation d'une signalisation et d'un jalonnement, sans travaux d'infrastructure**
- ✓ **46,21 km** sont à créer : un **nouvel aménagement ou une pacification est à réaliser**.



PARTIE 3

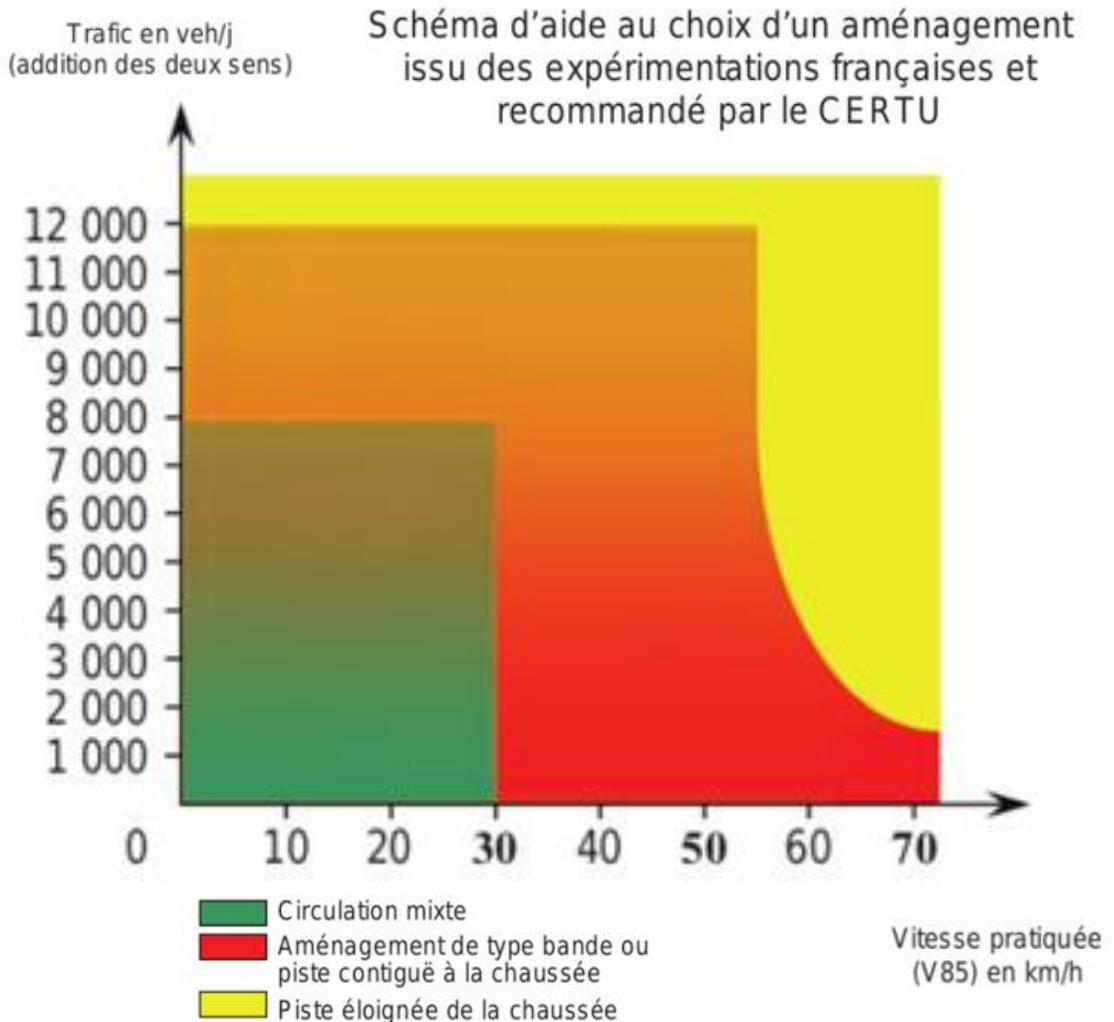
Les préconisations d'aménagements



Définition des typologies d'aménagement

- ✓ Aménager un itinéraire vélo, ce n'est pas réaliser que des pistes cyclables partout. **Il s'agit d'utiliser le panel d'aménagements cyclables disponible selon le contexte !**

- ✓ Les 149,7 km du maillage sont découpés en 37 itinéraires et **231 tronçons de voirie**.
- ✓ Une préconisation d'aménagement est proposée sur chacun des tronçons.
- ✓ Ces préconisations représentent un avis technique (basé sur la hiérarchisation des voiries, leur profil, le trafic, le potentiel d'usagers attendus...) en cohérence avec les normes du CD85 et du CEREMA.
- ✓ Elles sont en revanche susceptibles d'évoluer lors de la mise en œuvre selon :
 - ✓ des contraintes techniques identifiées lors des études d'avant travaux
 - ✓ ou des moyens financiers et budgets disponibles
 - ✓ ou simplement par choix de la collectivité.



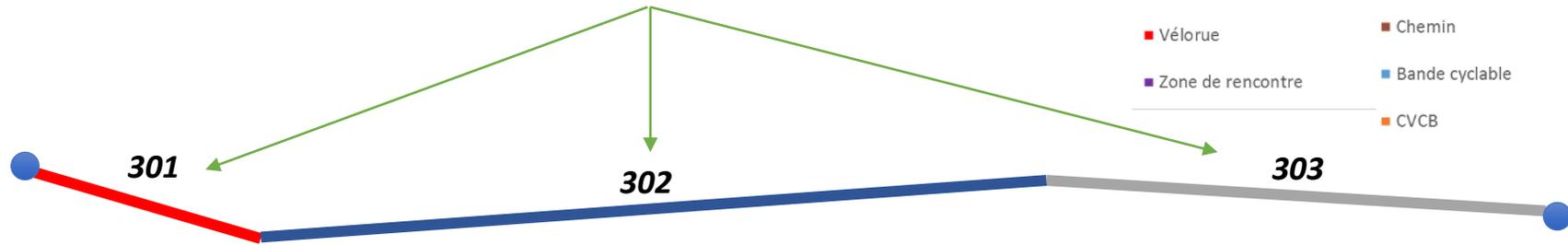
Détail du principe de définition des aménagements par itinéraire

✓ Chaque itinéraire du schéma est découpé en un certain nombre de tronçons de voiries.

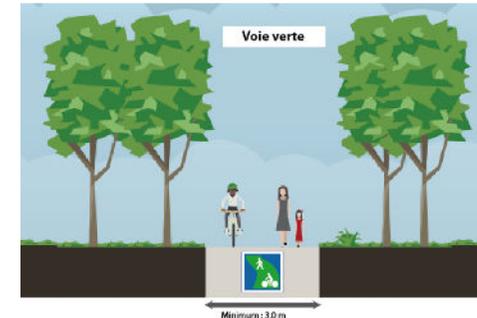
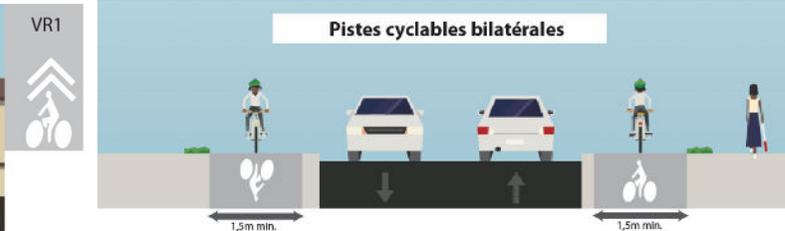
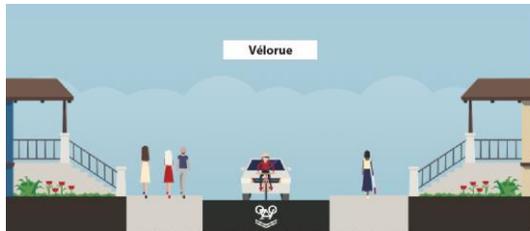
Exemple :

3 tronçons de voiries distincts et 3 préconisations d'aménagement

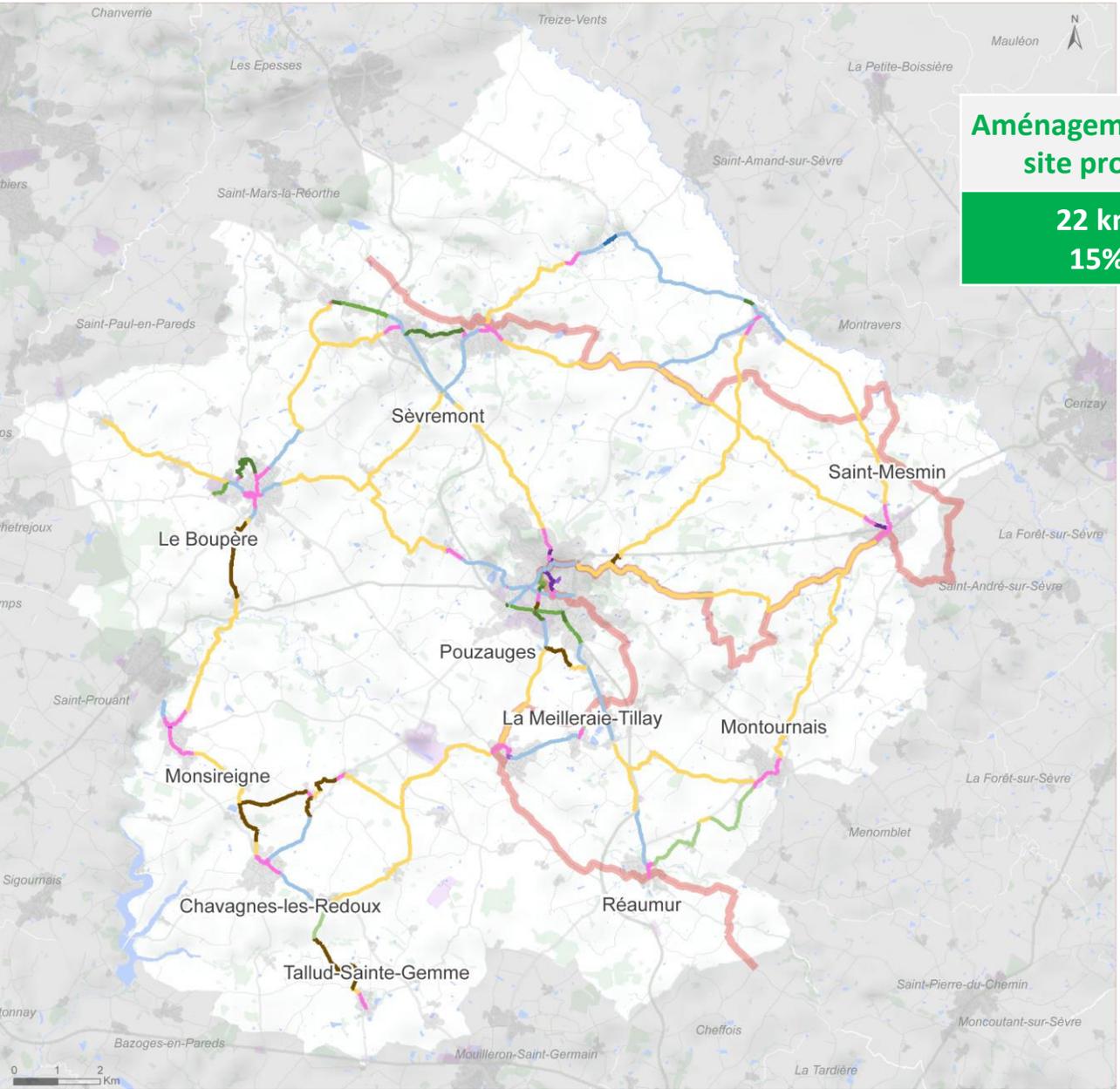
- Route partagée
- Zone 30
- Route partagée 30 km/h
- Vélorue
- Zone de rencontre
- Voie verte
- Piste cyclable
- Route à accès restreint
- Chemin
- Bande cyclable
- CVCB



A chaque préconisation d'aménagement est associée une coupe de voirie « type » en lien avec la typologie du profil rencontré sur le tronçon dans sa configuration actuelle



La cartographie des aménagements



| Aménagements en site propre | Aménagements sur chaussée | Aménagements partagés |
|-----------------------------|---------------------------|-----------------------|
| 22 km 15% | 30 km 20% | 98 km 65% |

Aménagements projetés

— Vendée à Vélo

Site propre

- Voie verte
- Piste cyclable
- Route à accès restreint
- Chemin

Aménagement sur la chaussée

- Bande cyclable
- CVCB

Partage de la voirie

- Route partagée
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Double sens cyclable

Source : BDTOPO IGN 2021 - INSEE 2019 / Réalisation : ITEM 2023

PARTIE 4

Le chiffrage global du maillage cyclable



Sur la base des aménagements envisagés sur chaque tronçon de voirie :

- chiffrage estimatif par ratio de chaque tronçon,
- décliné selon l'importance de l'intervention (*ex : création d'une voie verte sur un chemin existant, sur accotement...*)



Coûts par ratio au mètre linéaire pour les différents types d'aménagement (linéaire et franchissement) **ou à l'unité pour certains éléments** (écluse, plateau piéton positionnés sur le linéaire, etc.)



