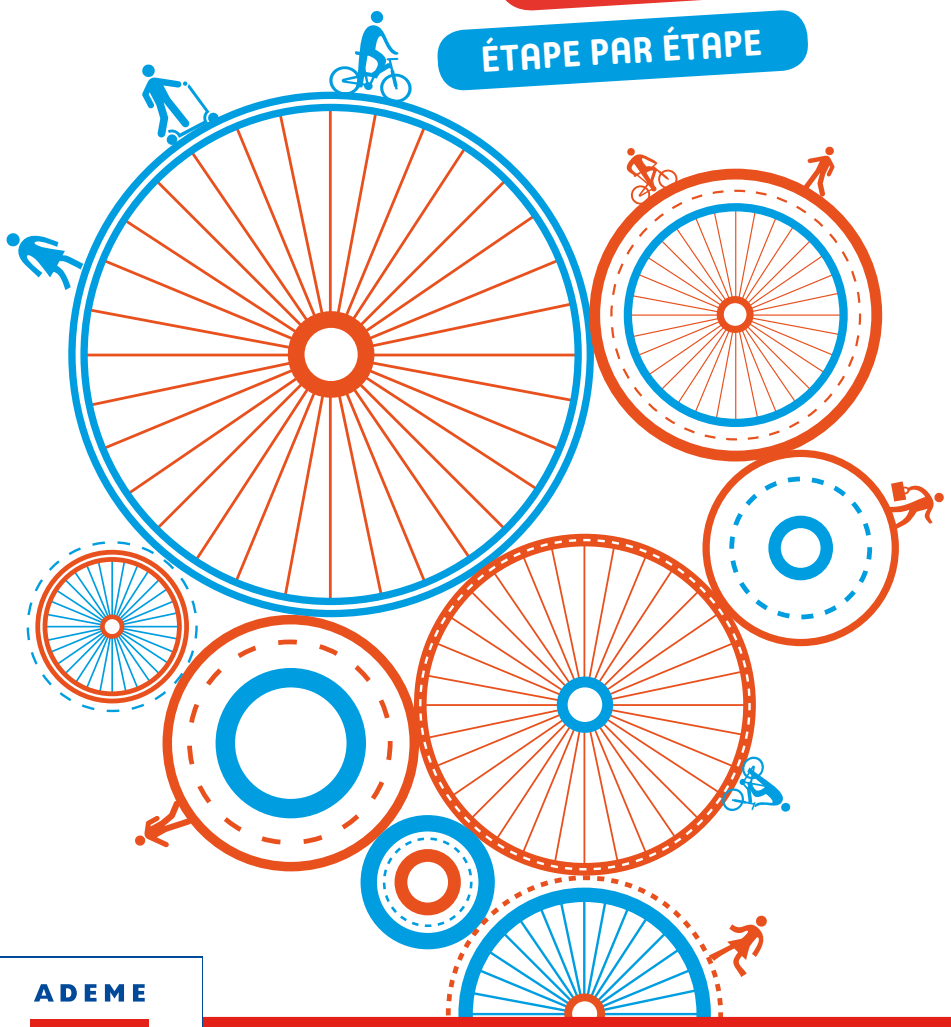
DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS SUR LES TERRITOIRES

ÉTAPE PAR ÉTAPE



ADEME

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

CAHIER RESSOURCES À L'USAGE DES COLLECTIVITÉS

AVANT-PROPOS

En matière de transport de personnes et de marchandises, les actions de l'ADEME ont pour principe général de sensibiliser le grand public, les acteurs publics et les entreprises à utiliser davantage les modes de transport ayant la meilleure efficacité environnementale.

Outre sa participation à l'élaboration des réglementations, l'ADEME mène de nombreuses actions en matière de transport, afin de :

- soutenir le développement des véhicules moins consommateurs et moins polluants,

- contribuer à une organisation durable des systèmes de transport,

- modifier les comportements : renforcer l'usage des services à la mobilité, le recours aux modes actifs, aux transports collectifs et aux véhicules propres.

Le développement des modes actifs permet de réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES. Il engendre également une amélioration du cadre de vie via un apaisement des zones urbanisées (diminution du trafic automobile, de la congestion et du bruit) et répond à des besoins en termes de santé publique (confort, activité physique et réduction des polluants locaux) et d'amélioration de la sécurité routière. Au-delà de ces avantages certains, la marche et le vélo (modes principaux) comportent un bilan coût-avantage favorable pour les décideurs publics.

Ce cahier ressources a vocation à apporter des éclairages et des retours d'expérience afin d'aider les décideurs publics à mettre en œuvre une politique de développement des modes actifs sur leur territoire.

Publication : ADEME Pays de la Loire
Rédaction : Stéphanie Le Dantec - Écologie Urbaine et Communication
Création graphique et mise en page : L'ATELIER DE L'ESTUAIRE - *graphisme et illustration*
Impression : imprimerie Parenthèses
Imprimé sur papier recyclé avec des encres végétales
Mai 2015

SOMMAIRE

1 **P4 / COMPRENDRE**
LES ENJEUX POUR PRENDRE UNE LONGUEUR D'AVANCE

2 **P7 / PLANIFIER**
POUR (RE)DONNER UNE PLACE AUX MODES ACTIFS

3 **P10 / AMÉNAGER**
POUR FACILITER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

P10 / FICHE 3.1
Le stationnement

P12 / FICHE 3.2
Itinéraires et jalonnement

P14 / FICHE 3.3
Traitement des points durs et réduction de la vitesse

4 **P16 / COMMUNIQUER**
POUR AIDER LES USAGERS À FRANCHIR LE PAS

P16 / FICHE 4.1
Plan de communication

P18 / FICHE 4.2
Communication événementielle

P20 / FICHE 4.3
PDE et écomobilité scolaire

5 **P22 / DÉVELOPPER**
DES SERVICES POUR PASSER À LA VITESSE SUPÉRIEURE

P22 / FICHE 5.1
Vélopartage

P24 / FICHE 5.2
Vélo-écoles, brico-vélos, vélo-insertion

P26 / FICHE 5.3
Une économie en marche

P28 / LEXIQUE

6 **P29 / INITIATIVES EN RÉGION**

« Les modes actifs : une place à prendre ! »

LES DÉPLACEMENTS LOCAUX DU LUNDI AU VENDREDI EN PAYS DE LA LOIRE

3,5 déplacements
/ jour / personne

≃
1 heure

4 % *en vélo*

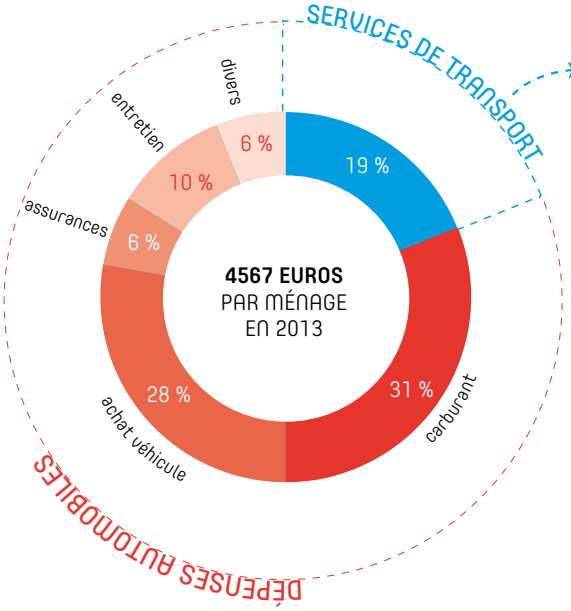
17 % *à pied*

71 % *en voiture*

30 % ≤ 5 kms
en zone péri-urbaine et rurale

40 % ≤ 5 kms
en ville-centre

DÉPENSES DES MÉNAGES LIÉES AU TRANSPORT



Selon une étude INSEE Pays de la Loire « Les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire », publiée en 2010, la majeure partie des déplacements quotidiens s'effectue sur des trajets de courtes distances et sont de courte de durée. Pour autant, 71 % de ces déplacements sont réalisés en voiture.

En moyenne et au niveau national, 80 % du budget des ménages consacré au transport sont dédiés à des dépenses automobiles (INSEE 2014).

LES ENJEUX

Les modes actifs désignent les modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire, telle que la marche à pied et le vélo, mais aussi la trottinette, les rollers, etc.
Longtemps délaissés dans la planification des transports à l'ère du tout-automobile, les modes actifs tendent à retrouver une place centrale pour effectuer des trajets de courtes distances dans des territoires urbains ou péri-urbains ou dans le cadre d'une mobilité intermodale. Revisités et modernisés, ils s'articulent avec une offre de transports collectifs élargie (car, bus, tramway, train, métro) et s'intègrent dans de nouvelles pratiques de mobilité (covoiturage, autopartage, vélo en libre-service, etc.).

POUR LES TERRITOIRES, LES ENJEUX SONT MULTIPLES :

- redonner une véritable place aux modes actifs dans l'espace public, grâce à des aménagements cyclables et des cheminements piétons de qualité dans un environnement apaisé ,
- proposer des alternatives au tout-voiture pour anticiper les évolutions des modes de déplacement, notamment pour les ménages éloignés géographiquement et possiblement précarisés par leur forte dépendance à la voiture,
- trouver des solutions pour maîtriser les phénomènes de congestion automobile, de pollution atmosphérique ou d'engorgement des transports publics dans les agglomérations,
- répondre aux engagements pris en matière de développement durable et d'économie d'énergie, notamment sur le volet mobilité.

Au-delà de ces enjeux, les modes actifs engendrent des bénéfices directs et indirects souvent peu exploités, par exemple sur l'amélioration du cadre de vie (nuisances sonores). Ils ont aussi un impact très positif en matière de santé publique, puisqu'ils concourent à la pratique régulière d'une activité physique associée à une meilleure hygiène de vie permettant de prévenir certaines maladies chroniques.

LE RÔLE DES COLLECTIVITÉS

Les élus locaux, leurs services, les opérateurs de mobilité et les acteurs de la société civile peuvent s'impliquer pour identifier et mettre en œuvre les leviers d'une mobilité plus durable sur leurs territoires. Pour les collectivités, les clés d'entrée d'une politique de développement des modes actifs sont variées (santé, environnement, accessibilité, sécurité routière, cohésion sociale, précarité énergétique, tourisme, etc.) et peuvent s'appuyer sur les programmes, plans d'actions et lois à l'échelle internationale, nationale et locale.

INTERNATIONAL

- Agenda 21
- Charte de Leipzig sur la ville européenne durable
- Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement

NATIONAL

- Loi de programmation du 3 août 2009 du Grenelle de l'environnement
- Plan National Santé Environnement (PNSE)
- Plan particules
- Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA)
- Programme national nutrition santé (PNNS)
- Plan de lutte contre l'obésité (PO)
- Programme éducation santé
- Plan cancer
- Loi sur l'accessibilité

LOCAL

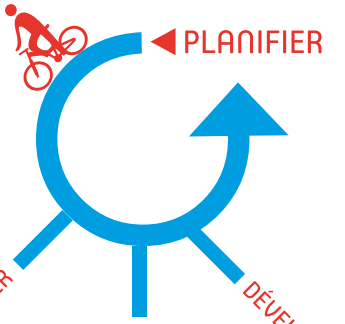
- Plan régional santé environnement (PRSE)
- Schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)
- Plan climat-énergie territorial (PCET)
- Territoires à énergie positive pour la croissance verte (TepCV)

LES LEVIERS D'ACTION

La planification est une composante clé pour la réussite d'une politique de déplacements en faveur des modes actifs. Son déploiement se décline en trois volets essentiels : les aménagements, la communication et le développement des services.

« Rien ne sert de courir, il faut partir à point ! »

Planifier pour impulser un environnement physique et social favorable par des documents de stratégie et de planification d'ordre réglementaire (PLU(i), PDU, SCOT) et volontaire (plan piéton, schéma directeur vélo, schéma modes actifs).



Aménager pour créer les conditions favorables à la pratique quotidienne des modes actifs grâce à des aménagements adéquats.

Développer des services et accompagner l'essor des nouvelles pratiques de mobilité durable.

Communiquer pour promouvoir les mobilités actives auprès de toutes les populations par des actions de communication ciblées.

