DEPARTEMENT DE LA CHARENTE

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION GRANDANGOULEME

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE SEANCE DU 10 MARS 2022

Délibération n°2022.03.048

Politique cyclable : validation du schéma cyclable d'agglomération

LE DIX MARS DEUX MILLE VINGT DEUX à 17 h 30, les membres du Conseil Communautaire se sont réunis à l'Espace Carat - 54 Avenue Jean Mermoz 16340, L'Isle-d'Espagnac suivant la convocation qui a été adressée par Monsieur le Président.

Date d'envoi de la convocation : 04 mars 2022

Secrétaire de Séance : Jean-Claude COURARI

Membres présents : Sabrina AFGOUN, Michel ANDRIEUX, Joëlle AVERLAN, Brigitte BAPTISTE, Eric BIOJOUT, Didier BOISSIER DESCOMBES, Xavier BONNEFONT, Catherine BREARD, Michel BUISSON, Minerve CALDERARI, Séverine CHEMINADE, Monique CHIRON, Jean-Claude COURARI, Frédéric CROS, Fadilla DAHMANI, Serge DAVID, Françoise DELAGE, Gérard DESAPHY, Gérard DEZIER, Valérie DUBOIS, Nathalie DULAIS, François ELIE, Jean-Luc FOUCHIER, Jean-Jacques FOURNIE, Bertrand GERARDI, Hélène GINGAST, Fabienne GODICHAUD, Jérôme GRIMAL, Francis LAURENT, Michaël LAVILLE, Raphaël MANZANAS, Annie MARC, Jean-Luc MARTIAL, Corinne MEYER, Benoît MIEGE-DECLERCQ, Pascal MONIER, Thierry MOTEAU, Isabelle MOUFFLET, François NEBOUT, Yannick PERONNET, Gilbert PIERRE-JUSTIN, Martine PINVILLE, Jean REVEREAULT, Alain RHODE, Martine RIGONDEAUD, Mireille RIOU, Gérard ROY, Anne-Marie TERRADE, Philippe VERGNAUD, Fabrice VERGNIER, Anne-Laure WILLAUMEZ-GUILLEMETEAU, Vincent YOU, Hassane ZIAT, Zalissa ZOUNGRANA

Ont donné pouvoir : Jacky BONNET à Fabienne GODICHAUD**,** Françoise COUTANT à Fabrice VERGNIER**,** Jean-François DAURE à Thierry MOTEAU**,** Sophie FORT à Philippe VERGNAUD**,** Maud FOURRIER à Brigitte BAPTISTE**,** Martine FRANCOIS-ROUGIER à Anne-Laure WILLAUMEZ-GUILLEMETEAU**,** Michel GERMANEAU à Isabelle MOUFFLET**,** Thierry HUREAU à François NEBOUT**,** Sandrine JOUINEAU à François ELIE**,** Gérard LEFEVRE à Pascal MONIER**,** Dominique PEREZ à Gérard ROY**,** Sylvie PERRON à Hélène GINGAST**,** Jean-Philippe POUSSET à Gilbert PIERRE-JUSTIN**,** Catherine REVEL à Vincent YOU**,** Valérie SCHERMANN à Zalissa ZOUNGRANA**,** Roland VEAUX à Francis LAURENT**,**

Excusé(s) : Véronique ARLOT, Marie-Henriette BEAUGENDRE, Chantal DOYEN-MORANGE, Denis DUROCHER, Zahra SEMANE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 10 MARS 2022	**DÉLIBÉRATION N° 2022.03.048**
MOBILITES	Rapporteur : Monsieur MARTIAL

POLITIQUE CYCLABLE : VALIDATION DU SCHEMA CYCLABLE D'AGGLOMERATION

Autorité organisatrice de mobilité, GrandAngoulême assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité, et associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés. Elle est compétente pour organiser des services relatifs aux mobilités actives (modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée) ou contribuer au développement de ces mobilités.

Depuis plusieurs années, GrandAngoulême porte une volonté forte de développer l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien sur son territoire. Ainsi, la communauté d'agglomération a élaboré en 2005 un premier schéma cyclable, puis un second en 2016. Avec l'évolution du périmètre intercommunal, l'enjeu d'actualiser ce document s'est affirmé. D'autres éléments de contexte sont venus renforcer ce besoin : croissance des pratiques cyclables sur tous les territoires avec notamment l'essor du vélo à assistance électrique, ouverture au public de la Flow Vélo, évolution des politiques cyclables à différentes échelles (Plan Charente Vélo, plan vélo national, appels à projets, …), etc.

Pour définir les contours de ce nouveau schéma cyclable d'agglomération, des entretiens avec chacune des 38 communes, les partenaires institutionnels et associatifs ont permis de dresser un état des lieux de l'existant, des projets et des enjeux sur le territoire. Sur cette base, un cabinet d'études spécialisé a été recruté pour conduire l'étude d'actualisation du schéma cyclable d'agglomération. De nombreux acteurs ont été associés et se sont mobilisés tout au long de l'élaboration de ce schéma : les communes, le Département, les associations, les services de l'Etat (cf. calendrier et instances en annexe 1). Le Conseil de développement a été saisi sur ce projet : un groupe projet spécifique a été créé et une contribution formulée (cf. contribution en annexe 2).

L'objectif de tripler la pratique du vélo à l'horizon 2025 a été retenu. L'atteinte de cet objectif implique la mise en œuvre d'actions permettant de développer toutes les composantes du système vélo sur le territoire (aménagements cyclables, stationnements vélos, services aux cyclistes, information, etc.).

Le schéma : document cadre d'une politique cyclable partenariale

Le schéma cyclable d'agglomération a vocation à formaliser les grandes orientations de la politique cyclable partenariale pour les 5 ans à venir sur le territoire du Grand Angoulême.

Il s'articule autour de 10 fiches actions regroupées selon 4 axes de projet (cf. plan d'action du schéma cyclable d'agglomération en annexe 3). Chacune de ces fiches comporte un ensemble de mesures qui permettront de développer l'usage du vélo sur le territoire au quotidien.

Axe 1 : Un engagement partenarial nécessaire, GrandAngoulême comme coordinateur de la politique cyclable

Les acteurs qui interviennent dans le cadre d'une politique cyclable sont nombreux. Ainsi les collectivités peuvent intervenir au titre de différentes compétences (aménagement de voiries et d'espaces publics, établissements scolaires, action sociale, tourisme, etc.), mais les acteurs privés et associatifs portent également leurs propres stratégies (animation, location, vente, etc.).

La nécessité de disposer d'instances et d'outils pour coordonner, mettre en cohérence et donner de la lisibilité à ces actions a été largement exprimée par l'ensemble des acteurs tout au long de la démarche.

Ce premier axe du projet propose donc un cadre de fonctionnement, d'appui et de travail commun sur le territoire, à travers une organisation qui permette le partage des réflexions et des projets, mais aussi la création d'outils techniques communs (référentiels, communication, suivi/évaluation). De par sa compétence Mobilité et son périmètre géographique, la communauté d'agglomération apparaît comme le coordinateur privilégié de cette coopération.

- ***Fiche action 1. Mettre en place une coopération technique et politique, en créant des instances de dialogue et des outils opérationnels.***
- ***Fiche action 2. Développer un dispositif et des outils de connaissance des pratiques, puis de suivi et d'évaluation du schéma***
- ***Fiche action 3. Construire et développer une « culture vélo » à travers un plan de communication.***

AXE 2 : Le développement d'un réseau structurant efficace et sécurisant indispensable à l'évolution significative de la part modale vélo

Les enjeux de sécurité, d'aménagements, de continuités d'itinéraires sont essentiels et prioritaires pour développer l'usage du vélo. En effet, le diagnostic a mis en évidence un manque d'aménagements cyclables sur le territoire, discontinus et manquant de lisibilité.

Cet axe du projet a donc pour objectifs de permettre aux cyclistes de se déplacer d'un point à un autre en sécurité, sur un itinéraire clairement identifiable (pour le cycliste comme pour les autres usagers de l'espace public), confortable (aménagement, revêtement, entretien, éclairage, …) et performant (temps de parcours, fluidité, stationnement adapté à proximité…).

Un schéma de principe des liaisons cyclables utiles aux déplacements à l'échelle du territoire a été défini. Afin de répondre aux enjeux de priorisation et de continuités, 6 grands itinéraires utilisant une partie de ces liaisons de principes sont proposés. Parallèlement, les communes pourront compléter ce maillage d'échelle intercommunale par des connexions de proximité. Au-delà des schémas stratégiques, il est essentiel que l'ensemble des acteurs s'engagent à saisir toutes les opportunités techniques et financières pour contribuer au développement d'un réseau cyclable attractif.

- ***Fiche action 4. Aménager un réseau d'itinéraires sécurisés, hiérarchisés et maillés***
- ***Fiche action 5. Renforcer l'attractivité des itinéraires en améliorant leur lisibilité***
- ***Fiche action 6. Améliorer le niveau de services aux cyclistes***

AXE 3 : La politique cyclable comme vecteur d'attractivité et d'apaisement pour le cadre de vie des 38 communes du Grand Angoulême

Les grandes liaisons cyclables, sécurisées et performantes sont indispensables pour assurer les déplacements à l'échelle de l'agglomération. Néanmoins, une réflexion sur le partage de l'espace public et la place qui y est accordée aux différents usages et modes de déplacements doit être portée. C'est particulièrement le cas pour les zones urbaines, qu'il s'agisse de centralités de proximité ou d'espaces urbains denses.

Ces espaces concentrent des attentes, parfois contradictoires, au regard des enjeux de mobilité (stationnement, déplacements de piétons en tous sens, véhicules traversant le secteur, …). La prise en compte des besoins des piétons et des cyclistes est essentielle dans ces contextes car ces modes de déplacement sont particulièrement performants sur les courtes distances, génèrent peu de nuisances environnementales (bruit, pollution) et favorisent la vie locale (lien social, …).

Le vélo peut aussi avoir des impacts très positifs sur l'activité économique locale, qu'il s'agisse d'entreprises spécialisées, des commerces locaux, des services de proximité ou encore des retombées économiques liées au tourisme à vélo.

- ***Fiche action 7. Inciter et faciliter les déplacements de proximité à pied et à vélo***
- ***Fiche action 8. Soutenir et accompagner l'écosystème économique lié au vélo***

AXE 4 : Une incitation et un accompagnement renforcé favorisant l'usage du vélo au quotidien

Au-delà des aménagements, il est indispensable de faciliter et d'inciter à l'usage du vélo. Ainsi, pour circuler à vélo il est nécessaire d'en avoir un à disposition, en bon état, et de savoir se déplacer dans un contexte de mobilité du quotidien (heures de pointe, partage de l'espace avec les autres usagers, …).

Il s'agit également, à travers des actions de sensibilisation et d'accompagnement d'impulser un changement des comportements de mobilité en faveur du vélo et plus largement des modes actifs. Plusieurs types de publics, tels que les salariés et leurs employeurs, les scolaires, les étudiants, peuvent faire l'objet d'actions particulières.

- ***Fiche action 9. Impulser la pratique en développant l'apprentissage et en facilitant l'accès à un vélo***
- ***Fiche action 10. Engager des actions par public cible pour accompagner le changement des pratiques***

Un engagement fort de GrandAngoulême dans la mise en œuvre de ce projet partenarial

Le schéma cyclable d'agglomération constitue un cadre d'intervention et de valorisation des actions conduites par les différents partenaires de la politique cyclable locale. Les actions ont vocation à être précisées et mises en œuvre progressivement. Un bilan annuel permettra de partager les réalisations concrètes.

Naturellement, GrandAngoulême contribuera, dans le cadre de ses compétences, à la mise en œuvre des actions.

⇨ **Pour GrandAngoulême il s'agira en premier lieu de poursuivre et renforcer les actions déjà engagées, et plus particulièrement :**

- Le service de location de vélo möbius, avec près de 800 vélos mis à disposition du public ;
- La prime d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique pour les habitants ;
- La réalisation d'aménagements cyclables et l'installation de stationnements vélos (ainsi que leur entretien) dans le cadre des compétences communautaires (équipements et voiries communautaires notamment) ;
- L'attribution de fonds de concours pour aider les communes à réaliser des aménagements cyclables et le soutien aux associations ;
- La finalisation de la Flow Vélo, avec notamment l'amélioration du niveau de service (équipements, revêtements,…)
- L'accompagnement au changement à travers le challenge de la mobilité, l'appui aux plans de mobilité employeurs, …
- La construction d'outils numériques de mobilité (avec Nouvelle Aquitaine Mobilité).

D'autre part, des attentes très fortes ont été exprimées dans le cadre de la démarche pour une implication plus forte de GrandAngoulême sur :

⇨ **La coordination et la production d'outils communs**

GrandAngoulême renforcera son implication sur ce sujet par :

- La mise en place et l'animation des instances politiques techniques et financières ;
- La définition et la mise en œuvre de stratégies et d'outils communs :
  - Référentiel technique (aménagements, jalonnement, stationnement) ;
  - Communication/sensibilisation ;
- L'amélioration de la connaissance des pratiques : enquêtes et comptages ;
- La mise en place d'actions favorisant l'acculturation et le partage de retours d'expériences : conférences, séminaire, … ;
- Le partage d'un suivi / bilan régulier des réalisations.

⇨ **La participation à la réalisation des itinéraires**

GrandAngoulême accompagnera les communes pour faciliter la réalisation d'itinéraires en :

- Précisant les liaisons de principe identifiées au schéma des itinéraires :
  - Identifier les tracés en groupes de travail sectoriels avec les communes,
  - Engager les études préliminaires sur 1 ou 2 des 6 grandes liaisons proposées au schéma
- Apportant un soutien en ingénierie :
  - Partages techniques, avis sur les projets, aide au montage des plans de financement
  - Lancement d'un accord cadre multi attributaire pour la réalisation d'études
- Contribuant financièrement à la réalisation des projets
  - Fonds de concours élargi aux aménagements de proximité.

Ces axes de travail constituent les priorités d'actions de GrandAngoulême pour les premières années de mise en œuvre du schéma cyclable d'agglomération. Les modalités d'intervention pourront être précisées, adaptées au fil du temps selon les résultats obtenus et l'évolution des besoins.

Je vous propose :

D'ADOPTER le schéma cyclable d'agglomération et **DE VALIDER** les priorités d'actions de GrandAngoulême telles que proposées ;

D'AUTORISER Monsieur le Président ou toute personne dûment habilitée à mettre en œuvre toutes les actions nécessaires à la réalisation de ce projet.

APRES EN AVOIR DELIBERE
LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE
A L'UNANIMITE DES SUFFRAGES EXPRIMES
ADOPTE LA DELIBERATION PROPOSEE

Certifié exécutoire	
Reçu à la préfecture de la Charente le :	**Affiché le :**
17 mars 2022	**17 mars 2022**

ANNEXE 1 : UNE DEMARCHE CO CONSTRUITE

MOBILISATION DES PARTENAIRES ET POINTS D'ETAPES
DANS LA DEMARCHE D'ELABORATION DU SCHEMA CYCLABLE D'AGGLOMERATION

2020 : un temps de bilan et de préparation du projet

⇨ Echanges avec les acteurs du vélo sur le territoire :
  ⇨ Rencontre de chacune des 38 communes de juillet à septembre 2020 ;
  ⇨ Rencontre des partenaires institutionnels (services de GrandAngoulême, du Département, de l'Etat), associations (Vélocité de l'Angoumois, Cyclofficine, Comité départemental de cyclisme de la Charente, Prévention Maïf, association Prévention Routière, UFOLEP, USEP), acteurs privés (vélocistes, …).

⇨ Partage des objectifs et du cahier des charges de l'étude (Bureau communautaire du 8/10/20, conférence des Maires du 5/11/20)

⇨ Saisine du Conseil de développement

2021 : réalisation de l'étude

⇨ Différentes instances ont été mises en place dans le cadre de l'étude :

- *Le Comité de pilotage* de l'étude est l'instance décisionnelle, composée d'élus. En début de démarche, il a été proposé aux élus des communes de s'inscrire pour faire partie du comité de pilotage de l'étude. Les représentants du Département, de l'Etat et de l'ADEME étaient également conviés à cette instance.

- *Le Comité technique* est composé des partenaires de l'étude : services de GrandAngoulême, du Département et de l'Etat, représentants des 38 communes, associations Vélocité, Cyclofficine, Icamaga. Cette instance a été force de proposition et a permis de préparer les comités de pilotage.

- Le *Conseil de développement de GrandAngouleme* a été mobilisé et a permis d'associer des représentants de la société civile à l'étude. Un groupe-projet, constitué de 22 personnes issues des trois collèges, a été constitué sur la base du volontariat.

19 janvier : Groupe mobilité – 25 participants
  ➢ Présentation des candidatures au marché d'étude.

06 avril : groupe projet du Conseil de développement – 21 participants
  ➢ Présentation de la démarche et des premiers éléments de diagnostic

21 avril : groupe projet du Conseil de développement – 21 participants
  ➢ Travail participatif sur les enjeux d'un schéma à 38 communes et les conditions de réussite du futur schéma cyclable

30 avril : Comité technique – 49 participants

- Partage de la démarche, des enjeux vélo sur le territoire et des éléments de diagnostic

07 mai : Comité de pilotage – 21 participants

- Présentation de la démarche, des éléments de diagnostic, premiers échanges sur les enjeux et les priorités

20 et 21 mai : Ateliers par secteurs géographiques pour travailler sur les itinéraires :

- secteur Nord-Est, à Gond-Pontouvre – 11 participants / 9 communes
- Secteur Nord-Ouest, à Linars – 6 participants / 6 communes
- Secteur Sud-Est, à Garat – 11 participants / 9 communes
- Secteur Sud-Ouest, à Roullet-Saint-Estèphe – 7 participants / 6 communes

16 juin : Comité de pilotage – 22 participants

- Précision des orientations et les axes de travail du futur schéma
- Validation des 4 axes de travail en affirmant la volonté de faire apparaitre les enjeux de proximité indépendamment de la logique d'itinéraires
- Validation de l'objectif de tripler la pratique cyclable sur le territoire à l'horizon 2025

09 juillet : Comité technique – 39 participants

- Partage des axes de projet retenus lors du comité de pilotage, travail sur le schéma de principe des itinéraires et les actions à développer.

26 août : groupe-projet du Conseil de développement – 13 participants

- Partage des axes du projet et des propositions d'actions, échanges sur les priorités d'actions pour GrandAngoulême

14 septembre : point d'information en Conférence des Maires

16 septembre : présentation en réunion des DGS

⇨ Transmission, pour avis/observations, du support de présentation faisant apparaitre une première version du schéma de principe des itinéraires cyclables et la structure du plan d'actions.

21 octobre : Comité technique - 33 participants

- Echanges sur le schéma de principe des itinéraires et les 6 propositions de continuités structurantes

⇨ Transmission de la version projet du plan d'action à tous les partenaires de l'étude (24 novembre).

29 novembre : Comité technique – 33 participants

- Echanges sur le contenu du plan d'action partenarial

14 décembre : Comité de pilotage – 25 participants

- Validation du projet de schéma cyclable

Retours complémentaires des partenaires jusqu'à fin 2021.

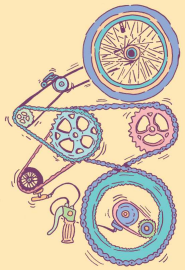
Les 13 orientations principales pour un schéma cyclable d'Agglomération à 38 communes

par Geoffrey Grimal
novembre 2021

Grand Angoulême Conseil de Développement
Partager Échanger Proposer

La gouvernance du schéma cyclable entre l'Agglomération, les 38 communes et les autres collectivités intervenantes et la cohérence entre les différents plans cyclables

La définition d'un schéma des mobilités intégrant l'ensemble des modes de déplacement en lien avec l'urbanisme, les liens rural-urbain et l'intermodalité entre modes de déplacement.



