

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Pays Pyrénées Méditerranée



SOMMAIRE

- 01. PRÉAMBULE
- 02. ÉTAT DES LIEUX
- 03. ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE
- 04. LES AIDES AU FINANCEMENT
- 05. MISE EN OEUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE
- 06. ANNEXES



01

PRÉAMBULE

PRÉAMBULE

Le Pays Pyrénées Méditerranée est l'union de 4 communautés de communes (Albères Côte Vermeille Illibéris, Aspres, Haut Vallespir et Vallespir). regroupant 58 communes.

Dans le cadre de son projet de territoire 2021-2027 ayant donné lieu à la signature d'un Contrat de Relance et de Transition Ecologique, le 2 novembre 2021, le Pays et ses communautés de communes souhaitent élaborer une stratégie de mobilité durable qui répond au DEFI 3 « Mobilité durable des biens et des personnes ».

Dans le cadre du programme AVELO2 de l'ADEME, la réalisation du schéma directeur cyclable prend la forme au sein du projet de TRANSition vers la Mobilité à Vélo (TRASMOV) qui en plus du schéma comprend :

- La réalisation d'actions de communication et sensibilisation à la mobilité durable (défi mobilité à vélo, événements publics...).
- L'accompagnement des projets de mobilités durables des collectivités, associations et entreprises du territoire

Cette démarche en faveur des mobilités douces s'inscrit dans la continuité de nombreuses actions menées dans le territoire :

- Plan de déplacements urbain et plans de mobilité, plan de circulation élaborés dans plusieurs communes.
- Etudes et contrats de Bourg-Centres

- Révision de PLU
- PLUI en cours d'élaboration dans la CC des Aspres et du Haut Vallespir
- Schéma des mobilités durables du Vallespir
- Programme Petites Villes de Demain
- PCAET du Pays et les PCAET des communautés de communes.
- Schéma directeur cyclable d'Argelès

Ce document est le fruit de nombreux échanges au cours des années 2023 et 2024 entre l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire ainsi que de la concertation et des sollicitations de la population.

Ce plan d'actions fixe à court, moyen et long terme de grandes orientations dans le déploiement d'un réseau cyclable favorisant des déplacements sécurisés et continus, et également des actions et services complémentaires à mettre en place (stationnement, signalétique et jalonnement, communication, ...).

La portée de ce document dépasse son cadre géographique pour être en cohérence avec les actions menées par les territoire voisins afin d'apporter de la cohérence dans sa structuration et d'éviter toute discontinuité.



PRÉAMBULE

Quels sont les différents modes d'utilisation du vélo et leurs attentes ?



UTILITAIRES

- Déplacements quotidiens : Travail, loisirs, études, achats, visites, ...;
- Distances courtes, s'allongeant avec le VAE, trajets récurrents souvent en zone urbaine;
- Recherche de trajets directs, sûrs, sur des aménagements cohérents;
- Besoin d'un stationnement à proximité immédiate du pôle de destination ou de correspondance;
- Vélo standard, VAE, vélos cargos;



LOISIRS / BALADE

- Promenades, utilisation familiale, récréative, touristique;
- Destinations variées, distances moyennes dans/et hors agglomération;
- Trajets agréables, sécurisés par la séparation des usages avec des aménagements confortables;
- Tout type de vélos.



TOURISME

- Vacances à vélo : Voyages ou découverte et visites à vélo;
- Voyages : 400 km hebdomadaires en moyenne sur des itinéraires agréables, sécurisés (sites propres si possibles), services spécialisés pour cyclistes (train+vélo, stationnement, réparation, ...);
- Visites : 30 km de trajet en moyenne, cadre agréable et itinéraires jalonnés et sécurisés.



SPORTIF

- Longues distances, sur voirie en interurbain;
- Trajets sportifs, sécurisés par la limitation du trafic, hors des pistes pour des raisons de confort;
- Vélos de route/sportifs.



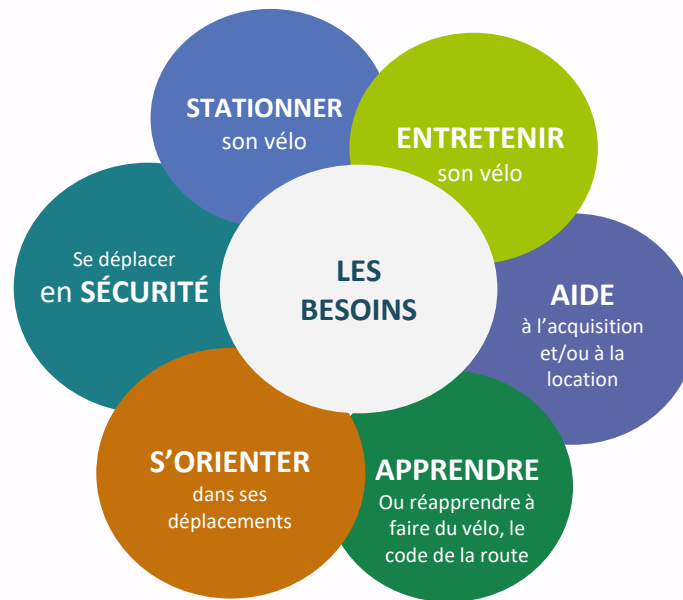
PRÉAMBULE

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

Pourquoi ?

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

Un schéma répond à des besoins





L'objectif de ce diagnostic est de **mettre en lumière les forces et les faiblesses mais également les opportunités** de développement de la pratique des modes actifs sur le territoire du Pays Pyrénées Méditerranée.

Le diagnostic constitue **un éclairage nécessaire à l'élaboration d'une stratégie vélo** cohérente à l'échelle du territoire.

Il se décompose en plusieurs parties :

- Analyse du profil de la communauté d'agglomération et de la pratique : socio-économie, mobilités, activités économiques, scolarité, lieux de vie, offre de transports, ...
- Analyse de l'existant : état des lieux des aménagements existants, inventaire de l'offre vélo, points noirs, zones à enjeux,...
- Analyse des potentiels d'aménagements, synthèse des enjeux et objectifs



LES ENJEUX DES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES

La diversité du territoire avec de fortes différences de concentration de population, un relief très marqué dans le Haut Vallespir. Le contexte touristique en période estival sur la frange littoral, les relations avec l'agglomération perpignanaise sont autant d'éléments qui expliquent des priorités différentes selon les communautés de communes.

Les priorités dans la CCACVI sont :

- Les liaisons interurbaines entre les communes des Albères
- Le désenclavement des villes d'Elne (lien avec Argelès comprenant l'étude à réaliser du franchissement du Tech) et de Bages
- La création d'un axe cyclable sur la côte Vermeille, reliant l'Espagne (passant par Banyuls-sur-Mer, Cerbère, Portbou)
- Le développement de l'intermodalité en particulier en lien avec l'offre ferroviaire.

Les priorités dans la CCA sont :

- La définition du volet cyclable à intégrer au sein du futur Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
- L'étude des liaisons interurbaines existantes et/ou à développer au regard du potentiel d'usage, des temps de trajet, de la sécurisation et des investissements nécessaires, etc.
- La connexion des itinéraires cyclables existants dans les communes - avec un focus sur le bourg-centre (Thuir) - pour favoriser l'accès aux différents services et équipements de manière optimisée et sécurisée.
- Le développement de l'intermodalité et du covoiturage

Les priorités dans la CCV sont :

- Le développement de l'intermodalité et du covoiturage

Les priorités dans la CCHV sont :

- Les mobilités douces à développer sur la section entre Arles-sur-Tech et Amélie-les-Bains en lien avec les pôles générateurs de mobilité
- Développement de l'intermodalité
- Etude de la mise en place d'un jalonement le long de la voie verte
- Etude de localisation de stationnements vélo en cohérence avec les itinéraires touristiques
- Désenclavement des villages éloignés de la vallée





02

ÉTAT DES LIEUX



2.1

LE CADRE GÉOGRAPHIQUE & LES ENJEUX



LES CHIFFRES DU TERRITOIRE

Administratif

58 communes
4 communautés de communes

107 934 habitants
Les Pyrénées-Orientales accueillent 8 millions de visiteurs par an

Objectifs des PCAET & SRADET

La réduction des émissions de gaz à effet de serre

L'adaptation du territoire au changement climatique

Transport & intermodalité

Réseau Lio
Réseau Sankéo
Perpignan Méditerranée Métropole
Les navettes locales (Le Boulou, Céret...)

6 gares

15 aires de covoiturage

Education

74 écoles

7 collèges

4 lycées

Emplois

29 305 emplois

18 zones d'activités

9 571 entreprises

Tourisme & loisirs

Castelnou
Plus beau village de France

La mer : la Côte Vermeille

Musée d'art moderne à Céret

Thermalisme en haut Vallespir

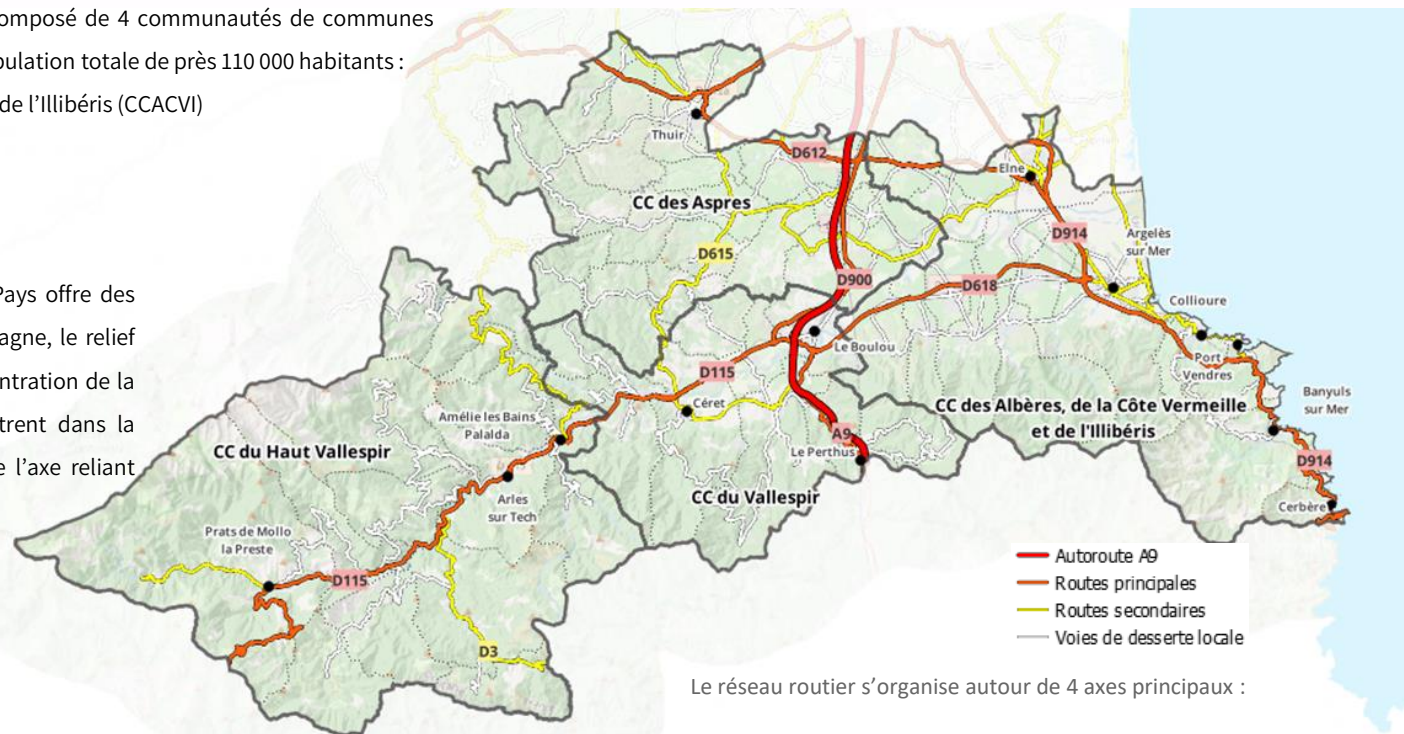


PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

Le Pays Pyrénées Méditerranée est composé de 4 communautés de communes regroupant 58 communes pour une population totale de près 110 000 habitants :

- La CC des Albères Côte Vermeille et de l'Illobérès (CCACVI)
- La CC des Aspres (CCA)
- La CC du Vallespir (CCV)
- La CC du Haut Vallespir (CCHV)

A l'extrémité orientale des Pyrénées, le Pays offre des paysages majestueux de mer et de montagne, le relief très marqué contraint fortement la concentration de la population, des activités qui se concentrent dans la plaine du Tech, de la côte, et le long de l'axe reliant l'Espagne.



Le réseau routier s'organise autour de 4 axes principaux :

- La D900 parallèle à l'A9 qui passe par le Boulou et Le Perthus
- La D914 qui dessert toutes les villes côtières
- La D115 qui longe la vallée de la Tech
- La D612 reliant Elne à Thuir et par prolongement à la vallée de la Têt

La côte Vermeille accueille de très nombreux touristes en période estivale ce qui accroît les problématiques de déplacements ainsi que les fortes relations entre l'agglomération perpignanaise et l'Espagne.



PRÉSENTATION DE LA CC DES ALBÈRES CÔTE VERMEILLE ET DE L'ILLIBÉRIS

La CC des Albères Côte Vermeille et de l'Illobérís (CCACVI) compte 56 597 habitants. Les communes situées sur la frange littorale connaissent une très forte affluente touristique en période estivale. La circulation des véhicules sur les routes et des cyclistes augmente sensiblement en particulier autour des campings majoritairement situés en bord de mer.

Les enjeux liés à l'intermodalité sont extrêmement importants puisque cette communauté de communes regroupe les seules gares présentes sur le pays et un grand nombre d'aires de covoiturage. Ces infrastructures contribuent en partie à l'acheminement des flux en direction de l'agglomération Perpignanaise mais on observe toutefois des trafics très élevés sur le réseau routier.

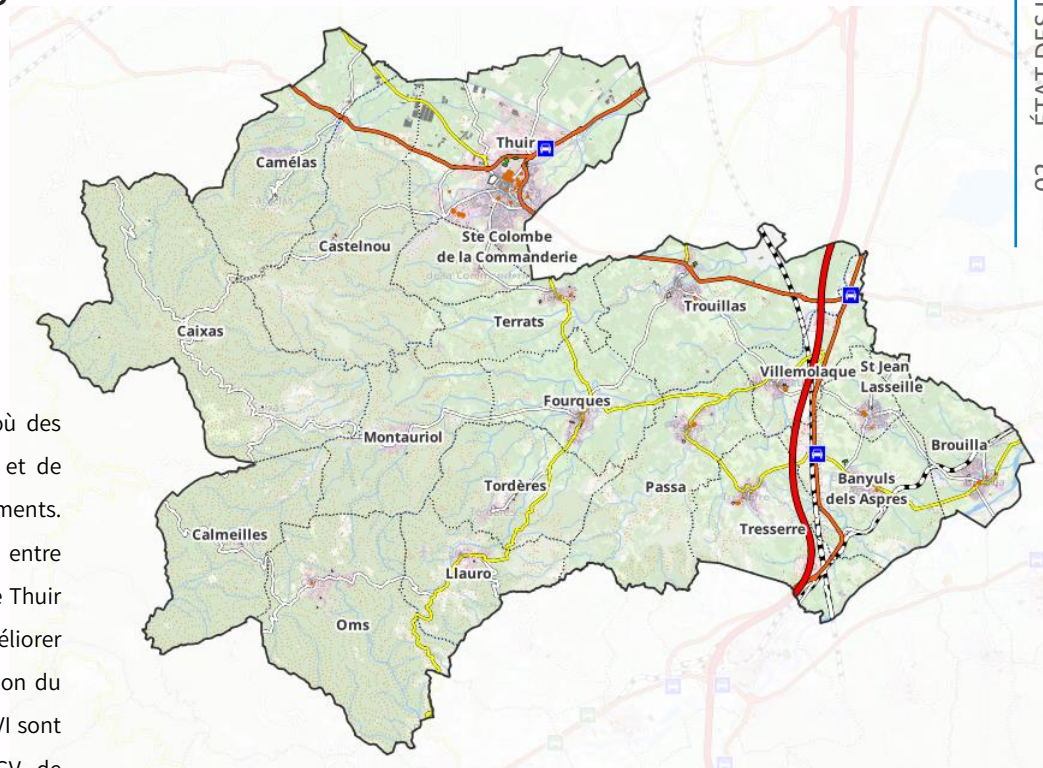
L'Eurovélo 8 traverse le territoire mais il faut tout de même densifier les liaisons cyclables entre les communes. Le franchissement du Tech entre Elne et Argelès sur mer est en enjeu majeur du fait de la proximité de ces communes et nombre très important de déplacements.



PRÉSENTATION DE LA CC DES ASPRES

La CC des Aspres (CCA) compte 22 446 habitants principalement concentrés dans la ville de Thuir. En bordure immédiate de l'agglomération Perpignanaise, les flux entre ces 2 territoires sont extrêmement importants et se font principalement en voiture. La connexion des 3 aires de covoiturage est donc un enjeu très important ainsi que le développement des liaisons entre les communes, en particulier celles situées sur les franges nord et est où le relief est moins marqué.

Des enjeux touristiques sont présents en particulier sur Castelnuovo et Thuir où des projets prioritaires permettront de relier le village de Castelnuovo d'une part et de résorber des discontinuités dans Thuir qui dispose déjà de nombreux aménagements. Les liaisons extérieures sont à poursuivre mais la connexion via la voie verte entre Thuir et Canohès est en fonctionnement, le département réalise la liaison entre Thuir et Toulouges. Vers l'ouest la liaison vers Millas est opérationnelle mais il faut améliorer l'entrée de Thuir. Le département a aménagé une liaison vers le sud en direction du Boulou en empruntant des itinéraires apaisés. Les liaisons vers l'est et la CCACVI sont plus délicates à mettre en place à cause des franchissements de la ligne LGV, de l'autoroute A9 et de la D900.

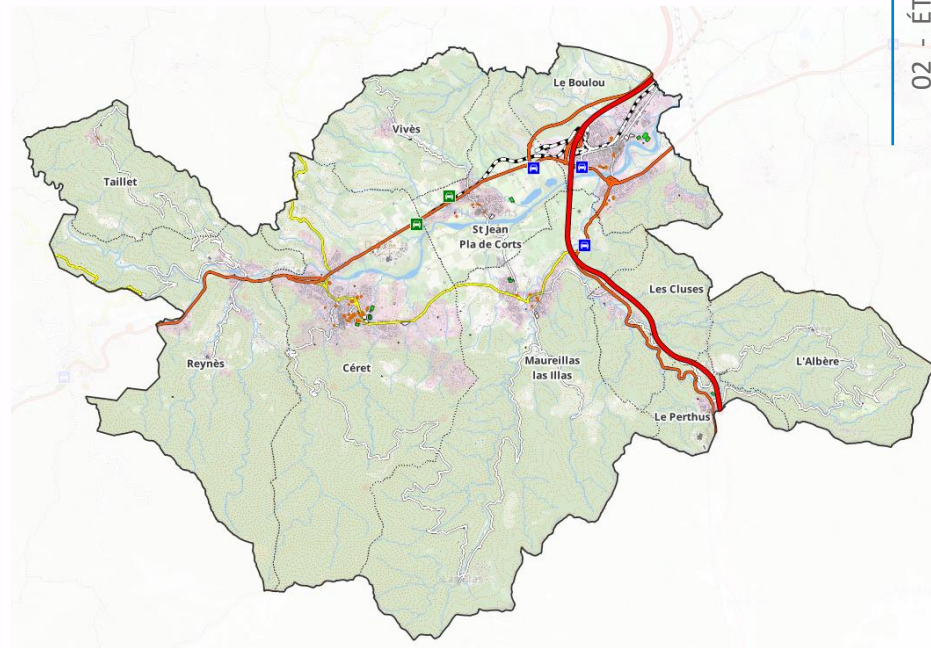


PRÉSENTATION DE LA CC DU VALLESPIR

La CC du Vallespir (CCV) compte 20 376 habitants principalement répartis entre Céret et le Boulou. Les flux internes entre les communes sont très importants ainsi que ceux en direction d'Amélie les bains Palalda et Perpignan.

Pour pouvoir assurer un report modal des déplacements qui s'effectuent vers Perpignan ou sur d'autres points à l'extérieur du territoire, le développement de l'intermodalité est primordial. 3 aires de covoiturage sont présentes sur le territoire et 2 sont à l'étude, les orientations doivent se poursuivre en combinant les connexions entre les aménagements cyclables et les points d'arrêt du réseau LIO.

La présence de la voie verte permet d'offrir un cheminement confortable depuis Céret vers Reynès puis Amélie les bains Palalda, par contre des solutions pour connecter Céret à la partie orientale du territoire sont à déterminer, plusieurs scénarios étant envisageables. Différentes propositions techniques peuvent apparaître sur un même tracé, par exemple la liaison Maureillas las Illas St Jean Pla de Corts est proposé avec du marquage au sol pour un coût de 4 000 € ou alors avec une piste cyclable beaucoup plus sécurisée mais d'un montant de 0,9 M€ hors foncier et études.



La connexion de la zone d'activité Tech Oulrich à Céret n'est pas optimale ainsi que la liaison directe vers Maureillas las Illas.

La D115 qui est l'axe principal permettant la desserte de l'ensemble des communes et de celles du Haut Vallespir est un axe très fréquenté non utilisable par les cyclistes. De forts enjeux de circulations internes se présentent dans les principales communes, Céret, Le Boulou, St Jean Pla de Corts et Maureillas las Illas.



PRÉSENTATION DE LA CC DU HAUT VALLESPIR

La CC du Haut Vallespir (CCHV) compte 9 830 habitants principalement répartis entre Amélie les Bains Palalda et Arles sur Tech. Ce territoire très montagneux avec axe principal de circulation pour relier les communes, la D115 a de fait une orientation un peu différente sur l'approche cyclable. Des enjeux de déplacements internes sont identifiés sur les communes d'Amélie les Bains Palalda et Arles sur Tech. A Amélie, l'étroitesse des rues combinée à la problématique thermique ne laisse que peu de place pour des aménagements en rive droite du Tech.

En rive gauche des solutions sont possibles permettant une connexion avec la zone d'emploi où se situe l'entreprise STERIMED. A Arles sur Tech, la problématique principale est à l'entrée de la ville et du franchissement du Tech via un encorbellement qui faciliterait la desserte du centre sud Canigo et par prolongement du reste de la ville.

La desserte des autres communes s'oriente plutôt par des jalonnements de voies et améliorations de chemins sur chaque versant pour éviter la D115 avec donc une pratique plus sportive. Cela permettrait des variantes sur l'itinéraire Pirinexus qui traverse toute la vallée depuis le col d'Are jusqu'au Boulou.

