

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLES ET ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES Entre Dore & Allier



SOMMAIRE



#1

PRÉAMBULE



#2

LES SCÉNARIOS
D'AMÉNAGEMENT



#3

STATIONNEMENT



#4

EXEMPLE DE
FICHES ACTIONS



#5

ANNEXES



01 PRÉAMBULE

La place du vélo sur la CCEDA



Le schéma directeur cyclable du département

- Voie verte Via Allier dernière phase
- Intégration du SDC dans la direction « Panification, grand projet et aménagement du territoire »
- Des propositions d'aménagement sur RD secondaires
- La liaison vers le Musée de la Céramique et autres équipements départementaux (collège)



La compétence Mobilité

- AOM Région
- AOM SMTUT pour 3 communes
- Convention de partenariat entre région et SMTUT et entre EDA et SMTUT

**Lignes interurbaine
Service mobivélo
Espace France Service**



**PCAET/PLUIH et
projet de territoire**

- Les priorités en matière de mobilité
- Attractivité du territoire
- Programme Petites Villes de Demain – Lezoux

Les enjeux pour la CCEDA

- Connexion à la via Allier – Joze
- Des liaisons vers les pôles extérieurs : Thiers, Vertaizon et des connexions de Lezoux vers les communes
- Développer la pratique du vélo : location, apprentissage, animation commerce, pump park

Les enjeux pour les communes

- Aménagements de bourgs et à proximité des équipements dont les écoles
- Aide à la pratique du SRAV
- Stationnement vélo et autre service

Rappel des objectifs du schéma directeur cyclable et de son élaboration

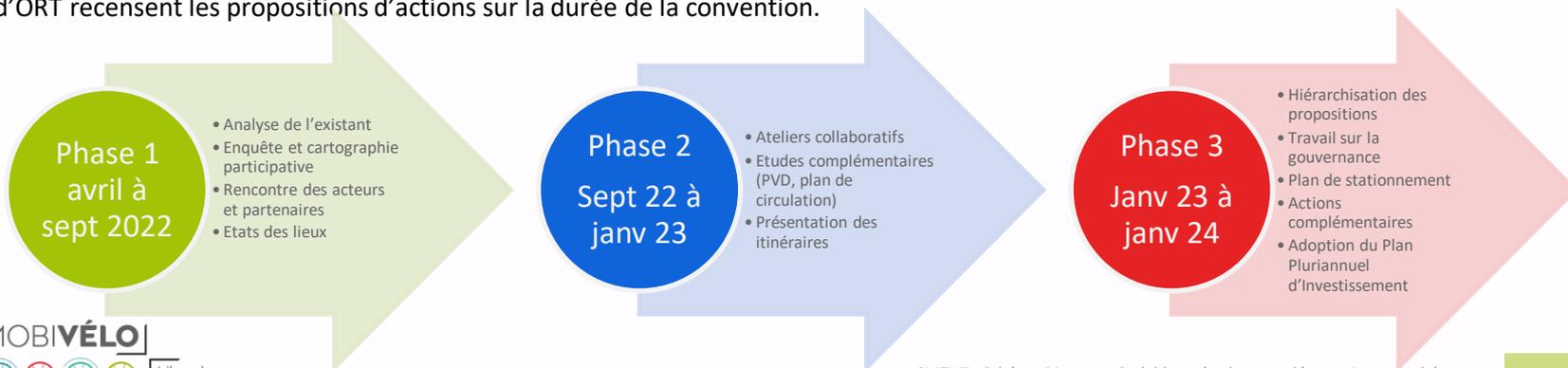
Le schéma directeur cyclable constitue une feuille de route « vélo » pour le territoire. Il porte sur l'ensemble des actions relatives au développement du vélo dans les déplacements :

1. Les aménagements cyclables
2. Les services pour le vélo (stationnement, service de location, ...)
3. Les actions de sensibilisation et de promotion du vélo

Le SDC a été élaboré à l'échelle des deux EPCI Thiers Dore et Montagne et Entre Dore et Allier. Il est coordonné par le Syndicat Mixte des Transports Urbains Thiernois en tant qu'AOM et en partenariat avec les collectivités locales, communes, interco et département qui sont les gestionnaires de voirie mais aussi avec les partenaires dont les associations d'usagers.

Il s'inscrit dans la continuité d'une première étude relative à la pratique cyclable dans la Vallée de la Dore, co-portée par le Parc Naturel Régional Livradois Forez en 2020 et en complémentarité du schéma directeur cyclable du département du Puy-de-Dôme, en cours de révision. Il s'appuie aussi sur des documents de planification, la Charte de PNR, le SCoT Livradois Forez et les PACET des deux intercommunalités.

Enfin, il a été élaboré en cohérence des programmes Action Cœur de Ville et Petites Villes de Demain (Thiers, Courpière, Puy-Guillaume et Lezoux) dont les conventions d'ORT recensent les propositions d'actions sur la durée de la convention.



Les chiffres clés

Motifs incitatifs à la pratique cyclable :

1

L'écologie, la préservation de la planète

2

Le plaisir de se déplacer à vélo

3

Le maintien en bonne santé

4

Les économies générées face à la voiture

5

Tourisme / Loisirs

6

Utilitaire

7

Travail

- 0 aménagement cyclable en 2022
- Pratique et part modale du vélo inférieure à 2%
- Des attentes exprimées de la part des habitants

QUELS TYPES DE TRAJETS À VÉLO ?

- 1- Loisirs (243)
- 2- Pratique sportive (142)
- 3- Déplacements utilitaires (117)
- 4- Je ne me déplace pas à vélo (105)
- 5- Travail (65)

Pourquoi n'utilisez-vous pas les modes actifs pour vous déplacer ?

Cheminement **non sécurisé**

1

Distance entre les lieux

2

Relief difficile

3

Météo peu clémente

4



90%

Utilisent la **voiture**

44%
Pratiquent la **marche**

27%
Utilisent un **vélo classique** (VTT, VTC...)

17%

Utilisent un **VAE**

9%
Font du **covoiturage**



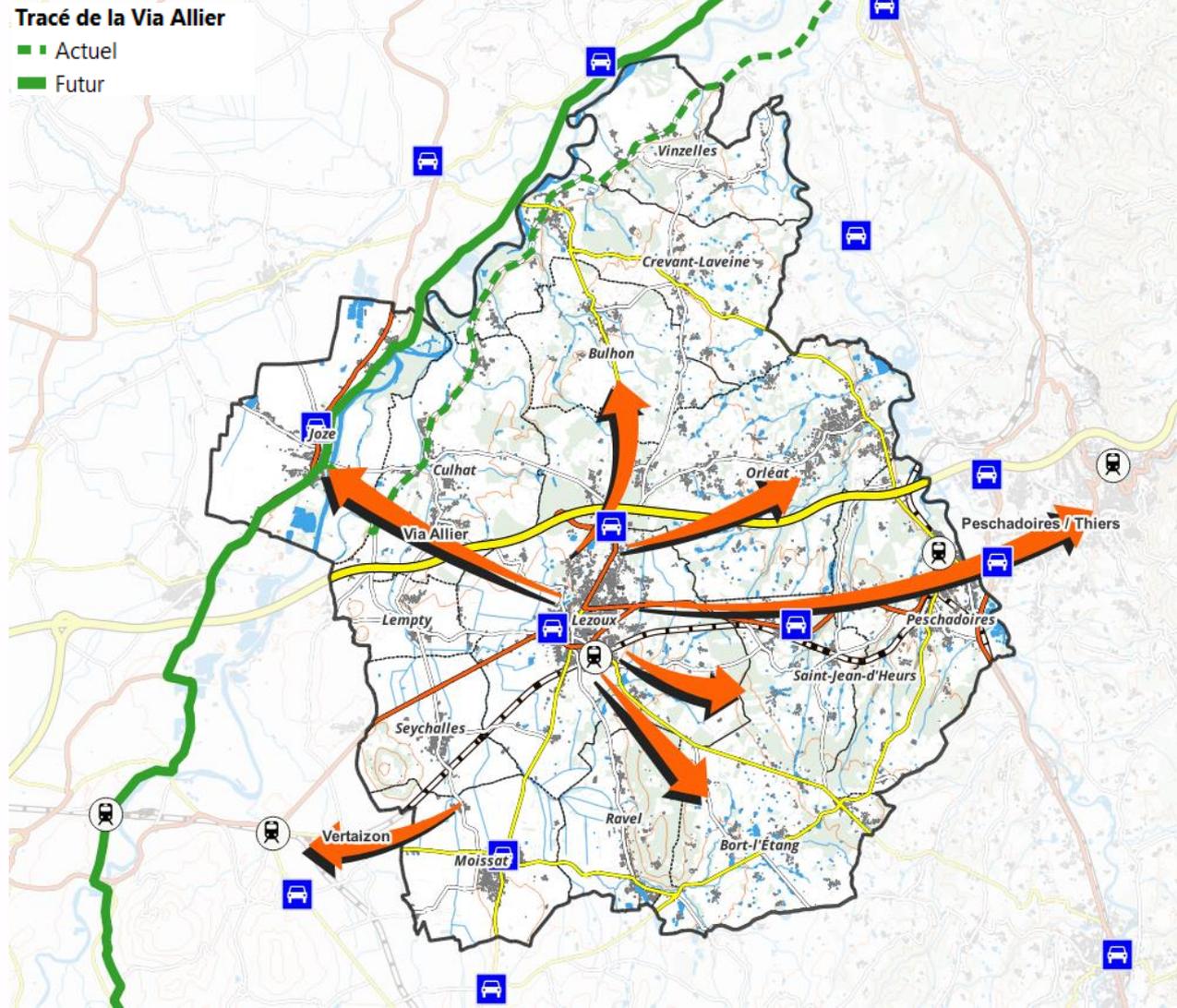
Les leviers

- Des aménagements sécurisés
- Une meilleure communication des solutions et services de mobilité
- Les trajets domicile-travail-école

LES CONNEXIONS

En complément des liaisons internes dans la ville de Lezoux, les principales orientations portent sur :

- La connexion avec la Via allier
- Les connexions vers les villages à la périphérie de Lezoux
- La liaison vers Thiers via la Voie Romaine
- La liaison vers la gare de Vertaizon



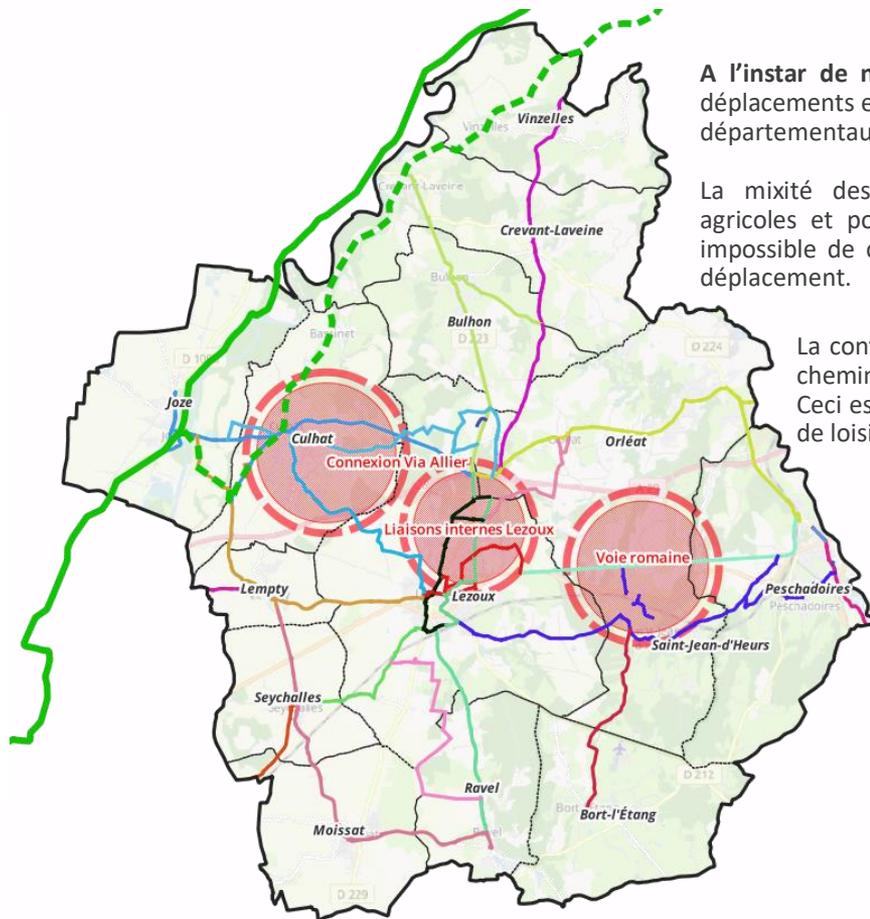
LES LIAISONS

Tracé de la Via Allier

Actuel

Futur

- Jozé Culhat connexion Bulhon
- Lempty - Beauregard - Vertaizon
- Lempty - Seychalles - Moissat - Ravel
- Lezoux - Bulhon - Crevant Laveine
- Lezoux - Culhat
- Lezoux - La Croix Mozat - Charnat
- Lezoux - Lempty - Jozé
- Lezoux - Orléat via chemins
- Lezoux - Orléat via D85 - Peschadoires
- Lezoux - Peschadoires via Saint Jean d'Heurs
- Lezoux - Peschadoires via Voie Romaine
- Lezoux - Ravel
- Lezoux - Ravel par chemins
- Lezoux - Seychalles
- Limpentine - Centre Lezoux
- Néronde - Peschadoires
- Ornon - Culhat - Jozé
- Route de Maringues
- Route de Maringues - Gare de pont de Dore
- Saint Jean d'Heurs - Bort l'Étang
- Seychalles - Vertaizon
- Traversée de Lezoux - Autoroute - Gare
- Traversée de Lezoux - Gare - Etang de l'Île



A l'instar de nombreux territoires ruraux, la problématique de déplacements entre les villages impose des liaisons le long des axes départementaux ou de voiries communales.

La mixité des usages entre cyclistes, automobilistes, engins agricoles et poids lourds est un élément incontournable, il est impossible de créer des voies dédiées pour chaque mode de déplacement.

La configuration du territoire offre cependant un réseau de chemin ruraux pour la plupart praticables par les cyclistes. Ceci est un véritable atout aussi bien pour les déplacements de loisirs mais également pour les usages du quotidien.

En terme d'aménagements et d'actions pour les communes cela implique la pose de jalonnements (indication de distance et de temps) et d'effectuer un entretien régulier.

LES CONNEXIONS A LEZOUX

Les pôles générateurs de déplacements

La ville regroupe de nombreuses activités pour lesquelles les déplacements pourraient s'effectuer en vélo.

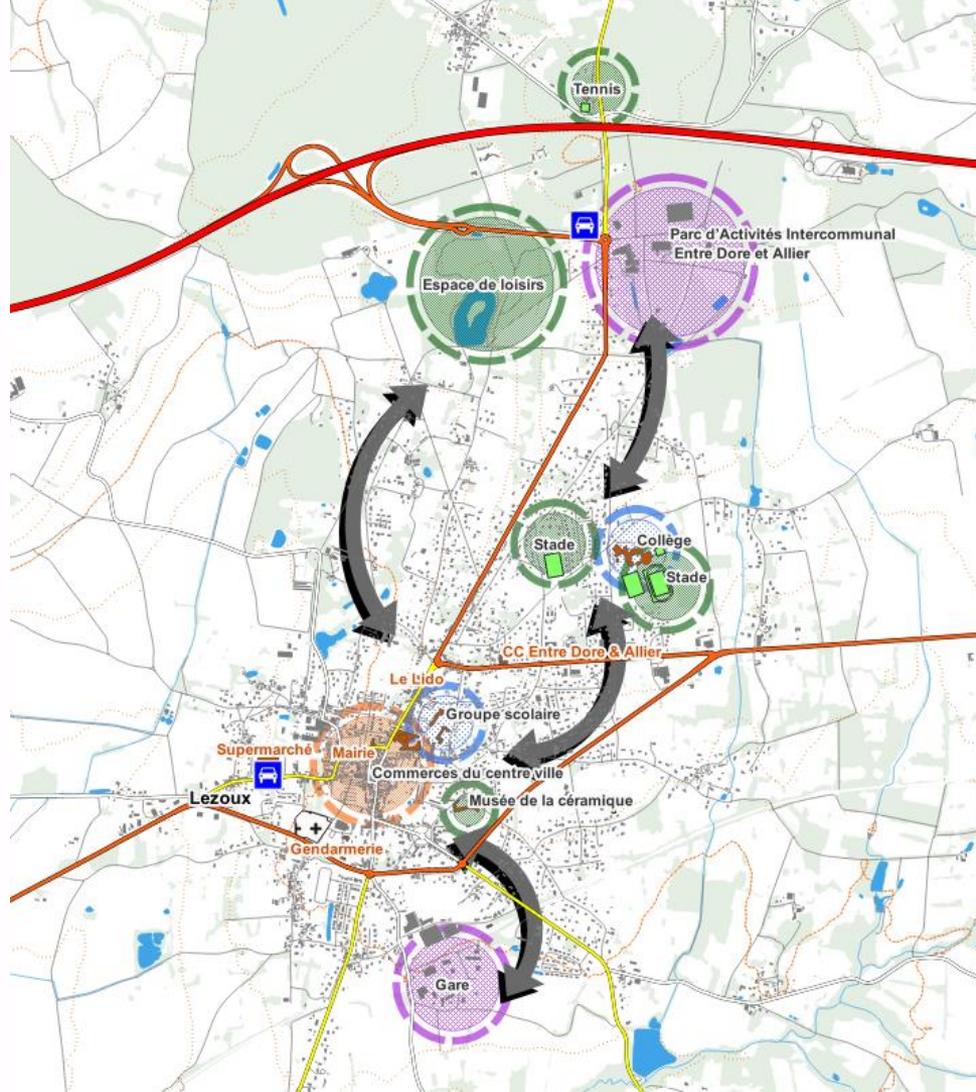
Les connexions pour favoriser l'intermodalité en proposant des aménagements vers :

- La gare
- Le centre-ville
- L'échangeur autoroutier où sera implanté une nouvelle aire de covoiturage.

A proximité de l'échangeur, l'espace de loisirs et le Parc d'activités Intercommunal doivent bénéficier de connexions. Entre cette zone et le centre ville, le cheminement privilégié est le secteur du collège Onslow et les équipements sportifs qui le jouxtent.

Pour relier ces différents pôles :

- Une ville à 30 Km/h
- Eviter l'utilisation de la D2089, D223 et D336
- Utiliser la possibilité des contre-sens cyclable



Les ambitions de l'axe 1 (aménagement cyclable)

Plusieurs priorisations sont intégrées au schéma directeur cyclable, les ambitions 1 et 2 sont évaluées sur un principe de faisabilité à court terme et d'opportunité.

L'ambition 3 est déterminée selon une réalisation à plus long terme et impliquant des études de faisabilité plus complexes dans la mesure où il s'agit de site propre. Les deux premières ambitions peuvent être réalisées à court terme – l'ambition 3 nécessite des études complémentaires et un temps de réalisation plus long.

Ambition 1 : Armature territoriale et itinéraires prioritaires

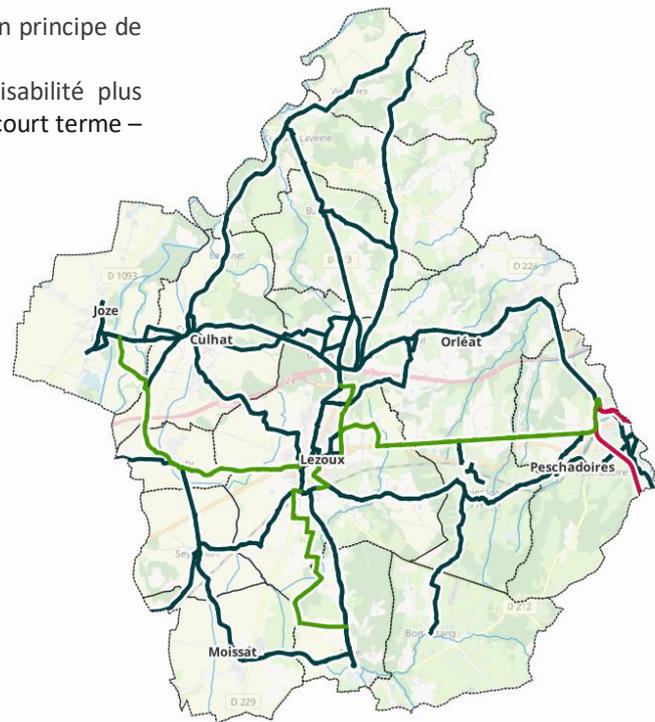
- Lezoux Thiers via Voie Romaine
- Lezoux - Joze pour connexion Via Allier
- Lezoux Ravel par chemins

Ambition 2 : Armature locale

- Liaisons entre les villages
- Traversée de Lezoux

Ambition 3 : Armature « qualitative » et sites propres

- Fin de la liaison vers Thiers avec le franchissement de la Dore.
- Réalisation d'une voie verte en direction de Courpière en utilisant l'emprise de la voie ferrée.