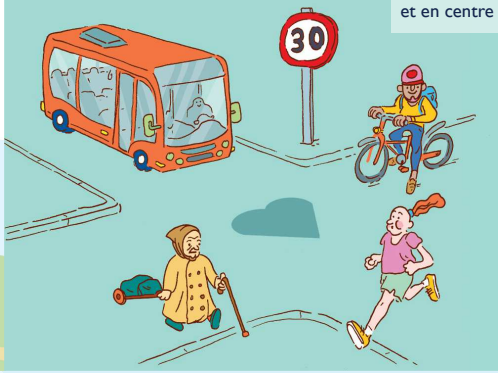
Le positionnement clair du rôle de GrandAngoulême et ses missions dans le schéma cyclable.

La lisibilité des moyens financiers dédiés au schéma, des outils financiers adaptés notamment les fonds de concours aux communes et des objectifs chiffrés et leur évaluation dans un rapport annuel

L'observation, le développement du comptage pour mieux comprendre les évolutions des pratiques du vélo et pour aider à la décision.

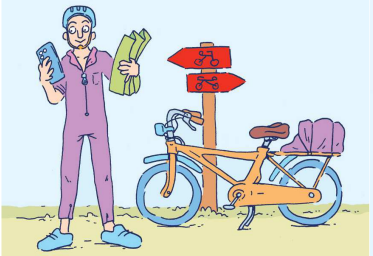
La dimension loisirs, tourisme du vélo.

La sécurité des cyclistes, la volonté de partage et de reconquête de l'espace public notamment en respectant une hiérarchie : piétons , vélos, transports en commun puis voitures.
Modérer la circulation en milieu urbain et en centre bourg : zone 30.



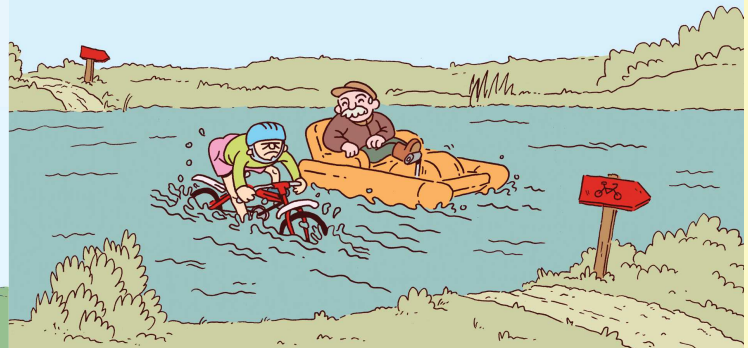
L'accompagnement de tous les usagers du territoire quelque soit leur âge vers le changement de modes de déplacement, les changements d'usage, les expérimentations.

La sensibilisation et l'accompagnement des employeurs, des établissements scolaires, les centres commerciaux pour la sensibilisation de leurs agents et la mise en place d'accès , de parkings sécurisés.



La lisibilité, visibilité et continuité des itinéraires au sein des 38 communes en créant un référentiel commun et en travaillant sur les aménagements, leurs entretiens.

L'amélioration et le renforcement de l'accès à l'information,à la communication, aux cartographies et à la culture du vélo.



La co-construction avec la population, s'appuyer sur l'expertise d'usage des acteurs et des habitants en les associant aux projets.

La prise en compte du système vélo et le développement des services associés : réparation, apprentissage , location ....

ACTUALISATION DU

SCHEMA CYCLABLE D'AGGLOMERATION

PLAN D'ACTION

FEVRIER 2022

Vizea Sud-Ouest, VSO, SAS au capital de 130 000 euros – 894 836 055 RCS de Bordeaux
13 Avenue de la Libération Charles de Gaulle 33110 Le Bouscat - contact@vizea.fr – www.vizea.fr

SOMMAIRE

PREAMBULE 3

Le schéma cyclable d'agglomération 3

Rappel des enjeux et orientations 4

Structure du plan d'action 5

PLAN D'ACTION 6

Axe 1 : un engagement partenarial nécessaire, GrandAngoulême comme coordinateur de la politique cyclable 7

Fiche action 1. Mettre en place une coopération technique et politique, en créant des instances de dialogue et des outils opérationnels 8

Fiche action 2. Développer un dispositif et des outils de connaissance des pratiques, puis de suivi et d'évaluation du schéma 11

Fiche action 3. Construire et développer une « culture vélo » à travers un plan de communication. 14

AXE 2 : Le développement d'un réseau structurant efficace et sécurisant indispensable à l'évolution significative de la part modale vélo 18

Fiche action 4. Aménager un réseau d'itinéraires sécurisés, hiérarchisés et maillés 19

Fiche action 5. Renforcer l'attractivité des itinéraires en améliorant leur lisibilité 25

Fiche action 6. Améliorer le niveau de services aux cyclistes 29

AXE 3 : La politique cyclable comme vecteur d'attractivité et d'apaisement pour le cadre de vie des 38 communes du GrandAngoulême 34

Fiche action 7. Inciter et faciliter les déplacements de proximité à pied et à vélo 35

Fiche action 8. Soutenir et accompagner l'écosystème économique lié au vélo 39

AXE 4 : Une incitation et un accompagnement renforcé favorisant l'usage du vélo au quotidien 43

Fiche action 9. Impulser la pratique en développant l'apprentissage et en facilitant l'accès à un vélo 44

Fiche action 10. Engager des actions par public cible pour accompagner le changement des pratiques 48

ANNEXES 54

Représentation graphique des 6 grands itinéraires proposés à l'échelle du territoire 55

Préambule

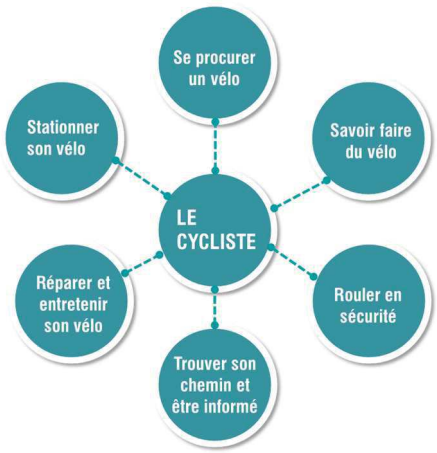
Le schéma cyclable d'agglomération

Le schéma cyclable d'agglomération constitue une feuille de route et une boîte à outils permettant de poursuivre le développement de l'usage du vélo sur le territoire du GrandAngoulême.

Le schéma cyclable d'agglomération a vocation à actualiser le schéma de 2016 avec la prise en compte des principales évolutions :

- Le périmètre de l'agglomération est passé de 16 à 38 communes,
- La Flow Vélo a été mise en tourisme en 2018,
- Un retour d'expérience sur les 4 premières années de mise en œuvre du schéma de 2016 et ses enseignements,
- Une démocratisation de l'usage des vélos à assistance électrique (VAE),
- Les politiques publiques aux autres échelles territoriales,
- Les évolutions législatives et sociétales.

Le schéma cyclable d'agglomération prend en compte la diversité du territoire et s'efforce d'intégrer les besoins des différents types d'usagers en tenant compte des particularités liées à chaque public. Il conserve néanmoins l'ambition d'aborder le système vélo sous l'ensemble de ses composantes.



Il s'agit donc d'un projet partenarial qui vise à coordonner et rendre visible/lisible l'intervention des nombreux partenaires : GrandAngoulême, communes, Département de la Charente, Etat, associations, acteurs privés, organisateurs et opérateurs de services à la mobilité, etc. Chacun de ces acteurs ayant ensuite en charge de mettre en œuvre les actions qui relèvent de ses compétences et de ses priorités.

En outre, les aspects de concertation et de co-construction des actions seront à intégrer pour chacune des actions dans l'objectif de projets qui puissent répondre au mieux aux besoins du territoire et aux attentes de ses usagers.

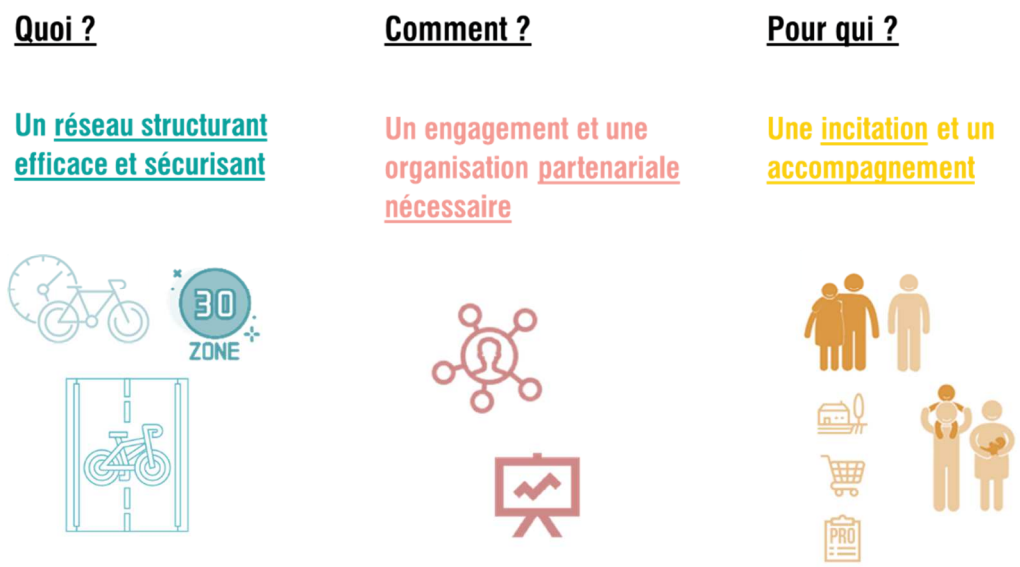
Il s'agit donc d'un document-cadre : la plupart des propositions d'actions qui y figurent nécessiteront d'être précisées, et pourront évoluer selon les évolutions contextuelles et les opportunités d'actions.

Rappel des enjeux et orientations

La phase diagnostic, enrichie par la réalisation de plusieurs temps d'échanges, a permis de mettre en évidence plusieurs enjeux et orientations validés lors du COPIL du 16 juin 2021.

Ainsi **l'objectif de tripler les pratiques à l'horizon 2026 a été affirmé**.

Pour cela, l'aménagement d'un réseau structurant est primordial, en intégrant la nécessité de travailler sur la gouvernance. Plus schématiquement, les principales questions auxquelles le schéma cyclable d'agglomération aura vocation à répondre sont :



Pour répondre à ces questions, quatre axes de travail ont été identifiés :

ENJEU 1 – Un engagement partenarial nécessaire, Grand Angoulême comme coordinateur de la politique cyclable

Cet axe stratégique retranscrit l'enjeu et la nécessité de **partager une vision commune** entre les acteurs du territoire et d'**avancer opérationnellement ensemble**. Dans un contexte de répartition multiscalaire des compétences sur le territoire, l'absence d'outils organisationnels et d'instances partenariales rendent complexe une intervention cohérente et rapide sur le territoire. Cet axe de travail participera à construire une culture vélo sur le territoire.

ENJEU 2 – Le développement d'un réseau structurant efficace et sécurisant indispensable à l'évolution significative de la part modale vélo

L'évolution des pratiques cyclables repose sur une intervention systémique. La **création d'aménagements cyclables sécurisés, continus et permettant de mailler les pôles générateurs de flux aux principaux lieux d'habitations est indispensable**. Le schéma cyclable d'agglomération a donc vocation à identifier les maillages structurants à l'échelle de

l'agglomération pour répondre aux enjeux cyclables du territoire. La diversité des situations géographiques et des potentiels d'usages ont conduit à identifier trois niveaux de services cibles pour les itinéraires, complémentaires et essentiels pour répondre aux enjeux du territoire, à sa diversité géographique et sociale.

ENJEU 3 – La politique cyclable comme vecteur d'attractivité et d'apaisement pour le cadre de vie des 38 communes

Les échanges avec les acteurs du territoire ont pointé l'apaisement de la circulation comme une mesure pour **répondre à un des principaux freins de la pratique cyclable : le sentiment d'insécurité**. En effet, le différentiel de vitesse qui peut exister entre un cycliste et un automobiliste accroit ce sentiment et accentue le risque mortel en cas d'accident. Cet axe de travail trouve également une forte résonnance dans les actions en réflexion sur la redynamisation des centralités et centres-bourgs. C'est une mesure en faveur du cadre de vie et de l'ensemble des mobilités actives qui doit être portée par les communes.

ENJEU 4 – Une incitation et un accompagnement renforcé favorisant l'usage du vélo au quotidien

La mobilisation, l'incitation et l'accompagnement sont des mesures essentielles pour influencer les changements d'habitudes. Il s'agit, à travers cet axe, de faciliter l'accès à un vélo et à son utilisation, mais aussi de sensibiliser les différents publics utilisateurs potentiels pour inciter à l'usage.

Structure du plan d'action

Le plan d'actions est organisé autour des 4 axes de travail ci-dessous.Il comporte 10 fiches actions, elles-mêmes détaillées en mesures.

Pour chacune des fiches-actions, une première partie présente globalement les finalités et quelques éléments de mise en œuvre (objectifs à 3 et 5 ans, coûts, partenaires). Ces éléments, notamment pour ce qui concerne les coûts, reprennent des ratios et exemples issus d'autres territoires dans l'optique de donner un ordre d'idée. Les coûts précis de chaque action seront à évaluer dans le cadre de leur mise en œuvre opérationnelle, en fonction des modalités retenues.

Dans cette idée de rendre plus concrètes les propositions, des focus ont été régulièrement associés aux mesures proposées pour éclairer la réflexion en présentant quelques éléments réglementaires, des retours d'expériences ou exemples de réalisations.

Plan d’action

Axe 1 : un engagement partenarial nécessaire, GrandAngoulême comme coordinateur de la politique cyclable

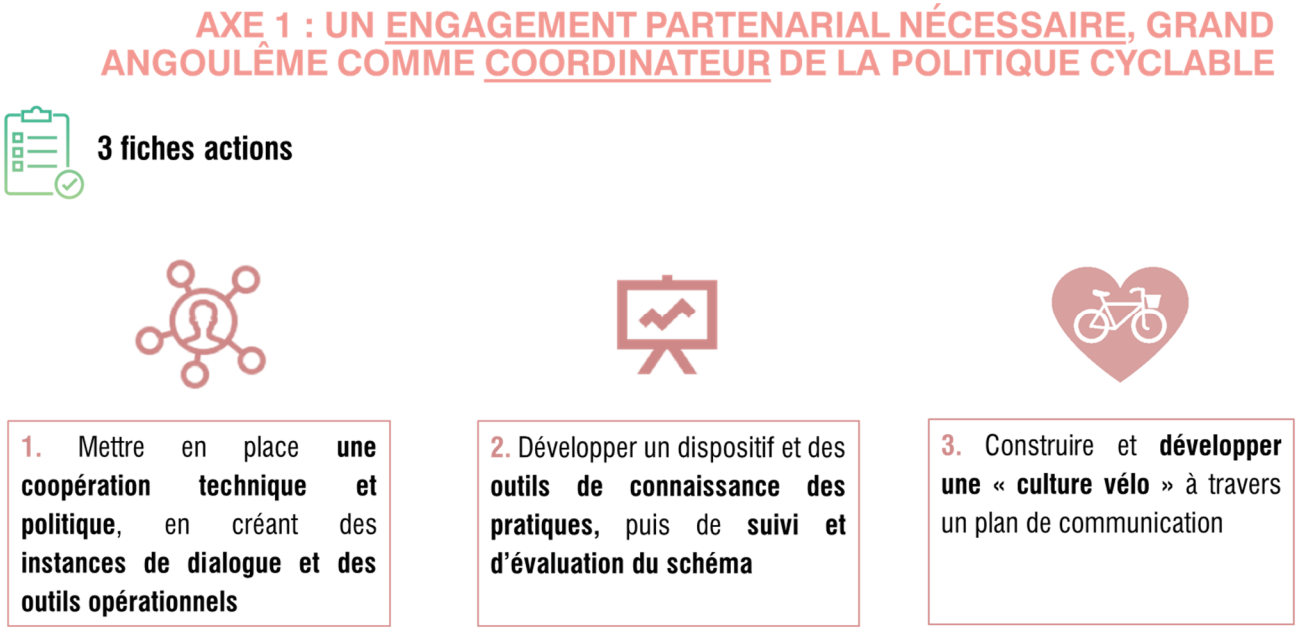
Les acteurs qui interviennent dans le cadre d'une politique cyclable sont nombreux et variés, qu'il s'agisse des enjeux d'aménagements qui peuvent concerner les communes, GrandAngoulême ou le Département selon les voies considérées, ou d'autres axes de travail. Ainsi les collectivités peuvent intervenir au titre de différentes compétences (établissements scolaires, action sociale, tourisme, etc.), mais les acteurs privés et associatifs portent également leurs propres stratégies.

Le diagnostic réalisé a mis en évidence la nécessité de disposer d'instances et d'outils pour coordonner, mettre en cohérence et donner de la lisibilité à ces actions.

Toutes démarches stratégiques et multi-partenariales nécessitent une **structure organisationnelle claire et ambitieuse**. La **diversité d'acteurs** intervenant pour la mise en place d'un système vélo sur le terrtioire nécessite **une structuration collective avec des objectifs clairs et atteignables**. Au regard de l'évaluation de la mise en œuvre du schéma cyclable de 2016, **cet enjeu apparait comme central**.

Ce premier axe du projet a donc pour objet de proposer un **modèle de fonctionnement, d'appui et de travail commun sur le territoire,** à travers une organisation qui permette le partage des réflexions et des projets, mais aussi la création d'outils techniques communs (référentiels, communication, suivi/évaluation). De par sa compétence Mobilité et son périmètre géographique, la communauté d'agglomération apparait comme le coordinateur privilégié de cette coopération.

Il sera également important d'associer les acteurs de terrain et les usagers aux projets.



Fiche action 1. Mettre en place une coopération technique et politique, en créant des instances de dialogue et des outils opérationnels

Constat et enjeux

On note une grande diversité dans l'écosystème d'acteurs et une multitude d'intervenants dans la mise en œuvre de la politique vélo sur le territoire : communes, département, services de l'Etat, région, acteurs associatifs, privés.

Finalité de l'action

⇨ Aboutir à la mise en place d'une structure organisationnelle coordonnée par GrandAngoulême qui soit efficiente pour échanger sur les aspects techniques, politiques et financiers de la mise en œuvre du schéma cyclable

La fiche action 1 comporte 4 mesures :

Mise en œuvre

OBJECTIF

3 ans	5 ans
Créer et animer l'ensemble des instances à raison d'une à trois fois par ans Définir les priorités thématiques de mise en œuvre du schéma avec le comité technique Assurer un suivi annuel du schéma	Réaliser l'ensemble des référentiels et études thématiques

MOYENS

Les collectivités françaises comptent entre 0.2 et 6 équivalent temps plein pour assurer l'animation, le suivi et la mise en œuvre des schémas cyclables. Ces écarts oscillent entre 0,25 et 1,3 ETP / 100 000 habitants. Les disparités résultent de la taille des territoires et l'engagement de chacune des collectivités en faveur du vélo. En moyenne, le coût annuel d'un équivalent temps plein dédié au vélo, selon sa catégorie varie entre 40 000 et 70 000 €.

PARTENAIRES

GrandAngoulême, les communes, le Département de la Charente, la région Nouvelle-Aquitaine, l'Etat, l'ADEME, les associations, la sphère privée, …

1.1 Nommer un référent mobilité pour chaque commune

Le référent mobilité est l'interlocuteur identifié au sein de chaque commune. Il facilite les échanges et la coordination entre GrandAngoulême, les communes et les autres partenaires (département, région…). Il est la porte d'entrée de la commune sur les questions de mobilités, en particulier vélo. Ce référent est un élu, désigné par la municipalité, dans l'idéal épaulé d'un ou plusieurs techniciens.