EN SAVOIR PLUS

> *Mobilités actives au quotidien, le rôle des collectivités - Réseau français des Villes-Santé de l'Organisation Mondiale de la Santé, 2013*
> *Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville - Commissariat général au développement durable – Service de l'observation et des statistiques – Décembre 2010*
> *Les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire – INSEE PAYS DE LA LOIRE, 2010*

LES OUTILS DE PLANIFICATION

Planifier pour prendre un bon départ…

LES ENJEUX

Les démarches de planification urbaine sont un levier majeur pour rationaliser les déplacements en faveur d'une mobilité moins énergivore et moins émettrice de gaz à effet de serre. Il est donc primordial d'intégrer les modes actifs en amont de la réflexion sur le système de déplacements. C'est le principe du schéma directeur modes actifs (également appelé schéma cyclable/piéton, plan marche/vélo).
Le schéma directeur modes actifs est avant tout un outil de programmation et de planification permettant à la collectivité de définir une politique d'aménagement et de programmer ses investissements dans un plan pluriannuel. Ce schéma facilite également la coordination des services et les opérations de communication sur le territoire retenu.
Inscrire le schéma directeur modes actifs dans des documents opposables règlementaires (PLU par exemple) permet d'assurer la pérennité de la démarche. Au-delà de l'étude stricte d'un réseau cyclable ou piéton, il est recommandé d'aborder des thèmes, tels que le stationnement, le jalonnement, l'intermodalité, les services, la communication…

PLAN PIÉTON ET SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO

PLAN PIÉTON

Le plan piéton a pour ambition de replacer la marche au cœur des déplacements et pose les bases d'une véritable politique favorable au déplacement à pied. L'échelle de la commune et du centre bourg est privilégiée.

SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO

Le schéma directeur vélo définit une stratégie politique de développement de l'usage du vélo, visant un rééquilibrage modal en limitant l'usage de la voiture individuelle. Il vise à garantir la sécurité pour les cyclistes et à favoriser l'intermodalité avec les transports en commun ou le covoiturage. Enfin, il facilite la coordination des services qui interviennent sur le territoire.

La loi LAURE de 1996 (qui a modifié l'article 28 de la LOTI en rendant obligatoire les PDU pour les villes de plus de 100 000 habitants) précise dans son article 20 que « *l'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du PDU lorsqu'il existe* ».
La communauté de communes et d'agglomération apparaît comme étant l'échelle la plus pertinente pour l'élaboration d'un schéma directeur vélo. Néanmoins, toutes les collectivités ayant la gestion d'un réseau routier (communes, communautés de communes ou d'agglomérations, départements) peuvent s'en doter. Pour les communes et les communautés de communes de petites tailles, ne disposant pas de PDU, le schéma cyclable est bien souvent à l'origine d'une réflexion globale sur les déplacements.

L'ÉLABORATION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR MODES ACTIFS

Réalisé en interne ou avec l'appui d'un bureau d'études spécialisé, le schéma directeur modes actifs implique une diversité d'acteurs qui sont mobilisés lors de plusieurs étapes successives.

1.PHASE D'ANALYSE

1.1 IDENTIFIER LES CYCLISTES, LES PIÉTONS ET COMPRENDRE LEURS PRATIQUES

Cette phase d'analyse nécessite des comptages, des observations et des enquêtes auprès des usagers et des non-usagers.

1.2 CONNAÎTRE LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET PIÉTONNIERS EXISTANTS

Le bilan porte sur la linéarité des itinéraires, les distances parcourues, la sécurité des usagers, la qualité du revêtement, la signalétique, les types d'usagers et enfin les conflits éventuels (deux roues motorisés, stationnement gênant, etc.). Ce bilan prend aussi en considération le volet stationnement (nombre d'aménagements existants, types, emplacement et signalétique).

1.3 CONNAÎTRE LES PÔLES À DESSERVIR ET / OU GÉNÉRATEURS DE TRAFIC

Il s'agit d'identifier les pôles générateurs de déplacements, ainsi que les projets d'aménagement futurs pouvant impacter la mobilité. Ce travail permet de cartographier les pôles générateurs de trafic et leurs caractéristiques, les nouvelles zones à urbaniser, les projets des communes voisines, du département (routes) ou de la région (voies ferrées).

2.PHASE D'ÉLABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR

2.1 CRÉER UN MAILLAGE HIÉRARCHISÉ DU RÉSEAU CYCLABLE/PIÉTON

Le maillage hiérarchisé du réseau cyclable/piéton peut s'appuyer sur les différents types de voies : les pistes cyclables (site propre), les bandes cyclables, les Zones 30, etc. Le jalonnement et la signalisation sont deux points importants à ne pas négliger afin de :

- guider le cycliste vers des destinations stratégiques du réseau (mairie, gare, quartiers, etc.),
- mieux faire respecter les règles du code de la route par l'ensemble des usagers (cyclistes, automobilistes, piétons) et attirer l'attention de l'automobiliste sur la signalisation.

Le stationnement des cycles intègre cette phase d'élaboration et doit faire l'objet d'une attention toute particulière dans une optique de trajet monomodal et multimodal.

2.2 INTÉGRER LA POLITIQUE VÉLO DANS UNE VISION GLOBALE DES DÉPLACEMENTS ET DE L'URBANISME

Il s'agit de faire des propositions visant l'adéquation du schéma directeur modes actifs avec le plan de circulation et de stationnement et assurant sa complémentarité avec les transports collectifs et le covoiturage. Il s'agit également d'intégrer la politique vélo/marche dans les documents d'urbanisme existants : PLU et PLU(i), SCoT.

2.3 INVENTORIER, HIÉRARCHISER ET PROGRAMMER LES ACTIONS CONCRÈTES

Les actions concrètes définies dans le cadre d'un plan pluriannuel s'articulent autour de trois grands axes incontournables :

- déterminer les aménagements à réaliser ou à modifier,
- définir un plan de communication pour sensibiliser les divers publics (scolaires, étudiants, actifs),
- développer les services dédiés aux modes actifs.

Le plan pluriannuel intègre les estimations de coûts correspondant aux différents volets, détermine le ou les services en charge des actions à mener, ainsi que les partenaires à associer.

3.PHASE DE MISE EN ŒUVRE, DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Dès l'élaboration et la mise en œuvre du schéma directeur modes actifs, il est fortement recommandé de définir un horizon de suivi des opérations, généralement compris entre 5 et 10 ans. Cette phase de suivi est essentielle pour s'assurer de la mise en œuvre du plan d'actions, en réactiver certaines, voire apporter des mesures correctives en cas d'échec ou de conflits d'usage avérés. Une évaluation devra être conduite à l'issue de la phase de suivi, mettant à jour les indicateurs définis au moment du plan d'actions (fréquentation, coût, accidentologie, comptages, etc.). Cette évaluation constitue le point de départ d'une nouvelle planification pluriannuelle.

ARTICULATION DU SCHÉMA DIRECTEUR MODES ACTIFS AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

PLANS LOCAUX POUVANT INCLURE UN VOLET « MOBILITES ACTIVES »

NOM DU PLAN	ECHELLE	PLAN OBLIGATOIRE OU VOLONTARISTE	DURÉE	SERVICE(S)PORTEUR(S) DE LA COLLECTIVITÉ	PARTENAIRE(S)
SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIAL (SCOT)	Intercommunal	Obligatoire pour les communes de + 15 000 habitants (depuis 2013) ou les communes maritimes	Pas de durée obligatoire	Aménagement Urbanisme Environnement	Etat, Département Région, ADEME, CAUE Agence d'urbanisme...
PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) ET PLU(I)	Communal Intercommunal	Obligatoire (loi SRU de décembre 2000 instituant les PLU et loi de juillet 2010 instituant les PLU communautaires)	Pas de durée obligatoire (en moyenne 10 ans)	Urbanisme	Etat, Département, Bailleurs sociaux, Promoteurs privés, Aménageurs, Agence d'urbanisme, ADEME...
PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN (PDU)	Intercommunal	Obligatoire pour les agglomérations de + 100 000 habitants	10 ans	Mobilité Voirie Urbanisme Aménagement	Département, Région, Etat, Associations, ASQA, Agence d'urbanisme, ADEME Associations d'usagers...
PLAN PIÉTON	Communal	Volontariste	Pas de durée obligatoire (entre 5 et 10 ans)	Voirie Urbanisme	Département, Région, Etat Agence d'urbanisme , Associations, ADEME...
SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO	Communal Intercommunal	Volontariste, mais intégré dans le PDU (si PDU obligatoire)	Selon la durée du PDU (10 ans avec bilan à 5 ans)	Mobilité, Voirie Urbanisme	Département, Région,Etat, Agence d'urbanisme, Associations, ADEME...

REPÈRES

INDICE DE COÛT D'UN SCHÉMA DIRECTEUR MODES ACTIFS*

Échelle communale : 5 000 à 15 000 €

Échelle intercommunale : 10 000 à 30 000 €

Échelle du syndicat de Pays (SCoT) : 20 000 à 60 000 €

**les chiffrages sont donnés à titre indicatif, les fourchettes peuvent varier selon le degré d'exigence écrit dans le cahier des charges.*

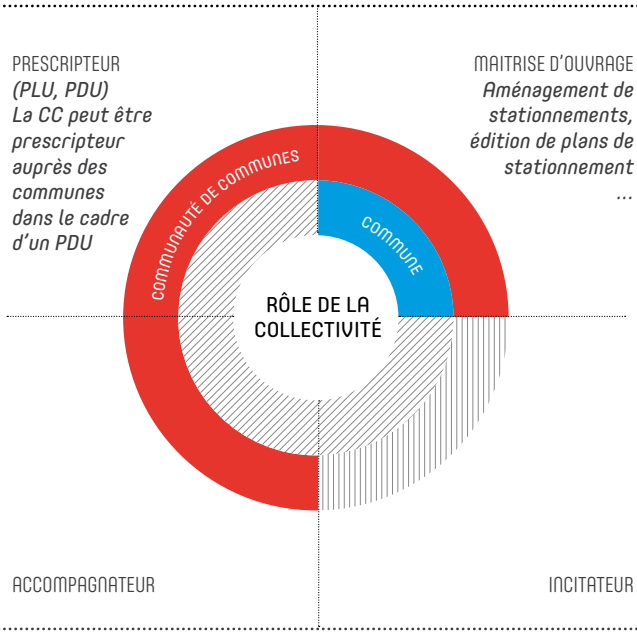
PARTENAIRES À MOBILISER

- État : accompagnement technique
- ADEME : accompagnement technique et financier possible
- Associations : référencement des usages et des besoins

VOIR AUSSI > FOCUS 1 ET 2 > PAGE 30

NANTES MÉTROPOLE / ORVAULT : Plan vélo communautaire et schéma modes doux communal

LA CHAPELLE-GLAIN : Plan piéton



EN SAVOIR PLUS

> Les solutions de mobilité soutenables en milieu rural et périurbain – RAC/FNH, 2014
> Développer la marche en ville : pourquoi, comment ? - TECHNI.CITÉS n° 227, Avril 2012
> Les schémas cyclables (fiche n°01) - CERTU, 2009

3

AMÉNAGER
pour faciliter
la pratique des
modes actifs

LE STATIONNEMENT

« Circuler à vélo c'est bien, pouvoir stationner aux deux bouts, c'est encore mieux ! »

LES ENJEUX

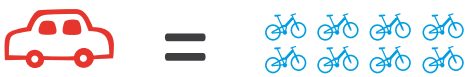
Les besoins des piétons et des cyclistes sont comparables, puisqu'ils impliquent des trajets directs, confortables, sûrs et continus. Mais à la différence des piétons, les cyclistes doivent garer leur vélo en toute sécurité à leur point d'arrivée. L'étude du Club des Villes et Territoires Cyclables « Les français et le vélo », réalisée en 2012, démontre que le risque de vol est la deuxième raison citée pour la non-possession d'un vélo et la pratique régulière, après l'insécurité ressentie. Les mauvaises conditions météorologiques sont aussi citées, mais dans une moindre mesure.

L'article 57 de la loi dite « Grenelle II » a modifié le Code de la construction et de l'habitation : il rend obligatoire la création d'infrastructures dédiées au stationnement des vélos dans les bâtiments d'habitation et de bureaux neufs construits depuis le 01/07/2012 et dans les bâtiments collectifs existants à partir du 01/01/2015 (propriétaire unique et intégrant plus de 20 places de stationnement voiture). C'est une avancée considérable qui devrait faciliter la possession d'un vélo en habitat collectif et en développer l'usage.
En complément, il est donc nécessaire qu'une politique cyclable apporte des solutions en matière de stationnement vélo dans l'espace public, aux abords des pôles d'échanges et des zones d'activités.