Intégration des coûts de traitement de 24 intersections délicates (marquage dans giratoire, création d'un îlot central...)



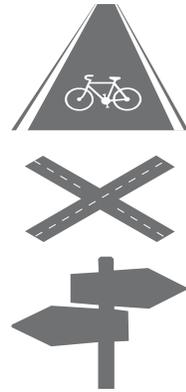
Coût de jalonnement

Coût itinéraire = Somme de chaque tronçon + Somme des intersections

Ces préconisations ne sont pas figées... Elles relèvent de conseils et permettent d'aboutir à une estimation par itinéraires et au global.

Le chiffrage global du Schéma sur la base des aménagements préconisés

- ✓ Dans le cadre du schéma, le chiffrage global des préconisations d'aménagements représente 4,14 Millions d'€ sur la Communauté de Communes.
- ✓ Ce chiffrage ne prend pas en compte les financements possibles, les travaux de mutualisation réalisables dans le cadre des programmes d'entretien et de réfection de voiries qui viendront en déduction du coût résiduel global.
- ✓ Ce montant s'entend hors coûts d'acquisitions foncières que pourrait impliquer la réalisation de certains aménagements



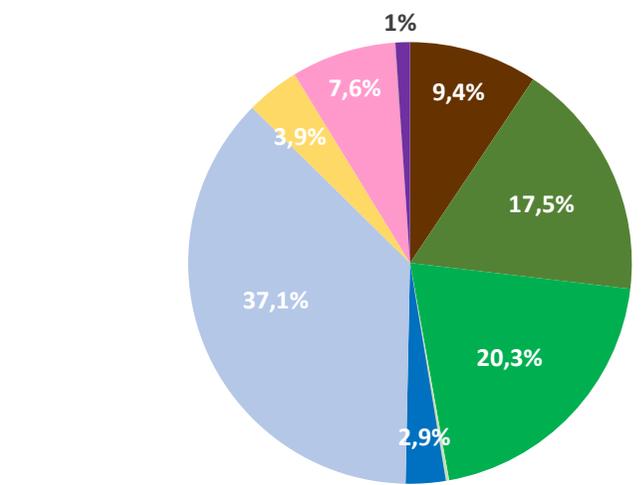
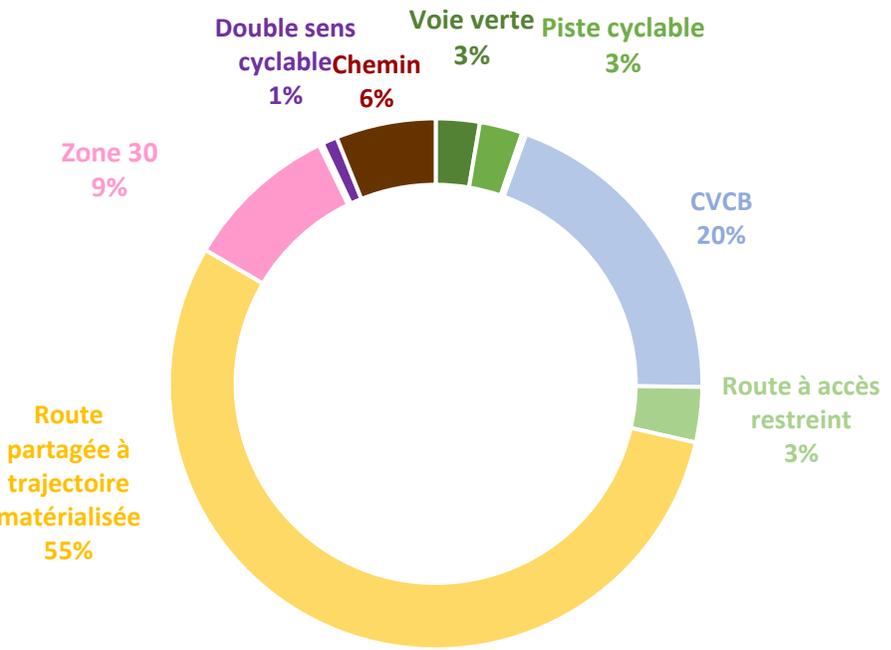
| Détails des coûts | Coûts estimatifs |
|------------------------------|-----------------------------|
| Aménagement du linéaire | 3,83 M€ |
| Traitement des intersections | 0,23 M€ |
| Installation du jalonnement | 90,5 k€ |
| Total | 4,14 M€ +/- 20 % |

| | |
|------------|----------------|
| sur 10 ans | 424 000 € / an |
| sur 15 ans | 283 000 € / an |

Entretien : +/- 207 000 € / an à terme

Ce coût ne sera pas porté seulement par la CCPP, mais il s'agit de définir sa part de financement et la répartition des investissements dans le temps

La synthèse des préconisations



| Préconisations | | Longueur | Coûts |
|-----------------------------|------------------------------------|----------|----------|
| Aménagements en site propre | Chemin | 9,1 km | 367 k€ |
| | Voie verte | 4 km | 685 k€ |
| | Piste cyclable | 3,9 km | 795 k€ |
| | Route à accès restreint | 5 km | 9,2 k€ |
| Aménagements sur chaussée | Bande cyclable | 0,4 km | 114 k€ |
| | Chaussée à Voie Centrale Banalisée | 29,4 km | 1 452 k€ |
| Aménagements partagés | Route partagée | 82,1 Km | 151 k€ |
| | Zone 30 | 14,1 km | 300 k€ |
| | Zone de rencontre | 0,30 Km | 1,1 k€ |
| | Double sens cyclable | 1,4 km | 41 k€ |

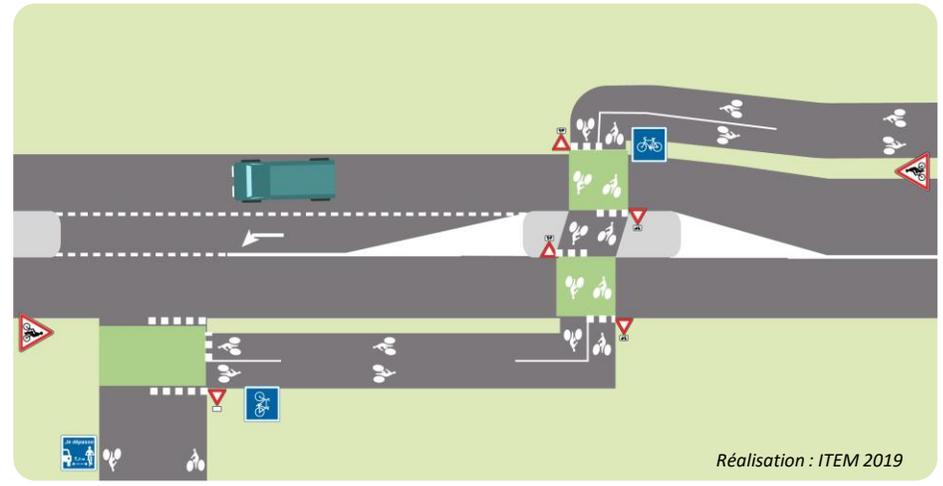
La recherche d'un juste milieu entre aménagements adaptés et pragmatisme financier, mais la nécessité de sécuriser les déplacements sur certains axes identifiés durant la seconde phase de l'étude induit des investissements lourds

47 % des coûts sont concentrés sur les aménagements en site propre (env. 1,5 M€ voie verte + bande cyclable), alors que ces aménagements ne représentent que 12 % du linéaire préconisé (7,9 km)

Traiter les 24 intersections délicates pour les cycles sur les itinéraires

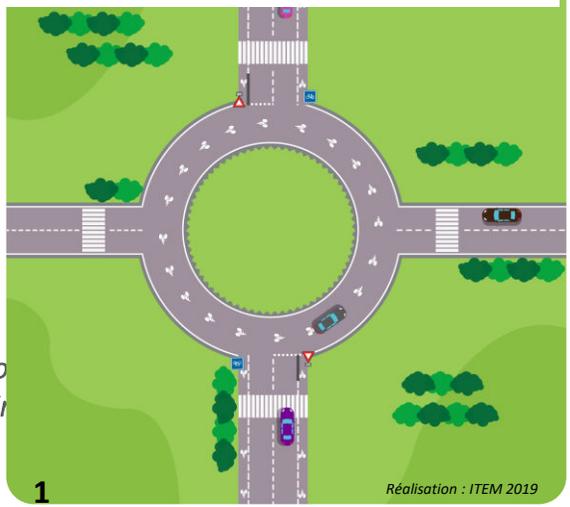
- ✓ Dans le cadre du schéma **24 intersections délicates** ont été identifiées sur les itinéraires pour faire le lien entre les différents tronçons
- ✓ Les opérations peuvent-être variées :
 - Aménagement d'une **traversée pour les cycles**
 - **Matérialisation de la traversée existante** pour les cycles
 - Aménagement d'une **piste à l'extérieur du giratoire**
 - **Marquage vélo** dans le giratoire
 - Aménagement d'un **ilot central**
 - Aménagement d'un **carrefour à feux**
 - **Création d'un SAS Vélo**
 - Réalisation d'un **plateau piéton**
 - Les **coûts associés** aux traitements de chaque intersection sont **intégrés dans le détail des itinéraires**.

Exemple : gestion de l'intersection sur une route à fort trafic entre une route partagée et piste bidirectionnelle



Réalisation : ITEM 2019

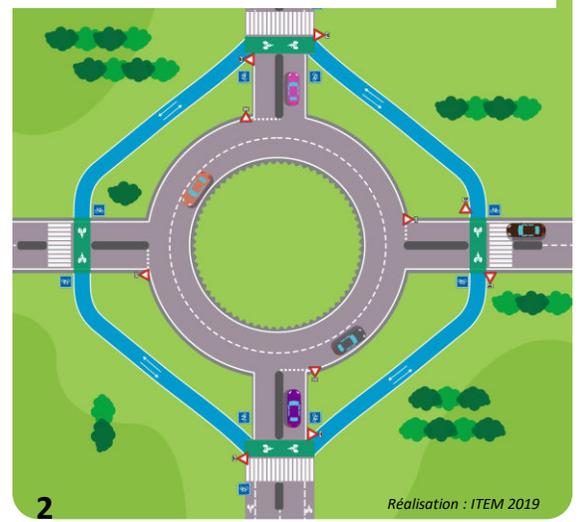
Matérialiser des pictogrammes vélo au centre de l'anneau, ou sur le tiers extérieur si l'anneau a une largeur supérieure à 6 mètres



1

Réalisation : ITEM 2019

Giratoire de taille importante (rayon > 28 mètres) avec un trafic élevé. Il s'agit d'aménager une piste cyclable à l'extérieur de l'anneau