Ambition 1-2024-2030

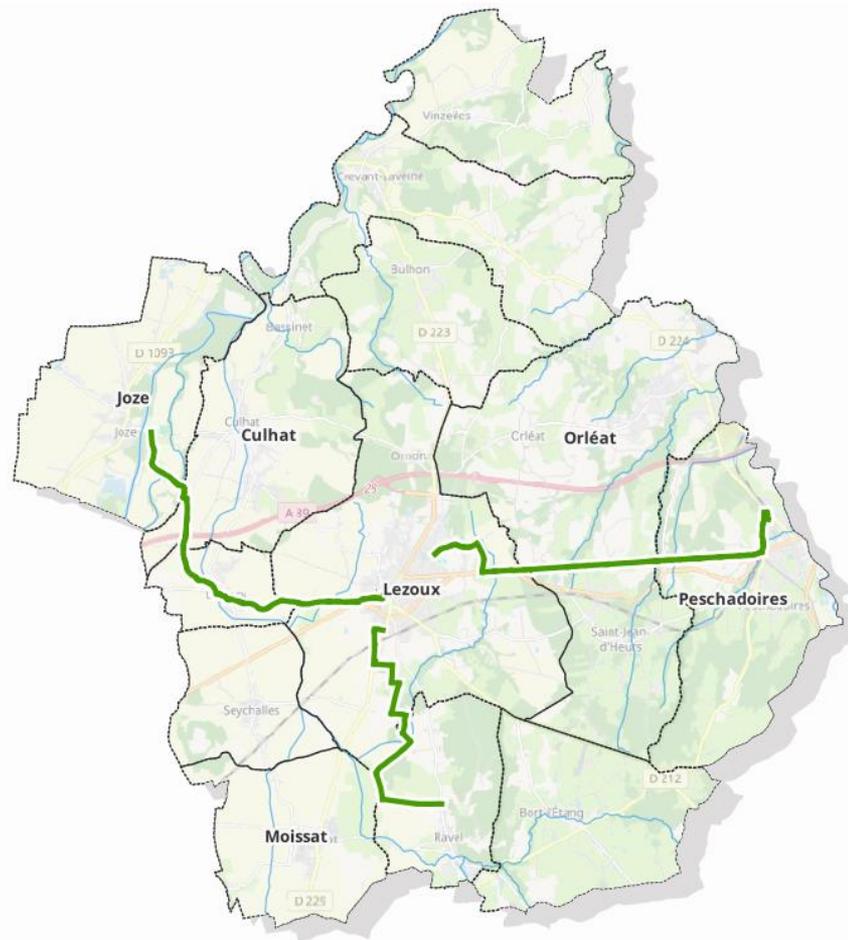
Les aménagements retenus en Ambition 1 correspondent aux connexions vers Thiers, Joze et Ravel.

Des projets sont déjà engagés parmi lesquels la piste cyclable réalisée devant le collège Onslow de Lezoux, elle préfigure la continuité des actions en ambition2 pour la finalisation de la traversée de Lezoux.

Les connexions vers les autres pôles relais impliquent principalement du jalonnement sur des chemins agricoles ou routes secondaires, la sécurisation des traversées de RD. Des acquisitions foncières sont nécessaires pour la réalisation d'une portion de voie verte permettant la connexion à la voie Romaine à la sortie de Lezoux.

Ces propositions impliquent d'agir sur la circulation, mais aussi l'accord du département qui élabore son schéma directeur cyclable.

	Longueur	Coût
RD en Agglo	2 030	3 245 €
RD Hors Agglo	8 208	289 612 €
Voie communale	9 106	177 046 €
Voie communautaire	5 412	267 905 €
Total général	24 756	737 807 €



Ambition – 2024-2032

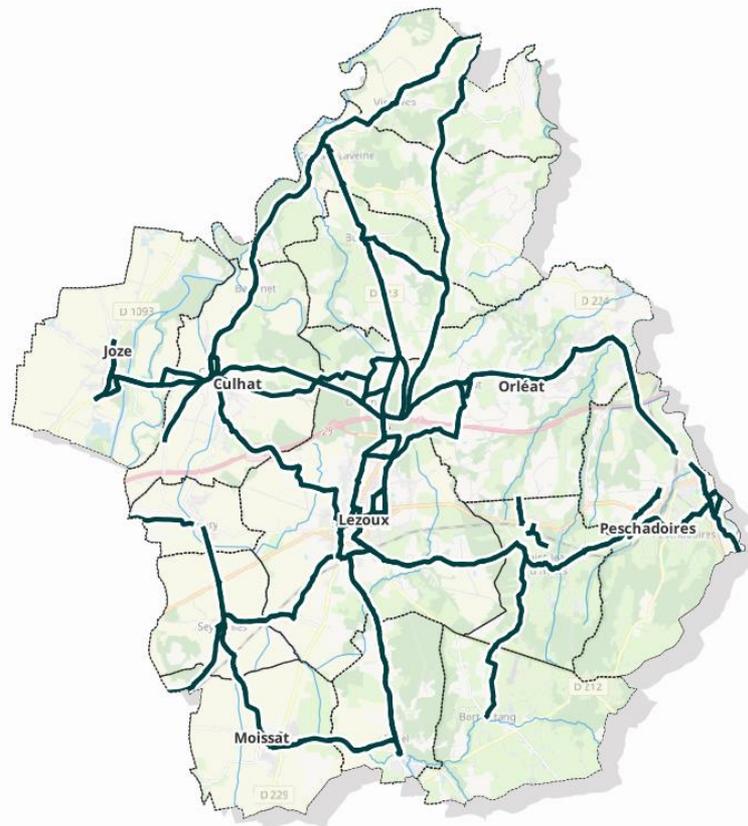
Les aménagements retenus en Ambition 2 permettent la réalisation des liaisons entre les villages. Cela inclus également les études pré opérationnelles pour Lezoux.

Les aménagements correspondent aux enjeux de desserte locale et seront connectés aux liaisons supra-co.

La mise en œuvre a débuté à Lezoux (accès collège) qui se poursuivra par la liaison entre la gare et l'échangeur autoroutier..

Pour l'ensemble des communes, une guide d'accompagnement sera réalisé pour prendre en compte le système vélo : conseils sur l'espace public, le stationnement vélo, la réduction des vitesses et le travail avec le département sur le marquage au sol lorsqu'il s'agit de route départementales, la sensibilisation et le savoir rouler à vélo.

	Longueur	Coût
RD en Agglo	27 172	256 706 €
RD Hors Agglo	56 385	358 910 €
Voie communale	51 985	741 244 €
Total général	135 542	1 356 860 €



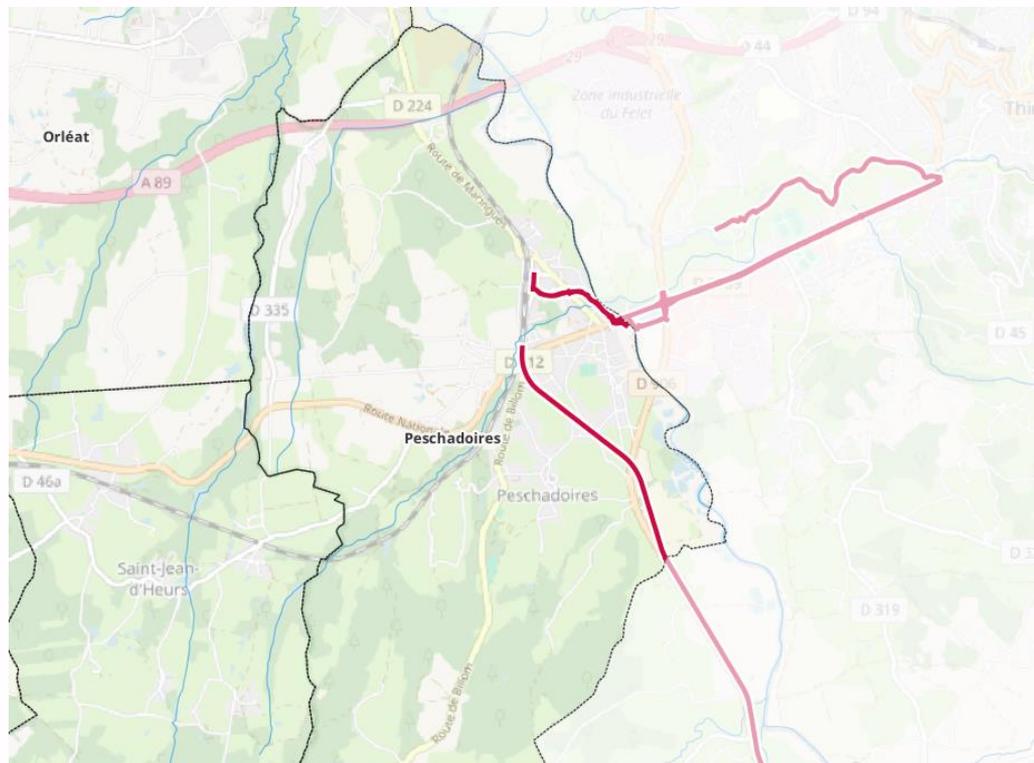
Ambition 3 – 2024-2050

Les aménagements proposés en ambition 3 correspondent aux aménagements en site propre, voie verte, piste cyclables qui impliquent un temps de réalisation plus long et des études plus techniques :

- La liaison vers Courpière en suivant l'emprise de part et d'autre de la voie ferrée.
- La liaison vers Thiers qui implique de gros travaux pour le franchissement de la Dore et du rond point du Chambon.

Ces projets impliquent plusieurs maitrises d'ouvrage : CD 63, Région dans le cadre de voie verte, syndicat ferroviaire,

	Longueur	Coût
Ancienne voie ferrée	2 403	132 138 €
RD en Agglo	231	227 €
Voie communale	1 073	217 400 €
Total général	3 707	349 764 €

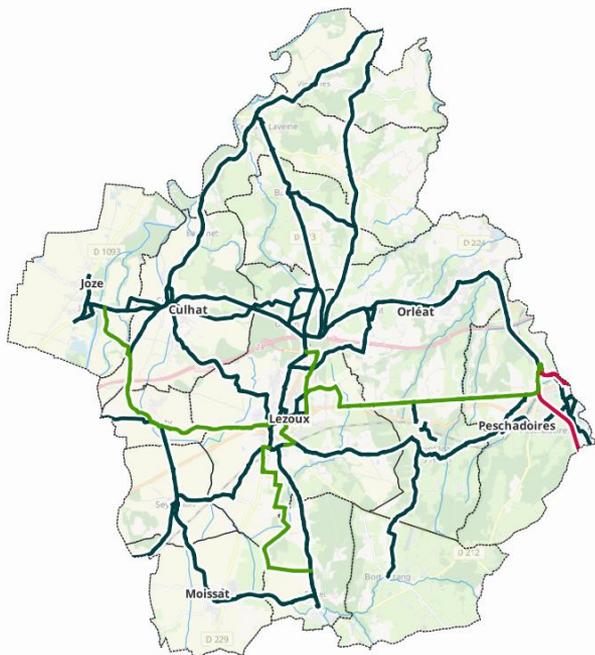


Synthèse Axe 1

Le maillage proposé dans ce schéma directeur s'étend sur près de **165 Kilomètres pour la CCEDA**.

Le montant des investissements pour sa réalisation s'élève à près de 2,4 millions d'euros. Tous les itinéraires proposés ne sont pas de la même importance (*Lieux desservis, potentiel de cyclistes*) et certains ont les mêmes origines destination mais avec des trajets et des typologies d'aménagements différents.

Ces scénarios peuvent être complémentaires dans leur mise en service.



	Longueur	Coût
Ambition 1	24 756	737 807 €
RD en Agglo	2 030	3 245 €
RD Hors Agglo	8 208	289 612 €
Voie communale	9 106	177 046 €
Voie communautaire	5 412	267 905 €
Ambition 2	135 542	1 356 860 €
RD en Agglo	27 172	256 706 €
RD Hors Agglo	56 385	358 910 €
Voie communale	51 985	741 244 €
Ambition 3	3 707	349 764 €
Ancienne voie ferrée	2 403	132 138 €
RD en Agglo	231	227 €
Voie communale	1 073	217 400 €
Total général	164 005	2 444 431 €

Répartition des investissements

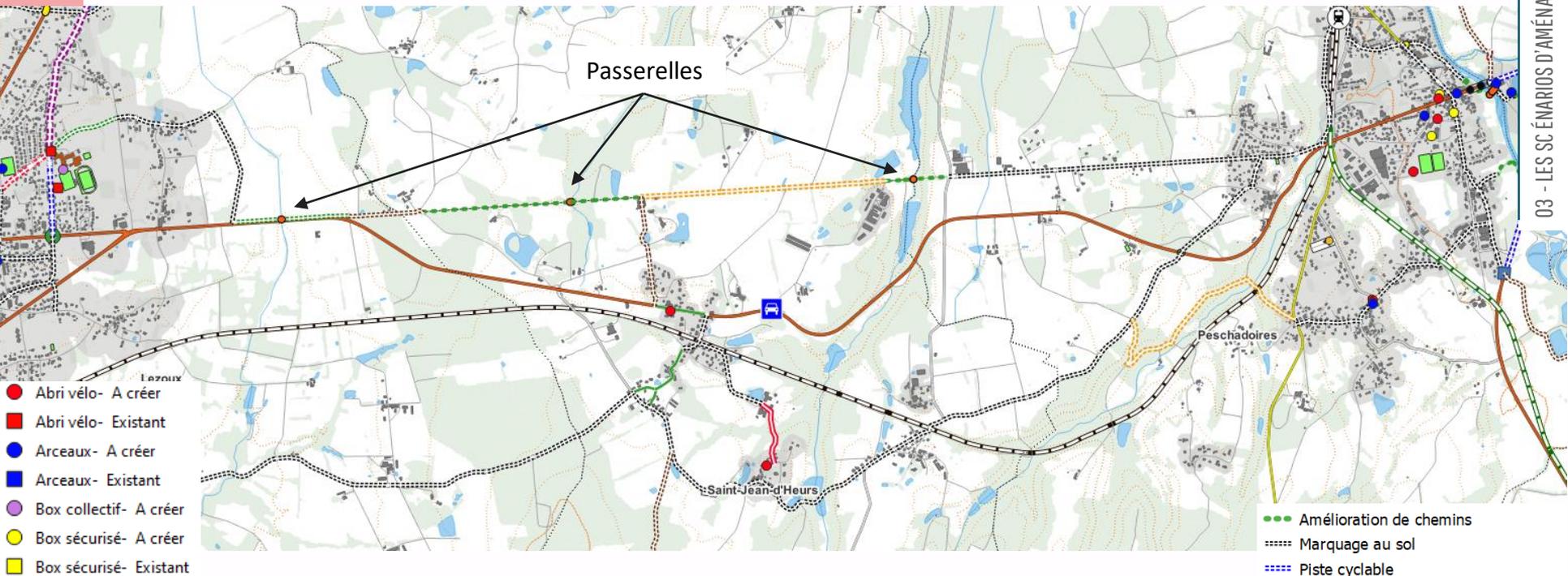
Répartition des investissements

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total général
Ambition 1	737 437 €								737 437 €
Lezoux - Lempty - Joze	5 609 €								5 609 €
Lezoux - Peschadoires via Voie Romaine	555 713 €								555 713 €
Lezoux - Ravel par chemins	9 978 €								9 978 €
Limpentine - Centre Lezoux	166 138 €								166 138 €
Ambition 2	570 364 €	112 766 €	70 838 €	14 309 €	36 235 €	272 929 €	273 100 €	6 691 €	1 357 230 €
Culhat - Puy Guillaume					10 648 €				10 648 €
Joze Culhat connexion Bulhon						7 200 €			7 200 €
Lempty - Beauregard - Vertaizon					693 €				693 €
Lempty - Seychalles - Moissat - Ravel						262 529 €			262 529 €
Lezoux - Bulhon - Crevant Laveine					8 937 €				8 937 €
Lezoux - Culhat			6 473 €						6 473 €
Lezoux - La Croix Mozat - Chamat					5 179 €				5 179 €
Lezoux - Orléat - Peschadoires via D85					10 777 €				10 777 €
Lezoux - Orléat via chemins			8 512 €						8 512 €
Lezoux - Peschadoires via Saint Jean d'Heurs			22 218 €						22 218 €
Lezoux - Ravel								3 600 €	3 600 €
Lezoux - Seychalles		2 967 €							2 967 €
Limpentine - Centre Lezoux		29 546 €	33 635 €						63 180 €
Néronde - Peschadoires		676 €		3 490 €					4 167 €
Omon - Culhat - Joze				10 818 €					10 818 €
Route de Maringues		660 €							660 €
Saint Jean d'Heurs - Bort l'Etang						3 200 €			3 200 €
Seychalles - Vertaizon								3 091 €	3 091 €
Traversée de Lezoux - Autoroute - Gare	570 364 €								570 364 €
Traversée de Lezoux - Gare - Etang de l'Ile		78 916 €							78 916 €
ZA Varennes - Peschadoires							273 100 €		273 100 €
Ambition 3								349 764 €	349 764 €
Courpière - Peschadoires via voie ferrée								132 138 €	132 138 €
Leo Lagrange - Gare de pont de Dore								217 627 €	217 627 €
Total général	1 307 801 €	112 766 €	70 838 €	14 309 €	36 235 €	272 929 €	273 100 €	356 455 €	2 444 431 €



02 LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENTS *(Extraits)*

LA LIAISON VERS THIERS



La liaison peut s'effectuer via 2 scénarios :

La voie Romaine : Voie verte, jalonnement, amélioration de chemins, voie réservée, marquage au sol – Liaison la plus directe

Via Saint Jean d'Heurs : Marquage au sol et jalonnement

LA LIAISON VERS THIERS (VOIE ROMAINE)

Communes	Longueur	Coût
Lezoux	989	245 903 €
RD Hors Agglo	684	245 103 €
Passerelle	5	3 500 €
Voie verte	679	241 603 €
Voie communautaire	305	800 €
Jalonnement	305	800 €
Peschadoires	3 337	37 104 €
RD Hors Agglo	706	283 €
Marquage 200m	706	283 €
Voie communale	581	930 €
Marquage 50m	581	930 €
Voie communautaire	2 049	35 891 €
Amélioration de chemins	213	33 228 €
Marquage 200m	1 687	675 €
Marquage 50m	149	239 €
Passerelle	0	1 750 €
Saint-Jean-d'Heurs	3 026	231 214 €
Voie communautaire	3 026	231 214 €
Amélioration de chemins	1 433	223 564 €
Jalonnement	136	800 €
Passerelle	12	5 250 €
voie réservée aux riverains cyclistes piétons et engins agricoles	1 445	1 600 €
Total général	7 352	514 221 €

LA LIAISON VERS THIERS (VIA ST JEAN D'HEURS)

Communes	Longueur	Coût
Lezoux		3 747 2 514 €
RD en Agglo		847 1 354 €
Marquage 50m	847	1 354 €
RD Hors Agglo		2 901 1 160 €
Marquage 200m	2 901	1 160 €
Peschadoires		4 869 14 485 €
RD en Agglo		220 670 €
Marquage 50m	169	270 €
Marquage petit rond point	50	400 €
RD Hors Agglo		1 063 10 424 €
Marquage 200m	1 059	424 €
Plateau	4	10 000 €
Voie communale		3 586 3 391 €
Marquage 200m	532	212 €
Marquage 50m	1 487	2 379 €
voie réservée aux riverains cyclistes piétons et engins agricoles	1 568	800 €
Saint-Jean-d'Heurs		4 839 5 114 €
Ancienne voie ferrée		89 142 €
Marquage 50m	89	142 €
RD en Agglo		218 350 €
Marquage 50m	218	350 €
RD Hors Agglo		3 305 1 321 €
Marquage 200m	3 305	1 321 €
Voie communale		1 227 3 301 €
Jalonnement	664	2 400 €
Marquage 50m	562	901 €
Total général		13 455 22 113 €

LA CONNEXION VERS LA VIA ALLIER

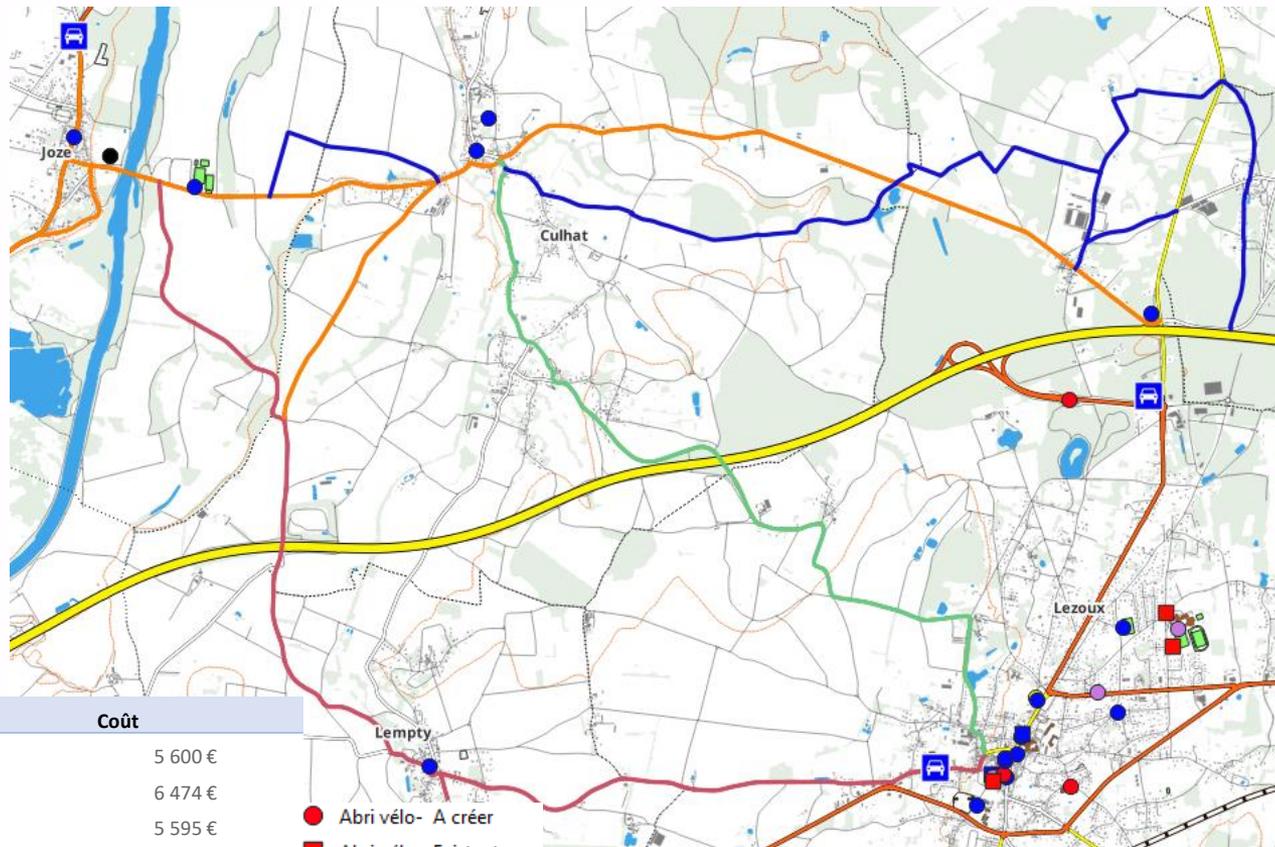
Plusieurs options sont envisageables pour cette liaison :

- Jozé Culhat connexion Bulhon
- Lezoux - Culhat
- Lezoux - Lempty - Jozé
- Ornon - Culhat - Jozé

Les aménagements consistent à effectuer un marquage au sol régulier et à renforcer la signalisation verticale.

