

Envoyé en préfecture le 20/03/2025
Reçu en préfecture le 20/03/2025
Publié le
ID : 076-247600646-20250319-DELB20250025-DE



Sources : Le Courrier Cauchois, Paris-Normandie

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE CC CAUX-AUSTREBERTHE PHASE 3 – PLAN D’ACTIONS

Soutenu par

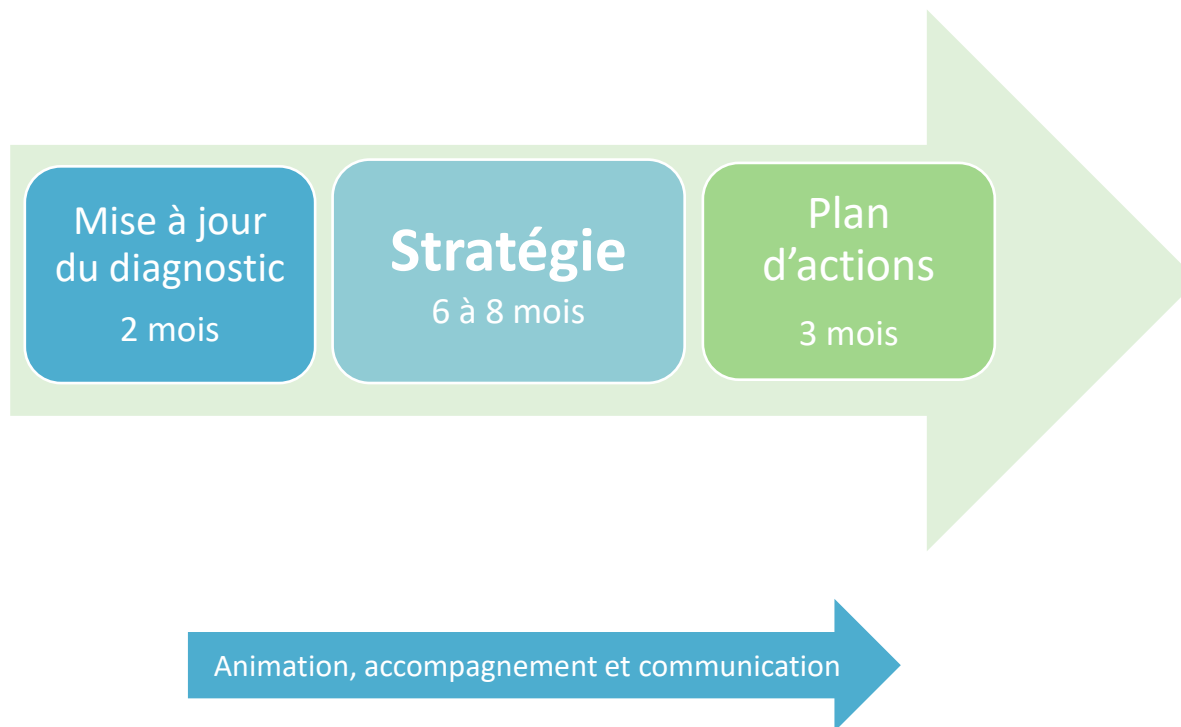


Projet soutenu par l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

Contact Client
Léa THIRION

Contact BL évolution
François MOULIN
Noa LEVY-BARON

Résumé de l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable

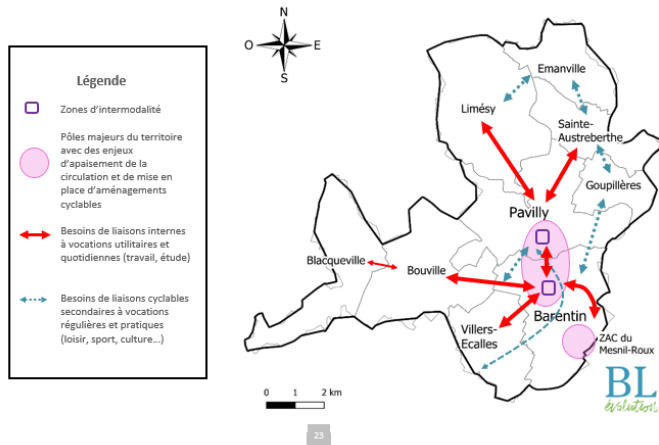


Rappel des étapes

Envoyé en préfecture le 20/03/2025
Reçu en préfecture le 20/03/2025
Publié le
ID : 076-247600646-20250319-DELB20250025-DE



Lignes de désir



Carte lignes de désirs – Diagnostic



Atelier de concertation sur carte – 18/06
25-30 participants



Séminaire élus
27/06
Priorisation des itinéraires



Validation
scénario
budgétaire
COPIL
16/09



COTECH
19/11
Plan
d'actions



Validation du
plan d'actions-
COPIL
17/12



4 axes stratégiques



Le plan d'action du Schéma Directeur Cyclable est décliné selon 4 axes stratégiques :

Axe 1 : Rendre l'intercommunalité cyclable au quotidien.



Développer les itinéraires cyclables reliant les communes pour favoriser les déplacements du quotidien et améliorer les continuités cyclables. Apaiser et aménager des liaisons dans les bourgs afin de garantir la sécurité des cyclistes en agglomération.

Axe 2 : Développer les services de l'écosystème vélo.



Développer des services pour une offre vélo globale qui va au-delà de la simple piste cyclable, et permet d'élargir et de diversifier les usages.

Axe 3 : Rendre le vélo plus attractif pour les habitants et les touristes.



Promouvoir le vélo comme outil de mobilité du quotidien via un jalonnement incitatif, une communication régulière et l'organisation d'événements.

Axe 4 : Garantir la gouvernance et le suivi du schéma.



Définir les rôles de chaque acteur dans la mise en œuvre du SDC. Définir des indicateurs de suivi de la politique cyclable.

Impact sur la cyclabilité



Pour chaque action, nous évaluons l'impact sur la cyclabilité du territoire pour visibiliser la portée de chaque action



Peu d'impact



Impact moyen



Impact fort

Envoyé en préfecture le 20/03/2025
 Reçu en préfecture le 20/03/2025
 Publié le 
 ID : 076-247600646-20250319-DEL20250025-DE

Présentation des fiches actions

Hiérarchisation de la mesure et des actions

Détails des actions à mener, modalités de mise en œuvre et précisions sur les coûts des actions

Rappel des enjeux et description de l'état final recherché avec les différentes mesures de l'axe

Identification des acteurs engagés à porter la mesure et à évaluer la réussite et l'impact

... et Identification des partenaires à mobiliser

Indication de l'impact en terme de cyclabilité du territoire

Axe 1 ENCOURAGER LA MARCHÉ DANS LES BOURGS
MESURE 1.1 – APAISER LES CIRCULATIONS

Contexte et objectifs de l'axe 1

Contexte :

Objectifs: Sur les déplacements intra-bourgs des pôles et des villages, la marche est le moyen de se déplacer le plus efficace et agréable. Cela est notamment possible grâce à l'aménagement de la ville en faveur des piétons les plus vulnérables et rendant visible les avantages de la marche. Parallèlement, des services et espaces de proximité sont aménagés pour réduire les besoins de déplacement.

Public visé : Tout publics, notamment enfants et PMR

Déplacements cibles : tous, sur 0-2 kilomètres

Description de la mesure 1.1

Portage et partenaires à mobiliser

Budget et moyens humains

Indicateurs de suivi et objectifs

Indicateur 1
Objectif MALINS

Indicateur 2
Objectif MALINS

Impact sur la cyclabilité du territoire



Plus de détails: voir annexes 14




Indicateur pour suivre et évaluer la bonne mise en œuvre du plan d'action, et leurs objectifs « MALINS » [mesurables, atteignables, limités dans le temps, indicatifs, négociables] décidés en validation du plan d'action

Synthèse des moyens financiers et humains estimés nécessaires à la bonne réalisation de la mesure sur la période décidée pour la mesure



SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE PLAN D' ACTIONS

Méthodologie

Présentation du plan d'action

Plan d'action

Axe 1 – Rendre l'intercommunalité cyclable au quotidien

Axe 2 – Développer les services de l'écosystème vélo.

Axe 3 – Rendre le vélo plus attractif pour les habitants et les touristes.

Axe 4 – Garantir la gouvernance et le suivi du schéma.

Conclusion



SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE PLAN D' ACTIONS

Les différentes phases de consultation réalisées au cours de la démarche ont souligné que le principal frein à l'utilisation du vélo était le **sentiment d'insécurité**.

Le développement d'un réseau cyclable sécurisé, continu, confortable et attractif constitue donc la principale attente des usagers.

Il est proposé de développer un réseau cyclable structurant. Ce réseau, plutôt constitué d'aménagements séparés de la chaussée (pistes cyclables, voies vertes...), mais aussi d'itinéraires sur voirie partagée dans des quartiers apaisés, ou entre communes, permettra un développement considérable de la pratique cyclable sur le territoire

Axe 1 – Rendre l'intercommunalité cyclable au quotidien

1.1 Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

1.2 Traiter les franchissements

1.3 Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries

1.4 Entretenir les aménagements cyclables de manière régulière

| # MESURES | Mesures | Indicateurs | Montant des mesures sur 10 ans |
|---|--|--|------------------------------------|
| 1.1 <u>GARANTIR UN MAILLAGE DE LIAISONS FLUIDES ET SÉCURISÉES ENTRE ET DANS LES COMMUNES DE LA CC</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Aménager les principaux axes de transit <input type="checkbox"/> Assurer les liaisons intercommunales reliant les différentes communes aux équipements et services | Linéaire d'aménagements réalisés (km) | 11,8 M€ |
| 1.2 <u>TRAITER LES FRANCHISSEMENTS</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Assurer la continuité du réseau cyclable au niveau des principaux franchissements | Nombre de franchissements aménagés | 1 M€ |
| 1.3 <u>PRENDRE SYSTÉMATIQUEMENT EN COMPTE LE VÉLO DANS LA REFONTE DES VOIRIES</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Appliquer l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour les voies urbaines | Conformité des travaux de réfection de voiries | à définir selon les projets |
| 1.4 <u>ENTREtenir LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE MANIÈRE RÉGULIÈRE</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Entretien régulier des aménagements, mise en place d'un outil de suivi | Nombre de signalements, taux de réponses | 140 000€/an à terme |

Total Axe 1 par an : 1,4M€

Introduction

Le plan d'action pour les aménagements cyclables est construit en prenant en compte plusieurs typologies en fonction de la voirie concernée :

- **Le trafic séparé** entre cyclistes et véhicules motorisés, comprenant :
 - L'aménagement de **pistes cyclables en site propre**, sécurisées, séparées de la voirie par une bordure ou un fossé
 - L'aménagement de **voies vertes**, c'est-à-dire de linéaire cyclable sur un réseau différent (ex : ancienne voie de chemin de fer, chemins communaux, chemins de halage)
- **Le trafic mixte** entre cyclistes et véhicules motorisés, comprenant :
 - Les **voies partagées** : aménagements sur voie circulée par des véhicules motorisés en ajoutant un marquage au sol et en modifiant la vitesse autorisée et le régime de priorité. En contexte périurbain ou rural, réalisation d'un « chaucidou ». En contexte urbain, aménagements partagés en zone 30
 - Le **jalonement** de routes peu circulées via un abaissement de la vitesse de circulation (70 ou 50 km/h selon la visibilité) et l'installation d'un balisage directionnel (jalonement vertical) voire un jalonement horizontal (signalisation des traversées, rappels de la circulation de vélo sur cet axe...).



Site propre et voies vertes : 400€ m/l



Voies partagées : 100€ m/l



Jalonement : 3€ m/l



Deux critères pour que les vélos puissent **partager la voirie** avec les véhicules motorisés :

Volume de trafic automobile

Vitesses de circulation motorisée

| VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE | TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS) | DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) | | |
|--|--|---|--|---|
| | | RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR) | RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR) | RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR) |
| 30 KM/H OU MOINS | < 2000 | Trafic mixte | Vélorue ou trafic mixte | Vélorue ou piste cyclable |
| | 2000 À 4000 | | Bande cyclable ou trafic mixte | |
| | > 4000 | Piste ou bande cyclable | | |
| 50 KM/H | < 1500 | Trafic mixte | | Piste cyclable |
| | 1500 À 6000 | Piste ou bande cyclable | | |
| | > 6000 | | | |
| 70/80 KM/H | < 1000 | Trafic mixte | Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite | Piste cyclable |
| | 1000 À 4000 | Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite | Piste cyclable ou voie verte | |
| | > 4000 | | | |

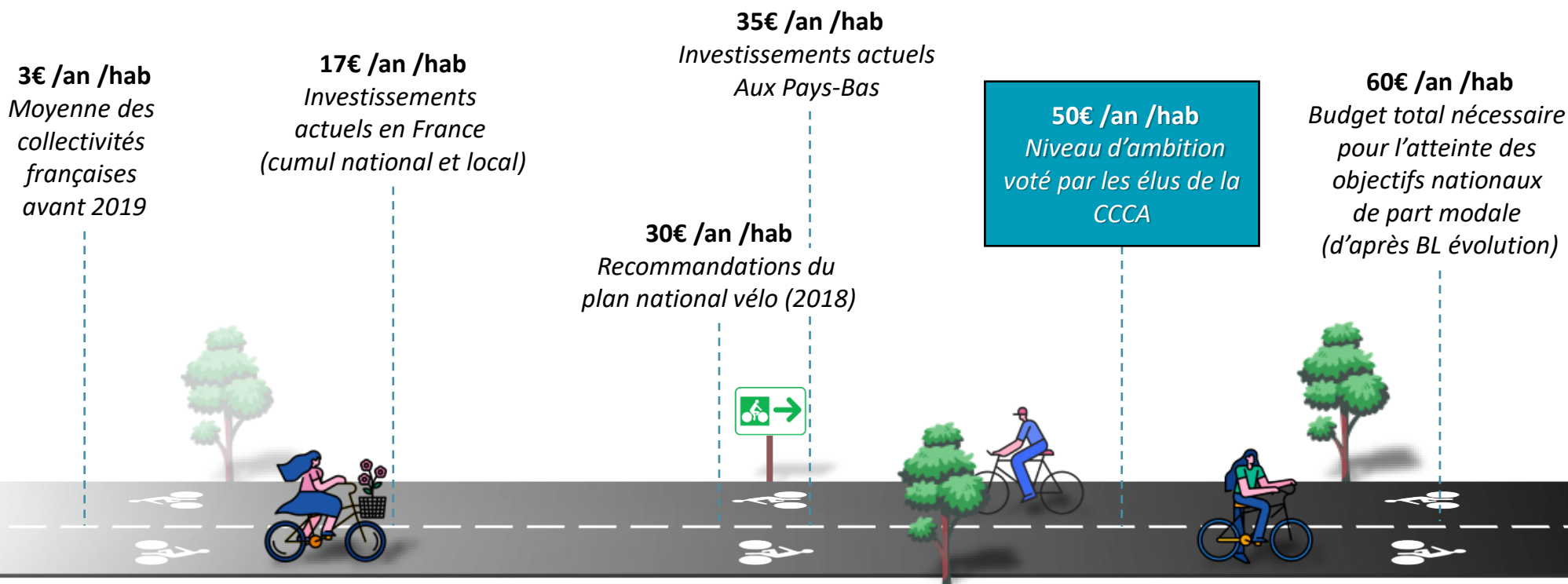
Hors agglomération : le **partage de la voirie** est possible si la vitesse est limitée à 50/70 km/h et avec un nombre de véhicules limité à 1000 par jour.

Si un des deux seuils est dépassé, il faudra rechercher un **aménagement en site propre** OU une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.

Un budget vélo à la hauteur des enjeux

Le niveau d'ambition validé en COPIL par les élus, en termes de budget d'investissement total sur le territoire dans la politique cyclable sur 10 ans est de **50 € /an /hab**, un budget à la hauteur des enjeux nationaux et locaux.