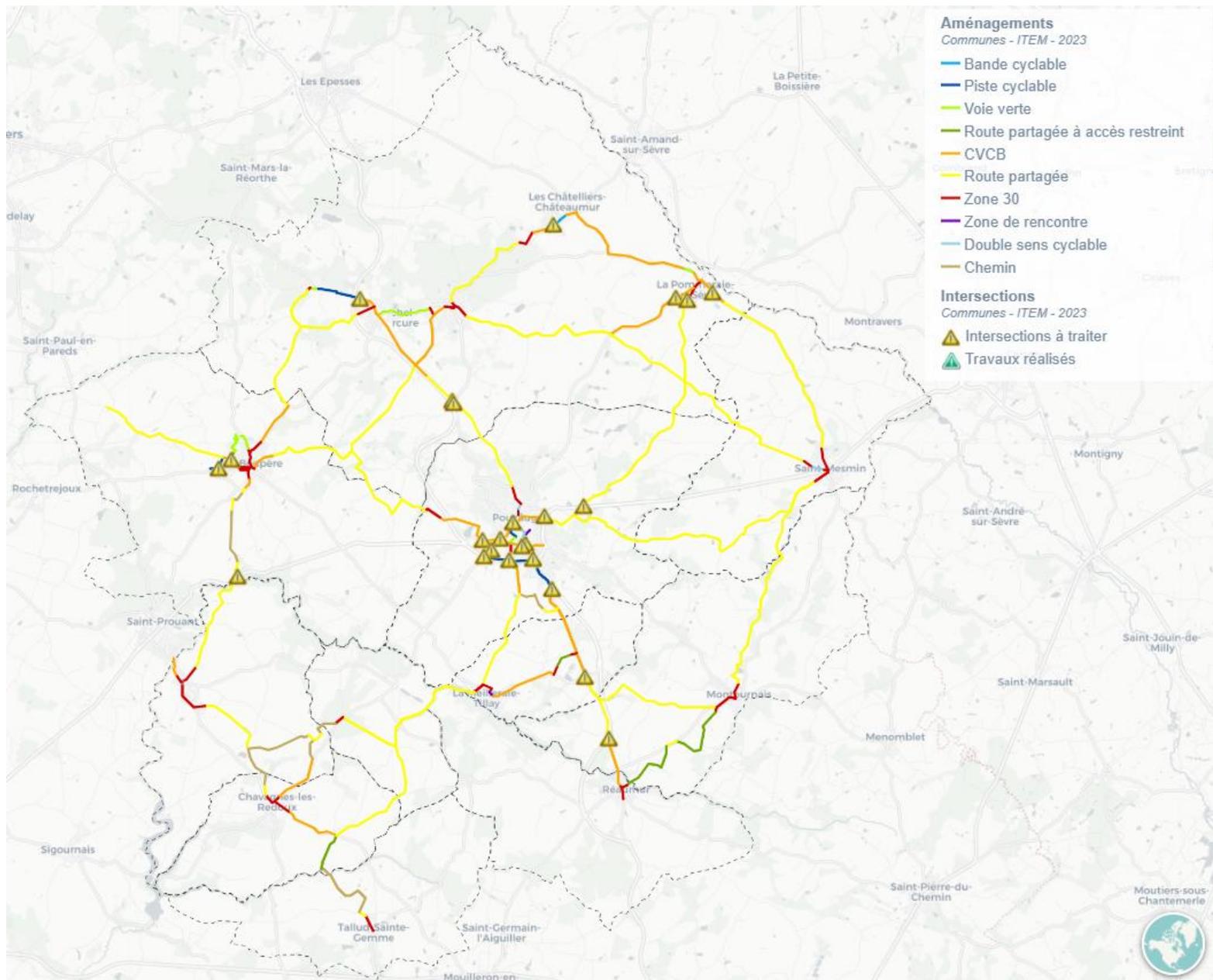
2

Réalisation : ITEM 2019

Exemple : marquage et aménagement d'un giratoire

Un coût estimé à 230 K€

Carte globale des 24 intersections



| N° | Itinéraires | Coût estimatif | Coût Département | Coût Commune |
|----|--|------------------|------------------|--------------|
| 1 | Pouzauges <> Le Boupère | 134 700 € | 0 € | 134 700 € |
| 2 | Pouzauges <> Sèvremont (Saint-Michel-Mont-de-Mercure) | 73 200 € | 57 624 € | 15 804 € |
| 3 | Pouzauges <> Sèvremont (La Pommeraie-sur-Sèvres) | 58 900 € | 27 800 € | 30 645 € |
| 4 | Pouzauges <> Saint-Mesmin | 49 000 € | 24 200 € | 25 242 € |
| 5 | Pouzauges <> Montournais | 606 400 € | 535 708 € | 71 007 € |
| 6 | Pouzauges <> Réaumur | 722 600 € | 644 988 € | 77 373 € |
| 7 | Pouzauges <> Gare SNCF via RD | 553 600 € | 506 352 € | 47 092 € |
| 8 | Pouzauges <> Gare SNCF | 348 300 € | 41 200 € | 306 888 € |
| 9 | Pouzauges <> La Meilleraie-Tillay | 264 800 € | 41 200 € | 223 655 € |
| 10 | Chavagnes-les-Redoux <> Monsireigne | 67 300 € | 5 535 € | 61 801 € |
| 11 | Monsireigne <> Le Boupère | 147 200 € | 16 667 € | 130 621 € |
| 12 | Le Boupère <> Sèvremont (Saint-Michel-Mont-de-Mercure) | 109 800 € | 0 € | 109 800 € |
| 13 | Sèvremont (Saint-Michel-Mont-de-Mercure) <> Sèvremont (La Flocellière) | 203 000 € | 188 661 € | 14 199 € |

| N° | Itinéraires | Coût estimatif | Coût Département | Coût Commune |
|-----|--|------------------|------------------|--------------|
| 14 | Sèvremont (La Flocellière) <> Sèvremont (Les Châtelliers-Châteaumur) | 116 200 € | 116 016 € | 386 € |
| 15 | Sèvremont (La Flocellière) <> Sèvremont (La Pommeraie-sur-Sèvres) | 198 200 € | 144 157 € | 53 965 € |
| 16 | Sèvremont (La Flocellière) <> Saint-Mesmin | 93 400 € | 20 227 € | 73 060 € |
| 17 | Sèvremont (La Pommeraie-sur-Sèvres)<> Saint-Mesmin | 33 800 € | 33 800 € | 0 € |
| 18 | Saint-Mesmin <> Montournais | 30 400 € | 446 € | 30 418 € |
| 19 | Montournais <> Réaumur | 38 500 € | 25 935 € | 12 761 € |
| 20 | La Meilleray-Tillay <> Gare SNCF | 89 300 € | 71 451 € | 17 683 € |
| 21 | La Meilleray-Tillay <> Tallud Sainte-Gemme | 83 200 € | 0 € | 83 200 € |
| 22A | La Meilleray-Tillay <> Chavagnes-les-Redoux via la D43 | 166 900 € | 112 644 € | 54 389 € |
| 22B | La Meilleray-Tillay <> Chavagnes-les-Redoux | 94 300 € | 8 639 € | 85 437 € |
| 23 | Monsireigne <> Saint-Prouant | 30 600 € | 14 892 € | 15 371 € |
| 24 | Boupère desserte ZI | 102 900 € | 86 077 € | 16 998 € |

| N° | Itinéraires | Coût estimatif | Coût Département | Coût Commune |
|----|--|----------------|------------------|--------------|
| 25 | Boupère desserte équipements | 125 000 € | 775 € | 123 263 € |
| 26 | Boupère centre-bourg <> Les Roches | 19 900 € | 0 € | 19 900 € |
| 27 | Sèvremont desserte de l'Epaud | 115 200 € | 105 315 € | 9 646 € |
| 28 | Sèvremont (L'Epaud) <> Le Boupère | 97 100 € | 84 341 € | 12 574 € |
| 29 | Sèvremont (Les Châtelliers-Châteaumur) <> Sèvremont (La Pommeraie-sur-Sèvres) | 333 300 € | 333 300 € | 0 € |
| 30 | Tallud-Sainte-Gemme <> Chavagnes-les-Redoux | 177 900 € | 110 503 € | 67 102 € |
| 31 | Pouzauges : connexion ouest/est via la D960B | 84 500 € | 84 500 € | 0 € |
| 32 | Pouzauges : connexion à l'Echiquier | 86 300 € | 53 823 € | 32 800 € |
| 33 | Pouzauges : liaison centre-ville <> ZA de Montifaut | 35 200 € | 9 664 € | 26 003 € |
| 34 | Pouzauges : connexion ouest/est | 44 400 € | 3 000 € | 41 652 € |
| 35 | Pouzauges : desserte pôle sportif | 14 400 € | 3 000 € | 11 776 € |
| 36 | Pouzauges : aménagement sud de la rocade | 464 900 € | 464 900 € | 0 € |

PARTIE 5

La priorisation et la gouvernance



La mise en œuvre du SDC : quel calendrier, quelle priorisation ?

- Un Schéma Directeur est à considérer comme l'une des clés permettant de prétendre à des co-financements

Rappel des conditions d'éligibilité sur les précédents AAP – Fonds de Mobilités Actives

4ème AAP « Aménagements cyclables » (2021)

5ème AAP « Plan France Relance Vélo Aménagements cyclables » (2021/2022)

6ème AAP de 2023

*« ouvert à tous les maîtres d'ouvrage publics, notamment les communes, les départements, les groupements de collectivités, dès lors que le **projet s'inscrit dans une politique cyclable cohérente à l'échelle du territoire** et qu'il respecte les recommandations techniques en matière de sécurité »*

- Dans le cadre des programmes AVELO, un Schéma Directeur doit comporter un plan pluriannuel pour la Communauté de Communes intégrant des estimations de coûts sur différents volets (infrastructures / services / communication...)

Afin d'afficher un Programme Pluriannuel d'Investissement, il est nécessaire d'établir une feuille de route afin de planifier la mise en œuvre du SDC

Cette priorisation/programmation reste délicate, indicative au regard :

- ✓ Des logiques distinctes selon les acteurs
- ✓ ... et des priorités qui peuvent évoluer selon les opportunités aléas de chacun (urbaines, financières ...).

Le calendrier proposé reste une proposition, faisant le consensus entre les intérêts de la CCPP, des communes et du CD 85, basé sur différents critères :

- ✓ La vocation
- ✓ Le coût
- ✓ Le potentiel
- ✓ La continuité des itinéraires
- ✓ La recherche d'une répartition équilibrée par tiers entre court / moyen / long terme...

La mise en œuvre du SDC : quel calendrier, quelle priorisation ?

1/ Des itinéraires prioritaires à court terme (5 ans) ayant le plus de potentiel et permettant des connexions vers les polarités :

10 itinéraires, +/- 1,7M€

| | Commune | Département |
|-----------------|----------|-------------|
| Linéaire | 31,26 km | 10,30 km |
| Coûts | 0,61 M€ | 1,08 M€ |

2/ Des itinéraires complémentaires permettant d'assurer une desserte de l'ensemble des communes (mandature suivante) :

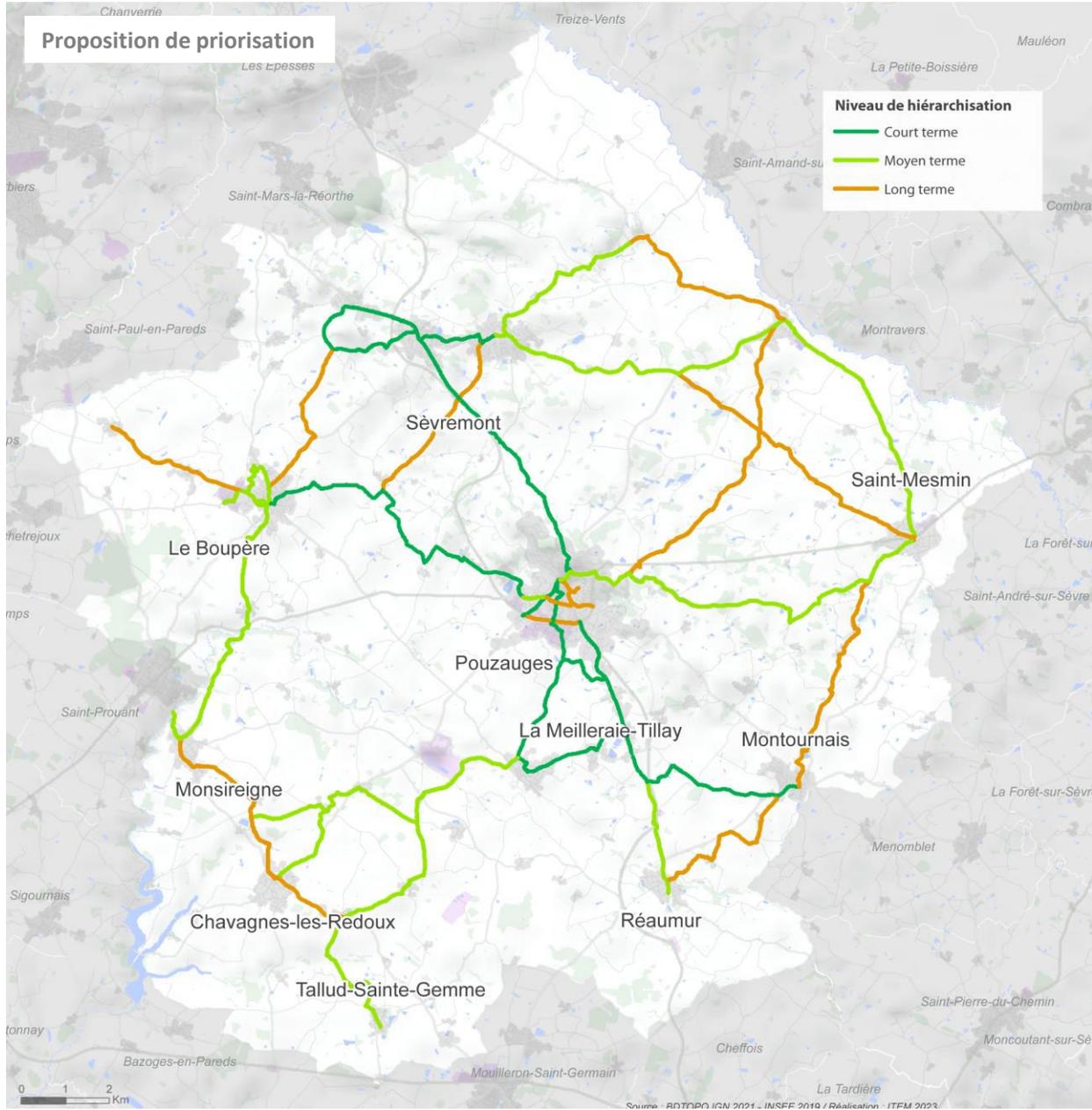
13 itinéraires, +/- 1,2 M€

| | Commune | Département |
|-----------------|----------|-------------|
| Linéaire | 40,38 km | 17,61 km |
| Coûts | 0,55 M€ | 0,70 M€ |

3/ Des itinéraires pour compléter le maillage (au-delà) :

14 itinéraires, +/- 1,2M€

| | Commune | Département |
|-----------------|----------|-------------|
| Linéaire | 39,29 km | 10,85 km |
| Coûts | 0,32 M€ | 0,92 M€ |



La question de la gouvernance et de la répartition des rôles de chacun

La réalisation d'un schéma directeur cyclable, portée par la CCPP, n'a pas de caractère « opposable » : pas d'obligation de réalisation, de délai ...