Il a un rôle de « relais » entre la commune et les partenaires sur les questions de mobilité (plutôt que d' « expert »).

Le référent mobilité se mobilisera pour porter les actions en faveur du vélo sur sa commune, il sera le destinataire des communications relatives au schéma cyclable d'agglomération.

Les missions du référent mobilité :

- **Représenter** sa commune et être l'interlocuteur privilégié de GrandAngoulême sur la question vélo,
- **Assister et participer** aux instances de coordination. Le référent mobilité est destinataire des invitations et comptes rendus qu'il a ensuite en charge de partager dans sa structure,
- **Contribuer** à la dynamique collective : partager les projets de sa collectivité (les indiquer, les présenter en retours d'expériences), transmettre les données permettant d'assurer le suivi du schéma (km aménagés, animations réalisées, etc.),
- **Être le relais** : Recevoir et diffuser les informations partagées par les partenaires (exemples : appels à projets, informations réseau, évolutions réglementaires, supports de communication, mobilisation sur les animations).

1.2 Assurer le suivi politique multipartenarial du schéma

Un comité de pilotage a été créé pour l'élaboration du schéma, réunissant les élus des communes (référents mobilité), de la Communauté d'agglomération, le Département, l'Etat, et l'ADEME. Cette instance sera confortée afin d'assurer le pilotage et le suivi de la mise en œuvre du schéma cyclable d'agglomération.

Le comité aura pour but de partager et de valider :

- Le bilan annuel des actions réalisées,
- les travaux réalisés par le comité technique partenarial,
- les priorités d'actions de l'année à venir (notamment sur les axes d'itinéraires, les études, ...),
- les éventuelles évolutions du plan d'action.

Récurrence : le comité de pilotage se réunira au moins une fois par an.

1.3 Créer un comité technique partenarial

Le comité technique partenarial vise à **permettre aux acteurs de discuter et de co-construire la mise en œuvre du schéma cyclable**, à travers des temps d'échanges, de travail et de partage d'informations. Dans la continuité du comité technique constitué pour l'élaboration du schéma cyclable, cette instance associera les représentants techniques des communes, les services de GrandAngoulême, et les partenaires institutionnels et associatifs du projet (Département, Etat, Ademe, associations Vélocité, Cyclofficine, icamaGA*, …)*

Ce comité technique aura pour mission de

- d'assurer un suivi et une validation technique des actions réalisées,
- préparer les décisions du comité de pilotage,
- proposer la création de groupes de travail,
- assurer le partage et le suivi de leurs productions.

Récurrence : le comité technique partenarial se réunira au moins une fois par an.

Des groupes de travail thématiques seront ensuite constitués sur la base du volontariat pour travailler sur des projets spécifiques (avec la possibilité d'inviter d'autres acteurs : associations, services, prestataires...). Les thèmes et le calendrier de production de ces groupes de travail seront précisés dans le cadre du comité technique, mais le plan d'actions du schéma cyclable permet d'identifier plusieurs sujets :

- Création de référentiels techniques d'aménagement, stationnement, jalonnement (intégrant la prise en compte des modalités d'entretien et coûts associés) ;
- Définition et mise en œuvre du plan de communication ;
- Enquêtes données / comptages ;
- Organisation d'évènements / manifestations ;
- Entretien des itinéraires et des équipements ;
- Etc.

Récurrence : chacun de ces groupes de travail pourra se réunir autant que de besoin afin de travailler sur les différentes thématiques du schéma, pour mettre en œuvre les actions identifiées dans le plan d'actions.

1.4 Créer un comité des financeurs

Le comité des financeurs permettra de partager des informations sur les dispositifs de financements mobilisables pour les projets locaux.

Il sera constitué des services de GrandAngoulême, du Département et de l'Etat, avec la possibilité d'associer d'autres partenaires financiers tels que la Région ou l'ADEME.

Ce comité des financeurs aura pour missions de :

- partager les dispositifs de financements mobilisables pour développer des actions vélo sur le territoire et d'en établir une synthèse diffusée aux partenaires ;
- apporter un conseil aux communes quant aux plans de financements possibles pour leurs projets.

Récurrence : il se réunira 2 à 3 fois par an.

SCHEMA

Fiche action 2. Développer un dispositif et des outils de connaissance des pratiques, puis de suivi et d'évaluation du schéma

Constat et enjeux

La faible connaissance des pratiques de mobilité cyclable sur le territoire a été soulignée dans le cadre du diagnostic (enquête de 2012, données INSEE partielles depuis).

Finalités de l'action

- ⇨ Connaitre l'évolution des pratiques cyclables sur le territoire.
- ⇨ Partager un suivi des actions réalisées pour être en capacité d'ajuster les stratégies.

Les données disponibles sont anciennes ou partielles. Malgré cela, un objectif de tripler la part du vélo à l'horizon 2026 a été fixé dans le cadre du schéma. Il s'agira donc dès 2022 de collecter les données permettant d'estimer un état actuel des pratiques cyclables. En outre, connaitre les pratiques permettra à la fois de mieux répondre aux besoins (quels flux, quels potentiels, quels freins à l'usage, …) et d'évaluer l'impact des actions réalisées (aménagements notamment).

Connaitre et assurer un suivi des pratiques nécessite à la fois une stratégie de comptages, pour quantifier les trafics vélos sur certains points (nombre de vélos, jours et heures de passages, etc.) et une vision plus qualitative à travers des enquêtes auprès des cyclistes. Ces données d'usages collectées sur le terrain seront complétées par des données de suivi des actions mises en place (offre et fréquentation des services vélo, aménagements ou actions de communication/sensibilisation réalisés, etc.), puis restituées lors d'un bilan annuel.

Les mesures détaillées ci-après devront être partagées, précisées et ajustées dans le cadre d'un groupe de travail thématique proposé au comité technique partenarial dès 2022.

La fiche action 2 est composée de 2 mesures :

Mise en œuvre

OBJECTIF

3 ans	5 ans
Disposer d'outils et d'analyses de comptages Réaliser une enquête sur les pratiques cyclables Réaliser un bilan annuel et une mise à jour des bases de données	Renforcer les comptages et le suivi des pratiques vélos sur le territoire Disposer de données de suivi annuel qui permettent d'établir un bilan partenarial à 5 ans.

MOYENS

Mobilisation du service SIG de GrandAngoulême

Coût des dispositifs de comptage :

- Prestations d'enquête : 6 500 € (exemple de Dijon)
- Compteurs mobiles : 1 500 à 3 000 € -hors pose et gestion de données
- Compteurs fixes : 3 000€ et 6 800 € - hors analyse et entretien / Compteur Totem : 15 000 €
- Transmission des données : 300 € par an et par compteur fixe (ou 300 € pour 5 compteur mobiles)

PARTENAIRES

Gestionnaires de voiries, autorités organisatrices de mobilité, associations et partenaires relais (opérateurs de services à la mobilité, acteurs du sport, du tourisme, etc.)

2.1 Construire une politique de comptages et d'enquêtes

La réalisation de comptages et d'enquêtes est indispensable pour connaitre les pratiques de mobilité d'où évaluer les actions réalisées.

Le comptage : une évaluation quantitative

Afin de recenser les flux de cyclistes, on peut distinguer différentes techniques de comptages vélo *:*

- Des comptages permanents (boucles à induction, compteurs Piézo, comptages par cellule)
- Des comptages non permanents (comptages manuels, tubes pneumatiques, comptage vidéo, données issues d'applications mobiles)

Le comptage permanent (compteurs fixes) permet de suivre les flux de vélos dans la durée tandis que le comptage non permanent permet de disposer d'informations ponctuelles.

Au vu de l'étendue du territoire et des besoins, une combinaison des deux types de comptages est à privilégier avec :

⇨ **dans un premier temps, 3 compteurs fixes installés par GrandAngoulême** sur des axes structurants de déplacements à vélo, pour avoir une vision dans la durée sur des points déjà fréquentés par les cyclistes. Les données collectées permettront d'analyser les phénomènes de saisonnalité, les impacts météo, etc. et constitueront des données de référence pour analyser voire extrapoler des données de comptages mobiles.

⇨ **des compteurs mobiles** viendront compléter ces données sur d'autres voies de circulation pour connaitre le niveau d'usage mais aussi par exemple pour étudier les impacts d'un aménagement et son utilisation ou définir le lieu d'implantation d'un service destiné aux cyclistes (stationnement, par exemple).

⇨ **un compteur Totem pourrait également être installé** sur un lieu emblématique et assez fréquenté par les cyclistes (par exemple la gare d'Angoulême). Ce type d'équipement permet d'afficher en direct le nombre de passages de vélos sur la journée et sur l'année pour un aspect ludique et pédagogique.

Des enquêtes pour mieux connaitre les pratiques

Dès 2022, afin d'établir une base de connaissance des pratiques cyclables, une **enquête** sera proposée par GrandAngoulême sur l'ensemble du territoire. Elle visera à évaluer des tendances des pratiques vélo sur le territoire : par exemple à quelle fréquence les personnes utilisent un vélo, pour quels motifs, sur quelles distances / secteurs géographiques, etc.

Ensuite, chaque année, des enquêtes localisées et/ou thématiques pourraient être réalisées pour approfondir qualitativement un sujet, par exemple sur le stationnement vélo, sur la perception d'un aménagement spécifique, etc.

La stratégie de comptage du Grand Chambéry

La communauté d'agglomération du Grand Chambéry (38 communes, 140 000 hab.) exploite 13 compteurs fixes et des tubes mobiles. Depuis 2019, un totem est implanté sur la piste cyclable la plus fréquentée et située à proximité du parc du Verney.
=> Sur 5 ans : +20,9 % ; Compteur Totem : 1 500 passages en moyenne par jour. Les données sont accessibles sur le site donnees.grandchambery.fr

L'enquête sur les pratiques cyclables de l'agglomération de Chaumont

Enquête sur les pratiques cyclables sur le territoire de l'Agglomération de Chaumont

L'Agglomération de Chaumont a réalisé une action de concertation citoyenne à destination du grand public afin de connaître les habitudes de ses habitants mais aussi leurs attentes et besoins en matière de politique cyclable. Une enquête en ligne sur les pratiques cyclables a donc été réalisée (28 questions). Le questionnaire est accessible en ligne.

2.2 Réaliser un suivi annuel de la mise en œuvre du schéma

Assurer un suivi annuel de la mise en œuvre du schéma permettra de connaitre l'état d'avancement des réalisations, de les partager et d'envisager si besoin des mesures complémentaires ou ajustements pour parvenir à la réalisation des actions prévues.

Concrètement, ce suivi annuel consiste en :

- La **collecte des données locales** : une fois par an, une enquête en ligne auprès des référents mobilité des communes et des autres partenaires du schéma sera réalisée par GrandAngoulême. Elle permettra d'identifier, pour chacune des mesures du schéma, les actions réalisées ou engagées par chacun des partenaires. Elle intègrera une analyse géographique des réalisations (cf. localisation précise des aménagements ou des dispositifs de stationnements vélos implantés). .

- Ces données seront **ensuite analysées** pour en proposer une lecture d'ensemble.

- Ces éléments seront **présentés** au comité technique partenarial puis au comité de pilotage du schéma cyclable d'agglomération, avec également une synthèse des données de comptages et des éventuelles enquêtes d'usages auprès du public.

- Une synthèse pourra également être diffusée plus largement.

Le suivi annuel permettra de partager les résultats de l'avancée du schéma cyclable avec tous les acteurs : présentation des aménagements réalisés et des actions participant aux développements du système vélo. Il doit permettre d'avoir une vision sur l'ensemble de la politique cyclable : services, stationnements.
La communication de ces éléments donnera plus de visibilité aux actions réalisées et permettra de partager l'état d'avancement avec l'ensemble des acteurs du territoire.

Fiche action 3. Construire et développer une « culture vélo » à travers un plan de communication.

Constat et enjeux

Le changement des pratiques de mobilité nécessite une stratégie déployée dans le temps pour lever les freins, bousculer les préjugés et rendre le vélo plus attractif.

Finalité de l'action

⇨ Créer une communication pour promouvoir la politique et les pratiques cyclables, développer une « culture vélo » auprès des décideurs et de la population.

Les attentes exprimées par les communes dans le cadre de l'élaboration du schéma cyclable d'agglomération ont largement mis en évidence les besoins en matière de communication / sensibilisation. Ces besoins se situent à différents niveaux : informations sur les itinéraires et les services, sensibilisation aux nouveaux aménagements et au partage de la route, arguments et incitations à l'usage du vélo, etc.

Des actions à différents niveaux sont attendues pour répondre à ces besoins : il s'agit à la fois de définir une stratégie globale partagée, de créer les outils qui permettront à chaque partenaire de réaliser ses propres actions de communication, mais également de permettre l'émergence d'une culture commune autour du vélo à travers l'organisation de temps de partage collectifs.

Cette action sera construite avec les partenaires à travers la création d'un groupe de travail dans le cadre du comité technique partenarial.

La fiche action 3 est composée de 2 mesures :

Mise en œuvre

OBJECTIF

3 ans	5 ans
Définir la stratégie et les outils de communication à déployer Engager la mise en œuvre de cette stratégie Réaliser une conférence annuelle auprès des élus et des techniciens	Faire le bilan des actions réalisées, de leurs perceptions et de leurs impacts pour mettre à jour la campagne de communication

MOYENS

Mobilisation du service communication de GrandAngoulême

Exemples de coûts d'outils de communication

- Étude de plan de communication : 15 000 €
- Fête du vélo: entre 5 000 € et 10 000 €
- Conception d'une vidéo de promotion: 5000 €
- Conception d'une carte imprimée : 6 000 € à 13 000 €
- Guide vélo (conception, impression, distribution) : 15 000 € (exemple Toulouse)
- Kits cyclistes : 10 à 50 € / kit selon l'équipement (antivol, kit rustine, cape de pluie, écarteur de danger)
- Organisation d'un évènement : 2 500 euros (logistique, défraiement des intervenants)

PARTENAIRES

GrandAngoulême, communes, Département, Etat, ADEME, associations, sphère privée, établissement scolaires, commerçants, entreprises, médias, intervenants (CEREMA, chercheurs, associations, fédérations nationales, etc.),

3.1 Définir et déployer un plan de communication à destination du grand public

Le plan de communication doit se positionner en véritable campagne de sensibilisation, s'inscrire dans la durée et planifier un ensemble d'actions de communication, avec des messages récurrents déclinés sur différents supports et à différentes occasions. (Il sera possible de s'appuyer sur le guide de communication *« Développer la culture vélo dans les territoires »* de l'ADEME et ses kits de communication.)

Dans le cadre de la mise en œuvre du schéma cyclable d'agglomération, il s'agira dans un premier temps (2022) de définir la stratégie de communication et ses principaux outils, puis dans les années suivantes, de la mettre en œuvre :

La définition d'une stratégie de communication globale et dans la durée

Cette stratégie de communication sera basée sur une identification :

- des objectifs et cibles prioritaires : profil, âge, activité ;
- des changements souhaités et des freins à lever ;
- des messages clés, arguments, éléments de langage et registres d'expressions à mobiliser (cf. sécurité, santé, environnement, efficacité, plaisir, économique…) ;
- d'un visuel de campagne (par exemple via l'organisation d'un appel à projet créatif ou un concours artistique).

Elle s'appuiera sur des retours d'expériences d'autres territoires comparables, et sur la prise en compte du contexte et du projet local. Elle précisera ensuite les moyens à mobiliser : objectifs, vecteurs et supports (affichage, vidéos, presse, réseaux sociaux, réunions publiques…), périodes, etc. Ces propositions feront apparaître les modalités de mise en œuvre, les moyens techniques et financiers à mobiliser, les impacts attendus et une proposition de plan de communication sur 3 ans.

Elles intégreront également des actions évènementielles (telles que par exemples : distribution de kits vélo, ateliers, rencontres, défis vélos, cours, stage de remise en selle, concours, jeux de pistes, « Angoulême Free Bike», Angoumois Véloce, vélo parade, carnaval à vélo, « La fête du vélo », parcours découvertes à vélo, visites des communes à vélo, etc.)

La production d'éléments graphiques et de supports

La définition de la stratégie devra être accompagnée par la création d'un univers graphique mobilisable pour l'ensemble des supports d'information/communication sur le vélo (pour tous les partenaires du schéma cyclable d'agglomération).

Il s'agira notamment de produire :

- Une sémiologie graphique permettant de réaliser les cartographies du schéma cyclable (plans vélo, figuration des itinéraires cyclables sur les plans de villes, accès vélo sur les supports d'information,…)
- Des cadres de communication (formats rédactionnels, chapeaux…, éléments graphiques et visuels),
- Des éléments de référence pour l'identification des aménagements (marquages, pictogrammes, panneaux, …) et pour le jalonnement des itinéraires.

Des supports tels que flyers, carte des aménagements, etc. pourront également être créés.

Mise en œuvre du plan de communication

S'il est important de partager la conception de la stratégie et de construire collectivement certains outils de communication, la déclinaison de la stratégie, la diffusion des supports et l'organisation d'évènements locaux seront mis en œuvre par les partenaires, et notamment les communes.

La campagne d'affichage de Caen-la-Mer

Avec l'objectif de lever les freins à la pratique du vélo, la réflexion menée à Caen-la-Mer a débouché sur un parti pris : bousculer les préjugés sans culpabiliser les usagers et adopter un ton positif. Quatre visuels ont donc été diffusés dans l'agglomération (48 communes). La campagne était visible sur des supports de 2 m² (abribus, etc.), les panneaux digitaux de la ville centre, les réseaux sociaux et des affiches A3 disponibles dans les lieux publics comme la Maison du vélo.

Avec le concours de Dérailleurs et de Vélisol, deux associations impliquées dans la Maison du vélo, l'équipe a identifié quatre cyclistes pour incarner la campagne. Les figurants d'un jour ont posé avec leur propre vélo devant des lieux emblématiques de la ville et sont de véritables ambassadeurs du vélo

L'exemple de la CA de Blois: avec Agglopolys, je me déplace à vélo !

Agglopolys (43 communes et 109 000 hab.) mise sur une communication multi-supports et renouvelée : création de plaquettes et d'affiches, messages radio, campagnes d'affichage, insertion presse, affichage sur les bus et sur le réseau d'affichage des communes, spots radio, vidéo humoristique Course folle dans les rues de Blois sur le site internet et Facebook.

La promotion de la pratique du vélo est basée sur les trois thématiques suivantes : santé, économie financière et gain de temps.

***Anjou Vélo Vintage** ou comment faire d'une Fête du vélo un événement total porté par une pointe de nostalgie : des randos rétro thématiques, un festival vintage (concerts, etc.), un état d'esprit, le tout avec un grand soin apporté à la communication.*

Pour en savoir plus : https://www.anjou-velo-vintage.com/fr/

La fête du vélo à Montreuil

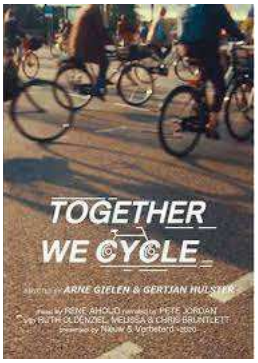
La ville de Montreuil organise une fête du vélo annuelle depuis 2018. Elle comprend une vingtaine de stands, une bourse à vélo et différentes animations. Pour l'ensemble de cette journée, la ville a un budget annuel de 7 000€. Il comprend la communication et les animations portées par la commune.

