Plan d'action

Le travail de concertation réalisé avec les acteurs du territoire a permis d'identifier et de prioriser les actions à réaliser sur le territoire numérotée de 1 à 3 (1 signalant un niveau de priorité élevé, 2 un niveau moyen et 3 un niveau faible) afin de développer la pratique du vélo. Les actions retenues sont listées ci-après. Les fiches actions détaillées sont à retrouver dans la partie mise en œuvre opérationnelle ci-après.

AXE 1

Développer et renforcer le réseau cyclable quantitativement et qualitativement

- Aménager le réseau de liaison intercommunale en lien avec le réseau de l'Agglomération de Bastia. 1
- Traiter les intersections afin de résorber les discontinuités et sécuriser le réseau. 1
- Expérimenter des « rues école ». 2
- Assurer le jalonnement et la signalétique directionnelle sur l'ensemble des itinéraires. 1

AXE 2

Compléter l'infrastructure par une offre de services cohérente et justement proportionnée

- Développer le stationnement vélo en lien avec l'offre ferroviaire. 1
- Développer le stationnement vélo sur voirie en lien avec les lieux de vie et de tourisme. 1
- Pallier les carences de stationnement vélo dans les constructions anciennes. 2
- Appliquer la réglementation concernant le stationnement vélo dans les constructions (arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments). 2
- Mettre en place une offre de location longue durée VAE à destination de la population. 1
- Déployer des bornes de réparation et stations de gonflage, ainsi que des bornes de recharge pour les VAE. 3
- Déployer des aires de service en lien avec le cordon lagunaire de la Marana. 1

AXE 3

Communiquer, sensibiliser et accompagner le développement de la pratique cyclable

- Renforcer la lisibilité de l'offre de mobilité cyclable. 1
- Inciter les entreprises à développer l'écomobilité. 1
- Développer les actions événementielles en faveur de la mobilité active. 2
- Développer la formation pour l'apprentissage du vélo et mécanique vélo. 2
- Accompagner la pratique du vélo chez les scolaires à travers le vélobus. 3
- Évaluer les infrastructures, services et dispositifs via des enquêtes et comptages. 3

Action 1.1 : Aménager le réseau de liaison intercommunal en lien avec le réseau de l'Agglomération de Bastia

Axe 1 : Développer et renforcer le réseau cyclable quantitativement et qualitativement.

Mise en œuvre opérationnelle

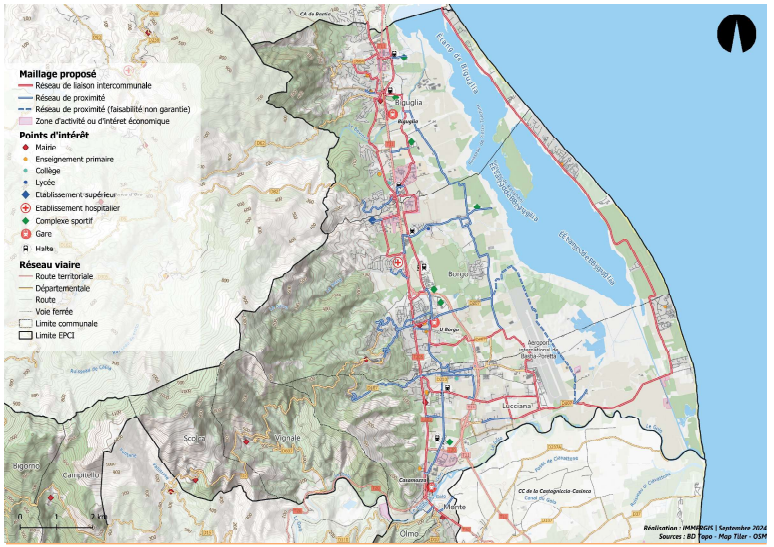
➡ *Voir les **fiches aménagements** proposées reprenant l'ensemble des propositions du bureau d'études et permettant de distinguer les acteurs concernés.*

- *Hiérarchisation du réseau en proposant des axes nécessitant un aménagement séparé de la chaussée et ceux nécessitant rarement des aménagements séparatifs.*

- *Proposition d'aménagements larges et confortables aux rayons de courbures importants et sans ressauts pour les franchissements de seuils.*

- *Proposition d'aménagements cyclables suivant les recommandations du CEREMA et les contraintes du territoire tout en permettant de garantir un niveau de sécurité homogène.*

- *Assurer les liaisons avec la Communauté d'Agglomération de Bastia qu'elles soient cyclables ou bien dans une logique d'intermodalité avec un rabattement sur les haltes et gares du territoire, pour favoriser les déplacements domicile-travail alternatifs.*



Coût :

Selon la stratégie adoptée

Suivi :

Taux de réalisation des itinéraires identifiés
Investissements dans l'aménagement des itinéraires

Constat :

L'aménagement d'un réseau cyclable continu, direct et sécurisé en assurant un meilleur partage de l'espace public entre l'ensemble des usagers est un élément fondamental pour accroître la pratique cyclable sur le territoire.

Objectifs :

- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes.

Calendrier :

selon les aménagements.

Porteur : Communes, Communautés de communes **Partenaires :** Collectivité de Corse **Subventions :** État, Région, fonds U.E.

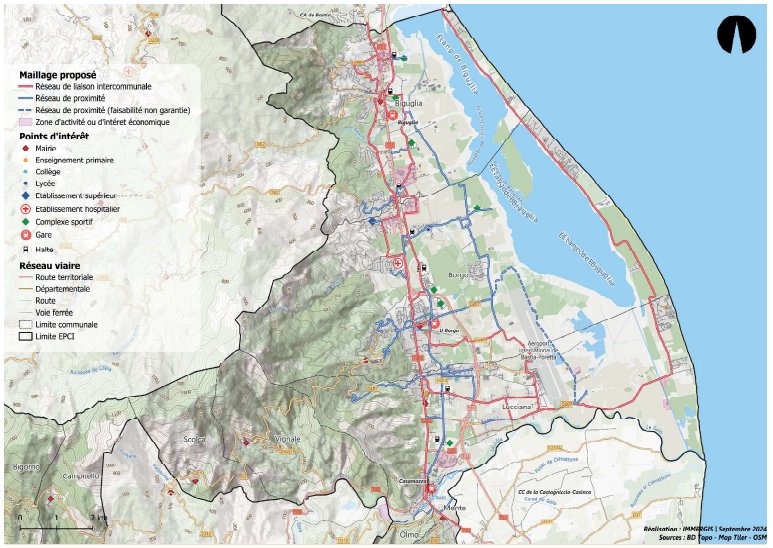
Action 1.2 : Traiter les intersections afin de résorber les discontinuités et sécuriser le réseau

Axe 1 : Développer et renforcer le réseau cyclable quantitativement et qualitativement.