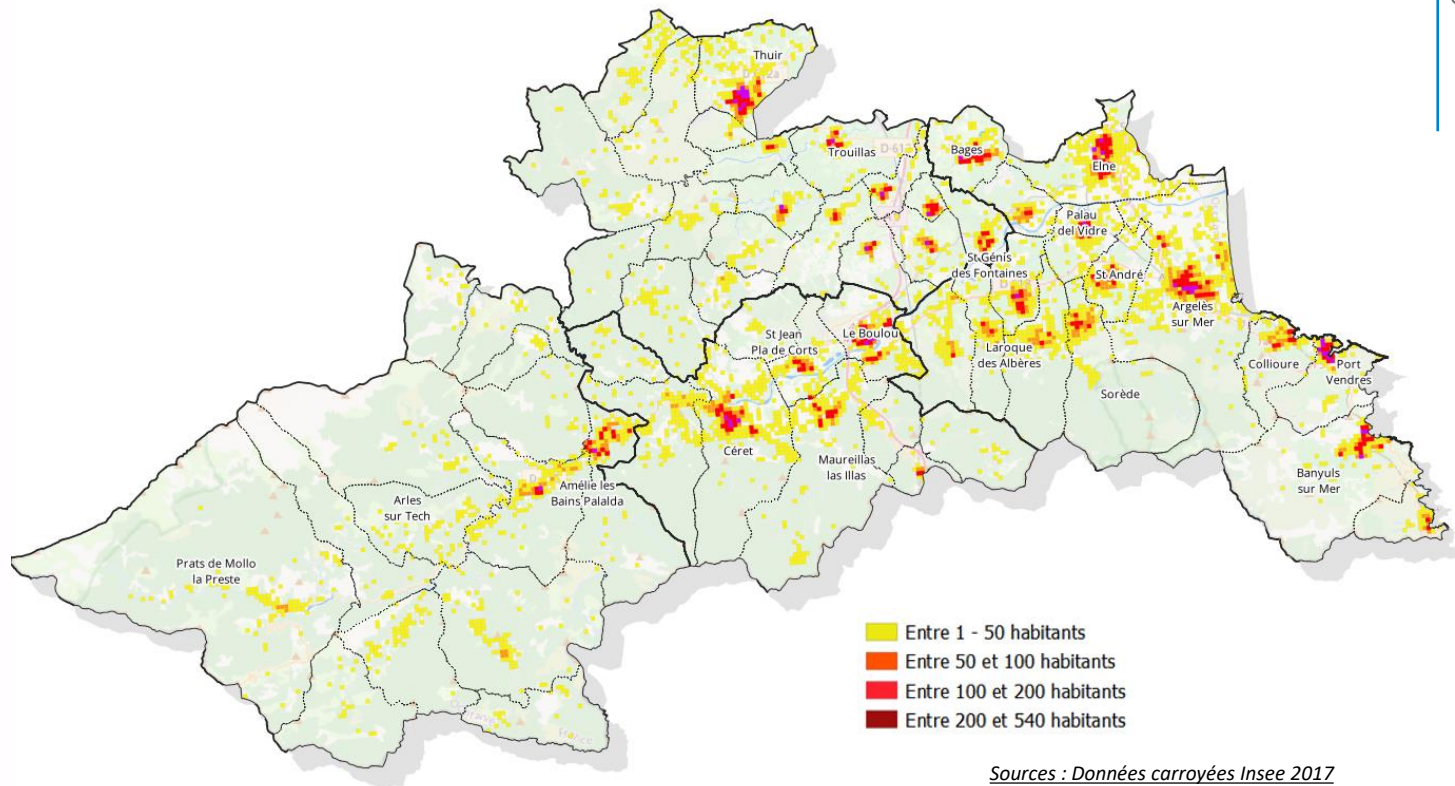
Pour les autres déplacements, le développement de l'intermodalité demeure la priorité.



LA POPULATION

Elle se concentre principalement sur la frange littorale et le long de la vallée du Tech. Le nord du territoire est directement situé dans l'aire d'attractivité de l'agglomération perpignanaise.

Territoire	Population
CCACVI - Albères Côte Vermeille Illibérès	56 597
<i>Argelès sur mer</i>	10 593
<i>Elne</i>	9 402
CCA - Aspres	22 446
<i>Thuir</i>	8 057
<i>Trouillas</i>	2 174
CCV - Vallespir	20 376
<i>Céret</i>	7 753
<i>La Boulou</i>	5 313
CCHV - Haut Vallespir	9 830
<i>Amélie les Bains Palalda</i>	3 542
<i>Arles sur Tech</i>	2 724



Sources : Données carroyées Insee 2017



ACCIDENTOLOGIE & TRAFIC ROUTIER

Accidentologie

- Tués
- Blessés hospitalisés
- Blessés légers

Traffic moyen journalier 2022

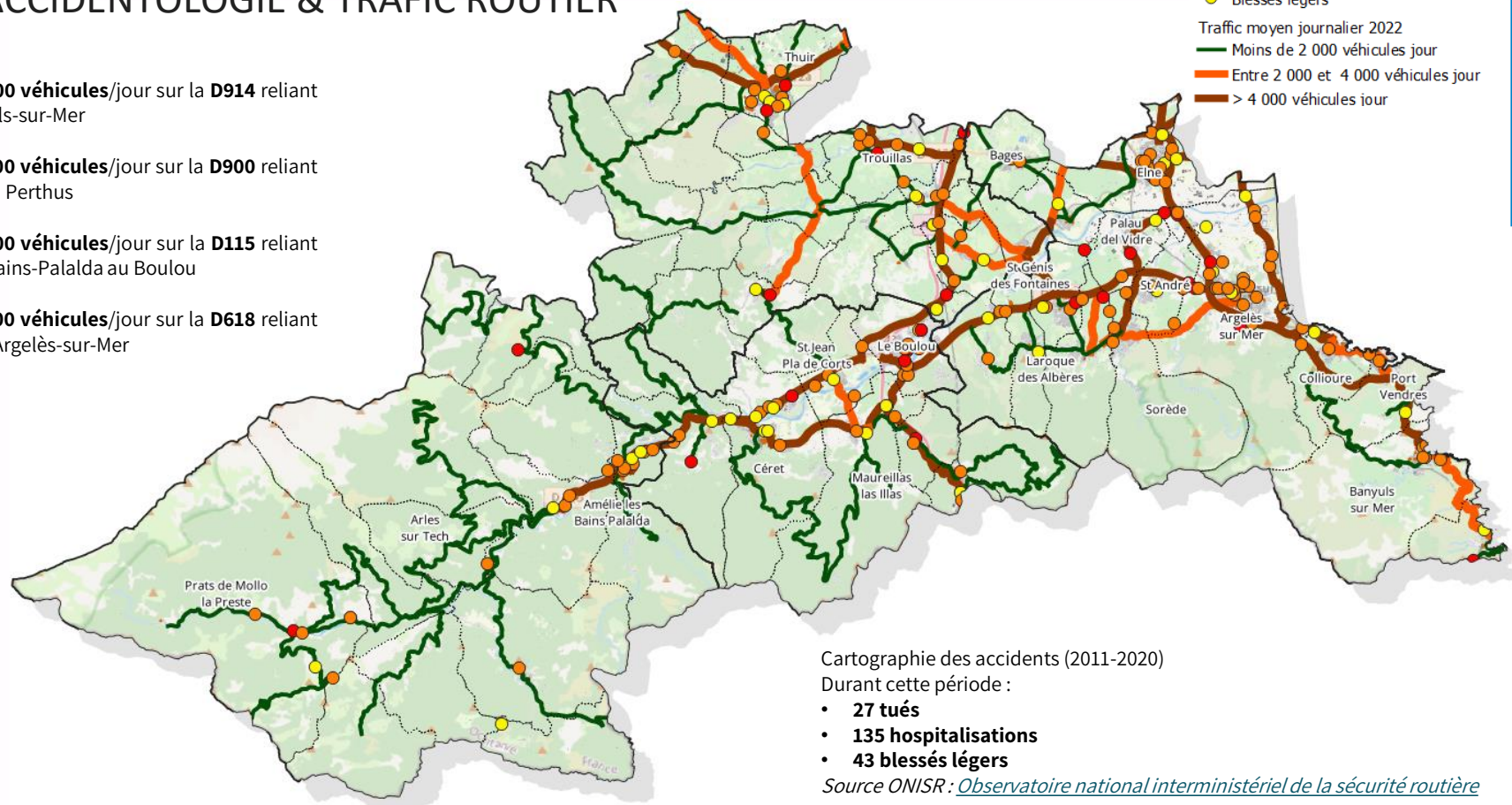
- Moins de 2 000 véhicules jour
- Entre 2 000 et 4 000 véhicules jour
- > 4 000 véhicules jour

Plus de **30 000 véhicules**/jour sur la **D914** reliant Elne à Banyuls-sur-Mer

Plus de **20 000 véhicules**/jour sur la **D900** reliant Perpignan au Perthus

Plus de **16 000 véhicules**/jour sur la **D115** reliant Amélie-les-Bains-Palalda au Boulou

Plus de **15 000 véhicules**/jour sur la **D618** reliant Le Boulou à Argelès-sur-Mer



Cartographie des accidents (2011-2020)

Durant cette période :

- **27 tués**
- **135 hospitalisations**
- **43 blessés légers**

Source ONISR : [Observatoire national interministériel de la sécurité routière](#)



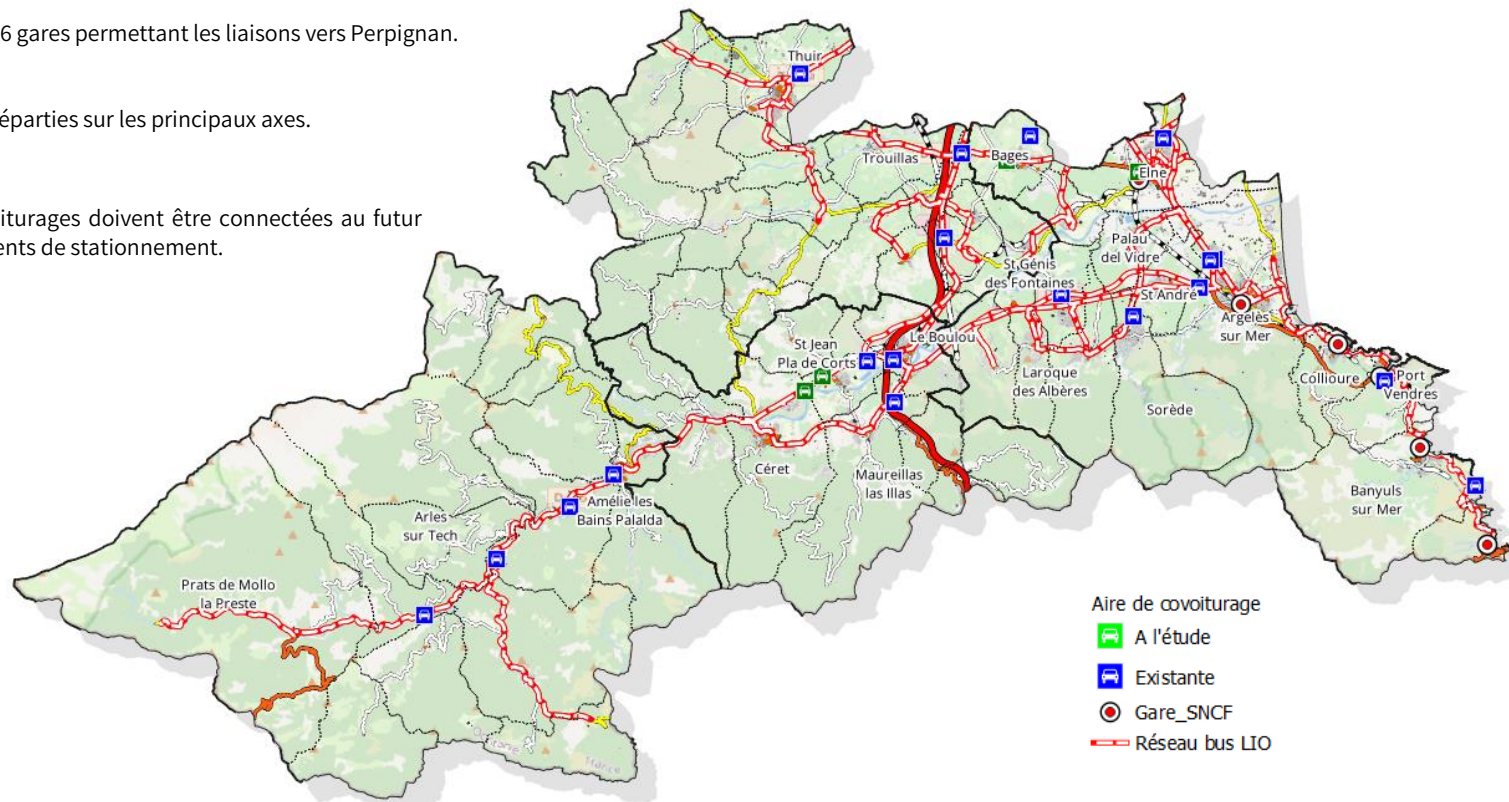
L'OFFRE DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE

Le territoire est desservi par 17 lignes régulières de transport en commun du réseau Lio, il est connecté au réseau Sankéo de l'agglomération perpignanaise.

La côte Vermeille est dotée de 6 gares permettant les liaisons vers Perpignan.

19 aires de covoiturages sont réparties sur les principaux axes.

Les gares et les aires de covoiturages doivent être connectées au futur maillage et dotées d'équipements de stationnement.



LES GARES ET HALTES FERROVIAIRES DU TERRITOIRE

Aucune gare du territoire n'est connectée à un aménagement cyclable, ceci peut être un des objectifs du schéma en accord avec les volontés des communautés de communes pour le développement de l'intermodalité.

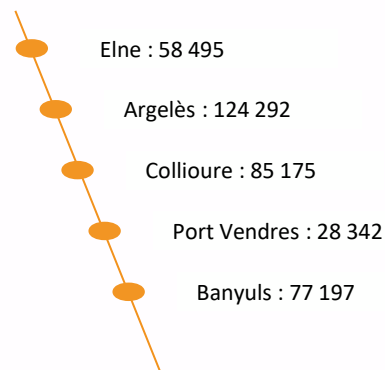
Toutes les gares sont dotées de stationnements sécurisés (box individuel) cependant leur nombre n'est peut-être pas suffisant car lors de notre passage à la gare d'Argelès, nous avons constaté :

- Un box vide mais fermé, la personne ayant posé le cadenas veut probablement être certaine d'en avoir un de libre
- Un autre box est utilisé comme entrepôt de vêtements et de nourriture



	Box individuel fermé et sécurisé	Arceaux	Abris vélo fermé
Elne	6 places	10 places	/
Argelès-sur-Mer	4 places	6 places	/
Collioure	4 places	6 places	/
Port-Vendres	/	/	1 abri
Banyuls-sur-Mer	6 places	4 places	/
Cerbère	2 places	6 places	/

Fréquentation des gares en 2021.



Source : SNCF.



LES AIRES DE COVOITURAGE

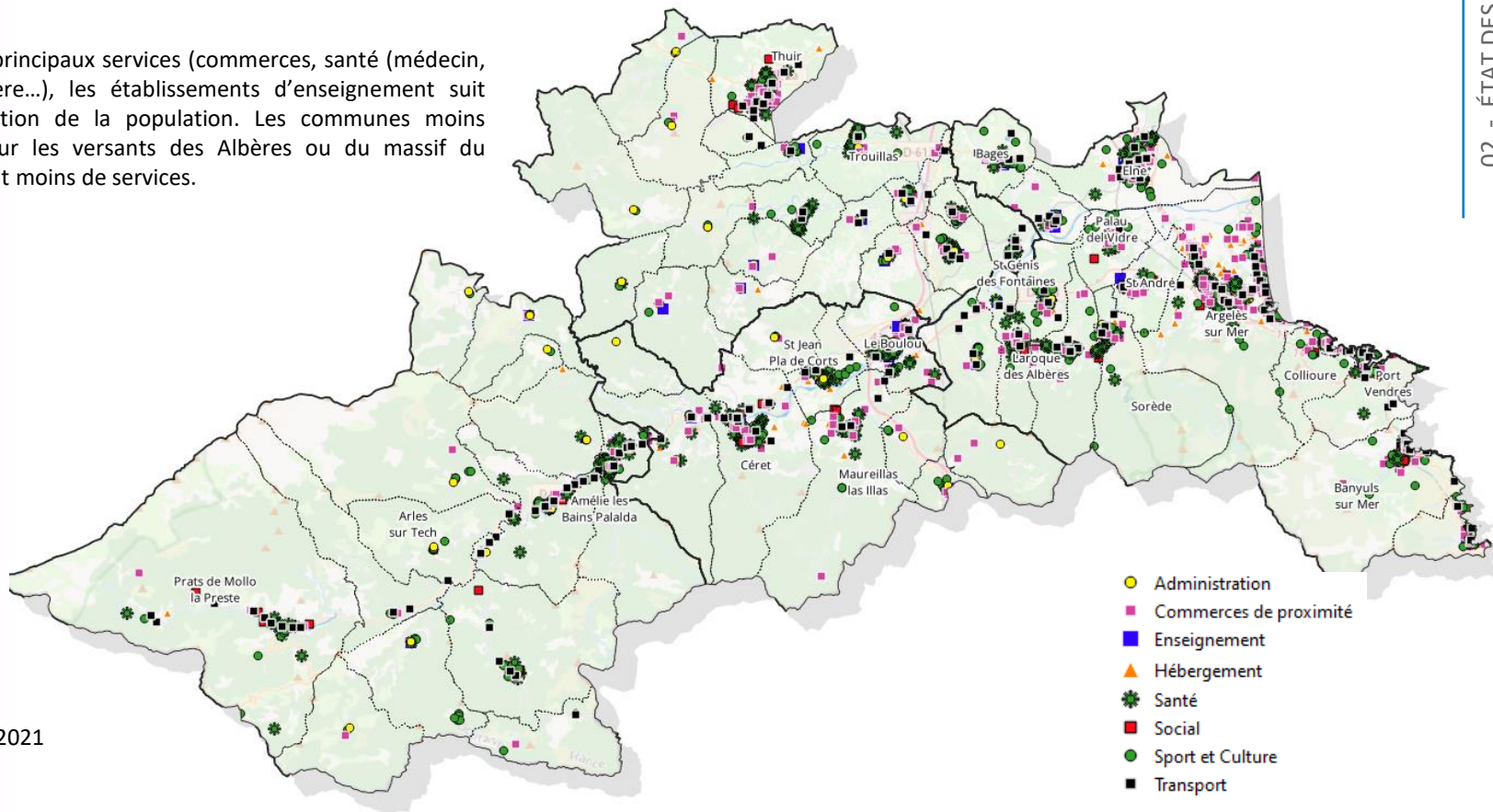
Globalement, **les aires de covoiturage ne sont pas connectées** à un maillage cyclable et donc à l'instar des gares, il peut s'agir d'une action prioritaire pour la suite du projet.

La plupart des aires sont équipées de stationnements vélo avec des arceaux. Des box individuels sécurisés peuvent être une solution plus adaptée pour des stationnements de moyenne ou longue durée (plusieurs heures ou 1 journée).



LES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

La localisation des principaux services (commerces, santé (médecin, pharmacie, infirmière...), les établissements d'enseignement suit celle de la répartition de la population. Les communes moins peuplées situées sur les versants des Albères ou du massif du Canigou rassemblent moins de services.



Source : BPE INSEE 2021



ACCESSIBILITÉ DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

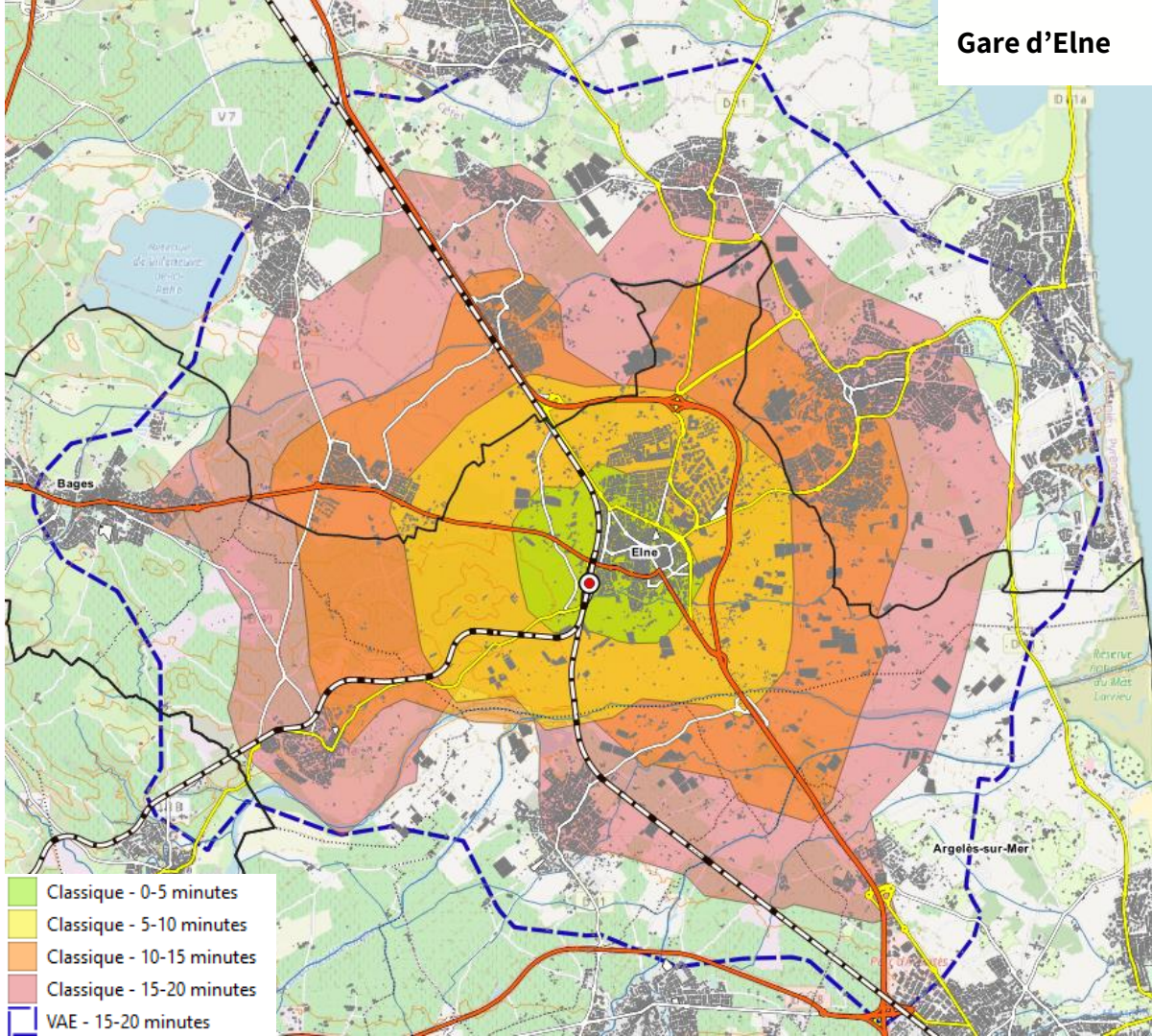
Les cartes isochrones permettent de calculer le temps nécessaire pour rejoindre le pôle concerné. Ces calculs sont effectués avec l'application [Open Routes Services](#).