3.2 Organiser une conférence annuelle pour les élus et les techniciens

Il s'agit de créer un temps **d'information et d'échange avec les élus locaux** et les techniciens pour évoquer les différents aspects de la politique cyclable : partage de bonnes pratiques et retours d'expériences, informations et actualités nationales (données, recherches, réglementation,…) pour développer une « culture vélo » sur le territoire.

C**ertains thèmes ont été largement évoqués dans le cadre de la construction du schéma et pourraient être approfondis et partagés dans le cadre de cette conférence annuelle** :

- Cohabitation dans les centres villes et partage de l'espace public, quels retours d'expériences ?
- Vélo tourisme / sportif / loisirs / mode de déplacement du quotidien : quels usages aujourd'hui et quels besoins ?
- Sécurité des aménagements : visibilité, lisibilité et vitesse de circulation,
- Efficacité des aménagements cyclables
- Ecomobilité scolaire : quelles solutions aujourd'hui ?
- Intermodalités avec les transports collectifs



Ces temps d'échanges peuvent être organisés sous différents formats et durées, de 2h à 1 journée, par exemples :

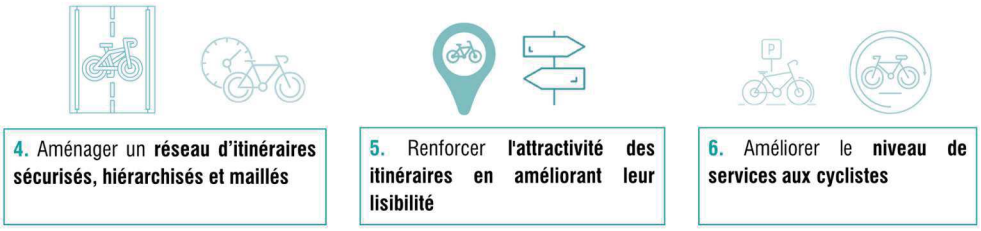
- conférence en soirée,
- **séminaire** de formation avec des experts vélo,
- **ciné débat**
- **Visite sur site** – à vélo sur des nouveaux aménagements réalisés,
- **Voyage d'étude** / séminaire d'étude dans un territoire voisin ayant mis en œuvre ou expérimenté un aménagement et/ou une action intéressante.

AXE 2 : Le développement d'un réseau structurant efficace et sécurisant indispensable à l'évolution significative de la part modale vélo

Les partenaires du projet, interrogés sur les enjeux prioritaires du schéma cyclable d'agglomération ont largement évoqué les enjeux de sécurité, d'aménagements, de continuités d'itinéraires. En effet, le diagnostic a mis en évidence un nombre limité d'aménagements cyclables sur le territoire, souffrant de discontinuités et d'un manque de lisibilité. Il s'agit donc de répondre à l'enjeu d'aller d'un point à un autre en sécurité, avec comme objectifs que cet itinéraire soit clair (pour le cycliste comme pour les autres usagers de l'espace public), mais aussi qu'il soit attractif : confortable (aménagement, revêtement, entretien, éclairage, …) et performant (temps de parcours, fluidité, stationnement adapté à proximité…).

La grande majorité des pôles générateurs de flux sur le territoire se trouvent dans un rayon avec un fort potentiel de cyclabilité : 6 à 15 km des zones présentant les plus fortes densités d'habitation. Ainsi, quelques axes structurants permettraient de desservir une grande partie de la population, des lieux d'enseignement, les zones commerciales principales et les sites principaux d'emplois. Néanmoins, au regard de l'étendue du territoire et des 38 communes qui le composent, il est indispensable que ces axes soient prolongés de façon à irriguer l'ensemble du territoire.

3 fiches actions



4. Aménager un **réseau d'itinéraires sécurisés, hiérarchisés et maillés**

5. Renforcer **l'attractivité des itinéraires en améliorant leur lisibilité**

6. Améliorer le **niveau de services aux cyclistes**

La fiche-action n°4 identifie un schéma de principe des liaisons cyclables utiles aux déplacements à l'échelle du territoire. Ces liaisons sont proposées selon 3 niveaux de services correspondant à des typologies de besoins de cyclistes (flux, types de déplacements). Un travail complémentaire devra être réalisé avec les communes pour identifier les tracés précis de ces liaisons de principe à l'échelle intercommunale.

- ⇨ Afin de répondre aux enjeux de priorisation et de continuités, 6 grands itinéraires utilisant une partie de ces liaisons de principe sont proposés dans le cadre du présent schéma,
- ⇨ Les communes pourront compléter les liaisons identifiées par des connexions de proximité,
- ⇨ Au-delà de la création de ces liaisons cyclables, il est important que l'ensemble des acteurs s'engagent à saisir toutes les opportunités techniques et financières pour développer un réseau cyclable attractif.

La fiche-action n°5 vise à renforcer l'attractivité des itinéraires en améliorant leur lisibilité. Il s'agit là de favoriser la bonne compréhension des aménagements par tous les usagers de l'espace public, mais également de guider les cyclistes dans leurs déplacements (sur site : jalonnement ; ou en amont : calculateur d'itinéraire pour préparer un trajet).

La fiche-action n°6 porte plus largement sur l'amélioration du niveau de service aux cyclistes, avec l'entretien des itinéraires, mais aussi le développement de services annexes à l'aménagement lui-même : stationnement et réparation.

Sur cet axe de travail, les enjeux de concertation, voire de co-construction sont particulièrement prégnants. Il relèvera du rôle de chaque porteur de projet et maitre d'ouvrage (aménagement et équipement) que d'assurer cette concertation avec les acteurs du territoire, les riverains et les usagers potentiels.

Fiche action 4. Aménager un réseau d'itinéraires sécurisés, hiérarchisés et maillés

Constat et enjeux

Le réseau existant est trop peu aménagé pour les vélos, l'amélioration de celui-ci est une condition nécessaire afin de créer un sentiment de sécurité et favoriser la pratique du vélo.

Finalité de l'action

⇨ Créer un réseau cyclable performant, avec des aménagements adaptés pour mettre l'usager en sécurité vis-à-vis de la circulation motorisée sur toute sa longueur et aux intersections.

Ce réseau cyclable d'agglomération doit être pensé à différents niveaux.

- En premier lieu il s'agit d'identifier les grandes liaisons qui permettent d'accéder aux principaux pôles générateurs de déplacements du territoire en maillant les communes (cf. schéma de principe des liaisons cyclables en page suivante).
- Afin de répondre aux enjeux de priorisation et de continuité, 6 grands itinéraires utilisant une partie de ces liaisons de principe sont proposés dans le cadre du présent schéma,
- L'enjeu sera ensuite, à l'échelle des communes, de compléter ces réflexions (liaisons inter-quartiers, de proximité, plans vélo, etc.), en lien avec les perspectives d'intégration au Plan local de l'urbanisme et les enjeux de partage de l'espace public détaillés dans la fiche-action 7.
- Au-delà des axes identifiés dans des schémas, il reste important, voire capital, de saisir toutes les opportunités permettant d'améliorer les conditions de circulation à vélo.

Ainsi la fiche action 4 est composée de 3 mesures :

Mise en œuvre

OBJECTIF

3 ans	5 ans
Définir et préciser par secteurs géographiques les liaisons de principe identifiées Engager des études pré-opérationnelles et constituer des comités d'axe sur les premiers itinéraires tests. Développer les réflexions communales	Aménagement d'un itinéraire test Doubler le nombre de kilomètres d'aménagements cyclables sur le territoire (soit environ 200 km au total) Inscrire les itinéraires au futur PLUi

MOYENS

Prix moyens des aménagements cyclables par mètre :
ratio nationaux issu du Guide « Le coût des politiques vélos » édité par le Club des Villes et Territoires cyclables en novembre 2020.

Bande cyclable bidirectionnelle (unidirectionnelle) : 35,00 € (25,00 €)

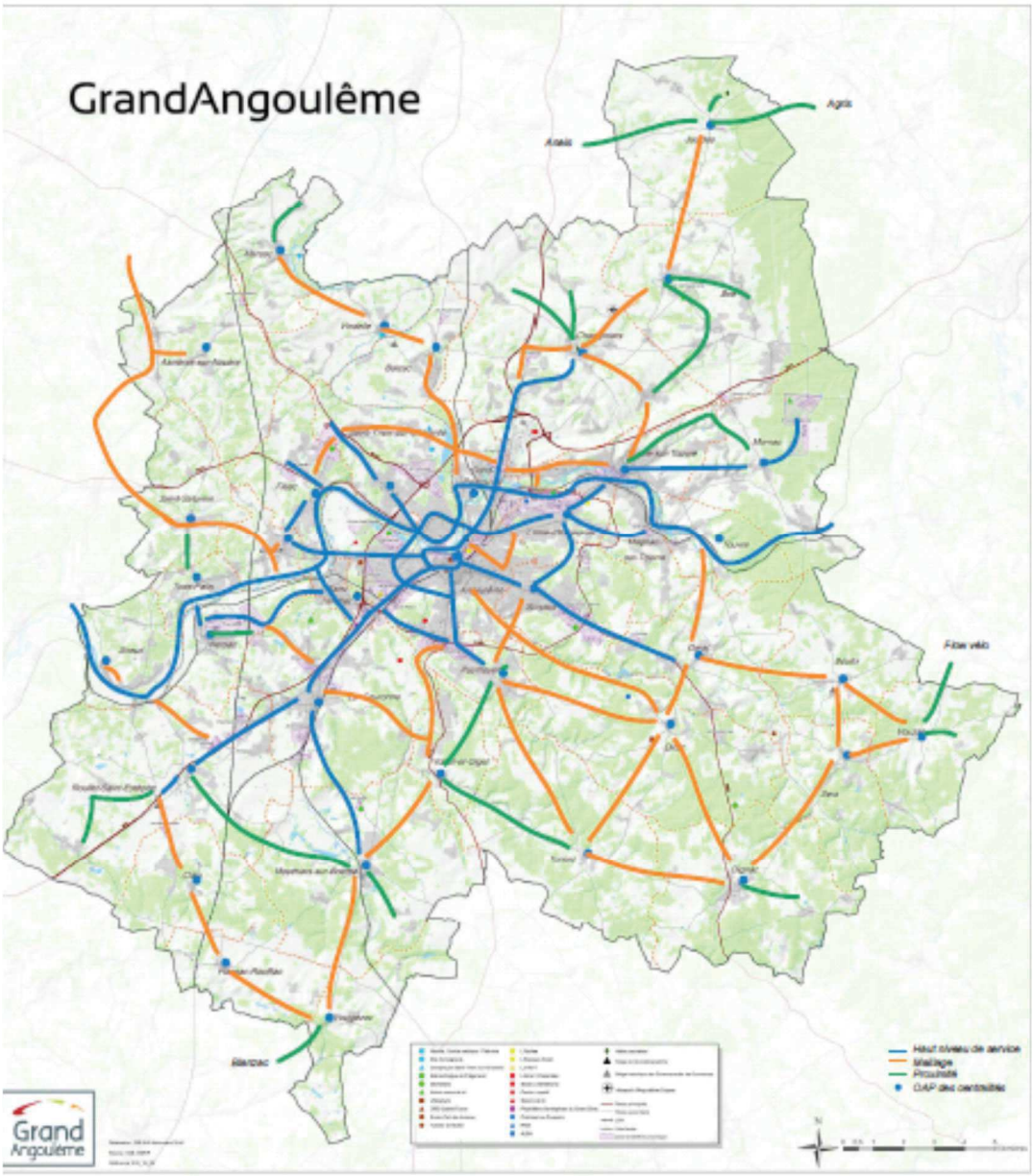
- Double sens cyclable : 10,00 €
- Piste cyclable : 120,00 €

- Voie verte : 250,00 €
- Couloir bus : 30,00 €
- Aire piétonne, zone 30, zone de rencontre, Chaussée à voie centrale banalisée : 40,00 €
- Étude de réalisation d'un plan vélo à l'échelle communale : 15 000 à 25 000 €
- Étude de maitrise d'œuvre ; 10 à 15 % du montant global de l'aménagement
- Étude de faisabilité : 5 à 6 % du montant global de l'aménagement

PARTENAIRES

GrandAngoulême, communes, Département de la Charente, Etat, ADEME, associations cyclistes, associations de riverains, commerçants, etc.

Schéma de principe des itinéraires du Schéma Cyclable d'Agglomération



Ce schéma de principe identifie les grandes liaisons présentant un enjeu pour les déplacements cyclables du quotidien à l'échelle de l'agglomération.

Globalement, la structure du schéma de principe vise à développer **un réseau cyclable performant** qui met l'accent sur la sécurité de l'usager et la continuité des itinéraires. La performance du réseau intègre plusieurs critères :

- Un **maillage** du territoire permettant la réalisation de grandes continuités et l'accès aux plus importantes poches d'emploi, bassins de vie et équipements à rayonnement intercommunal ;

- **« Le bon aménagement au bon endroit »** : différentes typologies d'aménagement pourront être réalisées selon le contexte de la liaison à réaliser (flux, contexte urbain, etc., qu'il s'agisse de partage d'espace public ou de voies dédiées) en lien avec les préconisations qui seront proposées dans le cadre du référentiel d'aménagement élaboré par le comité technique ;

- Une **structuration du réseau** selon 3 niveaux de service définis au regard des flux cyclistes potentiels, à la fois en volume et en type :

    ⇨ **Des liaisons à haut niveau de service** caractérisées par un potentiel de flux cycliste important et un aménagement qui doit permettre des déplacements performants et sécurisés à vélo quelles que soient les circonstances (luminosité, météo, …). Ces liaisons sont identifiées sur les principales voies d'accès au cœur d'agglomération et notamment le pôle d'échanges multimodal de la gare d'Angoulême. Elles connectent les secteurs de densités de population, d'emplois, de commerces et services, les équipements de rayonnement intercommunal. A noter que l'itinéraire support de la Flow Vélo / Scandibérique est également proposé comme relevant d'un enjeu de haut niveau de service de par les potentialités économiques et touristiques qu'il offre au territoire et l'ouverture sur les territoires voisins, bien que le niveau de service actuel ne corresponde pas aux attendus d'un « haut niveau de service » (éclairage, revêtement, …).

    ⇨ **Des liaisons de maillage**, viennent compléter ces axes à haut niveau de service. Elles permettent l'accès aux équipements de bassin de vie (c'est-à-dire polarisant 2 ou 3 communes), identifient les principales liaisons complémentaires entre les communes, avec l'accès aux centre-bourg. Les principaux accès à la Flow Vélo / Scandibérique sont également identifiés comme des liaisons de maillage. Les flux cyclistes attendus sur ces liaisons étant plus divers et moins importants en volumes, les aménagements proposés devront être adaptés et réfléchis par rapport au contexte (piste cyclable, bande cyclable, zone 30 ….).

    ⇨ **Des liaisons de proximité** viennent compléter ce schéma. Elles concernent les principales connexions entre les zones d'habitat et les centralités périurbaines et/ou rurales. Il s'agit également de connexions avec les itinéraires de loisirs et de tourisme existants. Les aménagements pourront être plus légers, sur des chemins ruraux, ou des routes à faible trafic par exemples, avec un accent mis sur la sécurisation des points durs et le jalonnement des itinéraires.

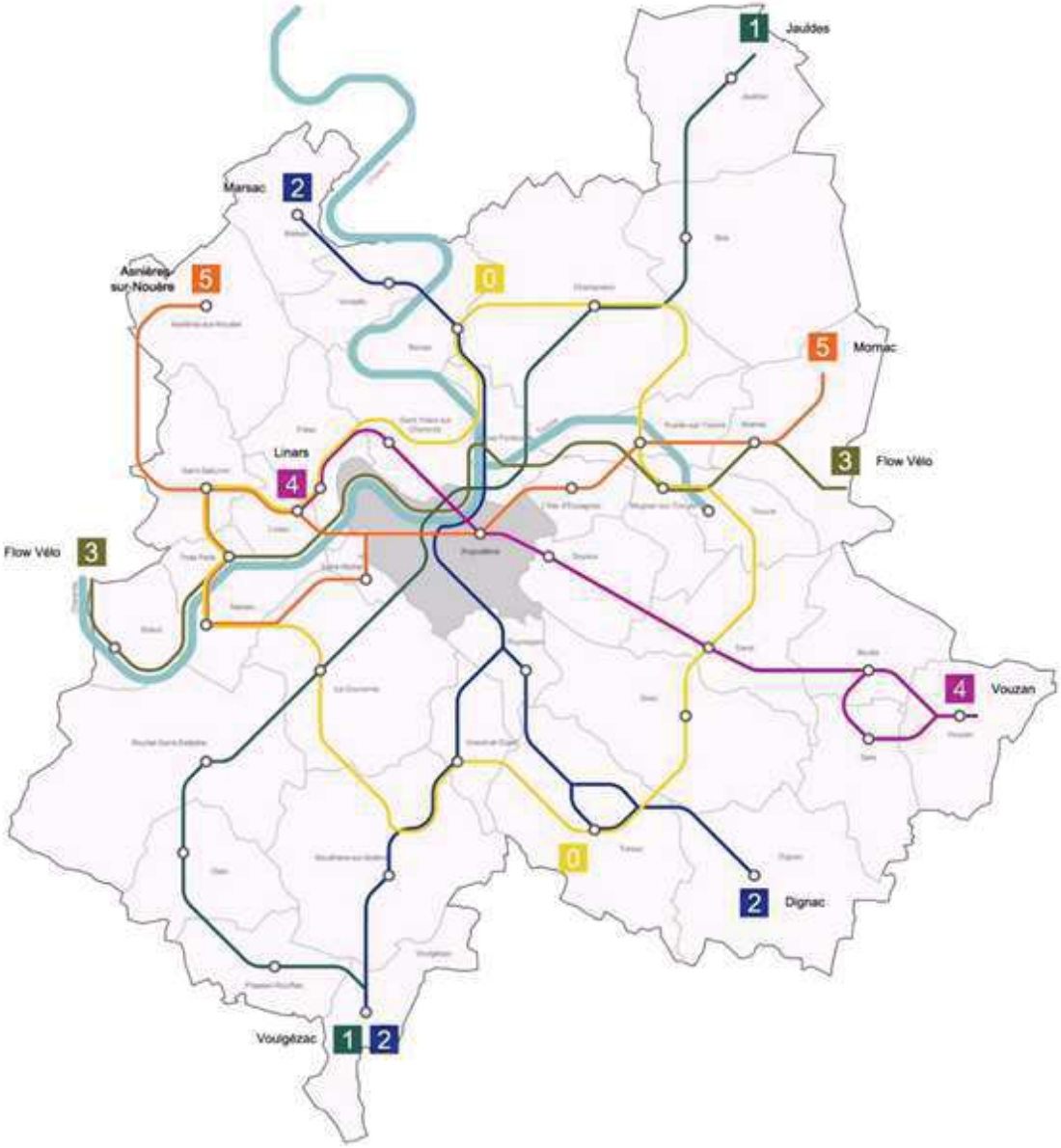
Autant que possible, les liaisons identifiées ont intégré les aménagements déjà réalisés ou les itinéraires inscrits au schéma de 2016, prolongés sur les 22 communes qui ne faisaient pas partie de GrandAngoulême à cette époque.

En 2022, ce schéma de principe des liaisons cyclables à l'échelle de l'agglomération devra faire l'objet d'un travail complémentaire avec les communes par secteurs géographiques pour déterminer plus précisément les tracés, aménagements possibles et contraintes de terrain.

4.1 Réaliser des continuités structurantes à l'échelle du territoire

Pour mettre en œuvre ce schéma de principe, une approche basée sur l'identification (parmi ces liaisons) de grandes continuités structurantes permettant de relier différents types de lieux (zones d'habitat éloignées, bourg de seconde couronne, zones d'habitats et d'emplois plus denses, équipements…) est proposée.