Mise en œuvre opérationnelle

➡ *Voir les* **fiches aménagements** *proposées reprenant l'ensemble des propositions du bureau d'études et permettant de distinguer les acteurs concernés.*

- *Sécurisation des passages des cyclistes aux intersections et carrefours grâce à des traitements spécifiques pour chaque régime de voie traversée.*
- *Mettre en application les 7 principes du CEREMA afin d'éviter les conflits potentiels et garantir la sécurité des cyclistes :*
  - *Assurer la visibilité réciproque des usagers*
  - *Réduire la vitesse des véhicules motorisés*
  - *Rendre le fonctionnement du carrefour lisible*
  - *Maintenir la continuité des itinéraires cyclables*
  - *Offrir des trajectoires les plus efficaces possibles*
  - *Réduire le nombre et la surface des zones d'interaction*
  - *Choisir un régime de priorité adapté qui ne pénalise pas les cyclistes*



Coût :

Selon la stratégie adoptée

Suivi :

Taux de réalisation des itinéraires identifiés
Investissements dans l'aménagement des itinéraires

Constat :

L'aménagement d'un réseau cyclable continu, direct et sécurisé en assurant un meilleur partage de l'espace public entre l'ensemble des usagers est un élément fondamental pour accroître la pratique cyclable sur le territoire.

Objectifs :

- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes.

Calendrier :

selon les aménagements.

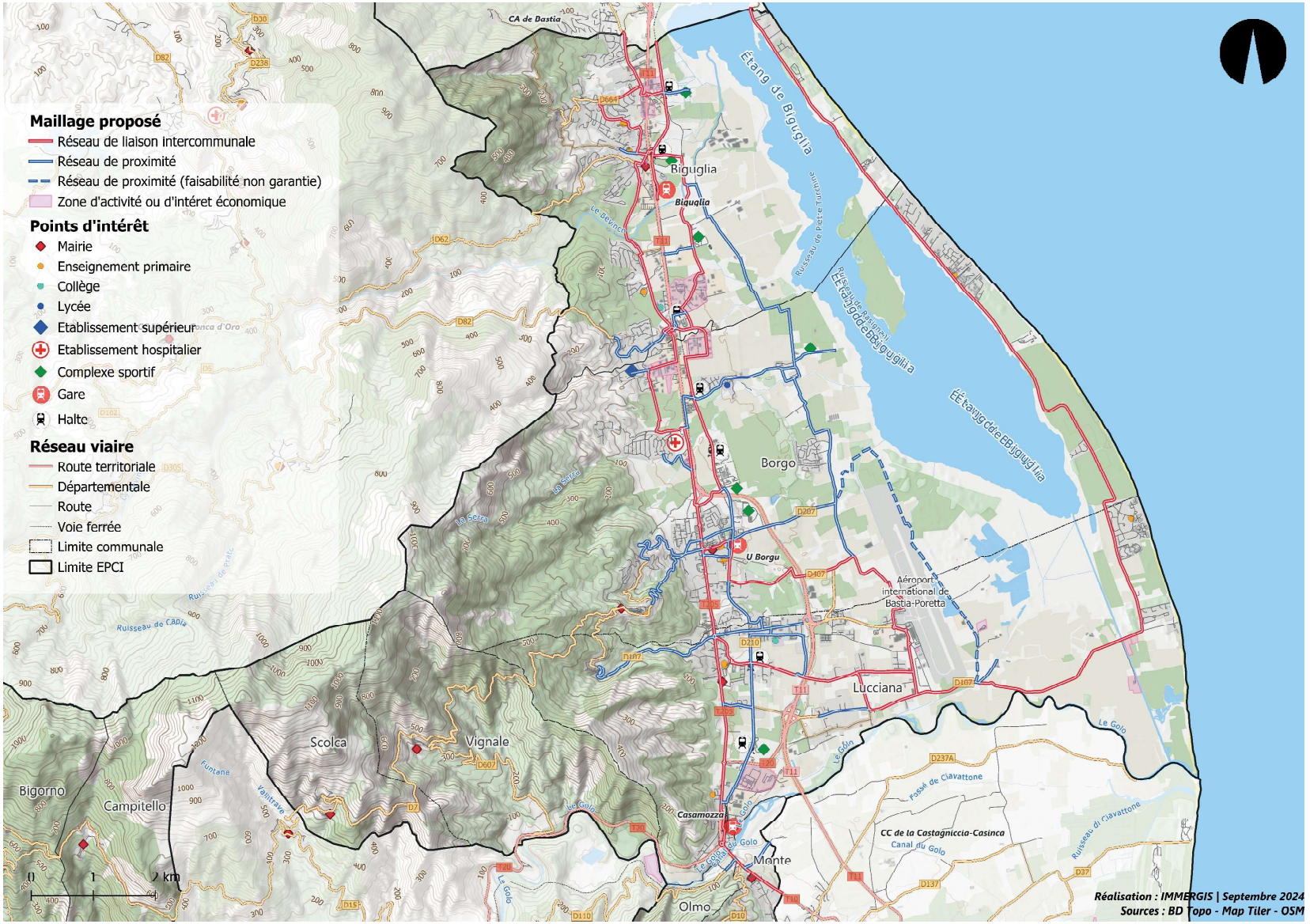
Porteur : Communes, Communautés de communes

Partenaires : Collectivité de Corse

Subventions : État, Région, fonds U.E.