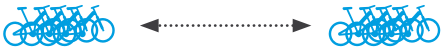
PRESENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

Il existe une variété de dispositifs de stationnement qui seront adaptés en fonction des besoins et de leur implantation. Une programmation peut être réalisée au niveau communal et formalisée à l'aide d'un plan ou d'un tableau contenant la localisation du dispositif, le type de stationnement retenu et le nombre d'unités, le montage financier et le planning de mise en œuvre. Dès l'installation, la création de supports de communication (plans, applications mobile, cartes interactives) permettra d'informer les usagers sur les emplacements des infrastructures de stationnement.

1 PLACE DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE



8 STATIONNEMENTS VÉLO DE COURTE DURÉE (4 ARCEAUX)



PETITES UNITÉS EN CENTRE-VILLE : 5 À 10 ARCEAUX IDÉALEMENT SITUÉS DANS LES LIEUX FRÉQUENTÉS

LE STATIONNEMENT DE COURTE OU MOYENNE DURÉE

En centre-bourg, des petites unités de stationnement appelées arceaux sont dédiées à un stationnement de quelques minutes à plusieurs heures. Ces arceaux peuvent être implantés de manière régulière à proximité des commerces et des équipements publics, pôles générateurs de trafic (administratifs, culturels, sportifs).

Les abris vélo couverts de type box ou consigne à vélo sont plus adaptés au stationnement de moyenne durée (quelques heures à une demi-journée) et répondent à un besoin de protection des intempéries. Implantés sur des lieux de passage, ils permettent une surveillance passive des vélos.

LE STATIONNEMENT LONGUE DURÉE

Des abris ou parkings sécurisés sont prioritairement implantés aux abords des pôles d'échanges multimodaux (gares, nœuds de correspondance bus, aires de covoiturage, etc.) et dans certaines zones d'activités. Ce type de stationnement est généralement conditionné à un abonnement donnant accès à un local sécurisé et fermé par badge, clé ou code d'accès. Une surveillance à distance ou une présence humaine sont parfois opérées. Ces équipements sécurisés sont particulièrement adaptés pour un stationnement nocturne et diurne allant d'une dizaine d'heures à plusieurs jours.

REPÈRES

COÛTS D'INVESTISSEMENTS / POUR UNE PLACE VÉLO *

Arceau = 40 €

Box ind. = 300 à 900 €

Box coll. = 150 à 600 €

Abri sécurisé (tous frais compris) = 1300 à 1600 €

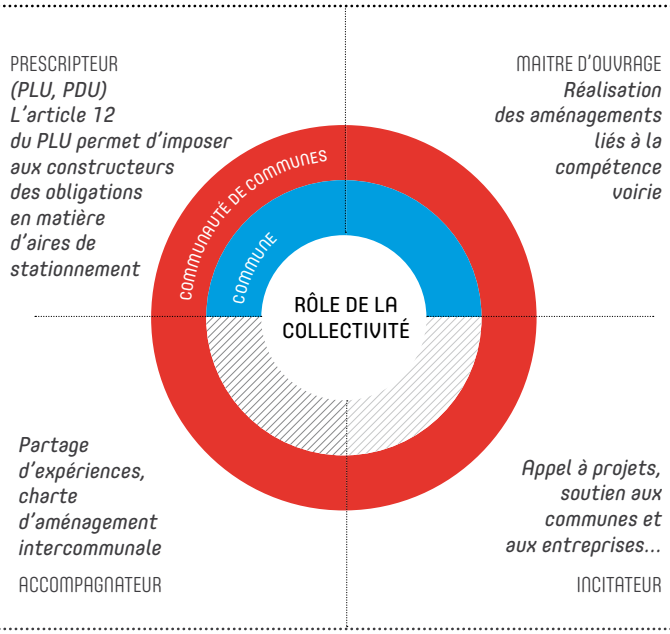
** hors terrain, installation et maintenance*

PARTENAIRES À MOBILISER

- Gestionnaires de voirie
- CEREMA (guides techniques)
- Associations : référencement des usages et des besoins

VOIR AUSSI > FOCUS 3 > PAGE 31

RÉGION PAYS DE LA LOIRE
Des stationnements vélo sécurisés



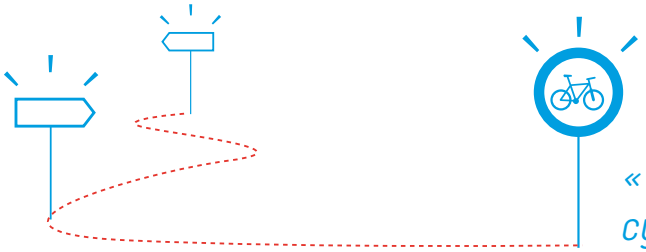
EN SAVOIR PLUS

> *Créer un espace pour les vélos en habitat collectif – FUB, ADEME, CLCV, novembre 2014*
> *Le stationnement des vélos – Nicolas Nuyttens - Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables, avril 2014*
> *Série de Fiches : Vélo et Stationnement – CEREMA, 2014*
> *Référentiel Stationnement des vélos dans les espaces privés – DGALN – novembre 2013*
> *Le guide du stationnement des vélos - Association Droit Au Vélo, 2009*
> *www.bicycode.org (FUB)*

3

AMÉNAGER
pour faciliter
la pratique des
modes actifs

ITINÉRAIRES ET JALONNEMENT



« Des itinéraires piétons et cyclistes tirés à 4 épingles »

LES ENJEUX

Aujourd'hui, le vélo et la marche sont des moyens de déplacement en plein essor dans les villes. A l'inverse, pour les liaisons en territoires péri-urbains et ruraux, ces deux modes de déplacement peinent à trouver une place : le recours à l'automobile y est quasi systématique et s'explique en partie par la faible aménité de l'espace public dans des secteurs peu denses. Ainsi, proposer une offre d'itinéraires adaptés aux piétons et aux cyclistes, davantage sécurisés et plus attractifs, constitue un levier important pour développer l'usage des modes actifs sur ces territoires.

PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

La cyclabilité des itinéraires est déterminée par trois variables : la sécurité des aménagements, l'efficacité du parcours (distance/temps) et la praticité d'usage (relief et lisibilité de l'itinéraire). Ainsi, quelle que soit la nature des aménagements ou des voies, les itinéraires doivent être continus, bien jalonnés et reliés entre eux par un maillage. Par ailleurs, au même titre qu'une voirie routière classique, les aléas des saisons, les intempéries et la proximité de la chaussée (débris projetés) peuvent altérer la qualité des itinéraires. Il est essentiel de prendre en compte en amont la fréquence de l'entretien des infrastructures ainsi que l'usure du jalonnement et de la signalisation.

Les modes actifs sont aujourd'hui facilités par une boîte à outils techniques et réglementaires élargie. En effet, la démarche Code de la rue, le décret 2008-754 du Code de la route (2008) et l'arrêté du 6 décembre 2011 participent à la fois à une réduction de la vitesse, un meilleur partage de l'espace public et une gamme de signalisations spécifiques aux piétons et cyclistes pour faciliter leurs déplacements.

SOLUTIONS D'AMÉNAGEMENTS

- Mixité dans les zones de circulation apaisée (aire piétonne, zone de rencontre, zone 30)
- Double-sens cyclable
- Mixité bus/vélos (couloir bus ouvert aux cyclistes)
- Bandes, pistes cyclables, voies vertes
- Sas et bandes de présélection

SOLUTIONS PONCTUELLES OU SPÉCIFIQUES

- Impasses et voies sans issue franchissables par les cyclistes et les piétons.
- Traversées d'espaces privés
- Traversées de parcs et de jardins publics
- Rampes sur escaliers, ouvrages inférieurs et supérieurs

ASSURER LES LIAISONS INTERCOMMUNALES

Il n'est pas toujours aisé d'intégrer les cheminements piétons et cyclistes sur les voies automobiles existantes. Les véloroutes et voies vertes, certains chemins touristiques, ainsi que des tronçons de voies secondaires peuvent constituer le maillon manquant d'un réseau piéton et cyclable reliant les zones urbaines, périurbaines et rurales entre elles. Pour répondre à ce double usage loisirs et utilitaires, ces itinéraires nécessitent un revêtement de qualité (résistant dans le temps et praticable en toute saison) ainsi qu'un traitement particulier des carrefours et une signalétique adaptée leur permettant d'être intégrés dans le réseau cyclable/piéton existant.

DONNER UN AVANTAGE AUX MODES ACTIFS DANS LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT

La localisation et les liaisons des projets d'aménagement (habitat, zones d'activités, zones commerciales, etc.) avec le reste de la commune (et éventuellement les communes avoisinantes) déterminent les pratiques de mobilité futures.
A l'échelle de proximité, il est intéressant de donner un avantage aux cyclistes et aux piétons en termes de temps de parcours et de qualité d'itinéraires : un accès rapide et lisible pour se rendre au centre depuis un nouveau quartier aura un impact positif sur la sécurité des déplacements, l'accessibilité aux activités quotidiennes (écoles, commerces, etc.) et plus globalement sur l'amélioration du cadre de vie des habitants.

REPÈRES

COÛTS

Piste cyclable en enrobé
60 à 80 K€ / km linéaire

Piste en stabilisé
30 à 40 K€ / km linéaire

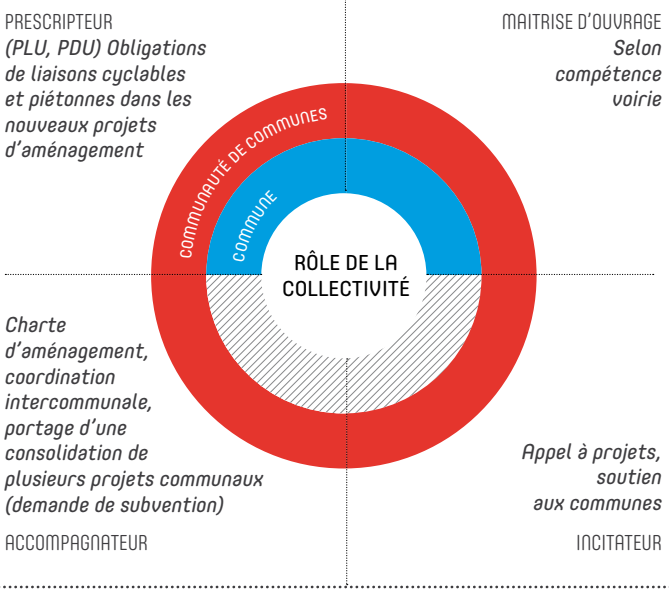
Marquage de bande cyclable
10 à 15 K€ / km linéaire

PARTENAIRES À MOBILISER

- Gestionnaires de voirie
- CEREMA (guides techniques)
- Associations et habitants (expertise d'usage)

VOIR AUSSI > FOCUS 4 > PAGE 31

PARIGNÉ-SUR-BRAYE / MAYENNE
Aménagement mixte piéton / cycliste



EN SAVOIR PLUS

> *Catalogue de Fiches : Vélo et Aménagements – CEREMA*
> *Fiche n° 33 - Développer la marche et le vélo : l'expérience de 4 liaisons intercommunales – CEREMA, 2014*
> *Fiches n° 2 : Aire piétonne, zone 30, zone de rencontre, quels domaines d'emploi ? - CERTU n°2 – août 2009*
> *Véloroutes et voies vertes de France – site internet de l'association AF3V*

3

AMÉNAGER
pour faciliter
la pratique des
modes actifs

TRAITEMENT DES POINTS DURS ET RÉDUCTION DE LA VITESSE

« A la reconquête de l'espace public »

LES ENJEUX

Le développement des modes actifs implique des infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées et efficaces et doit trouver un compromis entre l'éloignement de la circulation automobile et le partage de la voirie.
En effet, la séparation entre les différents modes de transport n'est pas toujours réalisable et induit une réflexion plus globale sur le partage de l'espace public. Ce rééquilibrage doit être une préoccupation constante, en cherchant à réduire le différentiel de vitesse entre les usagers. La politique d'aménagement du réseau routier doit donc accorder un intérêt croissant à la sécurité et privilégier l'intégration de tous les modes de déplacement.

PRESENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

DES AMÉNAGEMENTS POUR UNE JUSTE PLACE DE L'AUTOMOBILE

Dans un objectif de reconquête des espaces publics en faveur des modes actifs, la place accordée à la voiture doit être réétudiée (limitation du stationnement voiture, évolution de la réglementation du stationnement, rééquilibrage des voies de circulation, etc.). Les caractéristiques routières des entrées de ville nécessitent une révision pour réduire la vitesse réelle des automobilistes en conformité avec la réglementation (50 km/h en entrée d'agglomération). L'objectif est d'amener les automobilistes, les cyclistes et les piétons à considérer davantage la route comme un espace partagé.