Les résultats sont présentés par tranche de 5 minutes, de 0 à 20 minutes pour des vélos classiques et la dernière tranche de 15 à 20 minutes en VAE. 20 minutes étant la durée admise pour un trajet du quotidien.

Ces zonages sont ensuite croisés avec les données carroyées de la population INSEE pour obtenir une estimation du nombre de personnes concernées dans chaque tranche.

VAE	Nbre de personnes
0-5 minutes	7 691
05-10 minutes	13 057
10-15 minutes	25 277
15-20 minutes	44 285

Vélo classique	Nbre de personnes
0-5 minutes	6 604
05-10 minutes	9 781
10-15 minutes	18 345
15-20 minutes	31 310

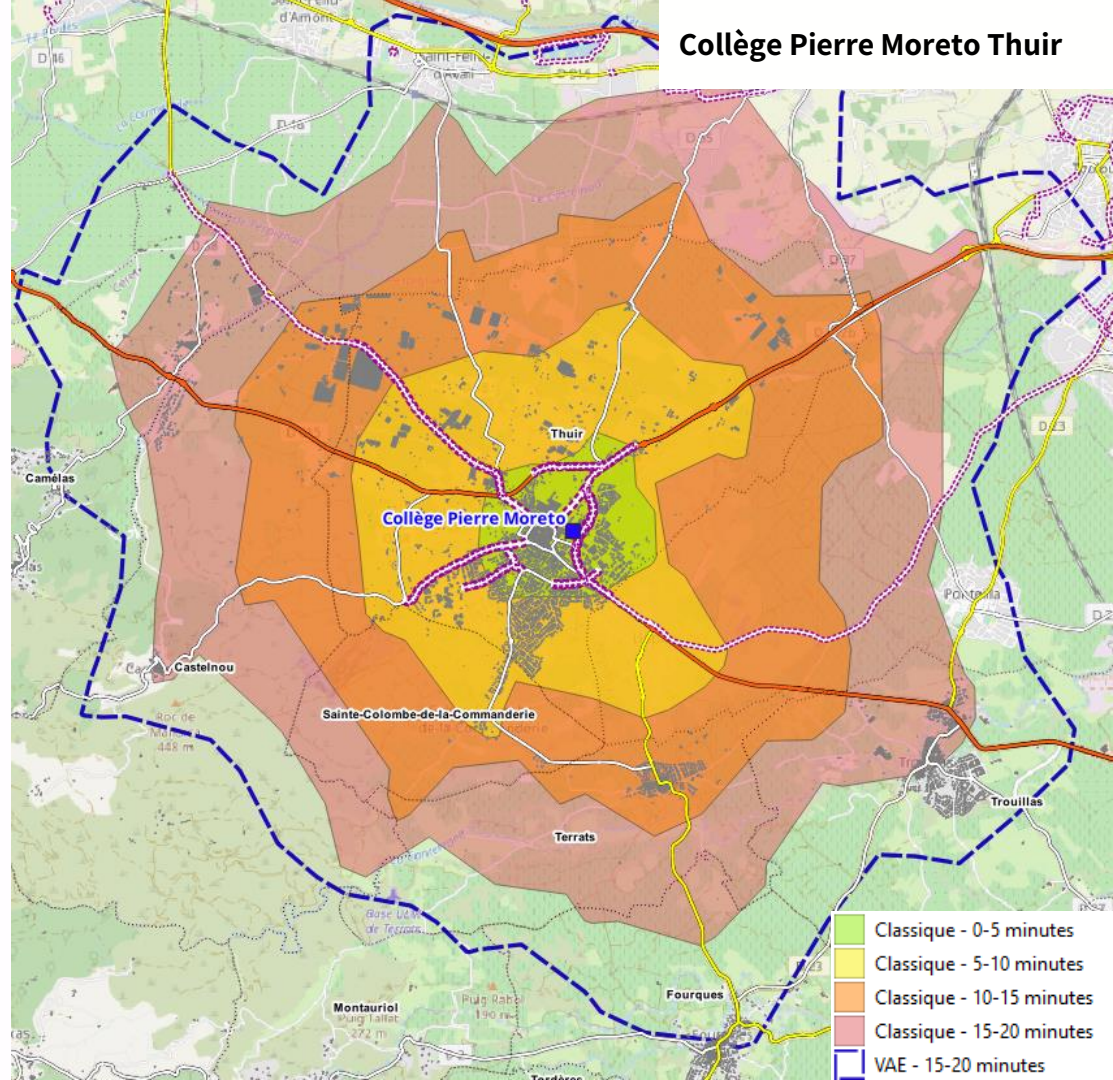


Gare d'Elne

ACCESSIBILITÉ DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

Collège Pierre Moreto Thuir

Collège Pierre Moreto - Thuir	Nbre de personnes	6 - 10 ans	11 - 17 ans	18 - 24 ans
Vélo classique - 0-05 minutes	5 366	277	471	402
Vélo classique - 05-10 minutes	9 053	433	777	668
Vélo classique - 10-15 minutes	10 118	490	879	742
Vélo classique - 15-20 minutes	12 938	646	1 151	963
VAE - 0-05 minutes	6 933	344	587	509
VAE - 05-10 minutes	9 246	440	795	681
VAE - 10-15 minutes	10 889	529	947	794
VAE - 15-20 minutes	25 176	1 435	2 222	1 830



ACCESSIBILITÉ DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

Le territoire des Pyrénées Orientales connaît un fort attrait touristique

- C'est le **7^{ème} département touristique français** (le 2^{ème} en le ramenant à sa
- population de 482.368 habitants)
- **1,3 milliard de consommation touristique** générée annuellement par les
- visiteurs sur le département
- **10.600 emplois salariés liés au tourisme**, soit 10,7% de l'emploi salarié
- marchand du département
- **30,3 millions de nuitées touristiques** marchandes et non marchandes dont :
- 87% de nuitées françaises / 13% de nuitées étrangères
- **7,6 millions de visiteurs par an** : près de 3,6 millions de touristes
- et 4 millions d'excursionnistes
- 96% viennent en voiture, 3% en train, 1% en avion
- Une durée moyenne de séjour de 8 jours pour les touristes
- **10 stations balnéaires / 9 stations de montagne / 5 stations thermales**

La Communauté de communes des Albères, de la côte Vermeille et de l'illibérès présente un fort potentiel touristique pour le territoire. Parmi les sites importants, on peut citer l'anse de Paulilles, la maternité Suisse d'Elne, la vallée des Tortues à Sorède.

Parallèlement, la commune Amélie-les-Bains-Palalda (CC du Haut Vallespir) et la commune Le Boulou (CC du Vallespir) sont également très prisées concernant le tourisme des stations thermales.

Castelnou et Thuir dans les Apsres sont également des destinations prisées.

Tous ces sites sont éligibles aux aides de la région et du département.

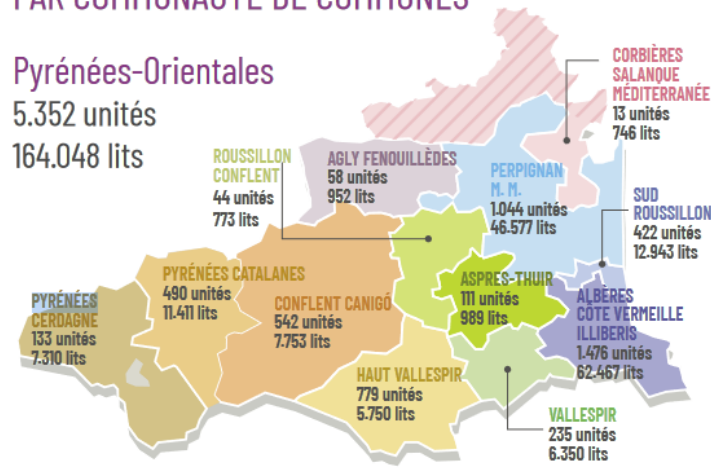


CAPACITÉS D'ACCUEIL MARCHAND PAR COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Pyrénées-Orientales

5.352 unités

164.048 lits



Source : ADT 2023

Fréquentation 2022 des stations thermales	Nombre de curistes	SPA et bien-être
Amélie-les-Bains	19.563	1.547
Molitg-les-Bains	3.501	2.432
Le Boulou	2.878	953
Vernet-les-Bains	2.660	-
La Preste	1.960	98

Source : ADT 2023

Source : Chiffres clés 2022, Agence de Développement Touristique des Pyrénées-Orientales

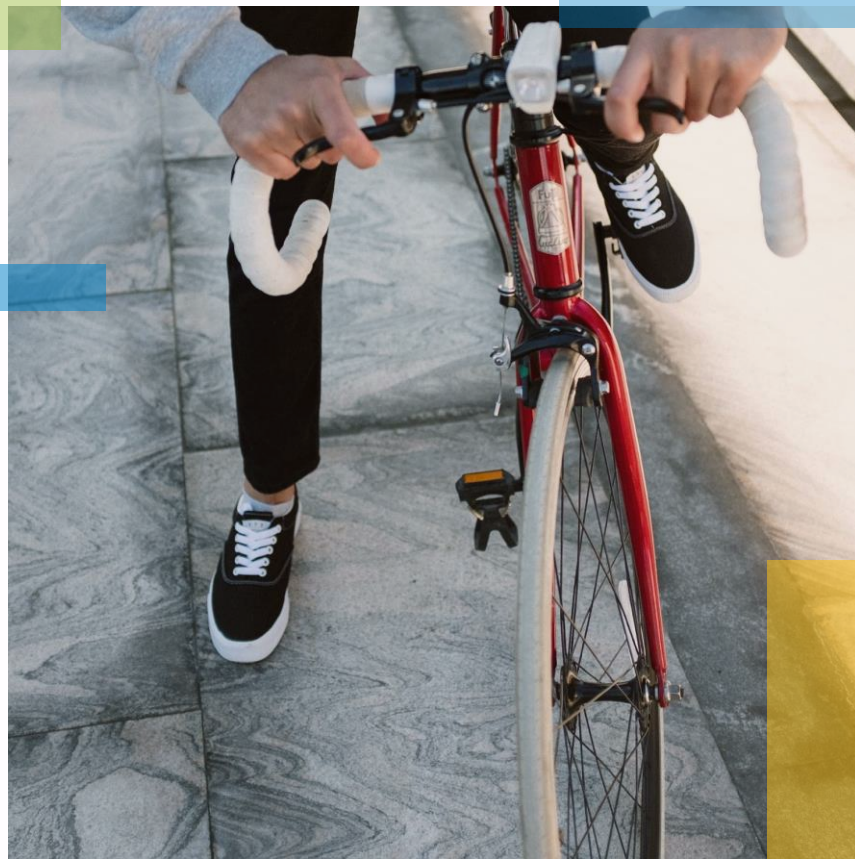
Pays Pyrénées Méditerranée— Schéma directeur cyclable

2.2

ANALYSE DES FLUX PENDULAIRES :

Quel potentiel pour la mobilité ?

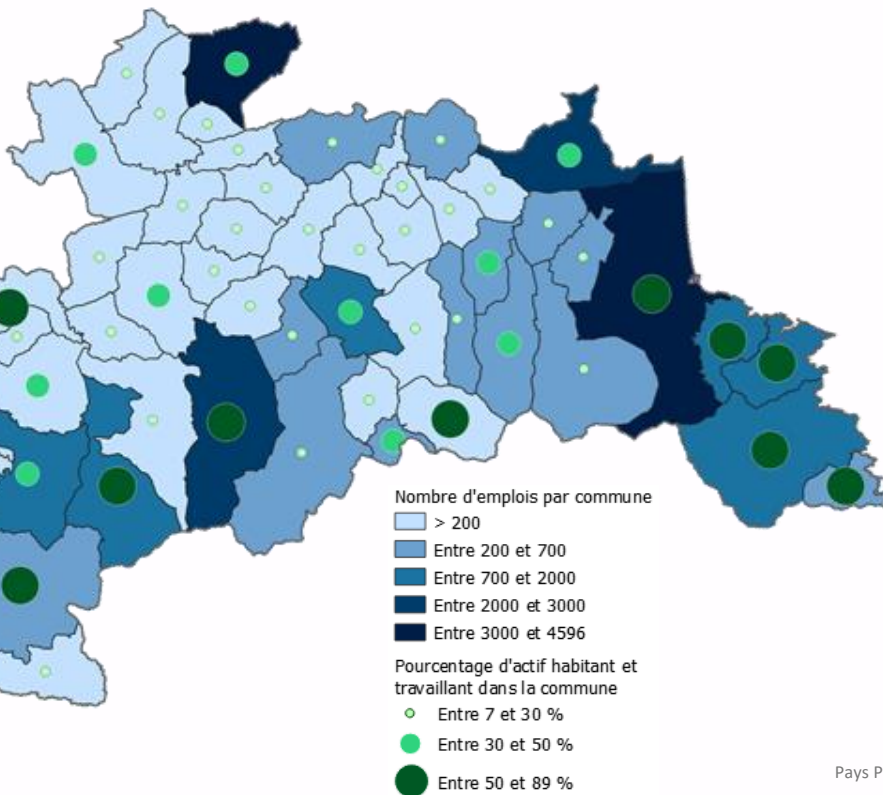
Le vélo est principalement majoritaire dans les déplacements loisirs ce qui est une bonne base pour sensibiliser aux déplacements professionnels tout autant réalisables à vélo.



ACTIF TRAVAILLANT DANS LEUR COMMUNE DE RÉSIDENCE

Cette carte élaborée avec les données de l'INSEE montre le potentiel d'actifs qui théoriquement pourrait abandonner l'usage de la voiture au profit des modes actifs.

Cela représente plus de **12 000 personnes** à l'échelle du territoire soit plus du 1/3 des actifs. Les proportions sont particulièrement marquées sur les communes d'Argelès sur mer, Banyuls sur mer, Céret, Le Boulou.



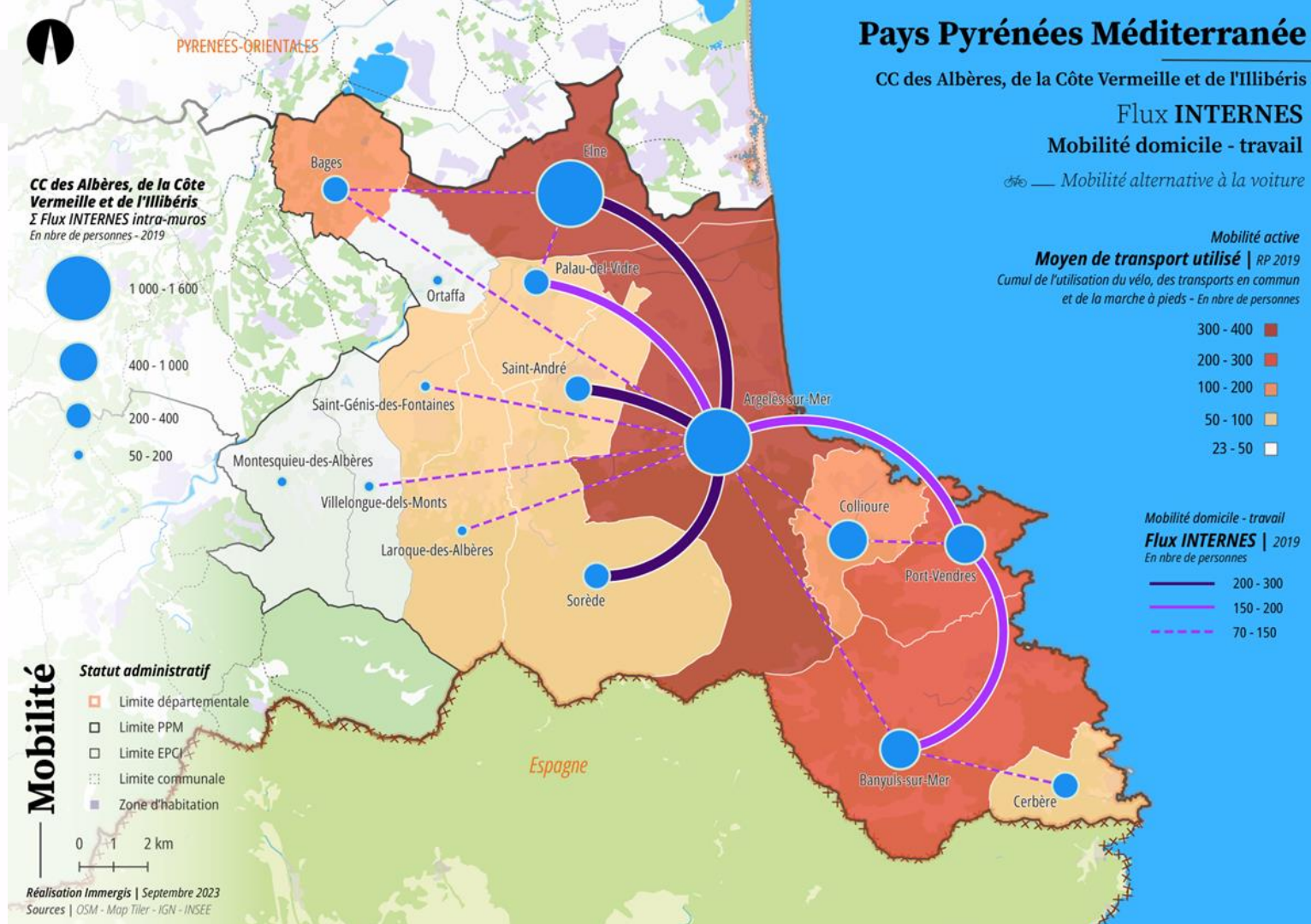
Pays Pyrénées Méditerranée	12751	35.3%
Argelès-sur-Mer	1 613	54.8%
Thuir	1 119	39.4%
Céret	1 296	53.2%
Elné	1 153	34.6%
Le Boulou	675	40.4%
Banyuls-sur-Mer	957	67.1%
Port-Vendres	600	51.7%
Bages	304	18.3%
CCAVI	6 730	37,4%
CCA	2 039	23,4%
CCV	2 535	37,9%
CCHV	1 448	52,7%



LES FLUX AU SEIN DE LA CCACVI

Flux internes

Les liaisons vers Argelès constituent l'immense majorité des déplacements internes à la CCACVI

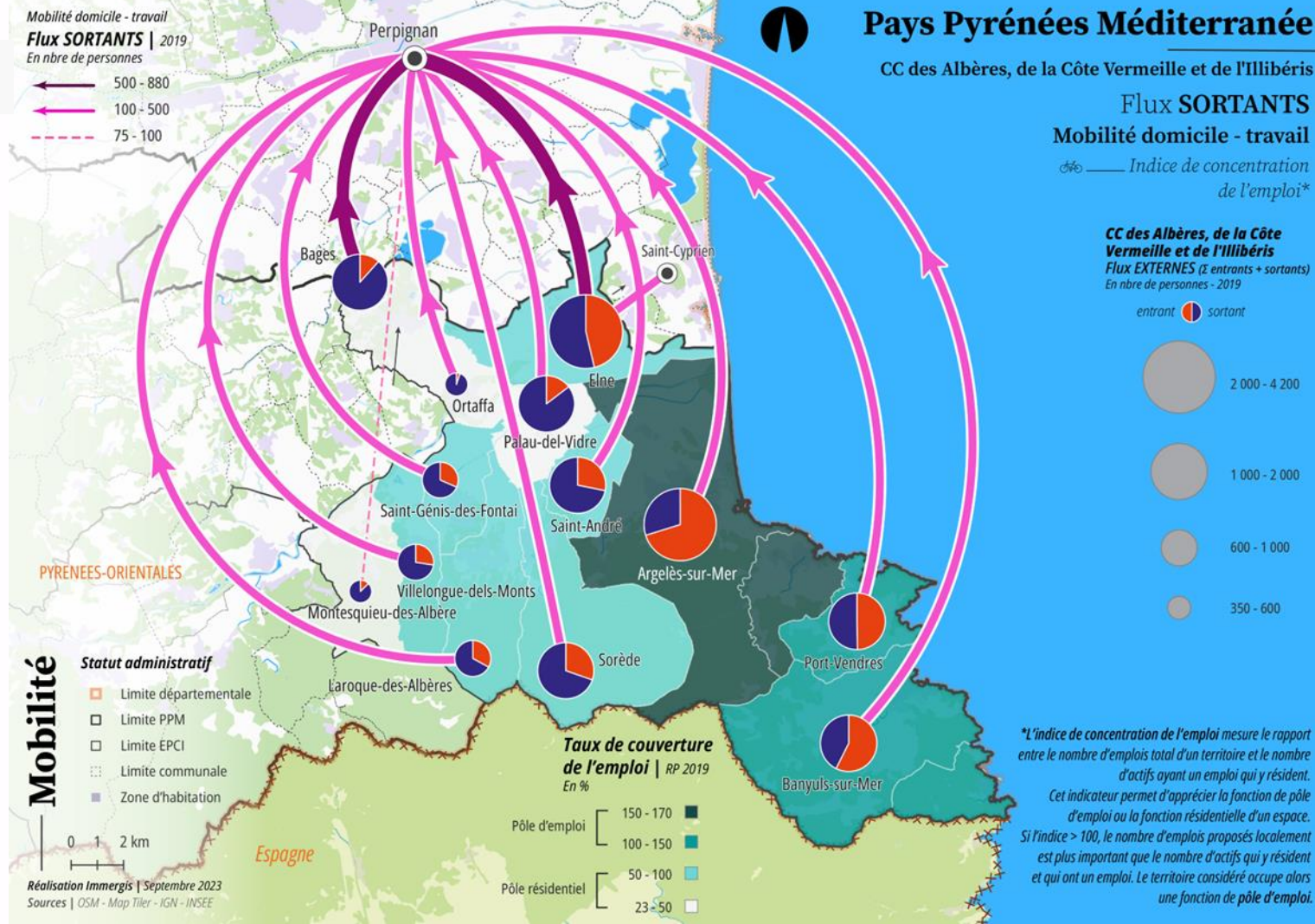


LES FLUX AU SEIN DE LA CCACVI

Les flux sortants

Perpignan constitue l'aire d'attraction majeure pour ce territoire. Les connexions vers les gares et aires de covoiturage sont donc essentielles pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle.