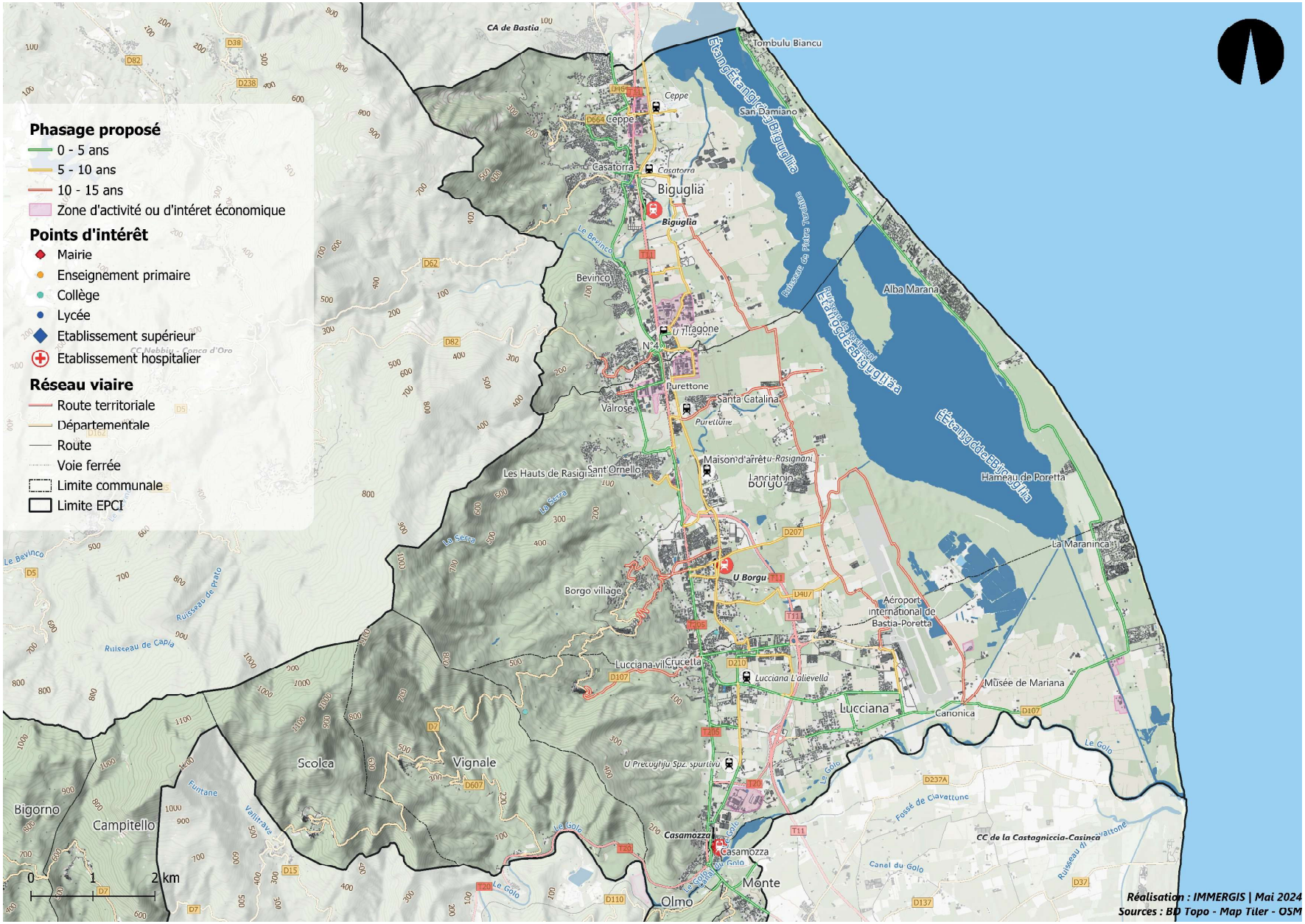
Maillage proposé

Le réseau de liaison intercommunale concerne 59.7 km du linéaire contre 36,0 km pour le réseau de proximité.



Voir la carte grand format en fin de livret pour pus de détails.

Phasage* de la mise en œuvre des aménagements cyclables sur 15 ans



*Phasage estimatif, proposé en concertation avec les communes concernées, selon le prévisionnel envisagé en octobre 2024, La carte détaillée peut être transmise au format numérique, sur demande à la CCMG.

Action 1.3 : Expérimenter des "rues écoles"

Axe 1 : Développer et renforcer le réseau cyclable quantitativement et qualitativement.

Mise en œuvre opérationnelle

• Expérimentation possible aux abords de l'école primaire de Borgo : des barrières amovibles peuvent être installées au niveau de la Route des écoles. Cette expérimentation, si elle est fructueuse, peut être élargie à d'autres établissements.

• Au niveau de l'école de la Marana, la présence accrue des résidences ne permet pas de fermer entièrement la circulation. Plusieurs actions peuvent être envisagées via de petits aménagements piétons temporaires ou permanents, afin de rendre l'espace public plus agréables aux piétons et en faire un véritable lieu de vie. Ces éléments s'insèrent davantage dans des projets piétons, et notamment avec l'APP de l'Ademe « Marche du quotidien ».

Coût :

Fourniture et pose de trois barrières levantes comprenant la mise en place du système électronique : 18 700 €

Suivi :

- Suivi cartographique des réalisations
- Retours des usagers (enquêtes en lignes)

Constat :

Afin de favoriser l'écomobilité scolaire, la sécurité est un enjeu primordial. Sécuriser les abords des établissements c'est assurer un cheminement apaisé pour les cyclistes et les piétons et garantir tranquillité et sérénité pour l'ensemble des usagers.

Objectifs :

- Sécurisation des abords des établissements scolaires.
- Hausse des déplacements domicile/études en modes doux.

Calendrier :

Moyen terme

Porteur : Communes **Partenaires :** CCMG **Subventions :** ADEME

Action 1.4 : Assurer le jalonnement et la signalétique directionnelle sur l'ensemble des itinéraires

Axe 1 : Développer et renforcer le réseau cyclable quantitativement et qualitativement.

Mise en œuvre opérationnelle

➡ *Voir le* **plan de jalonnement** *décrit ci-après.*

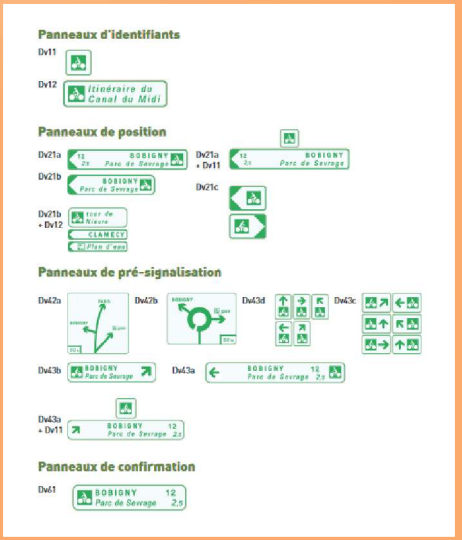
• Simplification des déplacements des cyclistes grâce au jalonnement, outil offrant des possibilités d'orientation et de repérage efficaces à des fins quotidiennes et touristiques.

• Harmoniser le jalonnement, les cartouches et les panneaux règlementaires de type Dv en se fondant sur les modalités prévues par l'IISR et le guide Vélo&Territoires, afin d'assurer continuité, uniformité et compréhension des usagers.

• Proposer une indication d'itinéraires malins afin d'accroître la lisibilité des itinéraires et leur efficacité. Cette indication peut s'articuler autour d'une logique d'origine/destination.

• Assurer la cohérence globale du réseau avec la mise en place d'une signalétique harmonisée et d'un marquage au sol commun.

• Intégrer à chaque proposition les critères essentiels d'une signalétique effective :
Uniformité / Homogénéité / Simplicité / Visibilité / Lisibilité.