Marquage tous les 200 mètres, 50 mètres en agglomération.

Des options par les chemins en jalonnement sont également proposées.



- Abri vélo- A créer
- Abri vélo- Existant
- Arceaux- A créer
- Arceaux- Existant
- Box collectif- A créer
- Box sécurisé- A créer
- Box sécurisé- Existant

Itinéraires	Longueur	Coût
Jozé Culhat connexion Bulhon	7 709	5 600 €
Lezoux - Culhat	6 213	6 474 €
Lezoux - Lempty - Jozé	8 107	5 595 €
Ornon - Culhat - Jozé	11 826	10 817 €
Total général	33 855	28 486 €

LA CONNEXION VERS LA VIA ALLIER

objectif **Joze Culhat connexion Bulhon**

Communes	Longueur	Coût
Culhat	2 806	800 €
Voie communale	2 806	800 €
Jalonnement	2 806	800 €
Joze	685	800 €
Voie communale	685	800 €
Jalonnement	685	800 €
Lezoux	4 219	4 000 €
Voie communale	4 219	4 000 €
Jalonnement	4 219	4 000 €
Total général	7 709	5 600 €

objectif **Lezoux - Culhat**

Communes	Longueur	Coût
Culhat	3 033	3 680 €
RD en Agglo	2 054	3 288 €
Marquage 50m	2 054	3 288 €
RD Hors Agglo	980	392 €
Marquage 200m	980	392 €
Lezoux	3 180	2 794 €
RD en Agglo	1 269	2 031 €
Marquage 50m	1 269	2 031 €
RD Hors Agglo	1 911	763 €
Marquage 200m	1 911	763 €
Total général	6 213	6 474 €

LA CONNEXION VERS LA VIA ALLIER

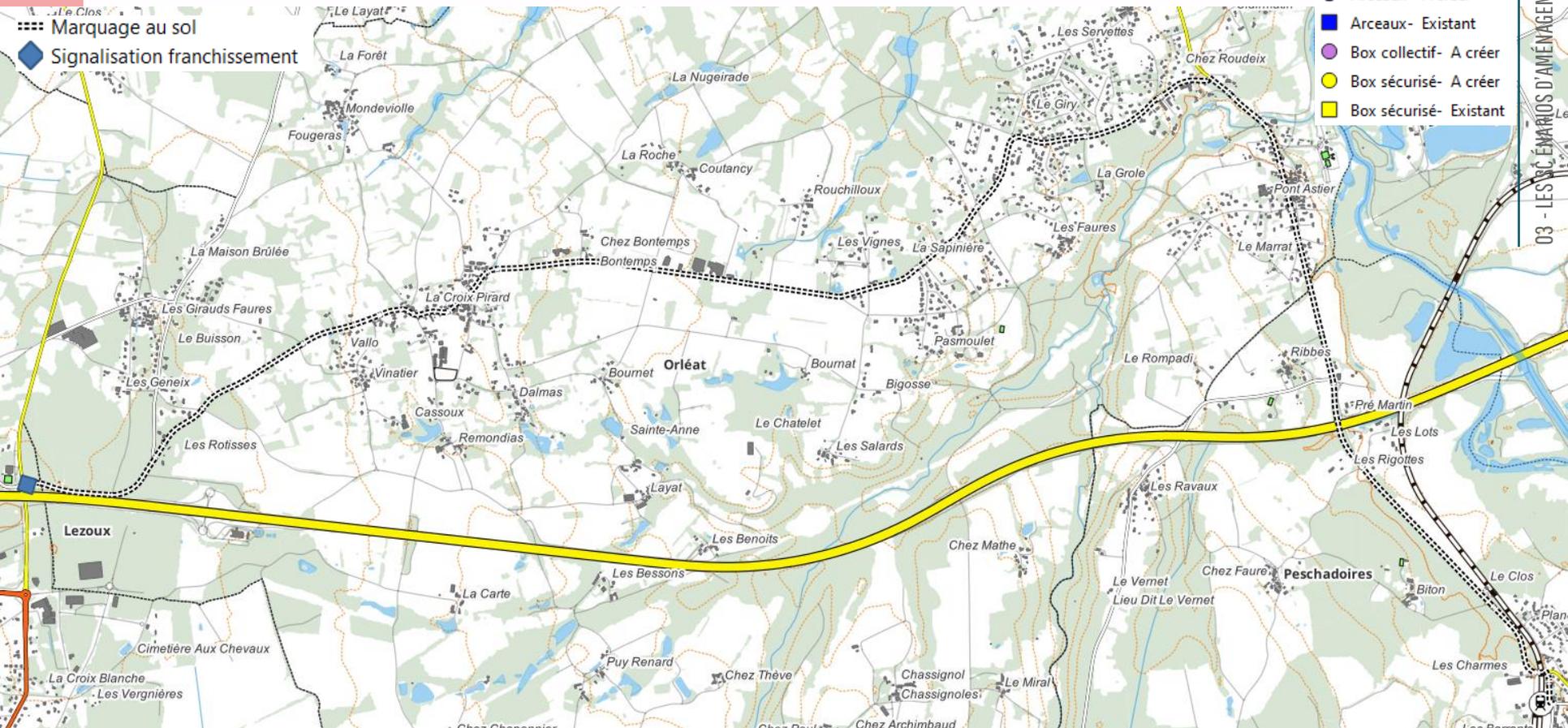
objectif Ornon - Culhat - Joze			
Communes	Longueur	Coût	
Culhat		5 837	3 895 €
RD en Agglo		1 300	2 079 €
Marquage 50m		1 300	2 079 €
RD Hors Agglo		4 537	1 816 €
Marquage 200m		4 537	1 816 €
Joze		4 025	5 040 €
RD en Agglo		2 152	3 443 €
Marquage 50m		2 152	3 443 €
RD Hors Agglo		1 167	468 €
Marquage 200m		1 167	468 €
Voie communale		706	1 129 €
Marquage 50m		706	1 129 €
Lezoux		1 964	1 882 €
RD en Agglo		916	1 462 €
Marquage 50m		916	1 462 €
RD Hors Agglo		1 049	420 €
Marquage 200m		1 049	420 €
Total général		11 826	10 817 €

objectif Lezoux - Lempty - Joze			
Communes	Longueur	Coût	
Culhat		1 149	460 €
RD Hors Agglo		1 149	460 €
Marquage 200m		1 149	460 €
Joze		1 677	670 €
RD Hors Agglo		1 677	670 €
Marquage 200m		1 677	670 €
Lempty		3 269	2 295 €
RD en Agglo		824	1 318 €
Marquage 50m		824	1 318 €
RD Hors Agglo		2 444	977 €
Marquage 200m		2 444	977 €
Lezoux		2 012	2 170 €
RD en Agglo		1 138	1 821 €
Marquage 50m		1 138	1 821 €
RD Hors Agglo		874	349 €
Marquage 200m		874	349 €
Total général		8 107	5 595 €

LEZOUX - ORLÉAT VIA D85 - PESCHADOIRES

- Marquage au sol
- Signalisation franchissement

- Abri vélo- A créer
- Abri vélo- Existant
- Arceaux- A créer
- Arceaux- Existant
- Box collectif- A créer
- Box sécurisé- A créer
- Box sécurisé- Existant

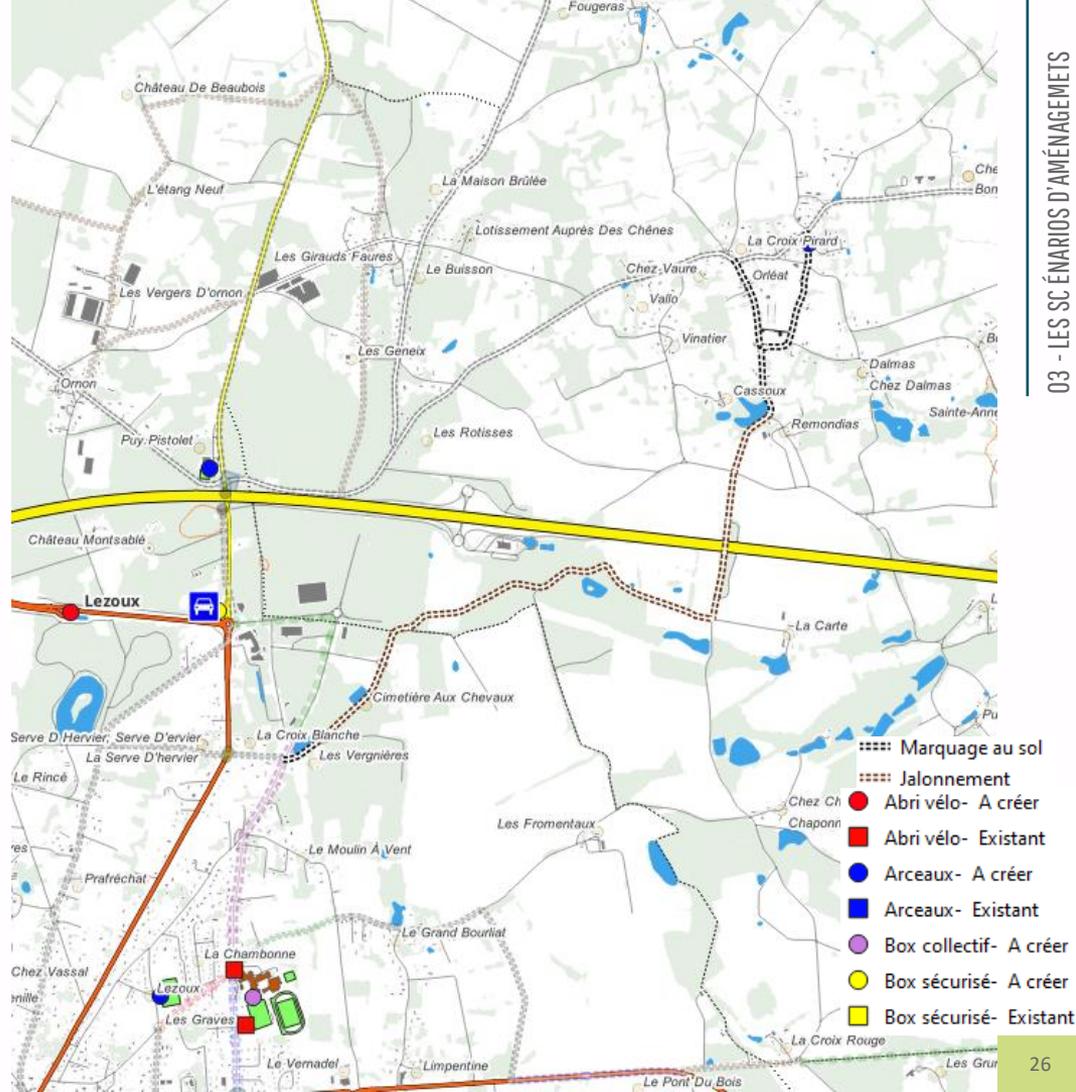


LEZOUX - ORLÉAT VIA D85 - PESCHADOIRES

Communes	Longueur	Coût
Lezoux	49	1 600 €
RD Hors Agglo	49	1 600 €
Signalisation franchissement	49	1 600 €
Orléat	8 397	9 222 €
RD en Agglo	3 896	6 232 €
Marquage 50m	3 896	6 232 €
RD Hors Agglo	4 043	1 617 €
Marquage 200m	4 043	1 617 €
Voie communale	458	1 373 €
Jalonnement	99	800 €
Marquage 50m	359	573 €
Peschadoires	2 288	1 192 €
RD en Agglo	231	370 €
Marquage 50m	231	370 €
RD Hors Agglo	2 056	822 €
Marquage 200m	2 056	822 €
Total général	10 734	12 014 €

LEZOUX - ORLÉAT VIA CHEMINS

Communes	Longueur	Coût
Lezoux	725	1 034 €
Voie communale	725	1 034 €
Jalonnement	579	800 €
Marquage 50m	146	234 €
Orléat	3 322	7 477 €
Voie communale	3 322	7 477 €
Jalonnement	2 148	5 600 €
Marquage 50m	1 174	1 877 €
Total général	4 047	8 511 €



LEZOUX - RAVEL

Deux options sont envisageables pour cette liaison :

①

Via la D20

Communes	Longueur	Coût
Lezoux	1 587	952 €
RD en Agglo	264	423 €
Marquage 50m	264	423 €
RD Hors Agglo	1 323	529 €
Marquage 200m	1 323	529 €
Ravel	3 139	2 529 €
RD en Agglo	1 059	1 696 €
Marquage 50m	1 059	1 696 €
RD Hors Agglo	2 080	833 €
Marquage 200m	2 080	833 €
Total général	4 726	3 481 €

②

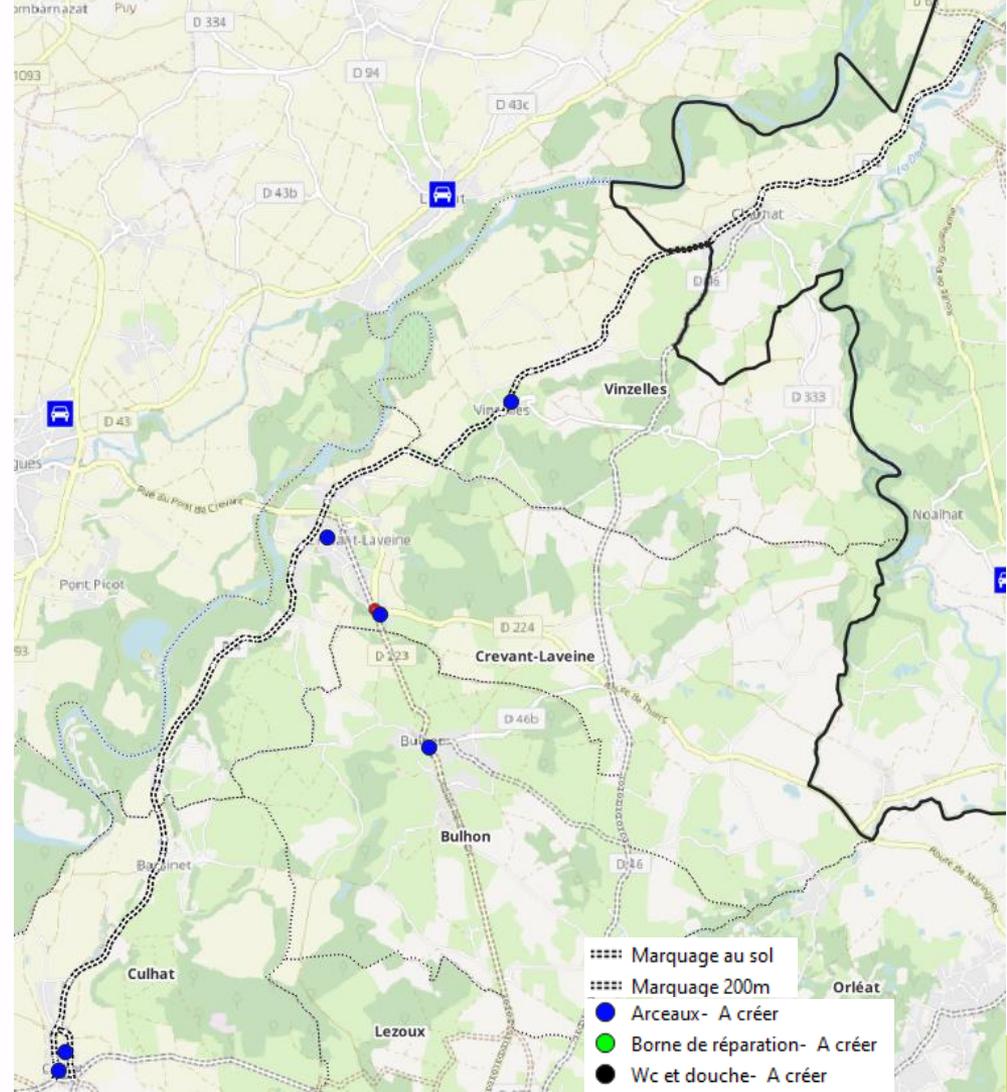
Via le jalonement des chemins

Communes	Longueur	Coût
Lezoux	2 728	5 600 €
RD Hors Agglo	72	800 €
Jalonement	72	800 €
Voie communale	2 656	4 800 €
Jalonement	2 656	4 800 €
Ravel	2 888	4 000 €
Voie communale	2 888	4 000 €
Jalonement	2 888	4 000 €
Total général	5 616	9 600 €



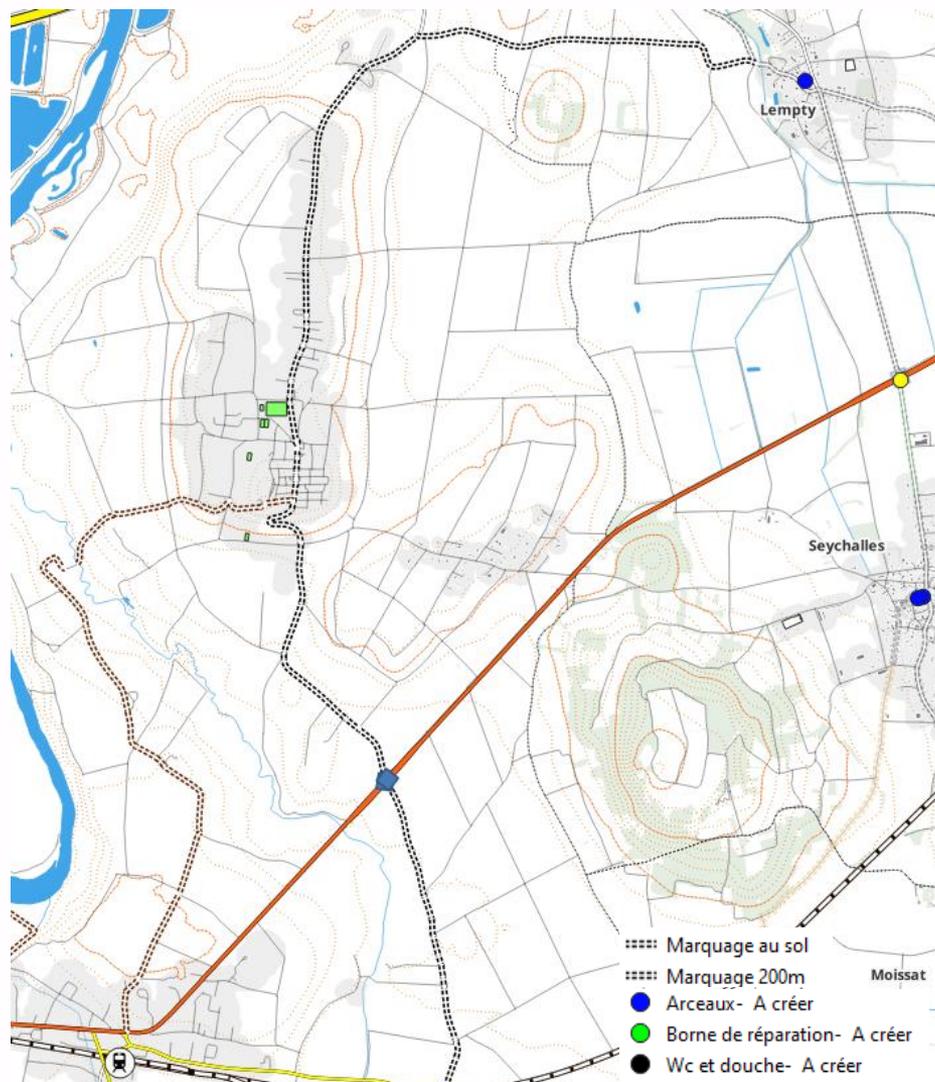
CULHAT - PUY GUILLAUME

Communes	Longueur	Coût
Charnat	431	172 €
RD Hors Agglo	431	172 €
Marquage 200m	431	172 €
Crevant-Laveine	5 435	4 289 €
RD en Agglo	1 760	2 817 €
Marquage 50m	1 760	2 817 €
RD Hors Agglo	3 675	1 472 €
Marquage 200m	3 675	1 472 €
Culhat	4 085	3 795 €
RD en Agglo	1 709	2 144 €
Marquage 200m	492	197 €
Marquage 50m	1 217	1 947 €
RD Hors Agglo	1 793	717 €
Marquage 200m	1 793	717 €
Voie communale	583	934 €
Marquage 50m	583	934 €
Vinzelles	3 611	2 393 €
RD en Agglo	791	1 266 €
Marquage 50m	791	1 266 €
RD Hors Agglo	2 819	1 127 €
Marquage 200m	2 819	1 127 €
Total général	13 563	10 649 €