Il est en revanche indispensable pour répondre à l'essentiel des appels à projets qui ouvrent droit à des co-financements sur les aménagements, études pré-opérationnelles ...

Ce document ne peut s'affranchir des attentes & des acteurs compétents en termes d'aménagement de la voirie :

- Du CD 85 en tant que gestionnaire de voirie de la majorité des tronçons d'itinéraires « coûteux » ;
- Des communes pour l'amélioration des déplacements internes.

La compétence en matière de voirie est partagée actuellement entre les communes (111 km soit 74% du linéaire) et le Département (39 km soit 26% du linéaire) et ponctuellement la CCPP (voiries de desserte de zones d'activités ...).

C'est à la CCPP de définir son propre rôle dans la mise en œuvre des aménagements linéaires et des services, au regard de :

- De ses priorités et de son ambition politique, notamment en matière de réponses aux besoins de mobilités ;
- De son propre budget.

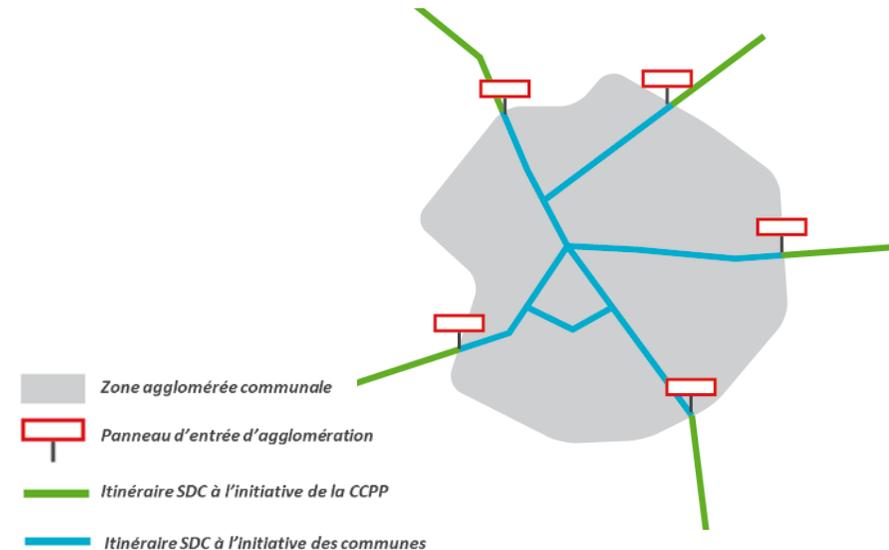
Zoom sur la distinction « en agglomération » et « hors agglomération »

Un double intérêt pour les collectivités :

- La CCPP se concentre sur les liaisons hors agglomération entre les communes pour une cohérence territoriale ;
- Les communes complètent les aménagements à l'échelle urbaine mais avec une participation possible de la CCPP ;
- ... mais les calendriers de chacun ne sont pas liés et donc peuvent engendrer des discontinuités.

Sur le maillage communal, cette vision permet de distinguer :

- 114,9 km de voies hors agglomération pour un coût de 2,37 M€ dont :
 - 1,71 M€ en voirie départementale
 - 0,66 M€ en voirie communale
- 34,8 km de voies en agglomération pour un coût de 1,80 M€ dont :
 - 0,99 M€ en voirie départementale
 - 0,81 M€ en voirie communale



Détail des coûts par commune

| Communes | Longueur des itinéraires (km) | Coût total des préconisations + intersections (K€) | Détail des préconisations avec intersections (K€) | | | | | Domanialité (hors intersection) | | | |
|----------------------|-------------------------------|--|---|-----------------|-----------------|---------------------------|-------------------------|---------------------------------|-----------------|-----------------------|-----------------|
| | | | Niveau 1 | Niveau 2 | Niveau 3 | Hors zone agglomérée (K€) | En zone agglomérée (K€) | Voirie communale | | Voirie départementale | |
| | | | | | | | | Longueur (km) | Coût (K€) | Longueur (km) | Coût (K€) |
| Chavagnes-les-Redoux | 8,47 | 218 509 € | 0 | 106 354 € | 112 155 € | 202 890 € | 15 619 € | 5,40 | 66 085 € | 3,06 | 152 423 € |
| La Meilleraie-Tilly | 14,07 | 197 378 € | 160 773 € | 36 605 € | 0 | 51 395 € | 145 982 € | 12,11 | 113 688 € | 1,96 | 83 690 € |
| Le Boupère | 16,93 | 463 837 € | 26 049 € | 346 465 € | 91 322 € | 208 028 € | 255 808 € | 14,32 | 275 977 € | 2,61 | 187 860 € |
| Montournais | 9,67 | 202 873 € | 0 | 95 652 € | 24 621 € | 152 553 € | 50 319 € | 7,61 | 120 361 € | 2,06 | 82 511 € |
| Monsireigne | 15,34 | 151 992 € | 63 717 € | 1 963 € | 86 311 € | 116 260 € | 35 732 € | 13,28 | 33 691 € | 2,06 | 118 300 € |
| Pouzauges | 21,39 | 1 567 019 € | 1 093 925 € | 41 956 € | 431 138 € | 958 891 € | 608 128 € | 17,41 | 531 257 € | 3,98 | 1 035 762 € |
| Réaumur | 1,01 | 59 743 € | 0 | 53 627 € | 6 115 € | 31 012 € | 28 730 € | 0,40 | 16 477 € | 0,61 | 43 265 € |
| Saint-Mesmin | 14,16 | 89 780 € | 0 | 26 315 € | 63 465 € | 22 726 € | 67 054 € | 9,19 | 60 763 € | 4,97 | 29 017 € |
| Sèvremont | 46,31 | 1 167 563 € | 380 702 € | 342 862 € | 443 999 € | 578 943 € | 588 620 € | 28,85 | 194 933 € | 17,46 | 972 630 € |
| Tallud-Sainte-Gemme | 2,35 | 58 176 € | 0 | 58 176 € | 0 | 53 137 € | 5 039 € | 2,35 | 58 176 € | 0 | 0 |
| TOTAL Général | 149,70 km | 4 170 K€ | 1 693 K€ | 1 245 K€ | 1 238 K€ | 2 376 K€ | 1 801 K€ | 110,93 km | 1 471 K€ | 38,77 km | 2 705 K€ |

Repères : enquête nationale de l'ADEME sur la politique cyclable (2019)

- ✓ L'enquête nationale de l'ADEME sur la politique cyclable, réalisée en 2019, permet de se positionner par-rapport à d'autres EPCI impliqués dans une démarche de développement de la pratique cyclable utilitaire.
- ✓ Si l'étude a été menée **antérieurement à 2020** et auprès de **collectivités sensibles à ces enjeux**, ces données synthétiques permettent à la Communauté de Communes de **disposer de premiers éléments de comparaison**.

| Catégorie d'EPCI (en nombre d'habitants) | Budget annuel vélo moyen | Budget annuel / habitant moyen | Budget annuel minimum | Budget annuel maximum |
|--|--------------------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| < 20 000 | 101 K€ | 6,71 € | 3K€ | 318 K€ |
| 20 000 < 50 000 | 445 K€ | 14,30 € | 10 K€ | 2,5 M€ |
| 50 000 < 100 000 | 762 K€ | 11 € | 54 K€ | 3,3 M€ |
| 100 000 < 200 000... | 443 K€ | 3,50 € | 25K€ | 1,8 M€ |
| <i>Moyenne</i> | <i>1,3 M€</i> | <i>9,51 €</i> | <i>3K€</i> | <i>15,35 M€</i> |

- ✓ **Le budget annuel moyen comprend l'ensemble des investissements** (et donc les co-financements potentiels des partenaires) **porté sur l'ensemble du volet cyclable** :
- ✓ De l'aménagement aux entretiens des itinéraires... ;
- ✓ Des services complémentaires aux outils de communication... ;
- ✓ Du soutien aux associations de cyclistes aux aides aux entreprises de la filière...)

Plusieurs aides et subventions pourront être potentiellement mobilisés au fur et à mesure de la mise en œuvre opérationnelle des itinéraires :

1) Actuellement et de manière locale :

✓ Via le Département de la Vendée

✓ Via la Région Pays de la Loire

Afin de favoriser l'accès au Réseau de Transport Régional, les itinéraires cyclables en rabattement vers un point d'arrêt autocar, et situés de 9 km maximum, sont subventionnables par la Région.

L'aide concerne 50% du montant hors taxes de l'opération avec un plafond de 300 000 € d'aide par projet

2) Potentiellement en fonction des politiques nationales

✓ Via l'Etat et la Dotation de soutien à l'investissement local :

Dans le cadre de la relance économique, le Gouvernement a annoncé une augmentation de 1 milliard d'€ de la DSIL. Les projets vélo sont éligibles à cette aide exceptionnelle. Pour cela, les maîtres d'ouvrage doivent informer les préfetures de leurs projets vélo. Les projets au démarrage rapide seront privilégiés.

✓ L'Etat et ses appels à projet du fonds de mobilité active de l'Etat

- AAP France Relance « aménagements cyclables »
- AAP « AVELO 2 »