Six grands itinéraires sont ainsi identifiés, intégrant des sections d'itinéraires sur chacun des 3 niveaux de services. Il s'agit, avec cette approche de porter la réflexion sur la continuité de l'itinéraire, d'illustrer concrètement comment « le bon aménagement au bon endroit » peut varier selon les secteurs géographiques, l'environnement et les contraintes des projets. Cela permet également d'apporter une cohérence à la proposition, quelle que soit la commune concernée, et d'intégrer les enjeux de stationnement, de jalonnement, etc. Le traitement des intersections et des points durs est également essentiel pour assurer cette continuité des aménagements et garantir la sécurité des cyclistes.



Le détail de chacun de ces itinéraires est présenté en annexe : longueurs, intérêts, volumes de populations et d'emplois concernés.

Dans un premier temps, une **étude préliminaire** est nécessaire pour préciser les contraintes / opportunités / coûts estimatifs de chacun des axes identifiés.

Ensuite, la mise en place d'un **comité d'axe** pour chaque itinéraire permettra de coordonner les réflexions, de faciliter le montage de dossiers de recherche de subvention. Ces comités d'axes rassemblent les **acteurs locaux concernés par le tracé** : communes concernées, GrandAngoulême, Département. L'organisation en comité d'axe a vocation d'accélérer la réalisation des aménagements et à coordonner des projets complexes.

- ⇨ La réflexion pourrait être engagée sur **un premier itinéraire test** structurant Nord-Sud (continuité 1 : Jauldes / Brie / Champniers / Angoulême / La Couronne / Roullet / Claix / Plassac / Voulgezac) ou Est-Ouest (continuité 4 : Linars / Fléac / Saint Yrieix / Angoulême / Soyaux / Garat / Bouëx / Sers / Vouzan).

4.2 Poursuivre la déclinaison du schéma cyclable d'agglomération à l'échelle communale

La déclinaison du schéma cyclable à l'échelle communale permet aux communes de **préciser les liaisons et les aménagements sur leur territoire.** Cette déclinaison communale permet également de compléter le maillage au regard des besoins locaux : pour relier des quartiers, hameaux, équipements ou itinéraires de loisirs non desservis par le schéma intercommunal. Elle peut prendre la forme de réflexions ponctuelles mais aussi de plans vélos ou modes actifs communaux.

Les communes devront informer le comité technique partenarial de ces réflexions pour faciliter la cohérence entre les différents schémas que ce soit sur le partage d'information ou lors de la création des aménagements.

Ensuite, **l'ensemble de ces éléments pourra alimenter les documents du plan local d'urbanisme intercommunal valant plan de mobilité (PLUI-D)**.

4.3 Saisir toutes les opportunités techniques et financières

Au-delà des itinéraires inscrits dans des schémas, et pour lesquels des actions de mise en œuvre spécifique doivent être réalisées, il reste nécessaire de saisir les opportunités de renforcer la place accordée au vélo sur le territoire.

Ces opportunités peuvent concerner la réalisation d'un aménagement cyclable, mais aussi la création d'espaces de stationnements automobiles qui permettront ensuite de dégager de l'espace public affecté au stationnement de véhicule le long des voies pour réaliser un aménagement cyclable (par exemple remplacement du stationnement longitudinal par une bande cyclable, tout en conservant la possibilité de stationner leur véhicule à proximité pour les habitants ou clients des commerces).

Des obligations à prendre en compte le vélo dans les projets de voiries et de construction

L'article L. 228-2 du Code de l'environnement *consacre depuis plus de vingt ans[1] une obligation, pesant sur les gestionnaires de voirie, de créer des itinéraires cyclables à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies. Cette disposition, précisée au fil des ans par la jurisprudence, fait aujourd'hui l'objet d'une réécriture par la* ***loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite « LOM ».***

Le code de la construction et de l'habitation *détermine la capacité de stationnement vélo dans les bâtiments neufs (mentionnés au R. 111-14-4 à R. 111-14-8) en adéquation avec le nombre de personnes accueillies simultanément dans le bâtiment. Ainsi, l'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos est couvert et se situe de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou au premier sous-sol. Cet espace peut également être réalisé à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'il soit couvert, clos et situé sur la même unité foncière que le bâtiment.*
Il possède les caractéristiques minimales suivantes :

- → *pour les bâtiments à usage principal d'habitation : 0,75 m2 par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m2 par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m2 ;*
- → *pour les bâtiments à usage principal de bureaux : 1,5 % de la surface de plancher ;*
- → *pour les bâtiments à usage industriel ou tertiaire : nombre de place de vélo calculé pour 15 % de l'effectif total de salariés accueillis simultanément dans les bâtiments ;*
- → *pour les bâtiments accueillant un service public : nombre de place de vélo correspondant à 15 % de l'effectif d'agents ou usagers du service public accueillis simultanément dans le bâtiment ;*
- → *pour les bâtiments des ensembles commerciaux ou accueillant un établissement de spectacle cinématographique : nombre de place de vélo correspondant à 10 % de l'effectif de la clientèle et des salariés accueillis simultanément dans les bâtiments.*

Pourtant, certains projets sont encore réalisés sans réelle intégration du vélo.

Cette mesure permet donc de formaliser l'engagement des maitres d'ouvrage, à travers la **signature d'une charte**, à profiter de projets d'aménagement de voirie, des projets urbains et d'aménagement de l'espace public pour y prendre en compte l'intérêt du cycliste, avec des aménagements cyclables notamment**.**

Il peut aussi projets s'agir de **projets portés dans le cadre de politiques sectorielles différentes.** Ainsi par exemple les itinéraires de tourisme loisirs pourraient être considérés comme une opportunité de renforcer les itinéraires cyclables du quotidien (et inversement) ou de mutualiser certains tronçons : circuits de randonnées, jalonnement des commerces et des services depuis la Flow vélo / Scandibérique, etc.

Ces opportunités peuvent également relever de dispositifs financiers. Afin de faciliter leur mobilisation, le comité des financeurs transmettra régulièrement des informations pour permettre à chaque porteur de projet potentiel de saisir les opportunités qui pourraient se présenter.

[1] Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) - L'article 20 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996

Fiche action 5. Renforcer l'attractivité des itinéraires en améliorant leur lisibilité

Constat et enjeux

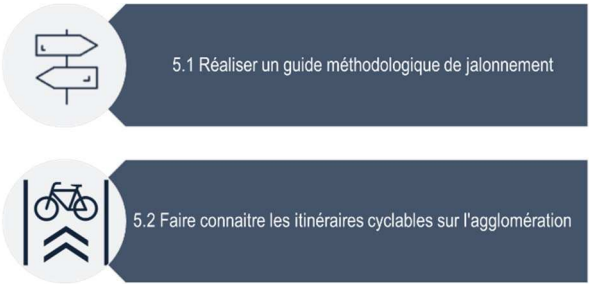
Un des freins à la pratique du vélo est la difficulté, pour les cyclistes potentiels, de trouver un itinéraire adapté à leur niveau de pratique.

Finalité de l'action

⇨ Disposer d'un réseau cyclable lisible et dont les itinéraires sont compréhensibles par tous.

L'aménagement de continuités cyclables performantes et sécurisées constitue l'enjeu majeur pour le développement des pratiques. Leur identification est également un élément clé de leur attractivité. Ainsi, il s'agit de garantir la lisibilité et la bonne compréhension des aménagements réalisés (cohérence des traitements, information/sensibilisation sur les nouveaux dispositifs, jalonnement des itinéraires), mais également de faire connaitre plus largement ces itinéraires, par exemple pour faciliter la préparation d'un trajet (plans, application de calcul d'itinéraire ou de guidage, …)

La fiche action 5 est composée de 2 mesures :



Mise en œuvre

OBJECTIF

3 ans	5 ans
Réaliser un guide technique du jalonnement Proposer une carte interactive des aménagements Intégrer les aménagements dans le calculateur d'itinéraire Modalis	Etudier la réalisation d'un plan de jalonnement à l'échelle intercommunale

MOYENS

- Mobilisation des: services SIG et, communication de GrandAngoulême
- Étude de plan de jalonnement : 25 000 €.
- Panneau normé : 50 € à 200 € / Panneau sur mesure : 30 € à 90 €
- Pose de panneau sur mat existant : 10€ à 30 € / avec la fourniture du mat : 65 € à 180 €
- Marquage au sol :
  - Peinture antidérapante : 1 € ml à 2 € ml
  - Résine : 2 € ml à 4 € ml
  - Pictogramme vélo : 18 € à 90 €
  - Peinture luminescente : 5.5 € par m²
- Licence annuelle pour une application d'information des usagers : 10 000 € à 20 000 €

PARTENAIRES

GrandAngoulême, Nouvelle-Aquitaine Mobilité, communes, Département de la Charente, Etat, ADEME, …

5.1 Réaliser un guide méthodologique de jalonnement

Le diagnostic a mis en évidence une carence en termes de jalonnement cyclable sur le territoire. En effet, seule la Flow Vélo, des itinéraires de loisirs et quelques liaisons locales ont fait l'objet d'un jalonnement spécifique à destination des cyclistes.

Il y a pourtant un enjeu à trouver facilement son chemin lorsque l'on circule à vélo. Cela est particulièrement vrai pour les personnes qui ne connaissent pas le territoire (tourisme) mais peut aussi freiner d'autres usages.

Le jalonnement rend lisible les itinéraires et facilite ainsi les déplacements cyclables sur le territoire. De manière indirecte, le jalonnement remplit également une fonction d'avertissement pour les autres usagers de la voirie et concours à sécuriser les déplacements des cyclistes.

La signalisation informe les usagers de leur position, identifie l'itinéraire, indique les destinations, de préférence avec une mention de distance, et prévient des changements de direction. D'autres informations complémentaires peuvent être associées : temps à parcourir, équipements, sites touristiques. Il est toutefois, déconseiller de multiplier les informations au risque de diminuer la lisibilité des renseignements.

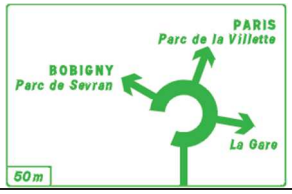
Pour être efficace et pertinent, le jalonnement doit répondre à plusieurs exigences :

- uniforme et homogène sur l'ensemble des itinéraires et des communes
- simple pour faciliter la compréhension des signaux essentiels
- continu sur toute la longueur de l'itinéraire

Le jalonnement se caractérise par :

- la signalisation verticale : panneaux réglementaires (code de la route) et signalisation directionnelle ;
- le jalonnement au sol : marquages réglementaires et marquages d'animation.

Concernant la signalisation verticale, l'arrêté ministériel du 31 juillet 2020 modifiant les conditions de mise en œuvre de la signalisation routière définit la réglementation en trois familles de panneaux directionnels pour les cyclistes :

Fonction	Panneaux utilisés	Implantation du panneau
Pré-signalisation de l'itinéraire	Dv40 	En amont du carrefour (50 m)
Position	Dv20	Lieu de manœuvre de l'usager
Confirmation d'itinéraire	Dv60	Après le carrefour, peut être répété régulièrement

L'ensemble de ces panneaux permet d'avoir une signalisation et une information complète pour l'usager. Chaque panneau comprend le symbole SC2 qui indique « Direction conseillée aux cycles ». Le lettrage doit êtré d'une hauteur de 40 mm

D'un point de vue pratique, peuvent être signalés :

- *Les pôles de transport proches (gares ferroviaires ou routières et stations) ;*

- *Les parcs à vélos proches ;*
- *Les zones commerciales*
- *Le nom de la commune traversée en entrée de ville, et la direction du centre-ville ;*
- *Le nom de la commune suivante en sortie de ville ;*
- *Les quartiers jouxtant l'itinéraire ;*
- *Les équipements structurants sur le territoire (culturel, sportif, etc.).*

Afin de renforcer la mise en place de jalonnements cyclables cohérents sur le territoire il est proposé :

- **De partager puis d'intégrer les recommandations** relatives à un guide méthodologique du jalonnement **au référentiel technique** « aménagements / stationnements / jalonnement » qui sera réalisé à court terme (2022 si possible) dans le cadre d'un groupe de travail issu du comité technique partenarial ;

- De demander à ce que cette question soit **systématiquement abordée dans les études d'aménagement et les demandes de financements** de projets.

Dans un second temps, et sur la base de l'identification locale des liaisons du schéma de principe des itinéraires (cf. fiche action 4), **un achat et la pose groupée des panneaux de jalonnement** sur les liaisons d'échelle intercommunale pourraient être envisagés afin d'assurer la cohérence de ces itinéraires.

Quelques exemples de réalisations :

Le Grand Lyon met en avant les pôles structurants en différenciant le fond de couleur de la latte

Grenoble : une identité forte

5.2 Faire connaitre les itinéraires cyclables sur l'agglomération

Pour faciliter la préparation des trajets en amont de ceux-ci ou pour guider les cyclistes lors de leur trajet, la mise à disposition de données cartographiques est essentielle. Cette mesure consiste donc à faciliter l'intégration des aménagements et itinéraires cyclables aux cartes et plans locaux, mais aussi l'utilisation des données pour les outils de calculs d'itinéraires (tel que Modalis, développé avec le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités).

Pour cela il est nécessaire de :

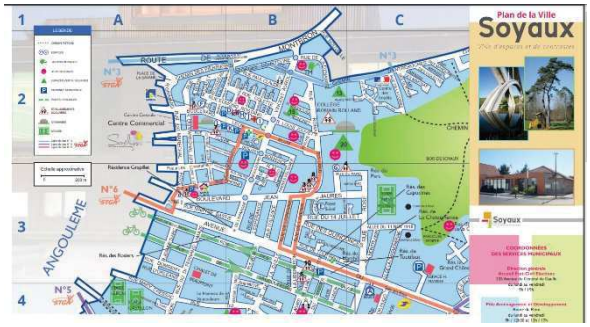
- Définir et partager une sémiologie graphique commune qui permettra d'identifier les aménagements cyclables de la même façon quels que soient les supports (plans de villes, carte touristique, plans d'accès, etc.). Cette question sera traitée à travers la stratégie et les outils de communication (cf. action 3.1)

- Partager des bases de données géographiques de qualité (précision des informations, mises à jour, …). Ces données géographiques seront collectées dans le cadre du dispositif de suivi de la mise en œuvre du schéma (cf. action 2.2), et ouvertes en opendata.

Les éléments à intégrer sont notamment :

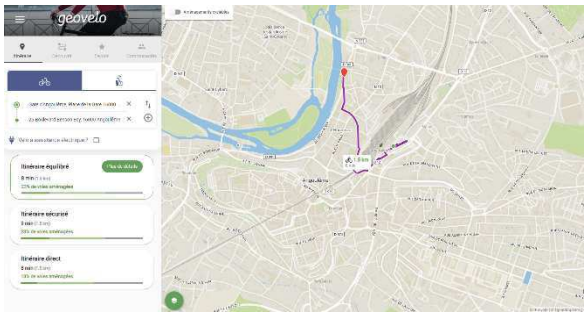
- Les aménagements (itinéraire et typologie d'aménagement),
- Les stationnements (localisation et type),
- Les équipements et services vélo (bornes de réparation, station de gonflage, réparateur…),

L'exemple de la ville de Soyaux



Depuis plusieurs années, la ville de Soyaux fait appraitre sur son plan de la ville, les aménagement cyclables existants ainsi que les cheminement piétons.

Le calculateur d'itinéraires Géovélo



Application conçue pour les cyclistes, Géovélo propose des itinéraires adaptés à la pratique du vélo avec plusieurs options de trajets. Sous forme d'une carte, l'application calcule le meilleur itinéraire (recommandé, le plus court ou le plus sécurisé- en prenant en compte le niveau de pratique du cycliste.

Fiche action 6. Améliorer le niveau de services aux cyclistes

Constat et enjeux

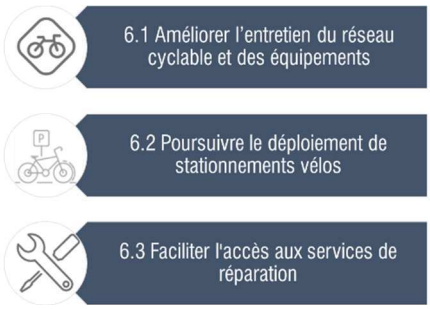
Les aménagements sont trop souvent réalisés sans anticipation de leurs conditions d'entretien ultérieur ni des besoins du cycliste connexes à l'aménagement lui-même (stationnement, jalonnement).

Finalité de l'action

⇨ Offrir un réseau cyclable disposant d'un bon niveau de service : état général, stationnement, réparation, ...

Si l'aménagement de l'itinéraire et son identification constituent des éléments clé de son attractivité, il s'agit également que le cycliste qui emprunte cet itinéraire soit assuré d'un niveau de service lui permettant de circuler sereinement. L'itinéraire doit rester praticable et en bon état général, les accès aux sites à proximité clairement indiqués, mais le cycliste doit également être assuré de pouvoir stationner son vélo dans de bonnes conditions.

La fiche action 6 est composée de 3 mesures :



Mise en œuvre

OBJECTIF

3 ans	5 ans
Installer des bornes de réparation en libre-service Partager une réflexion sur l'entretien des aménagements et des équipements cyclables	Doubler l'offre de stationnement vélo

MOYENS

Mobilisation des services techniques (voirie, espaces publiques)

Estimation des coûts d'entretien :

- Elagage/désherbage : 20€/km/an
- Balayage : 50 €/passage/an
- Reprise du revêtement* : 50 €/m² pour 6 cm d'enrobé
- Création d'un outil/ application : entre 15 000€ et 50 000 € selon la complexité

Dispositifs de stationnement :

- Arceaux : 180 à 300 € (120€/place)
- Arceaux abrités : 3 800 € (6 places) et 13 400 € (30 places) (820€/place)
- Boxes : 7000 € (2 places)

Cout d'une borne de réparation libre-service :

- Borne outillage simple : 500 € / Station réparation avec banc, carte du réseau, pompe à vélo : 7000 €

PARTENAIRES

GrandAngoulême, communes, Département de la Charente, Etat, les associations, gestionnaires d'équipements et de commerces, opérateurs de services à la mobilité, tourisme, …

6.1 Améliorer l'entretien du réseau cyclable et des équipements

L'entretien des aménagements cyclables constitue un sujet essentiel pour garantir l'efficacité du réseau cyclable, son attractivité, et la sécurité des usagers. Il s'agit à la fois d'évoquer ici les enjeux d'entretien courant, de maintenance et de remise à niveau des aménagements. Ces actions relèvent de la responsabilité des gestionnaires d'infrastructures concernés.

Il s'agit notamment du nettoyage courant (feuilles, gravillons, déchets, verre, …), des reprises ponctuelles de revêtement ou de marquages, d'élagage et désherbage, … pour les aménagements, mais aussi pour les équipements mis à disposition des cyclistes, tels que les stationnements.

Certains points de vigilance sont identifiés :

- Méthodes de suivi de l'état des aménagements et équipements (comment les problèmes / besoins sont signalés aux gestionnaires concernés ? quelle coordination entre les acteurs ? quelles stratégies préventives ? etc.)
- Moyens identifiés pour l'entretien et l'intervention d'amélioration (quels matériels ? quels marchés ou conventions ? quels budgets ?)
- Répartition des tâches et des moyens ?