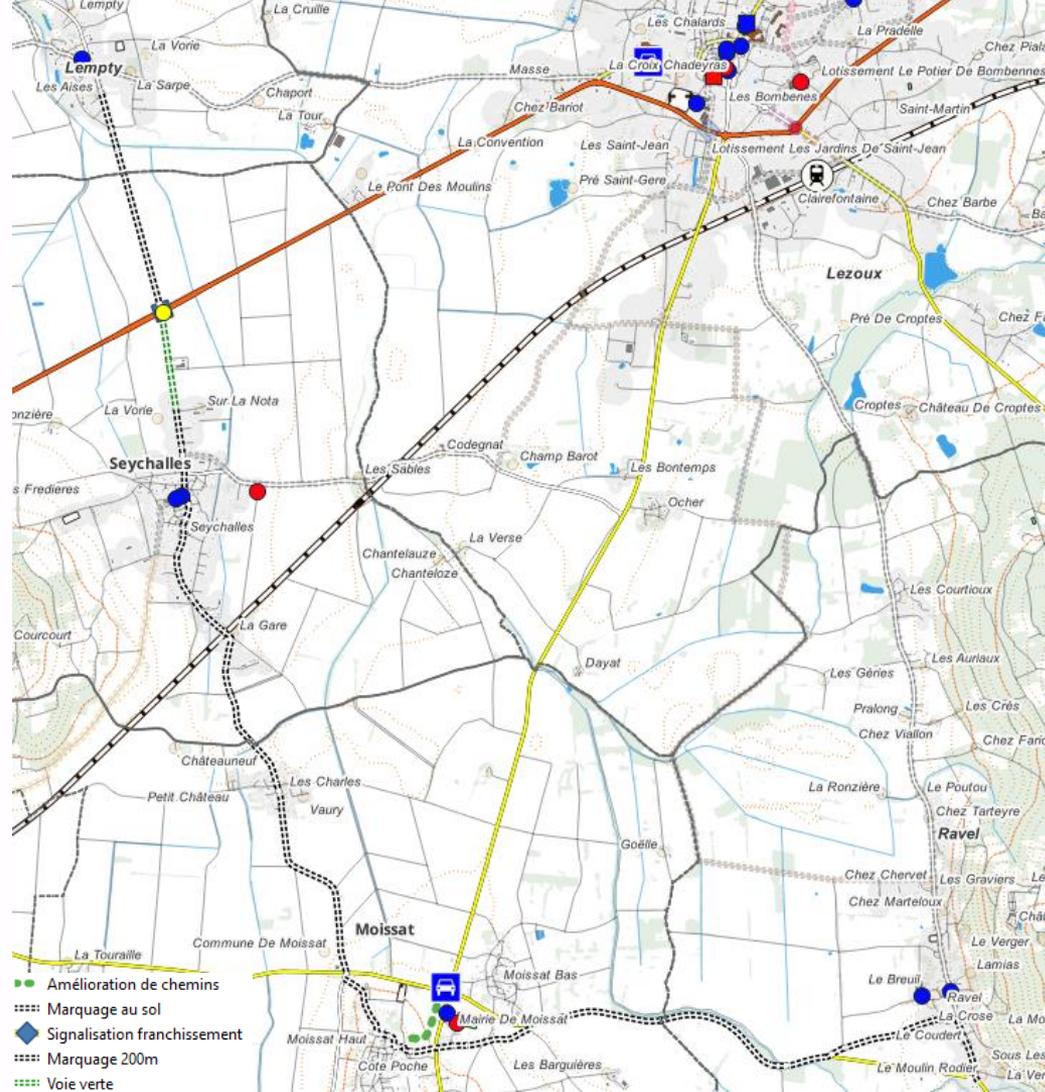


LEMPY - BEAUREGARD - VERTAIZON

Communes	Longueur	Coût
Lempty	1 733	693 €
Voie communale	1 733	693 €
Marquage 200m	1 733	693 €



LEMPY - SEYCHALLES - MOISSAT - RAVEL



- Abri vélo- A créer
- Abri vélo- Existant
- Arceaux- A créer
- Arceaux- Existant
- Box collectif- A créer
- Box sécurisé- A créer
- Box sécurisé- Existant

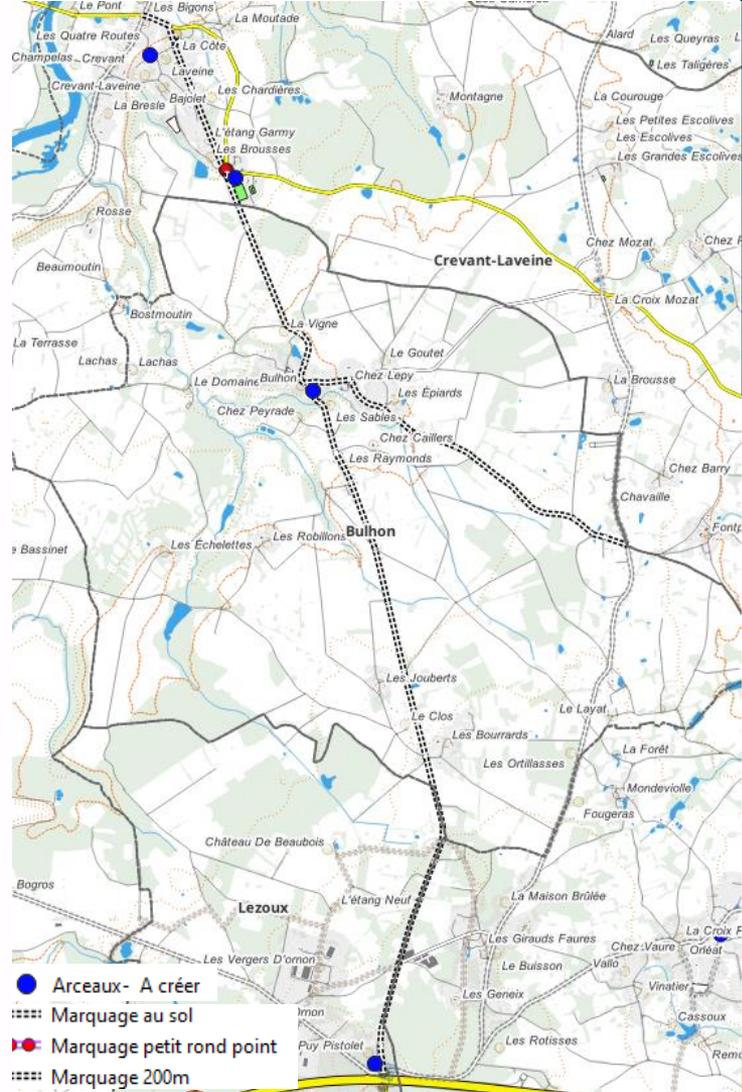
- Amélioration de chemins
- - - Marquage au sol
- ◆ Signalisation franchissement
- · - · - Marquage 200m
- - - - Voie verte

LEMPY - SEYCHALLES - MOISSAT - RAVEL

Communes	Longueur	Coût
Lempy		467
RD en Agglo		192
Marquage 50m	192	307 €
RD Hors Agglo		275
Marquage 200m	275	110 €
Moissat		4 089
RD en Agglo		135
Marquage 50m	135	217 €
RD Hors Agglo		2 068
Marquage 200m	2 068	827 €
Voie communale		1 886
Amélioration de chemins	392	627 €
Marquage 50m	1 494	2 391 €
Ravel		2 303
RD en Agglo		498
Marquage 50m	498	796 €
RD Hors Agglo		1 068
Marquage 200m	1 068	426 €
Voie communale		738
Marquage 50m	738	1 180 €
Seychalles		3 483
RD en Agglo		1 868
Marquage 50m	1 633	2 614 €
Voie verte	235	83 660 €
RD Hors Agglo		1 614
Marquage 200m	1 303	521 €
Signalisation franchissement	12	1 600 €
Voie verte	299	106 444 €
Total général	10 341	201 720 €

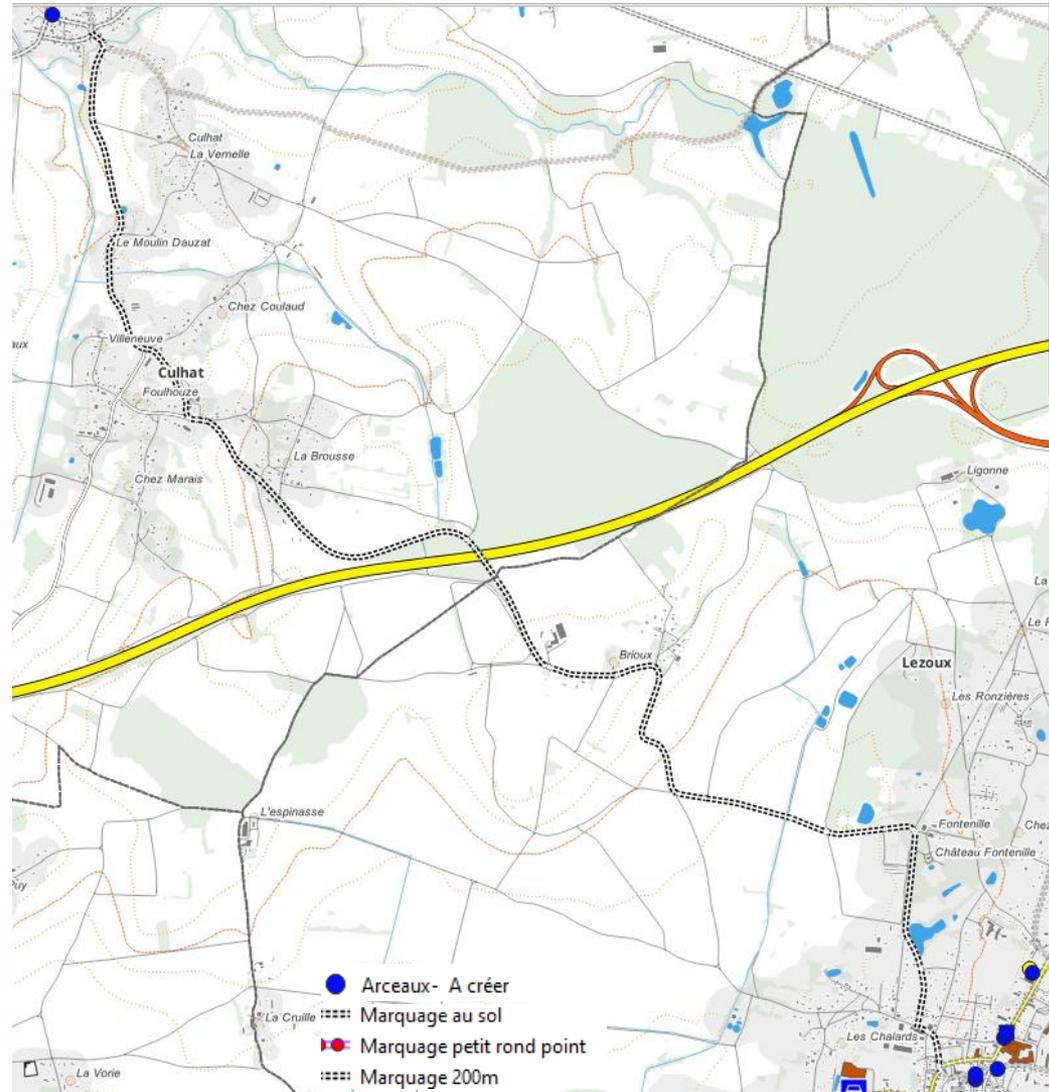
LEZOUX - BULHON - CREVANT LAVEINE

Communes	Longueur	Coût	
Bulhon	6 863	5 176 €	
RD en Agglo	1 664	2 134 €	
Marquage 200m	440	176 €	
Marquage 50m	1 224	1 958 €	
RD Hors Agglo	2 976	1 190 €	
Marquage 200m	2 976	1 190 €	
Voie communale	2 224	1 852 €	
Marquage 200m	1 422	569 €	
Marquage 50m	802	1 283 €	
Crevant-Laveine	1 644	2 833 €	
RD en Agglo	338	353 €	
Marquage 200m	157	63 €	
Marquage 50m	181	290 €	
RD Hors Agglo	226	751 €	
Marquage 200m	138	55 €	
Marquage petit rond point	88	696 €	
Voie communale	1 080	1 729 €	
Marquage 50m	1 080	1 729 €	
Lezoux	507	397 €	
RD en Agglo	161	258 €	
Marquage 50m	161	258 €	
RD Hors Agglo	346	139 €	
Marquage 200m	346	139 €	
Total général	9 014	8 406 €	



LEZOUX - CULHAT

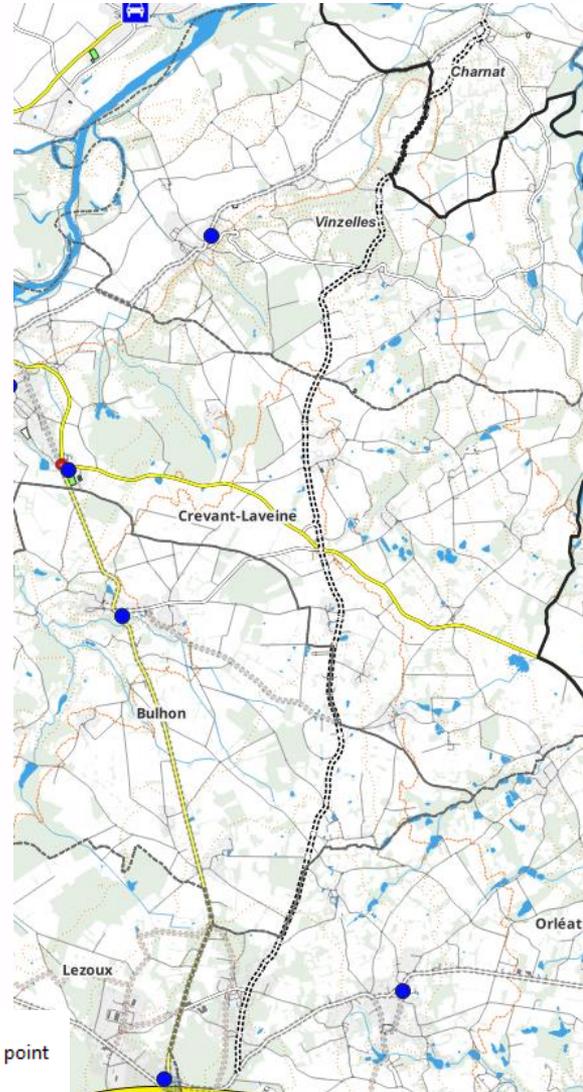
Communes	Longueur	Coût
Culhat	3 033	3 680 €
RD en Agglo	2 054	3 288 €
Marquage 50m	2 054	3 288 €
RD Hors Agglo	980	392 €
Marquage 200m	980	392 €
Lezoux	3 180	2 794 €
RD en Agglo	1 269	2 031 €
Marquage 50m	1 269	2 031 €
RD Hors Agglo	1 911	763 €
Marquage 200m	1 911	763 €
Total général	6 213	6 474 €



- Arceaux- A créer
- Marquage au sol
- Marquage petit rond point
- Marquage 200m

LEZOUX - LA CROIX MOZAT - CHARNAT

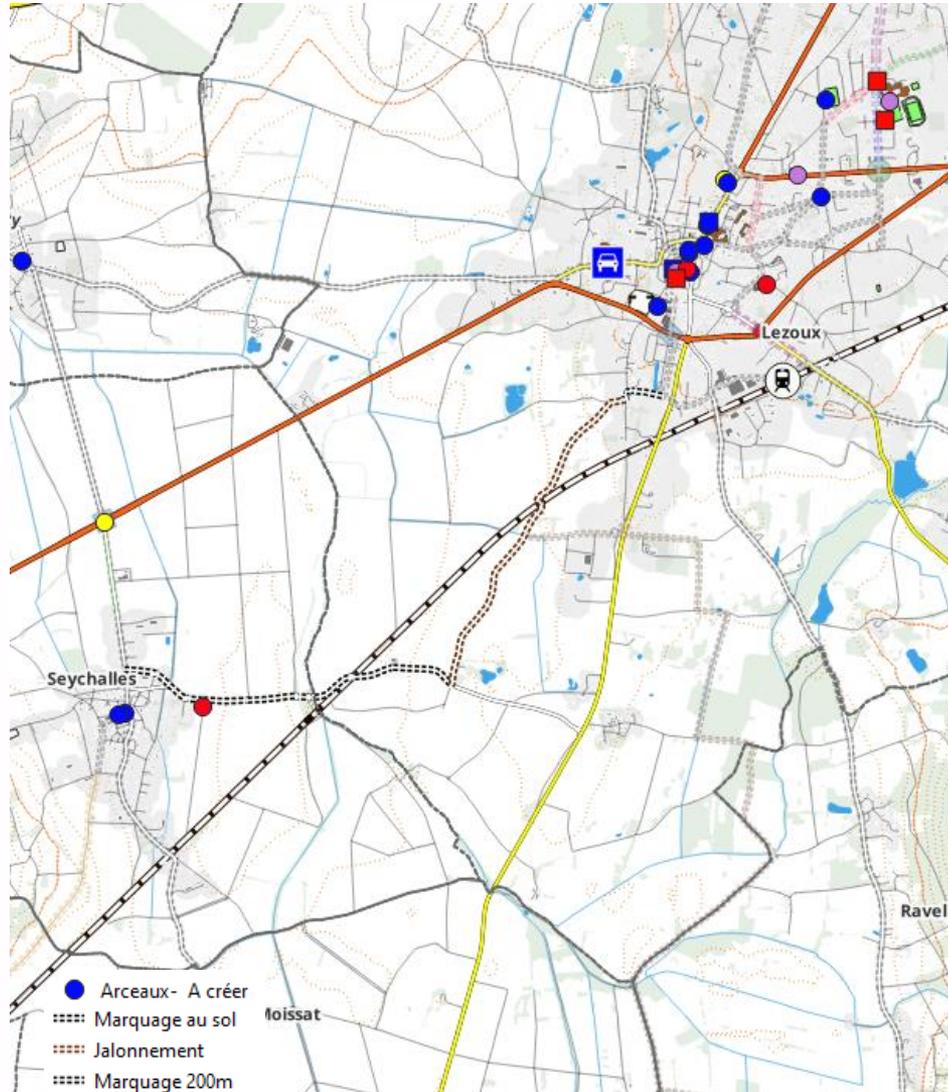
Communes	Longueur	Coût
Bulhon	2 602	1 041 €
RD Hors Agglo	2 602	1 041 €
Marquage 200m	2 602	1 041 €
Charnat	553	222 €
RD Hors Agglo	553	222 €
Marquage 200m	553	222 €
Crevant-Laveine	2 746	1 099 €
RD Hors Agglo	2 746	1 099 €
Marquage 200m	2 746	1 099 €
Orléat	1 398	1 704 €
RD en Agglo	954	1 526 €
Marquage 50m	954	1 526 €
RD Hors Agglo	444	178 €
Marquage 200m	444	178 €
Vinzelles	2 302	1 211 €
RD en Agglo	241	386 €
Marquage 50m	241	386 €
RD Hors Agglo	2 061	825 €
Marquage 200m	2 061	825 €
Total général	9 600	5 277 €



- Arceaux- A créer
- Marquage au sol
- Marquage petit rond point
- Marquage 200m

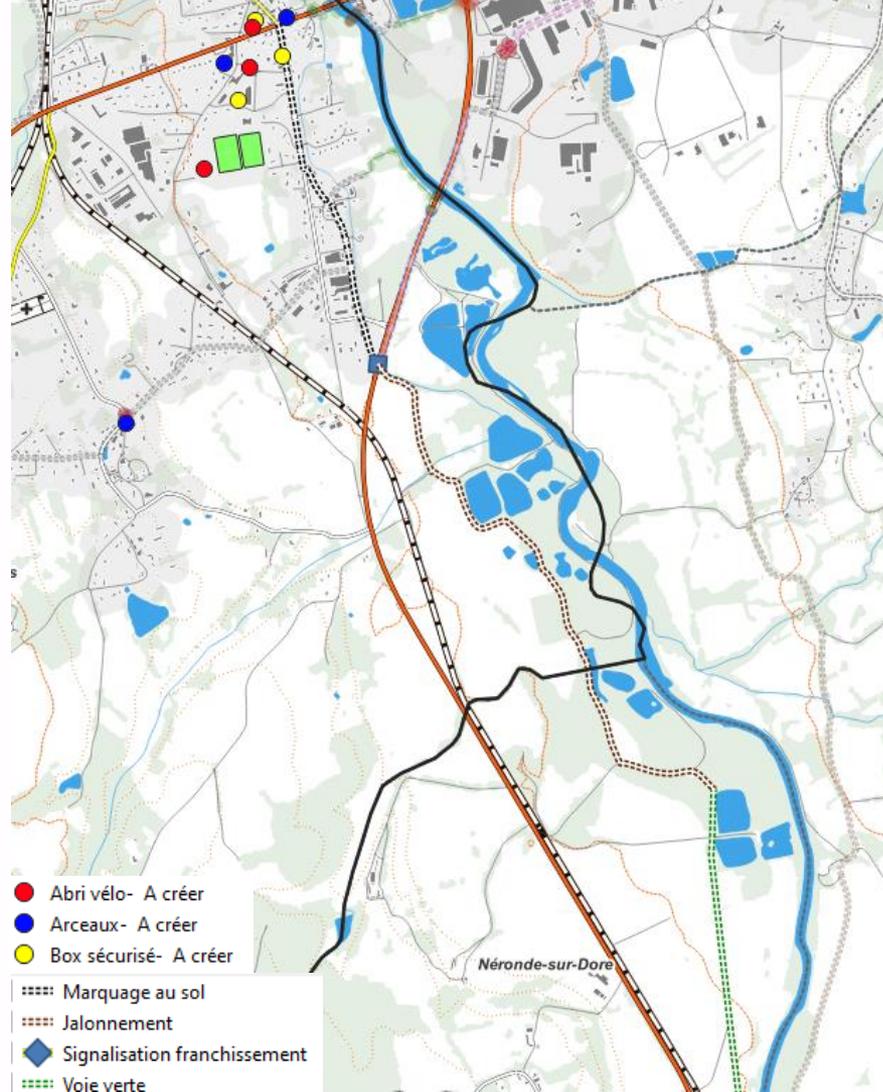
LEZOUX - SEYCHALLES

Communes	Longueur	Coût
Lezoux	3 024	1 539 €
RD Hors Agglo	832	332 €
Marquage 200m	832	332 €
Voie communale	2 192	1 207 €
Jalonnement	1 938	800 €
Marquage 50m	255	407 €
Seychalles	1 097	1 030 €
RD en Agglo	491	787 €
Marquage 50m	491	787 €
RD Hors Agglo	605	243 €
Marquage 200m	605	243 €
Total général	4 121	2 569 €