Coût :

Défini dans le plan de jalonnement

Suivi :

- Retour des usagers
- Suivi des implantations sur les itinéraires aménagés

Calendrier :

Moyen terme

Constat :

La signalétique et le jalonnement garantissent l'efficacité et la cohérence des réseaux cyclables grâce à l'articulation des différents itinéraires, mais participent également à la lisibilité du réseau. Cette cohérence participe ainsi à la sécurité du réseau, de même que le jalonnement permet d'avertir les autres usagers de la voirie.

Objectifs :

- Identifier les rabattements vers les centralités du territoire avec une distance de parcours indiquée.
- Renforcer et mettre en cohérence la signalétique existante.
- Rendre le réseau cyclable lisible et continu des usagers se déplaçant sur le réseau.
- Compréhension accrue de la structure du maillage cyclable.

Porteur : Communes, CCMG

Partenaires : Collectivité de Corse, ATC

Subventions : État, fonds U.E.

Action 2.1 : Développer le stationnement vélo en lien avec l'offre ferroviaire

Axe 2 : Compléter l'infrastructure par une offre de service cohérente et justement proportionnée.

Mise en œuvre opérationnelle

➡ *Voir le* **plan de stationnement** *ci-après.*

• Implanter des consignes collectives aux abords des 3 gares du territoire.

• Implanter des box individuels et/ou arceaux aux abords des haltes ferroviaires.

Vire Normandie © Isabelle INNOCENTI

Gare Saint Charles Marseille © Altinnova

Coût :

- Arceaux : 100€ / place
- Abri : 500€ /place
- Box : 1500€ / place
- Consigne collective : à partir de 1000€/place

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 haltes et gares est le point clé pour faciliter l'usage de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement, d'autant plus lorsque l'emport de vélo à bord des trains est impossible.

Objectifs :

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

Calendrier : Court terme

Porteur : Chemins de fer de la Corse **Partenaires :** CCMG, collectivité de Corse, communes **Subventions :** Alvéole +

Action 2.2 : Développer le stationnement vélo sur voirie en lien avec les lieux de vie et de tourisme

Axe 2 : Compléter l'infrastructure par une offre de service cohérente et justement proportionnée.

Mise en œuvre opérationnelle

➡ *Voir le* **plan de stationnement** *ci-après.*

• 5 critères primordiaux à prendre en compte dans le choix d'implantation des stationnement vélo pour assurer sécurité et utilisation de ces derniers :

- *Visibilité : environnement de fort contrôle social, signalétique de rabattement.*
- *Praticité : minimisation des obstacles, stabilité du vélo.*
- *Sécurité : cadre et roue avant attachés, environnement de fort contrôle social, surveillance, sentiment de sûreté.*
- *Quantité suffisante .*
- *Eclairage : éclairage public ou éclairage spécifique selon les cas.*

Durée	Destination	Distance admise	Support
Courte durée : inférieure à 1h	Commerces, services publics…	Entre 10 et 20m	Arceaux ; abris à vélo ouverts
Moyenne durée : entre 1h et la ½ journée	Lieux de travail, loisirs, parcs publics, établissements scolaires, entreprises	Entre 30 et 50m pour des espaces sécurisés	Arceaux ; abris vélo ouverts ; consignes collectives avec accès sécurisé ; consignes individuelles
Longue durée : jour(s)	Aux abords des pôles d'échanges multimodaux et parkings relais	Jusqu'à 70m des espaces abrités, sécurisés, à l'accès contrôlé et attractifs	Consignes collectives avec accès sécurisé ; Consignes individuelles

Coût :

- Arceaux : 110€ / place
- Abri : 700€ /place
- Box : 1400€ / place
- Consigne collective : à partir de 1600€/place

Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Constat : Le stationnement se présente comme un levier essentiel de la politique vélo d'un territoire. Il se manifeste sous des formes diverses : arceaux, stationnements couverts, stationnements dans des espaces clos réservés (résidents, salariés…). Afin de définir le type de stationnement à implanter, la durée de stationnement demeure le critère principal à prendre en compte. Pour des arrêts de courte durée, les arceaux sont à privilégier.

Objectifs :

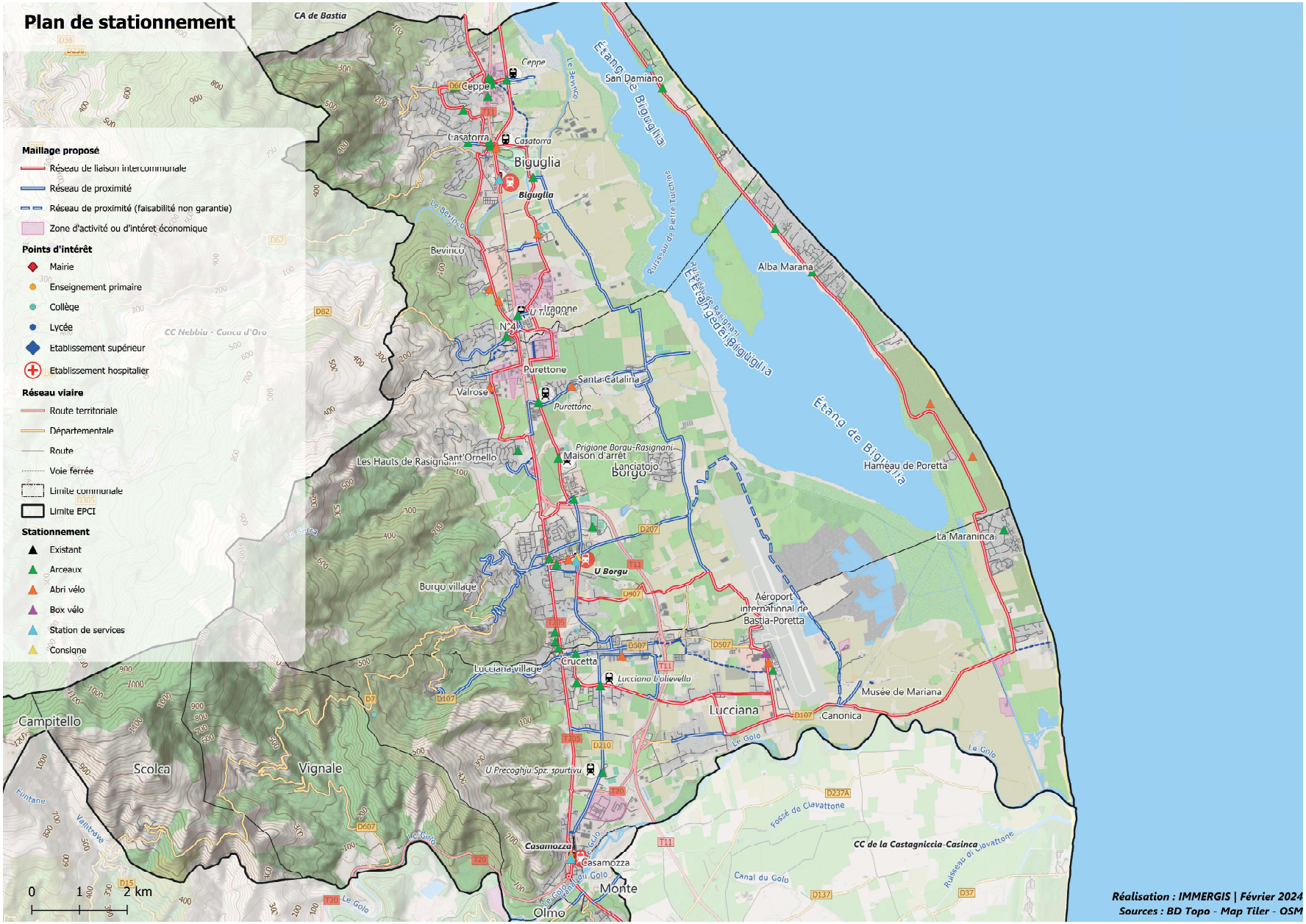
- Augmenter le nombre de stationnement vélo sécurisé aux points d'intérêt.