Il est donc proposé dans le cadre du schéma :

- → Intégrer les enjeux d'entretien dans le référentiel technique « aménagement, stationnement, jalonnement »
- → Anticiper les modalités d'entretien dans le cadre des **projets co-financés** en demandant que soient clairement indiqués les dispositifs d'entretien prévus.
- → Créer un groupe de travail spécifique sur ce thème dans le cadre du **comité technique partenarial,** pour partager les modes de faire actuels, les dysfonctionnements constatés, les opportunités et pistes d'amélioration envisageables. Dans ce cadre, des objectifs opérationnels pourront être définis selon les niveaux de service des itinéraires considérés.
- → Intégrer la question de l'entretien au sens large dans **la charte** proposée à la signature des communes,

Communauté de communes Erdre et Gesvres : une charte de mutualisation

La mise en commun de moyens peut permettre de développer des services optimisés et équitables pour tous les usagers des communes et de l'intercommunalité.

Pour en savoir plus : Exemple de la charte de la CC d'Erdre et Gesvres

Un outil de signalement d'anomalies cyclables sur les grands itinéraires touristiques

*Développé et expérimenté sur La Vélodyssée en 2019, l'outil Signalement d'anomalies **cyclables** a été mis en place sur la vélocénie (v40) en 2020. A partir du portail cartographique d'un itinéraire, l'outil peut être mis en place et permet de consigner en temps réel différentes catégories d'anomalies rencontrées, qui sont rapportées à la maitrise d'ouvrage. Pour en savoir plus : outil de signalement Vélo & Territoire*

6.2 Poursuivre le déploiement de stationnements vélos

Avec près de 1800 places de stationnements vélo recensées, le territoire compte environ 12 places pour 1 000 habitants.

Ainsi, il sera important de considérer l'offre de stationnements vélo à proximité des itinéraires cyclables proposés : quels arceaux sur espace public à proximité des commerces et des services ? Quels dispositifs au niveau des équipements ? Quelles conditions de stationnement pour les logements et les lieux d'emploi proches de l'itinéraire ? Etc.

De nombreuses communes se sont d'ores et déjà saisies de la question, et la plupart des employeurs engagés dans des plans de mobilité y inscrivent l'installation de stationnements adaptés aux besoins.

Dans le cadre du schéma cyclable d'agglomération, il s'agira donc collectivement de :

- **Proposer des recommandations** techniques à travers le référentiel « aménagements / stationnement / jalonnement » pour que chaque porteur de projet potentiel ait accès à des recommandations claires et puisse contribuer au développement d'une offre de stationnement homogène, lisible, et adaptée au besoin ;
- **Recenser** l'ensemble des dispositifs afin de faciliter l'accès à l'information.

Plus largement, dans la continuité du schéma cyclable de 2016, il s'agira de poursuivre le déploiement de stationnements vélos sur le territoire. Chaque gestionnaire d'espace public, d'équipement, de logements, d'entreprise, doit être invité à proposer du stationnement adapté aux usages qu'il génère.

Besoins	Usages	Equipement	Prix
Courte durée (quelques minutes à quelques heures)	Courses/démarches Loisirs Visite	Arceaux	180 à 300 € (120€/place)
Quelques heures	Parcs d'activités Enceintes scolaires Equipements	Arceaux abrités	3 800 € (6 places) et 13 400 € (30 places) (820€/place)
Nuit Zones exposées au vol Longues durées	Domicile Pôles d'échanges Vélos de service	Boxes Consignes collectives	7000 € (2 places) 60 000 € (pour 50 places) à 600 000 € (300 places) (2000 €/place)

Arceaux vélos sur la commune de Brie adaptés au stationnement courte durée. à proximité

Box vélos sur la commune de Soyaux adapté au stationnement moyenne durée (moins d'une demi-journée)

Abri collectif fermé de 50 places à accès sécurisées et 12 places couvertes sur le parvis de la gare d'Angoulême adapté au stationnement courte, moyenne et longue durée

Arceaux vélos abrités et sécurisés par vidéosurveillance sur le parking relais Les 3 Chêne à Angoulême adapté au stationnement courte et moyenne durée.

Des obligations issues du code de la construction

L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévu aux articles R. 111-14-4 à R. 111-14-6 du code de la construction et de l'habitation est couvert et se situe de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou au premier sous-sol. Cet espace peut également être réalisé à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'il soit couvert, clos et situé sur la même unité foncière que le bâtiment. Des nromes sont fixées en fonction des usages des batiments. Cependant, l'enjeu de localisation de ces stationnements, leurs conditions d'accès et les matériels proposés, sont au moins aussi importants que le nombre de stationnements eux-mêmes.

6.3 Faciliter l'accès aux services de réparation

Plusieurs prestataires de services pour l'entretien des vélos sont implantés localement, qu'il s'agisse d'autoréparation dans le cadre associatif ou d'offre privée des vélocistes localisés en différents points de l'agglomération.

Il s'agira, dans le cadre du schéma cyclable d'agglomération, de développer l'offre de réparation sur le territoire et d'en faciliter l'accès pour les cyclistes.

- → **S'appuyer sur l'association Cyclofficine pour proposer des ateliers de réparation vélo** : l'association Cyclofficine d'Angoulême a organisé plus de 90 ateliers de réparation en 2020. Elle peut être mobilisée par les communes, les employeurs, les organisateurs d'évènements, … pour proposer des ateliers mobiles sur le territoire, au plus près des besoins et des cyclistes. Des stands et ateliers de réparation sont souvent présents lors de bourses au vélo, sur les marchés, lors de journées sur la mobilité en entreprises, etc.

- → **Faire connaitre les services** existants en les relayant sur les différents supports de communication locaux (information dans les magazines institutionnels, sites Internet, etc.) : vélocistes et associations proposant des services de réparation, bornes multiservices, etc.

- → **Expérimenter l'installation de bornes de réparation en libre-service** pour compléter l'offre. Dans un premier temps, GrandAngoulême installera ces matériels sur les aires de services principales et secondaires de la Flow Vélo/ Scandibérique : à Touvre (sources de la Touvre), Ruelle (centre-ville), Angoulême (Bourgines) et Sireuil

(halte fluviale). Ces dispositifs pourront être complétés par des casiers à bagages et des dispositifs permettant la recharge des vélos à assistance électrique.

Des ateliers d'auto-réparation vélo à Angoulême

L'association Cyclofficine propose des ateliers participatifs de réparation de vélo sur le territoire. Elle met à disposition des outils, des pièces détachées issues du réemploi, et des bénévoles aident les usagers à apprendre à entretenir et réparer leur vélo. Elle propose également un atelier mobile qui se déplace dans différents quartiers : l'atelier s'installe sur une place, dans un parc, une cour ou dans une salle.

Des bornes de réparation en libre service à proximité de la Flow Vélo

GrandAngoulême va installer trois bornes multiservices (outils et station de gonflage) sur les aires de services implantées le long de l'itinéraire de la Flow Vélo pour un coût estimé à 2 700 € par dispositif.

AXE 3 : La politique cyclable comme vecteur d'attractivité et d'apaisement pour le cadre de vie des 38 communes du GrandAngoulême

Les grandes liaisons cyclables, sécurisées et performantes sont indispensables pour assurer les déplacements de 2 à 10 voire 15 km qui caractérisent aujourd'hui les enjeux de développement du vélo à l'échelle de l'agglomération. Néanmoins, une réflexion plus large sur le partage de l'espace public et la place accordée aux différents usages et modes de déplacements doit être portée. C'est particulièrement le cas pour les zones urbaines, qu'il s'agisse de centralités de proximité ou d'espaces urbains denses.

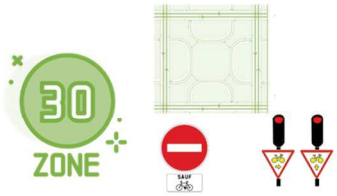
En effet, ces zones concentrent des attentes différentes et parfois contradictoires, pour ce qui est lié aux enjeux de mobilités (stationnement des véhicules des riverains, déplacements de piétons en tous sens, véhicules traversant le secteur, …). Il est donc important d'engager une réflexion pour identifier quels sont les usages souhaités, quels sont les besoins associés, et comment il serait possible d'y répondre en termes d'organisation de l'espace et d'aménagement. La prise en compte des besoins des piétons et des cyclistes (modes actifs) est essentielle dans ce contexte car ces modes de déplacements sont particulièrement performants sur les courtes distances, génèrent peu de nuisances environnementales (bruit, pollution) et favorisent la vie locale (achats de proximité, lien social, …).

Le sentiment de sécurité et le confort sont influencés par la vitesse de circulation des autres modes. Cet axe de travail permet de questionner les typologies d'aménagement selon les vitesses et les flux de circulation ; et d'envisager l'apaisement de la circulation pour toutes les polarités du territoire (centres villes, centres-bourgs, zones commerciales, …). Les déplacements du quotidien et de proximité en seront facilités et contribueront à l'amélioration du cadre de vie des habitants.

Ces actions nécessitent une association forte des riverains et usagers potentiels pour construire le projet le plus adapté aux besoins, accepté et plébiscité localement.

En outre, le vélo peut avoir des impacts très positifs sur l'activité économique locale, qu'il s'agisse des commerces et des services de proximité ou des retombées économiques liées au tourisme à vélo.

2 fiches actions



7. Inciter et **faciliter les déplacements de proximité à pied et à vélo** dans les centralités

8. Soutenir et **accompagner l'écosystème économique lié au vélo**

Fiche action 7. Inciter et faciliter les déplacements de proximité à pied et à vélo

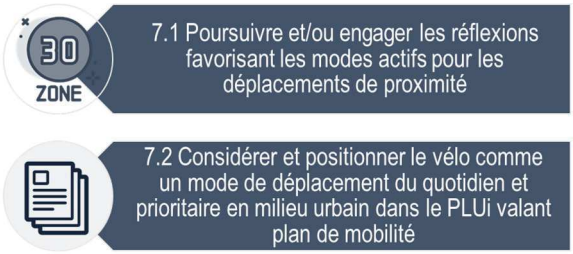
Constat et enjeux

Les espaces publics de voiries dans les centralités sont souvent le lieu de conflits d'usages entre les modes de déplacements, générant souvent insécurité, nuisances, trajet allongé pour les cyclistes.

Finalité de l'action

⇨ Penser une organisation de l'espace et des aménagements qui permettent aux modes actifs de circuler efficacement, confortablement et en sécurité pour les déplacements de proximité, en particulier dans les centralités

La fiche action 7 est composée de 2 mesures :



Mise en œuvre

OBJECTIF

3 ans	5 ans
Définir et/ou préciser les itinéraires à l'échelon communal Réaliser des études d'apaisement de la circulation Partager un suivi des réglementations mises en place et des aménagements réalisés Réaliser des expérimentations et des aménagements test	Inscrire les mesures d'apaisement de circulation/favorable au vélo dans les documents réglementaires du PLUi valant plan de mobilité Engager ou poursuivre des aménagements favorisant les déplacements des modes actifs dans les centralités

MOYENS

Mobilisation des services de GA, des référents mobilités et des services des communes

Prix moyens des aménagements cyclables :
ratio nationaux issu du Guide « Le coût des politiques vélos » édité par le Club des Villes et Territoires cyclables en novembre 2020.

- Bande cyclable bidirectionnelle (unidirectionnelle) : 35,00 € (25,00 €)
- Double sens cyclable : 10,00 €
- Piste cyclable : 120,00 €
- Voie verte : 250,00 €
- Aire piétonne, Zone de rencontre, Chaussée à voie centrale banalisée : 40,00 € / ml
- Zone 30 sans changement de profil : 100 € / ml // avec changement de profil : 550 €/ ml
- SAS vélo : entre 20 et 90 € pour de la peinture (hors modification des boucles de feux
- Marquage ligne axiale : entre 1 € et 4 € le mètre linéaire
- Logo vélo : entre 18 € et 90 €
- Panneaux normés : 50 € à 200 €

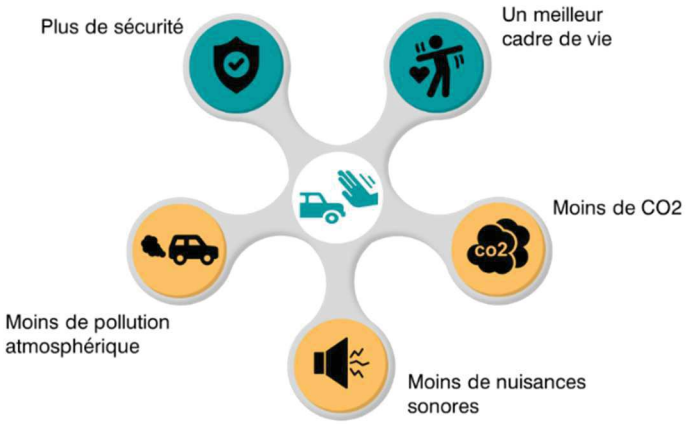
PARTENAIRES

GrandAngoulême, communes, Département, habitants, commerçants et usagers de l'espace public

7.1 Poursuivre et/ou engager les réflexions favorisant les modes actifs pour les déplacements de proximité

Pour favoriser les modes actifs (déplacements à pied, à vélo, etc.) lors de déplacements de proximité, les cheminements doivent être performants, sécuritaires et agréables. Ils doivent surtout considérer prioritairement les besoins des usagers les plus vulnérables : les personnes âgées, les enfants, les personnes à mobilité réduite, etc.

Les enjeux d'un apaisement des trafics motorisés :



Il est nécessaire **que chaque commune engage/poursuive une réflexion de reconquête des espaces publics en faveur des modes actifs**, où la place accordée à la voiture soit repensée. Cela peut passer par une révision du plan de circulation à l'échelle de la commune, l'interdiction pour certains types de véhicules (poids lourds) de traverser certains secteurs, la réorganisation du stationnement, etc. L'objectif est d'amener les automobilistes, les cyclistes et les piétons à considérer davantage la route comme un espace partagé.

Pour faciliter l'émergence de ces réflexions, les enjeux, principes d'actions et solutions techniques favorables au partage de l'espace public feront l'objet d'un focus dans le **référentiel « aménagements** / stationnements / jalonnement » et pourront être le thème d'une des premières **« conférences annuelles »**, telle que proposées à travers la mesure 3.2.

Le code de la route prévoit à son article 110-2 des dispositions relatives aux zones de rencontre et aux zones 30 : *« Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.»*

*Par ailleurs, afin de sécuriser les traversées piétonnes, la LOM (article 52) impose l'obligation de **neutraliser les places de stationnement motorisé 5 m en amont des passages piétons**. « Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.*

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

⇨ **Les aménagements de la voirie contribuant à l'apaisement au flux de la circulation routière** à la diminution du trafic et de la vitesse des véhicules (rétrécissement de voie, zone 30, zone de rencontre (zone 20), fermeture temporaire de voie, etc.)

- Les réaménagements de rue avec la mise en place de **rétrécissement ponctuel** ou **dos d'âne, chicane, écluse** permet la réduction des vitesses des véhicules.
- **La zone 30** : la vitesse modérée des véhicules permet de préserver la vie locale. Le vélo cohabite sans difficulté avec les usagers motorisés et le piéton s'y déplace en sécurité.

⇨ **Les aménagements cyclables donnant de la performance aux modes actifs** et qui leur permet d'effectuer des trajets directs plus rapides qu'en voiture : double-sens cyclable, sas vélo, « tourne à droite » cycliste

- Le « **cédez-le-passage cycliste au fe**u », prend la forme d'un panonceau permettant aux conducteurs de deux-roues non motorisés de s'orienter vers la droite ou d'aller tout droit lorsqu'un feu est rouge, après avoir cédé le passage.
- **Le sas vélo** est un espace réservé aux cyclistes en amont des feux tricolores, entre la ligne d'arrêt des véhicules et le passage piéton
- **Le double sens cyclable** : il s'agit d'une rue à sens unique pour les voitures dans lesquelles le sens contraire est autorisé aux cyclistes

⇨ **Les aménagements d'espaces publics agréables et sécuritaires** notamment aux abords des établissements recevant du public (établissements scolaires, sportifs, culturels, commerces, ...) : élargissement des trottoirs, plateaux traversants, marquage au sol, éléments visuels (mobiliers urbains, plantations, couleurs, etc.).

7.2 Considérer et positionner le vélo comme un mode de déplacement du quotidien et prioritaire en milieu urbain dans le PLUi valant plan de mobilité

Cette mesure consiste à positionner le vélo comme un mode de déplacement du quotidien et prioritaire en milieu urbain dans l'élaboration du futur Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant plan de mobilité (dont l'élaboration est engagée en 2022), et ainsi promouvoir un aménagement de proximité, favorisant une diversité fonctionnelle dans les projets urbains. Cette fiche action est directement mise en relation avec l'action 4.2 qui vise à poursuivre la déclination du schéma cyclable à l'échelle communale.

Il est possible de traiter la question cyclable à travers les différentes composantes du document :

- **Le rapport de présentation**, qui présente un diagnostic du territoire doit permettre de dégager les enjeux à traiter et peut notamment détailler l'état de l'offre vélo du territoire.
- **Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)** formalise les enjeux et le projet. Il sera donc crucial que le PLUi pose des objectifs visant spécifiquement l'amélioration de la cyclabilité du territoire. La carte du PADD peut notamment faire apparaitre les axes cyclables à valoriser ou des secteurs où l'usage du vélo doit être valorisé (centres villes des communes).
- **Le programme d'orientations et d'actions (POA)** traduit les principes énoncés à l'article L.1214-1 du code des transports et dans le PADD. Il intègre un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons.
- **Les orientations d'aménagement et de programmation** (**OAP)** fixent le cadre réglementaire qui va s'imposer aux futurs permis de construire et aux projets d'aménagement. Il est possible de définir avec précision les **secteurs où développer/valoriser des aménagements cyclables**, avec la liberté d'aller assez loin (implantation, règles de recul par rapport à la voirie, type de revêtement de sol, type de végétation…) ou **définir des zones d'espaces partagés à développer** avec l'inscription de mesures d'apaisement de la circulation dans chaque centralité ou des restrictions de stationnement pour les voitures, par exemple.
- Le **règlement écrit et graphique** peut imposer des quotas de stationnements vélo pour les nouvelles constructions et les rénovations (en distinguant logements, activités, équipements…). Il peut également définir des **Emplacements Réservés** qui donnent un droit de préemption sur un secteur défini afin de permettre un projet d'intérêt public (élargissement ou percement de voie pour réaliser un aménagement cyclable, aménagement de stationnements vélos sur des points clés…).

Fiche action 8. Soutenir et accompagner l'écosystème économique lié au vélo

Constat et enjeux

Les activités économiques liées au système vélo contribuent au développement de la culture vélo et au rayonnement du territoire.

Finalité de l'action

⇨ S'appuyer sur le potentiel d'usage du vélo et son image positive pour développer l'activité économique locale, qu'il s'agisse des commerces locaux, des services de proximité ou encore des retombées économiques liées au tourisme et loisirs à vélo.

La fiche action 8 est composée de 2 mesures :

Mise en œuvre

OBJECTIF

3 ans	5 ans
Communiquer sur les actions existantes Etudier les modalités d'un soutien aux activités innovantes	

MOYENS

Mobilisation des services communication, tourisme et développement économique de GrandAngoulême

PARTENAIRES

Acteurs du développement économique et du tourisme, porteurs de projets innovants, entreprises, commerçants, ...

8.1 Accompagner le développement d'activités entrepreneuriales ou de services publics en lien avec le vélo

Le développement des activités entrepreneuriales permet de renforcer la présence du vélo sur le territoire. L'offre de services et de production liées à la politique cyclable pourraient devenir un maillon de la croissance verte du territoire.

Les objectifs recherchés à travers cette mesure sont :

- Le maintien et le développement des services vélo,
- La création d'emploi local et non délocalisable,
- L'identification de nouvelles pratiques et de besoins non couverts ou émergents pour les partager avec les acteurs économiques du territoire.