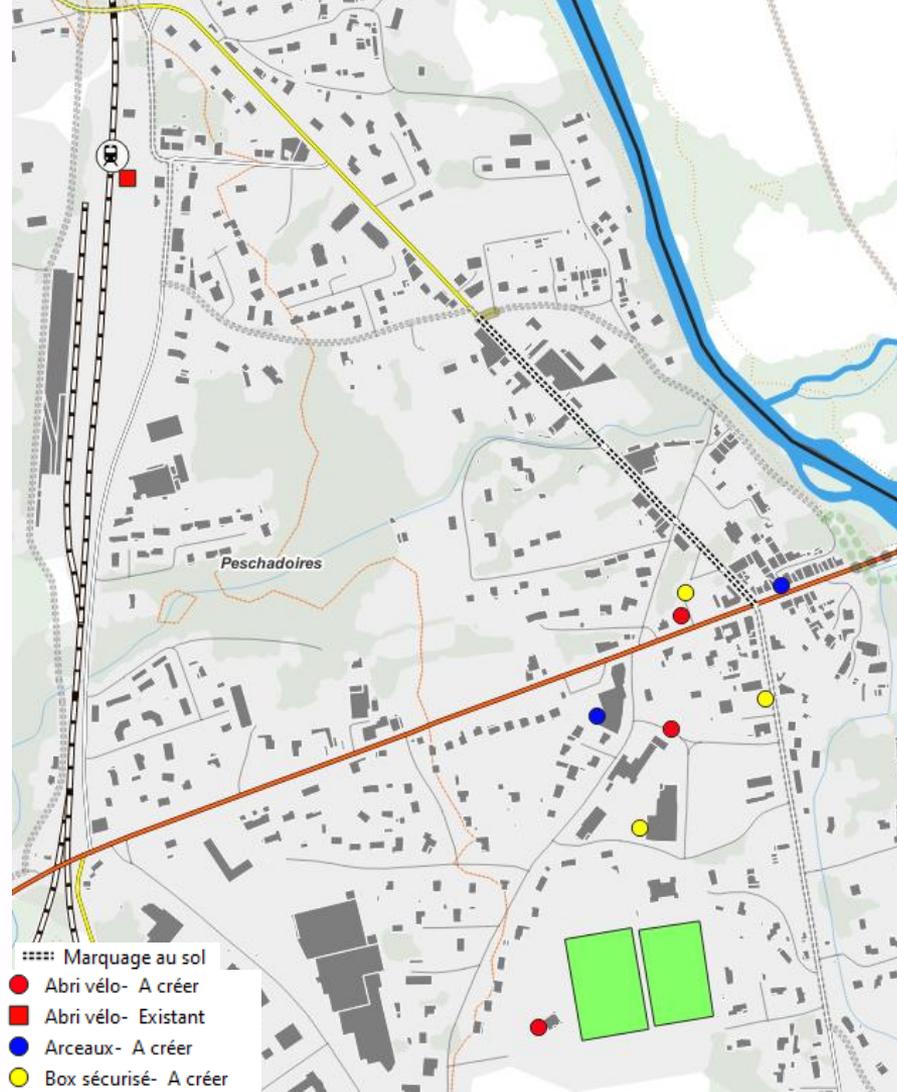
NÉRONDE - PESCHADOIRES

Communes	Longueur	Coût
Peschadoires	2 365	4 167 €
Voie communale	2 365	4 167 €
Jalonnement	1 249	800 €
Marquage 50m	1 104	1 767 €
Signalisation franchissement	12	1 600 €
Total général	2 365	4 167 €



ROUTE DE MARINGUES

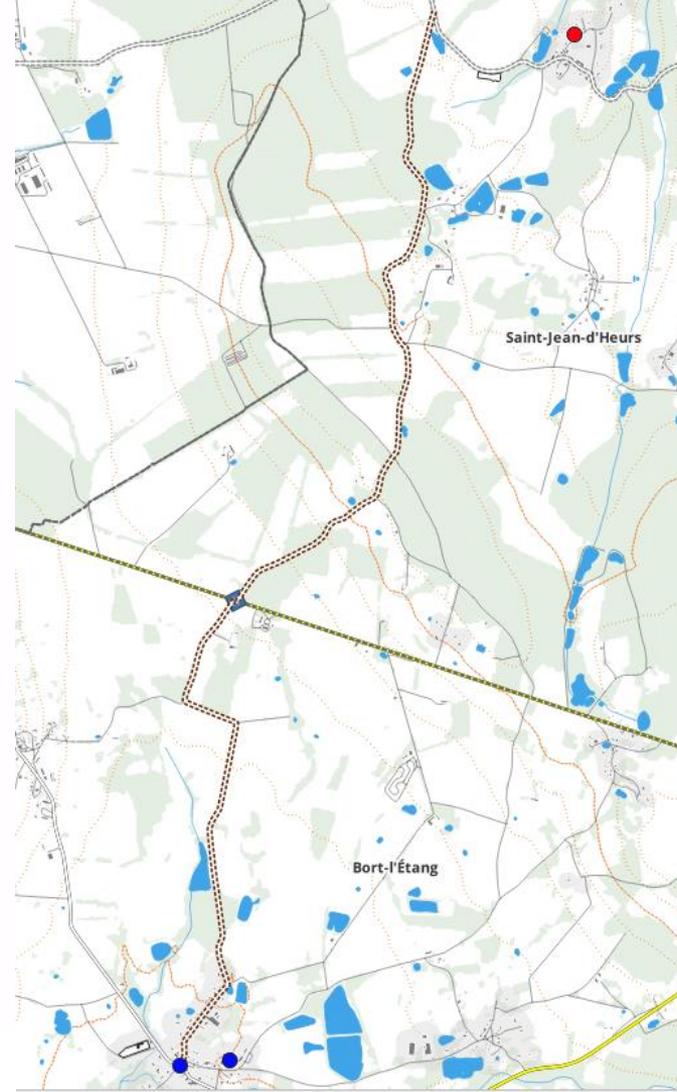
Communes	Longueur	Coût
Peschadoires	413	660 €
RD en Agglo	413	660 €
Marquage 50m	413	660 €
Total général	413	660 €



- Marquage au sol
- Abri vélo- A créer
- Abri vélo- Existant
- Arceaux- A créer
- Box sécurisé- A créer

SAINT JEAN D'HEURS - BORT L'ETANG

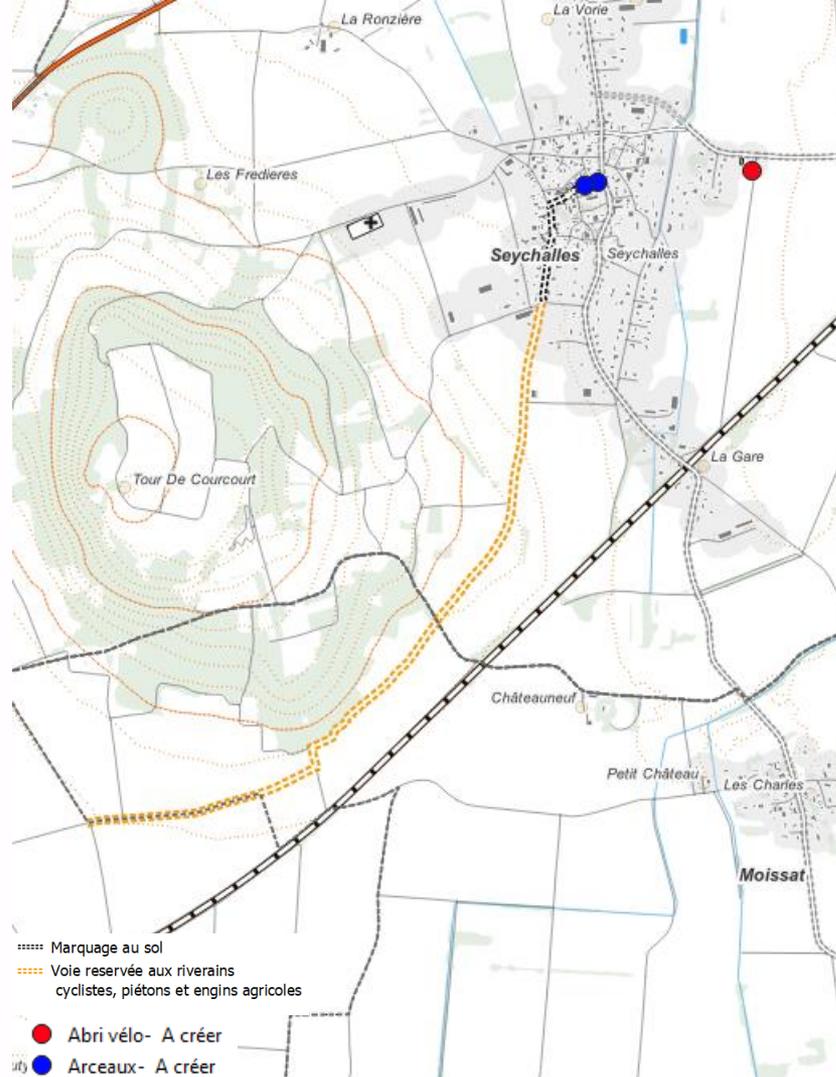
Communes	Longueur	Coût
Bort-l'Étang	2 112	2 400 €
RD Hors Agglo	15	1 600 €
Signalisation franchissement	15	1 600 €
Voie communale	2 097	800 €
Jalonnement	2 097	800 €
Saint-Jean-d'Heurs	2 751	800 €
Voie communale	2 751	800 €
Jalonnement	2 751	800 €
Total général	4 863	3 200 €



- Abri vélo- A créer
- Arceaux- A créer
- Jalonnement
- ◆ Signalisation franchissement

SEYCHALLES - VERTAIZON

Communes	Longueur	Coût
Moissat	1 216	1 600 €
Voie communale voie réservée aux riverains cyclistes piétons et engins agricoles	1 216	1 600 €
Seychalles	1 378	1 490 €
Voie communale Marquage 50m voie réservée aux riverains cyclistes piétons et engins agricoles	1 378	1 490 €
	432	690 €
	946	800 €
Total général	2 595	3 090 €





LEZOUX

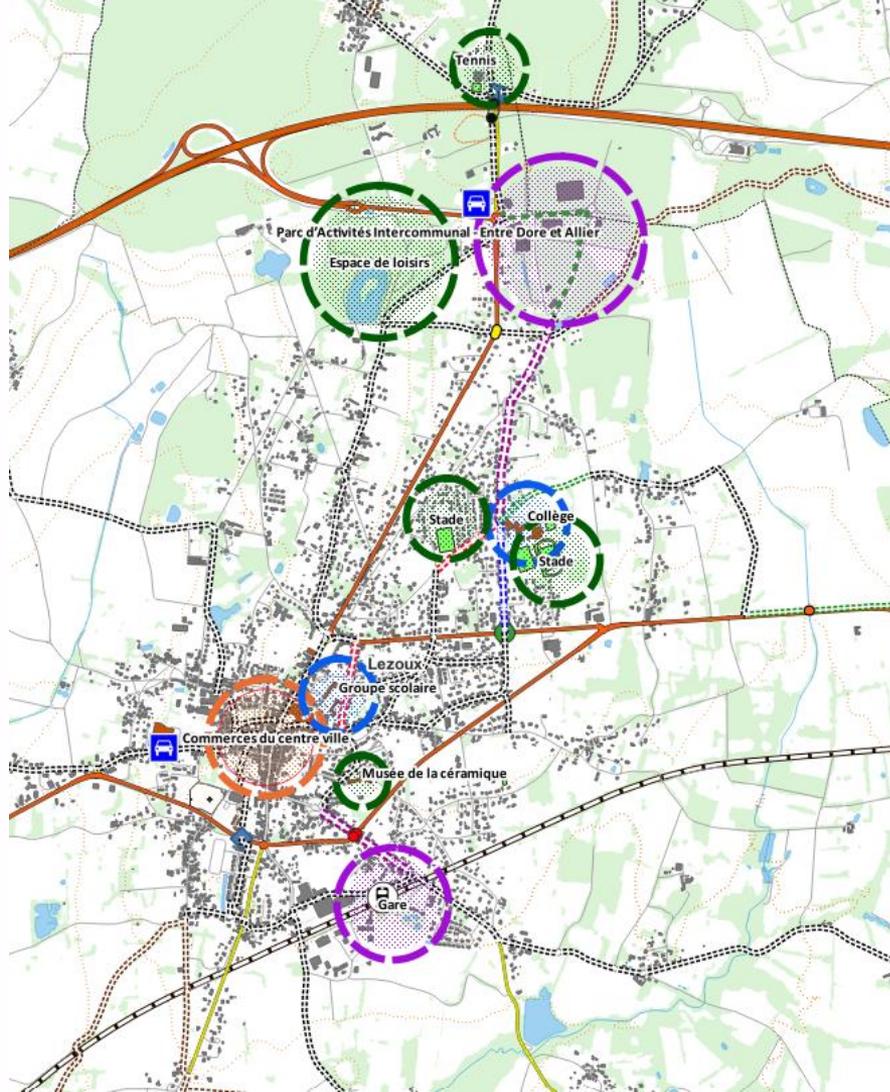
ORIENTATIONS ET STRATÉGIE DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Principes de l'élaboration de la stratégie :

Le maillage cyclable projeté à l'issue du diagnostic, propose des liaisons souhaitables et souhaités en raison du fonctionnement de la ville et de l'articulation avec les projets urbains de revitalisation, indépendamment de la complexité de réalisation.

Les actions sont hiérarchisées comme suit :

- Réaliser une jonction Gare échangeur autoroutier
- Aménager les abords du collège Onslow
- Améliorer les circulations en centre ville et notamment à proximité des écoles.
- Passage du centre ville en zone 30 et zone de rencontre pour apaiser les déplacements.



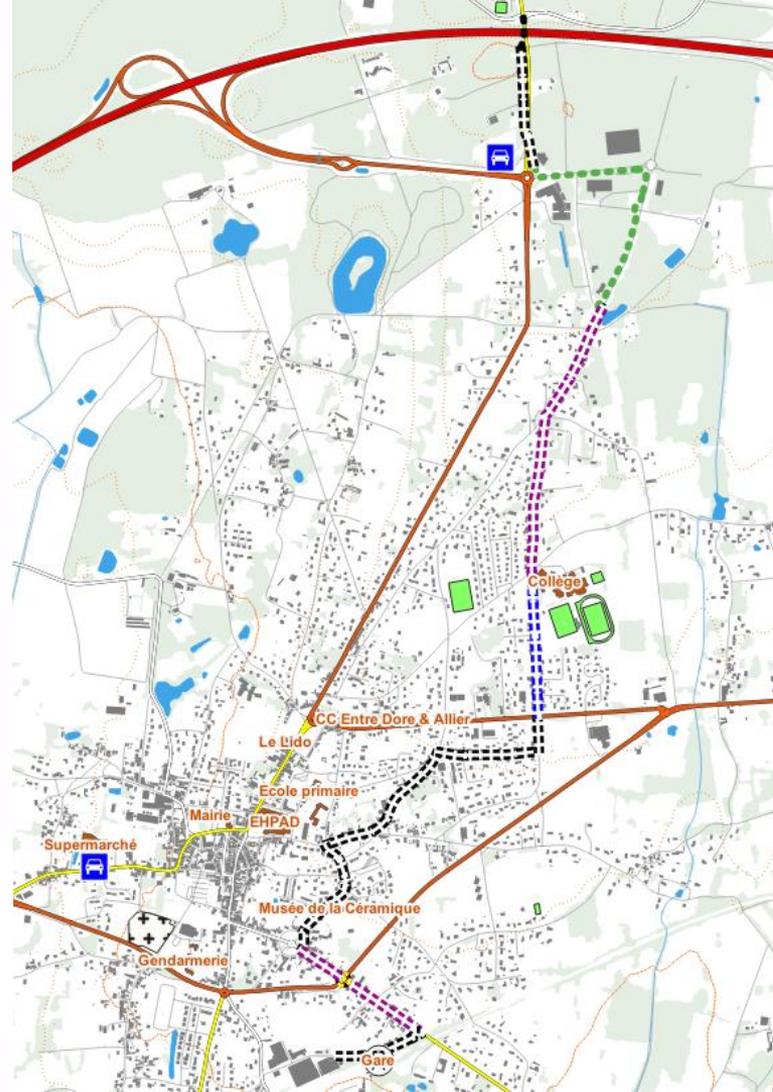
LA CONNEXION GARE - AUTOROUTE

Ce tracé permet la connexion des 2 principaux pôles multimodaux, la gare et l'entrée d'autoroute où une nouvelle aire de covoiturage va être implantée.

Ce parcours évite les principaux axes de circulation automobile où les flux sont les plus importants. Il permet également la connexion avec :

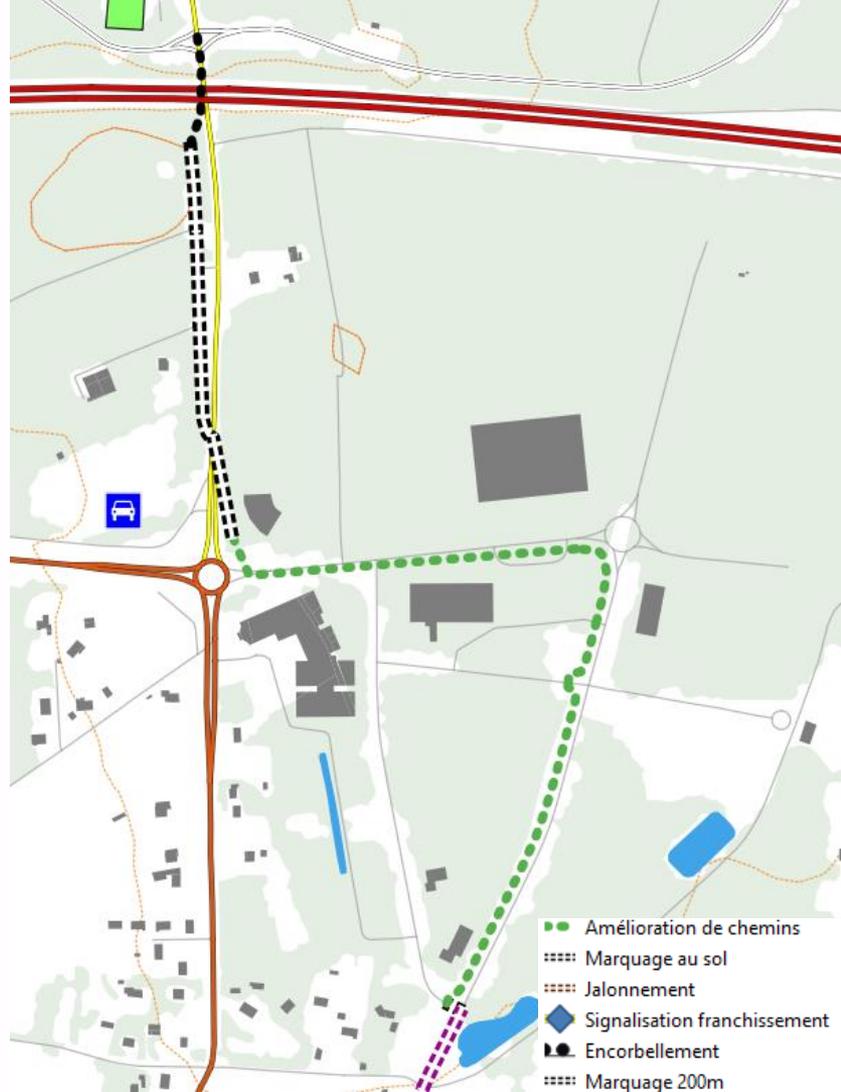
- Les terrains de tennis au nord de la ville
- Le Parc d'activité intercommunal
- Le collège
- Le musée de la céramique

- ● Entretien du chemin existant
- ■■ Chaucidou
- ●● Encorbellement
- ■■■ Piste cyclable bidirectionnelle
- ■■■ Traversée par feu tricolore
- ■■■ Marquage au sol



LA CONNEXION GARE – AUTOROUTE – secteur Nord

Le franchissement de l'autoroute doit se faire soit par un encoorbellement sur le pont existant soit par la création d'un nouvel ouvrage. A l'extrémité sud du pont, le revêtement est proposé en enrobé car le terrain présente une déclivité et un revêtement en stabilisé serait d'avantage soumis au ruissellement. Quelques arbres sont à abattre pour permettre la création du cheminement qui suit ensuite la contre allée, une pose de pictogrammes au sol est préconisé pour bien marquer la continuité du tracé. En considérant la faible fréquentation de cette voie par les véhicules, il est possible de ne positionner les pictogrammes qu'au extrémité de la voie. Dans le parc d'activités, le maillage emprunte ensuite la voie verte existante dont le revêtement pourra être amélioré. Les traversées prennent appui sur les passages piétons existant et des panneaux A21a sont préconisés pour avertir les automobilistes de la circulation cyclable



LA CONNEXION GARE – AUTOROUTE Secteur collège

- Chaucidou
- Double-sens cyclable
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Voie verte
- Marquage au sol

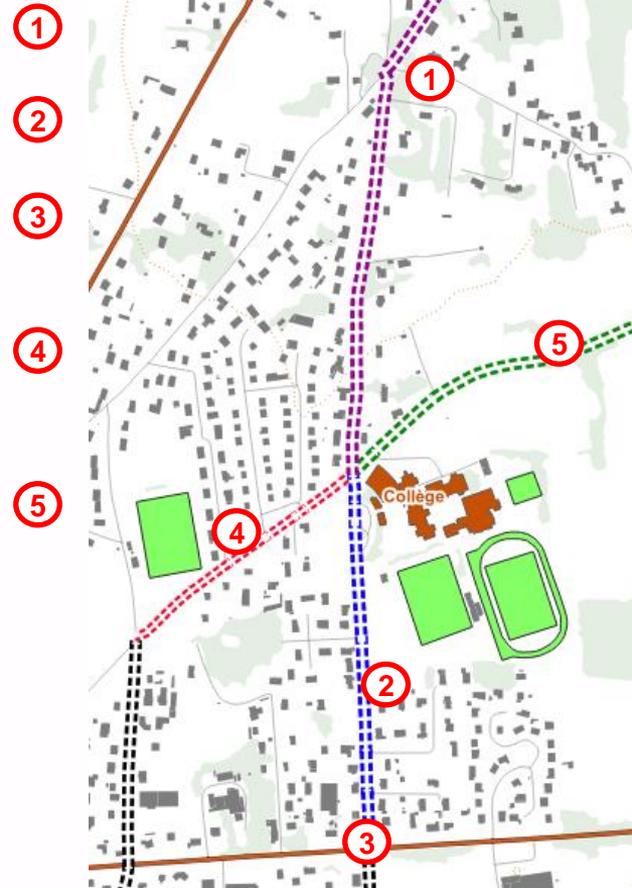
Après la voie verte existante dans le parc d'activité, une chaucidou est proposée sur la rue Félix Duchasseint et le chemin des Charretiers (jusqu'au croisement avec la rue Henri Pourrat).

Sur la suite du chemin des Charretiers (jusqu'à l'avenue de Verdun) une piste bidirectionnelle va être aménagée avec. La mise en sens unique de cette voie permet de dégager l'espace pour son insertion.

La mise en place d'un feu pour réguler la circulation au niveau de l'avenue de Verdun permettra le franchissement de cette voie en toute sécurité.

La rue Henri Pourrat va être en sens unique du collège vers le centre ville. Cette rue vient d'être refaite et est donc en parfait état. La circulation des bus (avec une largeur minimale de 3,2 m) est à maintenir. Le contre sens cyclable sera réalisé avec une bande de 1,5 mètre de large, la voie de 4,5 de large permettra aux véhicules de doubler aisément les cyclistes circulant dans le même sens.

A l'est du collège, la rue du bois Picot va être mise en sens unique en direction du grand Bourliat. Une requalification générale de cette voie permettra l'implantation d'une voie verte de 3 mètres de large sur sa partie nord. Cet axe permettra par son prolongement une liaison vers Peschadoires et Thiers.