3) Avec l'Union Européenne via le programme INTERREG

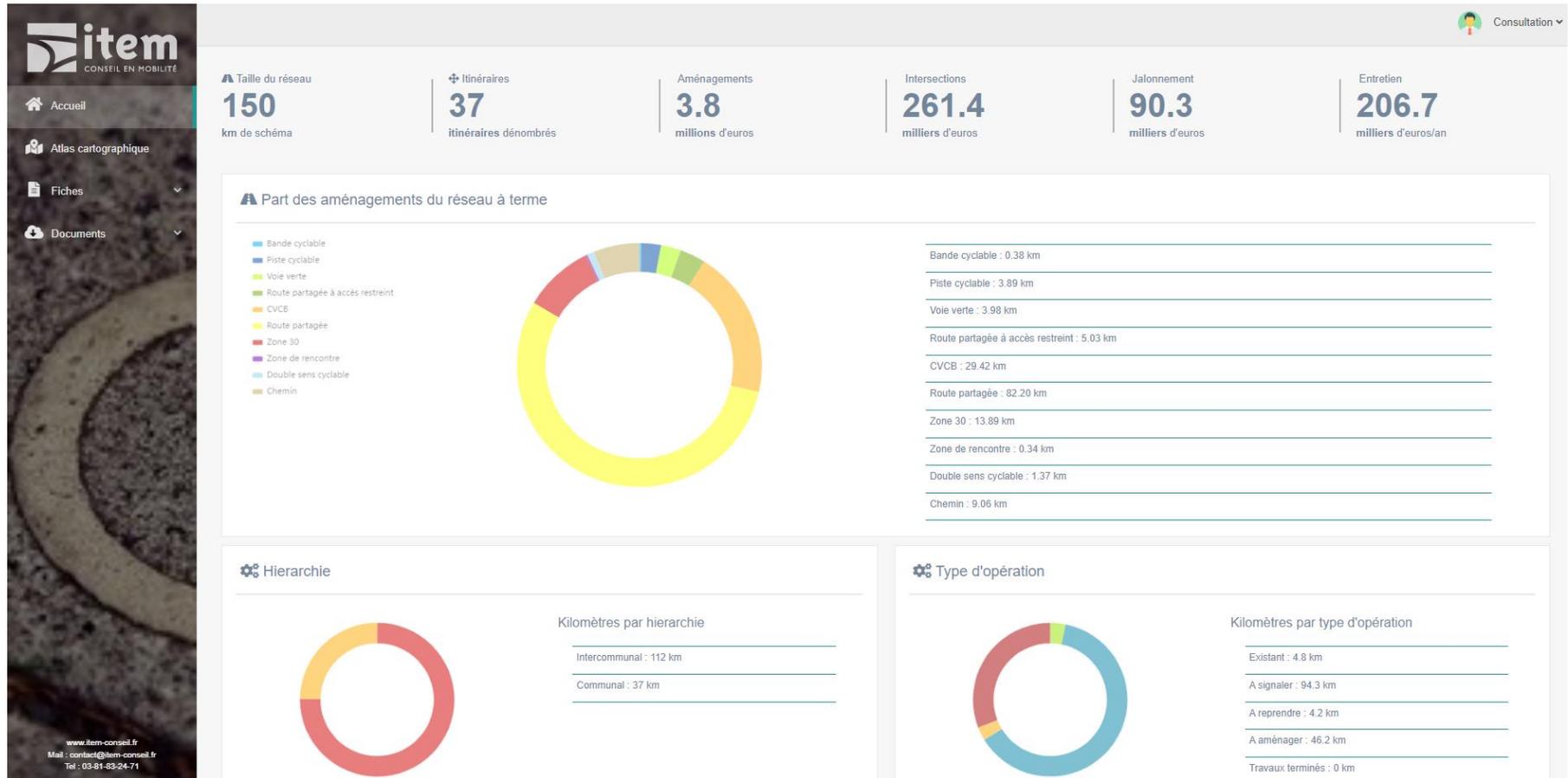
PARTIE 6

L'outil de visualisation et de suivi du Schéma intégrant les fiches itinéraires



La mise à disposition d'un outil cartographique en ligne qui intègre les cartes du schéma et des fiches « itinéraires »

- ✓ L'outil dispose d'un atlas cartographique pour visualiser les cartes du schéma (maillage, hiérarchisation, type d'aménagement...).
- ✓ Il intègre le détail des itinéraires dans des fiches spécifiques opérationnelles, propres à chaque itinéraire, et regroupés dans une interface en ligne.
- ✓ Sont également intégrés, les typologies d'aménagement, le type d'opération au sein de l'atlas cartographique.



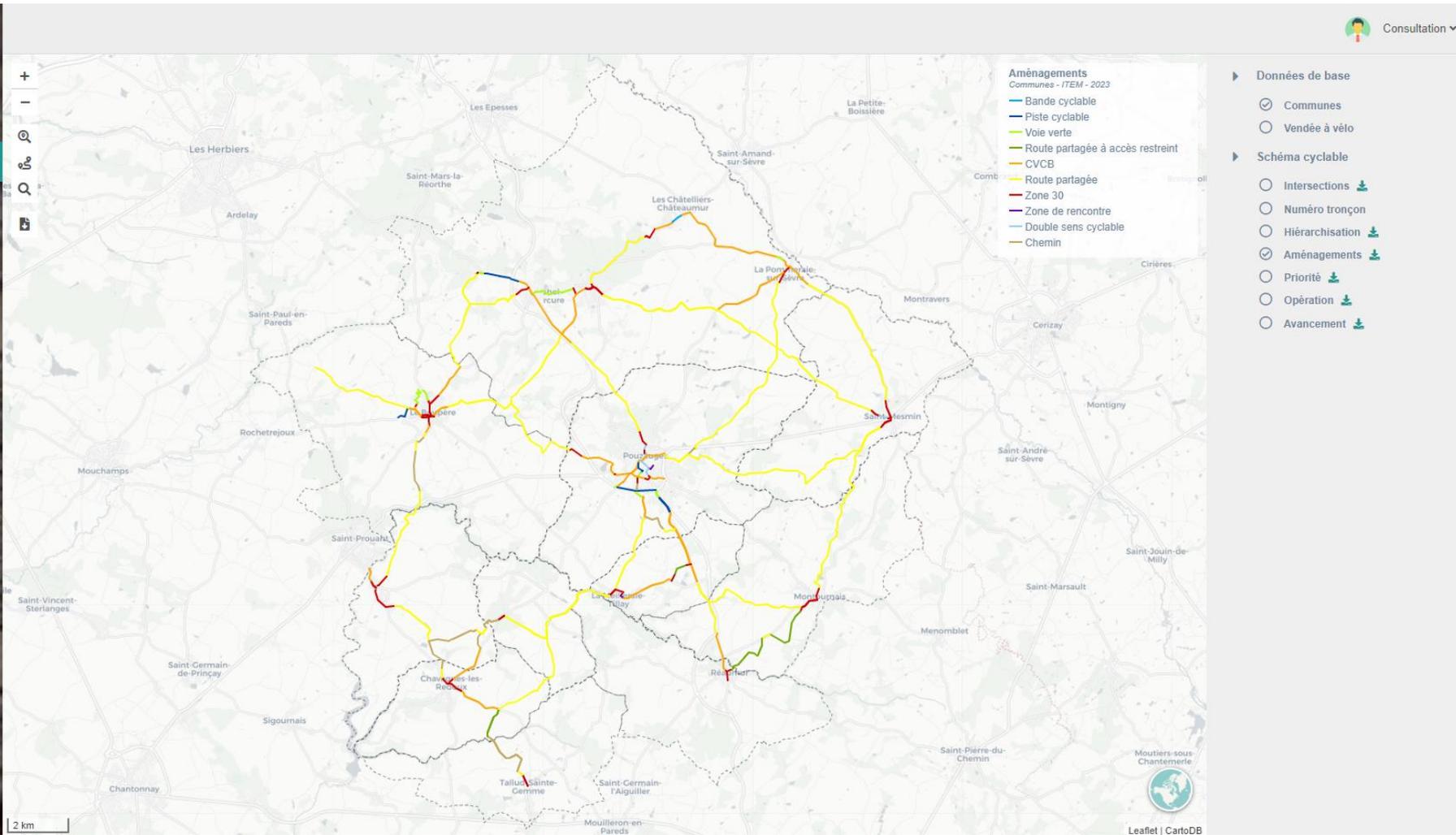
2 types de compte d'accès pour l'utilisation de l'outil :

- 1 compte « consultation » ; diffusable, mais qui ne permettra pas de modification.
- 1 compte « administrateur » pour le technicien de la CCPP qui permettra le suivi et la mise à jour du Schéma en lien avec les travaux réalisés.

Un onglet « Atlas cartographique » reprenant l'ensemble des cartes du schéma de manière dynamique

- Accueil
- Atlas cartographique
- Fiches
- Documents

www.item-conseil.fr
Mail : contact@item-conseil.fr
Tel : 03-81-83-24-71



Un outil qui intègre des fiches détaillant chaque itinéraire

Données générales de l'itinéraire (longueur, coûts...)

- Accueil
- Atlas cartographique
- Fiches
 - Fiches itinéraires
 - Fiches communes
- Documents

www.item-conseil.fr
Mail : contact@item-conseil.fr
Tel : 03-81-33-24-71

Modifier l'itinéraire [19 : Montournais <> Réat] Modifier le fond de plan [cartodb] Afficher identifiant [Oui] [Tableau détaillé] [Imprimer]

Montournais <> Réat

Données chiffrées

| | |
|--|-------------------|
| Longueur totale | 4.68 km |
| <i>Dont existant : - / à signaler : 3.97 / à reprendre : - / à aménager : 0.71 km / Terminé : - km</i> | |
| Communes concernées | Réat, Montournais |
| Coût restant d'aménagements | 36 146 € |
| Coût restant des intersections | 0 € |
| Coût restant de jalonnement | 2 536 € |
| Coût restant GLOBAL | 38 682 € |
| Coût entretien annuel | 181 €/an |
| Coût mètre linéaire | 8,3 €/ml |

Coupe type selon l'existant/projeté :

| Tronçon | Commune | Voie | Longueur | Opération | Aménagement final | Etat | Aménagement | Jalonnement | Entretien | Coupe |
|---------|-------------|--------------------------|----------|------------|---------------------------|------|-------------|-------------|-----------|-------|
| 61 | Montournais | rue du Bocage | 564 m | A aménager | Zone 30 avec pacification | NR | 24 564 € | 846 € | 12 €/an | |
| 205 | Montournais | La Rivoire | 142 m | A signaler | Zone 30 panneaux simple | NR | 142 € | 213 € | 1 €/an | |
| 206 | Montournais | La Charrie, L'auguinière | 1 785 m | A signaler | Route à accès restreint | NR | 2 678 € | 589 € | 18 €/an | |

- Chaque tronçon d'aménagement dispose d'un identifiant renvoyant au détail (type d'aménagement, coût du tronçon...). Un tableau plus détaillé peut être exporté au format Excel). Un coût à 0 € signifie que l'aménagement est existant.

Un onglet « fiches communes» reprenant l'ensemble des informations sur une commune donnée

Des fiches par communes : exemple d'une fiche commune qui présente la synthèse pour une commune avec tous les tronçons intégrés dans différents itinéraires du schéma.

- Accueil
- Atlas cartographique
- Fiches
 - Fiches itinéraires
 - Fiches communes
- Documents

www.item-conseil.fr
Mail : contact@item-conseil.fr
Tel : 03-81-83-24-71

Modifier la commune Monsireigne
Modifier le fond de plan cartodb
Afficher identifiant Oui
Imprimer

Consultation

Monsireigne

Légende

- ▲ Intersections à traiter
- ▲ Travaux réalisés
- Bande cyclable
- Chemin
- CVCB
- Double sens cyclable
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée à accès restreint
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

| | |
|---|-------------|
| Longueur totale | 11.46 km |
| Dont existant : - / à signaler : 5.26 / à reprendre : - / à aménager : 6.20 km / Terminé : - km | |
| Coût restant d'aménagements | 247 154 € |
| Coût restant des intersections | 0 € |
| Coût restant de jalonnement | 5 961 € |
| Coût entretien annuel | 21 549 €/an |

| Tronçon | Commune | Voie | Longueur | Opération | Aménagement final | Etat | Aménagement | Jalonnement | Entretien | Coupe |
|---------|-------------|-------------------|----------|------------|--|------|-------------|-------------|------------|-------|
| 98 | Monsireigne | chemin | 829 m | A aménager | Chemin avec reprises mineures | NR | 24 868 € | 274 € | 3 150 €/an | |
| 99 | Monsireigne | Le Petit Tillay | 1 834 m | A signaler | Route partagée trajectoire matérialisée | NR | 2 750 € | 605 € | 825 €/an | |
| 100 | Monsireigne | rue de la Brousse | 272 m | A aménager | Zone 30 aménagements léger (panneaux, ralentisseurs) | NR | 10 889 € | 408 € | 5 €/an | |

Un outil qui permet le suivi de l'avancée du schéma et de sa mise en œuvre

L'outil intègre un module de mise à jour des travaux réalisés afin de suivre l'avancement du schéma (km aménagés/restant...).

Ce module permet à la collectivité :

- De renseigner les tronçons, intersections dont les travaux sont démarrés, finalisés... Ce qui mettra à jour le coût des aménagements restant sur l'ensemble du schéma et dans les fiches itinéraires concernées ;
- De modifier les préconisations d'aménagements faites dans le cadre du schéma (au lieu d'un bande cyclable une piste a été réalisée...), de modifier les coûts utilisés de ratio au mètre linéaire en fonction du retour d'expérience de la collectivité.



Mise à jour

Niveau d'avancement

NR
 Etude pré-opérationnelle
 Etude environnementale
 Travaux démarrés
 Travaux terminés
 Abandonné
 Existant

Rechercher un tronçon d'itinéraire

| Tronçon | Voie | Aménagement prévu dans le schéma | Niveau d'avancement | Priorisation |
|---------|------|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| 53 | RD31 | Bande cyclable bilatérale | <input type="text" value="NR"/> | <input type="text" value="Niveau 3"/> |

L'aménagement réalisé est différent de celui prévu dans le schéma ? Oui

Modifier l'aménagement

En revanche, cet outil étant celui du schéma tel qu'il a été défini dans l'étude en matière de maillage, il n'est pas possible pour la collectivité (sans intervention du bureau d'études) de modifier les tracés et/ou d'ajouter de nouveaux itinéraires par exemple.