Il comprend des financements extérieurs (fonds d'aides de l'Etat notamment). Il permettra une politique volontariste et proactive pour rattraper le retard et donner un coup de pédale à la pratique du vélo.



Envoyé en préfecture le 20/03/2025

Reçu en préfecture le 20/03/2025

Publié le



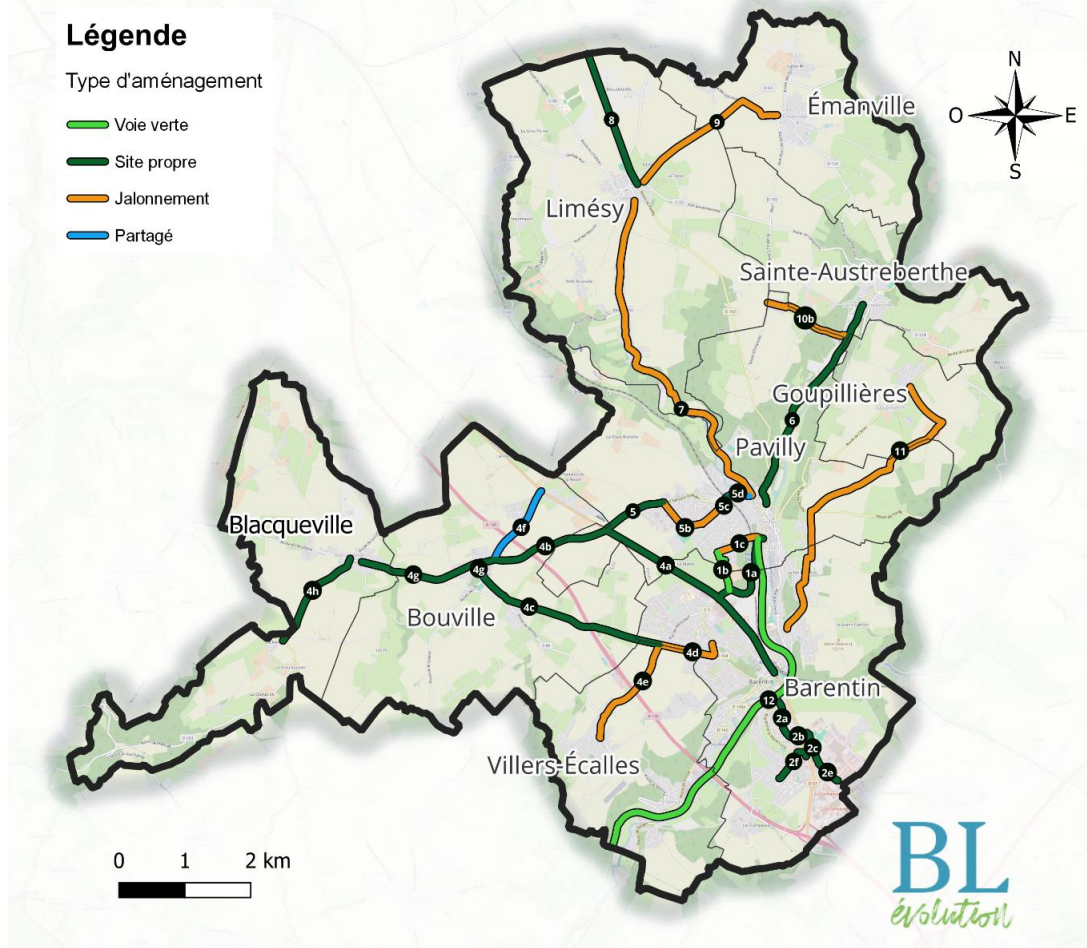
ID : 076-247600646-20250319-DELB20250025-DE

Scénario validé COPIL - Aménagements proposés

Légende

Type d'aménagement

- Voie verte
- Site propre
- Jalonnement
- Partagé



Scénario validé en COPIL

| | |
|--|--------------------|
| Montants (en €/an/hab) | 50€/an/hab |
| Montant totaux par an (en €/an) | 1,3 M € |
| Montant totaux sur 10 ans (en €) | 13 M€ |
| Estimation des montants dédiés aux services et à l'animation sur 10 ans (en €) | 400 000€ |
| Estimation des montants dédiés à la résorption des points noirs sur 10 ans (en €) | 800 000€ |
| Montant totaux sur 10 ans dédiés aux seuls aménagements (en €) | 11 800 000€ |
| ETP au sein de la CCA dédié à la mise en place du SDC | 1 ETP |

Envoyé en préfecture le 20/03/2025
 Reçu en préfecture le 20/03/2025
 Publié le
 ID : 076-247600646-20250319-DEL20250025-DE

Contexte et objectifs de l'action

Le diagnostic a mis en avant le fait que **70% des trajets quotidiens effectués par les actifs et les scolaires** (habitant ou travaillant dans la CC, ou les deux) sont réalisables à vélo (moins de 7km). Ce sont aussi bien des trajets intra-communaux que intercommunaux.

Il y a un enjeu fort à assurer la sécurisation de ces principaux itinéraires, ainsi qu'à permettre le rabattement vers les gares, aires de covoiturage et arrêts de bus du territoire afin de favoriser l'intermodalité et de rendre accessible les polarités extérieures à la communauté de communes (notamment la Métropole de Rouen).

Certains axes accueillent un important trafic automobile, il est donc essentiel de proposer des aménagements séparés de la chaussée et sécurisés pour permettre un report modal important vers le vélo. Sur d'autres, un simple jalonnement ou bien un partage de la voirie peuvent être envisagés à condition que les trafics et vitesses des véhicules motorisés le permettent.

Liste des actions

- Aménager en priorité les axes pour lesquels des travaux sont déjà envisagés** (D6015, Axe Pavilly-Sainte Austreberthe puis la Zone Commerciale une fois le transfert de compétences effectué) et **lancer des études pré opérationnelles dès 2025** pour ces itinéraires.
- Planifier la réalisation des liaisons validées pour ce schéma** selon un plan pluriannuel d'investissement priorisant ces liaisons dans le temps (ci-après)
- Cartographier les acteurs et les subventions disponibles** pour soutenir le financement du schéma

Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CC, Département, Communes
 Bénéficiaires : Usagers
 Partenaires : Financeurs (Etat, Ademe, Région, Europe)

Impact sur la cyclabilité



Budget et moyens humains

| | |
|-----------|--|
| Financier | 11,8M€ sur 10 ans (dont 60 à 80% de co-financements possibles) |
| Humain | 1 ETP |

| Indicateur de résultat | 2028 | 2032 | 2035 |
|-------------------------------------|------|------|------|
| Linéaire d'aménagement réalisé (km) | 25km | 44km | 52km |

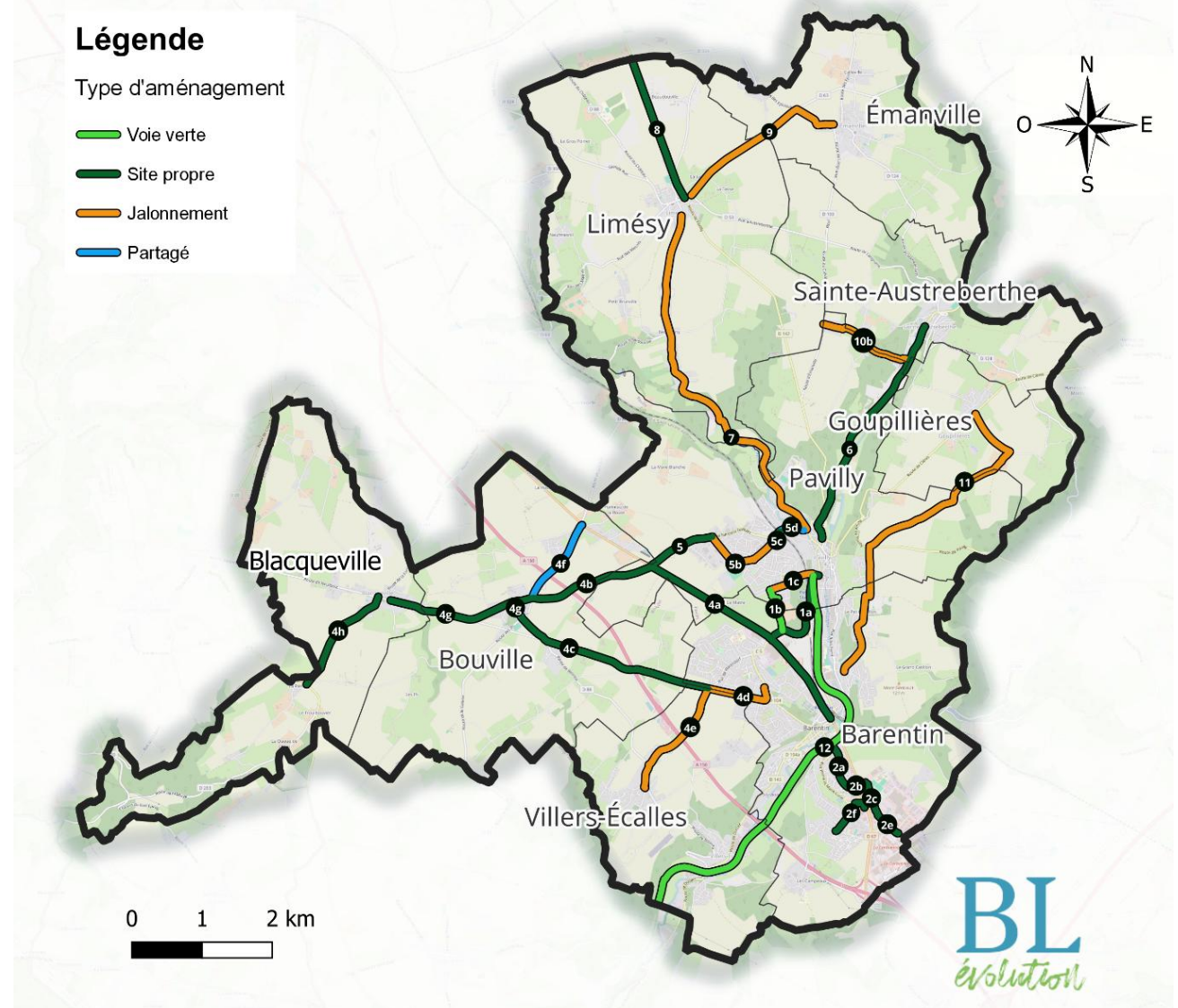
Scénario validé COPIL - Aménagements proposés

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Nombre de tronçons | 26 |
| Linéaire total d'aménagements | 50 km |
| Site propre | 22 km |
| Voie verte | 7 km |
| Jalonnement | 19 km |
| Partagé | 1,6 km |
| Coût annuel | 1,18 M € |
| Coût sur 10 ans | 11,8 M € |

Légende

Type d'aménagement

- Voie verte
- Site propre
- Jalonnement
- Partagé



Envoyé en préfecture le 20/03/2025
 Reçu en préfecture le 20/03/2025
 Publié le 
 ID : 076-247600646-20250319-DELB20250025-DE

Synthèse linéaires et coûts associés

| | Barentin | Pavilly | Bouville | Limésy | Emanville | Sainte-Austreberthe | Villers-Ecalles | Blacqueville | Goupi-llères |
|--|---|----------------|---------------|-----------------|---------------|---------------------|-----------------|-----------------|----------------|
| Linéaire total d'aménagements (en km) | 11,6 km | 13,6 km | 4,8 km | 8,2 km | 1,1 km | 1,1 km | 4,7 km | 2,2 km | 1,3 km |
| Jalonnement | 2 | 6 | 0 | 6 | 1,1 | 0,5 | 2,2 | 0 | 1,2 |
| Voie partagée | 0 | 0,3 | 1,5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Site propre | 5,5 | 6 | 4,8 | 2,1 | 0 | 0,6 | 0,3 | 2,2 | 0,1 |
| Voie verte | 4,1 | 0,7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2,2 | 0 | 0 |
| Coûts associés par commune sur 10 ans | 3,8 M€ | 2,9 M€ | 2,1 M€ | 860 000€ | 3 400€ | 230 000€ | 1 M€ | 880 000€ | 23 000€ |
| Dont compétences CCCA | 2,1M€ | 280 000€ | | | | | 870 000€ | | |
| Dont compétences Commune | 1,1M€ | 140 000€ | 300 000€ | 244 800€ | | 5 000 € | 7 000€ | 348 800€ | 4 000€ |
| Dont compétences Département <i>(25% de subventions possibles sur ces montants)</i> | 653 600€ | 2,5M€ | 1,8M€ | 615 200€ | 3 400€ | 225 000€ | 123 000€ | 531 200€ | 19 000€ |
| Montant Total sur 10 ans | 11,8 M€ <i>Dont 60% à 80% de cofinancement possible</i> | | | | | | | | |

Envoyé en préfecture le 20/03/2025
 Reçu en préfecture le 20/03/2025
 Publié le
 ID : 076-247600646-20250319-DELB20250025-DE

Proposition de planification des aménagements des liaisons sur 2026-2035

| Année de réalisation | Liaisons | Type d'aménagement | Tronçon | Gestion | Communes concernées | Longueur (m) | Coût |
|--------------------------------|---|--------------------|---------|----------|--------------------------------|--------------|---------|
| 2026 | Pavilly-Piscine | Jalonnement | 1c | CC | Pavilly; Barentin | 719 | 2157 |
| | Pavilly-Piscine | Voie verte | 1b | CC | Pavilly; Barentin | 609 | 243 600 |
| | 41% D6015 entre Barentin et Pavilly | Site propre | 4a2 | Dpt | Barentin; Pavilly; Bouville | 1378 | 551 204 |
| | 30% Pavilly-Sainte-Austreberthe par D22 | Site propre | 6 | Dpt | Pavilly; Sainte-Austreberthe | 1043 | 417 360 |
| Total 2026 : 1 214 300€ | | | | | | | |
| 2027 | 70% Pavilly-Sainte-Austreberthe par D22 | Site propre | 6 | Dpt | Pavilly; Sainte-Austreberthe | 2435 | 973 840 |
| | Barentin-Villers-Ecalles par Avenue Président Kennedy | Jalonnement | 4d | Communes | Barentin | 1018 | 3054 |
| | Barentin-Villers-Ecalles - Route de Pavilly | Jalonnement | 4e | Communes | Villers-Ecalles | 1768 | 5304 |
| | Goupillères-Barentin | Jalonnement | 11 | Communes | Goupillères, Pavilly, Barentin | 5191 | 15573 |
| | Limésy-Pavilly-Sainte-Austreberthe | Jalonnement | 10b | Communes | Sainte-Austreberthe, Pavilly | 1379 | 4137 |
| | Limésy-Pavilly | Jalonnement | 7 | Dpt | Pavilly; Limésy | 5576 | 16728 |
| | Limésy-Emanville | Jalonnement | 9 | Dpt | Limésy; Emanville | 2536 | 7608 |

Total 2027 : 1 026 244€

Proposition de planification des aménagements des liaisons sur 2026-2035

| Année de réalisation | Liaisons | Type d'aménagement | Tronçon | Gestion | Communes concernées | Longueur (m) | Coût |
|--------------------------------|---------------------------------|--------------------|---------|----------|---------------------|--------------|-----------|
| 2028 | Zone Commerciale | Site propre | 2c | CC | Barentin | 406 | 162 400 |
| | Zone Commerciale | Site propre | 2b | CC | Barentin | 208 | 83200 |
| | Zone Commerciale | Site propre | 2e | CC | Barentin | 410 | 164000 |
| | 30% de la voie verte Voie verte | Voie verte | 12 | CC | Pavilly;Barentin | 1915 | 765840 |
| Total 2028 : 1 175 440€ | | | | | | | |
| 2029 | 46% de la voie verte Voie verte | Voie verte | 12 | CC | Pavilly;Barentin | 2936 | 1 174 288 |
| Total 2029 : 1 174 288€ | | | | | | | |
| 2030 | 24% de la voie verte Voie verte | Voie verte | 12 | CC | Pavilly;Barentin | 2935,72 | 612 672 |
| | Zone commerciale | Site propre | 2f | Communes | Barentin | 680 | 272 000 |
| | Zone commerciale | Site propre | 2a | Communes | Barentin | 686 | 274 400 |
| Total 2030 : 1 159 072€ | | | | | | | |