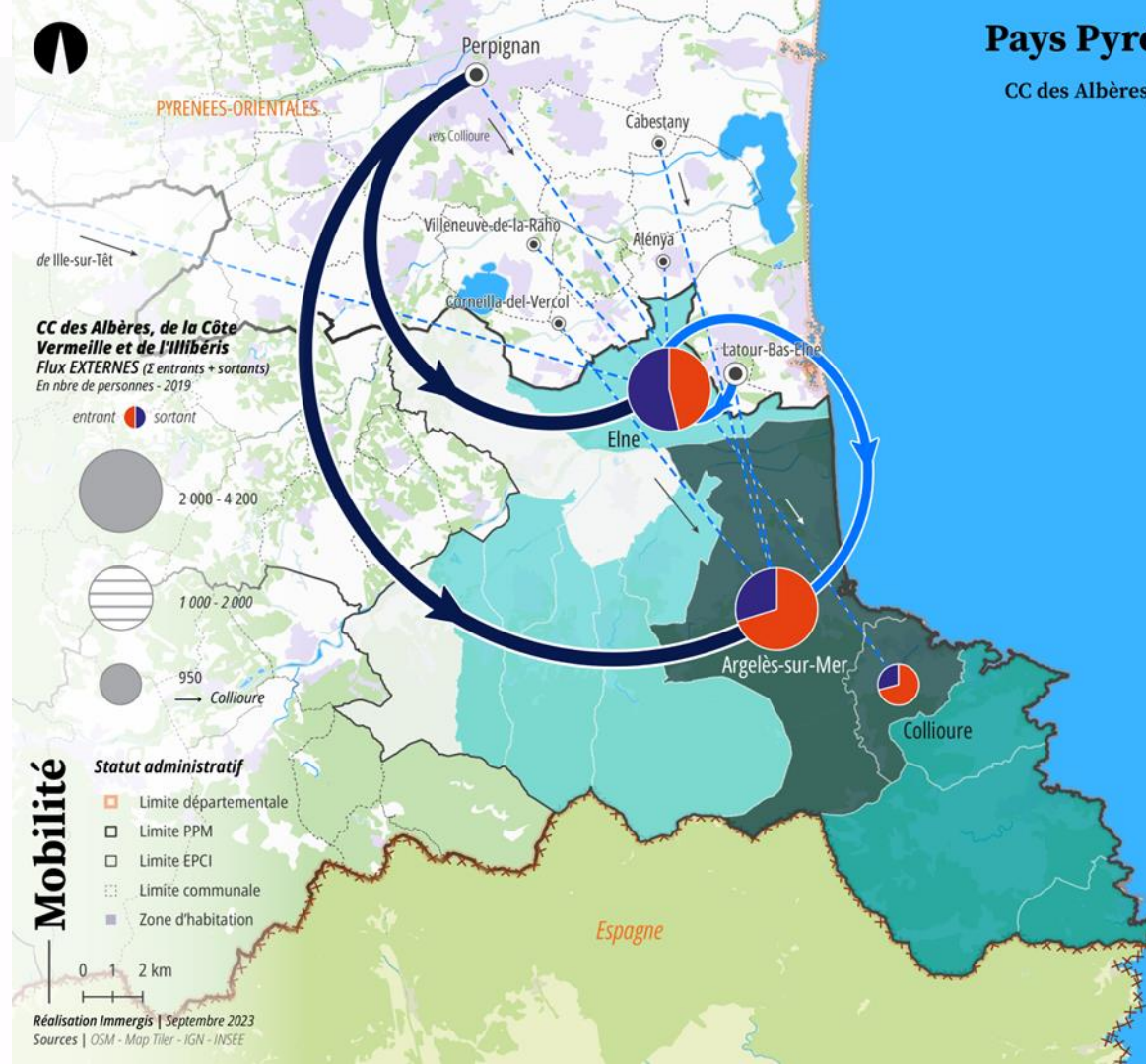
A elle seule, la ville de Perpignan comptabilise 3 600 déplacements quotidiens.



LES FLUX AU SEIN DE LA CCACVI

Les flux entrants

Argelès sur mer et Elne sont les communes recevant le plus de personnes en provenance de Perpignan. Ce sont 297 personnes pour Argelès et 248 pour Elne. Il faut également noter 152 personnes faisant le trajet St Cyprien Elne et 126 entre St Cyprien et Argelès.



Pays Pyrénées Méditerranée

CC des Albères, de la Côte Vermeille et de l'Illobès

Flux ENTRANTS
Mobilité domicile - travail
Indice de concentration de l'emploi*

Taux de couverture de l'emploi | RP 2019
En %

Pôle d'emploi	150 - 170	■
	100 - 150	■
Pôle résidentiel	50 - 100	■
	23 - 50	■

Mobilité domicile - travail
Flux ENTRANTS | 2019
En nbre de personnes

→	200 - 300
→	100 - 200
→	50 - 100

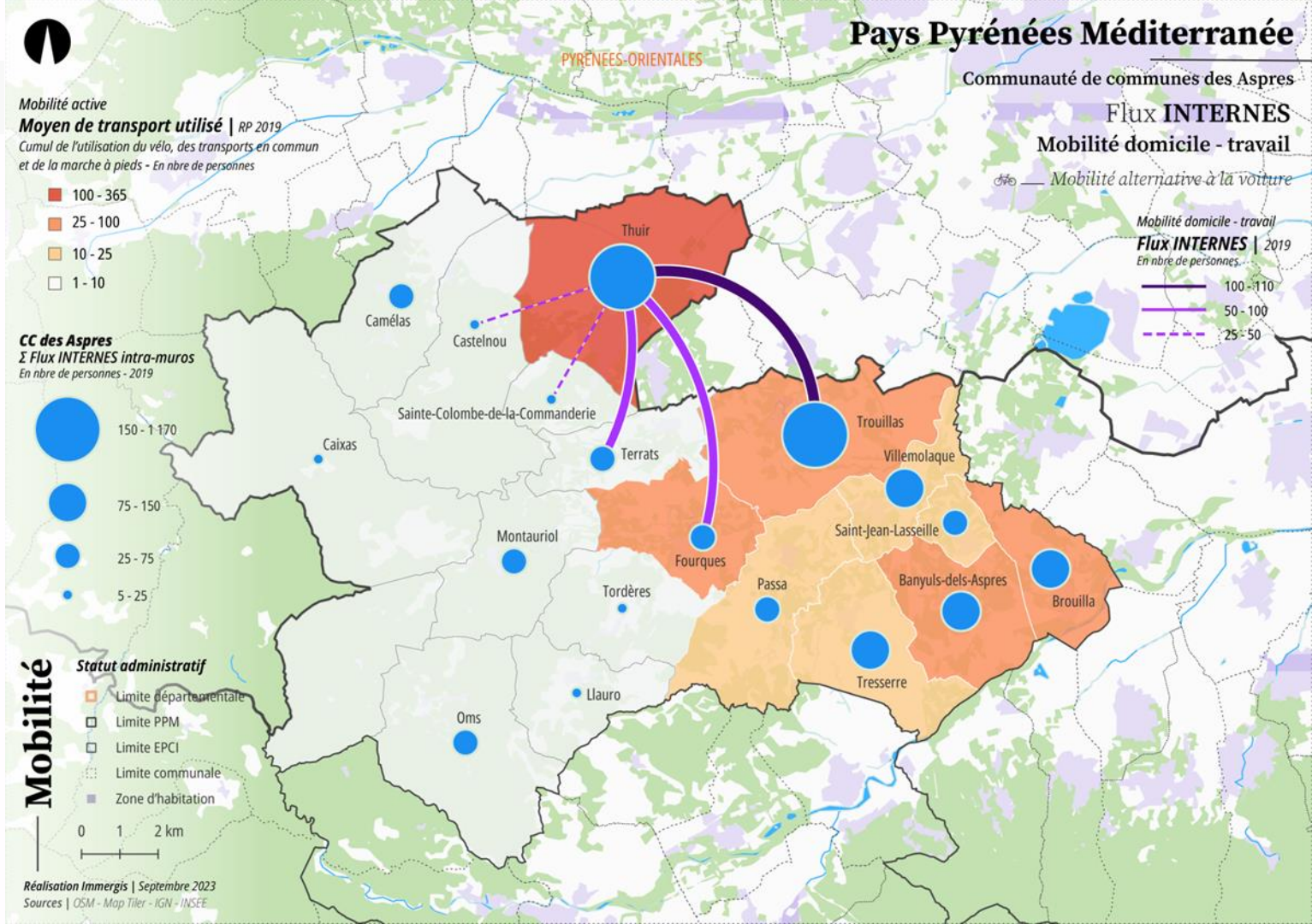
*L'indice de concentration de l'emploi mesure le rapport entre le nombre d'emplois total d'un territoire et le nombre d'actifs ayant un emploi qui y résident. Cet indicateur permet d'apprécier la fonction de pôle d'emploi ou la fonction résidentielle d'un espace. Si l'indice > 100, le nombre d'emplois proposés localement est plus important que le nombre d'actifs qui y résident et qui ont un emploi. Le territoire considéré occupe alors une fonction de pôle d'emploi.



LES FLUX AU SEIN DE LA CCA

Flux internes

Thuir concentre l'ensemble des déplacements internes à la CCA. Compte tenu des distances, seule les liaisons vers les communes limitrophes peuvent potentiellement présenter un enjeu pour un report modal en faveur du vélo sur ces liaisons domicile travail.



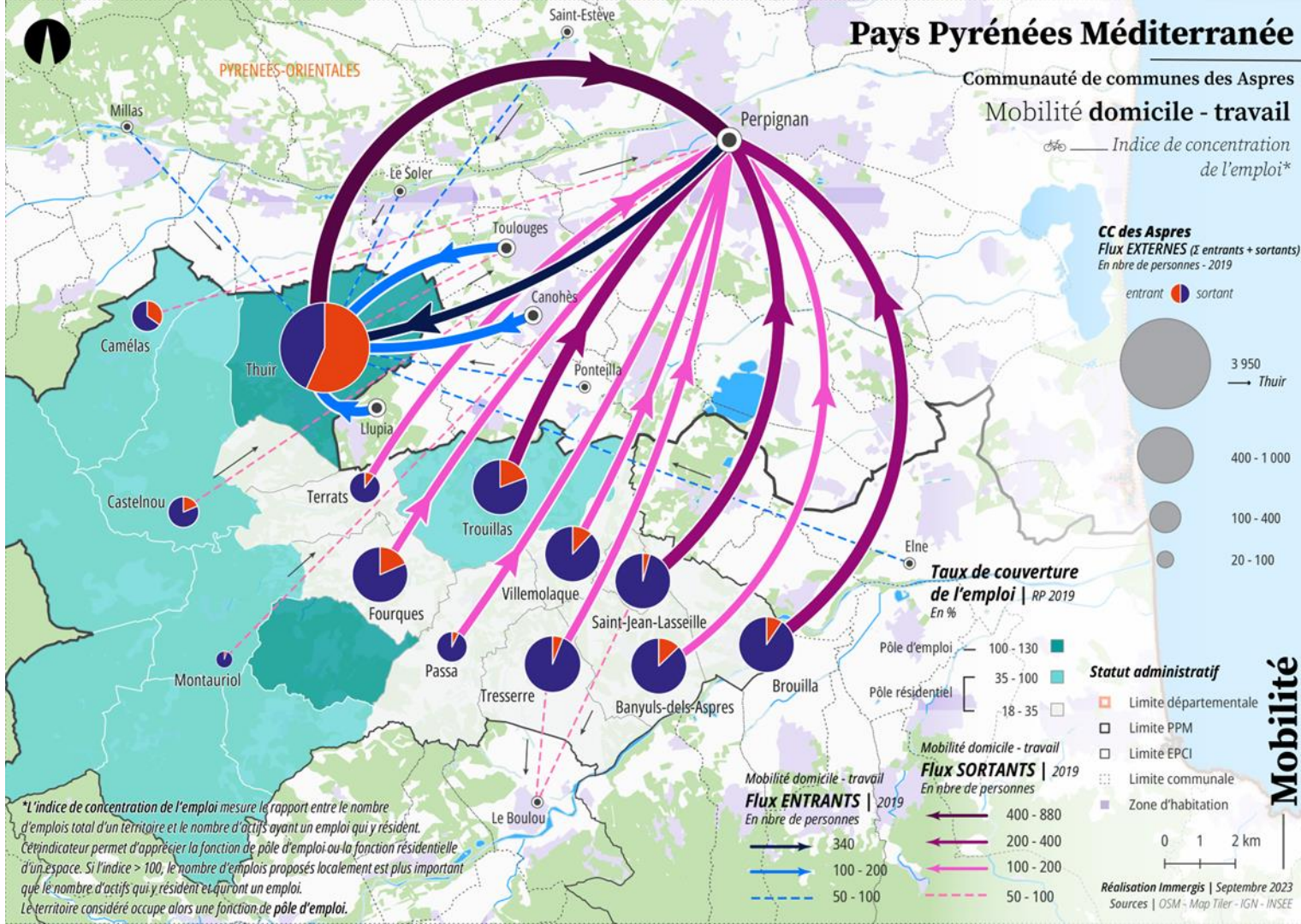
LES FLUX AU SEIN DE LA CCA

Flux entrants et sortants

L'aire d'attraction de Perpignan est prépondérante dans les échanges entre ces territoires. La majeure partie des personnes se rendent vers la métropole. Compte tenu des distances, les enjeux sont dans un premier les connexions vers les aires de covoiturage de Thuir, du Mas Sabole et de l'Oliu.

Plus de 2700 personnes se rendant chaque jour à Perpignan.

Les liaisons limitrophes en direction de Thuir (Toulouges, Canohès, Llupia) représentent 351 déplacements et les liaisons cyclables existent ou sont sur le point d'être achevés entre ces communes.

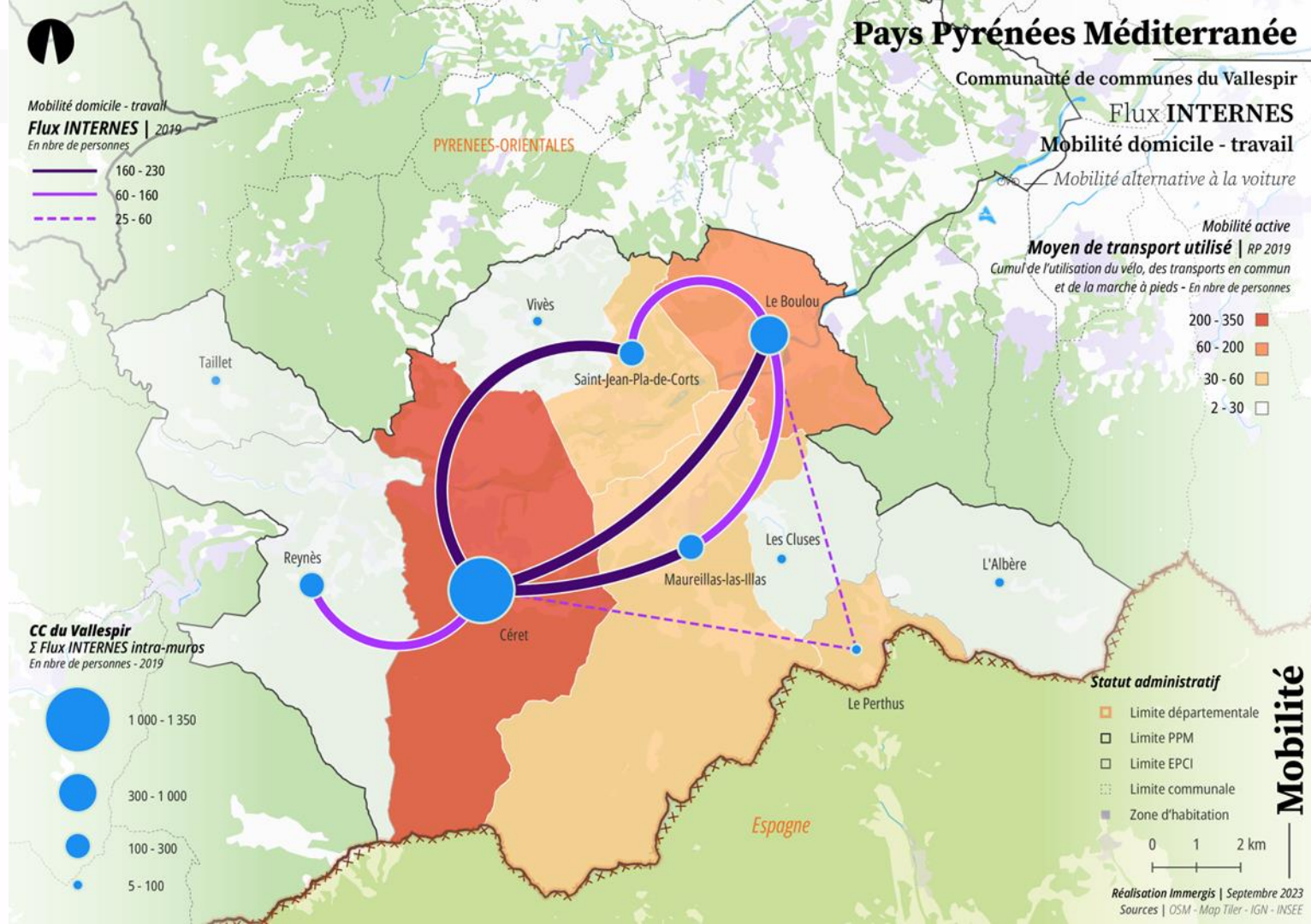


LES FLUX AU SEIN DE LA CCV

Les flux internes

L'essentiel des liaisons se situe entre les 4 principales communes : Céret, Le Boulou, Maureillas et St-Jean-Pla-de-Corts.

Cela représente 689 déplacements quotidiens.

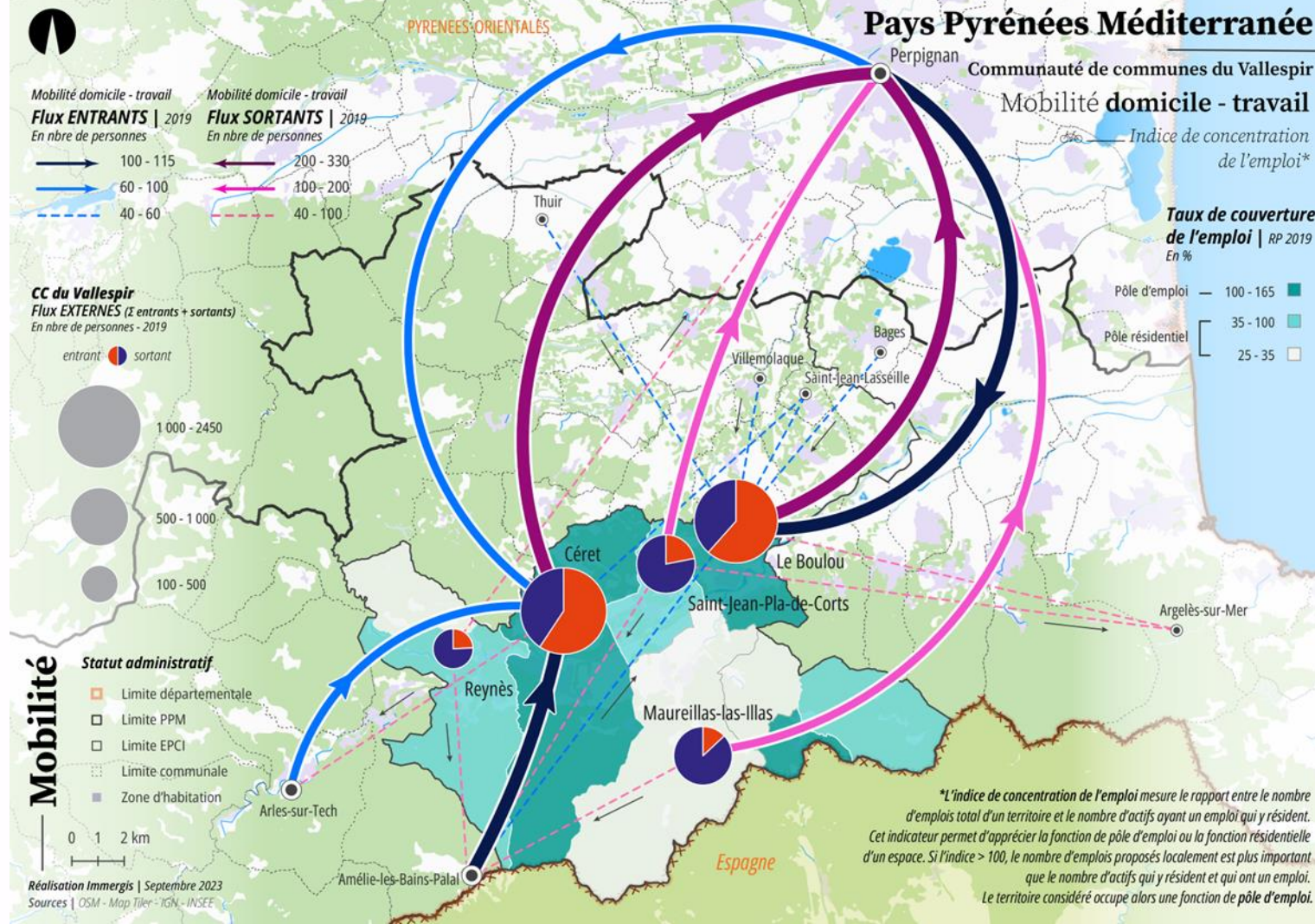


LES FLUX AU SEIN DE LA CCV

Flux entrants et sortants

L'essentiel des liaisons est en direction de Perpignan. 914 déplacements sortants depuis les 4 principales communes contre 200 trajets en direction de la métropole.