LA CONNEXION GARE – AUTOROUTE Secteur centre ville

L'organisation du maillage évite les principaux axes de circulation pour gagner le centre par les rues :

- Boudonnet
- Théophile Gauthier
- Mercœur
- République
- Bourgauds
- Malintrat
- Pont bourlier

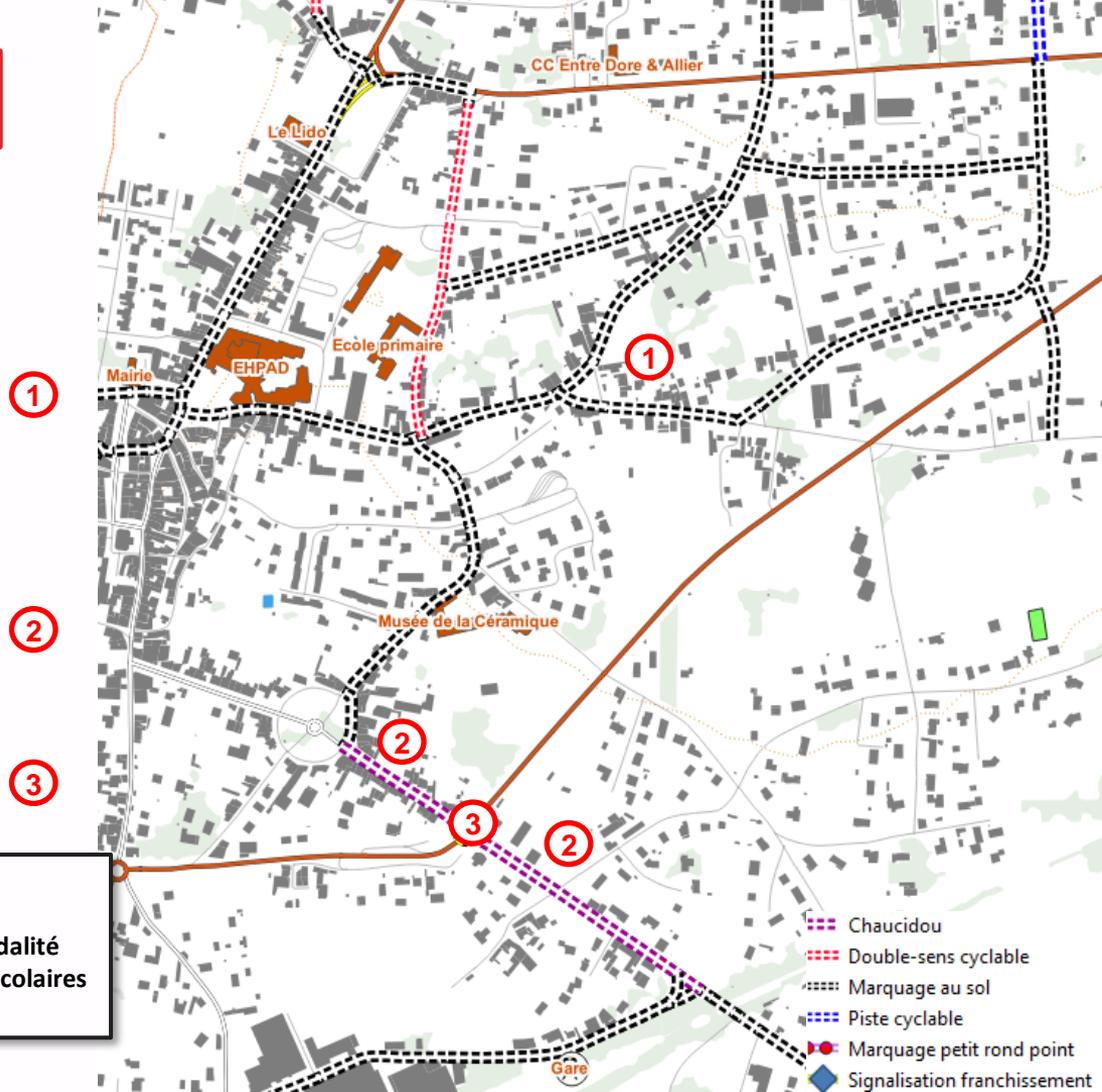
Sur ces axes, ce sont uniquement des contre sens cyclables et du jalonnement qui sont préconisés.

Une chaucidou est proposée sur l'avenue Corny pour achever la liaison vers la gare.

Le rond point de la D2089, doit être sécurisé. Les accotements des trottoirs ne permettent pas la création d'une liaison. Un renforcement du marquage au sol à l'intérieur de l'anneau est nécessaire avec l'implantation de signalisation verticale avant chaque entrée du rond point

En lien avec les Fiches du programme PVD

Opération 3.1 : Report vers les déplacements doux et l'intermodalité
Opération 3.2 : Mobilité douce aux abords des établissements scolaires



LA CONNEXION GARE – ESPACE DE LOISIRS VIA QUARTIERS OUEST

Cet itinéraire relie également les extrémités nord et sud de la ville avec un tracé en parallèle du précédent. Depuis la gare, il permet la connexion :

- La gendarmerie
- La médiathèque
- Le centre ville est ses commerces
- La salle du Lido
- L'espace de loisirs au nord de la ville

Sur la totalité des axes, les largeurs de voiries ne permettent pas l'implantation d'aménagements.

Le franchissement de la D2089 est à annoncer aux automobilistes par de la signalisation verticale.

Le passage à sens unique de la rue Gabriel Marc et de l'allée de la Valeyre permettrait la mise ne place d'un contre sens cyclable.

La circulation en centre ville ne peut pas totalement éviter la D336, le passage en zone 30 de cette portion de la ville peut favoriser les déplacements.

En lien avec les Fiches du programme PVD

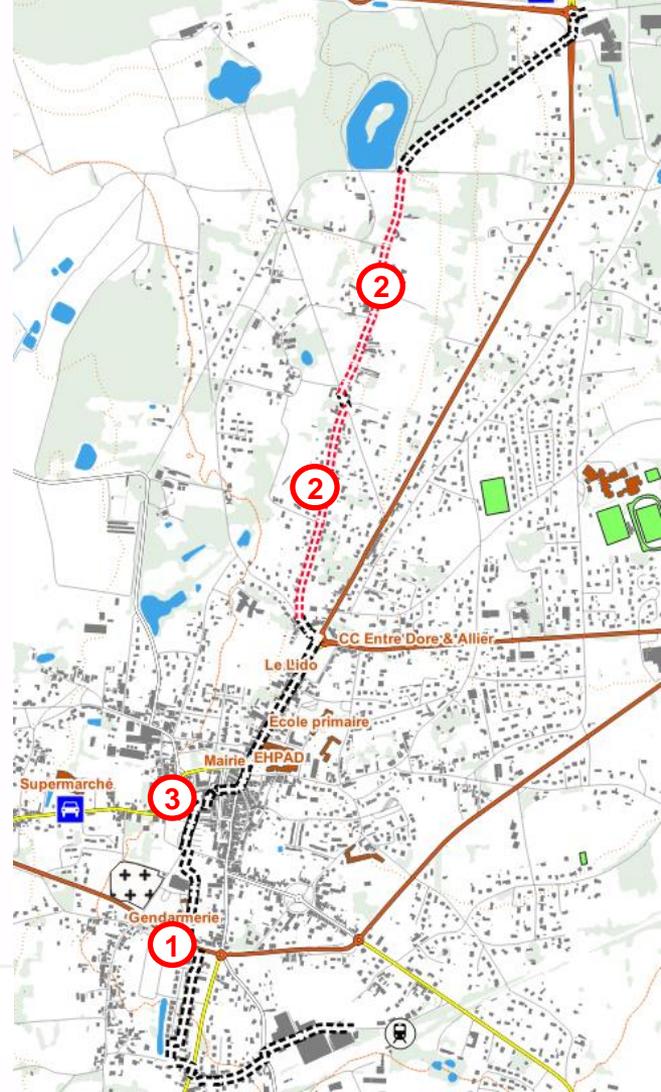
Opération 3.3 : Passage du centre-ville en zone 30/zones de rencontre

1

2

3

- Double-sens cyclable
- Traversée
- Marquage au sol



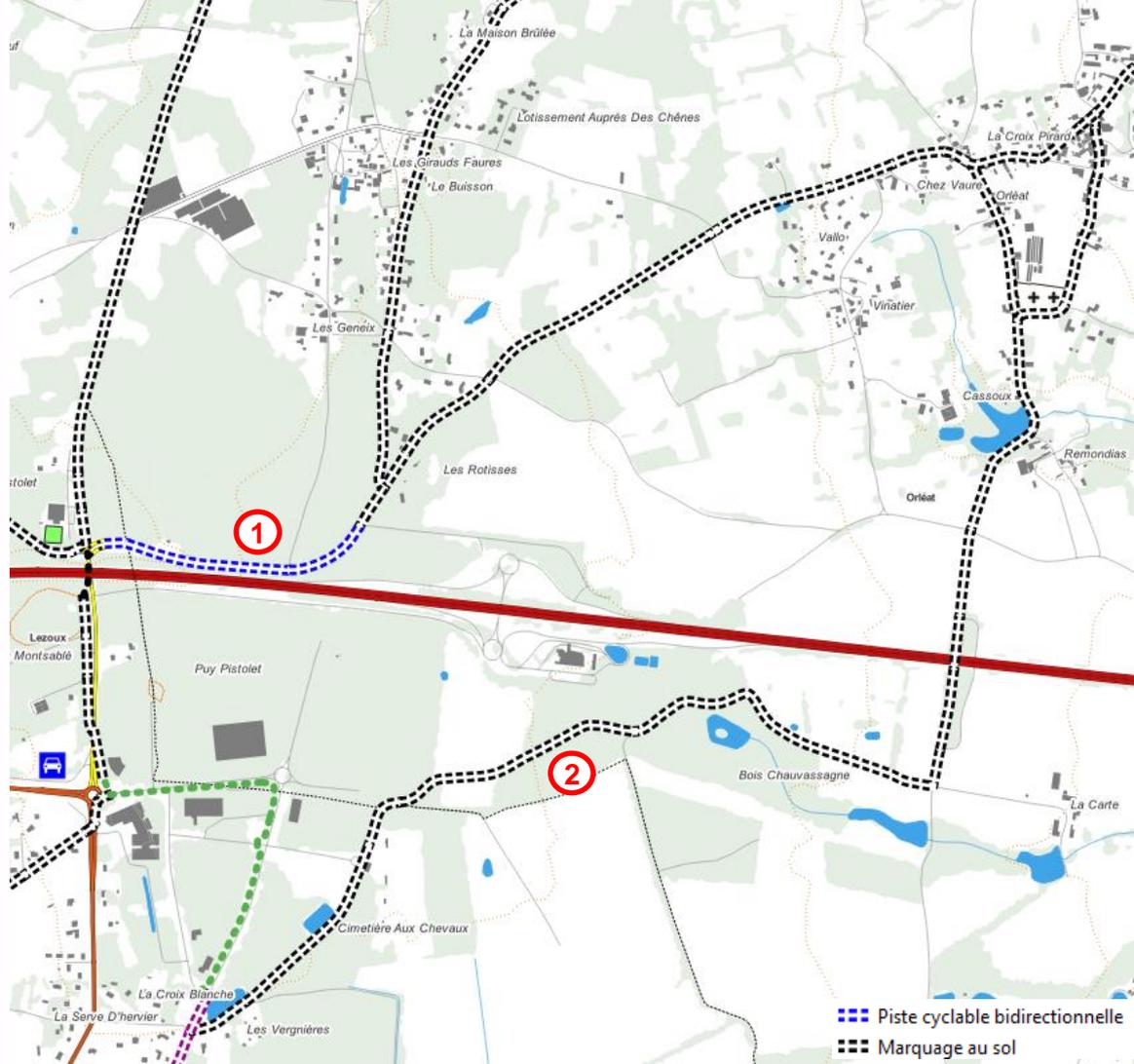
LA LIAISON VERS ORLÉAT

Deux scénarios sont possibles et complémentaires pour rejoindre Orléat.

Le premier au départ des terrains de tennis suit les RD D46 et D85.

Une première proposition peut être l'implantation d'une piste bidirectionnelle (sous réserve de disponibilité du foncier) le long de la D46 puis d'un marquage au sol. Si la piste n'était pas réalisable un marquage au sol continu serait à réaliser.

L'autre itinéraire emprunte depuis le parc d'activité une succession de chemins et de routes peu fréquentée ou du jalonnement serait suffisant pour guider les cyclistes. Le passage de l'autoroute se fait par un pont.



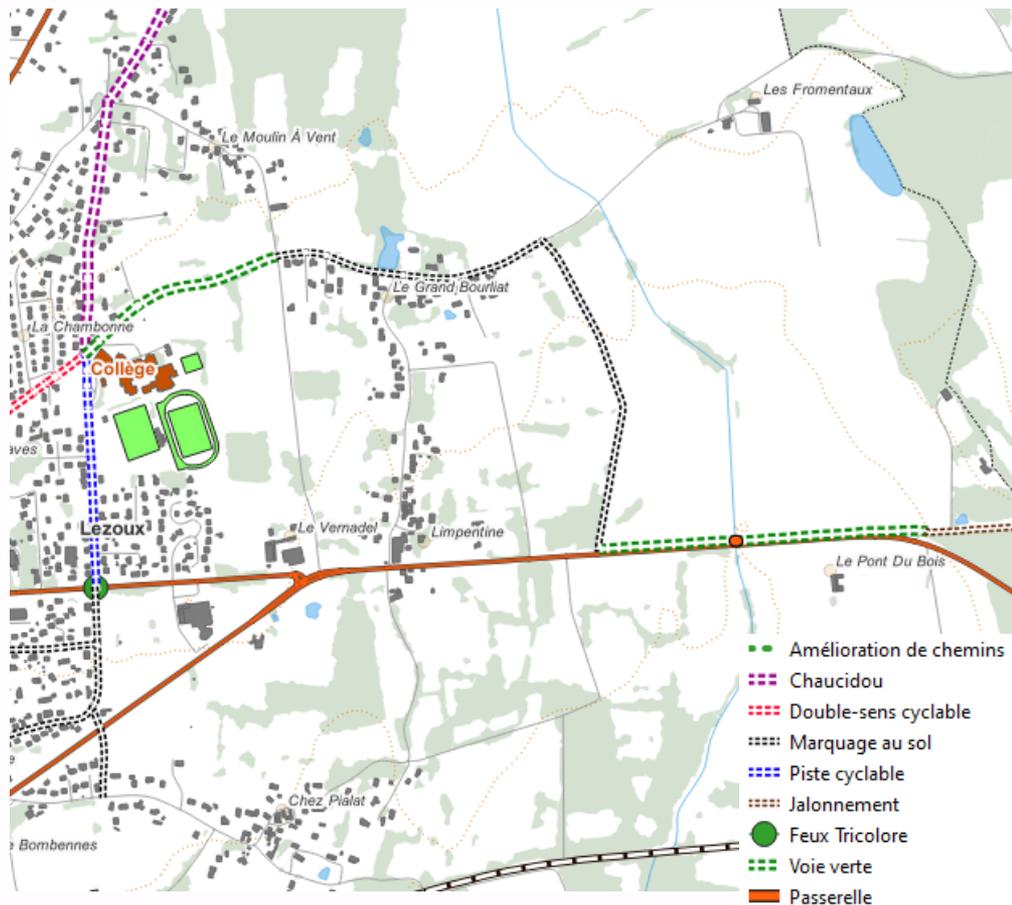
--- Piste cyclable bidirectionnelle
--- Marquage au sol

LA LIAISON VERS THIERS

La liaison emprunte au départ la voie verte qui sera créé au niveau du collège. L'objectif étant de rallier la voie romaine pour un accès direct à Peschadoires.

Le tracé doit obligatoirement emprunter la D2089, compte tenu de la vitesse et d trafic, il faut obligatoirement procéder de l'acquisition foncière pour y implanter une voie verte sur une longueur de 700m.

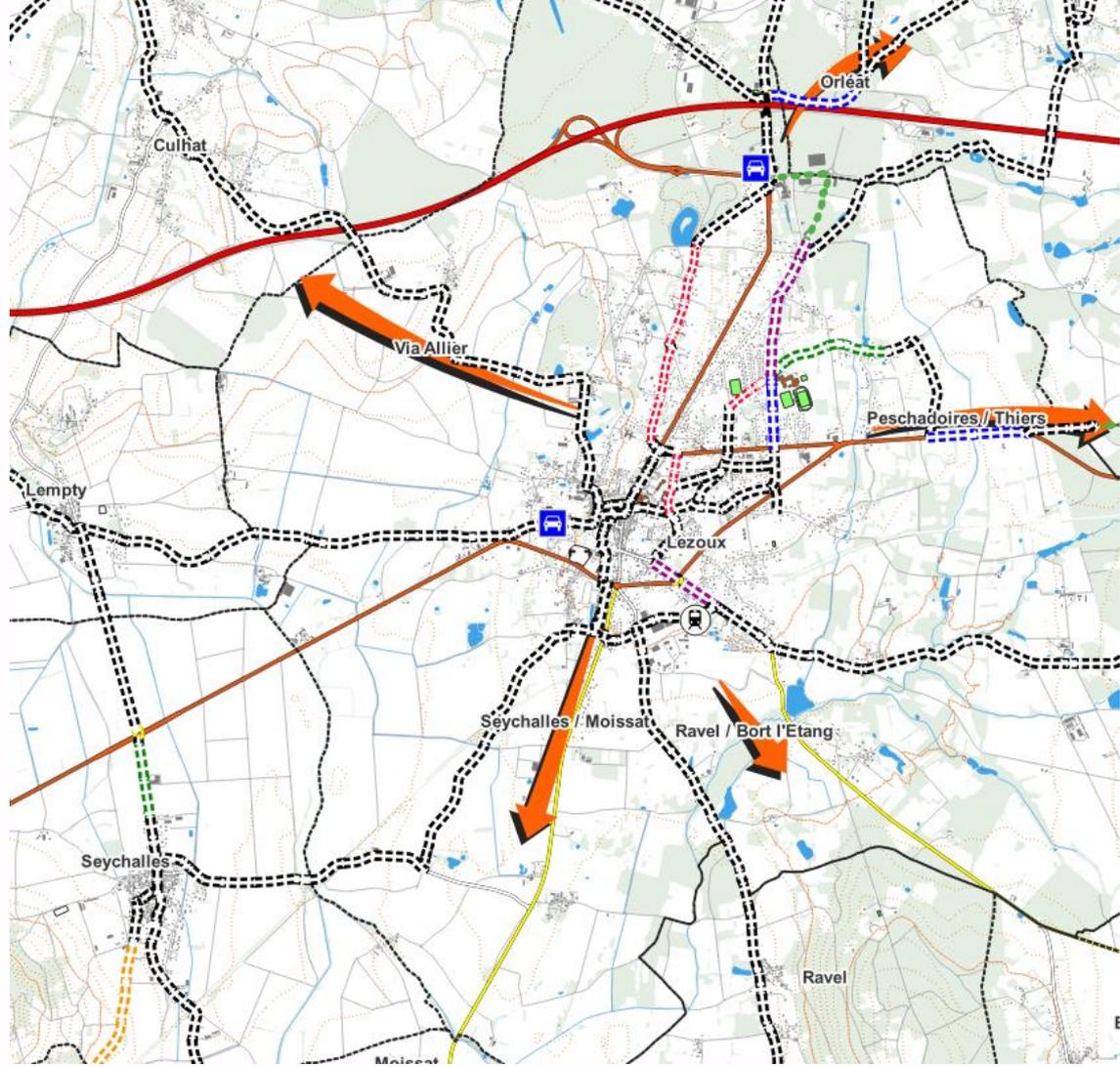
Le reste de l'itinéraire alterne entre marquage et au sol et restriction d'accès aux cyclistes et engins agricoles.



LA LIAISON VERS LES AUTRES COMMUNES

Toutes les autres communes limitrophes peuvent être connectées. Tous les tracés proposés empruntent des RD à faible trafic ou des chemins.

Les propositions d'aménagements se limitent donc à du jalonnement pour les chemins et du marquage au sol sur les portions de RD.



Aménagement	Coût de l'aménagement	Longueur
Lezoux - Bulhon - Crevant Laveine	3 358 €	1 679
Lezoux - Culhat	6 350 €	3 175
Lezoux - Lempty - Joze	4 794 €	2 397
Lezoux - Orléat via chemins	1 450 €	725
Lezoux - Orléat via D85 - Iloa - Peschadoires	28 570 €	50
Lezoux - Peschadoires via Saint Jean d'Heurs	7 488 €	3 744
Lezoux - Peschadoires via Voie Romaine	287 230 €	1 091
Lezoux - Ravel	3 776 €	1 888
Lezoux - Seychalles	6 074 €	3 037
Limpentine - Centre Lezoux	199 278 €	4 905
Ornon - Culhat - Joze	3 924 €	1 962
Traversée de Lezoux - Autoroute - Gare	564 186 €	4 634
Traversée de Lezoux - Gare - Etang de l'île	176 772 €	4 676
Total général	1 293 250 €	33 963

SYNTHESE FINANCIERE

Itinéraires	Longueur	Coût	Priorité
Culhat - Puy Guillaume	13 563	10 649 €	3
Joze Culhat connexion Bulhon	7 709	5 600 €	1
Lempty - Beauregard - Vertaizon	14 856	36 669 €	1
Lempty - Seychalles - Moissat - Ravel	10 341	262 245 €	3
Leo Lagrange - Gare de pont de Dore	1 178	52 309 €	2
Lezoux - Bulhon - Crevant Laveine	9 014	8 406 €	3
Lezoux - Culhat	6 213	6 474 €	1
Lezoux - La Croix Mozat - Charnat	9 600	5 277 €	3
Lezoux - Lempty - Joze	8 107	5 595 €	1
Lezoux - Orléat via chemins	4 047	8 511 €	1
Lezoux - Orléat via D85 - Iloa - Peschadoires	10 734	12 014 €	3
Lezoux - Peschadoires via Saint Jean d'Heurs	13 455	22 113 €	1
Lezoux - Peschadoires via Voie Romaine	5 829	386 302 €	2
Lezoux - Ravel	4 726	3 481 €	3
Lezoux - Ravel par chemins	5 616	9 600 €	3
Lezoux - Seychalles	4 121	2 569 €	3
Limpentine - Centre Lezoux	4 909	229 330 €	3
Néronde - Peschadoires	2 365	4 167 €	2
Ornon - Culhat - Joze	11 826	10 817 €	1
Route de Maringues	413	660 €	2
Saint Jean d'Heurs - Bort l'Etang	4 863	3 200 €	3
Seychalles - Vertaizon	2 595	3 090 €	2
Traversée de Lezoux - Autoroute - Gare	4 721	581 007 €	1
Traversée de Lezoux - Gare - Etang de l'Ile	5 044	19 619 €	1
Total général	165 846	1 689 704 €	

Exemples de priorités

Priorité	Investissements	Longueur en m
1	696 405 €	75 978
2	446 528 €	12 380
3	546 771 €	77 488
Total général	1 689 704 €	165 846



03

STATIONNEMENT

LES STATIONNEMENTS DE COURTE DURÉE

ARCEAUX



Commerces, centre, stades, plages
Peu coûteux et peu encombrants.
Le vélo est stable et sécurisé (3 points d'accroche possible).