Envoyé en préfecture le 20/03/2025
 Reçu en préfecture le 20/03/2025
 Publié le
 ID : 076-247600646-20250319-DEL20250025-DE

Proposition de planification des aménagements des liaisons sur 2026-2035

| Année de réalisation | Liaisons | Type d'aménagement | Tronçon | Gestion | Communes concernées | Longueur (m) | Coût |
|--------------------------------|-------------------------------------|--------------------|---------|----------|-----------------------------|--------------|---------|
| 2031 | 20% D6015 entre Barentin et Pavilly | Site propre | 4a | Dpt | Barentin; Pavilly; Bouville | 672 | 268 880 |
| | Barentin-Bouville | Site propre | 4c | Dpt | Bouville;Barentin | 2358 | 943 200 |
| Total 2031 : 1 212 080€ | | | | | | | |
| 2032 | 39% D6015 entre Barentin et Pavilly | Site propre | 4a | Dpt | Barentin;Pavilly;Bouville | 1311 | 524 316 |
| | Bouville-Pavilly | Jalonnement | 5b | Communes | Pavilly | 1164 | 3 492 |
| | Bouville-Pavilly | Partagé | 5d | Communes | Pavilly | 380 | 38 000 |
| | Bouville-Pavilly depuis 6015 | Site propre | 5 | Dpt | Bouville;Pavilly | 975 | 390 000 |
| | Bouville-Pavilly | Site propre | 5c | Communes | Pavilly | 212 | 84 800 |
| | Cœur Bouville | Partagé | 4f | Commune | Bouville | 265 | 2 650 |
| | Bouville vers Boulangerie | Partagé | 4f | Dpt | Bouville | 1258 | 125 800 |

Total 2032 : 1 169 058€

Proposition de planification des aménagements des liaisons sur 2026-2035

| Année de réalisation | Liaisons | Type d'aménagement | Tronçon | Gestion | Communes concernées | Longueur (m) | Coût |
|--------------------------------|---------------------------------|--------------------|---------|---------|------------------------|--------------|---------|
| 2033 | 70% Bouville-Pavilly par la D22 | Site propre | 4b | Dpt | Bouville; Pavilly | 1897 | 758 800 |
| | Bouville-Blaqueville | Site propre | 4g | Dpt | Blacqueville; Bouville | 1156 | 462 400 |
| Total 2033 : 1 221 200€ | | | | | | | |
| 2034 | 30% Bouville-Pavilly par la D22 | Site propre | 4b | Dpt | Bouville-Pavilly | 813 | 325 200 |
| | Limésy-Yerville | Site propre | 8 | Dpt | Limésy | 2107 | 842 800 |
| Total 2034 : 1 168 000€ | | | | | | | |
| 2035 | Blacqueville-La Pierre | Site propre | 4h | Dpt | Blaqueville | 1700 | 680 000 |
| | D143A Piscine-Gare Pavilly | Site propre | 1a | Dpt | Pavilly;Barentin | 1365 | 546 000 |
| Total 2035 : 842 800€ | | | | | | | |

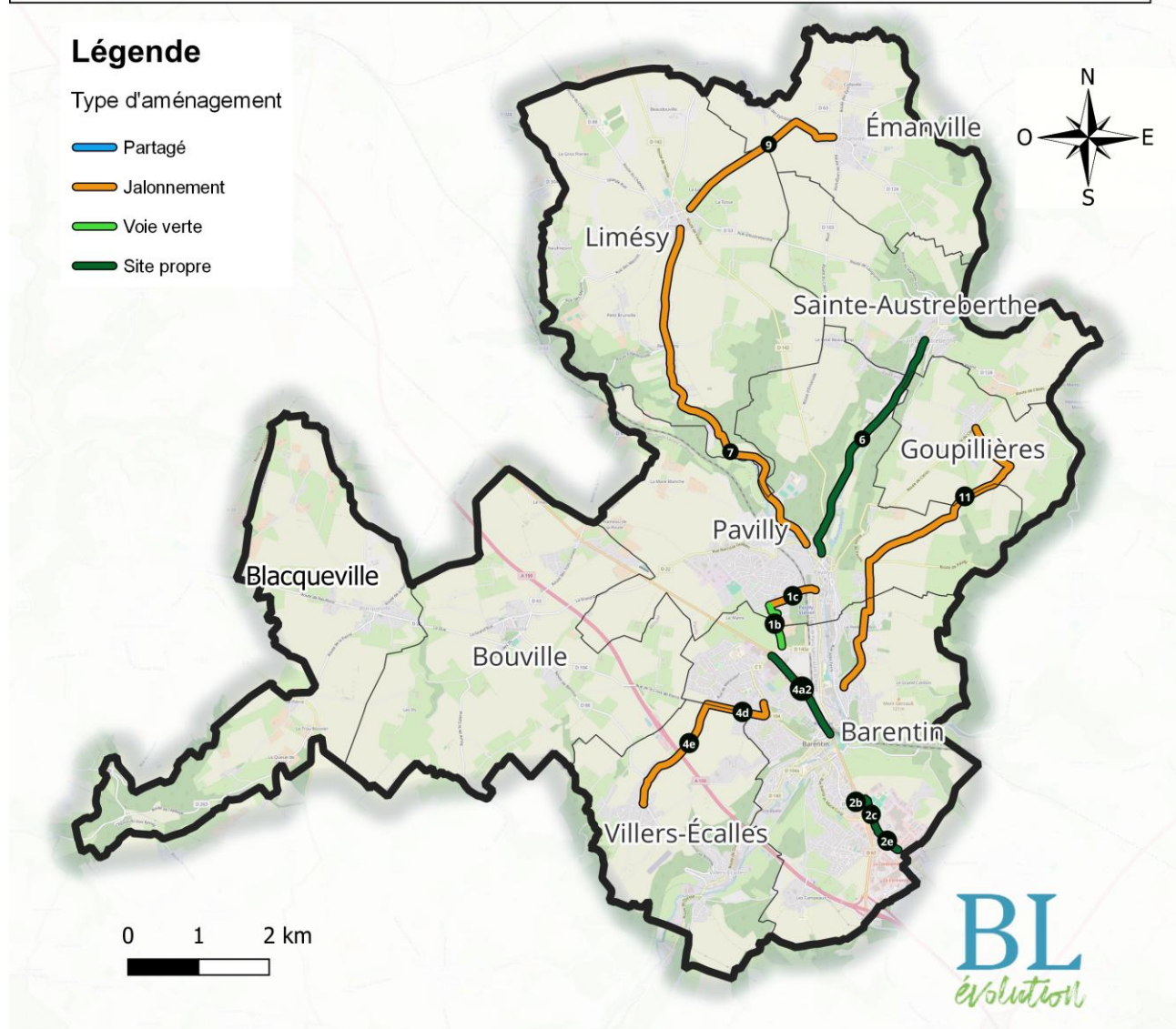
Aménagements court-terme 2026-2028

Légende

Type d'aménagement

- Partagé
- Jalonnement
- Voie verte
- Site propre

→ Lancement des études pré opérationnelles en 2025 pour toutes les liaisons réalisées entre 2026 et 2028



Aménagements moyen-terme 2029-2032

Légende

Type d'aménagement

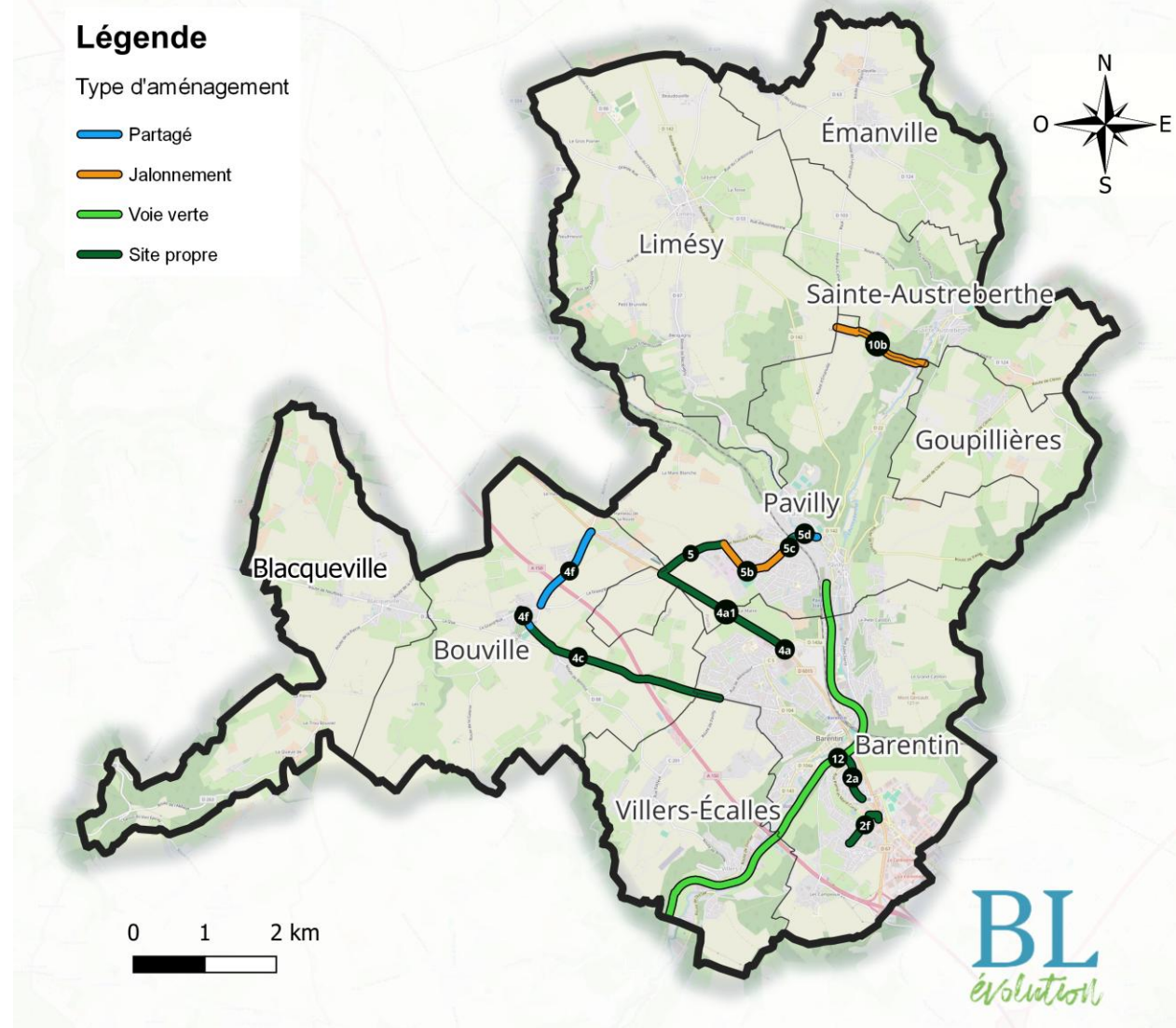
Partagé

Jalonnement

Voie verte

Site propre

→ Lancement des études pré opérationnelles à partir de 2027 pour toutes les liaisons réalisées entre 2029 et 2032



Aménagements long-terme 2033-2035

Légende

Type d'aménagement

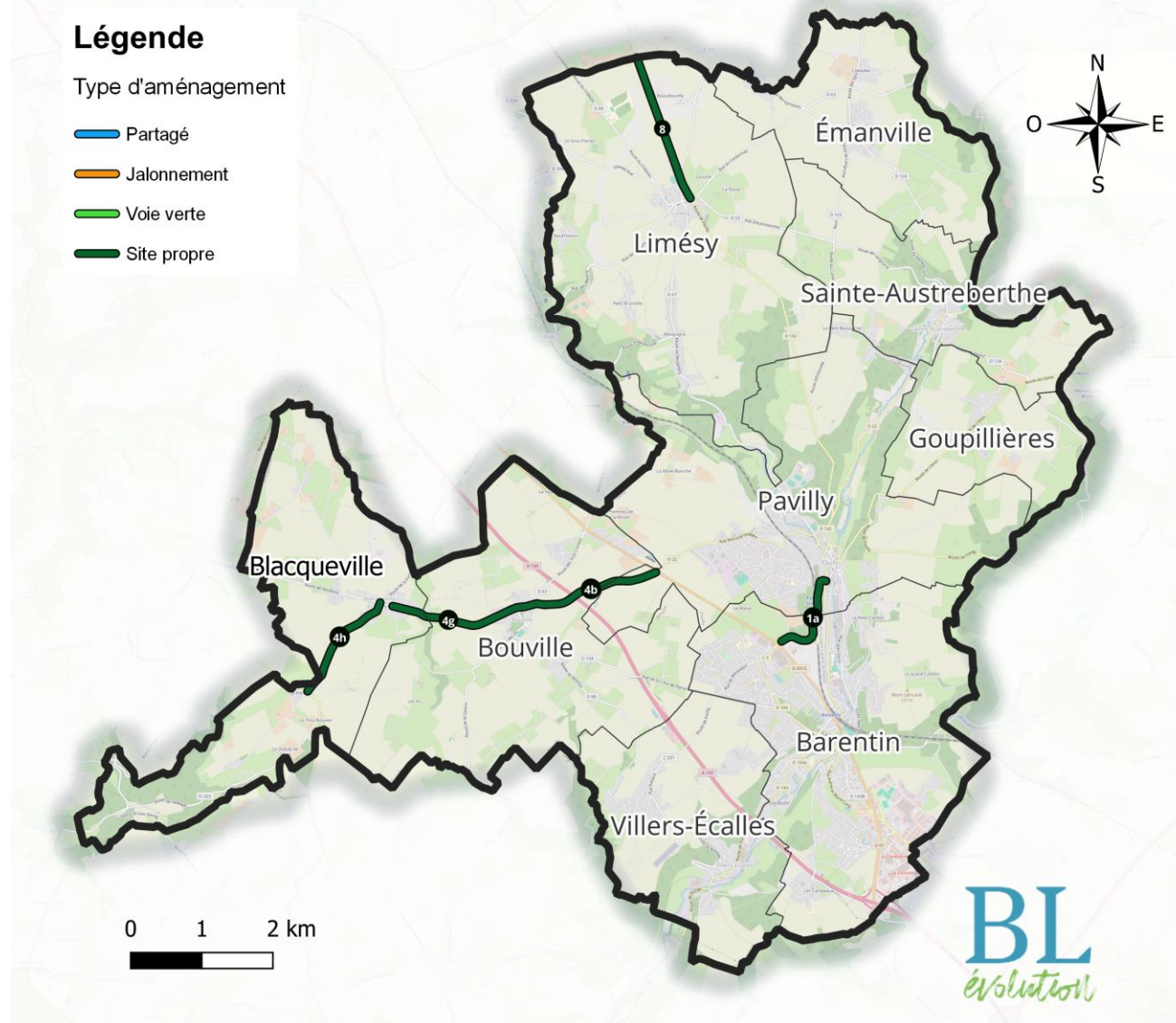
Partagé

Jalonnement

Voie verte

Site propre

→ Lancement des études pré opérationnelles à partir de 2031 pour toutes les liaisons réalisées entre 2033 et 2035



Leviers de financements

On estime que les subventions et financements possibles pour des projets cyclables peuvent aller de 60% et 80% des coûts des projets. Ces estimations comportent des incertitudes qui devront être adaptées en fonction des différents contextes.