La réduction de la largeur de la voirie est un des principaux outils de réduction de la vitesse, car elle impacte le champ de vision du conducteur. La collectivité compétente peut s'en servir, tout en veillant à laisser un passage suffisant pour les véhicules lourds (autocars, camions de distribution, tracteurs agricoles, etc.). Les aménagements classiques de réduction de la vitesse peuvent aussi être utilisés (ralentisseurs, chicanes, élargissement des trottoirs, plateaux traversants) et complétés par des éléments visuels d'accroche (mobiliers urbains, plantations, etc.).

INSTAURER LE 30 KM/H COMME VITESSE DE RÉFÉRENCE

De plus en plus de villes françaises adhèrent au concept de la ville à 30. Sur ces communes, le 30 km/h devient la vitesse de référence en hyper centre et dans les zones résidentielles, le 50 km/h devenant l'exception sur les grands axes.

Pour la collectivité, des travaux de réfection de voirie, le passage ou l'enfouissement de réseaux (eau, gaz, assainissement, électricité, internet), la réhabilitation de carrefours sont autant d'occasions pour initier des aménagements de rééquilibrage modal vers les modes actifs.

VISER UNE PARTICIPATION POSITIVE DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS DE LA VILLE

Pour une meilleure adhésion aux principes de réduction de la vitesse et de partage de l'espace public, il est judicieux d'associer les habitants en amont par :

- l'organisation d'ateliers de travail réalisés à l'échelle des quartiers,
- l'inauguration d'un tronçon nouvellement aménagé pour distribuer une information ciblée sur les nouvelles règles de circulation,
- l'accompagnement aux bonnes pratiques pour consolider le processus de changement de limitation de vitesse. Les contrôles informatifs (radars pédagogiques) puis, si cela est nécessaire, répressifs ont un rôle à jouer aux endroits les plus sensibles et sont indispensables pour mesurer les impacts d'aménagements réalisés pour limiter la vitesse automobile.

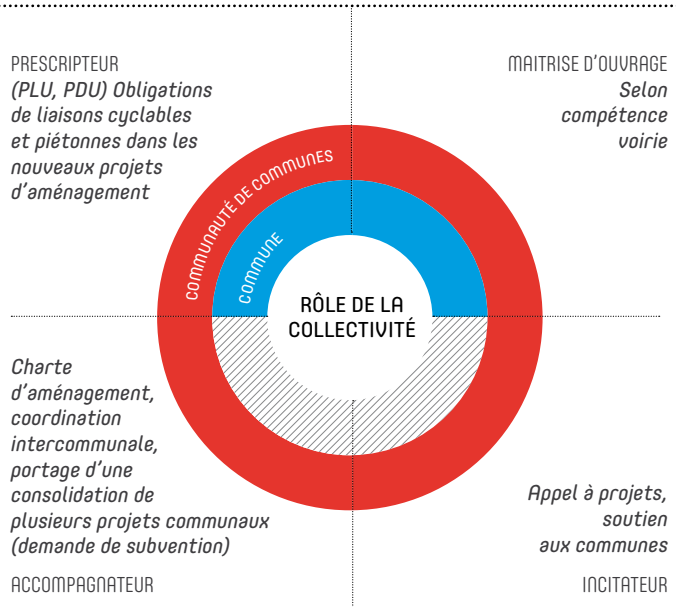
REPÈRES

PARTENAIRES À MOBILISER

- Gestionnaires de voirie
- CEREMA (guides techniques)
- Associations et habitants (expertise d'usage)

VOIR AUSSI > FOCUS 5 > PAGE 32

ETIVAL-LES-LE-MANS (72)
Aménagements pour une ville apaisée et partagée



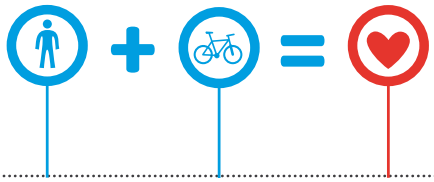
EN SAVOIR PLUS

> *La ville à vivre, de la nécessaire réduction de l'excès automobile – Rue de l'Avenir, mai 2014*
> *Fiche n° 4 : Zones de circulation apaisée – CERTU, août 2010*
> *Catalogue de Fiches : Vélo et Aménagements – CEREMA*

4

COMMUNIQUER
pour aider
les usagers à
franchir le pas

PLAN DE COMMUNICATION



« Faites le choix d'une communication originale et ludique pour marquer les esprits ! »

LES ENJEUX

BOUSCULER LES HABITUDES ET CHANGER LE REGARD

Quels que soient les modes de déplacement, susciter de nouvelles habitudes de mobilité n'est pas aisé : cela suppose de lever des freins ou des barrières psychologiques et de bousculer des préjugés et des attitudes au sein des populations. Il s'agit donc de dépasser la simple logique informative, afin de rendre les modes actifs plus attractifs et séduisants. Il s'agit également d'identifier les populations et les territoires où les enjeux de reports modaux sont les plus importants pour orienter les énergies et les actions prioritaires.

UNE CAMPAGNE AU LONG COURS

Le plan de communication devra s'inscrire dans la durée et planifier un ensemble d'actions de communication, avec un message récurrent qui sera décliné sur différents supports et à différentes occasions. Plus le message sera entendu et visible, plus un usager potentiel y portera de l'intérêt et pourra se projeter dans ces nouvelles pratiques.

ÊTRE PERCUTANT ET SOIGNER L'ARGUMENTAIRE

La communication sur la question des modes actifs a longtemps été cantonnée à la sécurité, au civisme ou à la santé publique. Or, les modes actifs bénéficient aujourd'hui d'une promotion plus attractive axée sur l'intérêt ou le plaisir de marcher ou de faire du vélo. De nombreux bénéfices directs et indirects peuvent aussi alimenter l'argumentaire des politiques de communication en faveur des modes actifs :

- le côté pratique des modes actifs (souplesse d'usage, liberté, fiabilité, fluidité du trafic),
- les économies réalisées pour l'usager et les entreprises (indépendance et faibles coûts),
- les émissions de GES évitées (lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air),
- la diminution de la congestion automobile et du bruit participant à une ville apaisée,
- la convivialité.

10 ÉTAPES POUR UN PLAN DE COMMUNICATION SUR MESURE

1. Identifier les objectifs
2. Sélectionner les cibles prioritaires
3. Identifier les changements souhaités pour chaque cible et les freins à lever
4. Identifier les facteurs du milieu favorables ou défavorables aux changements souhaités
5. Exposer les grandes lignes de messages clés
6. Déterminer les canaux de communication
7. Identifier les partenaires potentiels
8. Organiser et planifier les actions
9. Budgéter les ressources nécessaires
10. Identifier les indicateurs et les outils d'évaluation

PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

UNE COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE COMBINÉE À UNE COMMUNICATION INTERACTIVE

La communication peut tout d'abord s'appuyer sur des supports et des outils traditionnels, tels que le bulletin municipal et le site internet de la collectivité. Ensuite, une animation régulière sera déployée pour faire connaître les modes actifs. Les journaux, les télévisions et les radios locales et associatives sont des canaux de communication grand public très efficaces qu'il est utile de solliciter. S'y adjoindront des outils (plans d'itinéraires, kits cyclistes) facilitant et sécurisant la pratique des modes actifs.

PRINCIPES D'INFORMATION, COMMUNICATION, MÉDIA ET PROMOTION	SUPPORTS DE COMMUNICATION (EXEMPLES)	OÙ ?
PONCTUELLE	• Promotion d'un itinéraire par mois, itinéraire malin et sécurisé • Indication des nouveaux aménagements etc.	Site internet et réseaux sociaux Campagne d'affichage Panneaux lumineux
RÉGULIÈRE	• Articles réguliers et interviews d'usagers (particuliers, entreprises, administrations, écoles, etc.)	Site internet Média locaux Affichage en mairie Lettres communales et intercommunales
PERMANENTE	• Kit du cycliste • Plan des aménagements cyclistes et piétons • Charte de comportement (cyclistes, piétons, automobilistes) • Fascicule sur la sécurité routière (gestion des angles morts, intersection des pistes cyclables, traversée d'un rond-point, etc.) et les bons équipements (casques, gilets, etc.)	Mairie Associations locales Maisons de quartiers Lors d'événements et manifestations Auprès d'associations des lycées, écoles

REPÈRES

Fréquence de publications sur les réseaux sociaux :
1 à 2 publications / par semaine

Kits cyclistes :
10 à 50 € selon l'équipement (antivol, kit rustine, gilet réfléchissant, cape de pluie, écarteur de danger...)

PARTENAIRES À MOBILISER

- Sécurité routière, préfecture, DDT
- CAUE, ADEME, agences d'urbanisme
- Associations d'entreprises, de riverains, parents d'élèves
- Établissements d'enseignement

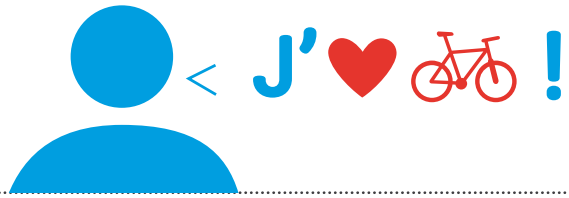
VOIR AUSSI > FOCUS 6 > PAGE 32

SEGRÉ
Une communication constante

EN SAVOIR PLUS

> *Comment favoriser l'usage du vélo en Guadeloupe, ORT Guadeloupe, octobre 2014*
> *Climat-Pratic fiche mobilité, RAC/ETD/ADEME, septembre 2014*
> *Campagnes de sensibilisation et contrôles, Dominique von der Mühll, journée Rue de l'Avenir (24 septembre 2010, Renens)*

COMMUNICATION ÉVÉNEMENTIELLE



LES ENJEUX

L'organisation d'évènements festifs, ponctuels et symboliques est un levier efficace pour la promotion de l'usage du vélo ou des déplacements à pied. Ces rendez-vous conviviaux permettent de faire connaître les aménagements cyclables et piétons et de donner l'occasion aux usagers néophytes de s'essayer à la pratique du vélo en toute sécurité.
Véritables temps forts, ils permettent de lever les barrières psychologiques, d'aider à franchir le pas et surtout d'y prendre goût !

PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

S'APPUYER SUR LES ÉVÉNEMENTS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX

Les collectivités peuvent s'appuyer sur la dynamique d'événements et de rendez-vous locaux, nationaux et internationaux pour profiter de leur visibilité et de leur notoriété, mais aussi pour adosser et conforter leur politique en matière de développement des modes actifs. Quelques rendez-vous ponctuent par exemple le calendrier français et disposent de sites internet officiels facilitant la communication et la promotion des événements organisés.

LA FÊTE DU VÉLO

Organisée le 1er dimanche de juin, cette fête repose sur la mobilisation de centaines d'associations, clubs, communes et autres collectivités territoriales et de milliers de bénévoles qui se mettent en quatre pour promouvoir l'usage du vélo. Chaque année, les acteurs sont conviés à proposer des animations auprès du Comité de promotion du vélo, organisateur de la Fête du vélo.

LA JOURNÉE SANS VOITURE

Expérimentée pour la première fois en France à La Rochelle en 1997, cette journée vise à vivre une journée sans voiture. Dédiée aux piétons, cyclistes, rollers, trottinettes et aux transports en commun, elle est l'occasion de s'approprier l'espace urbain et de tester de nouveaux itinéraires et modes de déplacement. La journée sans voiture est désormais intégrée à la semaine européenne de la mobilité durable (du 16 au 22 septembre).

LA SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ DURABLE

Initiée à l'échelle européenne en 2000, cet événement convie les collectivités, entreprises, organisations à lancer des actions de sensibilisation en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture. Chaque année, un thème est choisi (les enfants et la rue, le défi climatique, la santé, l'accessibilité, etc.).

PARK(ING) DAY

Evénement international organisé le 3e week-end de septembre, il invite tous les citoyens, à faire preuve d'imagination et de créativité pour détourner temporairement l'usage des places de parking au profit d'espaces végétalisés, artistiques et conviviaux.