Calendrier :

Court terme

Porteur : Communes **Partenaires :** CCMG, Offices de tourisme **Subventions :** Alvéole +

Plan de stationnement et de services*



*Les cartes détaillées peuvent être transmises au format numérique, sur demande à la CCMG.

Action 2.3 : Pallier les carences de stationnement vélo dans les constructions anciennes

Axe 2 : Compléter l'infrastructure par une offre de service cohérente et justement proportionnée.

Mise en œuvre opérationnelle

• 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.

Ville de Montpellier © Altinnova

Coût :

• Box : 1500€ / place
• Consigne collective : à partir de 1000€/place

Suivi :

• Cartographie des implantations
• Fréquentation des équipements

Constat :

Pour les lieux de résidence, le stationnement étant de nuit avec un faible contrôle social possible sur l'espace public, il est donc préférable de déployer des stationnements de type consignes avec un accès sécurisé.

Objectifs :

• 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.

Calendrier :

Court terme

Porteur : Communes, promoteurs

Partenaires : CCMG, propriétaires, promoteurs, entreprises

Subventions : Alvéole +

Action 2.4 : Appliquer la réglementation concernant le stationnement vélo dans les constructions

Axe 2 : Compléter l'infrastructure par une offre de service cohérente et justement proportionnée.

Mise en œuvre opérationnelle

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'habitations collectifs : au minimum 1 place par logement jusqu'à deux pièces principales, et 2 places par logement à partir de trois pièces principales. À 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 règlementaire fixée à100 emplacements.

À 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…).

Coût :

• À déterminer selon les porteurs

Suivi :

• Cartographie des implantations
• Enquête usager

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 :

• 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 générateursde déplacements donnés.
• Baisse du nombre de vols de vélos.
• Limitation des besoins de stationnement vélo sur l'espace public

Calendrier :

Selon les aménagements

Porteur : Propriétaires, promoteurs, entreprises, Communes, CCMG

Partenaires : CCMG, communes

Subventions : Alvéole +

Action 2.5 : Mettre en place une offre de location longue durée VAE à destination de la population

Axe 2 : Compléter l'infrastructure par une offre de service cohérente et justement proportionnée.

Mise en œuvre opérationnelle

	Scenario 1 Gestion directe (régie)	Scenario 2 Gestion déléguée (SPL ou DSP)
Avantages	• Retours d'expérience : pour des parcs de moins de 100 vélos, les petites structures privilégient la gestion en régie publique. • Calibrage de l'offre selon la demande de la population plus rapide.	• Gestion à la charge du prestataire. • Possibilité d'associer ce service à un autre marché.
Inconvénients	Investissement initial et recrutement d'un ETP.	• Gestion privilégiée pour des parcs de plus de 1000 vélos. • Lourdeur de la mie en place et risque d'absence de prestataire intéressé
Dimensionnement	Recommandations CEREMA : **10 vélos pour 10 000 habitants** au lancement du service, puis augmentation progressive du ratio jusqu'à atteindre 20 voire 30 vélos pour 10 000 habitants.	
	25 VAE au lancement du service. Déploiement par tranche : 5 vélos par trimestre et en fonction de la demande.	**35 VAE**
Tarification	Abonnement trimestriel : 90 € Caution : 500 € Location sur 3 mois, renouvelable une fois Habitants de la CCMG de 18 ans et plus	

Coût :

Investissement
- Achat VAE : entre 1 200 et 2 500 € /vélo
- Achat « kit de sécurité » (gilet de sécurité, lumières, antivol) : environ 40 €

➡ Soit entre 31 000 € et 63 500 € au lancement pour 25 vélos.

Fonctionnement
- Coût moyen hors recettes* : 800 € /vélo /an soit 20 000€/an
- Recettes annuelles potentielles pour une utilisation totale du parc : 9 000 €
- Taux de couverture : 45 %
- 1 ETP nécessaire pour la logistique et la maintenance (régie)

Suivi :
- Nombre de location pourvues
- Nombre de km parcourus
- Questionnaire de satisfaction rempli à la fin de la location par les usagers
- Potentielle liste d'attente

Constat :

Lors de l'enquête en ligne, à la question « Par quels types de services associés à la pratique du vélo seriez-vous intéressé ? », les répondants ont choisi en premier à la location de VAE. Un tel service est ainsi plébiscité par la population et encourage la pratique cyclable sur le territoire.

Objectifs :

- Offrir une solution de mobilité viable sur des distances allant jusqu'à 10 km.
- Réduire la place de la voiture individuelle pour les ménages qui le souhaitent.
- Ouvrir l'accès au VAE sur le territoire afin de favoriser les déplacements actifs.
- Accompagner les nouveaux usagers et les convaincre des bienfaits sanitaires, environnementaux et économiques d'un VAE.