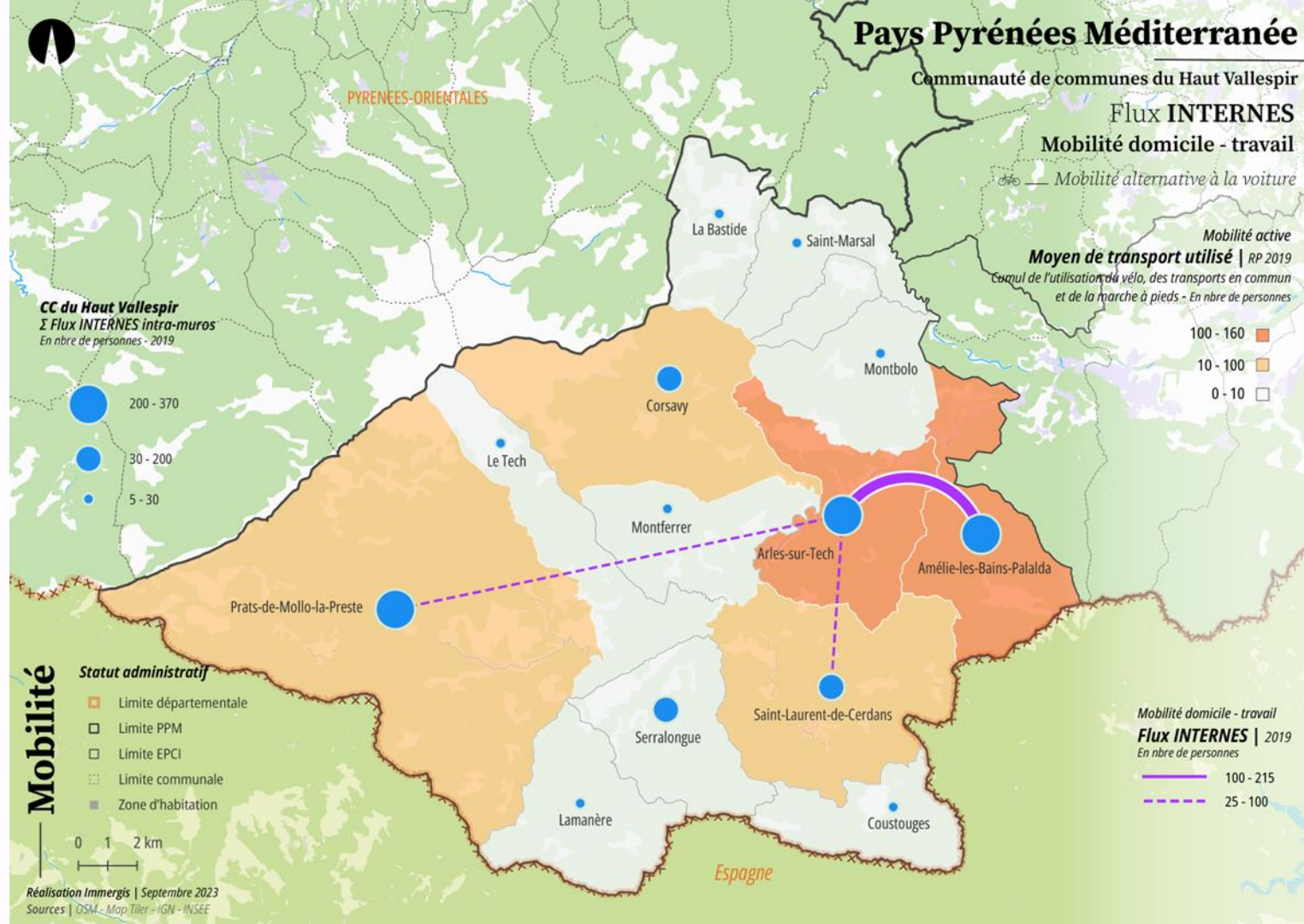
Les liaisons à destination de Céret en provenance d'Arles sur Tech et d'Amélie les Bains Palalda représentent 200 personnes.



LES FLUX AU SEIN DE LA CCHV

Les flux internes

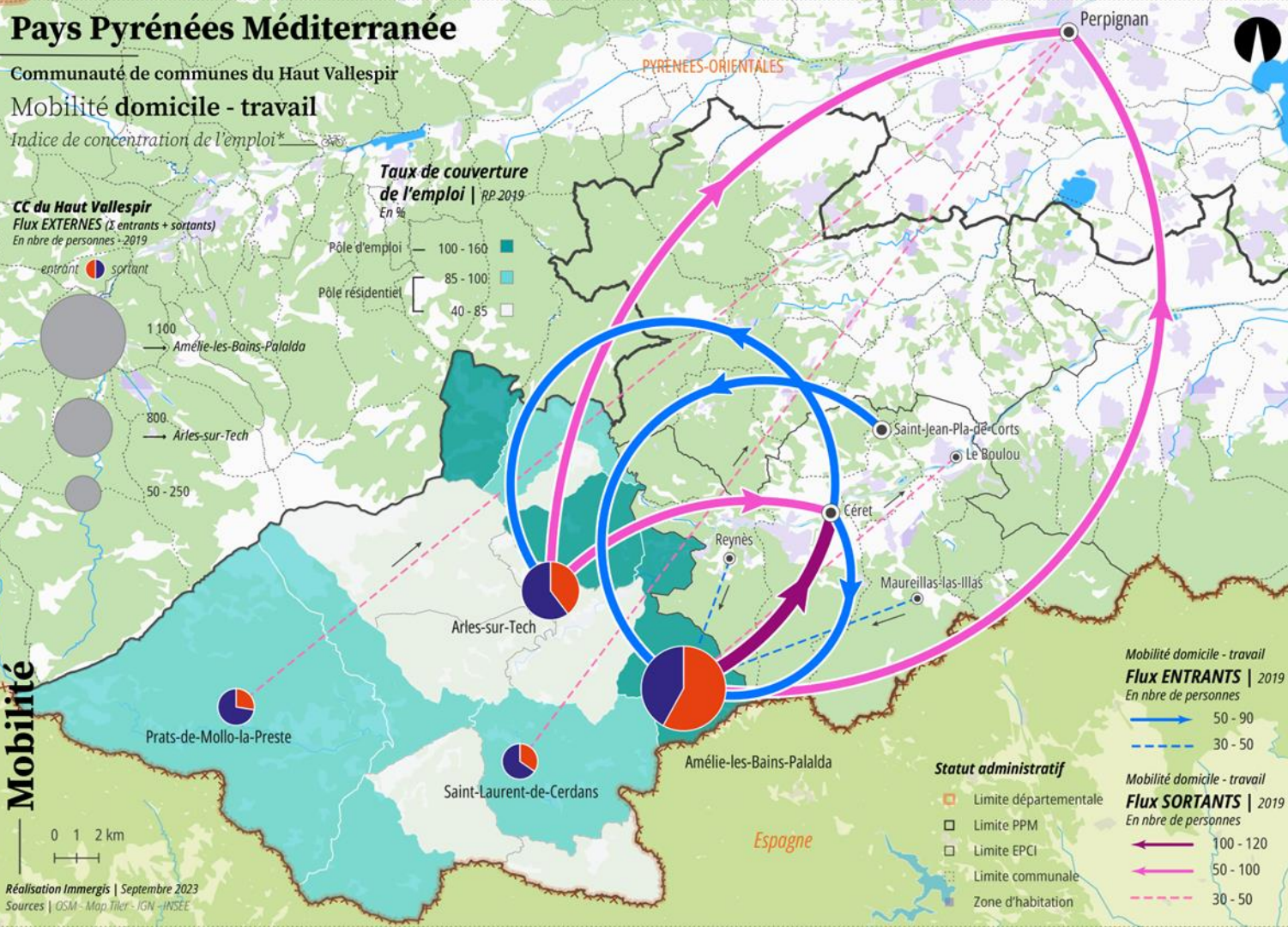
La liaison Arles - Amélie les Bains représente un flux significatif de personnes (214). La présence de la voie verte peut faciliter ces déplacements mais des discontinuités sont à traiter en particulier à Arles sur Tech pour rendre encore plus praticable cette liaison. Pour les autres communes, le relief sera un facteur limitant.



LES FLUX AU SEIN DE LA CCHV

Les flux entrants et sortants

La majeure partie des flux sont sortants avec une majorité de flux à destination de Céret (340) et 200 en direction de Perpignan.

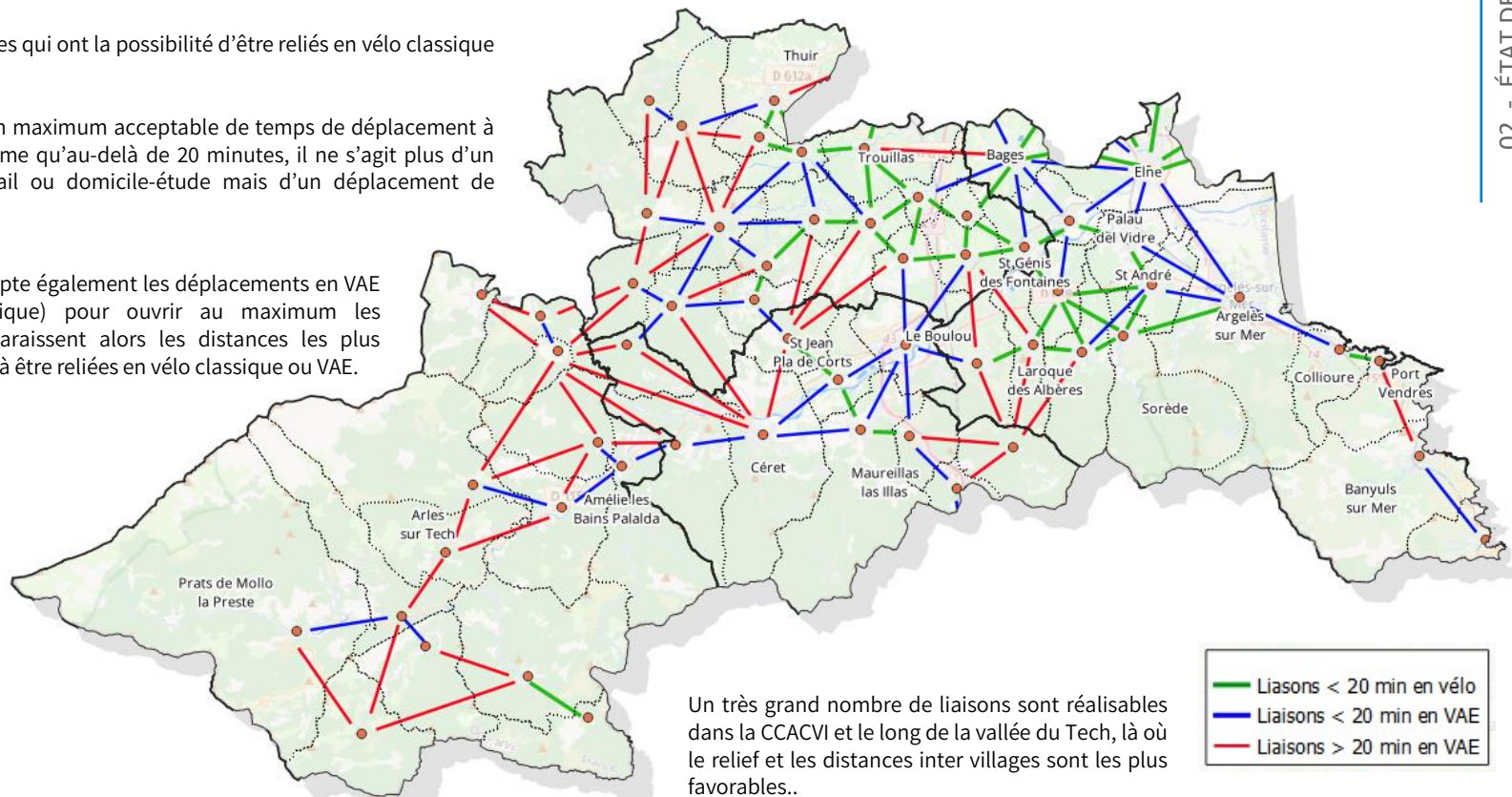


ANALYSE DES DISTANCES INTER-VILLAGES RÉALISABLES EN VÉLO

Carte représentant les villages qui ont la possibilité d'être reliés en vélo classique ou VAE

Cette analyse se base sur un maximum acceptable de temps de déplacement à vélo de 20 minutes. On estime qu'au-delà de 20 minutes, il ne s'agit plus d'un déplacement domicile-travail ou domicile-étude mais d'un déplacement de loisir.

Cette analyse prend en compte également les déplacements en VAE (Vélo à Assistance Electrique) pour ouvrir au maximum les possibilités. En rouge apparaissent alors les distances les plus importantes non favorables à être reliées en vélo classique ou VAE.



Calculs réalisés avec l'application Géovélo

LES FLUX DOMICILES ETUDES

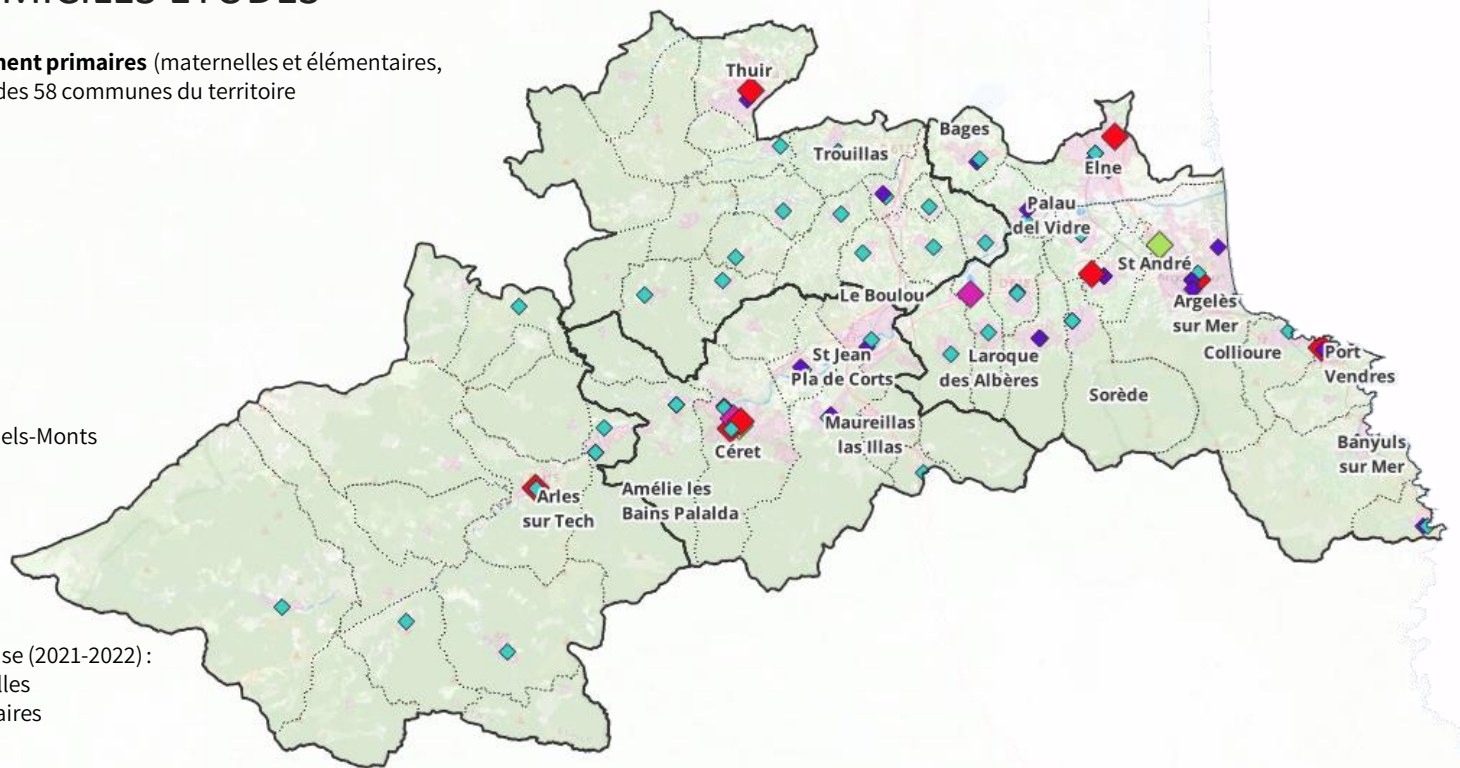
- **74 établissements d'enseignement primaires** (maternelles et élémentaires, privés et publics) répartis sur 40 des 58 communes du territoire

- **7 collèges :**

- Collège de Thuir
- Collège d'Elne
- Collège de Saint-André
- Collège de Céret
- Collège de Port-Vendres
- Collège d'Arles-sur-Tech
- Collège d'Argelès-sur-Mer

- **4 lycées :**

- Lycée professionnel à Villelongue-dels-Monts
- Lycée polyvalent à Céret
- Lycée agricole à Céret
- Lycée polyvalent à Argelès-sur-Mer



L'observatoire des territoires recense (2021-2022) :

- 2 102 élèves en écoles maternelles
- 6 031 élèves en écoles élémentaires
- 4 886 élèves en collèges
- 2 265 élèves en lycée

Soit un total de **15 284** élèves

La problématique majeure est la connexion des établissements à des aménagements sécurisés et un bon niveau d'équipements de stationnements et de casiers pour le rangement des casques.



2.3 LA CONCERTATION

Enquête et cartographie participative



Mobilités
PAYS PYRÉNÉES MÉDITERRANÉE

f in

Participez à l'enquête vélo !

Vos retours nous permettront d'avoir une connaissance plus fine de vos **besoins en mobilité cyclable** et des **possibilités d'intermodalité** sur le territoire.

Scannez le code pour répondre à l'enquête !



 PAYS PYRÉNÉES MÉDITERRANÉE

Soutenu par
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ADEME
Les certificats d'économies d'énergie
CEE



ENQUETE GRAND PUBLIC

1. Profil des répondants

684

PARTICIPANTS

56% 43%

Femme - Homme



98 %

de
résidents

36% entre 46 et 62 ans

32% entre 30 et 46 ans

65%

Des répondants possèdent
un vélo personnel

Vélo classique

36%

VTT

33%

Vélo à assistance électrique

30%

Remorque pour transporter
les enfants

3%

Vélo cargo

1,1%

**COMMUNES DE
TRAVAIL LES PLUS
REPRESENTATIVES**

- Perpignan
- Argelès-sur-mer
- Céret
- Amélie-les-bains-Palalda
- Banyuls-sur-mer
- Elne
- Thuir

**COMMUNES DE
RESIDENCE LES
PLUS
REPRESENTATIVES**

- Argelès-sur-Mer
- Saint-Jean-Pla-de-Corts
- Elne
- Céret
- Palau-de-Vidre
- Thuir
- Bages
- Saint-Jean-Lasseille
- Sorède
- Port-Vendres
- Perpignan



33%

Des répondants possèdent
plusieurs vélos (2 et plus)

**Freins à la
pratique
cyclable**

- Cheminement pas assez sécurisé
- Distance entre les différents lieux
- Stationnement vélo inadapté



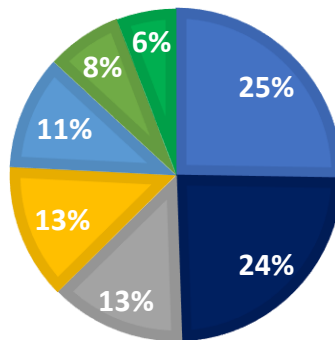
LES ELEMENTS QUI VOUS INCITERAIENT A PLUS UTILISER LE VELO

- **Réseau cyclable continu 82%**
- Meilleure protection (ou séparation nette) de la circulation à vélo et de la circulation automobile 74%
- Itinéraires vélos directs et permettant une circulation rapide 63%
- Ronds-points et intersections aménagés pour les cyclistes 53%
- Stationnements adaptés et sécurisés 36%
- Mise en place de services à destination des cyclistes 28%
- Moins de véhicules motorisés dans le centre des communes 20%
- Meilleure signalisation 20%
- Réduction globale de la vitesse à 30 km/h dans le centre des communes pour les véhicules motorisés 13%

PAR QUELS TYPES DE SERVICES SERIEZ-VOUS INTERESSÉ ?

(Nombre de réponses)

- Atelier réparation vélo - 48
- Aide à l'achat d'un VAE - 46
- Bornes de recharge pour VAE - 25
- Location / mise à disposition d'un VAE - 25
- Bornes de réparation dans l'espace public - 21
- Vélo-Bus - 14
- Partage de vélos / Organisation d'une association d'usagers Vélo-école - 11



SALARIES

61% des salariés seraient prêts à utiliser un autre moyen de transport que la voiture si des mesures incitatives étaient mises en place

50% seraient intéressés par le **forfait mobilité durable**

COLLEGIENS

49% se rendent au collège en bus/car

89% trouvent dangereux de se rendre au collège à vélo

87% des parents d'élèves jugent le chemin qui mène du domicile au collège ou au lycée dangereux

RETRAITES

53% des retraités s'orienteraient vers un VAE pour stopper l'utilisation de la voiture

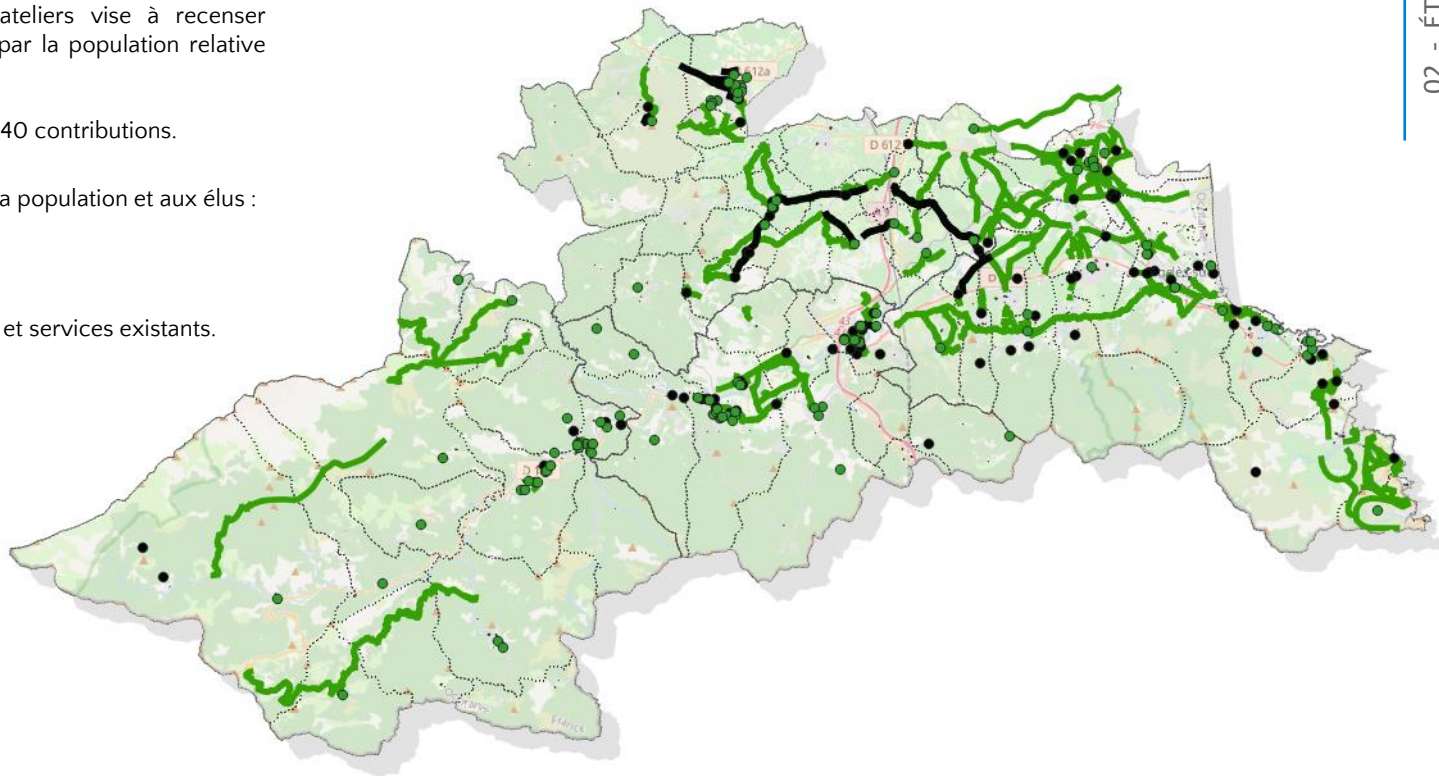
CARTOGRAPHIE PARTICIPATIVE & ATELIERS

La cartographie participative et les ateliers visent à recenser certaines problématiques rencontrées par la population relative aux pratiques de mobilité.