DES ÉVÉNEMENTS LOCAUX « POUR FAIRE LE BUZZ »

L'inauguration d'un nouvel aménagement, le lancement de nouveaux services (location de VAE, VLS) ou l'implantation de nouveaux dispositifs favorisant les déplacements actifs (stationnements vélo, chartes d'aménagement) sont autant d'occasions pour faire découvrir ou redécouvrir le plaisir de marcher ou de circuler à vélo.

EUROPEAN CYCLING CHALLENGE

Depuis 2012, en mai, toutes les villes ou métropoles européennes sont invitées à concourir sous forme d'équipe avec pour objectif de parcourir le plus grand nombre de kilomètres à vélo. Chaque participant comptabilise individuellement ses trajets à vélo via une application mobile.

EXEMPLES D'ANIMATIONS PROPOSÉES

LES PARCOURS « DÉCOUVERTES »

- Découverte à pied ou à vélo de nouveaux aménagements animée par les services techniques de la collectivité
- Vélo parade
- Carnaval à vélo

DES ANIMATIONS GRATUITES

- Piste de maniabilité pour mesurer sa maîtrise du deux roues
- Stands de découverte de vélos spéciaux (VAE, vélos pliables, vélos cargo, etc.)
- Contrôles techniques pour réviser et réparer son vélo
- Ateliers autour de la sécurité routière

DES CONFÉRENCES ET TABLES RONDES THÉMATIQUES

- Échanges autour des réflexions nationales et internationales dédiés aux modes actifs, à la ville de demain, à l'espace public, etc.

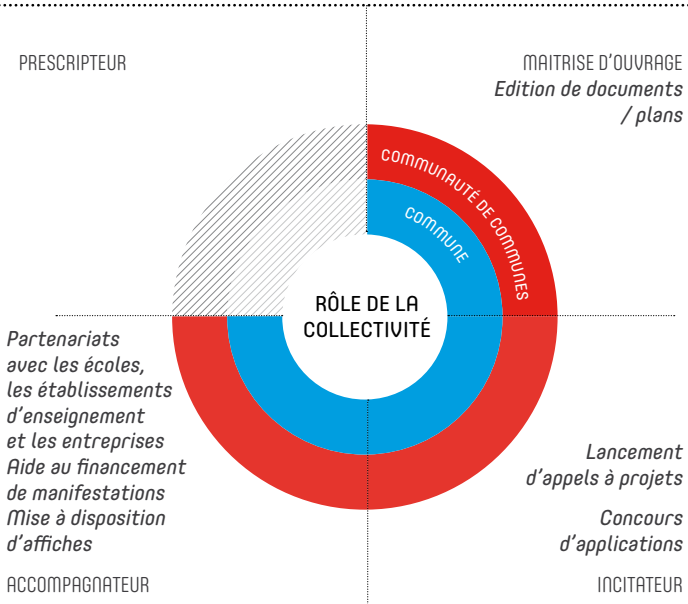
REPÈRES

PARTENAIRES À MOBILISER

- Associations (référencement des usages et des besoins)
- Entreprises
- Professionnels du cycle
- Opérateurs de mobilité

VOIR AUSSI > FOCUS 7 > PAGE 33

PDIE DE LA ROCHE-SUR-YON
Challenge Interentreprises



EN SAVOIR PLUS

> *Comment favoriser l'usage du vélo en Guadeloupe, ORT Guadeloupe, octobre 2014*
> *Climat-Pratic fiche mobilité, RAC/ETD/ADEME, septembre 2014*
> *Campagnes de sensibilisation et contrôles, Dominique von der Mühll, journée Rue de l'Avenir (24 septembre 2010, Renens)*
> *www.cyclingchallenge.eu*

PDE ET ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE

« Vivre collectivement le changement »

LES ENJEUX

Le tiers de nos déplacements a un motif obligé et récurrent dans le temps : il s'agit des motifs domicile-travail et domicile-école. Ces deux déplacements sont généralement liés par une chaîne de déplacement commune (domicile-école-travail).
L'objectif de la mise en place de PDE, PDA, *vélobus* ou *pédibus* est de diminuer l'utilisation massive de la voiture individuelle. En accompagnant les démarches d'écomobilité scolaire, les collectivités favorisent l'émergence de solutions alternatives permettant aux parents d'utiliser plus facilement les transports collectifs, les modes actifs ou le covoiturage vers leur travail. Dans le cadre des opérations PDE et écomobilté scolaire, il est judicieux d'accompagner les démarches par des mesures incitatives et en étudiant certains aménagements, stationnement et services aux abords des sites concernés.

FOCUS DEPUIS 2008

Les agglomérations de plus de 100 000 habitants ont l'obligation d'encourager la mise en œuvre de PDE et les administrations publiques d'élaborer des plans mobilité.
Dans le cadre du dispositif la prime transport, tout employeur doit rembourser 50 % du montant de l'abonnement à un service public de location de vélos (ou VAE), au même titre que l'abonnement aux transports collectifs.

PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

Un PDE comprend un ensemble de mesures décidées au sein de l'entreprise. Le volet « vélo » peut proposer des actions, telles que la mise en place de stationnements sécurisés, d'un local vélo avec outils et services, la diffusion de kits cyclistes ou l'organisation de journées réparation / contrôle technique vélo. La collectivité peut accompagner l'entreprise sur diverses actions comme :

- des réductions tarifaires sur les services de mobilité de l'agglomération/ offres tests,
- des aides financières sur les investissements,
- une animation de réseau des entreprises engagées avec l'appui de partenaires,
- du conseil et des outils pour aider à l'animation au sein de l'entreprise.

Les demandes de mise en place de *vélobus* et *pédibus* émanent souvent de parents d'élèves. Au-delà des aménagements nécessaires, la collectivité peut s'appuyer sur le tissu associatif existant pour accompagner et dynamiser ces démarches volontaristes (réunions d'information sur la sécurité routière, la santé, les enjeux environnementaux, animation d'ateliers autour du vélo, prêt gratuit de matériel aux écoles, organisation du diagnostic d'accessibilité aux abords des écoles).

QU'EST CE QU'UNE CHAÎNE DE DÉPLACEMENT TYPE ?

SOLUTION 1

SOLUTION 2

SOLUTION 3

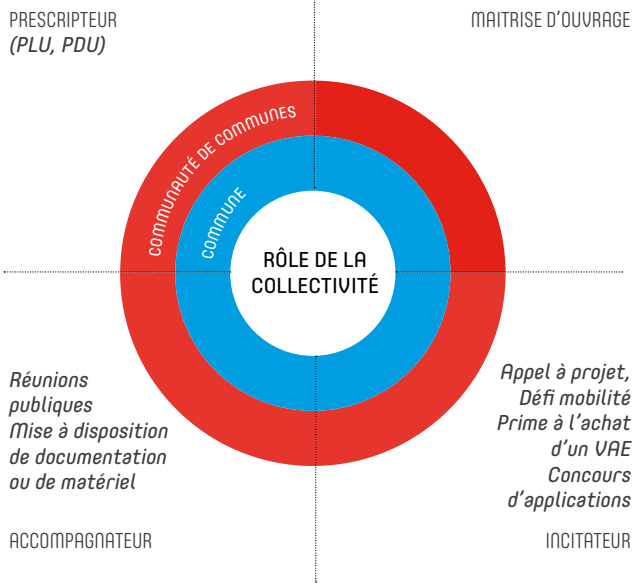
REPÈRES

PARTENAIRES À MOBILISER

- Associations de parents d'élèves
- Entreprises
- Professionnels du cycle
- Opérateurs de mobilité
- ADEME (accompagnement technique)

VOIR AUSSI > FOCUS TERRITORIAL 8 > PAGE 33

NANTES MÉTROPOLE
Appel à projets vélo



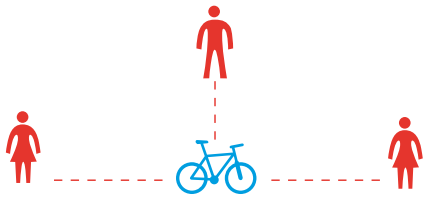
EN SAVOIR PLUS

> *Fiche 10 - Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain, FNH/RAC, RAC, mars 2014*
> *Climat-Pratic fiche mobilité, RAC/ETD/ADEME septembre 2014*
> *Plan de déplacements entreprise - un nouveau défi pour l'entreprise, ADEME, 2005*
> *Site internet du réseau Mille-pattes : www.reseaumillepattes.org*
> *Site internet : www.plan-deplacements.fr (ADEME CEREMA - bientôt disponible)*

5

DÉVELOPPER
des services
pour passer
à la vitesse
supérieure

LE VÉLOPARTAGE



« Un vélo quand je veux, si je veux ! »

LES ENJEUX

Parmi les services, qui peuvent être développés par les collectivités, figurent le vélopartage. Le principe repose sur l'utilisation d'un même vélo par plusieurs personnes.
Plusieurs dispositifs ont vu le jour en France. Le vélo en libre-service (VLS) répond à un usage ponctuel et sur de très courtes périodes avec un remisage en station dédiée sur voirie. La location de vélos classiques, pliants, à assistance électrique (VAE), voire plus récemment de vélos-cargo ou triporteurs électriques, répond à un usage sur une plus longue durée (pouvant s'étendre au-delà d'une année).
Ces initiatives publiques viennent compléter et dynamiser les offres privées existantes (souvent cantonnées à la location saisonnière et touristique) et participent au report modal sur les déplacements courts et à la réussite de l'intermodalité sur les territoires. Elles sont également source d'emplois, de lien social et d'insertion professionnelle. A noter que les services de location publique de vélo (VLS compris) sont éligibles à la prime transport pour les déplacements domicile-travail, avec une prise en charge de 50 % du coût de l'abonnement par l'employeur.

PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

Par leur visibilité, les systèmes VLS ou de location de vélo contribuent à la promotion du vélo et participent au report modal vers les modes actifs. Cependant, l'offre, le dimensionnement de la flotte et son implantation devront être mûrement réfléchis pour être en parfaite adéquation avec les besoins de déplacements.

UNE OFFRE DÉDIÉE ET CIBLÉE EN COHÉRENCE AVEC UNE DEMANDE NAISSANTE

Sur les territoires à faible densité urbaine, la mise en place de systèmes de location ou de prêt de vélos de moyenne et longue durée est mieux adaptée.

Il est essentiel de proposer une offre ciblée sur les types de publics (étudiants, entreprises, actifs), sur l'usage et la fonction recherchée (tourisme, déplacements professionnels, domicile-travail, accompagnement école). Cela influera sur la gamme de vélos à proposer : vélo à assistance électrique, vélo cargo, tandem, vélo pliant, vélo standard, etc.). Cette offre « sur mesure » constitue un réel attrait pour les usagers qui se questionnent sur les alternatives à la voiture individuelle. Les services de location de vélos sont également l'occasion de tester sur une période définie (belle saison, par exemple) ou de tester des vélos spécifiques avant d'envisager l'acquisition d'un vélo personnel.

Afin de favoriser une bonne complémentarité avec les offres de location privées, il est judicieux d'envisager certains partenariats avec les vélocistes locaux. Ces partenariats peuvent porter sur de l'assistance technique, de la fourniture de pièces détachées ou de l'entretien. Quelques collectivités subventionnent également l'acquisition de vélos (électriques bien souvent) pour les habitants ou actifs travaillant sur le périmètre. Ces différentes actions ont pour conséquence de dynamiser les ventes de cycles sur le territoire.

UNE OFFRE AU BON MOMENT ET AU BON ENDROIT

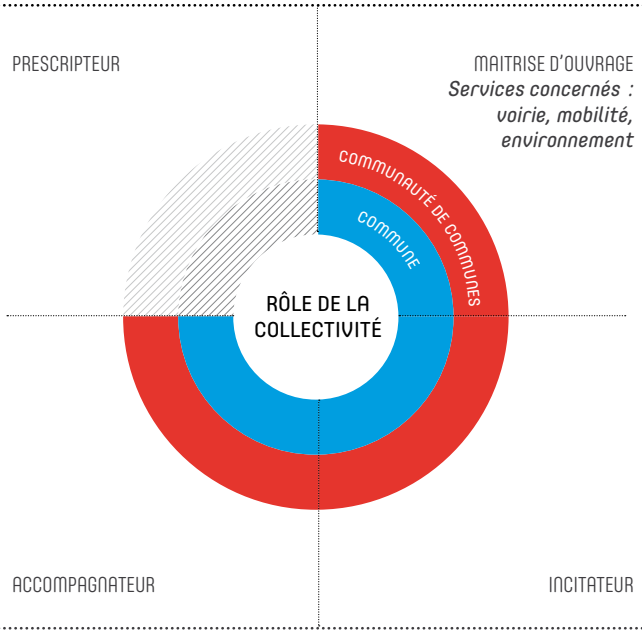
Dans un tissu urbain dense, qui présente un potentiel important d'usagers, la location de très courte durée (vélo libre-service comme Vélib' à Paris ou Bicloo à Nantes) peut être envisagée. Au regard des coûts élevés de ce système, l'implantation des VLS sera coordonnée à une connaissance fine des pôles générateurs de déplacements (pôles multimodaux, entreprises, administrations, écoles, etc.) pour optimiser leur utilisation. Un entretien régulier, un maillage dense sur le périmètre retenu et un taux de disponibilité suffisant de vélos sur chacune des stations seront des critères déterminants pour la réussite du service. Par ailleurs, les VLS peuvent être complétés par une offre de location de moyenne ou longue durée de vélos classiques ou spécifiques (VAE, vélos pliants, triporteurs), les deux systèmes de vélopartage ne visant pas les mêmes usages.