| Type de financement | Portage | Objectifs | Taux de financement |
|--|-------------------|--|--|
| Appel à projets « Territoires cyclables » | Etat | Accompagner dans la durée quelques territoires peu ou moyennement denses pour accélérer la réalisation des itinéraires structurants prévus par leur SDC. Au moins un EPCI par région soutenu sur une durée maximale de 6 ans. L'AAP sera vraisemblablement renouvelé dans les années à venir. | Plusieurs M€ sur plusieurs années |
| DSIL / DETR | Etat | Aides pour les territoires ruraux afin de développer des solutions de transport innovants et de favoriser la cohésion des territoires. | Variable |
| Fonds FEDER | Europe/ Région | Services, stationnements, et aménagements cyclables des premier et dernier kilomètres. | 40 % |
| FMA – Aménagements cyclables – Potentiellement suspendus pour 2025 | Etat | Restaurer ou établir des continuités d'itinéraires cyclables (inscrits à un SDC ou autre) dans des secteurs à enjeu pour la mobilité du quotidien. | 50 % Enveloppe théorique de 100 millions d'euros disponible chaque année pour tous les maîtres d'ouvrage public |
| Futurs programmes liés aux CEE (suites de AVELO) - à confirmer pour 2026 | Etat/ ADEME | Développer le système vélo dans les territoires. Accompagner la définition (études), les expérimentations, l'animation et la promotion de politiques en faveur du vélo, mais aussi le soutien au recrutement d'un chargé de mission. | A préciser Futurs programmes financés par les Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) non définis |

Rappel des compétences actuelles de chaque acteur

• La CCCA

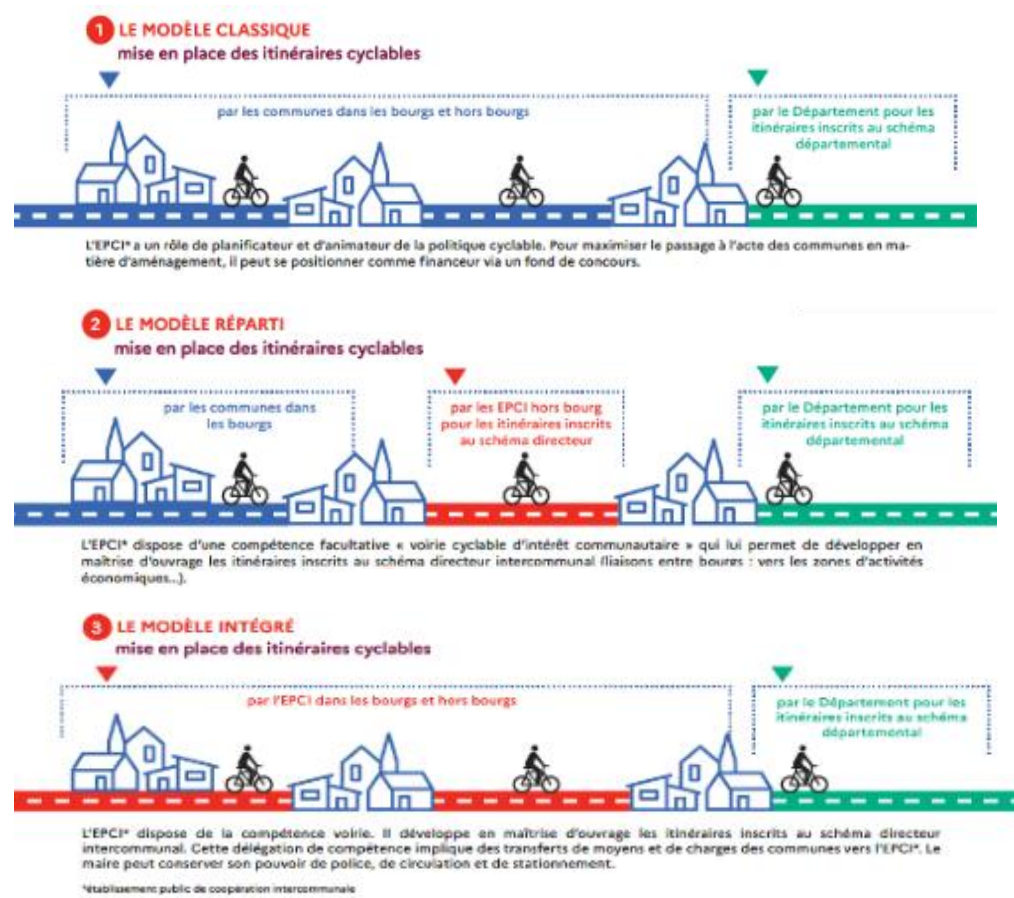
- Autorité Organisatrice de la Mobilité
- Compétence voirie sur les zones d'intérêt communautaire (ex : Zone du Mesnil-Roux, Voie verte).

• Le Département de Seine-Maritime

- Gère l'entretien de la voirie de ses routes départementales, en et hors agglomération.
- Finance 25% des aménagements cyclables le long de ses voies hors agglomération.

• Les communes

- Compétence voirie sur les routes communales dans et hors des bourgs et sur les routes départementales intra-bourgs (cheminements et trottoirs, dispositifs de ralentissement de la circulation).
- Elles doivent assumer 20% du montant des liaisons en tant que Maîtres d'Ouvrage



Contexte sur la prise de compétence

- L'élaboration du schéma directeur cyclable de la CCCA permet d'aboutir à une **programmation comprenant 50km** de liaisons à réaliser d'ici 2035.
- Parmi ces 50km, **seulement 9km concernent de la voirie d'intérêt communautaire** (Zone commerciale et voie verte), le reste étant du ressort du domaine foncier communal (13km) ou départemental (28km).
- La CCCA est donc en capacité d'aménager (site propre, voie partagée, jalonnement) les itinéraires inscrits sur les voies d'intérêt communautaire. En revanche, en l'absence de nouvelle compétence, ce sont le Département et les communes qui sont en mesure d'aménager les autres liaisons. Pour réfléchir à différents scénarios, nous vous proposons 3 scénarios de compétences.
 - **« Scénario 1, Classique »** : En ce qui concerne les voiries communales, une première option évoquée consiste à laisser la maîtrise d'ouvrage aux communes, et à ce que la CCCA puisse avoir principalement un rôle d'animation. Cela correspond au modèle « Classique » du schéma de l'ADEME. Dans ce scénario, les communes assurent **40%* du coût des aménagements**.
 - **« Scénario 2, Classique + »** : Les compétences voiries restent aux communes mais la CCCA peut co-financer leurs réalisations par l'intermédiaire d'un fond de concours. Les montants et modalités de ce fonds de concours resteront à définir, mais ce scénario propose une prise en charge par la CCCA de 10% des coûts de l'aménagement. Dans ce scénario, les communes assurent **30%* du coût des aménagements**.

Ces deux options impliquent que les communes puissent assurer un reste à charge de minimum 20% sur la réalisation des liaisons, un coût qu'elles ne sont pas toujours en mesure d'assumer.

- **« Option 3, Modèle Réparti »** : Dans cette option, la CCCA peut se doter d'une compétence « aménagement cyclables d'intérêt communautaire » qui lui confère la capacité d'aménager des infrastructures cyclables sur des routes dont elle n'est pas gestionnaire. La voirie reste au patrimoine des communes et les maires conservent le pouvoir de police. Cette option correspond au modèle « Réparti » : la CCCA devient maître d'ouvrage sur la plupart des liaisons intégrées à la programmation, elle finance 30% des aménagements et les communes participent financièrement à la réalisation de la liaison **à hauteur de 5 à 10%* du coût de la liaison** et assurent la continuité en agglomération.

* Pourcentages pris avec une hypothèse de subventions à hauteur de 60% (cela pourrait être plus ou moins selon les subventions obtenues).

« Scénario 1, Classique »

- 60% de financements extérieurs / subventions , 40% de financement par les communes, 0% par la CC

| Commune | Reste à charge (en k€) |
|---------------------|------------------------|
| Barentin | 1 533 |
| Blacqueville | 348 |
| Bouville | 818 |
| Emanville | 1 |
| Goupillères | 9 |
| Limésy | 344 |
| Pavilly | 1 151 |
| Sainte-Austreberthe | 91 |
| Villers-Ecalles | 400 |
| TOTAL | 4 700 |

- Situation actuelle dans la CC
- La CC a un rôle de planificateur et d'animateur de la politique cyclable.
- Les communes sont MOA pour aménager des liaisons sur les voies où elles sont gestionnaires (routes communales partout et RD en agglo). Elles pourront trouver des subventions pour aménager ces liaisons, mais auront à minima en RAC de 20% du montant total.
- Afin de réaliser des aménagements sur RD hors agglo, elles devront conventionner avec le Département de la Seine-Maritime pour obtenir une délégation de compétence.
- Les liaisons ne faisant pas partie du SDC ne font l'objet d'aucune action de la part de l'EPCI : elles sont sous la MOA des communes

1 LE MODÈLE CLASSIQUE mise en place des itinéraires cyclables



Envoyé en préfecture le 20/03/2025
 Reçu en préfecture le 20/03/2025
 Publié le
 ID : 076-247600646-20250319-DELB20250025-DE

« Scénario 2, Classique + »

- 60% de financements extérieurs /subventions
- 30% de financement par les communes
- 10% par la CC via le fonds de concours soit 1,2M€ sur 10 ans

| Commune | Reste à charge (en k€) |
|---------------------|------------------------|
| Barentin | 1 150 |
| Blacqueville | 261 |
| Bouville | 614 |
| Emanville | 1 |
| Goupillères | 7 |
| Limésy | 258 |
| Pavilly | 863 |
| Sainte-Austreberthe | 68 |
| Villers-Ecalles | 300 |
| TOTAL | 3 522 |

- Situation **un peu améliorée**, proche de la situation actuelle dans l'EPCI
- La CC a **un rôle de planificateur et d'animateur de la politique cyclable**.
- Les communes sont MOA pour aménager des liaisons sur les voies où elles sont gestionnaires (routes communales partout et RD en agglo).
- **Pour maximiser le passage à l'acte des communes en matière d'aménagement, l'EPCI peut se positionner comme financeur via un fond de concours sur les liaisons intégrées au SDC.** Les communes pourront trouver des subventions pour aménager ces liaisons, mais auront à minima en RAC de 20% du montant total. Le Fonds de concours peut être alimenté par le VM.
- **L'EPCI pourra les aider en ingénierie ainsi que dans la recherche des subventions.**
- Afin de réaliser des aménagements sur RD hors agglo, elles devront conventionner avec le CD55 pour obtenir une délégation de compétence.
- Les liaisons ne faisant pas partie du SDC ne font l'objet d'aucune action de la part de l'EPCI : elles sont sous la MOA des communes.

1 LE MODÈLE CLASSIQUE
mise en place des itinéraires cyclables



« Scénario 3, Réparti »

- 60% de financements extérieurs /subventions
- 10% de financement par les communes
- 30% par la CC via le fonds de concours soit 3,5 M€ sur 10 ans

| Commune | Reste à charge (en k€) |
|---------------------|------------------------|
| Barentin | 383 |
| Blacqueville | 87 |
| Bouville | 205 |
| Emanville | 0,4 |
| Goupillères | 1 |
| Limésy | 86 |
| Pavilly | 288 |
| Sainte-Austreberthe | 23 |
| Villers-Ecalles | 100 |
| TOTAL | 1 174 |

- **L'EPCI dispose d'une compétence facultative "voirie cyclable d'intérêt communautaire"** qui lui permet de développer en maîtrise d'ouvrage les itinéraires inscrits au schéma directeur hors agglomération. Cela permet aux communes de ne pas être MOA sur la réalisation de ces liaisons, et donc de ne pas avoir à financer à minima 20% du montant de ces liaisons. **L'EPCI pourra tout de même imposer une participation financière de la commune, dont le montant serait à définir.**
- **L'EPCI devra assurer à minima 20% du montant de la liaison, en tant que MOA, sur ces liaisons hors aggro.**
- Afin de réaliser des aménagements sur RD hors aggro, l'EPCI devra conventionner avec le Département pour obtenir une délégation de compétence.
- Par ailleurs, les **communes devront assurer la continuité en aggro**. Pour maximiser le passage à l'acte des communes en matière d'aménagement, l'EPCI peut se positionner comme financeur via un fond de concours sur les liaisons intégrées au SDC.
- L'EPCI dispose d'une ingénierie forte et est en mesure d'assurer la réponse à des AAP pour trouver les subventions.

2 LE MODÈLE RÉPARTI mise en place des itinéraires cyclables



L'EPCI* dispose d'une compétence facultative « voirie cyclable d'intérêt communautaire » qui lui permet de développer en maîtrise d'ouvrage les itinéraires inscrits au schéma directeur intercommunal (liaisons entre bourges : vers les zones d'activités économiques...).

Comparaison des coûts pour les communes pour les 3 scénarios

| Commune | Scénario 1 | Scénario 2 | Scénario 3 |
|-------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | Reste à charge (en k€) | Reste à charge (en k€) | Reste à charge (en k€) |
| Barentin | 1 533 | 1 150 | 383 |
| Blacqueville | 348 | 261 | 87 |
| Bouville | 818 | 614 | 205 |
| Emanville | 1 | 1 | 0,4 |
| Goupillères | 9 | 7 | 1 |
| Limésy | 344 | 258 | 86 |
| Pavilly | 1 151 | 863 | 288 |
| Sainte- Austreberthe | 91 | 68 | 23 |
| Villers-Ecalles | 400 | 300 | 100 |
| TOTAL Communes | 4 700 | 3 522 | 1 174 |
| TOTAL CCCA | 0 | 1 174 | 3 522 |

En plus du coût prohibitif, le fait de laisser la maîtrise d'ouvrage aux communes peut impliquer des délais prolongés (besoin en ingénierie externe, recherche de subventions, conventionnement de co-maîtrise d'ouvrage entre les communes). La CCCA, en prenant la maîtrise d'ouvrage pourrait internaliser et centraliser ces démarches

Mise en place de la compétence

La prise de compétence se fait en plusieurs étapes :

1. Définition du périmètre et des liaisons concernées par cette nouvelle compétence (à priori : les liaisons intégrées à la programmation où la CCCA serait MOA, hors agglomération)
2. Validation en conseil par les communes
3. Validation en conseil communautaire
4. Contrôle de la légalité par la préfecture

Les statuts de la CCCA

AVANT

Extrait des statuts actuels

AJOUT

Création, aménagement (dont jalonnement, signalisation horizontale et verticale) et entretien des itinéraires cyclables et piétons, définis au schéma directeur des mobilités actives et/ou desservant les zones d'activité et les équipements d'intérêt supra-communal ;

Dans le cas de la prise de compétence par la CC d'Erdre et Gesvres en 2017, le contrôle de la légalité s'est porté sur les critères suivantes :

- Intérêt communautaire avéré (les liaisons doivent relier des communes différentes)
- Liaisons fléchées dans le schéma directeur



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer la continuité des liaisons intercommunales, il est primordial de bien traiter les franchissements. Cette action permettra notamment de **lever les freins au développement des modes actifs**.

Les entrées de bourgs, les giratoires ou les traversées de la voie verte seront particulièrement importantes à traiter, pour assurer la continuité entre les liaisons intercommunales et les aménagements intrabourgs.

Enfin, il sera important de **penser aux différents usages** pour traiter les franchissements, il faudra par exemple prendre en compte la sécurité nécessaire aux déplacements des enfants, les contraintes des vélo-cargo ou des véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite, etc.



Liste des actions

- Aménager les intersections majeures (giratoires)
- Assurer la continuité du réseau cyclable au niveau des principales intersections, notamment les traversées entre la voie verte et les routes
- Aménager les autres coupures majeures (pont...)