La cartographie participative a recueilli 140 contributions.

La cartographie a notamment permis à la population et aux élus :

- D'identifier des **points noirs**,
- D'émettre des **propositions**,
- De s'exprimer sur les aménagements et services existants.



SYNTHÈSE ATELIERS CONCERTATION POPULATION – Exemples de contributions

Freins, limites

Topographie, dénivelé
Manque de débat politique
Infrastructures très négligées (état des routes, voies d'accès, mise en sécurité des vélos au niveau des zones de covoiturage, des gares...) ou inexistantes
Pas ou peu de pistes cyclables entre les communes, notamment vers le Collège de Saint-André
Pas de bouclage entre EV8 et vélo-route (St Génis du F.)
Signalétique inexistante, zones de partage dangereuses
Partage des compétences (communes, CC, département)
Météo vent fort
Distance importante domicile-travail
Habitude ancrée avec la voiture
Manque de voies vertes dédiées
Adaptation des aménagements de voirie (bordure,...)
Les discontinuités
Manque de communication sur les bienfaits
Manque de service et d'application, dépannage

Solutions, opportunités

Des villages rapprochés les uns des autres -> maillage possible
Proposition de Chaucidou, solution peu onéreuse mais peu connue et peu comprise
Emprunter des chemins de randonnée (Bages)
Aires de covoitages nombreuses : prévoir des box, pour sécuriser le stationnement des vélos
Des traverses à exploiter
Des aménagements dédiés aux vélos ou séparant les flux sinon problème de cohabitation sur Argelès
Des revêtements plus vertueux
Réduire la place de la voiture
Réduire la vitesse : zone 30
Plus de stationnement vélo notamment sécurisé
Parking vélo sécurisé avec Alvéole +
Inciter les superettes à s'équiper en stationnement
Plus de dispositif d'aide VAE (Sorède et Laroque ça existe)
Prévoir des aménagements pour les actifs pour les projets de voirie
Des triporteurs

2.4

ANALYSE DES

AMÉNAGEMENTS.

Amenagements et équipements existants



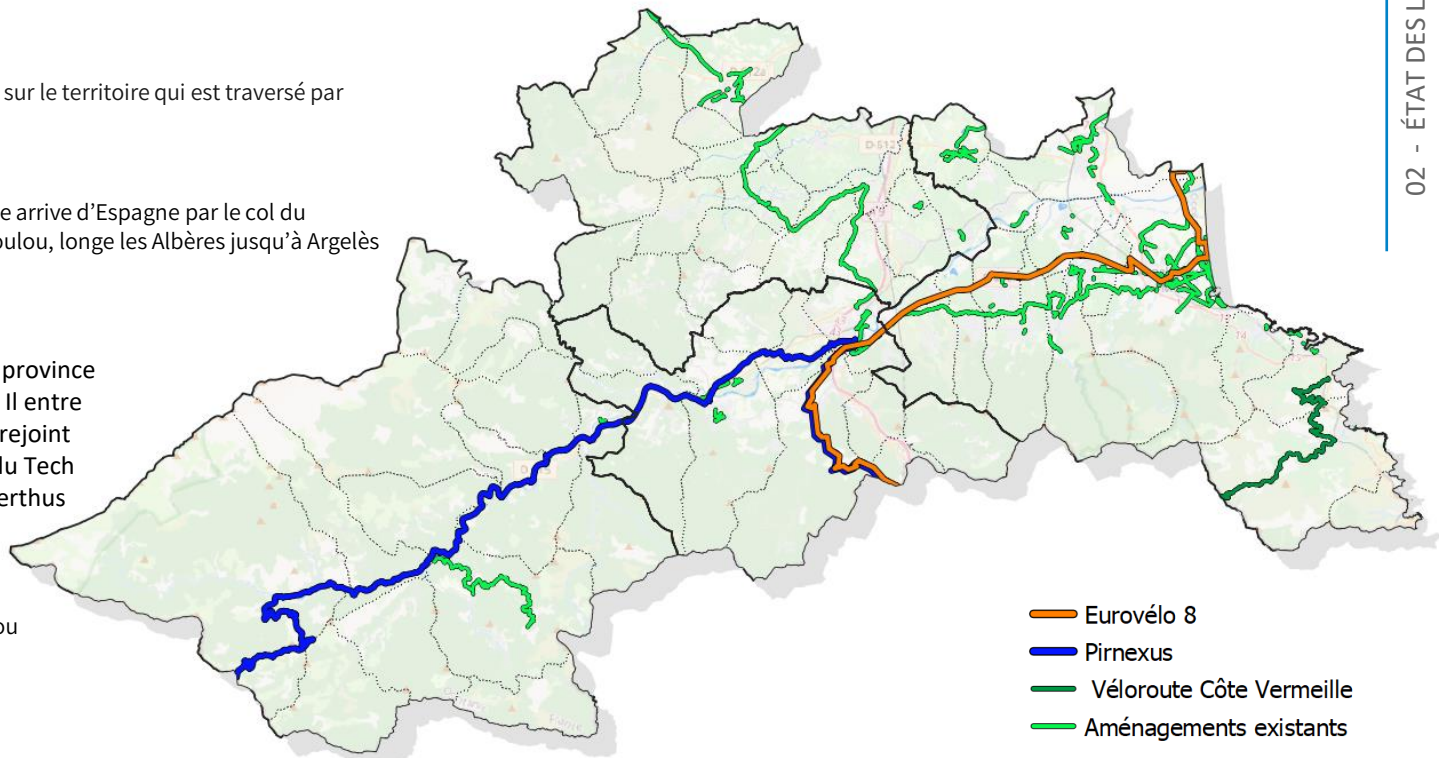
AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET SERVICES EXISTANTS

De nombreux aménagements sont présents sur le territoire qui est traversé par des grands itinéraires cyclables

L'EuroVélo 8 qui relie l'Andalousie à la Grèce arrive d'Espagne par le col du Perthus puis il redescend ensuite vers Le Boulou, longe les Albères jusqu'à Argelès avant de remonter vers le nord .

Pirinexus offre plus de 350 Km entre la province de Gérone, le Vallespir et le Roussillon. Il entre dans le Haut Vallespir par le col d'Ares, rejoint Prats de Mollo et suit ensuite la vallée du Tech jusqu'au Boulou où il remonte vers le Perthus selon le même axe que l'EV8.

La Véloroute de la Côte Vermeille relie le Racou au col de Banyuls avec un tracé mixte en voie partagée et voie verte.



Les autres aménagements sont constitués d'itinéraires départementaux matérialisés par du marquage de voie rurale permettant de relier les EPCI et d'aménagements plus ponctuels présents dans les agglomérations. .



AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET SERVICES EXISTANTS

Toutes les catégories d'aménagements sont présentes sur le territoire dont la qualité peut parfois être améliorée avec :

- Continuité des aménagements
- Un ajout de signalisation verticale et/ou horizontale afin de bien identifier les règles d'usage.
- Un traitement homogène des aménagements dans les communes.
- Conformité des aménagements.
- Le respect des largeurs des aménagements.

Exemples : Le traitement des traversées au niveau des passages piétons



Bages



Argelès



AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET SERVICES EXISTANTS

Exemple : Problème de conformité, voie verte sur trottoir



Bages



Argelès

Exemple : La largeur de la chaussée à double sens est insuffisante avec la présence de la bande cyclable. Conversion en chaudiou.



Bages



Brouilla



AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET SERVICES EXISTANTS

Des aménagements de bonne qualité

Exemple : gestion des franchissements



Encorbellement sur le Tech avec piste bidirectionnelle au Boulou



Marquage d'un carrefour à Sorède



AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET SERVICES EXISTANTS

Des aménagements de bonne qualité

Exemple : Partage de l'espace



Réduction de la vitesse avec priorisation vélo à St André



Voie verte avec accès riverains autorisé à Arles



AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET SERVICES EXISTANTS

Des aménagements de bonne qualité

Exemple : Utilisation des sites propres



Piste bidirectionnelle au Boulou



Piste bidirectionnelle à Thuir

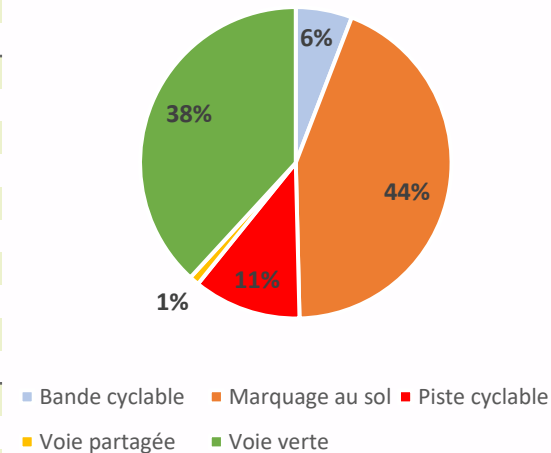


LES AXES STRUCTURANTS DU SCHÉMA CYCLABLE DU DÉPARTEMENT

EPCI	Longueur en Km
Aspres	13,0
Bande cyclable unilatérale	0,2
Jalonnement	4,9
Marquage au sol	0,5
Marquage de rond point	0,4
Piste cyclable	3,9
Voie partagée	0,8
Voie verte	2,1
CCACVI	94,8
Bande cyclable	6,7
Bande cyclable unilatérale	1,4
Contre sens cyclable	0,8
Franchissement	0,1
Jalonnement	26,8
Marquage au sol	1,8
Marquage de rond point	0,2
Piste cyclable	14,7
Piste cyclable unidirectionnelle	0,2
Voie partagée	0,6
Voie verte	41,4

EPCI	Longueur en Km
Haut Vallespir	42,0
Contre sens cyclable	0,2
Jalonnement	37,4
Voie verte	4,5
Vallespir	38,1
Bande cyclable unilatérale	0,4
Contre sens cyclable	1,6
Franchissement	0,0
Jalonnement	14,7
Marquage au sol	0,2
Marquage de rond point	0,3
Piste cyclable	2,8
Voie verte	17,2
Voie verte autorisée aux véhicules	0,9
Hors PPM	8,5
Jalonnement	0,2
Voie verte	8,3
Total général	196,5

Répartition des aménagements



LES SERVICES VÉLO EXISTANT (VENTE, LOCATION, RÉPARATION)

Location de vélo :

- Bicycleta (Banyuls-sur-Mer)
- Loc Evasion (Argelès-sur-Mer)
- Argelès Vélo et Trotinettes
- Vélocation (Argelès-sur-Mer)
- Le Guidon futé (Argelès-sur-Mer)
- Blue Béar (Argelès-sur-Mer)
- Paulette (Argelès-sur-Mer)
- Aloha Camping (Reynes)
- En roue libre – Foret aventure (Amélie-les-Bains)
- Camping les Cerisiers (Céret)

Magasin de vélo :

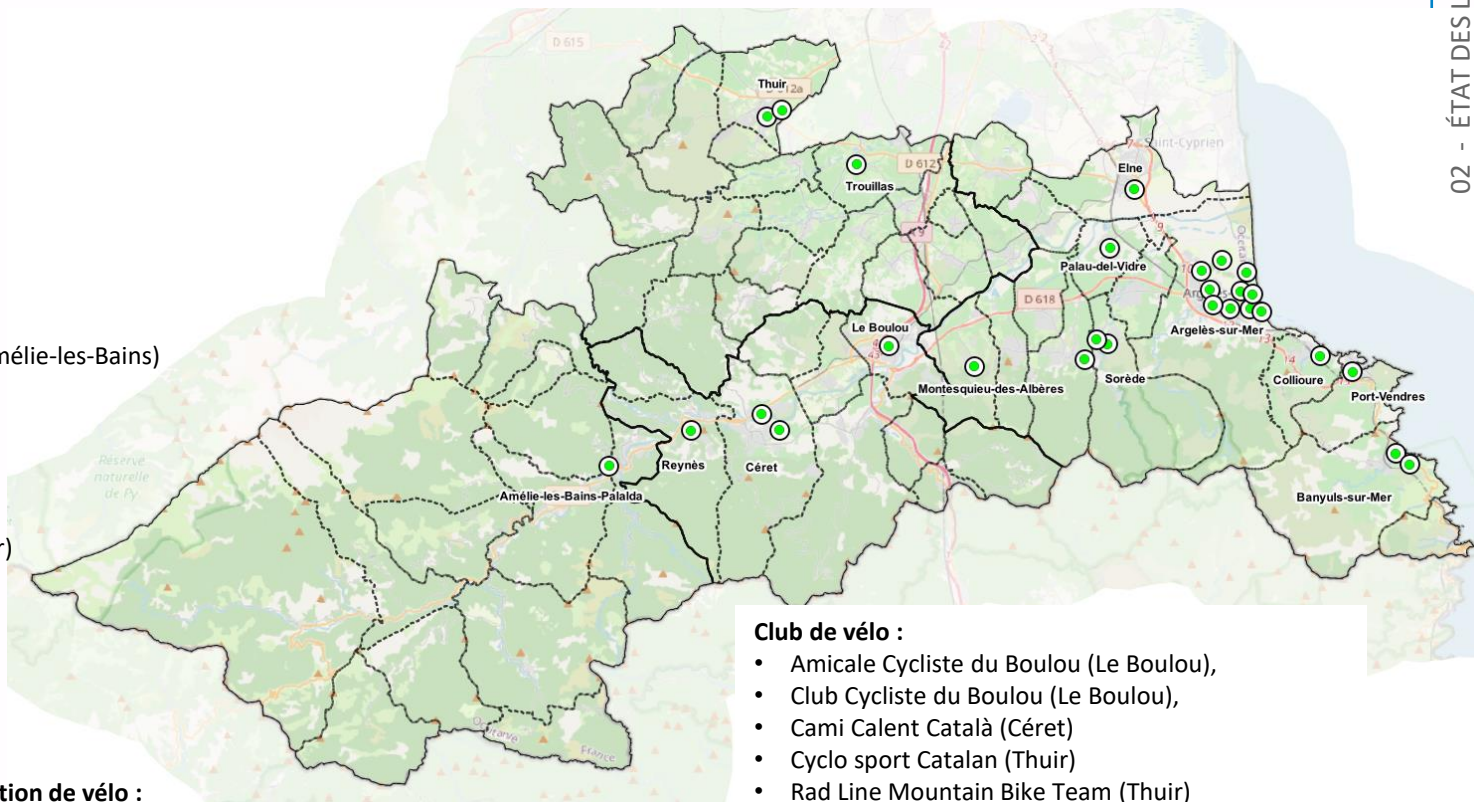
- Alberabike (Argelès-sur-Mer)
- BS Cycle (Sorède)
- L'atelier du cycle (Argelès-sur-Mer)
- Vélo & Oxygen (Elne)
- Velomagic (Trouillas)
- MondoVelo (Thuir)
- Vélo Espace (Thuir)
- Casa Monty (Banyuls-sur-Mer)
- Fun bike center (Céret)
- Cycle Vallespir (Le Boulou)

Réparation de vélo :

- Fun Bike Center (Céret)
- En roue libre – Foret aventure (Amélie-les-Bains)
- Vélo Espace (Thuir)
- Cycle Vallespir (Le Boulou)

Club de vélo :

- Amicale Cycliste du Boulou (Le Boulou),
- Club Cycliste du Boulou (Le Boulou),
- Cami Calent Català (Céret)
- Cyclo sport Catalan (Thuir)
- Rad Line Mountain Bike Team (Thuir)
- Vtt club (Thuir)



2.5

Développement de l'intermodalité:



L'INTERMODALITÉ

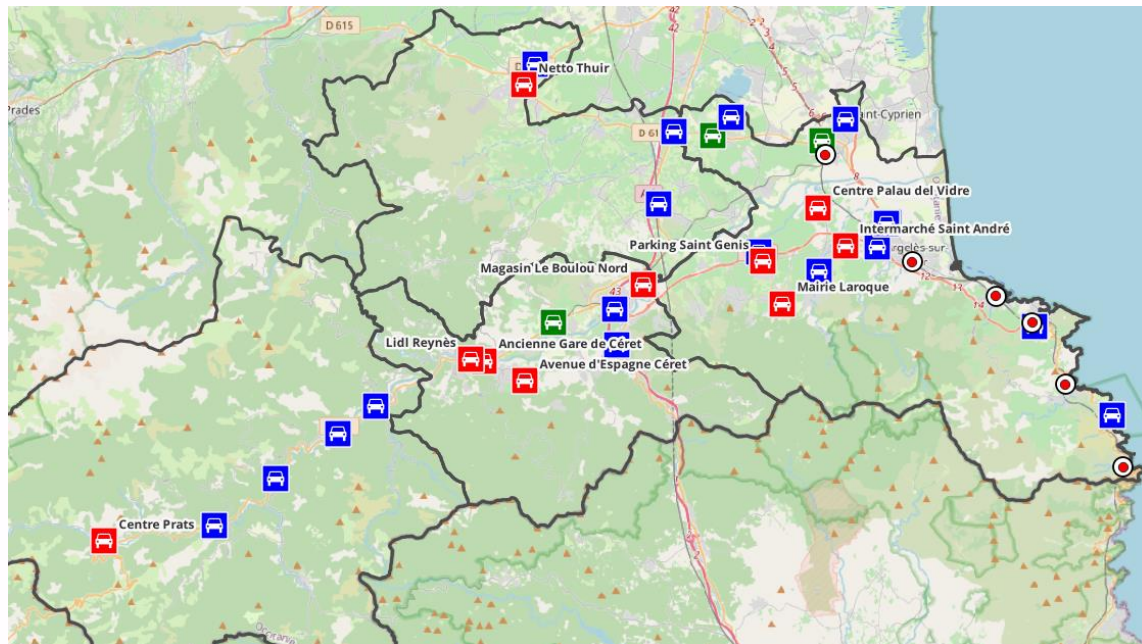
Les 4 communautés de communes ont fixé le développement de l'intermodalité comme une priorité dans la politique des déplacements.

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

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

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

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



L'INTERMODALITÉ

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

Exemple à St Génis des Fontaine

Arrêt de bus Lio sur l'avenue du Maréchal Joffre

Parking 65 places

Aménagement cyclable (chaucidou sur Allée des Moines)

Implantation d'une station multi fonction



L'INTERMODALITÉ

Implantation sur parking public :

- Centre ville de Prats de Mollo



- Ancienne gare de Céret



- Avenue d'Espagne à Céret



L'INTERMODALITÉ

Implantation sur parking public :

- Mairie à Laroque des Albères

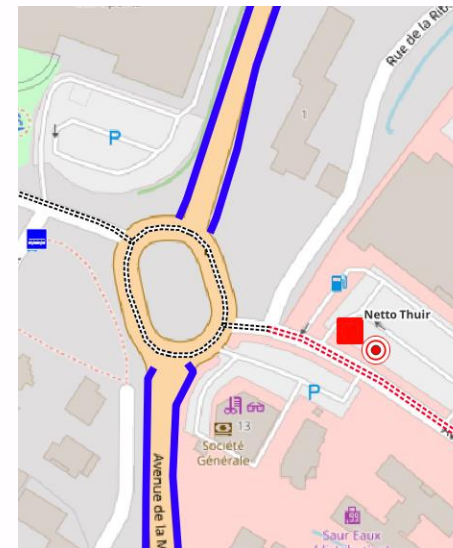


- Centre ville Palau del Vidre



Implantation sur parking privé :

- Parking Netto Thuir



L'INTERMODALITÉ

Implantation sur parking privé :

- Zone commerciale au Boulou

- Intermarché St André

- Parking Lidl Reynès

Exemple de signalétique



SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC – ANALYSE AFOM

Atouts

- Volume important de **déplacements de proximité** possibles
- Un réseau routier secondaire peu fréquenté.
- Un relief favorable sur la frange est du territoire

Opportunités

- Un **contexte partenarial très favorable** avec le plan départemental et les actions portées par la région.
- Une **part très importante de la voiture** mais un **véritable potentiel de report modal sur les modes actifs dans les centres bourgs**.
- Un **maillage rural potentiellement exploitable**.
- Des **collèges** accessibles en vélo ou VAE.
- Une complémentarité avec les autres modes de transport à développer (gare, aires de covoiturage, arrêt de bus)

Faiblesses

- Des trafics routiers très importants sur les axes principaux.
- Un **manque de sécurisation** sur les axes principaux .
- Très **peu de services et d'incitation** à la pratique du vélo.
- Une offre de stationnement à améliorer
- Profil topographique peu favorable

Menaces

- **Des distances moyenne domicile/travail** pouvant être élevées.
- Des possibles **manques de moyens** pour concrétiser des aménagements ou les entretenir.





03

ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE

ÉLABORATION DU RÉSEAU MOBILITÉS ACTIVES

Sur la base des **éléments du diagnostic terrain, des analyses des données et des rencontres avec les communes**, le réseau cyclable proposé a été construit en vue de :

- Créer des liaisons entre les communes
- Desservir les pôles générateurs de déplacement
- Desservir les établissements scolaires
- Desservir les zones d'activités
- Assurer les continuités d'aménagement à partir du réseau existant

Afin de réaliser cet ambitieux projet, **le schéma doit être organisé dans sa phase opérationnelle pour permettre le développement progressif du vélo sur le territoire.**

D'autre part, les axes ont été hiérarchisés en **3 classes d'importance**, découlant notamment de leur fonction. Ces niveaux de hiérarchie ne nécessitent pas les mêmes aménagements et n'impliquent donc pas le même degré d'investissement.



LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS

Les propositions d'aménagement établies sur le territoire suivent les recommandations du CEREMA concernant les aménagements cyclables.

Le tableau suivant présente la logique suivie dans les propositions d'aménagement : l'aménagement proposé dépend principalement de la **vitesse pratiquée**, le **trafic motorisé** et le **débit cycliste souhaité**.

Par ailleurs, le **travail de concertation** avec les élus du territoire a permis de conforter ou corriger les propositions avancées.

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUEE	 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	Piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte		
	> 4000	Piste ou bande cyclable			
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte			
	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		

Tableau du CEREMA (2020) inspiré des recommandations néerlandaises du CROW (Design Manual for bicycle traffic – 2016).



LES TYPOLOGIES D'AMÉNAGEMENTS

L'éloignement : les sites propres

VOIE VERTE

- Liaisons de loisirs tourisme ou déplacements locaux
- Largeur 3 ou 4m



- L'article 2 du décret no 2022-635 du 22 avril 2022 autorise la circulation motorisée des riverains pour une desserte locale avec une vitesse ne pouvant excéder 30Km/h.