Quelle que soit l'offre proposée, la collectivité joue ici un rôle de facilitateur et d'incitateur au changement et œuvre concrètement pour la découverte ou la redécouverte des avantages de circuler à vélo.

REPÈRES

PARTENAIRES À MOBILISER

- Etat
- CEREMA (guides techniques)
- ADEME
- Opérateurs de mobilité
- Professionnels du cycle



VOIR AUSSI > FOCUS TERRITORIAL 9 > PAGE 34

LE MANS MÉTROPOLE
Point Vélo Setram : service de location publique de vélos

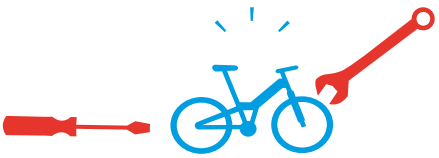
EN SAVOIR PLUS

> *Fiches Vélo et Services, CEREMA, 2015*
> *Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain, (fiche n°10), FNH/RAC, 2014*
> *Les coûts et les avantages des vélos en libre-service, CGDD, 2010*
> *Tour de France des services vélos, Résultats d'enquête et boîte à outils à l'attention des collectivités GART 2009*
> *Les possibilités de développement des services vélos dans les villes moyennes - diaporama présenté lors des 1res Assises Nationales de l'Eco-mobilité dans les villes moyennes, Inddigo, 2009*

5

DÉVELOPPER
des services
pour passer
à la vitesse
supérieure

VÉLO-ÉCOLES, BRICO-VÉLOS, VÉLO-INSERTION



« Des ateliers pour gagner en vélonomie »

LES ENJEUX

En parallèle de toutes les actions déjà citées et menées en faveur des modes actifs, le développement de services liés à la maîtrise de la pratique du vélo est indispensable.
Nombreux sont les cyclistes, qui faute de connaissances suffisantes sur l'entretien et la réparation de leur monture, hésitent à l'utiliser au quotidien. Nombreux sont ceux également qui, n'ayant pas pratiqué depuis longtemps, estiment difficile de se remettre en selle. Dans ce domaine, les associations, appuyées par les collectivités, jouent aujourd'hui un rôle essentiel pour permettre aux cyclistes de gagner en « vélonomie ».
Par ailleurs, dans un contexte socio-économique difficile et une situation de l'emploi tendue, le vélo devient un moyen de locomotion très économique, voire une solution pour retrouver une autonomie sociale.

PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

En s'appuyant sur le savoir-faire et le savoir-être des acteurs de terrain (associations, vélocistes, opérateurs de mobilité, etc.), les collectivités peuvent inciter le développement de différents services, souvent participatifs et solidaires :

- des ateliers de réparation pour apprendre à entretenir sa monture et la réparer,
- des contrôles techniques pour apprendre à diagnostiquer l'état de son vélo et constituer son kit de réparation complet,
- des bourses aux vélos ou de pièces de rechange pour faciliter l'acquisition d'un vélo ou son recyclage,
- des vélo-écoles pour retrouver confiance ou apprendre à circuler à vélo en toute sécurité,
- des coaching vélo (formation express) pour maîtriser 3 ou 4 parcours stratégiques,
- des cours de vélo-insertion pour faciliter la réinsertion de personnes isolées socialement et géographiquement.

Les bénéfices socio-économiques d'une politique menée en faveur des modes actifs sont souvent sous-estimés. Pourtant, ils permettent de recréer du lien social, de la convivialité et sont source de création d'emploi ou en facilitent l'accès.

25 000 utilisateurs ◀ LES ATELIERS VÉLO ▶ Un millier de bénévoles
80 salariés

58% 42%

Sur 10 vélos récupérés
7 sont remis en état

LES AVANTAGES DES ATELIERS VELOS	
LES CYCLISTES	**LES COLLECTIVITÉS**
consolident leur pratique du vélo, à un moindre coût,	disposent d'un parc de vélos mieux entretenus et plus sûrs dans les rues,
roulent avec un/ou plusieurs vélos en bon état,	organisent des actions de promotion de la pratique du vélo (information, animation...), avec les habitants, dans ces lieux de proximité,
se déplacent plus fréquemment, surtout pour les trajets domicile-travail,	solutionnent le problème des épaves de vélos abandonnées dans l'espace public, avec le recyclage de ceux destinés à la déchèterie.
se rencontrent, échangent, se forment dans des lieux conviviaux.	

Source : Les ateliers vélo - mode d'emploi, CVTC et l'heureux cyclage, 2013

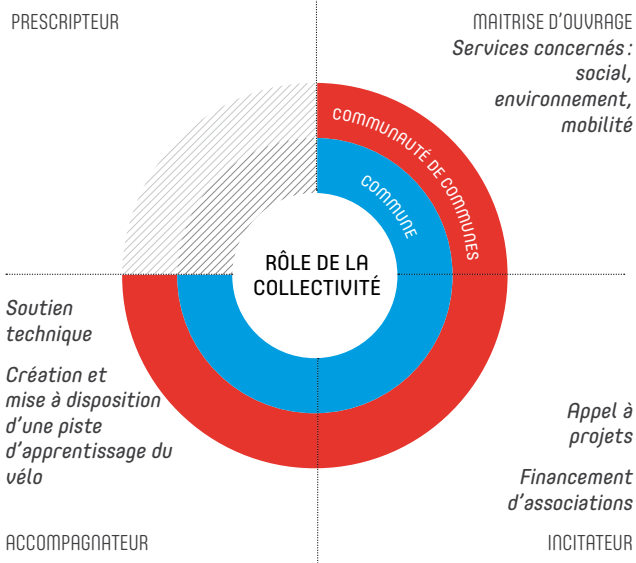
REPÈRES

PARTENAIRES À MOBILISER

- Département
- Région
- ADEME
- Maisons de l'emploi
- Opérateurs de mobilité
- Associations

VOIR AUSSI > FOCUS TERRITORIAL 10 > PAGE 34

PLACE AU VÉLO
Vélo-école adulte



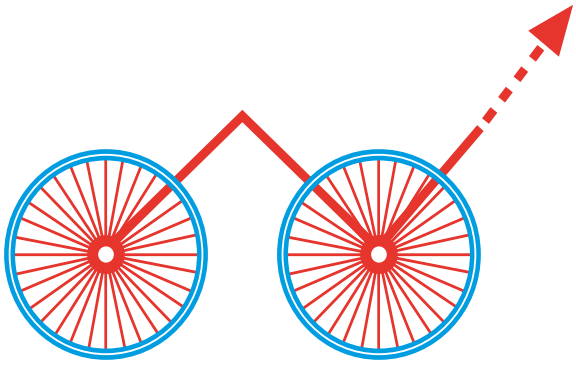
EN SAVOIR PLUS

> *Enquête vélo-écoles - FUB - Novembre 2014*
> *Les ateliers vélo - mode d'emploi, CVTC et l'heureux cyclage, 2013*
> *Enquête « Les français et le vélo », Club des Villes et Territoires cyclables, 2012*

5

DÉVELOPPER
des services
pour passer
à la vitesse
supérieure

UNE ÉCONOMIE EN MARCHE



« Le vélo : un secteur en plein essor »

LES ENJEUX

Selon l'étude « Le développement des modes actifs », parue en 2014 et réalisée pour le MEDDE, le vélo est un secteur en plein essor qui génère chaque année en France 4,5 milliards d'euros et représente 35 000 emplois, dont 16 500 pour le secteur du tourisme. Le marché du cycle est aussi en forte progression. En 2014, 3 millions de vélos ont été vendus. Ce sont notamment les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) qui enregistrent une croissance importante avec +37 % entre 2013 et 2014, (77 500 unités vendues).
Ces résultats confirment la belle dynamique que connait le secteur et promettent un fort potentiel pour l'économie locale et les territoires.

PRÉSENTATION DE L'ACTION ET LES SOLUTIONS POSSIBLES

Une politique menée en faveur du vélo et de la marche doit viser un objectif de retombées économiques diversifiées, équilibrées et créatrices d'emplois pour tous. Plusieurs secteurs, qui peuvent être soutenus par les collectivités, se démarquent aujourd'hui : l'entrepreneuriat local, l'industrie et l'innovation, le développement de services et bien-sûr le tourisme.

ENTREPRENEURIAT LOCAL

- Développement d'activités entrepreneuriales ou de services publics réalisés en triporteurs ou en VAE (livraisons, services à la personne, artisans, « cycles food »).
- Accompagnement possible de la collectivité par une aide à l'achat d'un VAE.
- Appels à projets innovation sociale et territoriale.
- Facilitation concernant l'occupation temporaire du domaine public (cycles food).

INNOVATION ET INDUSTRIE

▸ Appels à projets innovation recherche & développement liés au matériel vélo (technologie de pointe, nouveaux matériaux et énergie).

▸ Partenariat entreprises et grandes écoles, sujet de stage, appel à création.

▸ Acquisition d'une flotte de vélos et de VAE pour les services administratifs et techniques de la collectivité.

SERVICES & INNOVATION SOCIALE

▸ Location de vélos (VAE, trois roues, triporteurs, vélos cargo, tandems, vélos additionnels, remorques, vélos pliants).

▸ Offre de produits destinés aux touristes utilisant un vélo (casques, porte bébés, paniers, barre de remorquage, kit de sécurité ou de réparation, antivol).

▸ Vélo-écoles et ateliers vélo.

TOURISME & VIE LOCALE

▸ Aménagement de véloroutes et voies vertes connectées aux centres urbains.

▸ Organisation de courses VTT touristiques circuits découverte, grands jeux concours.

▸ Édition de guides ou développement d'applications smartphone dédiées au vélo (géolocalisation de pistes cyclables et des offres touristiques).

▸ Création de labels et mise en place de partenariats avec les professionnels de l'hébergement touristique.

▸ Développement de marques et signalétique spécifique au territoire.

▸ Édition d'un annuaire de professionnels du cycle.