PARTIE 7

Les services complémentaires



Des échanges autour des services complémentaires à la pratique cyclable

- ✓ Le volet « aménagement » ne peut suffire à développer une politique cyclable globale et cohérente à l'échelle d'un territoire.
- ✓ Ainsi lors de l'atelier du 18/01, un travail a été mené pour identifier les services et actions complémentaires à développer en parallèle pour accroître la pratique cyclable sur le Pays de Pouzauges :
 - 13 actions ont été proposées en atelier par le bureau d'études, l'enjeu était de rester dans une démarche pragmatique.
 - Chaque groupe de participants a construit son scénario en choisissant 3/4 actions prioritaires et 3/4 actions secondaires.
- ✓ Au final, 9 actions ont été validées par le Comité de Pilotage du 27 février



Partagez-vous cette priorisation et les actions à retenir pour la suite ?



- | | |
|-----------------------------|--|
| Actions prioritaires | <ol style="list-style-type: none"> 1) Développer davantage le stationnement vélos : pôles générateurs, centralités... 2) Développer un jalonnement, une signalisation commune dédiée aux cyclistes utilitaires sur tout le réseau de la CCP 3) Créer des campagnes de sensibilisation des automobilistes au partage de la voirie 4) Développer des outils et éléments d'informations cyclables : cartes des itinéraires et/ou applications (intégrant stationnement, sensibilisation...) 5) Inciter au développement des services vélo dans les entreprises (stationnement, vestiaire, kit vélo, vélos de service, forfait mobilité...) sur du moyen / long terme |
| Actions secondaires | <ol style="list-style-type: none"> 6) Organiser des événements festifs, ponctuels pour le grand public : fête du vélo, journée sans voiture, découverte du territoire à vélo, vélorution... 7) Amplifier et fédérer autour des challenges de la mobilité autour des déplacements domicile-travail et domicile-école 8) Développer un programme d'écomobilité scolaire (pédibus, vélobus ...) 9) Expérimenter la mise en place d'un vélobus scolaire sur le territoire |
| Non retenu | <ol style="list-style-type: none"> 10) Proposer un système de location de moyenne et longue durée de vélos à assistance électrique (VAE) mais aussi de triporteur, tandem ... 11) Instaurer un système d'aide à l'achat de VAE 12) Organiser des stages de « remise en selle » pour tous les publics 13) Accompagner la structuration et l'implantation d'une association d'usagers du vélo pour animer la politique locale (animation, atelier réparation, parcours remise en selle...) |

Neuf actions sont inscrites dans ce schéma directeur, les autres actions pourront être développées en fonction d'opportunités ou d'initiatives de différents porteurs de projets (communes, associations, entreprises ...)

Action 1

Développer davantage le stationnement vélo : pôles générateurs, centralités ...

Action 1 : Développer davantage le stationnement vélo

OBJECTIFS

- Tous les déplacements à vélo doivent **disposer d'un espace de stationnement à destination**. Pour les déplacements « utilitaires », l'objectif est d'équiper à l'échelle de la CCPP, les **zones d'emplois, les établissements scolaires, les lieux administratifs** (Mairie, Poste...), **commerces, lieux culturels, complexes sportifs...**
- Le stationnement vélo permet également **la sécurisation** des cycles et évite le **stationnement sauvage** sur la voie publique.

DESCRIPTIF DU SERVICE

En fonction de la **vocation** (achat dans des commerces de proximité, intermodalité en gare routière...) et du **temps de stationnement** (courte durée ou longue durée), plusieurs types d'équipement sont envisageables.

Pour du **stationnement longue durée** (stationnement aux arrêts Aléop par exemple), les types d'équipement les plus appropriés sont l'installation de **box individuels sécurisés** (coût / box : 3,5k€) et de **arceaux abrités**.

Pour du **stationnement courte ou moyenne durée** (proche des commerces ou des équipements communautaires par exemple), les dispositifs sont moins onéreux :

- **Les arceaux simples** ou **arceaux abrités** pour du stationnement de moyenne durée (>2 h)
- Le stationnement **dans les établissements scolaires se fait préférentiellement dans l'enceinte de l'établissement** (non comptabilisé). Pour les collèges, il est toutefois prévu des arceaux sur la voirie (comptabilisé).

CYCLISTE CIBLE



Occasionnel



Régulier

COUTS

Des coûts d'acquisition estimés à 43K€ pour toute la CCPP

ACTEURS

CCPP : Pilote de l'action

Communes : Potentiel partenaire financier et partenaire technique (*mise à disposition d'un espace pour la mise en place du stationnement*)

Vendée : Potentiel partenaire financier et partenaire technique

L'Office de Tourisme : Partenaire technique

SNCF – Région : Partenaire technique et financier

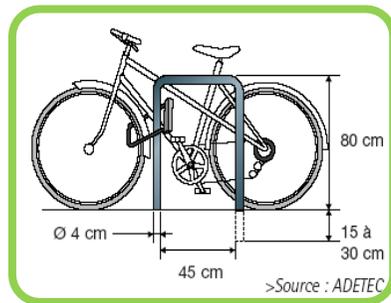
Associations vélos : Partenaire technique

Action 1 : Développer davantage le stationnement vélo

DESCRIPTIF DU SERVICE

Quelques préconisations peuvent être suivies afin d'optimiser au mieux l'implantation des points de stationnement :

- **Le stationnement doit être visible et signalé** : l'implantation d'un panneau en hauteur aide à leur repérage ;
- Il doit être également **facile d'accès depuis la chaussée ou l'aménagement cyclable** (pas de ressaut à franchir) en privilégiant les espaces consacrés au stationnement VL longitudinal ;
- Il est conseillé **d'homogénéiser le modèle de stationnement afin d'améliorer la lisibilité de l'offre de stationnement vélo** ;
- Le stationnement doit bénéficier de **dimensions facilitant l'attache optimale du vélo** à l'aide d'un seul antivol de type U ;
- **Les racks sont à proscrire** (vulnérables au vol et risque de voilure) : ils sont dans cette action remplacés par des arceaux.



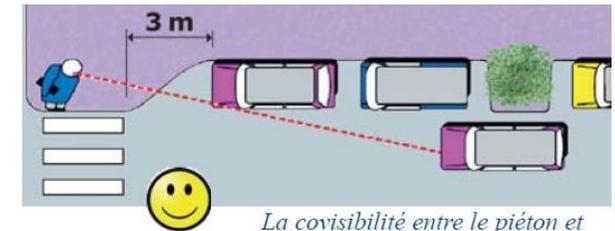
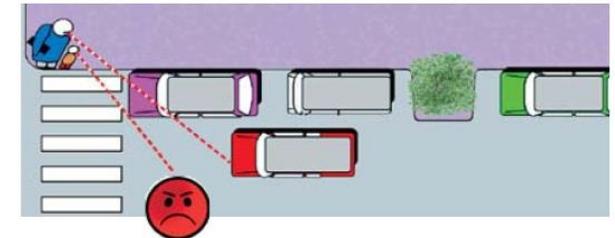
Arceau vélo idéal



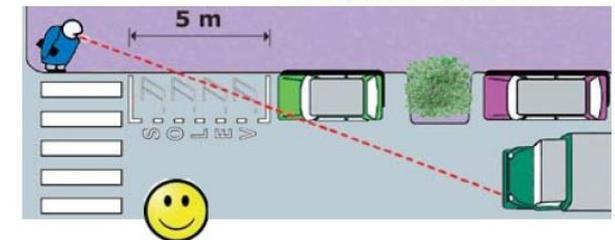
Racks à proscrire

=> 1 arceau = 2 places

Schémas des triangles de visibilité piéton/conducteur de véhicule avec et sans avancée de trottoir



La covisibilité entre le piéton et le conducteur est assurée



Source : CETE Normandie Centre

Action 1 : Développer davantage le stationnement vélo

DESCRIPTIF DU SERVICE

Les pôles à équiper en fonction

| Pôles à équiper | Stationnement préconisé |
|---|--|
| Équipements administratifs | 2 à 6 arceaux / équipement |
| Équipements sportifs / loisirs | 6 à 15 arceaux / équipement |
| Équipements culturels | 6 à 10 arceaux / équipement |
| Commerces de proximité | 2 arceaux / 5 commerces |
| Collèges | 5 arceaux / établissement sur la voirie Les stationnements internes sont à la charge du Département / de l'établissement |
| Établissements de santé | 2 à 5 arceaux / établissement |
| Office du tourisme | 8 arceaux / OT |
| Gare routière / arrêts Aléop / Parking de Covoiturage | 1 à 3 box individuel(s) sur les arrêts importants + 3 à 6 arceaux couverts <i>dimensionnement du stationnement au cas par cas</i> |

Normes réglementaires dans les nouvelles constructions (R.113-11 à 18 du code de la construction et de l'habitation) en termes de stationnement pour les vélos dans les espaces privés et publics :

- Les bâtiments neufs à usages d'habitations, de bureaux, industriels, de service public ou commercial doivent comprendre un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos.
- Un emplacement vélo doit respecter **une surface de stationnement de 1,5 m2 minimum**, hors espace de dégagement. Les infrastructures de stationnement vélo doivent être fixes.

| Vocation | Réglementation |
|--|--|
| Habitation | 1 emplacement par logement jusqu'à 2 pièces 2 emplacements par logement de plus de 2 pièces |
| Bâtiment à usage tertiaire et industriel | 15% de l'effectif total des salariés accueillis simultanément |
| Services publics | 15 % de l'effectif d'agents ou usagers du service public accueillis simultanément |
| Commerces | 10 % de la capacité du parc de stationnement avec une limitation fixée à 100 emplacements |

Action 1 : Développer davantage le stationnement vélo

DESCRIPTIF DU SERVICE

Estimation du nombre d'arceaux (hors arrêt Aléop et aire de covoiturage)

| Pôle à équiper | Nombre total d'arceaux simples (ou rack à remplacer) | Coût |
|----------------------|--|--------------------|
| Chavagnes-les-Redoux | 12 | 1 800 € |
| La Meilleraie-Tillay | 11 | 1 650 € |
| Le Boupère | 32 | 4 800 € |
| Monsireigne | 10 | 1 500 € |
| Montournais | 8 | 1 200 € |
| Pouzauges | 72 | 10 800 € |
| Réaumur | 8 | 1 200 € |
| Saint-Mesmin | 12 | 1 800 € |
| Sèvremont | 53 | 7 950 € |
| Tallud-Sainte-Gemme | 5 | 750 € |
| TOTAL CCPP | 48 | 33 450 € HT |

Coûts des stationnements vélo :

- 1 arceau vélo (soit 2 places) : 150 € HT / arceau
- 1 box individuel sécurisé : 3 500 € HT
- 6 arceaux abrités : 2 300 € HT

- Afin de garantir l'**uniformité des points de stationnement** et **diminuer les coûts d'acquisition**, un **marché à groupement de commandes pluriannuel** pourra être organisé par la CCPP.
- L'**acquisition de stationnement vélo sur les pôles d'intermodalité (arrêts Aléop et aire de covoiturage)** devra être discutée avec la Région et le Département. Les lieux à équiper en priorité d'arceaux abrités sont **les aires de covoiturage structurantes de la CCPP (aire de l'Eperon, aire du Parking de la Fournière, aire du Parking de l'Espérance et l'aire du Parking de la Vallée)** pour un **montant estimé à 9 200 € HT (sur la base de 6 arceaux abrités)**.

Action 2

Développer un jalonnement, une signalisation dédiée aux cyclistes utilitaires sur tout le réseau de la CCPP

Action 2 : Développer un jalonnement, une signalisation commune dédiée aux cyclistes utilitaires

OBJECTIFS

- **Identifier des itinéraires adaptés et sécurisés pour les cycles** et guider les usagers tout au long de leurs parcours.
- **Matérialiser le réseau cyclable tout en permettant de communiquer sur la possibilité d'utiliser le vélo** pour rejoindre certaines destinations.

DESCRIPTIF DU SERVICE

De manière opérationnelle, il s'agira d'assurer un jalonnement efficace permettant :

- **Une uniformité et une homogénéité des panneaux offrant aux cyclistes une information claire et précise**, de plus une **bonne visibilité est nécessaire**.
 - Avoir une charte graphique cohérente entre les panneaux départementaux et locaux, seul le logo pourrait varier !
 - Le jalonnement de la Vendée à vélo est principalement constitué de pictos au sol et d'un fléchage vertical, accompagnés de quelques panneaux de signalisation .
- Un jalonnement centré sur **les besoins quotidiens** des habitants et des touristes avec **une identification et une hiérarchisation des pôles et équipements à desservir**.
- Des indications liées à **la direction des communes proches, des pôles générateurs et des services** en termes **de distance et de temps de parcours**.