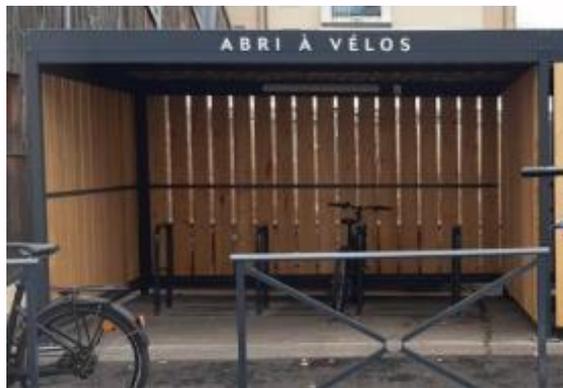
PINCE ROUES OU RACK



Un système à éviter

LES STATIONNEMENTS DE MOYENNE OU LONGUE DURÉE

ABRI VELO



Protège le vélo des intempéries et des regards

BOX INDIVIDUEL



Aire de covoiturage, gare, piscine, cinéma

BOX COLLECTIF



Stationnement longue durée. Peut être installé dans des centres villes pour palier au manque de place dans les appartements.

Aménagement sécurisé par contrôle d'accès. Raccord au réseau électrique et télécom nécessaire. Système de gestion par badge à mettre en place.

LES ÉQUIPEMENTS

BORNE DE RECHAGE VAE



STATION DE REPARATION



STATION DE GONFLAGE



STATIONNEMENT & ÉQUIPEMENTS : DÉTAIL ET COÛTS

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

- Établissements scolaires
- Gares
- Commerces de proximité
- Équipements sportifs
- Équipements culturels
- Équipements administratifs
- Établissements de santé

Communes	nbre de places	Coût
Bort-l'Étang	8	960 €
Arceaux	8	960 €
Bulhon	2	240 €
Arceaux	2	240 €
Crevant-Laveine	8	960 €
Arceaux	8	960 €
Culhat	8	960 €
Arceaux	8	960 €
Joze	6	2 480 €
Arceaux	4	480 €
Borne de réparation	1	2 000 €
Wc et douche	1	
Lempty	2	240 €
Arceaux	2	240 €
Lezoux	100	75 340 €
Abri vélo	15	10 500 €
Arceaux	32	3 840 €
Box collectif	45	45 000 €
Box sécurisé	8	16 000 €

Communes	nbre de places	Coût
Moissat	11	4 220 €
Abri vélo	5	3 500 €
Arceaux	6	720 €
Orléat	4	480 €
Arceaux	4	480 €
Peschadoires	32	18 180 €
Abri vélo	15	10 500 €
Arceaux	14	1 680 €
Box sécurisé	3	6 000 €
Ravel	8	960 €
Arceaux	8	960 €
Saint-Jean-d'Heurs	10	7 000 €
Abri vélo	10	7 000 €
Seychalles	11	7 980 €
Abri vélo	5	3 500 €
Arceaux	4	480 €
Box sécurisé	2	4 000 €
Vinzelles	2	240 €
Arceaux	2	240 €
Total général	212	120 240 €

COÛT DES STATIONNEMENTS VÉLO

- Arceau : 120 € / place
- Abri vélo : 3500 € / 5 places
- Box vélo : 1000 € / place
- Station de gonflage : 2000 € / Station
- Bornes de recharge : 2000 € / Borne
- Borne de réparation : 2000 € / Borne

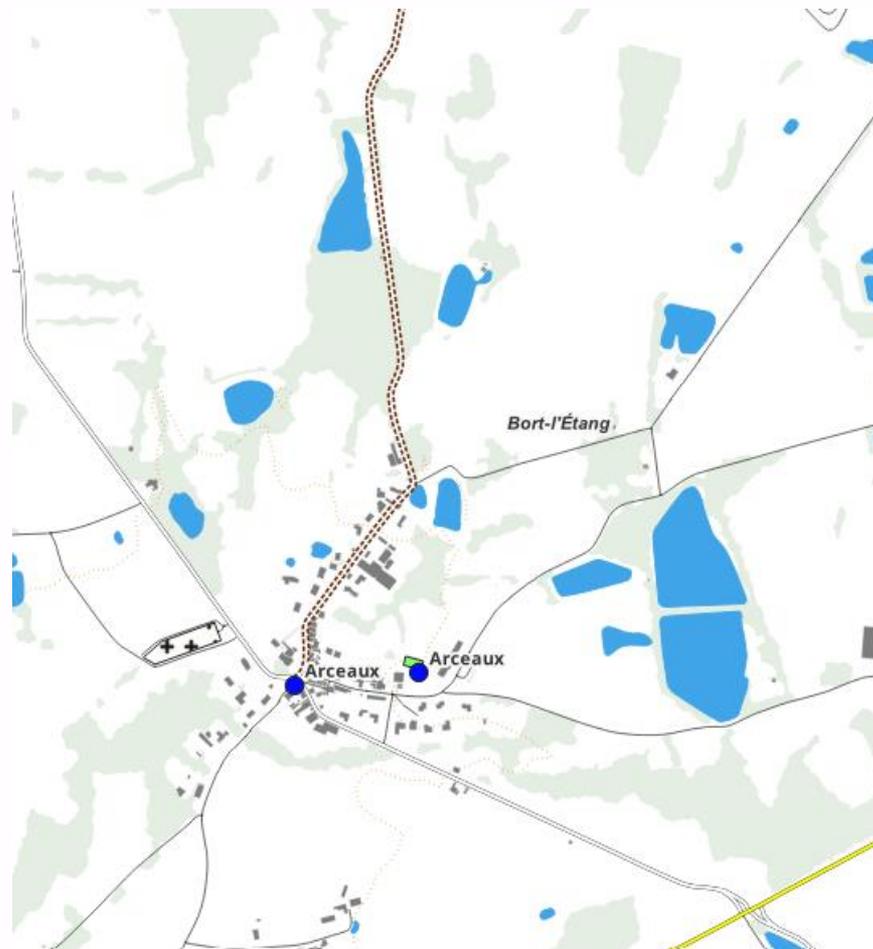
COÛT GLOBAL : 120 240 € HT

Le scénario idéal pour un stationnement vélo de qualité sur le territoire serait de **remplacer les râteliers et pinces-roues existants par des arceaux vélo** qui sont beaucoup plus adaptés et sécurisés pour les cyclistes. Cette estimation est encore provisoire et doit être affinée.

STATIONNEMENT & ÉQUIPEMENTS : BORT L'ETANG

- Abri vélo- A créer
- Abri vélo- Existant
- Arceaux- A créer
- Arceaux- Existant
- Borne de gonflage- A créer
- Borne de recharge- A créer
- Borne de réparation- A créer
- Box collectif- A créer
- Box sécurisé- A créer
- Box sécurisé- Existant
- Rac- Existant
- Wc et douche- A créer

⋯⋯⋯ Jalonement



itoire
des
ur les

STATIONNEMENT & ÉQUIPEMENTS : BULHON

- Abri vélo- A créer
- Abri vélo- Existant
- Arceaux- A créer
- Arceaux- Existant
- Borne de gonflage- A créer
- Borne de recharge- A créer
- Borne de réparation- A créer
- Box collectif- A créer
- Box sécurisé- A créer
- Box sécurisé- Existant
- Rac- Existant
- Wc et douche- A créer

::::: Marquage au sol

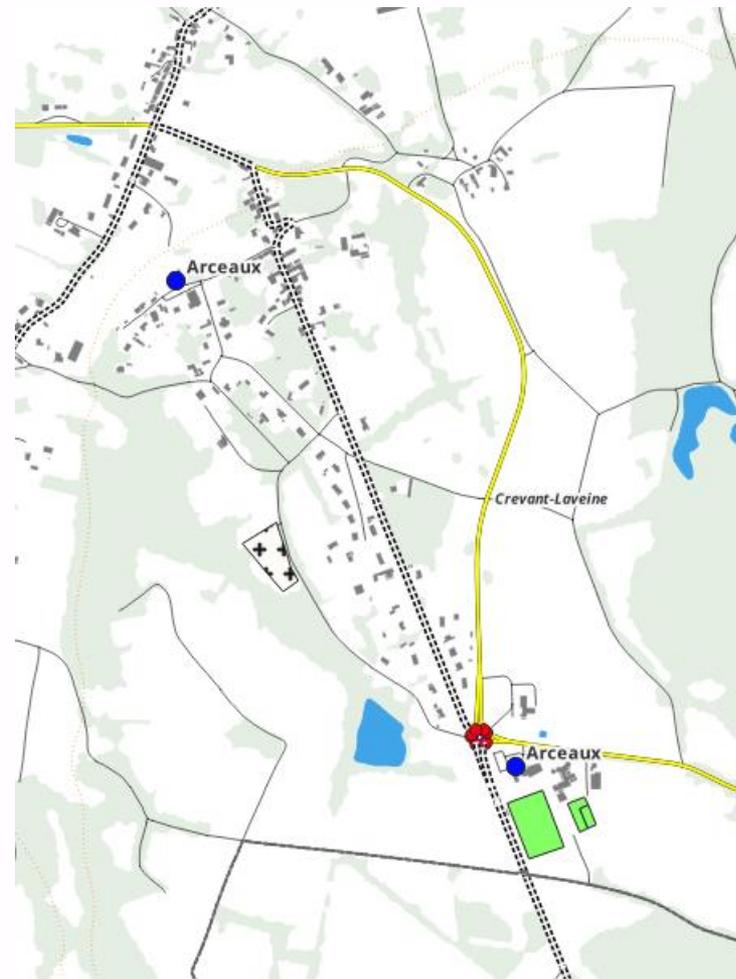


emitoire
par des
pour les
ée.

STATIONNEMENT & ÉQUIPEMENTS : CREVANT LAVEINE

- Abri vélo- A créer
- Abri vélo- Existant
- Arceaux- A créer
- Arceaux- Existant
- Borne de gonflage- A créer
- Borne de recharge- A créer
- Borne de réparation- A créer
- Box collectif- A créer
- Box sécurisé- A créer
- Box sécurisé- Existant
- Rac- Existant
- Wc et douche- A créer

::::: Marquage au sol

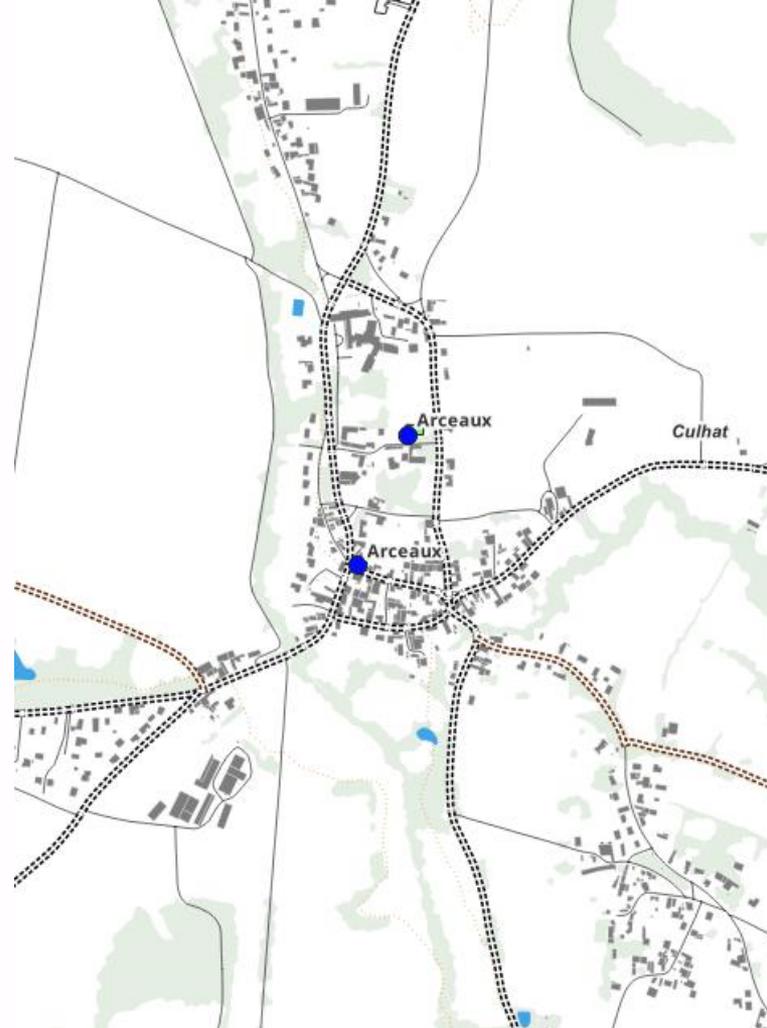


territoire
par des
pour les
ée.

STATIONNEMENT & ÉQUIPEMENTS : CULHAT

- Abri vélo- A créer
- Abri vélo- Existant
- Arceaux- A créer
- Arceaux- Existant
- Borne de gonflage- A créer
- Borne de recharge- A créer
- Borne de réparation- A créer
- Box collectif- A créer
- Box sécurisé- A créer
- Box sécurisé- Existant
- Rac- Existant
- Wc et douche- A créer

- ⋯⋯⋯ Jalonement
- ⋯⋯⋯ Marquage au sol

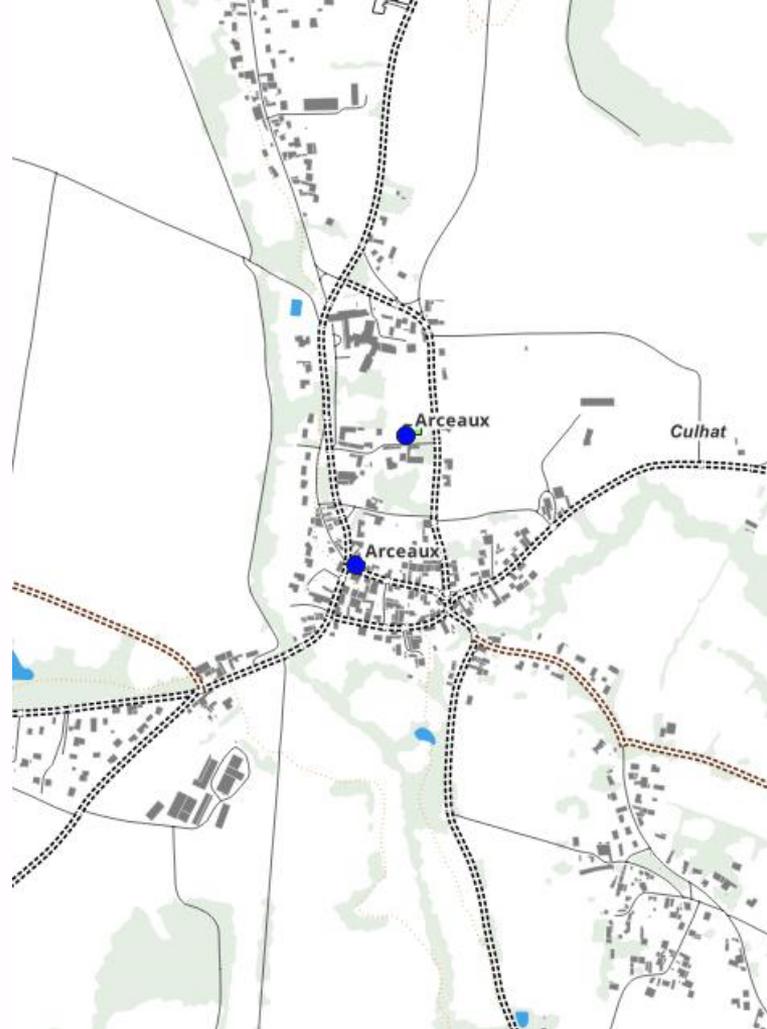


sur le territoire
istants par des
urisés pour les
tre affinée.

STATIONNEMENT & ÉQUIPEMENTS : JOZE

- Abri vélo- A créer
- Abri vélo- Existant
- Arceaux- A créer
- Arceaux- Existant
- Borne de gonflage- A créer
- Borne de recharge- A créer
- Borne de réparation- A créer
- Box collectif- A créer
- Box sécurisé- A créer
- Box sécurisé- Existant
- Rac- Existant
- Wc et douche- A créer

- ⋯⋯⋯ Jalonement
- ⋯⋯⋯ Marquage au sol

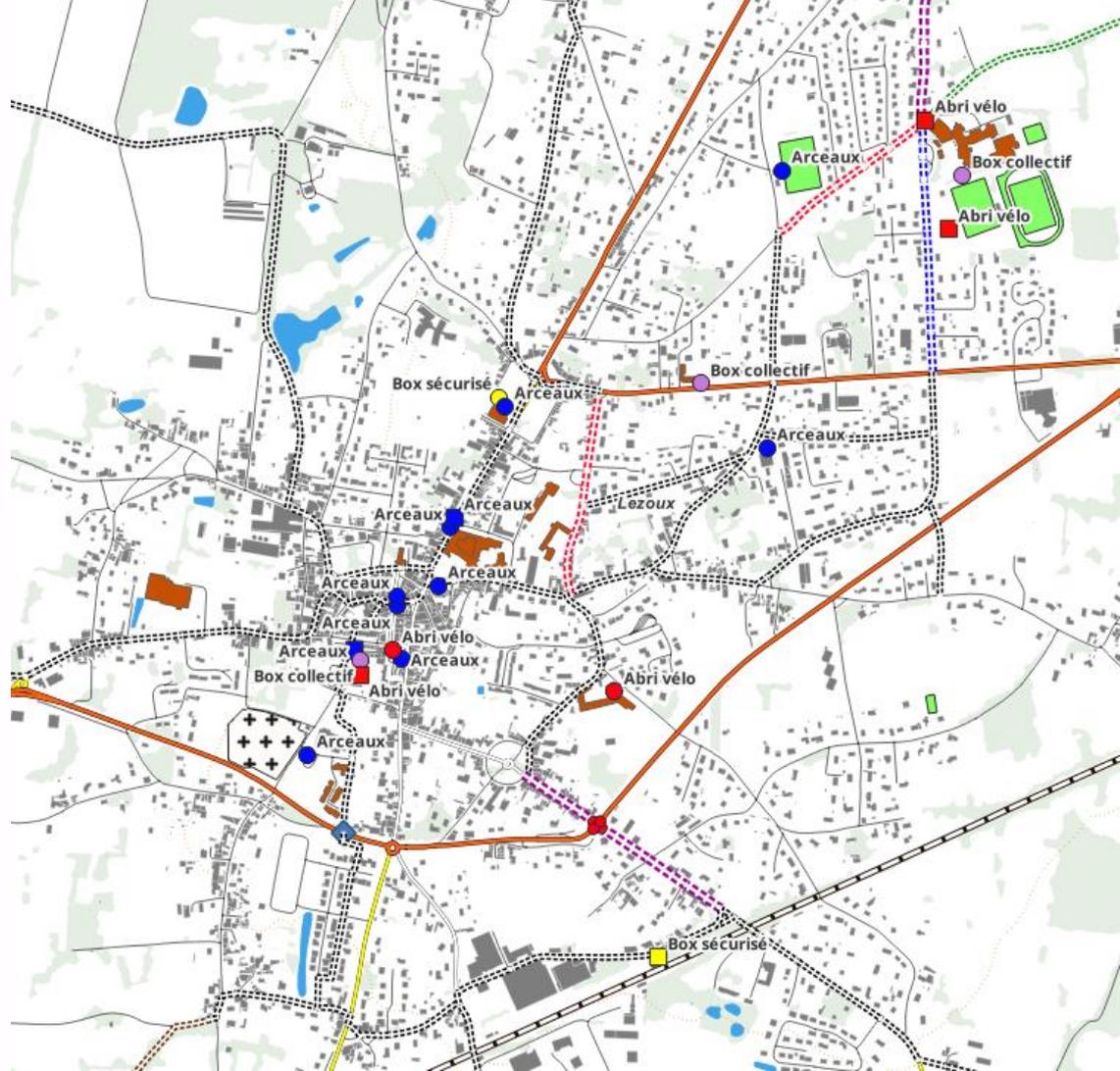


sur le territoire
istants par des
urisés pour les
tre affinée.