Calendrier :

Court terme

Porteur : CCMG

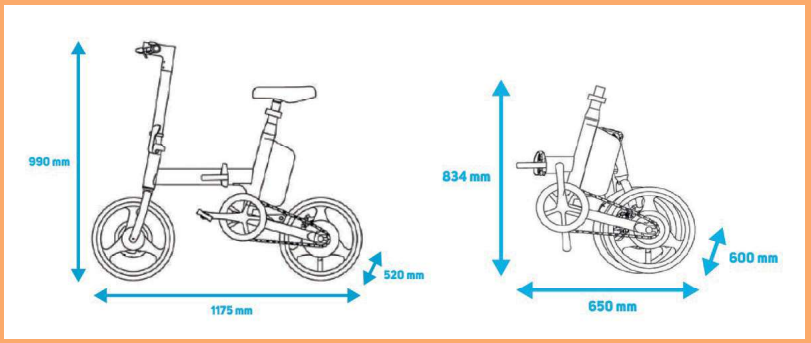
Subventions : Fonds territoire à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV) ; Programme CEE ; Fonds Vert « Développement des mobilités durables en zones rurales » du Plan France ruralités - axe 3 volet 2 création d'un service ou d'un bouquet de services de mobilité de proximité ; Appels à manifestation d'intérêt France Mobilités ; Programme LEADER financé par le FEADER.

Action 2.5 : Mettre en place une offre de location longue durée VAE à destination de la population

Axe 2 : Compléter l'infrastructure par une offre de service cohérente et justement proportionnée.

Mise en œuvre opérationnelle / scenarii alternatifs

	Scenario 1 "Ambitieux"	Scenario 2 "Sécurisé"
Dimensionnement	10 vélos pliants électriques supplémentaires	Intégration de 5 à 10 vélos électrique pliables parmi les 25 VAE compris dans l'offre de LLD
Tarification et conditions d'utilisation	Abonnement trimestriel : 90 € Caution : 500 € Location sur 3 mois, renouvelable une fois Habitants de la CCMG de 18 ans et plus Justificatifs contrat de travail sur la CA de Bastia	



Coût :

Investissement :
- Achat VAE : entre 1 200 et 2 500 € /vélo
- Achat « kit de sécurité » (gilet de sécurité, lumières, antivol) : environ 40 €

➡ Soit entre 12 400 € et 25 400 € au lancement pour 10 vélos

Fonctionnement :
- Coût moyen hors recettes* : 800 € /vélo /an soit 8 000€/an
- Recettes annuelles potentielles pour une utilisation totale du parc : 3 600 €
- Taux de couverture : 45 %
- 1 ETP nécessaire pour la logistique et la maintenance (régie), intégré au service de location « classique »

Suivi :
- Nombre de location pourvues
- Nombre de km parcourus
- Questionnaire de satisfaction rempli à la fin de la location par les usagers
- Potentielle liste d'attente

Constat :

Les flux quotidiens en direction de l'agglomération bastiaise entrainent des enjeux importants concernant l'intermodalité vélo + train. L'absence actuelle de stationnement sécurisé en gare, ainsi que les difficultés d'emports de vélo dans les trains, font du vélo pliable une solution opportune pour le territoire.

Objectifs :
- Offrir une solution de mobilité viable pour les personnes se déplaçant vers Bastia.
- Réduire la place de la voiture individuelle pour les ménages qui le souhaitent.
- Ouvrir l'accès au VAE sur le territoire afin de favoriser les déplacements actifs.
- Accompagner les nouveaux usagers et les convaincre des bienfaits sanitaires, environnementaux et économiques d'un VAE.

Calendrier : Court terme

Porteur : CCMG **Subventions :** Fonds territoire à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV) ; Programme CEE ; Fonds Vert « Développement des mobilités durables en zones rurales » du Plan France ruralités - axe 3 volet 2 création d'un service ou d'un bouquet de services de mobilité de proximité ; Appels à manifestation d'intérêt France Mobilités ; Programme LEADER financé par le FEADER.

Action 2.6 : Déployer des bornes de réparation, stations de gonflage et bornes de recharge pour les VAE

Axe 2 : Compléter l'infrastructure par une offre de service cohérente et justement proportionnée.

Mise en œuvre opérationnelle

• Déployer jusqu'à trois bornes (réparation et stations de gonflage) en libre-service en expérimentation sur le réseau cyclable intercommunal afin d'identifier les potentiels et d'étudier l'usage du service. L'implantation se fait sur le réseau intercommunal sur les itinéraires réalisés en premier et sur le réseau dédié au tourisme. Ainsi il est possible dans un premier temps d'implanter des bornes au niveau des gares ferroviaires et le long du cordon lagunaire.

• Concernant les bornes de recharge VAE, ces dernières sont à privilégier pour une pratique de loisirs et touristique :

- *Implantation sur les lieux de passage propices à faire une pause et les lieux accueillant du public : aire de service, site touristique, office de tourisme…*
- *Prioriser les bornes de recharge rapide qui permettent de recharger la batterie entre 30 et 90 minutes (au lieu de minimum 3h pour des bornes classiques).*
- *Y assortir des dispositifs associés : prise USB pour recharger les téléphones, accès wifi, casiers sécurisés…*
- *Possibilité de mettre en place des recharges alimentées par panneaux photovoltaïques pour des bornes isolée du réseau électrique existant.*

Coût :

• De 500 € pour une borne d'outillage simple, à 7 000 € pour la station de réparation avec banc, carte du réseau, pompe à vélo.

Suivi :

• Suivi des implantations sur le territoire
• Retour des usagers

Constat :

L'accès au vélo peut être amélioré en mettant en place des services « pratiques » pour améliorer le niveau de service proposé et faciliter le quotidien des usagers du vélo.

Objectifs :

• Hausse du niveau de service.
• Hausse de la pratique cyclable utilitaire et cyclotouristique.

Calendrier :

Moyen terme

Porteur : CCMG, Communes

Partenaires : Office de tourisme

Subventions : Programme "Développer le vélotourisme" ADEME

Action 2.6 : Déployer des aires de services sur le cordon lagunaire de la Marana

Axe 2 : Compléter l'infrastructure par une offre de service cohérente et justement proportionnée.

Mise en œuvre opérationnelle

- *Déployer une aire de service en lien avec l'aménagement du cordon lagunaire.*
- *Étudier la possibilité d'implanter des haltes de repos, nécessitant des aménagements moins lourds, le long du cordon lagunaire.*

Classification des équipements vélo selon leur importance, sur les aires de services et les haltes-repos

	AIRE DE SERVICES	HALTES-REPOS
Répartition	Tous les 20 à 30 Kms environ	Tous les10 Kms environ
TABLE DE PIQUE-NIQUE	●●●	●●●
STATIONNEMENT VÉLO	●●●	●●●
POINT D'EAU POTABLE	●●●	●
SANITAIRES	●●●	●
RELAIS INFORMATION SERVICES	●●	●
ABRI	●●	●
CONSIGNE BAGAGES SÉCURITÉ	●	●
POUBELLES	●	●
ATELIER D'AUTORÉPARATION ET D'ENTRETIEN	●	●
POINT DE RECHARGES	●	●
BORNE WIFI	●	●
AIRE DE JEUX	●	●
BANC	●	●

Légende :
Équipement indispensable ●●●
Équipement recommandé ●●
Équipement facultatif ●

© Vélo&Territoires

Constat :

Lors de l'enquête en ligne, à la question « Par quels types de services associés à la pratique du vélo seriez-vous intéressé ? », les répondants ont choisi en premier à la location de VAE. Un tel service est ainsi plébiscité par la population et encourage la pratique cyclable sur le territoire.