Le traitement des franchissements doit se faire au fur et à mesure de la mise en œuvre des aménagements, afin d'assurer la continuité cyclable



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CC, Département, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Financeurs (Etat, Région, Ademe, Europe)



Budget et moyens humains

| | |
|-----------|--|
| Financier | 1M€ sur 10 ans |
| Humain | Compris dans le rôle de la personne en charge du suivi de la réalisation du schéma |



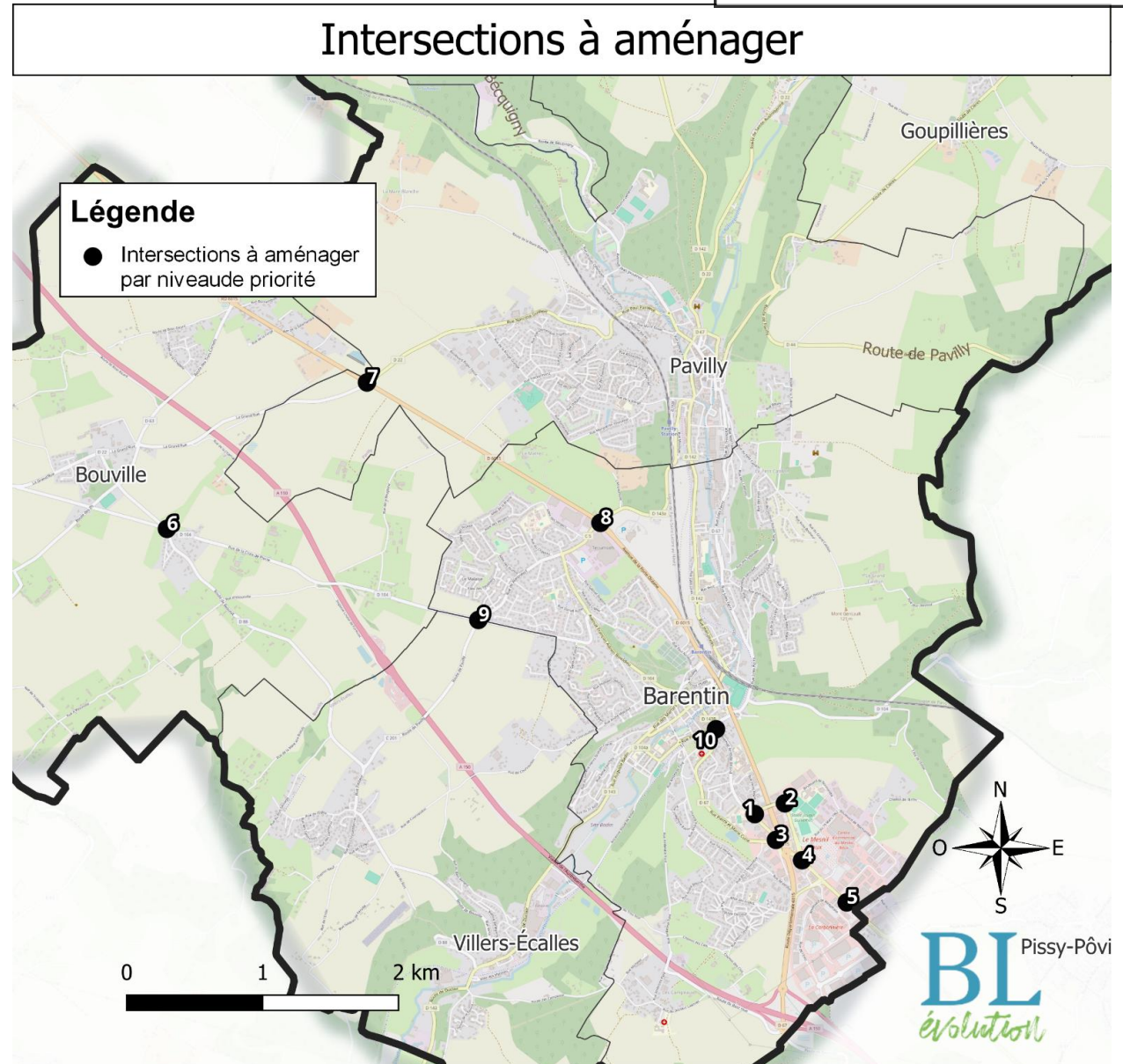
Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de résultat | 2028 | 2032 | 2035 |
|------------------------------------|------|------|------|
| Nombre de franchissements aménagés | 3 | 6 | 8 |

Intersections à aménager

10 carrefours
pré-identifiés



Exemples de traitement de carrefours

Les carrefours doivent être traités différemment en fonction de leur importance et de leur niveau de trafic.

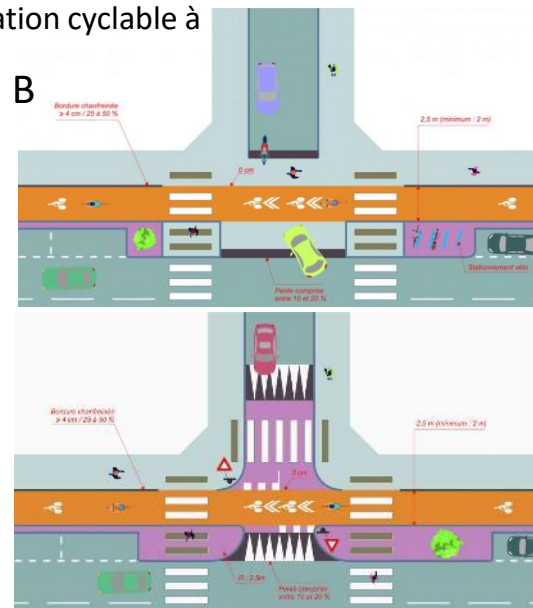
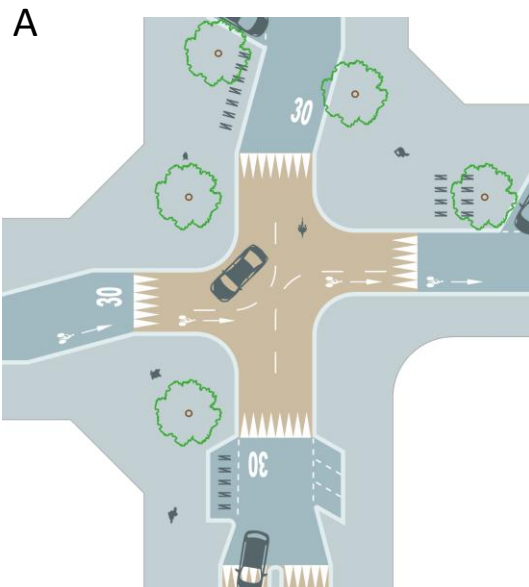
A : Rues résidentielles apaisées : **plateau traversant**.

B : Axe de transit, rues résidentielles adjacentes : **piste continue avec trottoir traversant**.

C : Carrefour majeur, deux axes de transits, circulation cyclable à protéger : **carrefours hollandais**.

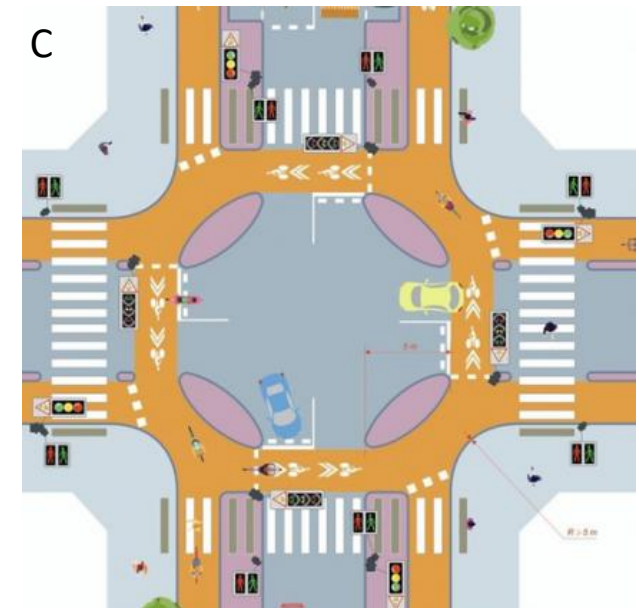
Éléments essentiels dans un carrefour protégé pour les vélos :

- Un aménagement cyclable continue et sans obstacles ;
- La sécurité des vélos et piétons est optimale (covisibilité, croisement à 90° ...)
- Le carrefour est lisible par tous les usagers de la route et non-ambiguë.



Schémas d'aménagements de carrefours

Crédits photo : Cerema.fr



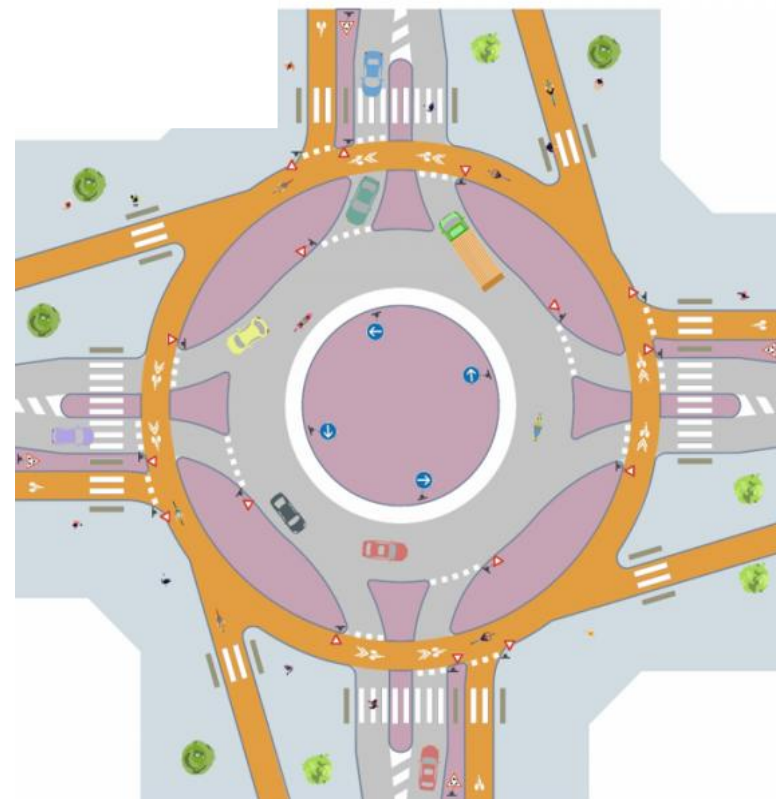
Exemples de traitement de giratoires

Les giratoires, omniprésents sur le territoire Français, ne sont souvent pas adaptés à l'usage du vélo. Voici quelques conseils afin d'y créer un aménagement cyclable sécurisé.

- **En zones résidentielles** : possibilité d'aménager un disque ralentisseur bombé avec deux lignes circulaires. Régime de priorité à droite.
- **Giratoire < 19,5 m de rayon** : aménagement cyclable compliqué, nécessité d'opter pour une autre solution (système de feux, plateaux etc...)
- **Giratoire > 19,5 m de rayon** : possibilité d'opter pour un « rond-point hollandais » avec priorité donnée à la piste ou non (voir schémas à droite).



Ralentisseur circulaire bombé, Utrecht, Pays-Bas
Crédits photo : Parisenselle.fr



Carrefour giratoire Hollandais
Crédits photo : Parisenselle.fr



Contexte et objectifs de l'action

Parce que les travaux de quartiers, d'aménagements d'espaces publics sont conçus pour plusieurs années, et donc fixent les conditions de déplacements sur cette période, **il convient de se poser systématiquement la question des aménagements cyclables** (et piétons) dans ces projets au moment de leur conception en application de l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour les voies urbaines. Lorsqu'un aménagement cyclable est opportun, **les recommandations du CEREMA¹ devront être respectées.**

La non-intégration d'aménagements spécifiques s'explique le plus souvent par un manque de transversalité dans les politiques publiques, par la multiplicité des acteurs qui interviennent sur le projet ou le chantier, par un calendrier très contraint, etc. Cependant, louper un « coup parti » sur un tronçon donné (enfouissement de réseau, travaux de canalisation, etc.) revient à repousser de plusieurs années la réalisation d'un aménagement cyclable sur cet axe, ou à réengager d'importants coûts de réfection de voirie pour le réaliser.



Liste des actions

- Former l'ensemble des techniciens des services techniques aux aménagements cyclables**, piétons et PMR, afin que soient pris en compte ces enjeux dans tous les projets ayant trait à l'aménagement de l'espace public.
- Intégrer dans le processus de validation de l'ensemble des projets ayant trait à l'aménagement de l'espace public** une analyse au regard de l'ambition portée par le territoire en matière d'aménagements cyclables et piétons.
- Diffuser largement en interne l'étude** afin qu'élus et techniciens aient une connaissance fine des intentions de la collectivité en la matière sur l'ensemble du réseau viaire.



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC, Département

Bénéficiaires : Habitants


Partenaires : Aménageurs



Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de suivi et résultat | 2028 | 2032 |
|---------------------------------|------|------|
| Nombre de formations internes | 3 | 5 |

Envoyé en préfecture le 20/03/2025
 Reçu en préfecture le 20/03/2025
 Publié le 
 ID : 076-247600646-20250319-DELB20250025-DE

 **Contexte et objectifs de l'action**

Si les coûts d'investissement liés aux aménagements pour les modes actifs sont le plus souvent bien pris en compte et intégrés aux budgets des collectivités, **les coûts d'entretiens** de ces aménagements sont plus difficilement anticipés. Ces coûts peuvent se diluer dans des prestations plus globales, ou être intégrés dans des actions gérées en régie. Connaître et anticiper ces coûts est particulièrement important : l'entretien régulier des infrastructures cyclables garantit leur qualité, leur attractivité, et donc leur utilisation.

 **Liste des actions**

- A moyen terme, **en intégrant les futurs aménagements cyclables à l'entretien régulier du réseau** :
 - Coût du km : 5 000 € / an / km linéaire pour les aménagements importants (voies vertes, chaucidou)
 - Faible pour le jalonnement (doit tout de même être réalisé)
- Il conviendra d'établir dès le démarrage de la phase opérationnelle (réalisation des travaux) et en coordination l'ensemble des maîtres d'ouvrage (Département, CC) les **modalités de gestion de l'entretien du réseau cyclable** : pistes cyclables, aménagements transitoires, marquages au sol et signalisation verticale.
- Il est préconisé de rédiger une convention de gestion entre maîtres d'ouvrage pour formaliser ces modalités. La collectivité pourra s'appuyer sur ses agents techniques pour assurer un patrouillage régulier (à voir pour une mutualisation du matériel d'entretien : débroussailleuse, ... avec les services du Département) qui devra être suivi d'interventions d'entretien de la voirie, signalisation, équipements etc.

 **Portage et partenaires**

Mise en œuvre : CC, Département
 Bénéficiaires : Habitants
 Partenaires : Département

€ **Budget et moyens humains**

| | |
|------------------|--|
| Financier | 5 000 € / an / km linéaire pour les aménagements importants, soit 140.000€/an à terme (30km d'aménagements importants environ) – à mutualiser avec les opérations d'entretien courant) |
|------------------|--|

 **Impact sur la cyclabilité du territoire**



| | Linéaire d'aménagements à entretenir (site propre et voie verte) | Coût indicatif entretien |
|------|---|---------------------------------|
| 2028 | 8km | 41 k€/an |
| 2032 | 19km | 97k€/an |
| 2035 | 27km | 136k€/an |



SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE PLAN D' ACTIONS

Fiches Actions Services

La création d'aménagements cyclables et l'apaisement de la circulation dans les bourgs ne seront pas suffisants pour induire des changements des comportements et des habitudes de mobilité chez les habitants.

Il faut également accompagner cette transition en développant des services complémentaires.

Axe 2 – Développer les services de l'écosystème vélo.