STATIONNEMENT & ÉQUIPEMENTS : LEZOUX

- Abri vélo- A créer
- Abri vélo- Existant
- Arceaux- A créer
- Arceaux- Existant
- Borne de gonflage- A créer
- Borne de recharge- A créer
- Borne de réparation- A créer
- Box collectif- A créer
- Box sécurisé- A créer
- Box sécurisé- Existant
- Rac- Existant
- Wc et douche- A créer

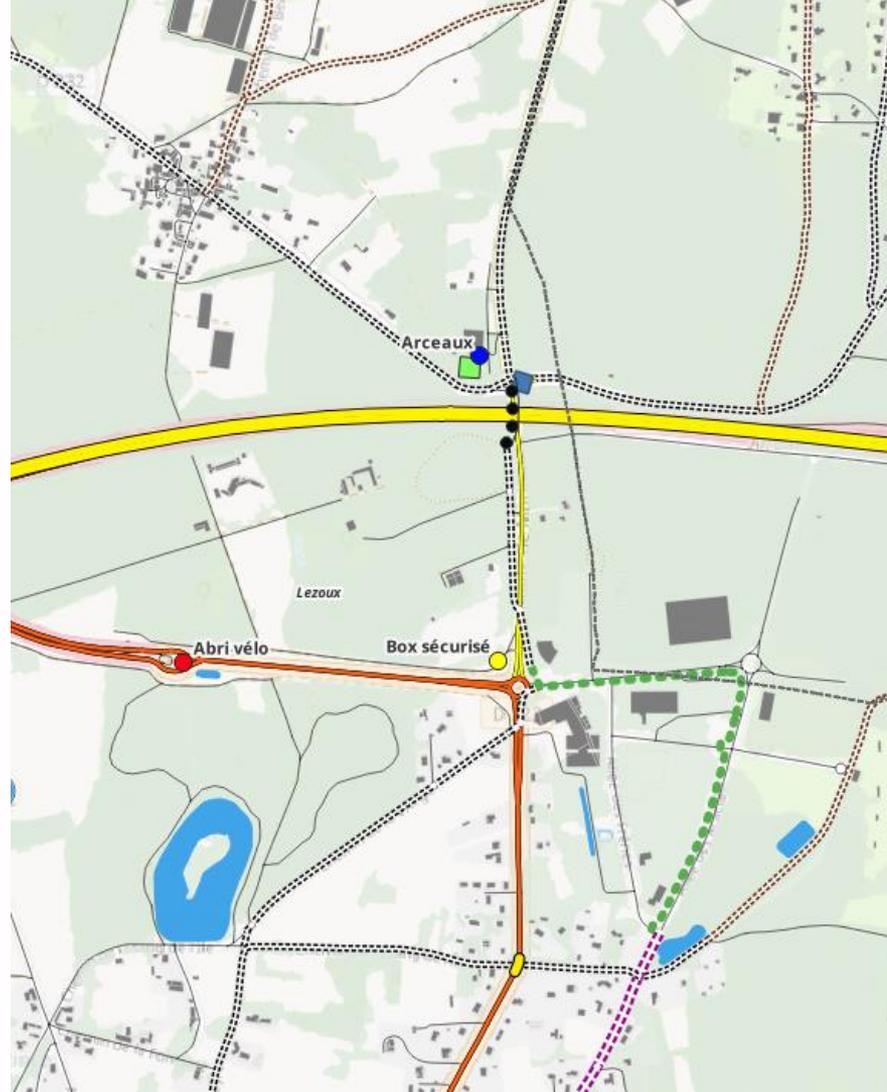
- ⋯ Chaucidou
- ⋯ Double-sens cyclable
- ⋯ Marquage au sol
- ⋯ Piste cyclable
- ⋯ Jalonnement
- Marquage petit rond point
- ◆ Signalisation franchissement
- ⋯ Marquage 200m
- ⋯ Voie verte



STATIONNEMENT & ÉQUIPEMENTS : LEZOUX

- Abri vélo- A créer
- Abri vélo- Existant
- Arceaux- A créer
- Arceaux- Existant
- Borne de gonflage- A créer
- Borne de recharge- A créer
- Borne de réparation- A créer
- Box collectif- A créer
- Box sécurisé- A créer
- Box sécurisé- Existant
- Rac- Existant
- Wc et douche- A créer

- Amélioration de chemins
- Chaucidou
- ⋮ Marquage au sol
- ⋮ Jalonnement
- Plateau
- ◆ Signalisation franchissement
- Encorbellement
- ⋮ Marquage 200m



ur le territoire
ants par des
isés pour les
affinée.

STATIONNEMENT & ÉQUIPEMENTS : PESCHADOIRE

- Abri vélo- A créer
- Abri vélo- Existant
- Arceaux- A créer
- Arceaux- Existant
- Borne de gonflage- A créer
- Borne de recharge- A créer
- Borne de réparation- A créer
- Box collectif- A créer
- Box sécurisé- A créer
- Box sécurisé- Existant
- Rac- Existant
- Wc et douche- A créer

- Amélioration de chemins
- Passerelle
- ⋯ Marquage au sol
- ⋯ Piste cyclable
- ⋯ Jalonnement
- Plateau
- Encorbellement
- ⋯ Marquage 200m



territoire
par des
pour les
née.



04

PROGRAMME D' ACTIONS

PRÉSENTATION DU PLAN D' ACTIONS

Afin de répondre aux objectifs identifiés lors du diagnostic, le plan d'actions s'organise autour de **15 actions** regroupées en fonction de la nature de leur objectif. Ainsi nous retrouvons la structure suivante :

- **Axe 1 – Infrastructures et aménagements**

- Aménager le réseau cyclable structurant
- Améliorer le réseau cyclable existant et résorber les discontinuités
- Adapter l'espace public aux évolutions règlementaires hors réseau cyclable existant

- **Axe 2 – Développement du stationnement vélo**

- Développer le stationnement vélo en lien avec l'offre de transport
- Développer le stationnement vélo sur voirie
- Pallier les carences de stationnement vélo dans les constructions anciennes
- Appliquer la réglementation concernant le stationnement vélo dans les constructions
- Développer le stationnement dans les établissements scolaires

- **Axe 3 – Renforcement de l'offre de service pour l'accès au vélo**

- Déployer des bornes de réparation et stations de gonflage, ainsi que des bornes de recharge pour les VAE
- Tester l'emport des vélos sur certaines lignes du réseau

- **Axe 4 – Communication, sensibilisation et animation de la pratique**

- Renforcer la lisibilité de l'offre de mobilité cyclable
- Inciter à la labellisation « Employeur Pro-Vélo » pour les usagers du quotidien
- Développer les actions évènementielles en faveur de la mobilité active
- Multiplier et accélérer la formation pour l'apprentissage du vélo et de la mécanique vélo
- Evaluer les infrastructures, services et dispositifs via des enquêtes internes et comptages

ACTION 2.1 : DEVELOPPER LE STATIONNEMENT VELO EN LIEN AVEC L'OFFRE DE TRANSPORT

Axe 2 : Développement du stationnement vélo

Garantir un stationnement sécurisé aux pôles multimodaux.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Stationnements sécurisés dans les gares pour favoriser l'intermodalité « car TER + vélo ». Favoriser le développement d'une consigne à vélo pour permettre un stationnement sécurisé de moyenne durée suite au déploiement de box individuels, en cohérence avec le caractère central des gares sur le maillage cyclable et son caractère de Pôle d'Echange Multimodal.
- Déploiement de stationnements sécurisés sur les parkings de proximité pour faciliter les intermodalités « vélo + voiture » et « vélo + bus/car ».
 - Stationnements vélos sécurisés en rabattement vers les arrêts du réseau régional et le transport urbain du SMTUT notamment aux arrêts de bus scolaires.
 - Stationnements vélos sécurisés sur les aires de covoiturages (formelles et informelles si possible)
 - A court terme : équiper toutes les aires de box ou d'abris vélos
 - A moyen et long terme : prévoir des stationnements vélos sécurisés



Photo Déploiement du stationnement vélo en gare en région PACA
<https://www.velo-destoiles.org/wp-content/uploads/2021/09/Rapport-EMBARQ-VF-1.pdf>



Coût :

- Consigne collective avec accès sécurisé : entre 1750 et 2000€
- Consigne individuelle : entre 1000 et 2000€



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Constat :

L'intermodalité est un enjeu essentiel pour le développement du vélo dans la mobilité quotidienne. Le stationnement sécurisé des vélos aux pôles multimodaux est le point clé pour faciliter l'usage de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Or, la faiblesse actuelle des services vélos sur le territoire est le stationnement peu adapté aux besoins des cyclistes, selon le baromètre des villes cyclables de 2021.

Objectifs :

Assurer une offre de service suffisante en renforçant le stationnement sur les aires de covoiturage formelles et informelles actuelles et futures, les arrêts majeurs des réseaux de transport régional et le transport urbain du SMTUT.

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

Porteur :

Communes, Communauté de communes, Département, SMTUT

Partenaire :

Selon implantation

Subventions :

Alvéole +

ACTION 2.2 : DEVELOPPER LE STATIONNEMENT VELO SUR VOIRIE

Axe 2 : Développement du stationnement vélo

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Augmenter le nombre de places de stationnement disponibles sur voirie (une place de stationnement automobile équivaut à huit emplacements vélo de courte durée avec 4 arceaux), notamment aux points d'arrêt de courte durée sur l'intercommunalité
- Assurer un équipement en arceaux vélos, avec ou sans abri, pour des durées de stationnement entre l'heure et la demi-journée. Ces arceaux doivent permettre d'attacher sans difficultés des VAE avec des antivols U.
- Généraliser la création de stationnement vélo sur les places de stationnement automobile neutralisées dans le cadre de la mise en application de la loi LOM (à horizon 2026).



Arceaux à vélos à Lyon

<https://velo.grandlyon.com/le-stationnement-avec-vae>



Coût :

- Arceau : entre 60 et 150€
- Abri vélo couvert mais ouvert : 820 €



Suivi :

- Cartographie des implantations

Constat :

Le stationnement est considéré par l'ensemble des acteurs de la filière des mobilités comme le point essentiel pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo sur un territoire. Or, d'après les diverses enquêtes menées, le stationnement demeure un paramètre à améliorer sur le territoire de l'intercommunalité.

Objectifs :

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

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

Porteur :

Communes, Communauté de communes
Département

Partenaire :

Selon implantation

Subventions :

Alvéole + (pour les stationnements avec abri)

ACTION 2.3 : PALLIER LES CARENCES DE STATIONNEMENT VELO DANS LES CONSTRUCTIONS ANCIENNES

Axe 2 : Développement du stationnement vélo

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Photo Parking à vélo de 5 places mini-box à Grenoble par Mvélo+
<https://bourgen.velo.kurum.fr/metrovelo/presentation-service-pair>



Coût :

- Minibox de 5 à 10 places : entre 6 000 et 10 000 €
- Coût par emplacement vélo : 1 000 à 2 000€



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur :

Communes, Communauté de communes, Département, entreprises, propriétaires, promoteurs immobiliers

Partenaire :

Communes, Communauté de communes

Subventions :

Alvéole +

ACTION 2.4 : APPLIQUER LA REGLEMENTATION CONCERNANT LE STATIONNEMENT VELO DANS LES CONSTRUCTIONS

Axe 2 : Développement du stationnement vélo

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Suivre les normes mises en place par l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments

- **Bâtiments d'habitation collectifs** : au minimum 1 place par logement jusqu'à deux pièces principales, et 2 places par logement à partir de trois pièces principales. A noter qu'il est recommandé de prévoir un ratio de 1 emplacement pour vélo spécial pour 10 emplacements de vélos simples. L'espace de stationnement peut être réalisé à l'extérieur à condition qu'il soit couvert, éclairé et clos avec un accès limité aux seuls cyclistes.
- **Bâtiments à usage tertiaire ou industriel** : au minimum 15% de l'effectif total accueilli simultanément dans les bâtiments.
- **Bâtiment accueillant un service public**: 15% de l'effectif total des agents accueillis simultanément dans le bâtiment + 15% de l'effectif total des usagers accueillis simultanément dans le bâtiment
- **Commerces ou cinémas**: 10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 emplacements.
- A noter qu'en dehors des locaux d'habitation, il est recommandé :
 - De prévoir un ratio d'au moins 1 emplacement supplémentaire pour vélo spécial à partir de 20 emplacements de vélos simples, plus 1 emplacement par tranche de 30 emplacements de vélos simples supplémentaires.
 - D'équiper les bâtiments en matériels de confort et d'ergonomie (douches, vestiaires, casiers...)



Espace de stationnement de la CAF de Nantes © Olivier Guitard / FUB
https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/guide_stationnement_velo_constructions.pdf



Coût :

A déterminer selon les porteurs de projet



Suivi :

- Cartographie des implantations

Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur :

Communes, Communauté de communes, Département, entreprises, propriétaires, promoteurs immobiliers

Partenaire :

Communes, Communauté de communes

Subventions :

Alvéole +

ACTION 2.5 : DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT DANS LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

Axe 2 : Développement du stationnement vélo

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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

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



Coût :

- Arceau : entre 60 et 150€
- Abri vélo couvert mais ouvert : 820 €



Suivi :

- Cartographie des implantations

Constat :

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

Objectifs :

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

- Hausse du nombre d'emplacements dédiés aux vélos dans les établissements scolaires.
- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien domicile/école.
- Baisse du nombre de vols de vélos.
- Limitation des besoins de stationnement vélo sur l'espace public.

Porteur :

Communes, Communauté de communes, Département, Région

Partenaire :

Communes, Communauté de communes, Département, Région

Subventions :

Alvéole + (pour les abris couverts)

Axe 3 : Renforcement de l'offre de service pour l'accès au vélo

Développer l'accès au vélo au quotidien grâce à des bornes de réparation, stations de gonflage et stations de bornes de recharge pour les VAE.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Déployer jusqu'à trois bornes en libre-service en expérimentation sur le réseau cyclable structurant afin d'identifier les potentiels et d'étudier l'usage du service. L'implantation se fait sur le réseau structurant sur les itinéraires réalisés en premier et sur le réseau dédié au tourisme également.
- Assurer une hausse du niveau de service proposé aux usagers sur le territoire.
- A terme, selon les retours de l'expérimentation et la fréquentation des aménagements, déployer d'autres bornes.
- A destination des touristes, mettre en place des services adaptés selon les sites pour répondre aux besoins des cyclistes sur les modèles de « Accueil Vélo »

Sources à étudier : circuits touristiques de l'Anjou (réseau de bornes de recharge), Ville d'Avignon, Ville de Strasbourg, Ville de Grenoble



Stations outils en libre service à Strasbourg

<https://france3-regions.franceinfo.fr/grand-est/strasbourg-01/strasbourg-trois-stations-outils-libre-service-ont-ete-installees-permettre-aux-cyclistes-reparer-velos-16-6374.html>



Coût :

De 500€ pour une borne simple à 7 000€ pour une aire de service



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Retour des usagers

Constat :

L'accès au vélo au quotidien peut être amélioré sur le territoire en favorisant les déplacements utilitaires et en mettant en place des services « pratiques » pour améliorer le niveau de service proposé aux habitants et usagers du vélo.

Objectifs :

Déployer sur le réseau cyclable structurant une offre de bornes de réparation et de stations de gonflage visant à améliorer le confort des cyclistes dans leurs déplacements au sein de l'intercommunalité et l'inclusion des cyclistes sans matériels de réparation à domicile.

Le niveau de service proposé sur le réseau cyclable permet de faciliter le quotidien des cyclistes et rend le territoire accessible à l'ensemble des cyclistes. Ce déploiement en milieu urbain favorise également la complémentarité avec les aires de services cyclotouristiques hors cœur urbain de l'intercommunalité.

Porteur :

Communes, Communauté de communes

Partenaire : Office de Tourisme

Subventions : CD63, Région

Favoriser la continuité des trajets grâce à la possibilité de transporter les vélos dans certaines lignes du réseau Remi.

- Compte tenus des itinéraires parcourus par le réseau urbain (les plus longues distances entre les terminus sont d'environ 15 minutes à vélo), il ne semble pas pertinent de proposer le service d'emport de vélo sur les lignes urbaines.
- En concertation avec la Région et dans le cadre de l'élaboration de son Plan vélo, une expérimentation peut être menée sur des lignes stratégiques du réseau régional entre les communes génératrices de déplacements.
- A noter qu'il est possible d'envisager ce type de service uniquement lors de la période estivale.



Emport des vélos à bord du réseau de la Métropole Aix-Marseille-Provence
<https://www.velo-lemetiers.org/wp-content/uploads/2021/09/Rapport-EMBARQ-VF-1.pdf>



Coût :

- Selon le matériel et le nombre de bus équipés :
 - Racks horizontaux : 15 000 € par bus
 - Racks verticaux: entre 4000 et 5000€ par bus
 - Rack intérieur de 6 emplacements (supprimant 4 places assises) : 7 700€ par bus



Suivi :

- Nombre de véhicules équipés
- Nombre d'utilisations

Constat :

L'intermodalité est un enjeu essentiel pour le développement du vélo dans la mobilité quotidienne. Outre le stationnement, l'intermodalité passe également par les possibilités d'emport des vélos dans les transports le permettant, afin d'assurer une continuité du trajet jusqu'à destination.

Objectifs :

Développer une nouvelle offre de service favorisant l'intermodalité en ciblant un public aux besoins différents.

- Une hausse des trajets multimodaux incluant le vélo, une hausse de la part modale des transports en commun (mode de transport principal dans ces trajets combinés)

Porteur :
Région

Partenaires :
Communes, Communauté de communes, Office de Tourisme

Subventions :

ACTION 4.1 : RENFORCER LA LISIBILITÉ DE L'OFFRE DE MOBILITÉ CYCLABLE

Axe 4 : Communication, sensibilisation et animation de la pratique

Faire de l'identité visuelle de l'offre de mobilité cyclable un élément du paysage urbain connu de tous.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Déployer une identité visuelle pour l'ensemble de l'offre de mobilité cyclable (infrastructures et services).
- Développer une communication originale et ludique, sur le modèle du kit de communication de l'ADEME pour développer la culture vélo sur le territoire.
- Axer la communication de la politique cyclable sur divers argumentaires : praticité (fluidité du trafic, souplesse d'usage...), économies réalisées pour l'utilisateur et les entreprises, évitement de GES, diminution de la congestion automobile et du bruit en participant à une ville apaisée, convivialité.

Proposition de mise en œuvre par le SMTUT dans son plan de communication.



Kit de communication de l'ADEME
<https://presse.ademe.fr/2021/06/ademe-developpe-son-nouveaux-guide-developper-la-culture-velo-dans-les-territoires.html>



Coût :

- Site internet pour la diffusion de documents pédagogiques et guide vélo: 5 000€



Suivi :

- Nombre d'exemplaires distribué
- Audience du site Internet

Constat :

Le déploiement d'une identité visuelle unique concernant la mobilité cyclable favorise la cohérence globale de la politique vélo.

Objectifs :

Rendre l'infrastructure visible, sécurisée et attrayante, grâce à une signalétique et des médias de communication qualitatifs et adaptés.

- Uniformisation de la marque « vélo » de l'intercommunalité.
- Compréhension facilitée et simplification de l'utilisation dans les différents médias de communication.

Porteur :

Communauté de communes, SMTUT

Partenaire :

Communes, SMTUT, Région

Subventions :

Etat, Région, Fonds Européens

ACTION 4.2 : INCITER À LA LABELLISATION « EMPLOYEUR PRO-VÉLO » POUR LES USAGERS DU QUOTIDIEN

Axe 4 : Communication, sensibilisation et animation de la pratique

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Label Employeur Pro-Vélo
<https://employeurprovelo.fr/le-label-employeur-pro-velo/>



Coût :

- Soutien technique aux entreprises – chargé.e de mission
- Coût annuel d'accompagnement : 65 000€



Suivi :

- Suivi interne aux entreprises
- Évaluation de la part modale

Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur :

Communauté de communes

Partenaire :

Entreprises, Région

Subventions :

ACTION 4.3 : DÉVELOPPER LES ACTIONS ÉVÈNEMENTIELLES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ ACTIVE

Axe 4 : Communication, sensibilisation et animation de la pratique

Inciter la participation des citoyens à des événements en faveur de la mobilité active.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Plébisciter et inciter les entreprises à participer à certains challenges. Les challenges « Géovélo » ou « Tout à vélo », auxquels les entreprises peuvent participer et disposent d'un classement dédié, sont de bons exemples d'implication des entreprises dans la démarche de mobilité cyclable. Les résultats valorisent la cyclabilité du territoire et le passage via les entreprises permet de proposer, de manière ludique, une solution d'écomobilité à leurs salariés, à minima le temps du challenge.
- Mise en œuvre d'actions renforcées dans le cadre d'événements tels que « Mai à Vélo » ou la « Semaine Européenne de la Mobilité » (du 16 au 22 septembre) avec une place « significative » donnée aux déplacements à vélo.
- Réalisation d'une action événementielle sur les mois « creux » de l'année pour les déplacements à vélo (fin de l'automne, hiver) pour avoir un impact sur le nombre d'utilisateurs cyclistes au cours des mois aux conditions météorologiques moins clémentes.



Affiche Mai à vélo – Kit de communication



Coût :

- Organisation d'un challenge vélo : 250 € pour les lots maximum et 1 ETP
- Organisation d'une fête du vélo : exemple de la Ville d'Avignon avec 170€ pour 1000 habitants/an



Suivi :

- Nombre d'événements
- Nombre de participants

Constat :

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

Objectifs :

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

- Une forte mobilisation de la population autour des animations et événements.

Porteur :

Communes, Communauté de communes

Partenaire :

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

Subventions :

ACTION 4.4 : MULTIPLIER ET ACCÉLÉRER LA FORMATION POUR L'APPRENTISSAGE DU VÉLO ET MÉCANIQUE VÉLO

Axe 4 : Communication, sensibilisation et animation de la pratique

Développer la pratique du vélo à l'aide de la sensibilisation de la population et de la formation.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

- À définir en fonction de la méthodologie choisie
- Edition d'un document pédagogique et d'animation : 5 000€ (exemple d'un site internet à la Métropole de Toulouse ou d'une vidéo à l'Eurométropole de Strasbourg)



Suivi :

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

Constat :

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

Objectifs :

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

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

- Hausse du nombre d'ateliers vélos réalisés
- Formation de l'ensemble des scolaires de CM1/CM2 de l'année scolaire courante formés au SRAV

Porteur :

Communes, Communauté de communes

Partenaire :

Département, Région, ADEME, Maisons de l'emploi, opérateurs de mobilité, associations

Subventions :

ACTION 4.4 : MULTIPLIER ET ACCÉLÉRER LA FORMATION POUR L'APPRENTISSAGE DU VÉLO ET MÉCANIQUE VÉLO

Axe 4 : Communication, sensibilisation et animation de la pratique

Développer la pratique du vélo à l'aide de la sensibilisation de la population et de la formation.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

- À définir en fonction de la méthodologie choisie
- Edition d'un document pédagogique et d'animation : 5 000€ (exemple d'un site internet à la Métropole de Toulouse ou d'une vidéo à l'Eurométropole de Strasbourg)



Suivi :

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

Constat :

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

Objectifs :

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

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

- Hausse du nombre d'ateliers vélos réalisés
- Formation de l'ensemble des scolaires de CM1/CM2 de l'année scolaire courante formés au SRAV

Porteur :

Communes, Communauté de communes

Partenaire :

SMTUT, Département, Région, éducation nationale, ADEME, opérateurs de mobilité, associations

Subventions : Génération Vélo



**SM
TUT** | Syndicat Mixte
des Transports
Urbains du
Bassin Thiernois



MOBIVÉLO
Libre à vous
de bouger