Objectifs :

- Offrir une solution de mobilité viable sur des distances allant jusqu'à 10 km.
- Réduire la place de la voiture individuelle pour les ménages qui le souhaitent.
- Ouvrir l'accès au VAE sur le territoire afin de favoriser les déplacements actifs.
- Accompagner les nouveaux usagers et les convaincre des bienfaits sanitaires, environnementaux et économiques d'un VAE.

Coût :

- De 500 € pour une borne d'outillage simple, à 7 000 € pour la station de réparation avec banc, carte du réseau, pompe à vélo.

Suivi :

- Suivi des implantations sur le territoire
- Retour des usagers

Calendrier :

Court terme

Porteur : Propriétaires, promoteurs, entreprises **Partenaires :** CCMG, Office de tourisme **Subventions :** Alvéole +

Action 3.1 : Renforcer la lisibilité de l'offre de mobilité cyclable

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et accompagner le développement de la pratique cyclable.

Mise en œuvre opérationnelle

• Faire de l'identité visuelle de l'offre de mobilité, et notamment de l'offre de mobilité cyclable, un élément du paysage de l'espace public connu par l'ensemble des administrés du bassin de vie.

• Développer une communication originale et ludique sur le modèle du kit de communication de l'ADEME en promouvant des arguments autour des bénéfices sur la santé, le cadre de vie, les économies réalisées et l'environnement.

Coût :

• Selon les actions choises

Suivi :

• Retour des usagers

Constat :

Le déploiement d'une identité visuelle unique concernant la mobilité cyclable favorise la cohérence globale de la politique vélo. Cette action est à mettre en relation avec les actions de communication développées dans le Plan de Mobilité Simplifié.

Objectifs :

• Création et uniformisation de la marque vélo de la CCMG.

• Compréhension facilité et simplifiée de l'offre de mobilité cyclable.

Calendrier :

Court à moyen terme.

Porteur : CCMG

Partenaires : Communes, délégataires de transports, offices de tourisme, EPCI voisins

Subventions : État, Fonds E.U.

Action 3.2 : Inciter les entreprises à développer l'écomobilité

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et accompagner le développement de la pratique cyclable.

Mise en œuvre opérationnelle

• Action intégrée dans la mise en place de l'action « Accompagner les entreprises volontaires dans l'élaboration de plans de mobilité (inter) employeur ».

• Plusieurs actions peuvent être mises en place par les entreprises :
Stationnements sécurisés
Casiers et douches à disposition
Mise en place du Forfait Mobilités Durables
Flotte de vélos mise à disposition
Développement du télétravail intégrant une logique de démobilité (lorsque les activités le permettent)

Le rôle de la CCMG est d'élaborer une boîte à outils mise à disposition des entreprises, et de communiquer sur les retours d'expérience d'autres territoires. Pour ce faire, la CCMG peut se fonder sur les recommandations « Employeurs Pro-Vélo » et inciter à une telle labellisation.

Coût :

• Selon les actions choises

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 à intégrer une logique d'aménagement du site en faveur des cyclistes
Hausse significative de l'usage du vélo dans les entreprises labellisées et à destination des communes en lien avec ces entreprises.

Calendrier :

Court à moyen terme.

Porteur : CCMG, AUE (Agence de l'Urbanisme et de l'Énergie)

Partenaires : CCI, CMA, Employeurs

Subventions : Programme CEE OEPV

Action 3.3 : Développer les actions événementielles en faveur de la mobilité active

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et accompagner le développement de la pratique cyclable.

Mise en œuvre opérationnelle

• 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.

• Mise en œuvre d'actions renforcées dans le cadre d'événements tels que « Mai à Vélo » ou la « Semaine Européenne de la Mobilité ».

• Il est opportun de réaliser des actions évènementielles en plusieurs phases. Compte tenu de la faiblesse d'aménagements sécurisés présents sur le territoire à l'heure actuelle, il convient de réaliser des actions de sensibilisation. Dès lors que les premiers aménagements apparaissent, des évènements tels qu'une Fête du vélo peuvent être mis en place.

• Possibilité d'organiser des évènements avec une fermeture de voies à la circulation pour donner cet espace public sur un temps limité aux modes actifs (exemple d'une fermeture du cordon lagunaire un jour ou bien une plage horaire).

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'évènements réalisés
• Nombre de participants
• Retour d'expérience

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.
• Mobilisation de la population autour des animations et évènements.

Calendrier :

Court à moyen terme.

Porteur : CCMG **Partenaires :** Vélocistes, associations, offices du tourisme, médias **Subventions :** AUE (Agence de l'Urbanisme et de l'Énergie)

Action 3.4 : Développer la formation pour l'apprentissage du vélo et mécanique vélo

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et accompagner le développement de la pratique cyclable.

Mise en œuvre opérationnelle / apprentissage du vélo

• La formation pour l'apprentissage vélo doit être réalisée par des formateurs agréés, plusieurs possibilités s'offrent ainsi à la CCMG :

Prestataire extérieur réalisant la formation

La formation d'un éducateur territorial des activités physiques et sportives (ETAPS) grâce à une mise à niveau par un module de 2 à 3 jours.

• Formation des enfants – Savoir Rouler à Vélo (SRAV)

- *Formation de 500 élèves /an/animateur à raison de 8 demi-journées de formation par semaine.*
- *1 cycle composé de 3 blocs.*
- *5 cycles par an entre les vacances scolaires.*
- *1 session pour une dizaine d'élèves.*

• Formation adulte

Il est également envisageable de réaliser des ateliers de remise en selle et d'apprentissage pour un public adulte. Moins encadrés que le SRAV, cette formation peut s'adapter aux besoins des participants.

Coût :

• Formation de l'ensemble des élèves de CM1 au SRAV : env. 20 000 €/an

Suivi :

• Nombre d'ateliers réalisés
• Nombre de personne ayant bénéficié de l'atelier

Constat :

La formation et l'apprentissage du vélo sont des éléments essentiels pour accroître la pratique sur le territoire. Ils permettent d'acquérir des compétences techniques (équilibre, trajectoire, réparations basiques...) et des savoir-être afin de se sentir à l'aise et augmenter le sentiment de sécurité.

Objectifs :

• Renforcer la formation sur le territoire
• Augmenter le nombre d'ateliers en faveur du vélo pour l'ensemble des publics.

Calendrier :

Court terme.