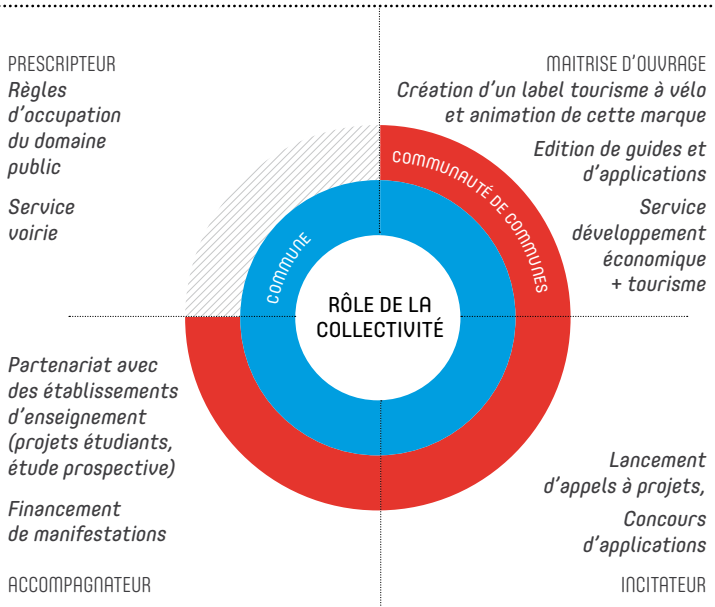
REPÈRES

PARTENAIRES À MOBILISER

- Opérateurs de mobilité
- Professionnels du cycle
- CCI
- Agences de développement économique
- Professionnels du tourisme

VOIR AUSSI >

LE COLLECTIF NANTAIS LES VOÎTES À VÉLO
www.facebook.com/Boitesavelo



EN SAVOIR PLUS

> *Le développement des modes actifs - Le vélo, Ministère de L'écologie, du Développement Durable et de L'énergie - Collection L'expertise Française, 2014*
> *Etude sur les marchés de la location de cycles : Quelles opportunités pour les fabricants ? – note de synthèse, DGCIS, 2014*
> *Spécial économie du vélo – étude complète, ATOUT France, 2009*

LEXIQUE

CAUE : Conseil en Architecture Urbanisme et Environnement

CRBV : Contrat Régional de Bassin Versant

DTT : Directions Départementales des Territoires

GES : Gaz à effet de serre

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

LOI SRU : Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain

MEDDE : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie

PAMA : Plan d'Actions Mobilités Actives

PAVE : Plan d'Accessibilité à la Voirie et à l'Espace Public

PCET : Plan climat-énergie territorial

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PDE / PDA : Plan de Déplacements Entreprise ou Administration

PÉDIBUS / VÉLOBUS : autobus pédestre ou cycliste vers l'école

PLU / PLU(I) : Plan Local d'Urbanisme / Plan Local d'Urbanisme intercommunal

SCOT : schéma de cohérence territoriale

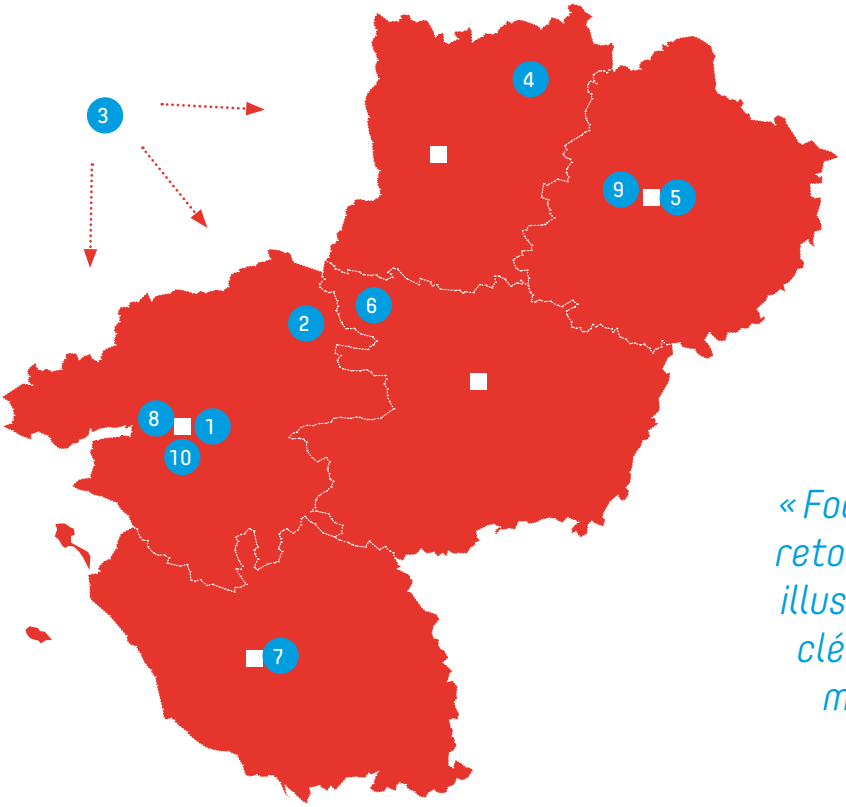
SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie

VAE : Vélo à Assistance Electrique

VÉLONOMIE : abréviation subtilement suggestive de « vélo-autonomie » : autonomie dans l'entretien et la réparation mécanique d'un vélo

VLS : Vélo Libre-Service

6 INITIATIVES EN PAYS DE LA LOIRE



« Focus sur quelques retours d'expérience illustrant les étapes clé d'une politique modes actifs. »

1. PLANIFIER / NANTES MÉTROPOLE / ORVAULT (44)
2. PLANIFIER / LA CHAPELLE-GLAIN (44)
3. AMÉNAGER / REGION PAYS DE LA LOIRE
4. AMÉNAGER / PARIGNÉ-SUR-BRAYE (53
5. AMÉNAGER / ETIVAL-LES-LE-MANS (72)
6. COMMUNIQUER / SÉGRÉ (49)
7. COMMUNIQUER / LA ROCHE SUR YON (85)
8. COMMUNIQUER / NANTES MÉTROPOLE (44)
9. DÉVELOPPER / LE MANS MÉTROPOLE /SETRAM (72)
10. DÉVELOPPER / PLACE AU VÉLO (44)

1

PLANIFIER

NANTES MÉTROPOLE / ORVAULT (44)

UN SCHÉMA COMMUNAL DE DÉPLACEMENTS DOUX CONCERTÉ ET ARTICULÉ AVEC LE PLAN VÉLO ET LA DÉMARCHE « VILLE APAISÉE » DE LA MÉTROPOLE.

Initiée par Nantes Métropole et relayée par les 24 communes de l'agglomération nantaise, la démarche « Ville apaisée » s'inscrit dans le nouveau Plan de déplacements urbains 2010-2015 perspectives 2030. Approuvé en 2011, ce nouveau PDU prévoit d'atteindre une part modale des déplacements à vélo de 12 % à l'horizon 2030. Dès 2009, la Ville d'Orvault a adopté un schéma directeur des liaisons douces, précédant de quelques mois l'approbation du plan vélo de Nantes Métropole.

PORTEUR ▸ Communauté d'agglomération (603 700 hab.) et commune (25 000 hab.)

IMPLANTATION / CONTEXTE ▸ Territoire urbain

ACTION ▸ Schéma communal de déplacements doux
Le schéma directeur des liaisons douces de la commune permet de prioriser les aménagements de Nantes Métropole dans le cadre de son plan vélo. Une large concertation a été menée autour de la thématique de la « Ville Apaisée » : courriers du Maire aux habitants, information presse municipale, groupes de travail spécifiques et contribution des Conseils de quartier. En 2013, à l'issue

de ces travaux, une liste d'actions facilitant les déplacements doux a été réalisée notamment par l'élaboration d'un plan cible de régulation des vitesses, visant le passage à 30 km/h de la très grande majorité de la voirie et le traitement spécifique des abords des écoles.

RÉSULTATS ▸ En 2015, Orvault compte 28 km de pistes cyclables, 200 appuis-vélos et une trentaine de vélo-parcs implantés à proximité de pôles générateurs de déplacements. Ces actions ont facilité l'obtention du label Cit'ergie en 2013.

COÛTS ▸ Étude du schéma directeur des liaisons douces : 25 000 € ▸ Aménagements (2 périmètres de zones 30 et 2 aménagements facilitant les modes actifs) : 134 000 €

2

PLANIFIER

LA CHAPELLE-GLAIN (44)

UN PLAN PIÉTON POUR ASSURER LES DIFFÉRENTES FONCTIONS DE LA MARCHE

En 1995, la commune de la Chapelle-Glain a réalisé une étude de sécurité et sur les besoins en matière de cheminements piétons. Ce document de référence constitue aujourd'hui le socle commun des documents réglementaires de la commune (PLU, PAVE), dont la faveur est accordée à la facilitation des mobilités actives, à la dynamique économique du bourg et à la préservation des espaces verts.

PORTEUR ▸ Commune (850 hab.)

IMPLANTATION / CONTEXTE ▸ Commune rurale située le long de l'axe routier Châteaubriand-Angers et traversée par 6 000 camions et voitures par jour

ACTION ▸ Plan piéton
Inscrit dans le PLU communal, le plan piéton s'est concrétisé par la réalisation d'une représentation cartographique des itinéraires piétons existants et projetés, ainsi

que des pôles générateurs de déplacements.
Cette approche globale urbanisme / déplacement, axée sur les besoins des piétons et les pôles générateurs de déplacements, intègre les enjeux liés aux activités du bourg et de la commune (commerce, tourisme et loisirs, gestion de l'habitat, espace agricole) et aux modes de transport (covoiturage, transports en commun).

RÉSULTATS ▸ Effets positifs sur la vie locale, la marche utile, les activités de promenade, de loisirs et l'attrait des commerces. Augmentation du nombre d'habitants (+5 % entre 2007 et 2012).

3 RÉGION PAYS DE LA LOIRE

AMÉNAGER

DES STATIONNEMENTS VÉLO SÉCURISÉS AUX ABORDS DES GARES POUR DÉVELOPPER LES MODES DOUX ET PALIER À L'ENCOMBREMENT DES VÉLOS DANS LES TRAINS AUX HEURES DE POINTE

Courant 2014, la Région Pays de la Loire a implanté des stationnements sécurisés pour les vélos, appelés cyclo-blocs, dans 80 gares. Rapides et pratiques, les cyclo-blocs offrent une triple sécurité : la selle, le cadre et la roue sont accrochés. La selle est abritée de la pluie.

PORTEUR ▸ Région

IMPLANTATION / CONTEXTE ▸ 80 gares

ACTION ▸ Création de 4 à 16 places de stationnement cyclo-blocs en fonction de la fréquentation des vélos dans les gares, soit 640 places sur le réseau régional.

PARTENAIRES ▸ Région Pays de la Loire, SNCF Gares & Connexions

COÛT DU MATÉRIEL ▸ Environ 500 € par place (hors frais de génie civil et de maîtrise d'œuvre)

MONTAGE FINANCIER ▸ Financement 100 % Région

4 PARIGNÉ-SUR-BRAYE (53)

AMÉNAGER

RELIER UNE PETITE COMMUNE À LA VILLE-CENTRE PAR UN ITINÉRAIRE BIS PLUS DIRECT DÉDIÉ AUX PIÉTONS ET CYCLISTES

Cet aménagement est né d'une volonté politique partagée entre les communes de Parigné-sur-Braye (750 hab.) et Mayenne (13 000 hab.) distantes d'environ 2 km. Il répond à une demande des habitants qui jugeaient la route nationale et la voie communale dangereuses pour les piétons et cyclistes. Par ailleurs, la commune de Parigné-sur-Braye, dépourvue de commerces et de services, accueille de nombreux actifs travaillant sur Mayenne. Cette liaison douce relie les nouveaux quartiers pavillonnaires de la commune à la ville-centre et à la zone d'activités et dessert une école primaire située à Mayenne.

PORTEUR ▸ Ville et commune

IMPLANTATION / CONTEXTE ▸ Territoire rural

ACTION ▸ Prolongement d'une coulée verte par un aménagement mixte piétons/cyclistes de 600 m de long et d'environ 2,50 m de large. La création de cette liaison douce s'inscrit dans projet global de valorisation d'une zone humide de 2 ha.

Coût de réalisation de la liaison douce : 90 000 €TTC, dont 30 000 €TTC pour la création de 2 passerelles en bois surplombant un ruisseau.

MONTAGE FINANCIER ▸ La participation de la collectivité s'élève à environ 70 000 €. Le coût de réalisation des 2 passerelles est subventionné à hauteur de 80 % par le Contrat régional de bassin versant (CRBV).

RÉSULTATS ▸ Des trajets directs et plus courts qu'en voiture (600 m, contre 2,1 km) rendant les temps de parcours vélo / auto quasi identiques. Cet aménagement a engendré une augmentation des trajets domicile-travail réalisés à vélo et est très fréquenté le week-end pour les loisirs et la pratique sportive.

5 AMÉNAGER

ETIVAL-LES-LE-MANS (72)

DIMINUER LA VITESSE DES VÉHICULES DANS LE CENTRE-BOURG TOUT EN CONSERVANT LES AMÉNAGEMENTS EXISTANTS POUR LIMITER LE COÛT DES TRAVAUX

La commune s'est emparé de la question de la vitesse automobile et a réalisé plusieurs aménagements pour aboutir à un meilleur équilibre de l'espace public. La réalisation d'une étude déplacements par un bureau d'études spécialisé a permis d'identifier les moyens à mettre en œuvre pour concrétiser plusieurs prescriptions de l'AEU (Approche Environnementale de l'Urbanisme). La commune a également fait réaliser un diagnostic accessibilité, un diagnostic stationnements et une étude des zones sensibles. La commune dispose d'un document de planification réglementaire : le PLU, accompagné d'une démarche AEU, à laquelle un comité consultatif composé d'Etivalois a été associé.