Pour cela, il s'agit de travailler avec les acteurs du développement économique afin de :

⇨ **Favoriser la croissance des activités économiques directement liées au vélo** (réparation, location, vente, etc.), en communiquant sur les activités existantes et en soutenant les initiatives portées sur le territoire (innovations, appels à projet,…) ;

⇨ **Renforcer l'attractivité commerciale locale** : améliorer l'accessibilité à vélo en proposant aux commerçants une fiche de recommandation pour l'installation de stationnements vélo, et étudier la possibilité d'un partenariat avec les commerçants locaux pour valoriser les clients à vélo ;

⇨ **Intégrer le vélo dans les réflexions sur la logistique urbaine,** notamment le programme Interlud où la charte intégrera un plan d'actions en 2022, et qui pourrait par exemple prévoir des actions pour améliorer le maillage des points relais afin que chaque usager puisse y accéder en vélo ou prévoir des dispositifs incitatifs pour développer les activités entrepreneuriales de livraisons à vélo sur le dernier kilomètre.

Un tiers-lieu vélo : mécanique, culture et recyclage

L'association Clavette & Cie, basée à Boucau, multiplie les initiatives afin d'accompagner la progression constante du nombre d'usagers de la bicyclette sur le territoire côte basque Adour. Elle développe un projet de tiers lieu avec comme objectifs :
- Pérenniser l'atelier vélo et développer des antennes mobiles avec Outillage professionnel
- Étoffer son action de sensibilisation : équipement informatique et Matériel de diffusion et d'accrochage
- Créer un FabLab d'équipements innovants et bon marché à partir de matériaux recyclés

Le label Bienvenue aux cyclistes chez les commercants de Mulhouse

Fédérés au sein de la Maison du vélo de Mulhouse & Co, le label "Bienvenue aux cyclistes" a été créé pour favoriser les échanges entre les professionnels et les cyclistes. Il est synonyme de services et d'accueil adaptés aux besoins spécifiques et aux attentes des cyclistes tout en assurant une meilleure visibilité des commerçants partenaires sur le territoire.

L'atelier Remuménage : logistique urbaine et cyclo logistique

Face au constat que la livraison du dernier kilomètre est la plus coûteuse financièrement (20 % du coût total de la chaîne) mais aussi en matière d'environnement, l'Atelier Remuménage a développé des actions de collecte et de livraison à mobilité active sur Bordeaux Métropole à destination des entreprises, collectivités, transporteurs, commerçants et artisans. Elle mobilise son parc de camions biogaz, vélos-caisson, vélos-cargos à assistance électrique et remorques-transpalettes pour répondre aux besoins du premier et du dernier kilomètre.

Recyclerie Solicycle : Les ateliers vélo solidaire

*Les ateliers vélos SoliCycle sont des **ateliers de recyclage**, dont l'objectif est de **récupérer des vélos** destinés au rebut et qui sont remis en état ou valorisés sous forme de pièces détachées**.** Ces vélos sont récupérés en masse en déchetteries. L'association propose également des ateliers de réparation avec un support particulièrement adapté pour un chantier d'insertion : la mécanique cycle, tout en étant formatrice et professionnalisante, est accessible à tous.*

8.2 Soutenir le développement du tourisme à vélo et ses externalités économiques positives pour le territoire

Avec la présence de la Flow Vélo et de la Scandibérique, GrandAngoulême est un territoire attractif et pourrait devenir une destination qui séduit grâce à son offre de parcours cyclable mais également grâce à l'offre de services qu'elle propose à ses visiteurs. En 2019, 11 517 passages ont été recensés sur le compteur de la Coulée d'Oc. De plus, plusieurs itinéraires de loisirs sont recensés sur le territoire (boucles et Tour Charente VTT notamment).

GrandAngoulême, par l'intermédiaire de l'office du tourisme du Pays d'Angoulême, porte des actions qu'il s'agira de renforcer dans les années à venir :

→ **Référencer les structures en lien avec le cyclotourisme** (telles que les gites, maisons itinéos, établissement accueil vélo)

→**Communiquer sur le label accueil vélo** sur le territoire et sensibiliser les établissement touristiques éligibles

→**Contribuer au développement, valoriser les projets** qui permettent le développement d'offres de services vers les touristes (location, etc.)

→**Promouvoir la destination « Pays d'Angoulême » à vélo** : valorisation des initiatives et des itinéraires de balades et découvertes à vélo, mais aussi valorisation du territoire depuis ces itinéraires (jalonnement des commerces et services, relais d'informations services, …).

Il s'agira également d'intégrer les perspectives d'un tourisme de proximité au sein de l'agglomération, avec l'idée que les habitants découvrent leur propre territoire à vélo

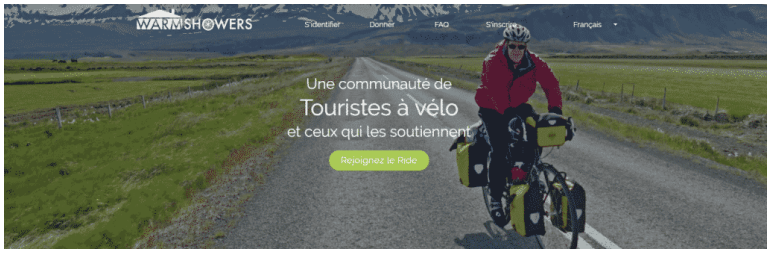
Le label « Accueil vélo »

La marque Accueil vélo s'inscrit dans une démarche d'organisation du tourisme à vélo à l'échelle nationale via France Vélo Tourisme. Elle fédère une offre homogène et identifiable d'accueil et de services adaptés aux touristes à vélo. Le label « Accueil vélo » permet aux touristes à vélo d'identifier les établissements et les lieux adaptés à la pratique du tourisme à vélo, et de bénéficier ainsi d'un accueil et de services appropriés.

L'ensemble des hébergements touristiques, des loueurs de vélo, des réparateurs professionnels, des offices de tourismes, des sites tourismes et des restaurateurs peuvent adhérer à ce dispositif. Pour cela, ils doivent offrir ou proposer des services relevant des critères obligatoires du référentiel de qualité Accueil Vélo de leur catégorie.

Warmshowers : un réseau d'hospitalité et d'entraide entre cyclotouristes

Warmshowers est né de la volonté de cyclistes amoureux de voyage à vélo de créer une communauté d'hôtes. Le principe de cette communauté est basé sur l'hospitalité gratuite. Les hôtes fournissent un hébergement simple (un lit, une douche chaude). Les critères de confort ne sont pas forcément ceux de l'hôtellerie. On vient surtout dans l'idée de se retrouver entre passionnés de la petite reine. Les voyageurs ont envie de rencontrer des locaux. Et les hôtes sont ravis d'accueillir des cyclistes dans leur périple.



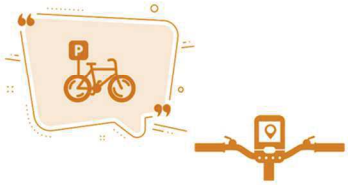
AXE 4 : Une incitation et un accompagnement renforcé favorisant l'usage du vélo au quotidien

Les trois premiers axes du schéma ont principalement traité des enjeux de coordination, d'aménagement et d'équipements nécessaires à une pratique cyclable sécurisée sur le territoire. Au-delà des offres, matérielles ou de services, les enjeux d'accompagnement sont fondamentaux pour développer les usages.

Il s'agit de faciliter l'accès à un vélo en bon état et de rassurer les cyclistes potentiels pour qu'ils puissent circuler sereinement.

De plus, la mobilisation, l'incitation et l'accompagnement sont des mesures essentielles pour influencer le changement d'habitudes. Les arguments, leviers et relais locaux ne sont pas les mêmes selon les publics considérés.

2 fiches actions



9. Impulser la pratique en **développant l'apprentissage** et en **facilitant l'accès à un vélo**

10. Engager des actions **par public cible** pour **accompagner le changement des pratiques**

Fiche action 9. Impulser la pratique en développant l'apprentissage et en facilitant l'accès à un vélo

Constat et enjeux

L'enquête de 2012 a mis en évidence un taux d'équipement important en vélos, avec cependant des disparités importantes selon les secteurs géographiques et une décorellation entre possession et usage quotidien du vélo.

Finalité de l'action

⇨ Permettre à chacun de disposer d'un vélo et de savoir l'utiliser dans un contexte de déplacement du quotidien.

La fiche action 9 est composée de 3 mesures :

Mise en œuvre

OBJECTIF

3 ans	5 ans
Adapter le service de location vélo Möbius aux besoins Étudier la mise en œuvre d'un dispositif d'accompagnement d'achat de vélo Réaliser un recensement des vélocistes et l'intégrer aux supports de communication Maintenir à niveau constant les bourses aux vélos Étudier la mise en œuvre d'apprentissage pour tous les publics	Déployer le programme SRAV dans toutes les écoles

MOYENS

Mobilisation du service transports de GrandAngoulême, de la STGA.

PARTENAIRES

Organismes en charge du tourisme, de l'enseignement supérieur, de l'insertion, GrandAngoulême, opérateurs de services de mobilité, communes, associations cyclistes, vélocistes, Etat, responsables d'établissements scolaires et périscolaires, …

9.1 Développer les services de location de vélos

La location de vélos permet de disposer d'un vélo, sans avoir à se soucier de ses conditions d'entretien et sans investissement ni engagement de long terme. Elle constitue un levier pour faire essayer, voire adopter le vélo.

Il existe plusieurs types de services de locations, proposant des vélos et des modalités d'accès différentes selon les publics ciblés. Le service public de locations de vélos möbius proposé par GrandAngoulême et opéré par la STGA constitue un élément-clé de cette offre de service mais pas la seule. Ainsi, il existe une offre privée, plutôt orientée vers les pratiques de loisirs, mais d'autres services pourraient émerger.

- **S'appuyer sur le service de location de vélos Möbius**

Le service « Möbius mon service vélo » est un succès sur le territoire, avec une flotte de près de 800 vélos dont 95% à assistance électrique.

Plusieurs pistes d'évolution sont néanmoins à envisager pour maintenir la qualité du service tout en l'adaptant pour mieux répondre aux besoins et capter de nouveaux usagers.

Il s'agira donc de poursuivre les réflexions pour :

- Conforter le service existant en s'interrogeant sur les modalités de gestion de la flotte et le renouvellement du parc,
- Impulser de nouveaux usages en étudiant de nouvelles offres de service ciblées, la diversification du parc, le développement éventuel d'une offre de courte durée et les modalités d'accès au service.

- **Accompagner le développement d'offres de location / mise à disposition de vélos complémentaires**

En parallèle à l'évolution du service public de location de vélos möbius, des potentiels de développement d'une offre de location vers des publics spécifiques existent :

- **Les touristes / visiteurs**, en proposant une offre pour découvrir le territoire d'une autre manière et un moyen de déplacement agréable en vacances. Ce type d'actions peut être porté par des acteurs privés, à l'instar de ce que font déjà certains vélocistes. Il peut également s'agir de services mis à disposition de clients d'hébergements touristiques.

- **Les étudiants**, pour leurs déplacements sur et entre les sites d'études. Il s'agit ici de proposer une offre de longue durée en partie saisonnière avec des vélos qui ne soient pas nécessairement des vélos à assistance électrique. L'usage de ce parc peut être en partie complémentaire de l'offre touristique. Ce type d'offre peut être déployé par des acteurs publics, privés ou associatifs.

- **Les personnes en insertion et/ou à faibles revenus**. Il s'agirait là d'étudier les besoins et les modalités envisageables pour proposer la mise à disposition à titre gratuit ou à faible coût de vélos (à assistance électrique ou non) afin de pallier à une difficulté de mobilité. Ce type d'offre peut être porté par les acteurs de l'insertion, les centres socio-culturels, CCAS, etc.

9.2 Faciliter l'accès aux vélos sur le territoire

Cette mesure a pour objectif d'inciter et d'accompagner les habitants à l'acquisition d'un vélo. Trois leviers sont identifiés pour faciliter cet accès à un vélo sur le territoire :

- Afin d'informer les cyclistes sur l'offre de service à disposition, il est important de faire connaitre **l'ensemble des acteurs et prestataires du vélo** sur le territoire (services de location, vélocistes, espaces de stationnement et d'entretien, ...), ainsi que les évènements. Ce sont des éléments à intégrer dans le plan de communication et à relayer sur le territoire.

- L'organisation des **bourses aux vélos** permet de proposer l'achat et la vente de vélo d'occasion. Ces évènements peuvent être organisés par des associations ou des enseignes, et proposer diverses activités et services en lien avec le vélo (stand réparation, marquage de vélo…).

- GrandAngoulême a mis en place en 2020 une **prime d'aide à l'achat VAE.** Pour en bénéficier, les personnes devaient acheter leur VAE auprès d'un vendeur partenaire de l'opération qui s'est engagé à proposer un service après-vente en magasin. Une reconduction de ce dispositif, ajusté au regard du bilan 2020-21, pourrait être envisagée en complément de l'aide d'Etat. A noter que le Département de la Charente propose également un dispositif d'aide à l'achat de vélos à destination des bénéficiaires du RSA. Ce dispositif subventionne les vélos mécaniques pour un maximum 200 € et les vélos à assistance électrique à hauteur maximum de 500 €.

En juillet 2020, GrandAngoulême a mis en place une prime d'aide à l'achat de vélo à assistance électrique.

Ce dispositif était destiné aux habitants majeurs du territoire présentant un revenu fiscal de référence du foyer inférieur ou égal à 30 000 € / an. Il s'est achevé le 12 mai 2021 lorsque les enveloppes budgétaires allouées ont été consommées (plus de 80 000 €) et a permis de cofinancer 209 achats de vélos auprès de partenaires locaux.

9.3 Développer l'apprentissage

Des actions d'apprentissage du vélo sont proposées sur le territoire. Ces formations permettent, en accompagnant des cyclistes sur un parcours, ou dans un espace sécurisé, d'expliquer ou de rappeler les bons réflexes et les bases d'une pratique sure du vélo.

Pour les enfants : le programme « Savoir Rouler à Vélo » (SRAV).

Le « Savoir Rouler à Vélo » est un programme interministériel et multi-partenarial, qui associe fédérations sportives, associations d'usagers de la bicyclette, associations de prévention, établissements scolaires, collectivités locales… C'est un programme qui propose aux enfants de 6 à 11 ans de suivre une formation encadrée, qui dure 10 heures réparties en 3 étapes :

- Bloc 1 - Savoir pédaler : Maitriser les fondamentaux du vélo.
- Bloc 2 - Savoir circuler : Découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé.
- Bloc 3 - Savoir rouler à vélo : Circuler en autonomie sur la voie publique.

Le programme SRAV s'achève par la remise d'une attestation à chacun des enfants. A l'horizon 2024, l'objectif est que chaque jeune entrant au collège ait son attestation.

A noter que sur la période 2022-2024, des financements pourront être attribués via le dispositif « génération vélo » pour accompagner la mise en œuvre de ce programme sur les territoires.

Pour les adultes : des stages d'apprentissage du vélo et de remise en selle

Parce que le nombre de Français ne sachant pas faire du vélo ou n'étant pas à l'aise sur une bicyclette en ville est plus important qu'on pourrait le croire, il existe de multiples structures, souvent associatives, qui proposent aux adultes d'apprendre à faire du vélo (parce qu'ils n'ont jamais appris, qu'ils ont oublié, ou qu'ils pratiquent du vélo loisir et ne sont pas l'aise dans la circulation).

Plusieurs actions pourraient favoriser le développement de ce type d'activités :

- **Identifier les acteurs locaux** qui proposent des stages d'apprentissage ou de remise en selle,
- **Communiquer** et promouvoir les initiatives locales

Le dispositif « Remise en selle » proposé par l'Etat dans le cadre des « coups de pouce » vélo en 2020/2021 permettait de bénéficier d'une séance gratuite d'une heure trente à deux heures, individuellement ou en groupe. Ce dispositif a permis de référencer deux moniteurs sur le territoire.

En juin 2020, 4 séances de 2h ont été proposées par des bénévoles avec le soutien de la Cyclofficine d'Angoulême. Ces séances, s'adressant aux adultes, visaient à faire prendre confiance pour se déplacer en ville à Vélo.

Lorient Agglomération a mis en place le dispositif « vélo-école » pour proposer un apprentissage du vélo aux habitants afin de les former à mieux circuler en ville avec un niveau technique satisfaisant. Les animations ont lieu tous les vendredis pendant 1 mois, assurée par une micro-entreprises. Pour en savoir plus : Lorient Agglomération

Fiche action 10. Engager des actions par public cible pour accompagner le changement des pratiques

Constat et enjeux

Le changement des pratiques nécessite une stratégie dans la durée pour lever les freins, bousculer les préjugés et rendre le vélo plus attractif.

Finalité de l'action

⇨ Amener les citoyens à utiliser davantage le vélo pour leurs déplacements locaux.

La fiche action 10 est composée de 4 mesures :

Des premières pistes de réflexions sont proposées pour accompagner les différents publics. Ces actions devront cependant être construites avec les acteurs directement concernés par leur mise en œuvre, qui sont au contact des publics et en connaissent donc mieux les besoins.

Mise en œuvre

OBJECTIF

3 ans	5 ans
Préciser les actions à engager avec les acteurs les plus en contact des différents publics cibles Poursuivre l'accompagnement de GrandAngoulême auprès des employeurs pour la réalisation de leurs plans de mobilité Mieux communiquer sur les possibilités de combiner le vélo avec d'autres modes pour un déplacement	100 % des établissements scolaires ont réalisé des actions dans le cadre du Savoir Rouler à Vélo 100 % des établissements d'enseignement supérieur ont réalisé des actions de sensibilisation

MOYENS

Accompagnement des entreprises :

- Coût annuel d'accompagnement par un chargé de mission : 65 000 €
- Réalisation d'un plan de mobilité employeur : entre 8 000 et 15 000€

Accompagnement des établissements scolaires :

- Livret pédagogique à destination des écoles (Lilles Métropole) : 13 200 €
- Vidéo pédagogique conception et diffusion (Eurométropole Strasbourg): 5 000 €

Dispositifs de stationnement :

- Arceaux : 180 à 300 € (120€/place)
- Arceaux abrités : 3 800 € (6 places) et 13 400 € (30 places) (820€/place)
- Boxes : 7000 € (2 places)

PARTENAIRES

GrandAngoulême, communes, région Nouvelle-Aquitaine, département de la Charente, Etat, ADEME, employeurs, associations, établissements scolaires, établissements d'enseignement supérieur, STGA, SNCF, etc.

10.1 Sensibilisation et accompagnement des employeurs

82% des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture sur le territoire du GrandAngoulême. Les employeurs représentent donc une cible importante pour inciter les salariés à modifier leurs habitudes de déplacement.

GrandAngoulême accompagne depuis plusieurs années les établissements employeurs dans leurs démarches d'écomobilité. Ainsi depuis 2019, ce sont 12 établissements, représentant près de 7 000 salariés qui ont été accompagnés avec l'appui d'un cabinet d'études spécialisé dans l'élaboration de leur plan de mobilité. GrandAngoulême propose également des temps d'informations et d'échanges entre établissements sur les questions de mobilité : évolutions réglementaires, dispositifs nationaux tels que le label Pro Vélo, le forfait mobilité durable, etc. Les établissements peuvent également mobiliser des partenaires pour proposer des temps de sensibilisation à leurs salariés : la STGA pour faire connaitre le service de location de vélos möbius et essayer les vélos, la Cyclofficine pour des ateliers autour de l'entretien et de la réparation des vélos, l'association prévention routière, etc.