COÛTS

Des coûts de jalonnement compris dans les coûts du schéma cyclable *de 90 600 € pour un linéaire de 149,70 km*.

ACTEURS DU SERVICE

- **CCPP** : Pilote le projet ;
- **Communes et Département** : partenaires techniques.



Jalonnement de la Vendée à Vélo

Action 2 : Développer un jalonnement, une signalisation commune dédiée aux cyclistes utilitaires

DESCRIPTIF DU SERVICE

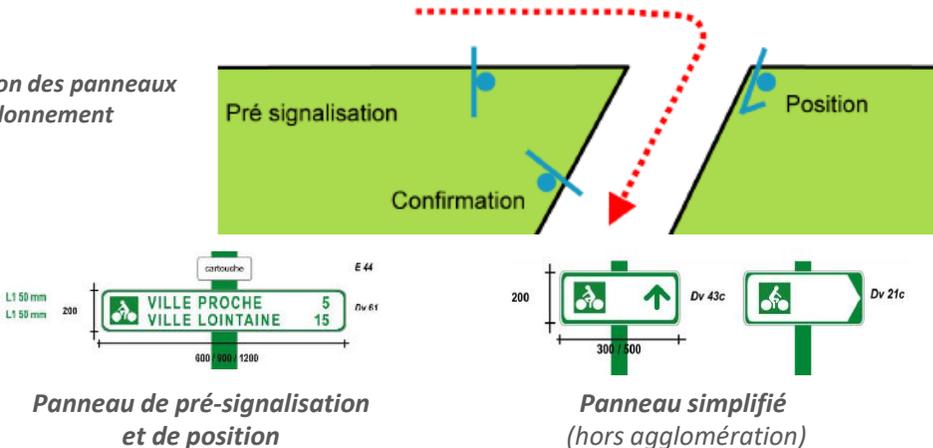
Quels sont les pôles et équipements à faire figurer sur le jalonnement et quelle hiérarchisation adoptée ?

| Principe de conception d'un jalonnement | | | |
|---|--|---|--|
| Hiérarchisation | Niveau 1 « Pôles structurants » | Niveau 2 « Pôles intermédiaires » | Niveau 3 « Pôles de proximité » |
| Exemples de pôles ou d'équipements | <ul style="list-style-type: none"> Les 10 communes | <ul style="list-style-type: none"> Les centres-bourgs Les collèges Les zones commerciales | <ul style="list-style-type: none"> Les écoles Les plages Les équipements culturels et sportifs (cinéma, stade...) Les équipements de santé |
| Principe de jalonnement | A indiquer sur l'ensemble du jalonnement présent sur les itinéraires structurants et aux principales intersections sur le maillage cyclable. | A jalonner dès l'entrée de la commune où le pôle est implanté à environ 1 km de celui-ci (<i>cas où le nombre de mentions sur les panneaux serait trop important</i>) | A jalonner en proximité immédiate |

Comment implanter les panneaux de jalonnement ?

- Privilégier les **panneaux de position** pour utiliser au maximum les supports existants.
- Les **panneaux de pré-signalisation** ne sont utiles que pour les carrefours complexes et/ou saturés en nombre de panneaux.
- Les **panneaux de confirmation** seront réservés aux mouvements complexes.
- Hors agglomération, **des panneaux simplifiés** sont suffisants pour matérialiser la continuité de l'itinéraire.

Implantation des panneaux de jalonnement



Action 3

Créer des campagnes de sensibilisation des automobilistes au partage de la voirie

Action 3 : Créer des campagnes de sensibilisation des automobilistes au partage de la voirie

OBJECTIFS

- **Faciliter la cohabitation entre automobilistes, cyclistes et piétons** en créant une campagne de sensibilisation le long des routes.
- **Rappeler les règles du code de la route en communiquant *d'avantage* (infographie, soirée thématique...)** et mettre en avant son évolution (*nouveaux panneaux notamment CVCB peu connu des automobilistes par exemple*).

DESCRIPTIF DU SERVICE

- **Créer une campagne de sensibilisation au partage de la voirie :**
 - A l'aide de **messages de prévention** sur ses différents supports de communication, la CCPP peut interpeller les automobilistes sur l'importance des bonnes pratiques sur la route afin d'améliorer la sécurité des cyclistes. Des marquages au sol des lieux où le stationnement gênant persiste ;
 - Les thématiques à aborder : le partage de voirie, le stationnement (*ouverture de portière*), CVCB, intersection (*rond-point*), double-sens cyclable (*surtout s'ils sont généralisés*).
- **Implanter des panneaux rappelant les règles de dépassement des cyclistes :**
 - Afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, un panneau de type C (*indication*) rappelant les règles de dépassement des cyclistes hors agglomération (*distance latérale d'au moins 1,50 m selon l'article R.414-7 du Code la route*).



COUTS

Interne 15K€ :

- 1 panneau pédagogique sur les règles de circulation (panneau + mât) : 2 000 € HT hors pose .
- Campagne de communication : si maquettage affiche par agence externe (+/- 2 500€), impression (+/- 1000€)

ACTEURS DU SERVICE

CCPP : Pilote et finance l'action

Communes : Partenaire technique pour le relais de la campagne et compétents pour la signalisation routière sur voie communale

Vendée & Etat : Potentiel technique, compétent pour la signalisation routière sur routes départementale pour la diffusion de la campagne le long des routes

Euro vélo
 6 kms de pistes cyclables reliant le sud de l'Italie à Londres passent par Lens.
+ 15 kms de piste
 Les pistes cyclables

Action 4

Développer des outils et éléments d'informations cyclables

- LE GÉNÉRAL**
- Pistes et bandes cyclables
 - Euro Velo 5
 - Chemin du Louvre
 - Lignes Bulles
 - Stations

- Espaces verts
- Espaces verts avec aie de jeux
- Parcours de santé
- Jardins partagés et solidaires

La boutique Tadeo

La boutique se situe Place du Général de Gaulle à Lens. Elle est ouverte du lundi au vendredi de 9h30 à 12h et de 14h à 18h.

Des vélos pour tous les goûts

- 35 vélos de ville
- 13 vélos à assistance électrique
- 3 vélos pliants
- 4 vélos enfants
- Sièges enfants
- Crochets
- Rouleurs aux enfants



Action 4 : Développer des outils et éléments d'informations cyclables

OBJECTIFS

- Faire connaître l'étendue et le développement du réseau cyclable et les possibilités de trajet.
- Communiquer sur les bénéfices de la pratique cyclable selon plusieurs cibles et usages.

DESCRIPTIF DU SERVICE

▪ Réaliser une carte des itinéraires cyclables :

Une carte des itinéraires cyclables sera réalisée et régulièrement mise à jour au fur et à mesure des aménagements réalisés. La carte des itinéraires cyclables sera **mise à disposition dans différents lieux et équipements publics** (*mairies, CCPP, Maison France Services, office du tourisme...*) et disponible sur Internet. Elle intégrera :

- Les itinéraires conseillés, les pôles générateurs de déplacements, les temps de parcours (*plus incitatifs que les distances à parcourir*) ;
- Les points de stationnement et les services complémentaires offerts aux cyclistes (*réparateurs, loueurs de vélo, stations de gonflage, atelier vélo, initiatives vélobus...*).

▪ Créer une page internet dédiée au vélo sur le site internet de la CCPP :

Il s'agira de **développer une page internet** répertoriant :

- La carte des itinéraires cyclables en téléchargement
- Une carte interactive des aménagements et itinéraires cyclables, des boucles touristiques et des services, l'avancée du schéma directeur
- Des conseils aux cyclistes.

CYCLISTE CIBLE



Occasionnel



Régulier

COÛTS

Coûts internes pour les impressions. Le recours à la solution numérique peut limiter les coûts et assurer une mise à jour régulière.

ACTEURS DU SERVICE

CCPP : Pilote de l'action

Communes, MFS, office du tourisme, associations : relais de l'information



Action 5

Inciter au développement des services vélo dans les entreprises

Action 5 : Inciter au développement des services vélo dans les entreprises

OBJECTIFS

- Accélérer la pratique cyclable dans le cadre des déplacements domicile-travail et professionnels.
- Lever les freins à l'utilisation du vélo dans les trajets domicile-travail pour diminuer l'usage de la voiture.

DESCRIPTIF DU SERVICE

Une dynamique et des initiatives de la part des entreprises en termes de mobilités sont déjà observées sur la CCPP. Cette dernière, nourrie de sa démarche de PdMS, peut amplifier son **rôle d'animation, de communication voire d'accompagnement technique** auprès des entreprises.

A **travers les autorisations d'urbanisme**, la collectivité peut les **contraindre à la réalisation de certains aménagements** en lien avec les constructions, extensions, réaménagement de ZAC (...).

Un large panel de services à développer :

- **La création de places de stationnement pour vélos abrités** : les actifs se rendant à vélo sur leur lieu de travail doivent être certains de pouvoir disposer d'un stationnement confortable, sécurisé et facilement accessible (*il faut faire respecter ces obligations de places de stationnement vélos dans les constructions à travers les règlements des PLU ou du PLUI*).
- **L'installation de douches et de vestiaires** sur le lieu de travail.
- **L'instauration du forfait mobilité durable** : via la loi LOM, tous les employeurs privés et publics peuvent contribuer aux frais de déplacement domicile-travail en covoiturage ou en vélo de leurs salariés (forfait jusqu'à 700 €/an/salarié).
- **La mise en place d'une flotte de vélos** pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels. Cette flotte peut-être mutualisée à l'échelle d'une zone d'activités par exemple.
- **L'aide à l'achat** : soutien financier de l'entreprise pour l'achat de VAE.
- **La mise à disposition de kits vélo** comportant des éléments de sécurité (gilets fluos, phares, casques...).

CYCLISTE CIBLE



COUTS

Pas de coûts directs pour la CCPP (moyens humains)

ACTEURS DU SERVICE

CCPP : Pilote de l'action

Communes : partenaires techniques et financiers

Entreprises volontaires

Associations vélos



Action 6

Organiser des évènements autour
du vélo

Action 6 : Organiser des évènements autour du vélo

OBJECTIFS

- Démontrer que le vélo est accessible à tous, encourager les habitants à se déplacer à vélo.
- Les évènements donnent un coup de projecteur sur la pratique cyclable régulière.

DESCRIPTIF DU SERVICE

- Proposer un événement festif grand public autour de la mobilité :
 - une « fête de la mobilité à l'échelle intercommunautaire » (tous les 2 ans) : une façon ludique de sensibiliser aux changements de comportement, d'essayer de nouveaux modes de déplacements, d'apprendre à réparer son vélo A organiser de manière tournante sur le territoire.
 - **Animations possibles** : ateliers de réparation, de marquage, information sur le réseau , balades urbaines à vélo, bourse aux vélos ...
- Amplifier la participation du territoire au défi de la Mobilité initié par la Région Pays de la Loire et l'ADEME via :
 - Une promotion plus importante du challenge ;
 - Le témoignage d'une entreprise du territoire valorisant la démarche et les bénéfiques associés (team-spirit, changement de comportement ...).
- Plus largement, relayer localement les évènements régionaux et nationaux :
 - Semaine européenne du développement durable (*fin mai – début juin*) ;
 - Semaine européenne de la mobilité durable (*septembre*) : challenge mobilité pour les entreprises ;
 - Journée sans voiture (*durant la semaine de la mobilité durable*) ;
 - La semaine du vélo à l'école et au collège (*portée par le ministère de l'Education Nationale*) ;
 - Fête du vélo, Véloration ...

CYCLISTE CIBLE



COUTS

Des coûts d'organisation variables en fonction du type d'évènement et du degré d'implication de la collectivité (compter +/- 15 000 €/an).

ACTEURS

CCPP : Pilote le projet

Communes : partenaires techniques et financiers

Entreprises / établissements scolaires volontaires : participation aux activités, promotion de l'évènement



Action 7

Développer un programme
d'écomobilité scolaire

Action 7 : Développer un programme d'écomobilité scolaire

OBJECTIFS

- Inculquer une culture vélo dès le plus jeune âge ;
- Réduire l'utilisation de la voiture particulière sur le trajet domicile-école en favorisant l'utilisation des modes doux et sécuriser le trajet des élèves vers l'école ;
- Apprendre à circuler à vélo et à adopter les bons comportements en multipliant les actions de sensibilisation (vélo-école, ...) animées par une structure relais locale.