PORTEUR ▸ Commune

NOMBRE D'HABITANTS ▸ 2 025 hab.

IMPLANTATION ▸ Territoire périurbain

MESURES ET AMÉNAGEMENTS

▸ Création d'une nouvelle zone 20, qui correspond à l'ancienne zone 30.

▸ Zone 30 étendue (3 tronçons de 120 m), avec réalisation d'aménagements adaptés (chaussée automobile réduite pour implanter des trottoirs de 1,40 m de large, en conformité avec les exigences d'accessibilité, passage piétons sur plateau, etc.).

▸ Création de nouveaux cheminements piétons et cyclistes en cœur de bourg, mais aussi le long de la RD 309 pour créer un cheminement pédestre connecté au réseau de chemins de Saint-Georges, Pruillé-le-Chétif et Rouillon.

COÛT DE L'OPÉRATION ▸ 15 000 €HT (passerelle : 4 000 € HT ; abri vélo et piste cyclable : 6 000 € HT ; signalétique zone semi-piétonne : 3 000 € HT).

MONTAGE FINANCIER ▸ Programme Leader pour 7 333 € et autofinancement

RÉSULTATS ▸ Vitesse diminuée, sécurité renforcée pour les piétons et les cyclistes

6 COMMUNIQUER

SÉGRÉ (49)

UNE COMMUNICATION MULTIFACETTES POUR ACCOMPAGNER DURABLEMENT LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT ET PARTAGER UNE CULTURE COMMUNE

Dans le cadre de l'Agenda 21 de la Ville de Segré engagé en 2008, les instances de concertation ont formulé des souhaits autour de la place de la voiture en ville et des modes de déplacements doux et alternatifs. Au-delà des mesures prises et aménagements réalisés, la ville a mis l'accent sur le volet communication / sensibilisation pour accompagner chaque étape-clé du déploiement de cet axe stratégique.

PORTEUR ▸ Ville (7 000 hab.)

IMPLANTATION / CONTEXTE ▸ Territoire rural

ACTIONS / SUPPORTS DE COMMUNICATION

▸ Exposition de 6 panneaux présentant le schéma de circulation en mode «doux» réalisé par le CAUE 49.

▸ Publication de deux fascicules présentant les parcours pédibus et vélobus de la ville et mise à disposition de documents supports pour développer la même démarche.

Crédit photo : TOM BERHELOT

▸ Plan du stationnement vélo (situation et type de stationnement proposé).

▸ Implantation de 3 radars pédagogiques mobiles sur la ville.

▸ Manifestation Segré à Vélo, organisée depuis 2009. Elle réunit chaque année environ 200 cyclistes et propose un parcours découverte des aménagements et itinéraires cyclables ainsi que des animations autour de la sécurité routière, de l'entretien et la vente de cycles. Lors de cette matinée, la ville offre 50 € à l'achat d'un vélo pour les enfants entre 6 et 14 ans habitant à Segré.

BUDGET ANNUEL COMMUNICATION ▸ 2 000 €

PARTENARIAT ▸ Sécurité routière, Conseil municipal jeune, associations sportives...

7 LA ROCHE-SUR-YON (85)

COMMUNIQUER

UN CHALLENGE INTERENTREPRISES ORGANISÉ DANS LE CADRE DU PDIE ET À L'OCCASION DE LA SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ DURABLE

A l'initiative de la ville de La Roche-sur-Yon et de son agglomération, un Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE) a été mis en place en 2013, pour faciliter la mobilité au sein de l'agglomération. Pour faire vivre ce PDIE et le faire connaître, la collectivité a initié un challenge interentreprises en 2014.

PORTEUR ▸ Ville (55 000 hab.)

IMPLANTATION / CONTEXTE ▸ Territoire urbain

ACTIONS ▸ Concours / défi mobilité
Ce concours s'adresse à toutes les entreprises ayant signé la charte d'engagement du PDIE. En 2014, le concours a concerné 12 entreprises, soit 7 000 salariés, dont 60 à 80 % pratiquent l'autosolisme pour se rendre au travail. Animé par un référent « Plan de déplacement » au sein de chaque entreprise participante, ce défi incite les salariés à utiliser d'autres moyens de transport que leur voiture

individuelle et à découvrir collectivement les avantages d'une mobilité durable.
Cette participation se traduit par une aide financière ou un don auprès d'associations, afin de soutenir des projets locaux (outil de sensibilisation des scolaires à l'écomobilité, financement d'un projet de vélo-école...).

PARTENARIAT ▸ Le Centre Vélo, Impuls'Yon (transports publics Yonnais), Espace Info-Energie Elise

RÉSULTATS (2014) ▸ 28 000 km réalisés autrement qu'en voiture et 3,5 tonnes éq. CO_2 évitées.

8 NANTES MÉTROPOLE (44)

COMMUNIQUER

UN APPEL À PROJETS VÉLO ANNUEL POUR SOUTENIR LES ENTREPRISES DANS LEURS PROJETS D'INVESTISSEMENT DÉDIÉS AU DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Depuis 2004, Nantes Métropole accompagne les entreprises au travers du dispositif Plan de Mobilité Entreprise. Elle anime par exemple, avec ses partenaires opérateurs de mobilité, un défi mobilité dédié aux entreprises signataires d'un PDE (également ouvert aux non signataires). Les salariés participants peuvent profiter de tarifs très attractifs pour tester les différents services de déplacement disponibles sur l'agglomération. Depuis 2011, Nantes Métropole lance également chaque année un appel à projets Vélo pour encourager les entreprises à investir dans des services, équipements ou aménagements destinés à multiplier le nombre de cyclistes parmi leurs salariés.

PORTEUR ▸ Métropole (603 700 hab.)

IMPLANTATION / CONTEXTE ▸ Territoire urbain

ACTIONS ▸ Cet appel à projets Vélo, dont l'enveloppe finan-

cière est décidée chaque année, s'adresse à toutes les entreprises ayant signé un PDE ou encore en réflexion. La collectivité participe au financement de parkings à vélo, l'achat de vélos classiques ou électriques ou encore l'installation de casiers, douches, vestiaires au sein des entreprises.

BUDGET ANNUEL ▸ Participation financière à hauteur de 40 % du coût total avec un plafond à 4 000 € par projet.

RÉSULTATS ▸ Lors des quatre premières éditions de l'appel à projets Vélo, 54 projets ont bénéficié d'une aide totale de 120 000 €. Cette enveloppe financière constitue un élément déclencheur pour la signature de nouveaux plans de mobilité entreprise.

9 DÉVELOPPER

LE MANS MÉTROPOLE / SETRAM (72)

POINT VÉLO SETRAM, UN SERVICE DE LOCATION PUBLIQUE DE VÉLO

Depuis janvier 2010, Le Mans Métropole propose, par l'intermédiaire de la SETRAM (opérateur du réseau de transports collectifs urbains), une offre élargie de location de vélos classiques et spécifiques (VAE, vélos pliants) sur une courte, moyenne ou longue durée. Dès la première année d'exploitation, la location du vélo à assistance électrique sur une longue durée s'est nettement démarquée des autres usages et à amené la collectivité à renforcer son parc de VAE.

PORTEUR ▸ Communauté urbaine (201 800 hab.)

IMPLANTATION / CONTEXTE ▸ Territoire urbain

ACTIONS ▸ Intégré au sein du pôle d'échanges multimodal de la gare du Mans, inauguré en 2009, le Point Vélo Setram est désormais bien identifié par les manceaux. En 2015, la gamme de vélos se compose de 440 VAE, 218 vélos classiques et 25 vélos pliants. Les tarifs (location et entretien) proposés à la journée, au mois, au trimestre ou à l'année sont très attractifs et permettent aux habitants de découvrir le confort de l'usage d'un vélo électrique. Pour les salariés, l'abonnement est remboursé à 50 % par l'employeur grâce à la prime transport.

BUDGET ET LIGNES BUDGÉTAIRES ▸ Acquisition annuelle de 50 à 70 VAE supplémentaires (75 000 € / an). Les coûts de maintenance s'élèvent à 40 000 € / an pour l'ensemble, tous types de vélos confondus.

PARTENARIAT ▸ Le point vélo SETRAM est intégré au contrat de DSP transports publics conclu entre Le Mans Métropole et la SETRAM.

FRAIS DE FONCTIONNEMENT ▸ 2,1 équivalent temps plein.

RÉSULTATS ▸ Une flotte de VAE multipliée par 9 depuis 2010 (50 VAE à l'origine).

10 DÉVELOPPER

PLACE AU VÉLO (44)

UNE VÉLO-ÉCOLE ADULTE ANIMÉE PAR L'ASSOCIATION PLACE AU VÉLO

Depuis 2007, l'association Place au Vélo propose différentes formules de vélo-école adulte pour apprendre ou réapprendre à faire du vélo. Ces cours sont adaptés aux besoins et au niveau des cyclistes et participent au déblocage des freins à la pratique quotidienne du vélo. Parmi les formules proposées, la vélo-école « mobilité vers l'emploi » s'adresse aux demandeurs d'emploi ou aux personnes en formation.

PORTEUR ▸ Association Place au Vélo sur le territoire de Nantes Métropole

IMPLANTATION / CONTEXTE ▸ Territoire urbain

ACTIONS ▸ La vélo-école « mobilité vers l'emploi » est un programme de cours collectifs (18 cours de 2 heures pour 4 personnes maximum) et s'adresse aux personnes qui ont besoin d'autonomie pour se déplacer. Les personnes bénéficiaires de ce dispositif, en recherche d'emploi ou en formation, se préinscrivent à la Maison de l'Emploi la plus proche de leur domicile et valident leur inscription auprès de l'association. Les cours sont dispensés par une dizaine de bénévoles et un salarié.

BUDGET GLOBAL ▸ 26 500 €, dont 8 400€ pour la valorisation du bénévolat

PARTENARIAT ▸ Nantes Métropole, Maison de l'Emploi, ADEME, Ville de Nantes, Le Grand T, fondations.

MONTAGE FINANCIER ▸ Autofinancement à hauteur de 40 %, soutien financier de Nantes Métropole, de ADEME et de fondations, dons en nature (local et parking) de la Ville de Nantes et du théâtre Le Grand T.

PRÊT A PASSER A L'ACTION... ?

INTERLOCUTEURS TECHNIQUES

▶ Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe)

www.ademe.fr

Direction Régionale des Pays de la Loire
5 bd Vincent Gâche 44203 Nantes
Tél. : 02 40 35 68 00

www.paysdelaloire.ademe.fr

Référent technique :
sebastien.bourcier@ademe.fr

▶ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema)

www.cerema.fr

Cerema délégation territoriale ouest
MAN, 9 Rue René Viviani, 44200 Nantes
Tél. : 02 40 12 85 10

Référent technique :
gilles.aboucaya@cerema.fr

▶ DREAL des Pays de la Loire

www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

5 rue Françoise Giroud 44263 Nantes
Tél. : 02 72 74 73 00

Référent technique : mvelo.di.sial.dreal-pays-loire@developpement-durable.gouv.fr

---

▶ Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo - CIDUV)

www.developpement-durable.gouv.fr

RÉSEAUX ET ASSOCIATIONS

▶ Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB)
www.fubicy.org

Place au Vélo Estuaire (44)
http://saintnazaire.fubicy.org

Place au Vélo (44)
www.placeauvelo-nantes.fr

Vélocampus (44)
www.velocampus.net

Clisson Passion (44)
www.clissonpassion.fr

Place au Vélo Angers (49)
www.placeauveloangers.fr

Place au Vélo Laval (53)
http://placeauvelo.fr

Cyclamaine (72)
www.cyclamaine.fr

Cyclopédie (72)

Centre Vélo (85)
http://centrevelo.free.fr

▶ Association française de développement des véloroutes et voies vertes (AF3V)
www.af3v.org

▶ Association Rue de l'Avenir
www.ruedelavenir.com

▶ Réseau des ateliers vélos participatifs et solidaires, Heureux Cyclage
www.heureux-cyclage.org

▶ Club des villes et territoires cyclables (CVTC)
www.villes-cyclables.org

▶ Départements et régions cyclables (DRC)
www.departements-regions-cyclables.org

L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche.

ADEME

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE

ADEME Direction Régionale des Pays de la Loire
5 bd Vincent Gâche - BP 90302 - 44203 Nantes Cedex 2
Tél. 02 40 35 68 00 - Fax 02 40 35 27 21
ademe.paysdelaloire@ademe.fr -www.ademe.fr/paysdelaloire

www.ademe.fr