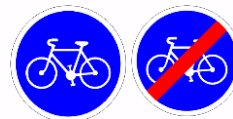
PISTES CYCLABLES

- Largeur conseillée de 4m
- Circulation exclusivement réservée aux vélos
- Piste **séparée physiquement** de la chaussée
- Peut-être unidirectionnelle ou bidirectionnelle



Signalisation

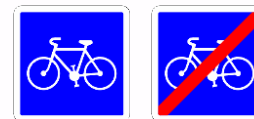
Obligation



B22a

B40

Recommandation



C113

C114



LES TYPOLOGIES D'AMÉNAGEMENTS

Aménagements partagés de la route

BANDE CYCLABLE



- Circulation exclusivement **réservée aux vélos**
- De part et d'autre d'une voie
- **Bonne insertion** du cycliste en milieu urbain
- Maintien l'accès au **stationnement**

CHAUCIDOU



- **CHAU**ssée pour les Circulations **DOU**ces
- Cyclistes **prioritaires**
- **Double bande** cyclable
- La chaussée pour véhicules est **centrale**
- **30 km/h** souhaitable

DOUBLE SENS CYCLABLE



- Permet au vélo de circuler dans les **2 sens dans les voies en sens unique**
- La piste en contresens est **matérialisée au sol**, par des pictogrammes avec ou sans bande



PRÉSENTATION DU MAILLAGE

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

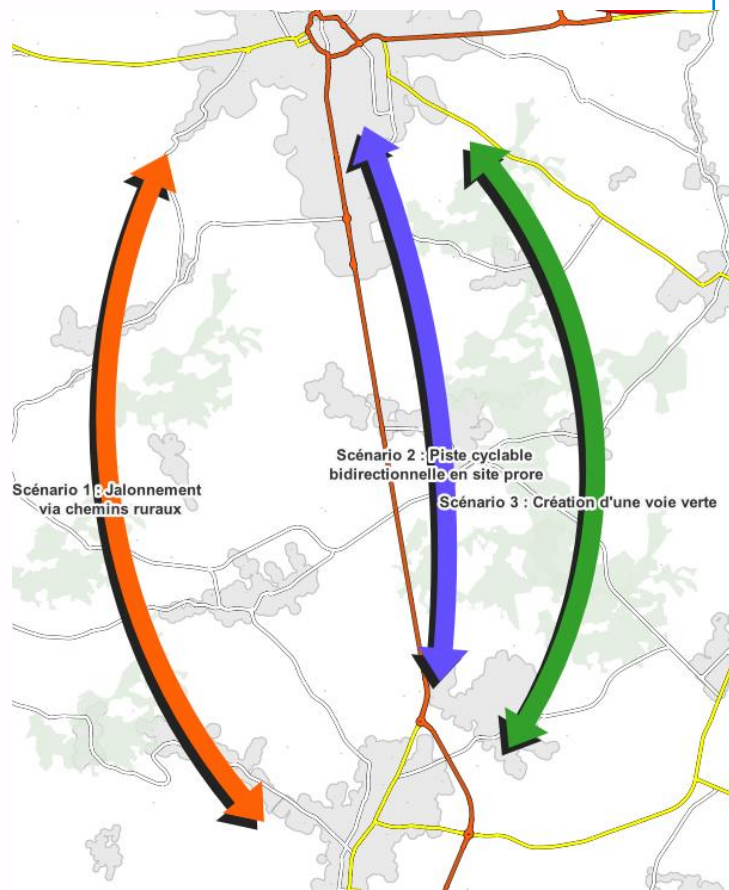
Le montant des investissements pour sa réalisation s'élève à près de **37 millions d'euros**. Tous les itinéraires proposés ne sont pas de la même importance (*Lieux desservis, potentiel de cyclistes*) et certains ont les mêmes origines destination mais avec des trajets et des typologies d'aménagements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

Ces scénarios peuvent être complémentaires.

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

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

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



DÉTERMINATION DU PHASAGE – RÉALISATION D'UN PPI

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

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

Phase 1 : 2025 à 2026

323 Km

9,8 M€

Phase 2 : 2027 à 2032

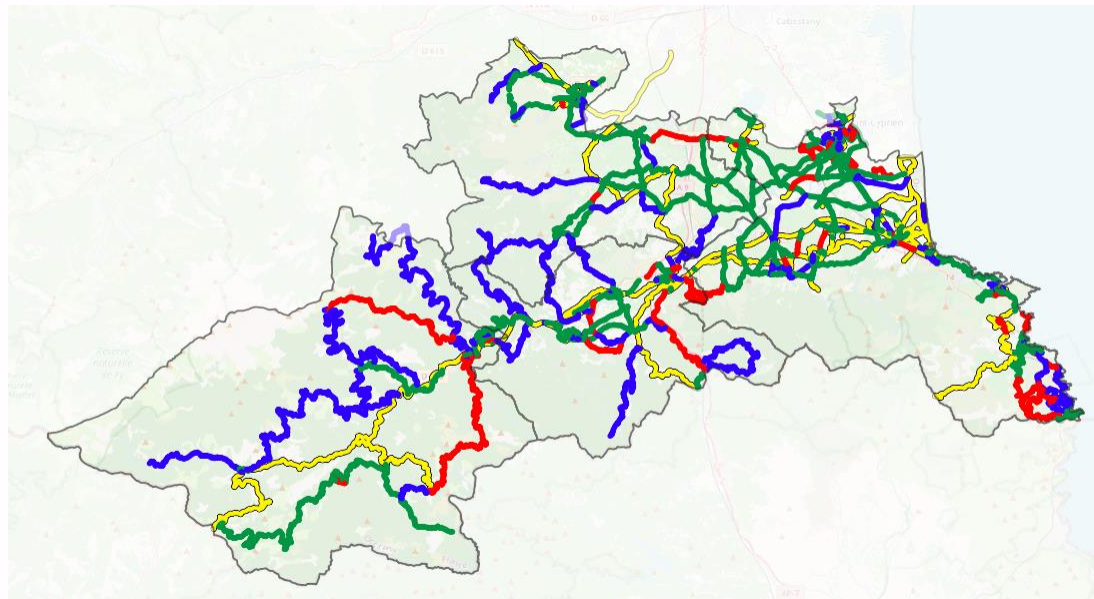
257 Km

6,8 M€

Phase 3 : 2033 à 2036

166 Km

19,9 M€



■ Aménagements existants



TYPOLOGIE DES AMÉNAGEMENTS

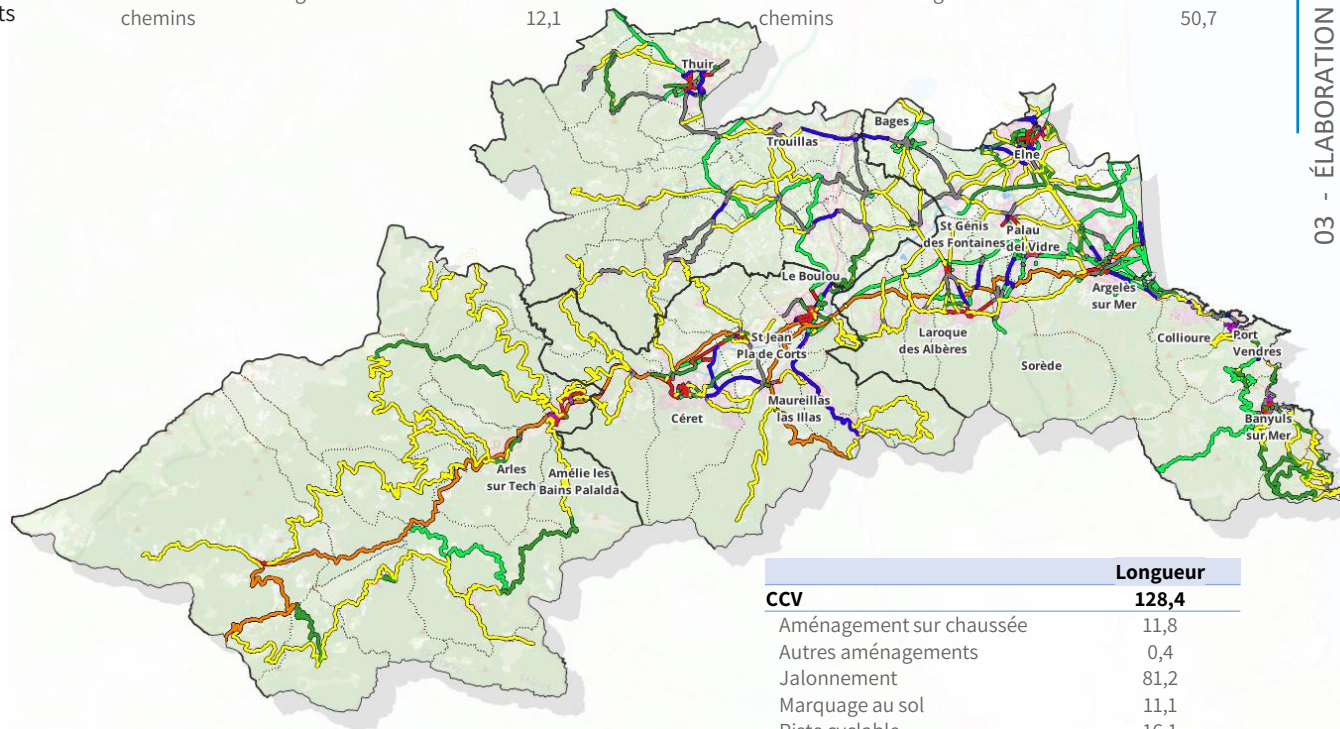
Le jalonnement occupe la majeure partie des propositions avec 60% du linéaire. Les aménagements en site propre (piste et voie verte) représentent 20% comme les aménagements sur chaussée (incluant le marquage au sol).

Proposition d'aménagements

- Aménagement sur chaussée
- Autres aménagements
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte et aménagement de chemins
- EV8 et Pirinexus
- Aménagements existants

CCA	Longueur
Aménagement sur chaussée	2,8
Autres aménagements	0,4
Jalonnement	63,7
Marquage au sol	49,3
Piste cyclable	8,3
Voie verte et aménagement de chemins	12,1

CCACVI	Longueur
Aménagement sur chaussée	13,6
Autres aménagements	1,1
Jalonnement	113,1
Marquage au sol	45,2
Piste cyclable	17,8
Voie verte et aménagement de chemins	50,7



CCHV	Longueur
Aménagement sur chaussée	186
Autres aménagements	5,0
Jalonnement	1,0
Marquage au sol	157,6
Voie verte et aménagement de chemins	1,1
	21,3

CCV	Longueur
Aménagement sur chaussée	128,4
Autres aménagements	11,8
Jalonnement	0,4
Marquage au sol	81,2
Piste cyclable	11,1
Voie verte et aménagement de chemins	16,1
	7,8

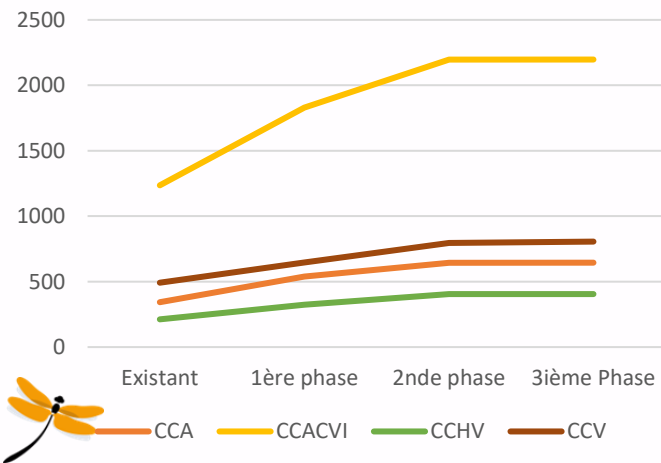


Connexion des équipements et des habitants

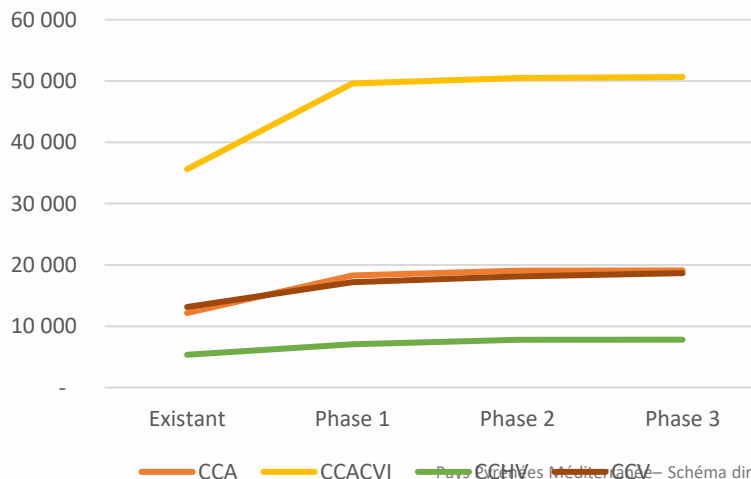
La réalisation du schéma apportera des connexions de plus en plus importantes pour les habitants en direction des principaux pôles générateurs de déplacements.

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

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



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

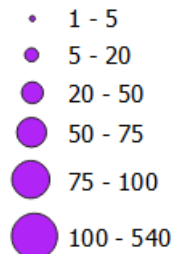


Connexion des équipements et des habitants

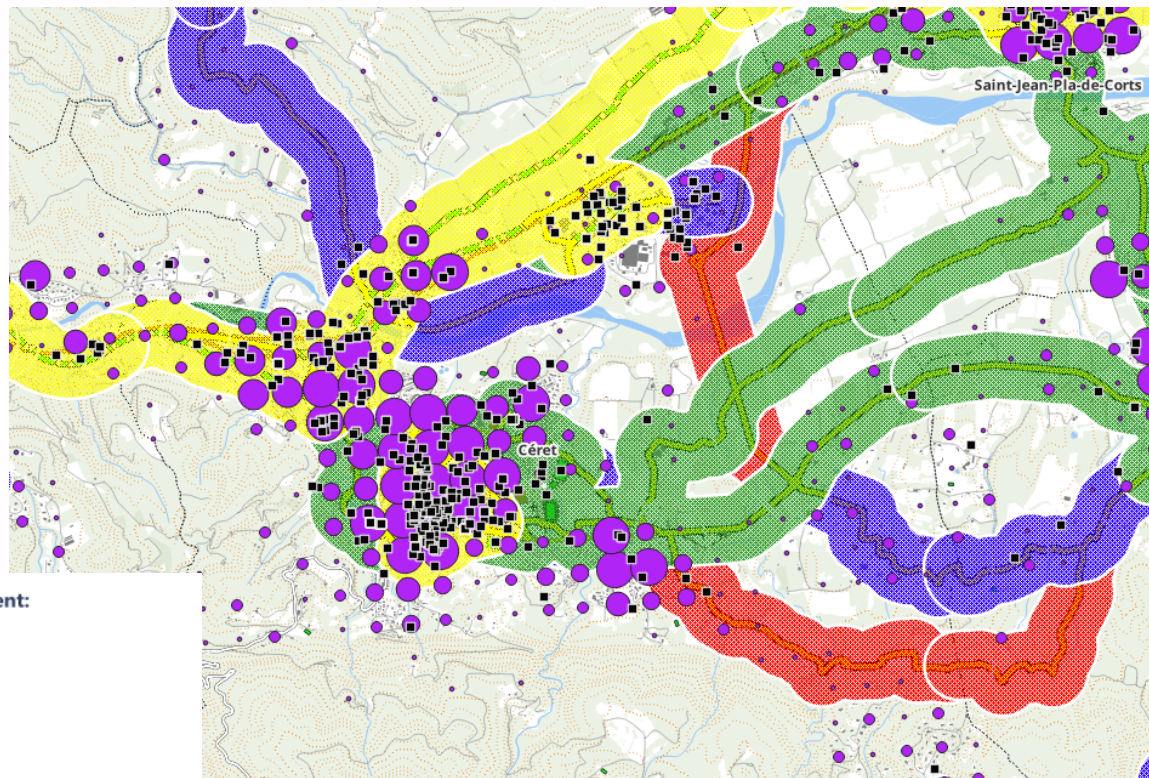
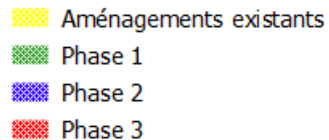
Exemple du Boulou

■ Équipements

Population



Rayon de 200 mètres



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

Aménagements existants: 5 512

Personnes supplémentaires après la 1ère phase: 1 234

Personnes supplémentaires après la 2nde phase: 187

Personnes supplémentaires après la 3ième phase: 122

Nombre d'équipements* connectés :

Situation initiale	Après la 1ère phase	Après la 2nde phase	Après la 3ième phase
224	307	308	309

Détermination du phasage – CCACVI

241,5 Km

19,7 M€

Phase 1 : 2025 à 2026

149,3 Km

5,3 M€

Phase 2 : 2027 à 2032

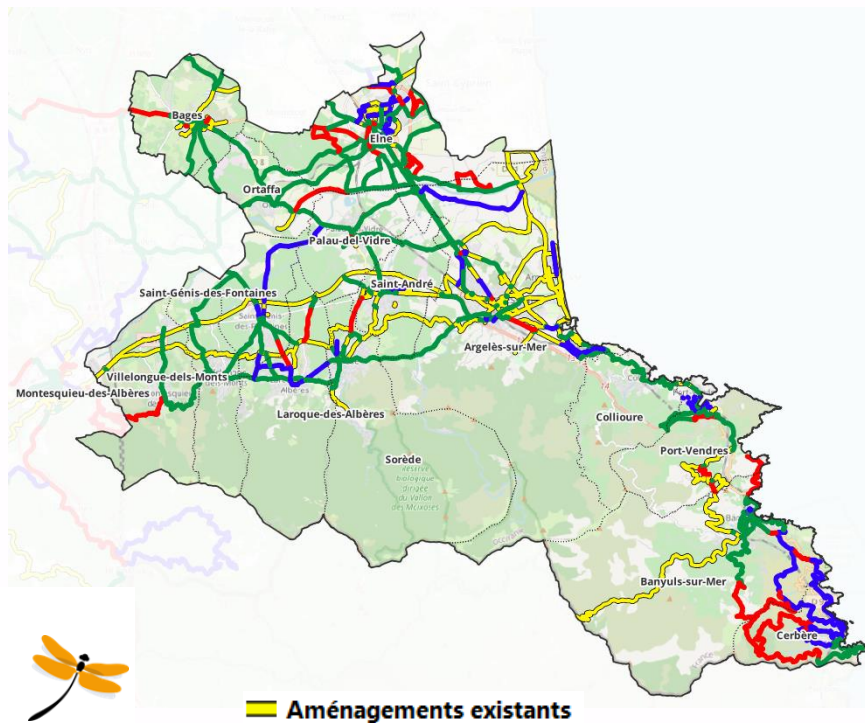
45,4 Km

4,25 M€

Phase 3 : 2033 à 2036

46,8 Km

10,2 M€



	Longueur	Coût
Phase 1	149,3	5 278 157 €
Aménagement sur chaussée	7,6	228 886 €
Autres aménagements	0,2	30 000 €
Jalonnement	85,5	221 200 €
Marquage au sol	42,0	76 649 €
Piste cyclable	1,2	479 807 €
Voie verte et aménagement de chemins	12,7	4 241 615 €
Phase 2	45,4	4 250 073 €
Aménagement sur chaussée	6,0	189 229 €
Autres aménagements	0,9	125 184 €
Jalonnement	20,6	28 400 €
Marquage au sol	2,3	21 757 €
Piste cyclable	4,9	1 826 460 €
Voie verte et aménagement de chemins	10,8	2 059 043 €
Phase 3	46,8	10 223 443 €
Autres aménagements	0,0	
Jalonnement	7,0	8 000 €
Marquage au sol	0,9	12 246 €
Piste cyclable	11,6	4 234 001 €
Voie verte et aménagement de chemins	27,2	5 969 197 €
Total général	241,5	19 751 673 €

Détermination du phasage – CCA

136,6 Km

4,71 M€

Phase 1 : 2025 à 2026

81,6 Km

1,5 M€

Phase 2 : 2027 à 2032

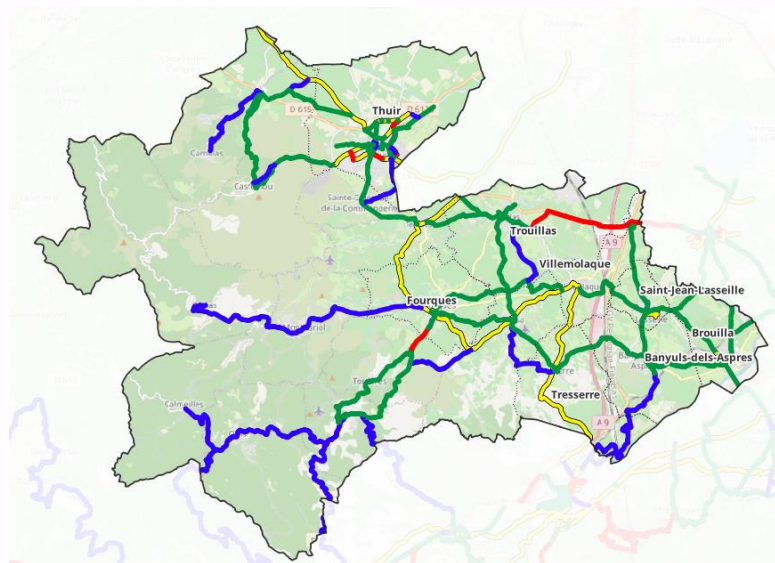
49,1 Km

1,64 M€

Phase 3 : 2033 à 2036

6,5 Km

1,7 M€



	Longueur	Coût
Phase 1	81,6	1 498 475 €
Aménagement sur chaussée	1,9	53 901 €
Autres aménagements	0,1	
Jalonnement	28,0	66 800 €
Marquage au sol	43,1	77 188 €
Piste cyclable	3,8	524 555 €
Voie verte et aménagement de chemins	4,8	776 031 €
Phase 2	48,4	1 508 769 €
Aménagement sur chaussée	0,9	11 972 €
Jalonnement	34,9	28 400 €
Marquage au sol	5,4	7 707 €
Piste cyclable	0,2	72 905 €
Voie verte et aménagement de chemins	7,1	1 387 785 €
Phase 3	6,5	1 700 877 €
Autres aménagements	0,2	
Jalonnement	0,8	800 €
Marquage au sol	0,8	1 502 €
Piste cyclable	4,3	1 577 063 €
Voie verte et aménagement de chemins	0,3	121 512 €
Total général	136,6	4 708 121 €