2.1 Planter des stationnements vélos

2.2 Mettre en place un mécanisme de locations longues durées

2.3 Mettre en place un mécanisme d'aides à l'achat

2.4 Développer des services de réparation

| # MESURES | Mesures | Indicateurs | Montant de la mesure sur 10 ans |
|---|---|---------------------------|---------------------------------|
| 2.1 <u>IMPLANTER DES STATIONNEMENTS VÉLOS</u> | <input type="checkbox"/> Implanter des stationnements vélos adaptés pour tous les besoins de la vie quotidienne | Nb de stationnements vélo | 100k€ |
| 2.2 <u>METTRE EN PLACE UN MÉCANISME DE LOCATIONS LONGUES DURÉES</u> | <input type="checkbox"/> Mettre en place de la location longue durée | Flotte de VAE disponible | 150 k€ |
| 2.3 <u>METTRE EN PLACE UN MÉCANISME D'AIDES À L'ACHAT</u> | <input type="checkbox"/> Faire perdurer une aide à l'achat pour différents types de vélos | Nbre d'aides délivrées | 60 k€ à partir de 2026 |
| 2.4 <u>DÉVELOPPER DES SERVICES DE RÉPARATION</u> | <input type="checkbox"/> Installer des bornes de réparation <input type="checkbox"/> Promouvoir les ateliers de réparation | Nbre de bornes installées | 50k€ |

Total Axe 2 par an : 45k€



Contexte et objectifs de l'action

Mettre en place des stationnements sécurisés pour le vélo à proximité des équipements, services et commerces du territoire est essentiel pour faciliter l'usage du vélo au quotidien. Il convient alors d'élargir l'offre de stationnement existante sur le territoire avec des infrastructures adaptées. Une communication sur le vélo pourra par ailleurs être mise en place sur les abris vélo (vélocistes, circuits vélo, etc.).

Dans le cadre de l'application de la loi LOM (article 52), la collectivité pourra s'emparer de l'obligation légale de neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton d'ici au 31 décembre 2026 pour implanter des arceaux vélos.

Cette mesure vient compléter l'action 10 du Plan de Mobilité Simplifié visant à développer le stationnement vélo sur les lieux d'intermodalité.

La commune de Barentin a déjà commencé à installer des arceaux vélos.



Liste des actions

- Réaliser un atelier de concertation avec les habitants pour déterminer les lieux d'implantations de stationnement les plus adaptés à leurs usages
- Mettre en place des arceaux vélos au niveau des équipements communaux et intercommunaux (avec abris pour les équipements principaux)
- Doter le territoire de stationnements sécurisés, en particulier au niveau des pôles d'intermodalité (en lien avec le PMS)



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Région pour les PEMs, FUB, ADEME, acteurs économiques



Impact sur la cyclabilité du territoire



Budget et moyens humains

| | |
|-----------|--------------------------------------|
| Financier | A préciser Entre de 100k et 500k€ |
|-----------|--------------------------------------|

| Indicateur de suivi et résultat | 2028 | 2032 | 2035 |
|--|------|------|------|
| Nombre de consignes / vélobox sécurisées | 3 | 5 | 10 |
| Nombre d'abris vélos | 10 | 20 | 30 |
| Nombre d'arceaux | 150 | 300 | 500 |

Aides possibles : Programme ALVEOLE PLUS permettant de financer l'installation d'abris vélos sécurisés

Obligations réglementaires pour les bâtiments y compris ERP : **Décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments**

Les différents types de stationnement

Espace public,
commerces

Écoles, entreprises,
infrastructures majeures

Arrêts de bus importants,
gares, résidences

Quelques
minutes

Quelques
heures

Une journée ou plus

Arceaux

(3 points d'attache)



100 €/arceau (2 places)
50 €/stationnement

Abri + Arceaux

(protégé des intempéries)



6000 €/abri (12 places)
500 €/stationnement

Abris sécurisé

(sécurisé et protégé des intempéries)

Vélobox



6000 €/box (6 places)
1000 €/stationnement

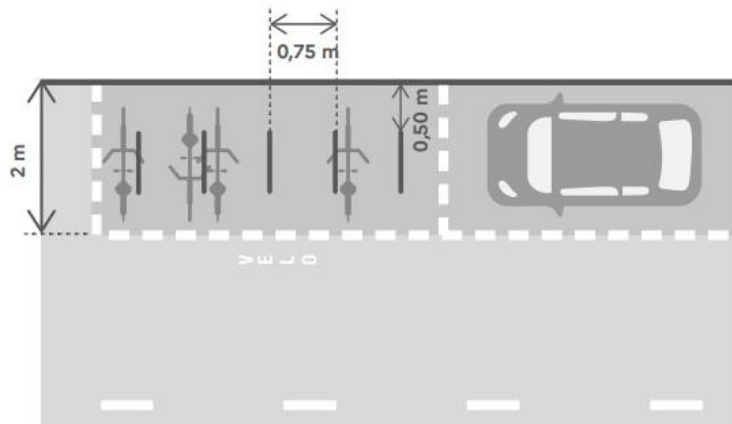
Consigne vélo



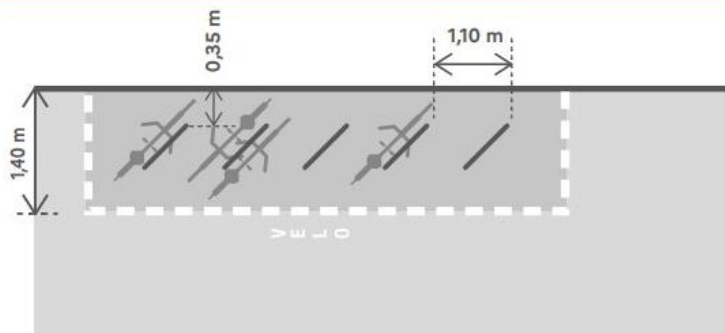
30000 €/consigne (30 places)
1500 €/stationnement

Exemple d'implantation sécurisant la traversée piétonne

ORGANISATION PERPENDICULAIRE



ORGANISATION EN ÉPI

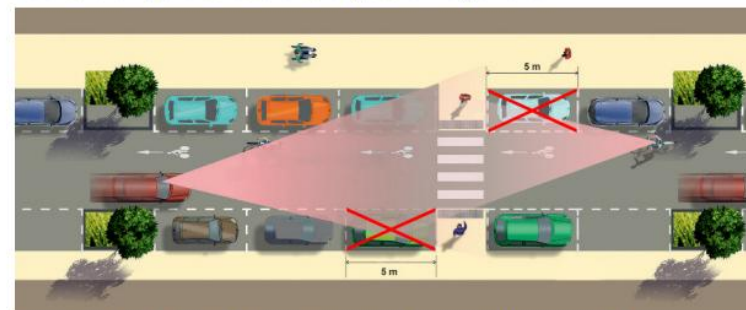


Pour plus de détails, veuillez vous référer à la fiche du CEREMA : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama>

Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière « Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, **aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons**, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. »

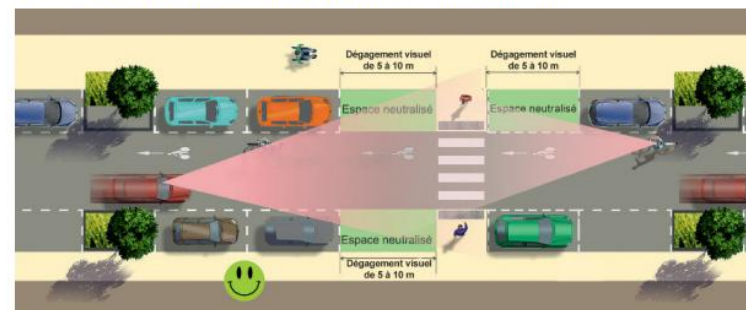
« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.» (Article 52 de la LOM)

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Réglementé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bord droit

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Recommandé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bords droit et gauche pour la voie tous véhicules et bord droit sens réservé vélo

Nombre de places vélo par équipement

On peut estimer le nombre d'arceaux vélo à installer (1 arceau=2 places) à partir de la Base permanente des équipements (BPE) de l'INSEE. Ci-dessous une proposition d'hypothèses par type d'équipement. Elles sont à adapter en fonction du contexte du territoire et de l'objectif de part modale vélo (les hypothèses ci-dessous sont valables pour un territoire qui vise entre 5 et 10% de part modale vélo).

| Equipements | | |
|-------------|---|--------------------------------------|
| Code BPE | Type d'équipement | Nombre de places vélo par équipement |
| A1 | Services publics | 8 |
| A2 | Banque, poste | 4 |
| A5 | Services de proximité | 4 |
| B2 | Petit commerce alimentaire | 4 |
| B3 | Autres commerces non alimentaires | 4 |
| C1 | Ecoles maternelles et primaires | 8 |
| C2 | Collèges | 10 |
| C3 | Lycées (dont sections pro) | 10 |
| C4 | Enseignement supérieur non universitaire | 10 |
| C5 | Enseignement supérieur universitaire | 10 |
| C6 | Formation continue | 6 |
| C7 | Autres services de l'éducation | 4 |
| D1 | Etablissements et services de santé | 4 |
| D2 | Médecins | 2 |
| D3 | Pharmacie, laboratoire... | 2 |
| D4 | Accueil personnes âgées | 4 |
| D5 | Crèche | 8 |
| D6 | Handicap | 4 |
| D7 | Action sociale | 4 |
| F1 | Equipement de sport | 8 |
| F2 | Loisir: baignade, port, boucle de randonnée | 4 |
| F3 | Equipement culturel | 16 |
| G1 | Tourisme (Hotel, coming, OT...) | 8 |

Cas particulier des établissements scolaires

Pour les établissements scolaires on privilégiera des arceaux sous abris. Le dimensionnement est à réaliser en fonction du nombre d'élèves. On visera un nombre de places équivalent à au moins 10% du nombre d'élèves, (à adapter selon le contexte).

Pour les écoles élémentaires, il est judicieux d'installer du stationnement pour les vélo-cargos.

Les consignes vélos

Les consignes vélos sont à installer au cas par cas, selon les besoins. Voici des exemples de dimensionnement selon le lieu d'implantation:

- **En gare:** la loi LOM fixe des objectifs de stationnements sécurisés en gare (voir [l'Observatoire du stationnement vélo en gare](#))
- Sur les **aires de covoiturage:** on peut viser un minimum de 10% du nombre de places de stationnement voiture
- A proximité des **arrêts de bus:** à adapter selon la fréquentation de l'arrêt. Il semble intéressant d'équiper les principaux arrêts de bus.

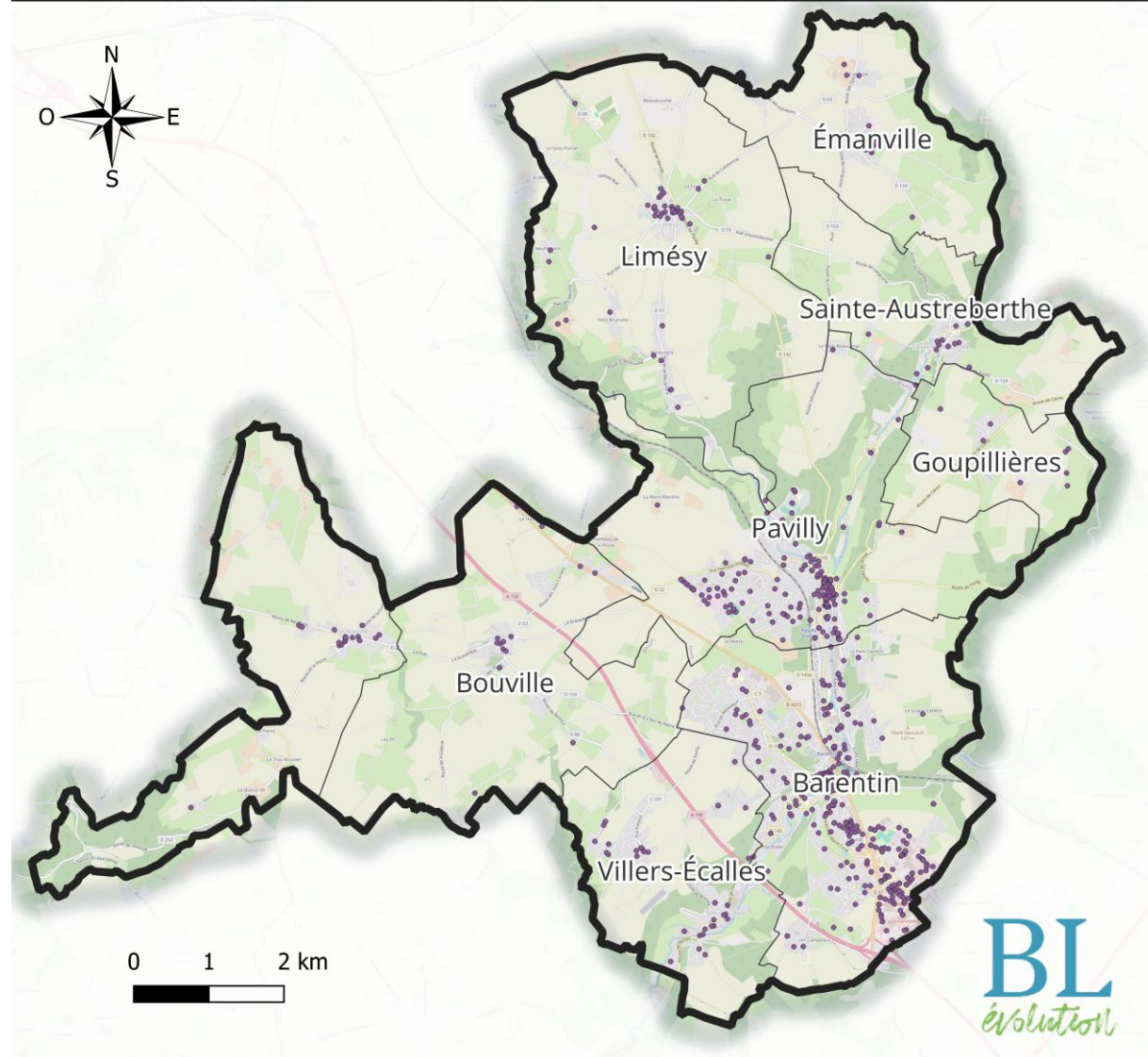
Une réflexion peut également être menée sur les espaces de loisirs, les principaux sites touristiques, les sites naturels et départs de randonnées, en lien avec le **service Tourisme**.

Localisation des stationnements vélo à implanter

Nombre d'arceaux sur votre territoire

Avec ces hypothèses, nous estimons qu'il serait nécessaire de mettre en place du stationnement pour 2 160 emplacements vélos, soit 1 080 arceaux.

Cela est évidemment une estimation haute. Cette carte peut aiguiller la CC pour le positionnement de ses futurs arceaux.



Envoyé en préfecture le 20/03/2025
 Reçu en préfecture le 20/03/2025
 Publié le 
 ID : 076-247600646-20250319-DEL20250025-DE

 **Contexte et objectifs de l'action**

Bien que le vélo soit un moyen de déplacement bien moins onéreux que la voiture individuelle, cela peut toutefois engendrer à court terme des dépenses supplémentaires pour les ménages dont le vélo vient en addition de la voiture comme moyen de transport. Ainsi, passer le cap de l'achat d'un vélo, qui plus est avec l'essor des VAE et autres vélocargos, bien plus coûteux que la plupart des vélos mécaniques, est une étape essentielle du changement de pratique de mobilité. C'est pourquoi il est important d'accompagner cette phase de transition via la mise en place d'un système de location longue durée, pour tester l'usage quotidien du vélo, en particulier du VAE.

En lien avec les actions 11 et 12 du PMS, visant à mettre en place une flotte de 40 vélos au sein de la collectivité, dont certains vélos réservés aux personnes en insertion professionnelle.

 **Liste des actions**

- Mettre en place un système de location longue durée de VAE à destination des habitants de la CC Caux Austreberthe
- Encourager les structures publiques et privées à mettre à disposition des VAE pour leurs salariés

 **Portage et partenaires**

Mise en œuvre : CC
 Bénéficiaires : Usagers
 Partenaires : Département, Régions, vélocistes, entreprises

 **Impact sur la cyclabilité du territoire**



| Indicateur de suivi et résultat | 2028 | 2032 |
|--|------|------|
| Flotte de VAE en location longue durée | 20 | 40 |
| Budget indicatif | | |
| 15 000€/an | | |

Budgets consacrés et formules de location

Coûts pour la collectivité:

- Le budget moyen par habitant consacré par les collectivités est corrélé au nombre de vélos proposés par habitant. Pour les EPCI de moins de 20 000 habitants, le coût moyen consacré au service de VL est de 0,37 €/an/hab. Il est de 0,91€/an/hab pour les collectivités de 20 000 à 50 000 habitants.
- Le **cout d'exploitation** moyen est de 370€/vélo/an pour un vélo classique et de 470€/vélo/an pour un VAE.
- Avec une tarification « classique » le **reste à charge moyen** est de 225€/vélo/an.