Porteur : CCMG

Partenaires : Associations locales

Subventions : Génération Vélo

Action 3.4 : Développer la formation pour l'apprentissage du vélo et mécanique vélo

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et accompagner le développement de la pratique cyclable.

Mise en œuvre opérationnelle / Ateliers mécaniques

• Les ateliers d'auto-réparation permettent de concentrer en un lieu vélos, pièces détachées, outils et animateurs prodiguant des conseils. Ils offrent un point de regroupement des cyclistes et des activités autour du vélo.

	Scenario 1 Atelier fixe	**Scenario 2** Ateliers mobiles
Avantages	Consolidation de la pratique cyclable à travers l'autonomie des cyclistes Offre un lieu associatif pouvant s'apparenter à une Maison du vélo avec un point de regroupement.	Flexibilité de l'action Public touché divers Action « aller vers »
Inconvénients	S'adresse principalement à des personnes déjà utilisatrices du vélo et donc avec un effet sur la pratique moins marqué Selon le modèle (salariés ou non), dépendance forte envers les bénévoles et leurs disponibilités.	Perte de la fonction de « point de regroupement » pour d'autres activités autour du vélo.
Dimensionnement	1 local nécessaire avec possibilité de mise à disposition par la CCMG et/ou subventions 1 ETP	À intégrer lors des évènements portés par la CCMG autour du vélo
Gouvernance	Association locale – bénévolat et possiblement salariés	CCMG lors d'actions évènementielles

Coût :

• En moyenne coût de fonctionnement d'un atelier fixe : 40 000 €/an
Exemple : Ville de Ronchin (59) subventionne une association pour un coût annuel de 3 500 €.

Suivi :

• Nombre d'ateliers réalisés
• Nombre de personne ayant bénéficié de l'atelier

Constat :

La formation et l'apprentissage du vélo sont des éléments essentiels pour accroître la pratique sur le territoire. Ils permettent d'acquérir des compétences techniques (équilibre, trajectoire, réparations basiques...) et des savoir-être afin de se sentir à l'aise et augmenter le sentiment de sécurité.

Objectifs :

• Renforcer la formation sur le territoire.
• Augmenter le nombre d'ateliers en faveur du vélo pour l'ensemble des publics.

Calendrier :

Selon le modèle choisi.

Porteur : Selon scenario choisi

Partenaires : Association locales, vélocistes, CCMG

Subventions :

Action 3.5 : Accompagner la pratique du vélo chez les scolaires à travers le vélobus

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et accompagner le développement de la pratique cyclable.

Mise en œuvre opérationnelle / Ateliers mécaniques

• Un vélobus est un mode de déplacement collectif d'enfants à vélo qui sont conduits et encadrés par des adultes sur un trajet et selon un horaire de passage déterminés. Un tel service peut être mis en place par les associations de parents d'élèves ou bien par la collectivité avec des agents municipaux dédiés. Dans le premier cas, l'inconvénient réside dans une pérennité non assurée.

• Fourniture des équipements de sécurité indispensables aux élèves : gilets réfléchissants, éclairage, casque

• Il peut être opportun de réaliser en amont un plan de déplacement scolaire sur des actions d'écomobilité scolaire plus générales, notamment autour de la dépose des enfants et l'amélioration de la sécurité.

• Scénario alternatif : vélo collectif jusqu'à 8 enfants (environ 19 000 €/ unité)

Coût :

• Selon la stratégie adoptée.

Suivi :

• Nombre d'enfants accompagnés.
• Nombre de vélobus mis en place.

Constat :

Une telle action permet aux enfants de gagner en autonomie et pratiquer une activité physique régulière.

Objectifs :

• Promouvoir la pratique cyclable chez les plus jeunes.
• Préserver la santé.

Calendrier :

Court à moyen terme

Porteur : Associations de parents d'élèves, communes

Partenaires : CCMG, établissements scolaires

Subventions :

Action 3.6 : Évaluer les infrastructures, services et dispositifs via des enquêtes et comptages

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et accompagner le développement de la pratique cyclable.

Mise en œuvre opérationnelle

	Scenario 1 Comptage non permanent humanisé	Scenario 2 Comptage non permanent	Scenario 2 Comptage permanent
Avantages	Informations qualitatives (type de vélo, genre, âge, éclairage, comportements aux carrefours, défauts de circulation...)	• Informations quantitatives exhaustives sur une courte durée • Absence information qualitative (exception si vidéo) • Durée de comptage sur l'ensemble de la journée • Coûts	• Informations quantitatives exhaustives sur l'ensemble de l'année • Absence information qualitative (exception si vidéo) • Précisions • Comparaisons facilitées
Inconvénients	• Coûts • Fréquence de comptage • À compléter avec du comptage « technique »	Informations manquantes sur certaines périodes.	• Coûts • Nécessité d'axes cyclables structurants aménagés

Coût :
- Fourniture et pose d'un dispositif de comptage permanent : entre 3 000 € et 6 800 €/compteur
- Transmission des données : 300€/compteur
- Compteur-totem : entre 13 680 € et 26 000 €
- Coûts supplémentaires de maintenance, détection et compréhension des erreurs, analyse des données
- Comptage humanisé : exemple Dijon Métropole 6 500 € / an pour 4 jours pendant 8h sur 8 sites, soit 25 €/h de comptage par site

Suivi :
- Retours chiffrés
- Comparaison des résultats obtenus

Constat :
• Les données de comptage des cyclistes permettent d'identifier les besoins des cyclistes, de les hiérarchiser et de planifier les projets. L'analyse de la fréquentation des aménagements réalisés permet également de communiquer sur l'évolution de la pratique.

Objectifs :
• Permettre un suivi complet et chiffré du déploiement du SDC.
• Suivre l'évolution de la pratique vélo sur le territoire.
• Évaluation de la politique cyclable mise en œuvre.

Calendrier :
Court terme

Porteur : CCMG

Partenaires : Prestataires extérieurs

Subventions : AAP ADEME

Voici les actions à prioriser dans un premier temps :

Afin de mettre en œuvre un réseau cyclable sécurisé, la CCMG doit :

• Définir les tronçons à aménager en priorité, selon leur fonctionnalité et leur faisabilité, en concertation avec les gestionnaires de voirie.

• Mobiliser et coordonner les acteurs, y compris les partenaires sur le volet touristique

• Identifier et solliciter les financeurs

En parallèle des étapes de création d'un réseau cyclable sécurisé, la CCMG doit également promouvoir la pratique cyclable :

• Via des actions de sensibilisation du public (actifs, scolaires, employeurs…)

• Et en coordonnant le déploiement d'une offre de stationnement vélo dans les lieux publics (établissements scolaires, gares, centres administratifs, complexes sportifs, commerces…).