Détermination du phasage – CCV

128,4 Km

7,9 M€

Phase 1 : 2025 à 2026

42 Km

2,5 M€

Phase 2 : 2027 à 2032

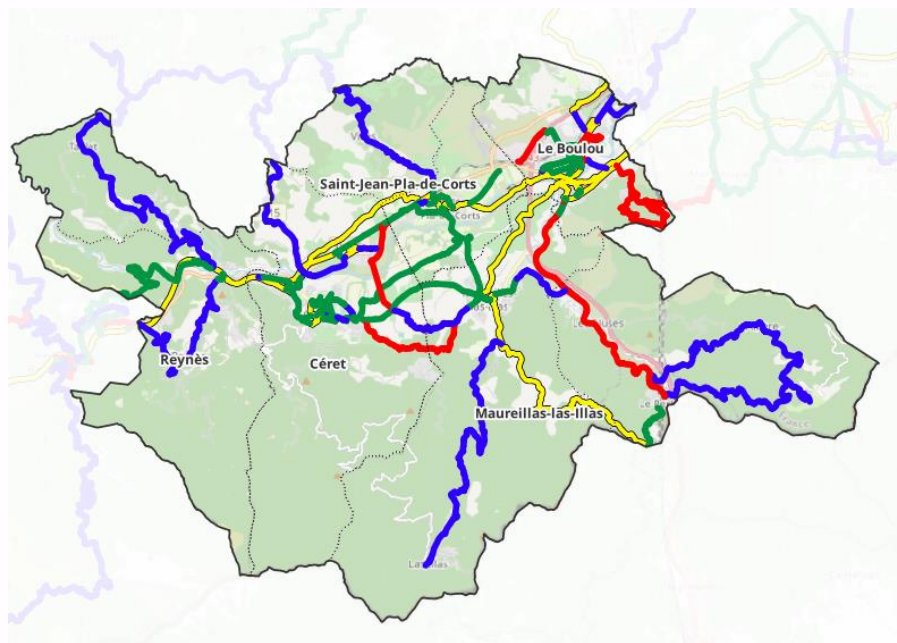
61,3 Km

1,04 M€

Phase 3 : 2033 à 2036

24,7 Km

4,28 M€



Aménagements existants

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

Détermination du phasage – CCHV

186,04 Km

3 ,45 M€

Phase 1 : 2025 à 2026

51 Km

0,34 M€

Phase 2 : 2027 à 2032

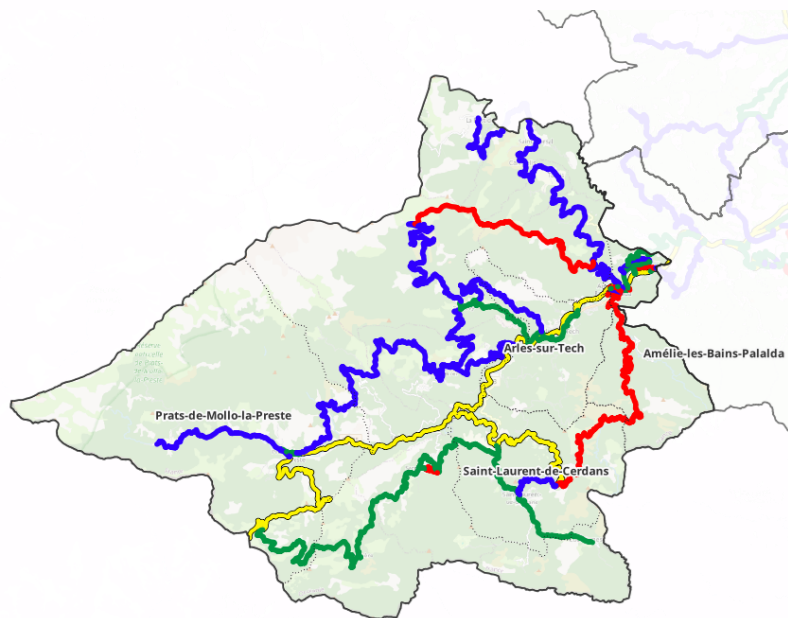
99 Km

0,076 M€

Phase 3 : 2033 à 2036

36,3 Km

3,03 M€



Aménagements existants

	Longueur	Coût
Phase 1	51,0	338 124 €
Aménagement sur chaussée	3,7	110 012 €
Autres aménagements	0,3	1 688 €
Jalonnement	44,8	9 600 €
Marquage au sol	0,8	3 674 €
Voie verte et aménagement de chemins	1,4	213 150 €
Phase 2	99	76 060 €
Aménagement sur chaussée	1,0	17 510 €
Autres aménagements	0,1	
Jalonnement	97,5	32 400 €
Marquage au sol	0,3	485 €
Voie verte et aménagement de chemins	0,2	25 665 €
Phase 3	36,3	3 033 283 €
Aménagement sur chaussée	0,3	1 388 €
Autres aménagements	0,6	
Jalonnement	15,31	24 800 €
Marquage au sol	0,3	468 €
Voie verte et aménagement de chemins	19,8	3 006 580 €
Total général	186,04	3 447 417 €



L'entretien des aménagements

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

Plusieurs type d'actions peuvent être appliqués :

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

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

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

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

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



RENFORCEMENT DE L'OFFRE D'ÉQUIPEMENTS

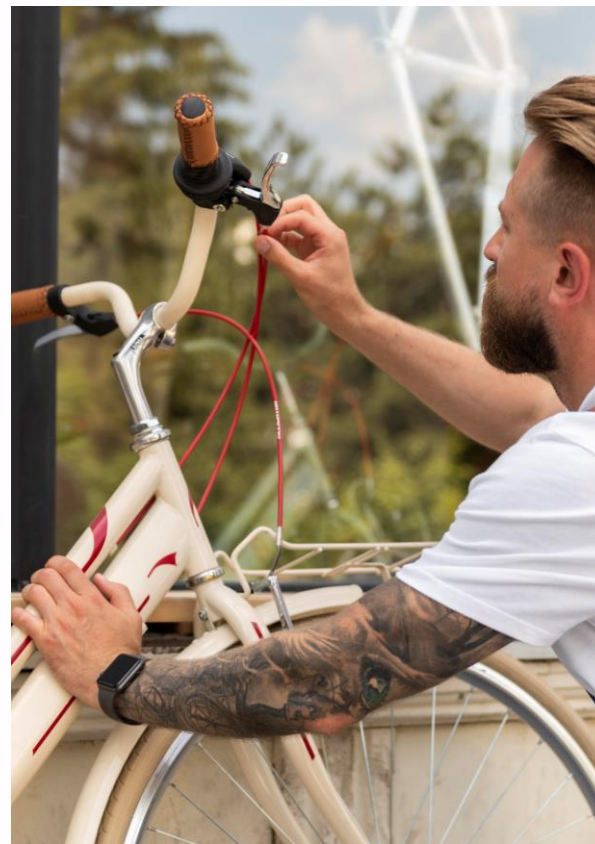
Au regard du diagnostic, il apparaît nécessaire de développer l'offre de services afin de permettre à la population de bénéficier de stationnement sécurisé à proximité des principales destinations.

Les objectifs à atteindre sont les suivants :

- Développer l'offre de stationnement sur l'espace public
- Offrir du stationnement au niveau des pôles générateurs, des aires de covoiturage, ...

Le besoin global de stationnement a été estimé à plus de 1 150 places en complément des 1 320 places déjà existantes réparties sur les pôles générateurs de déplacements du territoire. Parmi ces places existantes, 463 sont de types 'pincers roues' qu'il faudra à terme remplacer par des arceaux plus adaptés aux pratiques et aux attentes des usagers.

Par ailleurs, le déploiement d'une politique cyclable efficace passe également par la mise en place d'un plan de signalétique et de jalonnement. Au-delà d'apporter un service de direction et de sécurisation des cyclistes, le jalonnement participe à la mise en lumière de l'option pertinente que représente le vélo pour les trajets quotidiens ou de loisirs.



RENFORCEMENT DE L'OFFRE D'ÉQUIPEMENTS

Stationnements de courte durée

Appui vélo sur mobilier urbain

ARCEAUX

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



PINCE ROUES OU RACK

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



STATIONNEMENT VÉLO CARGO

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



ARCEAU DOUBLE SUR POTEAU

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



CADENAS CONNECTÉ

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



RENFORCEMENT DE L'OFFRE D'ÉQUIPEMENTS

Stationnements de moyenne ou longue durée



ABRI VÉLO

- Protège le vélo des intempéries



BOX INDIVIDUEL

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



BOX COLLECTIF

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



LES ÉQUIPEMENTS : FOCUS STATION MULTIFONCTION

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

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



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

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

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

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



RENFORCEMENT DE L'OFFRE D'ÉQUIPEMENTS

Les équipements

Station vélo = Borne de recharge VAE + Station de gonflage + Station de réparation



Borne de recharge VAE

Station de réparation



Station de gonflage



RENFORCEMENT DE L'OFFRE D'ÉQUIPEMENTS

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

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

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



COÛT DES STATIONNEMENTS VÉLO

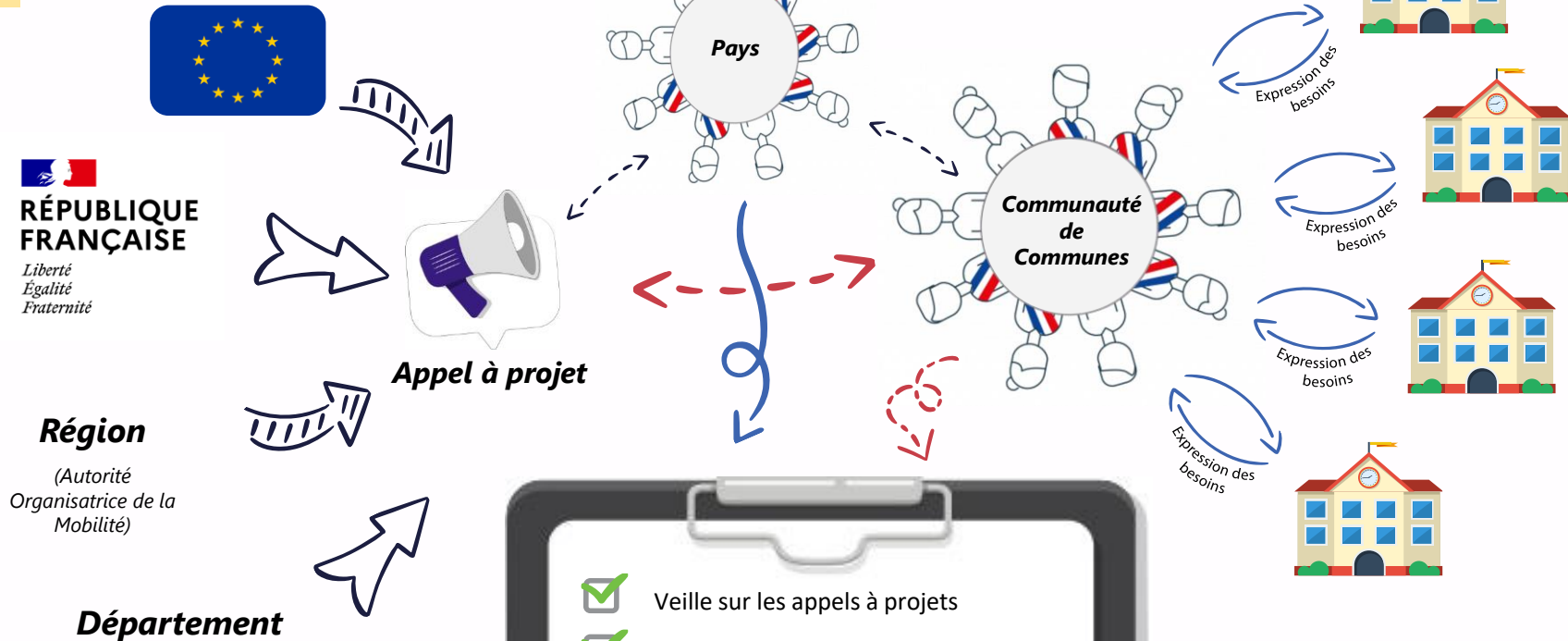
- Arceau : 120 € / unité
- Arbis vélo : 3 500 € /unité (5 places)
- Box individuel : 2 000 € /place
- Borne de recharge: 2 000 € /unité
- Station de gonflage : 2 000 € /unité
- Station de réparation : 2 000 € /unité
- Station multi fonction : 19 140€/unité

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

04

LES AIDES AU FINANCEMENT

Les relations entre les partenaires



SOURCE DE CO-FINANCEMENT – LA RÉGION OCCITANIE (AOM)



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

Les types de liaisons privilégiées sont :

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

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

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

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

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

Les projets éligibles :

- Priorité aux itinéraires sécurisés : la Région apportera uniquement un financement à la réalisation d'itinéraires en site propre (**piste cyclable , voie verte**). Les interfaces avec la voirie automobile (traversée de route) devront faire l'objet d'aménagements spécifiques qui tiendront compte des recommandations du CEREMA , pour permettre la sécurité des cyclistes.
- **Les liaisons en interconnexion avec des équipements d'intérêts régionaux et des établissements scolaires** (tous périmètres confondus) :
- **Les liaisons intracommunales de proximité** : Critère d'utilisation : les itinéraires cyclables devront permettre de relier efficacement le centre bourg/ville et

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



SOURCE DE CO-FINANCEMENT – LA RÉGION OCCITANIE (AOM)



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

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

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



SOURCE DE CO-FINANCEMENT – LA RÉGION OCCITANIE (AOM)



Plafonnement de l'aide régionale.

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

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

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

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

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

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

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

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

4 Uniquement pour des liaisons structurantes inscrites dans un schéma directeur et d'une largeur > ou = à 3 m (recommandation CEREMA pour une voie bidirectionnelle). **5** Uniquement pour les liaisons cyclables vers un établissement scolaire (primaire, collège, lycée)
6 Uniquement pour les communes > 2000 habitants ou ayant un statut de bourg-centre ou de petite ville de demain et situées hors de tout périmètre d'AOM.



SOURCE DE CO-FINANCEMENT – LE DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES ORIENTALES



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

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

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

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

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

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

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



SOURCE DE CO-FINANCEMENT – LE DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES ORIENTALES



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



SOURCE DE CO-FINANCEMENT – LE DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES ORIENTALES



Montant des aides

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

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

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

Les aménagements seront de préférence en site propre.

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

2. La suppression des discontinuités

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



SOURCE DE CO-FINANCEMENT – LE DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES ORIENTALES



3. L'aménagement de voies rurales

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

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

Cette convention a pour objet :

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

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

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

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

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



SOURCES DE CO-FINANCEMENT – LES AIDES DE L'ETAT ET DE L'EUROPE

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

Le Pays est lauréat du programme leader 2023-2027 sur la transition écologique, certains points de ce programme peuvent participer au financement de certaines actions du schéma :

- Action 1 : **Accompagner le changement**

Sont éligibles les études sur les aménagements cyclables

- Action 3 : **Créer, produire et consommer durablement**

Sont éligibles par exemple les flottes de vélo de fonction, les projets de livraison en vélocargo

- Action 4 : **Contribuer à la qualité de vie et à l'épanouissement dans un environnement préservé**

Sont éligibles par exemple les constructions d'équipements pour les mobilités actives, de boxes sécurisés, de vestiaires, de douches, de petits aménagements extérieurs spécifiques, etc,





05

MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR



ORIENTATIONS ET STRATÉGIE DU SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES ACTIFS



Principes de l'élaboration de la stratégie :

Le réseau mode doux projeté à l'issue du diagnostic, des grandes orientations fixées propose des liaisons souhaitables et souhaitées en raison du fonctionnement du territoire, indépendamment de la complexité de réalisation.

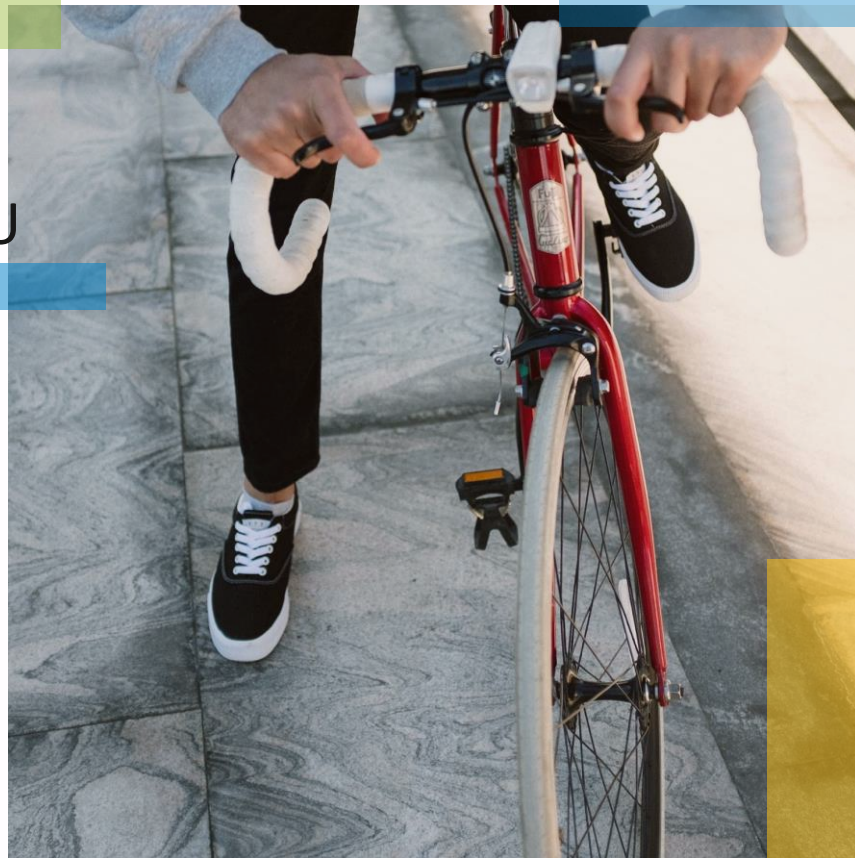
Les actions sont hiérarchisées comme suit :

- **Axe 1 : Aménagement du réseau cyclable**
- **Axe 2 : Offre de stationnements**
- **Axe 3 : Développement des services vélo**
- **Axe 4 : Communication et sensibilisation**



5.1

AMÉNAGEMENTS DU RÉSEAU CYCLABLE



ACTION 1.1 : AMENAGER LE RESEAU CYCLABLE STRUCTURANT

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

A évaluer projet par projet



Suivi :

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

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur :

Communes, Département,

Partenaire :

Communes, Département, CC,

Subventions :

Etat, Région, Département, Fonds Européens



ACTION 1.2 : ADAPTER L'ESPACE PUBLIC AUX EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES HORS RESEAU CYCLABLE STRUCTURANT

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

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



Suivi :

Linéaire d'aménagements réalisé annuellement



Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur :

Communes, Département

Partenaire :

Communes, Département, CC

Subventions :

Etat, Région, Département, Fonds Européens

ACTION 1.3 : ASSURER LE JALONNEMENT ET LA SIGNALÉTIQUE DIRECTIONNELLE SUR L'ENSEMBLE DES ITINÉRAIRES

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

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



Suivi :

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



Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur :

Communes, Département

Partenaire :

Communes, Département, CC

Subventions :

Etat, Région, Département, Fonds Européens

5.2

OFFRE D'ÉQUIPEMENTS



ACTION 2.1 : DEPLOYER UNE OFFRE DE STATIONNEMENT SECURISE SUR L'ESPACE PUBLIC

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

A évaluer projet par projet



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur :

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

Partenaire :

Communes, Département, CC, Région

Subventions :

Alvéole+



ACTION 2.2 : MULTIPLIER L'ACCES AU STATIONNEMENT SUR L'ESPACE PUBLIC

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

- Arceau : entre 100 et 150€



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur :

Communes, Département

Partenaire :

Selon implantation

Subventions :

Alvéole+



ACTION 2.3 : DEVELOPPER LE STATIONNEMENT VELO EN LIEN AVEC L'OFFRE DE TRANSPORTS

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

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



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur :

Communes, Département, Région

Partenaire :

Selon implantation

Subventions :

Alvéole+



ACTION 2.4 : PALLIER LES CARENCES DE STATIONNEMENT VELO DANS LES CONSTRUCTIONS ANCIENNES

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

A évaluer projet par projet



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur :

Communes, Département

Partenaire :

Selon implantation

Subventions :

Alvéole+



ACTION 2.5 : APPLIQUER LA REGLEMENTATION CONCERNANT LE STATIONNEMENT VELO DANS LES CONSTRUCTIONS

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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

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



Coût :

A évaluer projet par projet



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur :

Communes, Département, CC, propriétaires, promoteurs immobiliers

Partenaire :

Selon implantation

Subventions :

Alvéole+

ACTION 2.6 : DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT DANS LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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

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

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



Coût :

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



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur :

Communes, Département, Région,

Partenaire :

Selon implantation

Subventions :

Alvéole+



5.3

LES SERVICES



ACTION 3.1 : METTRE EN PLACE UN SERVICE DE LOCATION LONGUE DUREE

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

Selon le dimensionnement du service



Suivi :

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

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur :

Communes, CC

Partenaire : Prestataires extérieurs

Subventions :

ACTION 3.2 : DÉPLOYER DES BORNES DE RÉPARATION ET STATIONS DE GONFLAGE SUR LE RÉSEAU

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

Selon le dimensionnement du service



Suivi :

- Utilisation des bornes
- Retour des usagers



Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur :

Communes, CC

Partenaire : Prestataires extérieurs

Subventions :

ACTION 3.3 : MISE EN PLACE DE DISPOSITIFS DE COMPTAGE ET SUIVI SUR LA FRÉQUENTATION

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

À partir de 4 000 € HT



Suivi :

Retours chiffrés mensuels et comparaisons des résultats obtenus



Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

- Déploiement de compteurs sur les itinéraires cyclables.

Porteur :

Communes, Département, CC

Partenaire : Prestataires extérieurs, plateforme nationale des fréquentations

Subventions :

5.3

LA COMMUNICATION ET L'ANIMATION



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

Intégrer le vélo dans une stratégie territoriale de mobilité

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

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



Suivi :

- Nombre d'exemplaires distribué
- Audience



Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur : CC

Partenaire : Département, CC, Région

Subventions :

ACTION 4.2 : DÉVELOPPER LES ACTIONS ÉVÉNEMENTIELLES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ ACTIVE CYCLABLE

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

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



Suivi :

- Nombre d'événements
- Nombre de participants

Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

Porteur : Communes, Communauté de communes

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

Subventions : Avelo2



ACTION 4.3 : MULTIPLIER ET ACCÉLÉRER LA FORMATION POUR L'APPRENTISSAGE DU VÉLO ET MÉCANIQUE VÉLO

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

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



Suivi :

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



Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

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

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

Porteur : Communes, CC, Education nationale

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

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

ACTION 4.4 : INCITER À LA LABELLISATION “EMPLOYEUR PRO-VÉLO” POUR LES USAGERS DU QUOTIDIEN

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

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

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



Coût :

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



Suivi :

- Suivi interne aux entreprises
- Évaluation de la part modale



Impact sur l'écosystème vélo



Constat :

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

Objectifs :

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

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

Porteur : Communes, Communauté de communes

Partenaires : Entreprises

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

05

ANNEXES



Soutenu
par