Formules de location proposées:

- Elles vont de la location à l'heure à la location annuelle. Certaines collectivités appliquent des tarifs réduits sur conditions de revenus ou couplés avec un abonnement de transports en commun.
- Les formules les plus souvent utilisées sont la **location au mois**, la **location au trimestre** et la **location à la journée**.
- Dans plus de 60% des cas, l'offre de location n'est pas renouvelable. Cela permet de multiplier le nombre de bénéficiaires et encourage le passage à l'achat.
- Les tarifs de location VAE sont très variables selon les territoires avec des écarts très marqués. On note cependant une tarification dégressive qui incite l'utilisateur à opter pour un service de location longue durée.

Certains petits EPCI proposent la gratuité du service de location. En l'absence de recettes, le reste à charge pour la collectivité est nettement supérieur. Un tel choix permet de rendre le vélo accessible aux revenus les plus modestes.

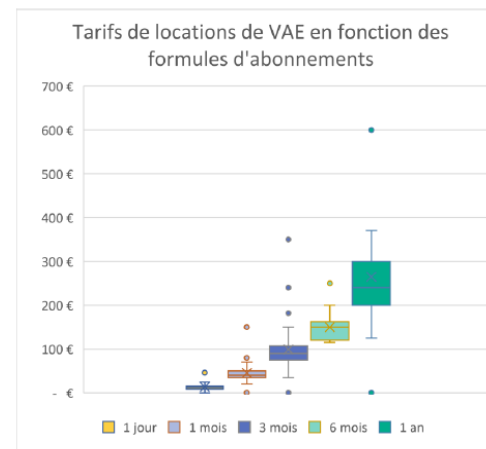
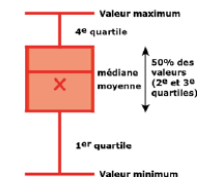


Figure 17 - Analyse de la tarification des VAE LD - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020



Ce graphique est représenté sous forme de boîte à moustaches (ou Boxplot) pour une meilleure compréhension de l'échantillon. Les points sont des avertissements, des valeurs considérées comme aberrantes car elles ressortent fortement du nuage de point. Elles sont toutefois prises en compte dans les moyennes.

 **Contexte et objectifs de l'action**

La Communauté de Communes de Caux-Austreberthe a déjà expérimenté en 2021 et 2022 un système d'aide financière à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE). Cette aide n'a pas été reconduite les années suivantes car les vélos achetés semblaient principalement être utilisés pour un usage loisir. La mise en place de nouveaux aménagements cyclables rendant le territoire plus cyclable pourra venir questionner ce choix. Dans cette mesure, nous proposons la reconduction de cette aide une fois les premières infrastructures mises en place, courant 2032.

L'aide à l'achat reste une mesure peu couteuse pour la collectivité et incitative pour les usagers qui hésitent à passer le cap d'un achat de vélo électrique. Elle reste donc pertinente dans une optique de cyclabilité du territoire à moyen terme. Ci-après, des précisions quant aux modalités de mises en place et à l'impact.

 **Liste des actions**

- Définir un budget annuel dédié à l'aide à l'achat et ses modalités de fonctionnement

 **Portage et partenaires**

Mise en œuvre : CC
 Bénéficiaires : Usagers
 Partenaires : Département, Région, vélocistes, entreprises

 **Impact sur la cyclabilité du territoire**



| Indicateur de suivi et résultat | 2032 | 2035 |
|---|------|------|
| Nombre de bénéficiaires des aides à l'achat (cumulatif) | 50 | 200 |
| Budget indicatif | | |
| 15 000€/an | | |

• **Gestion :**

- En grande majorité faite par les services administratifs en interne
- Coût de gestion / traitement des demandes : env. 15 € / demande
- Délais de paiement souvent importants

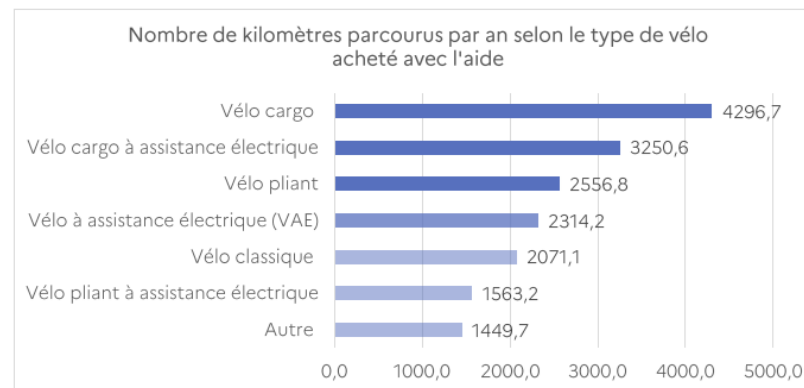
• **Budget par habitant :**

- En moyenne : 0,13 €/hab/an pour EPCI de votre taille

Nécessité de construire ces dispositifs en **concertation avec les vélocistes** locaux (prise en compte des délais d'approvisionnement)

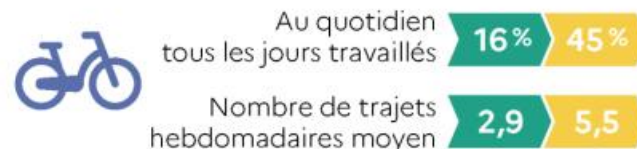
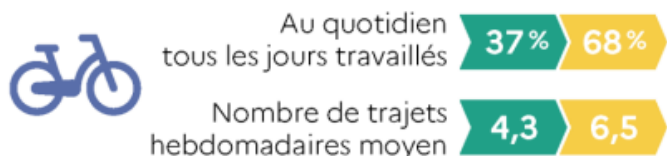
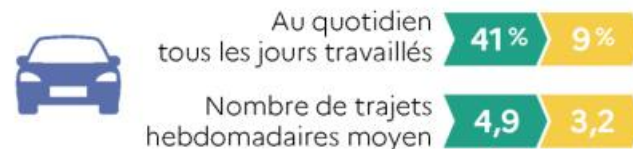
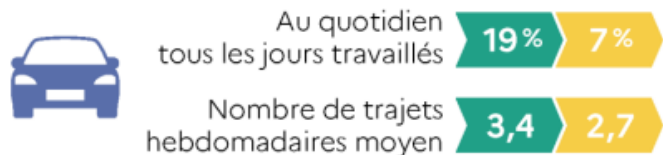
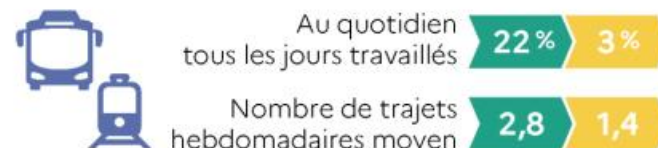
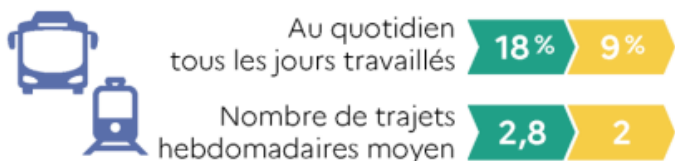
• **Moyenne des distances parcourues :**

- Moyenne de **50 km parcourus en vélo par euro dépensé** par la collectivité : **performance élevée par rapport à d'autres services**



Sources: enquête usagers ADEME INDDIGO 2020 ; étude ADEME 2021 : Cahier Technique sur les dispositifs locaux d'aides à l'achat de vélo

Éléments comparatifs de l'étude ADEME 2021 sur les dispositifs locaux d'aides à l'achat de vélo



Evolution de la pratique des différents modes après achat d'un vélo classique

Evolution de la pratique des différents modes après achat d'un VAE

Un report modal important vers le vélo après achat, et une diminution importante de l'utilisation de la voiture en particulier pour les VAE



Contexte et objectifs de l'action

Pour les cyclistes du quotidien ou occasionnels, il est important de pouvoir réparer et entretenir son vélo, afin que cela devienne une solution de mobilité opérationnelle au quotidien.

Réparer un vélo est aussi l'opportunité pour certains de se réessayer à la pratique du cyclisme à moindre frais, en tirant profit d'un ancien vélo plus utilisé depuis quelques temps. A l'inverse, c'est aussi un frein à la pratique pour tous ceux qui s'arrêtent de faire du vélo car ils n'ont pas la motivation de le réparer. Quand on connaît l'importance de l'habitude dans les choix de mobilité, on se dit qu'il est important de pouvoir réparer son vélo facilement. Par ailleurs, ces services ont un intérêt pour la pratique du vélo loisir voire touristique.

Des services de réparation existent déjà sur le territoire et sur les EPCI voisins. Le schéma pourra être l'occasion de créer des liens avec ces acteurs pour organiser des ateliers à destination du grand public.



Liste des actions

- Mettre en place des ateliers participatifs d'entretien et d'autoréparation avec les associations
- Installer des bornes de réparation sur le territoire



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC, Associations

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires :

- Magasin de sports et vélocistes (Decathlon, Intersport, Cycles Darnanville)
- Associations (Garage Solidaire La Bicyclerie à Yvetot)
- Réparateurs (Berti Cycles sur Duclair).



Impact sur la cyclabilité du territoire



Indicateur de suivi et résultat

2028

2032

Nombre de bornes de réparation sur le territoire

4

8

Budget indicatif

5 k€ / an pour la mise en place des bornes de réparation



SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE PLAN D' ACTIONS

Fiches Actions Communication

La création d'aménagements cyclables et l'apaisement de la circulation dans les bourgs ne seront pas suffisants pour induire des changements des comportements et des habitudes de mobilité chez les habitants.

Il faut également accompagner cette transition en communiquant très largement sur les services et aménagements proposés.

Axe 3 – Rendre le vélo plus attractif pour les habitants et les touristes

3.1 Organiser des événements de promotion du vélo

3.2 Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien

3.3 Encourager la pratique du vélo loisir / tourisme

| # | MESURES | Mesures | Indicateurs | Montant sur 10 ans |
|-----|--|---|---|--------------------|
| 3.1 | <u>ORGANISER DES ÉVÉNEMENTS DE PROMOTION DU VÉLO</u> | <input type="checkbox"/> Séances de remise en selle, challenge mobilité dans les écoles et entreprises, animations grand public (journée « sans voiture », fête du vélo, ...) | Nb d'événements, participants | 50k€ |
| 3.2 | <u>INCITER LE GRAND PUBLIC À UTILISER LE VÉLO POUR LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN</u> | <input type="checkbox"/> Communiquer sur les aménagements existants, campagne de communication autour du vélo (messages clés) <input type="checkbox"/> Produire une carte incitative avec la durée des trajets à vélo en minutes | Part modale du vélo | 50k€ |
| 3.3 | <u>ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO LOISIR / TOURISME</u> | <input type="checkbox"/> Promouvoir le tourisme à vélo <input type="checkbox"/> Mettre en place les services nécessaires au cyclotourisme | Evolution de la fréquentation de cyclotouristes | 50k€ |

Total Axe 3 par an : 15k€



Contexte et objectifs de l'action

Les aménagements et les services sont deux maillons essentiels pour développer la pratique cyclable. Des événements de promotion du vélo permettront d'accompagner ces deux volets, afin de transmettre à la population les bonnes informations et d'inciter les habitants à modifier leurs habitudes de mobilité. L'objectif étant de développer une culture vélo encore plus large, en particulier pour le vélo du quotidien, il paraît alors très pertinent d'organiser des événements variés autour du vélo pour les habitants du territoire.



Liste des actions

- Structurer les associations vélos existantes sur le territoire, pour faciliter la promotion et la mise en œuvre de certains volets de la politique cyclable portée par la collectivité.
- Une fois cette structuration avancée, organiser une série d'événements en lien avec elles :
 - Séances de remise en selle : ces ateliers abordent une partie statique, axée sur le vélo en lui-même (choix, entretien, sécurisation, etc.) et une partie dynamique avec mise en situation réelle. Ces séances peuvent aussi bien être proposées à la demande, que lors d'événements ayant lieu sur le territoire
 - Bourse aux vélos annuelle : en partenariat avec les acteurs vélo du territoire, notamment les vélocistes, associations locales
 - Organiser une « fête du vélo » en mai ou en septembre avec des parcours vélo, des jeux concours, des ateliers d'autoréparation et de gravage Bicycode, etc. Ou se joindre à un évènement vélo important du territoire.
- Organiser avec les entreprises et écoles un challenge mobilité propre au territoire (en lien avec « Mai à vélo » au niveau national)
- Organiser une journée « sans voiture » pour sensibiliser les habitants au partage de la voirie, au code de la route, etc.



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC
 Bénéficiaires : Usagers
 Partenaires : Associations (Amicale Cyclotouriste Pavillaise, Union Sportive de Sainte-Austreberthe Pavilly Barentin), Réparateurs (Berti Cycles), Employeurs du territoire



Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de suivi et résultat | 2028 | 2032 |
|--|--------------|------|
| Nb de séances de remises en selle organisées sur le territoire | 5 | 15 |
| Nb de bourses aux vélos et équipements de vélo organisées | Annuellement | |
| Nombre de journées sans voiture organisées | Annuellement | |
| Nombre de participants à la fête du vélo annuelle | 50 | 150 |

Exemples d'évènements

Stage de remise en selle

- En partenariat avec les associations d'usagers, associations vélo
- Thématique vélo, et mise en situation réelle
- Publics adultes

Challenge mobilité

- Avec les entreprises
- Défi du nombre de km
- Jeu-concours (récompenses)

Fête du vélo

- Animation grand public phare
- Ateliers réparation, essais de vélo, parcours, sensibilisation (code de la route, équipements, ...)
- Promotion des aménagements existants, et services de la CC (prime à l'achat, location longue durée ...)



Contexte et objectifs de l'action

Le vélo du quotidien est un mode de transport écologique, économique, bon pour la santé et qui comporte de nombreux autres avantages. Une large campagne de communication pourra notamment permettre de bousculer les représentations des non-cyclistes chez qui les résistances au vélo sont les plus fortes, tout en confortant les cyclistes occasionnels et réguliers dans cette pratique. C'est aussi une belle manière de mettre en avant les atouts du territoire. L'objectif de cette action est de donner envie à tout le monde de (re)tester le vélo, dès le plus jeune âge.

Cette mesure peut être pensée en lien avec l'action 13 du PMS.

Liste des actions

- Structurer un programme d'écomobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo » en lien avec l'action validée dans le PMS pour apprendre les bonnes pratiques.
- Réaliser et diffuser une carte incitative avec la durée des trajets à pied en minutes
- Communiquer sur les sites Internet communaux, les réseaux sociaux, les bulletins communaux (réseaux sociaux, presse locale, etc.) en mettant notamment en avant les bienfaits du vélo et les réalisations de la CC en matière d'aménagements cyclables
- Montrer l'exemple : acteurs vélos, associations, élus, techniciens des collectivités...qui se mettent en selle et incitent le reste de la population à faire de même
- Ancrer les déplacements à pied et à vélo dans le quotidien de la collectivité : carte des temps de parcours à pied et à vélo, indications des itinéraires piétons et vélos dans le cadre des évènements sportifs ou culturels, etc.

Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC
 Bénéficiaires : Habitants
 Partenaires : Entreprises, commerces etc.

Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de suivi et résultat | 2028 | 2032 |
|---|-------------|-------------|
| % de la population qui utilise son vélo à minima 1 fois par semaine | 20% | 60% |
| Nb d'élèves participant aux ateliers d'apprentissage. | 1500 élèves | 3500 élèves |
| Nb de classes sensibilisées | 60 | 140 |

Budget indicatif

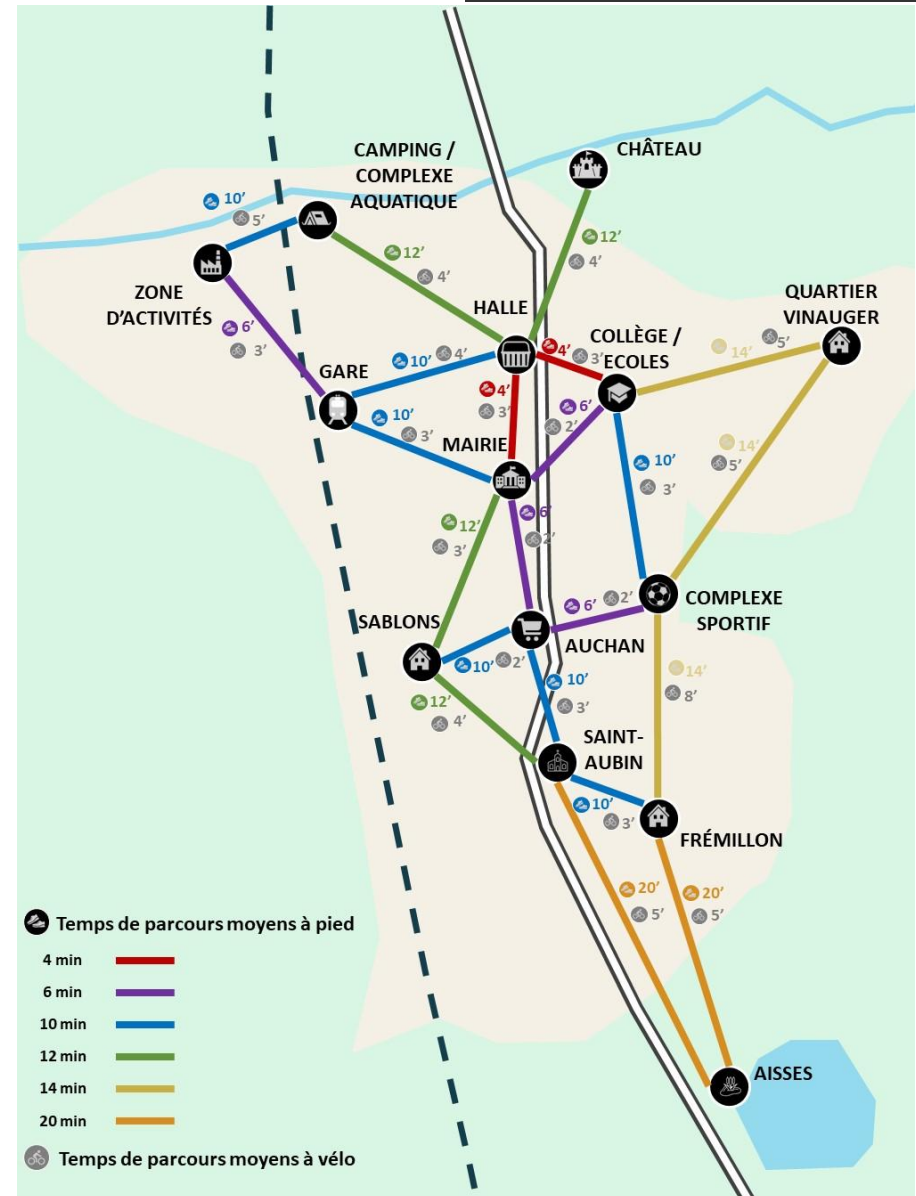
5 k€ / an

Les interventions réalisées dans le cadre du Savoir Rouler à Vélo peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo (programme CEE ouvert actuellement jusqu'à fin 2024),

Cette carte est un exemple de carte « **métrominuto** ». C'est une carte piétonne et cyclable, qui se base sur l'esthétique des plans de métro, et qui marque les temps de parcours à vélo et à pied pour une personne moyenne entre les pôles de la commune. Elle a vocation à inciter les gens à recourir à la marche et au vélo plutôt qu'à la voiture, en démontrant que les temps de parcours moyens pour des trajets au sein de la commune sont très faibles, d'autant plus à vélo.

La réalisation d'une carte de ce type n'est pas prévue dans le cadre de cette étude.

Il nous semble pertinent de réaliser ce type de carte dans le cadre d'actions de communication.





Contexte et objectifs de l'action

Les aménagements mis en place dans le cadre de ce Schéma contribueront à améliorer l'attractivité touristique du territoire, notamment à travers l'aménagement de la voie verte Claude Lemesle. Une communication spécifique pour les usages loisirs et touristiques pourra être pensée ainsi que la mise en place d'une offre de services diversifiée afin d'attirer des touristes sur le territoire. Cette offre doit pouvoir toucher différentes typologies de touristes : les itinérants qui passeraient le long des voies vertes entourant le territoire, les actifs qui prendraient leur vélo le temps d'un weekend, ou les personnes en quête d'une balade en vélo à la journée. Le guide de Vélo & Territoires « Développer le tourisme à vélo dans les territoires » est une ressource pertinente pour venir compléter cette action.



Liste des actions

- Mener une campagne de promotion du tourisme à vélo sur le territoire
- Mettre en œuvre les infrastructures et les services pour créer une offre touristique complète sur le territoire : accessibilité du territoire pour les touristes à vélo, hébergements touristiques « Accueil Vélo », réparateurs et loueurs de vélos, consignes vélo ou système de conciergerie, mise en place de visites guidées ou de tour thématique en s'appuyant sur les atouts du territoire, etc.



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC
 Bénéficiaires : Touristes, habitants du territoire
 Partenaires : Communes, acteurs touristiques



Impact sur la cyclabilité du territoire



Indicateur de suivi et résultat

| | 2028 | 2032 |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Evolution de la fréquentation de cyclotouristes | x2 par rapport à 2024 | x4 par rapport à 2024 |

Budget indicatif

5 k€ / an



SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE PLAN D' ACTIONS

Fiches Actions Suivi de la politique cyclable

Une planification réussie est bien gouvernée : tel est l'objet de cet axe qui vise à organiser la gouvernance, le suivi et l'évaluation du schéma directeur des mobilités actives.

Axe 4 – Garantir la gouvernance et le suivi du schéma

- 4.1 Dédier un poste de chargé de mission uniquement aux enjeux de mobilité / vélo*
- 4.2 Créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage*
- 4.3 Perpétuer le comité usagers*
- 4.4 Mettre en place un système de comptage*
- 4.5 Définir les règles du partage de compétence*

| # MESURES | Mesures | Indicateurs | Montant sur 10 ans |
|--|--|---|---------------------------|
| 4.1 <u>GARANTIR DU TEMPS HUMAIN DEDIE A LA MISE EN PLACE DU SCHEMA</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Mise en place d'une feuille de route annuelle pour la coordination et l'animation du schéma directeur <input type="checkbox"/> Dédier l'équivalent d'un ETP pour la mise en place du SDC | Répartition effectuée sur les postes d'agents en place | 1 ETP |
| 4.2 <u>CRÉER ET ANIMER UN COMITÉ DE SUIVI DES MAÎTRES D'OUVRAGE</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Animation de réunions régulières avec le Département et l'intercommunalité (annuelles), dialogue sur les aménagements cyclables, suivi de la politique cyclable | Nbre de réunions, linéaire de d'aménagements réalisés (km) sur les liaisons interbourgs | - |
| 4.3 <u>PERPÉTUER LE COMITÉ USAGERS</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Organiser une à deux réunions du comité d'usagers par an afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée du développement des infrastructures et particulièrement de la partie cyclable où la demande de concertation s'est révélée la plus forte | Nombre de réunions du comité d'usagers | - |
| 4.4 <u>METTRE EN PLACE UN SYSTÈME DE COMPTAGE</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Implanter des compteurs automatiques aux abords des aménagements réalisés, communiquer régulièrement sur les résultats | Nbre de passages vélo (jours, mois, années), évolution annuelle | Entre 20k€ et 50k€ |
| 4.5 <u>DÉFINIR LES RÈGLES DU PARTAGE DE COMPÉTENCE</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Clarifier le modèle de gouvernance choisi pour la prise de compétence sur la voirie pour la mise en œuvre du schéma. | Décision sur le partage de compétence | - |

Total Axe 4 par an : 5k€



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer un suivi au plus près de l'évolution des pratiques de mobilités actives sur le territoire, il est primordial de renforcer les moyens humains dédiés au sujet, notamment le poste de chargé de mission mobilité. Il aura pour rôle la mise en œuvre du schéma directeur, à savoir :

- Le pilotage, valorisation et diffusion du plan
- L'animation du comité de suivi des maîtres d'ouvrage et du comité usagers
- La coordination des partenaires sur les projets d'aménagement de liaisons cyclables et services vélo
- L'appui technique aux petites communes pour leurs travaux (liaisons cyclables, stationnements vélo,...)
- La promotion et sensibilisation des habitants à la pratique des mobilités alternatives



Liste des actions

- Créer un poste de chargé de mission dédié à la mobilité en consacrant ces tâches exclusivement au vélo, avec pour missions :**
 - Améliorer le réseau d'aménagements cyclables existant (améliorer la signalétique, mettre en œuvre les scénarios du Schéma Directeur des Mobilités Actives, participer à la formation des agents techniques voirie aux aménagements cyclables, etc.)
 - Animer le Schéma Directeur Cyclable en lien avec les communes
 - Accompagner le développement de services autour du vélo (organisation d'ateliers participatifs, accompagnement des entreprises du territoire, suivi du label « Accueil Vélo », etc.)
 - Promouvoir et communiquer sur le vélo au sein du territoire (s'assurer de la visibilité des actions vélo en ligne, promotion des actions de la CC et animation d'une communauté « vélo », aide à la réalisation d'une vidéo de promotion du vélo sur le territoire, organisation d'un challenge vélo, etc.)



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC
 Bénéficiaires : Usagers
 Partenaires : Ademe, Cerema



Impact sur la cyclabilité du territoire



Humain

1 ETP

 **Contexte et objectifs de l'action**

La maîtrise d'ouvrage pour les différents aménagements cyclables est partagée entre le Département et la CC. Aussi, il s'agit de créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage pour garantir la réalisation des itinéraires inscrits au schéma directeur des mobilités actives.

Ce comité pourra se réunir a minima une fois par an pour échanger sur l'avancée des projets d'aménagements cyclables. Des discussions pourront aussi être menées avec les collectivités voisines (communes ou Communauté de communes).

Une base documentaire commune (données cartographiques, guides techniques, opportunités de financement, ...) pourra être proposée pour faciliter les échanges et mutualiser les moyens.

 **Liste des actions**

- Organiser et animer 1 réunion par an a minima afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée des aménagements cyclables
- Mettre en place des indicateurs de suivi à définir et compléter régulièrement
- Diffuser les données cartographiques, guides techniques et actualités liés notamment aux opportunités de financement (base documentaire)
- Ces réunions pourront être complétées de visites techniques sur le terrain pour apprécier certains projets d'aménagements en cours


 **Portage et partenaires**

Mise en œuvre : CC, Département, Communes
 Bénéficiaires : Usagers
 Partenaires : EPCI et communes voisines

 **Impact sur la cyclabilité du territoire**



| Indicateur de suivi et résultat | 2028 | 2032 |
|--|--------------|------|
| Organisation d'une réunion annuelle sur le sujet | Chaque année | |

Envoyé en préfecture le 20/03/2025
 Reçu en préfecture le 20/03/2025
 Publié le 
 ID : 076-247600646-20250319-DELB20250025-DE

Contexte et objectifs de l'action

Dans le cadre de l'élaboration de ce schéma directeur cyclable, un club vélo a été mis en place pour représenter les habitants, futurs usagers des infrastructures cyclables et piétonnes.

Si son rôle est essentiel pour la mise en place du plan, il est aussi très important de **pérenniser cette démarche** pour suivre l'évolution de la mise en œuvre de ce plan.

Ce comité pourra se regrouper jusqu'à deux fois par an afin de faire le bilan des actions mise en œuvre et de rendre un avis citoyen aux services de la CC. Il pourra être sollicité sur chaque secteur pour faire un point sur les aménagements projetés.

Liste des actions

- Mettre en place des indicateurs de suivi à définir et compléter annuellement
- Organiser une à deux réunions du comité d'usagers par an afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée du développement des infrastructures, ainsi que pour avis sur les aménagements projetés
- À ce titre, il peut être imaginé une consultation en stade de scénarios et en stade avant-projet sur certains projets cyclables de la Communauté de Communes
- Communiquer à ce sujet

Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC,
 Bénéficiaires : Usagers
 Partenaires : Communes, Comité Usagers

Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de suivi et résultat | 2028 | 2032 |
|--------------------------------------|--------------|------|
| Nombre de réunions de comité usagers | Chaque année | |

Envoyé en préfecture le 20/03/2025
 Reçu en préfecture le 20/03/2025
 Publié le
 ID : 076-247600646-20250319-DEL20250025-DE



Contexte et objectifs de l'action

Afin de suivre de près l'évolution de la pratique cyclable sur votre territoire, il peut être intéressant de mettre en place des solutions de comptage des cyclistes sur des points stratégiques du territoire. Les données ainsi récoltées pourront être transmises aux partenaires pour justifier des investissements et améliorer le réseau cyclable, ainsi qu'aux habitants avec un objectif de communication sur l'efficacité du plan mis en œuvre. **Le comptage est un élément souvent obligatoire pour obtenir des financements et subventions.**

Il existe de nombreuses solutions de comptage :

- Comptage ponctuel : adapté à une étude courte nécessitant un relevé de fréquentation (sous forme de tube traversant la piste)
- Comptage permanent non-visible: permet de faire remonter des données de fréquentation sans communication directe avec les cyclistes (sous forme de dalle, poteau ou système enterré)
- Afficheurs en temps réels : permet de faire remonter des informations tout en communiquant directement les données avec les usagers (sous forme de totem ou de panneau à affichage)



Liste des actions

- Implanter des bornes de comptage fixes pour mesurer l'évolution de la fréquentation dans le temps
- Implanter des bornes de comptage communicantes pour communiquer plus largement sur ces données et inciter la population à se mettre au vélo



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC, Département, Communes
 Bénéficiaires : CC
 Partenaires : Association Vélo et Territoires



Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de suivi et résultat | 2028 | 2032 |
|---|------|------|
| Nb de bornes de comptage mis en service | 1 | 3 |
| Coût financier | | |
| De 5k€ à 20k€ par borne | | |

Contexte et objectifs de l'action

La CCCA rénove, aménage et entretient la voirie et les accotements sur les voies **d'intérêt communautaire**, notamment la voie verte et prochainement la zone commerciale. Les communes sont compétentes sur le reste des voiries communales. Les maires ont cependant l'autorité de police administrative sur la voirie urbaine départementale et sur les voiries communales et intercommunales.

Le Département gère l'entretien de la voirie de ses routes départementales, en et hors agglomération. En agglomération, il entretient de fil d'eau à fil d'eau, les cheminements et trottoirs étant du ressort des communes.

Etant donné « l'éparpillement » de la compétence voirie entre différents acteurs et le grand kilométrage de routes départementales, il est essentiel de définir au mieux les règles de portage du futur schéma afin de favoriser sa réalisation.

La place et le rôle de la Communauté de Communes, en particulier pour les aménagements cyclables comme le stationnement vélo, doit ainsi faire l'objet d'un débat de gouvernance.

Liste des actions

- Concernant les aménagements cyclables, il pourrait être imaginé que la CCCA s'empare d'une compétence nouvelle pour être maître d'ouvrage sur les liaisons identifiées dans la programmation
- Concernant le stationnement vélo, la CCCA pourrait gérer l'aménagement de stationnement sécurisé, notamment près des pôles d'échanges multimodaux. Quant au stationnement type arceaux, la CCCA pourrait réaliser un groupement de commande d'arceaux qui homogénéiserait la qualité de service rendu, mais qui seraient implantés par les communes

Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC
 Bénéficiaires :
 Partenaires : Communes, Région, Département

Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de suivi et résultat | | 2025 |
|---|--|------|
| Prise de décision sur la répartition de la gouvernance vélo | | OUI |