DESCRIPTIF DU SERVICE

- **Construire un programme d'écomobilité scolaire :**
 - Initier des démarches de Plan de Déplacements Etablissements Scolaires (PDES) dont l'objectif est d'organiser les déplacements entre le domicile et l'école en encourageant les modes doux ;
 - Organiser des ateliers en milieu scolaire du type « Savoir Rouler à Vélo » pour accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité ;
- **Expérimenter la mise en place d'un vélocar scolaire :**
 - Il s'agit d'un véhicule à pédalier et à assistance électrique, qui permet de transporter une dizaine d'enfants. Un conducteur est chargé du pilotage et, grâce à des pédaaliers indépendants, chaque enfant participe à l'entraînement du véhicule. Les enfants doivent s'inscrire au préalable, ils sont pris en charge et déposés devant leur domicile.
 - L'encadrement peut être assuré par des parents d'élèves, des bénévoles, des agents communaux ou de la CCPP ou par un prestataire.
 - Le vélocar pourrait être d'abord expérimenté sur une école où une quinzaine d'élèves habitent entre 1 et 2 km de l'établissement.
 - Afin d'optimiser l'usage de la flotte, le vélo-car peut aussi être utilisé pour les sorties scolaires et par les centres de loisirs pendant les vacances.

CYCLISTE CIBLE



COUTS

Ecomobilité scolaire : +/- 57€ HT/enfant pour 10h de formation ;

PDES : +/- 10 000 € HT/établissement de 5 classes ;

Vélocar scolaire : +/- 12 k€

ACTEURS

CCPP : Pilote le projet

Communes : partenaires techniques

Parents d'élèves / association vélo / établissements scolaires volontaires : partenaires techniques



Action 8

Proposer un système de location de moyenne et longue durée de vélos à assistance électrique

Action 8 : Proposer un système de location de moyenne et longue durée de VAE

OBJECTIFS

- **Profiter des bénéfices et bienfaits du Vélo à Assistance Electrique sans avoir à en supporter le prix d'achat important** et décourageant pour les budgets serrés.
- **Possibilité de tester le système et d'en mesurer les bienfaits** avant de se lancer dans une acquisition personnelle.
- **Offrir une solution de mobilité à coûts réduits** pour les personnes en insertion.

DESCRIPTIF DU SERVICE

Le développement de ce service sur le territoire de la CCPP pourrait se décliner de la manière suivante :

- **Une mise en location des VAE sur une durée moyenne** (plusieurs semaines) ou **importante** (plusieurs mois voire à l'année) ;
- **Le volume et la typologie de la flotte** sera croissante en fonction du succès de l'opération : pour le démarrage de l'opération, 15 VAE peuvent être finalisés (*préconisation ADEME*).
- **Une large gamme de produits** à proposer : VAE, vélo-cargo, remorque enfant ...
- **Le mode de réservation** : réservation du VAE par téléphone, par internet , au niveau des différentes mairies de l'intercommunalité ? Délégué à un tiers (ex vélociste) ?
- **Une réflexion sur le retrait et le stockage** : en Mairies ? Siège CCPP ? Espace de stockage dans les locaux de CCPP ? ;
- **L'entretien de la flotte** : partenariat avec une entreprise locale ou une association de vélos ? Entretien en interne ?
- **Une grille tarifaire incitative** avec plusieurs durées d'abonnement tout en assurant une rotation des vélos et une rentabilisation de l'investissement. Les vélos pourraient être proposés à la vente à l'issue de deux ans (*pour limiter les coûts d'entretien*).

CYCLISTE CIBLE



Non cycliste Occasionnel

COUTS

Des coûts de mise en œuvre importants :

- Env. 1,5 k €/ VAE donc 22,5 k€ pour 15 VAE;
- Env 500 € pour un vélo classique ;
- Env 2 à 5k€/vélo cargo ;
- Env 500 à 1000 € pour une remorque ;
- Entretien annuel : env. 10 k€/an ;

ACTEURS DU SERVICE

- **CCPP** : Pilote et finance l'action ;
- **Communes, OT et Vélociste** : Potentiel partenaire financier et partenaire technique (*stockage des vélos, relais...*) ;
- **Vendée** : Potentiel partenaire financier ;



QUELQUES EXEMPLES DE TARIFS DE LOCATION

| Exemple de tarifs | 1 jour | 1 semaine | 1 mois | 3 mois | 6 mois | 1 an | Commentaires |
|---|------------|-------------|-------------|--------------|--------|-------|---|
| Communauté de communes du Bassin d'Aubenas (07) | | | | 80 € | 150 € | 260 € | Location au trimestre, dégressif sur l'année |
| Communauté d'Agglomération Privas Centre Ardèche (07) | 8 € / 15 € | 15 € / 30 € | 25 € / 50 € | 40 € / 80 € | | | Tarif réduit pour les demandeurs d'emploi, les personnes bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active et les étudiants |
| Plateforme mobilité Emploi 37 (location solidaire) | 1 €* | 10 € / 22 € | 30 € / 67 € | | | | Distinction entre : - Tarif subventionné (jeunes de moins de 25 ans, stagiaires, apprentis, bénéficiaires du RSA...) - Tarif classique (retrait de permis, pannes ou vol de véhicules...) * Réservé aux intérimaires dans la limite de 90 jours / an |
| Atelier MOB sur le Pays d'Alençon (61) (location solidaire) | | 5 € / 10 € | 10 € / 20 € | | | | Tarif réduit : étudiants, demandeurs d'emploi, retraités, personnes bénéficiaires des minimas sociaux, salariés en contrat d'insertion ou contrat aidé |
| Ploërmel Communauté (56) | | | 30 € / 60 € | 60 € / 120 € | | | Tarif réduit d'octobre à mars inclus |
| Communauté de communes du Pays de Craon (53) | | | 35 € | 80 € | 140 € | 250 € | Tarifs incluant au moins une maintenance préventive annuelle du vélo, qui comme les retraits et les retours, sont confiés à une entreprise privée Location sous conditions : Avoir + de 18 ans, résider et travailler dans l'EPCI |

Action 9

Instaurer un système d'aide à
l'achat de VAE

Action 9 : Instaurer un système d'aide à l'achat de VAE

OBJECTIFS

- **Accompagner & aider les ménages à faire l'acquisition de vélos, vélos à assistance électrique et de kits de conversion** : une aide qui vient ou non selon les critères retenus en complément de l'aide existante à l'échelle nationale.
- **Permettre à tous d'avoir accès à un moyen de se déplacer** sur des distances plus importantes ou des reliefs plus marqués.
- **Encourager le vélo dans les déplacements utilitaires.**

PRÉCONISATIONS

Présentation de l'action :

- Une aide permettant de **bénéficier d'un remboursement partiel** du prix d'achat d'un vélo utilitaire (*hors VTT*), à moduler selon le type de vélo (*VAE, classique, cargo...*) ;
- L'aide peut concerner **aussi l'achat d'un kit de conversion à installer** sur vélo ;
- La **subvention est soit forfaitaire, soit proportionnelle ou plafonnée** (*moyenne nationale des subventions est de 230 €*) ;
- **L'aide peut être accordée sous conditions de ressources** ;
- Il est possible de **flécher des vendeurs locaux**.

Atouts pour la collectivité :

- **Réduction de l'usage de la voiture** (*226 km/mois pour les acheteurs d'un VAE en moyenne en France*).
- **Pertinence sur des territoires ruraux** (*pas d'offres alternatives à la voiture sur des longues distances et parfois avec des dénivelés*).

Une aide cumulative avec celle de l'Etat (bonus vélo à assistance électrique) voire des Régions.

Communiquer sur l'aide de la CCPP pour ses habitants.

CYCLISTE CIBLE

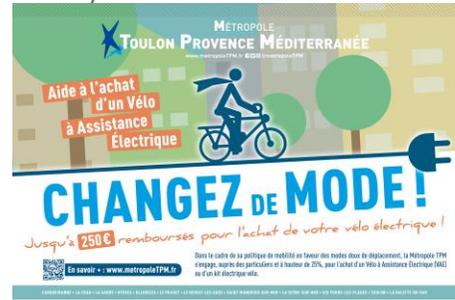


ACTEURS

CCPP : *Pilote de l'action* ;
Communes : *partenaires techniques* ;
Région, Etat : *Aides financières complémentaires possibles* ;

COUTS

- **CCPP** :
 - Définir en amont l'enveloppe à allouer aux subventions et fonctionner selon le système « premier arrivé, premier servi » jusqu'à épuisement du crédit ;
 - +/- 7 k€ / an pour financer 30 VAE ou 15 k€ / an permet de financer une aide à l'achat de 75 VAE environ (jusqu'à 50 %* du prix dans la limite de 200 €).



Action 9 : Instaurer un système d'aide à l'achat de VAE

Quelques exemples issus de collectivités :

| Intercommunalité | Conditions | Montant maximal | % du prix maximum |
|---|---|--|-------------------------------|
| Le Pays Rochois (26 059 habitants pour 9 com.) | Habitants du Pays Rochois et une seule aide par foyer (aide VAE ou kit de conversion) | 20% du prix du VAE jusqu'à 2 000 € et plafond à 400 € (si VAE > 2 000 €) | |
| Loches Sud Touraine (54 200 habitants pour 67 com.) | Habitants de la CCLST et une seule aide par foyer | 100 € | 20 % |
| Vendée Grand Littoral (33 551 habitants pour 20 com.) | Habitants de VGL et une seule aide par foyer | 300 € | 20 % |
| Riom Limagne et Volcans (66 628 habitants pour 31 com.) | Habitants de RLV (et une seule aide par foyer) ou usagers RLV'Lo | 200 ou 250 € | 20 ou 25 % |
| Saint-Brieuc Armor Agglomération (151 733 habitants pour 33 com.) | Habitants de l'agglomération et une seule aide par foyer | 150 € | 25 % |
| CC de l'Ouest Vosgien (23 615 hab. pour 70 com.) | Habitants de la CCOV (une seule aide par foyer), acquisition matérielle dans un magasin situé sur le territoire | 100 € (sub. fixe) | NC |
| Cœur de Savoie (35 895 hab. pour 41 com.) | Habitants de CCCS et une seule aide par foyer | 250 € (sub. fixe) | Prix mini du VAE : 1 200 € |
| Communauté d'Agglomération Epinal (111 367 hab. pour 78 com.) | Habitants de l'agglomération d'Epinal et une seule aide par foyer | 200 € | 20 % |
| Valence-Romans Agglomération (220 156 hab. pour 54 com.) | Habitants de l'agglomération et une seule aide par foyer | 200 € | 35 % |
| Vallons de Haute Bretagne (44 007 habitants pour 18 com.) | Habitants de la CCVHB (1 par foyer), acheter son VAE dans un magasin situé sur le territoire | 200 € | NC |

Action 9 : Instaurer un système d'aide à l'achat de VAE

Synthèse des aides à l'achat selon les porteurs de projet :

| Echelle | Conditions | Montant maximal | % du prix maximum |
|--|---|--|--|
| Etat | Une aide « sociale » sous conditions de revenus | 300 à 400 € selon les revenus | |
| Région Pays de la Loire | Une aide pour les abonnés du réseau ALEOP afin d'augmenter la part modale du vélo pour accéder au réseau (vélos pliants ou VAE) | Un montant plafonné à 200€ | 50% du prix d'achat |
| Métropole et Communauté Urbaine | Une aide pas nécessairement « sociale » cherchant à doter les habitants d'un VAE pour aller travailler | Un montant variable compris entre 100 et 500 € | Environ 25 % du prix d'achat d'un VAE neuf |
| Communauté de Communes et Communauté d'Agglomération | <p>Une aide pour les habitants sans condition de ressource</p> <p>Quelques conditions spécifiques selon les territoires : pour les abonnés TC, distance par rapport au lieu de travail...</p> | Un montant équivalent à 200 € | Environ 20 % du prix d'achat d'un VAE neuf |

- La logique intercommunale se base sur une aide financière auprès des habitants du territoire et plus particulièrement vers les actifs.
- Il ne s'agit pas de réaliser un aide « sociale » basée sur le revenu du ménage (*rôle de l'Etat et des Régions*).
- Il faut éventuellement intégrer des éléments sur le type de vélo éligible (*pas de VTT par exemple si cibles utilitaires et actifs*) et fixer un budget annuel en précisant « prime dans la limite du montant annuel alloué » par exemple.



Bastien FROGER – Chef de projet
froger@item-conseil.fr
06 03 49 54 90

ITEM Etudes et Conseil
Meeting Point
13, rue Claude Chappe - Immeuble Oxygène – Bâtiment A
35510 Cesson-Sévigné

03 81 83 24 71 (*siège social de Besançon*)