GrandAngoulême porte donc déjà des actions en direction des employeurs et de leurs salariés qu'il conviendra de poursuivre et de développer dans les années à venir :

- ⇨ **Informer les employeurs et leurs salariés** sur les atouts du déplacement à vélo, les incitations (forfait mobilité durable notamment) et les besoins du cyclistes (stationnement vélo, espace de rangement ou de recharge, ...)
- ⇨ **Soutenir les démarches** d'accompagnement au changement et proposer des animations de sensibilisation (telles que le Challenge mobilité par exemple)

__La Loi d'Orientation des Mobilités__ (LOM) du 24 décembre 2019, modifie le cadre juridique de l'implication des entreprises dans l'accompagnement des déplacements domicile / travail de leurs salariés. La question de la mobilité des salariés doit être traitée dans le cadre des négociations annuelles obligatoires au titre de la qualité de vie au travail. A défaut d'accord dans le cadre de cette négociation, les entreprises doivent élaborer un plan de mobilité employeur. De plus, la __création du forfait mobilités durables__, qui remplace l'indemnité kilométrique vélo, permet aux employeurs d'encourager financièrement les déplacements domicile-travail effectués à vélo par leurs salariés.

***Le Challenge de la mobilité.** Chaque année, l'ADEME Nouvelle Aquitaine organise, en partenariat avec les collectivités locales telles que GrandAngoulême, un challenge mobilité inter-entreprises pendant une semaine. Ce Challenge est l'occasion de découvrir et tester d'autres solutions de mobilité, notamment le vélo. C'est aussi l'occasion, pour les établissements employeurs de mobiliser les associations et opérateurs de services locaux pour communiquer sur le vélo, etc.*

Pour la __communication à destination des actifs__, l'Ademe propose des kits de communication avec des messages autour de la santé, l'économie, l'efficacité, la sécurité.

10.2 Sensibilisation et accompagnement des établissements scolaires

Les établissements scolaires (écoles, collèges et lycées) apparaissent comme des lieux privilégiés pour sensibiliser les jeunes aux enjeux de la mobilité durable. Cela peut être déterminant dans leur choix du mode de déplacement actuel ou futur, mais peut aussi permettre de sensibiliser les familles et les parents.

Les communes, le Département et la Région, gestionnaires de ces équipements selon leurs compétences sont les acteurs privilégiés pour la mise en œuvre d'actions de sensibilisation.

Plusieurs pistes d'actions :

→ Communiquer sur la mise en œuvre du programme **« Savoir rouler à vélo »** (cf. 9.3)

→ **Faire connaitre les initiatives** et dispositifs locaux, partager des retours d'expériences :
- → Expérimentations de sécurisation et d'apaisement de circulation aux échelles communales sur le territoire (expérience de la Ville d'Angoulême à suivre à travers leur schéma des modes actifs)
- → Caravélo (cf. Brie)

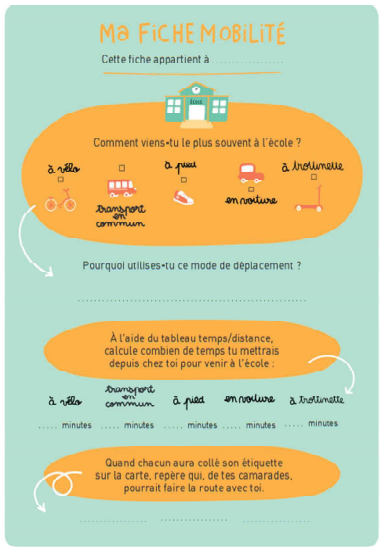
→ **Etendre le Challenge** mobilité aux établissements scolaires

*Un **module pédagogique** composé de 23 capsules animées, crée par **l'Agence Santé Environnement** de Bourgogne-Franche-Comté : Vidéos, quiz, exemples illustrés : tout ce qu'il faut savoir d'important sur les mobilités actives y est présenté à la manière d'un «serious game». Lien : https://bit.ly/3noUyX7*

***Se rendre à l'école, tous ensemble à vélo !** A l'image d'un bus scolaire, le vélo-bus consiste à effectuer un ramassage d'élèves pour se rendre ensemble à l'école à vélo. **L'association Caravélo implantée à Brie**, et créée en 2008, propose trois circuits (gérés par 3 responsables) qui rejoignent les zones d'habitat et l'école de la Prévoterie. Des adultes formés prennent en charge les enfants à des points de rassemblement. Ces circuits sont proposés de la rentrée de septembre jusqu'aux vacances de la Toussaint, puis de la période de Pâque jusqu'aux vacances d'été. Tous les enfants de l'école ont la possibilité de s'inscrire à ce service. Au début de l'année, l'association par le biais de la prévention Maïf font passer le permis vélo aux enfants. Son obtention est une condition pour bénéficier du service.*

***Création d'un jeu des familles Bougeotte : Nantes Métropole** a créé un jeu des sept famille pour inciter les nantais à partager la rue en harmonie. Il réunit les famille « roul-roul » sur les roulettes, « clopi-clopa », plutôt piétonne, « dring-dring » pour les deux roues, etc.*

Un kit de sensibilisation pour les enfants de 6 à 10 ans.



***Lilles Métropole** a réalisé un kit de sensibilisation à la mobilité pour les jeunes publics. C'est un guide à destination des enseignants et des animateurs pour permettre une sensibilisation à la fois pédagogique et ludique du jeune public, tout en faisant le lien avec les apprentissages fondamentaux définis dans les programmes scolaires. Il est composé de 4 activités ludiques avec des fiches pédagogiques, des visuels à découper, des outils de médiation, etc.*

***Pour la communication à destination des jeunes**, il est possible d'utiliser les messages de communication et les kit de l'ADEME avec des arguments sur le plaisir ou santé pour encourager la pratique du vélo.*

Loisirs Sportifs Jeunes Adultes	« MA DEVISE À VÉLO : LIBERTÉ, DÉCOUVERTE, CONVIVIALITÉ ! »	LIBERTÉ À vélo, je ne dépends de personne pour me déplacer : c'est quand je veux, où je veux, comme je veux !	DÉCOUVERTE Le vélo, c'est un voyage du quotidien : je prends le temps de découvrir (ou de redécouvrir) mon quartier, ma ville et ses environs.	CONVIVIALITÉ À vélo, je suis plus ouvert : je m'arrête quand je veux pour discuter avec mes voisins, mes amis.

10.3 Sensibilisation et accompagnement des établissements d'enseignement supérieur

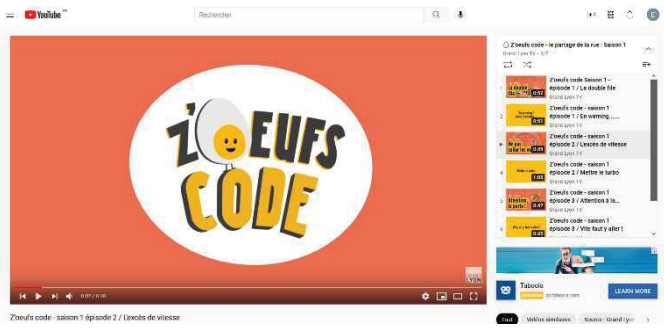
Les étudiants réalisent des déplacements quotidiens pour se rendre sur leur lieu d'étude. Ils sont aujourd'hui 5 300 sur le territoire du GrandAngoulême. Ce chiffre est en augmentation et ils devraient être environ 1000 de plus dans les années à venir.

Actions et pistes à explorer :

- → **Réaliser une enquête auprès des établissements** d'enseignement supérieur pour mieux connaitre les pratiques cyclables : stationnements vélos existants, possibilités et pratiques d'accès à vélo
- → **Accompagner les établissements** dans leurs actions pour favoriser une mobilité plus durable auprès des étudiants et personnels (conseils, accompagnement technique pour la réalisation de plan de mobilité établissement, …)
- → Inviter les établissements d'enseignement supérieur à faire la **promotion du vélo** avec la diffusion de supports de sensibilisation, l'invitation à participer au Challenge de la mobilité, etc.
- → **Organiser des évènements** en lien avec le vélo : bourse au vélo sur le campus, une course à vélo, journée découverte par des associations étudiantes, à l'instar de ce qui a été proposé en 2021 dans le cadre de l'Angoumois Etudiant (bourse aux vélos et rallye à vélo)

Un partenariat avec les acteurs de la vie étudiante (CIJ, SCCUC, et Student Team plus largement…) est à envisager pour renforcer ces actions de sensibilisation et définir plus précisément les actions à engager et leurs modalités de réalisation.

Z'œufs code : Et vous, la rue, vous la partagez comment ?



Le Grand Lyon a déployé une campagne digitale pédagogique et humoristique, une web-série présente sur youtube et relayée par les réseaux sociaux. Elle est composée de vidéos d'animation courtes (moins de 2 minutes) réparties en 4 épisodes. Décalée et pédagogique, cette campagne questionne le public sur ses pratiques et usages de la rue en proposant deux scenarii interactifs – avec le bon ou le mauvais comportement – qui décideront du destin des « Z'œufs », qui sont tour à tour automobilistes, cyclistes et piétons.

***Pour la communication à destination des étudiants**, il est possible d'utiliser les messages de communication et les kit de l'ADEME avec des arguments sur l'environnement, économie, efficacité*

10.5 Faciliter l'utilisation du vélo en intermodalité avec d'autres modes de déplacements

L'intermodalité consiste en l'utilisation, pour un déplacement d'un point A à un point B, de plusieurs modes de transport : marche, vélo, trottinette, transports en commun, voiture individuelle, etc.
Il est essentiel d'assurer une efficacité en termes de temps de trajet et une sécurité des aménagements cyclables et des stationnements pour accéder aux espaces d'intermodalité.

Le potentiel d'intermodalité cyclable sur le territoire se se situe à différents niveaux : Gare d'Angoulême, arrêts stratégiques des réseaux de transports collectifs (mobius et interurbain), aires de covoiturage (pour rejoindre un conducteur motorisé par exemple), parkings à proximité du centre-ville (laisser la voiture et finir en vélo), …

Pistes d'actions pour prendre en compte l'enjeu d'intermodalité de façon transversale :

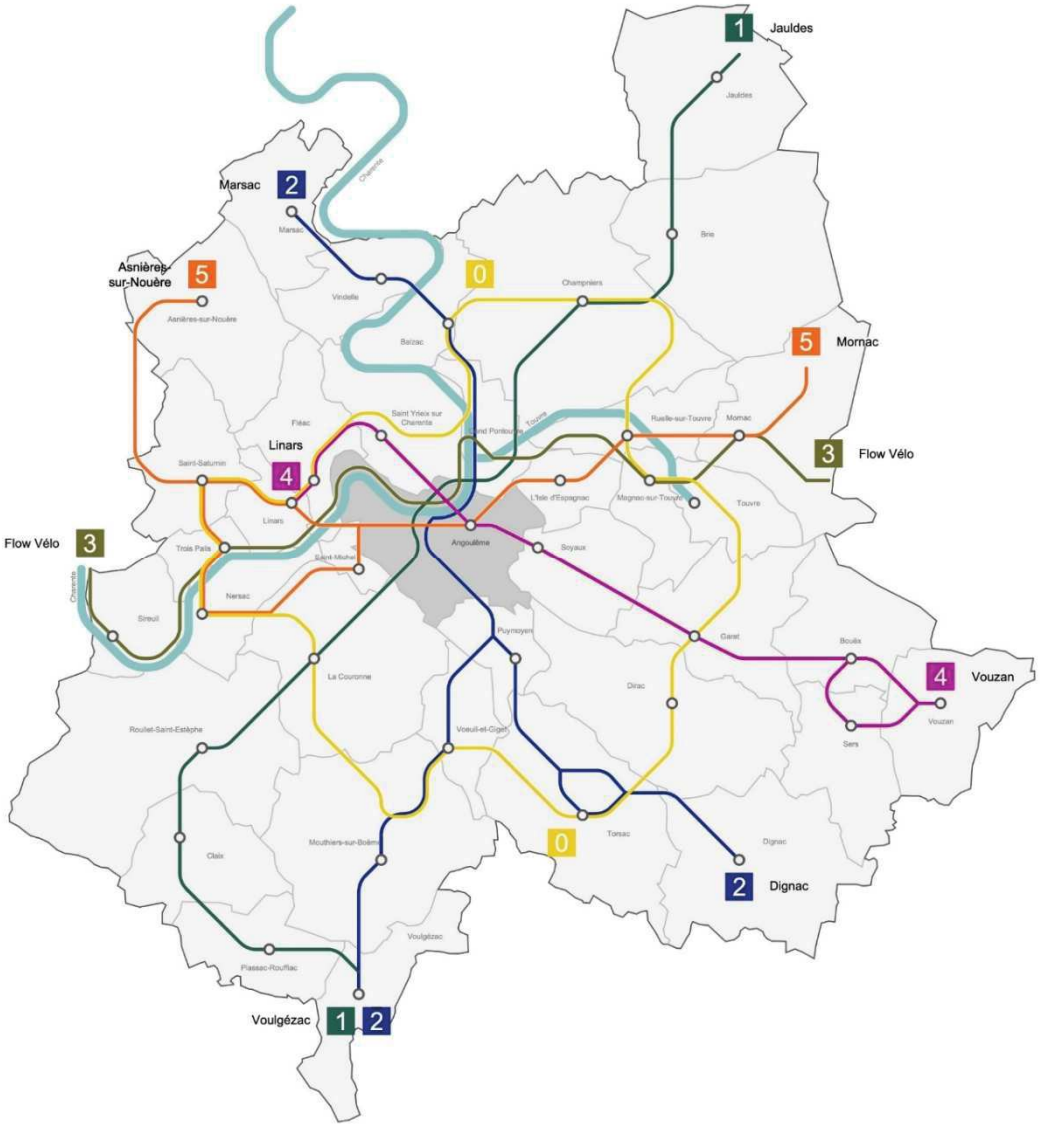
- → Valoriser les points d'intermodalités dans le **jalonnement et la signalétique** afin de rendre lisible les liaisons intermodales en vélo (cf. action 4.2)
- → **Promouvoir et informer** de la présence de stationnements sécurisés aux arrêts du réseau de transport. (action 6.2) et communiquer sur l'intérêt de ces pratiques
- → Concevoir à travers l'outil Modalis le **calcul d'itinéraire multimodal** avec l'utilisation du vélo pour qu'il propose différents moyens de transport et propose une intermodalité entre ceux-ci (cf. action 5.2)
- → Aménager des **stationnements** vélo au niveau des points qui présentent un potentiel d'intermodalité
- → Etudier les **autres possibilités** : vélos dans les bus, arceaux à proximité des arrêts de transport à la demande par exemple

L'article 53 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) *fixe au 1er janvier 2024 l'obligation d'équiper les gares ferroviaires et routières et les pôles d'échanges multimodaux (PEM) en* ***stationnements sécurisés pour les vélos****. Les modalités d'application de cet article sont précisé par le décret n°2021-741 publié le 8 juin 2021. Concernant la gare d'Angoulême le nombre minimal de places de stationnement sécurisés pour les vélos s'élève à 90.*

Le décret relatif à l'emport de vélos non démontés à bord des trains *de voyageurs a été publié le 19 janvier 2021 au Journal officiel. Ce texte, particulièrement attendu dans le sillage de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), impose un minimum de huit emplacements vélo dans les TGV et Intercités, entre autres. La loi prévoit aussi que les* ***cars neufs*** *devront accepter 5 vélos non démontés.*

Annexes

1 Annexe : représentation graphique des 6 grands itinéraires proposés à l'échelle du territoire



Circulaire — 78,7 km

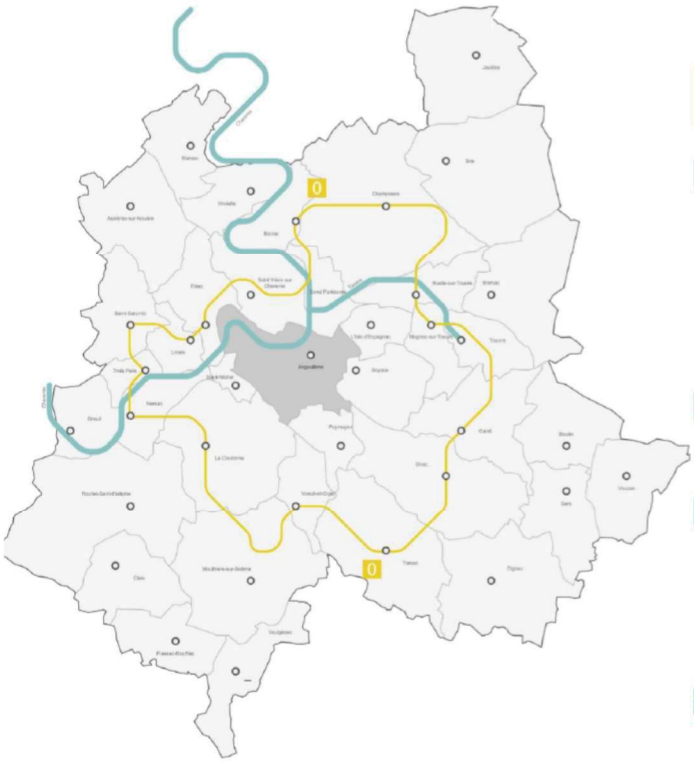
Jauldes Voulgézac — 53,5 km

Marsac Dignac — 56,8 km

Flow Vélo — 40,9 km

Linars Vouzan — 37,4 km

Asnières Mornac — 50,7 km



0 Circulaire

17 communes concernées:

- Champniers
- Ruelle-sur-Touvre
- Magnac-sur-Touvre
- Touvre
- Garat
- Dirac
- Torsac
- Voeil et Giget
- Mouthiers
- La Couronne
- Nersac
- Trois Palis
- Saint Saturnin
- Linars
- Fléac
- Saint-Yrieix sur-Charente
- Balzac

Principales zones d'emplois :

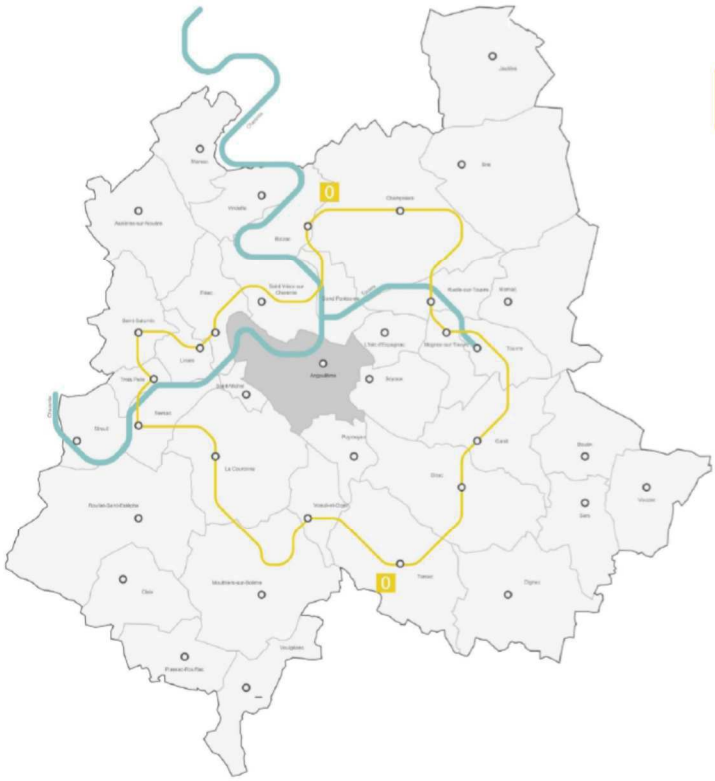
- P.A. Euratlantic
- Z.I. de Nersac

Équipements

- Plan d'eau de Saint-Yrieix
- Nautilis
- Théâtre Jean Ferrat
- Stades (des Cloux, Vaugeline, Leo Lagrange, Jean Niollet, Mouthiers, La Couronne)

Établissements scolaires:

- Collège de la Couronne Robert et Elisabeth Badinter



0 Circulaire

Total: 78,8 km
Existant: 4,4 km

24,3 km

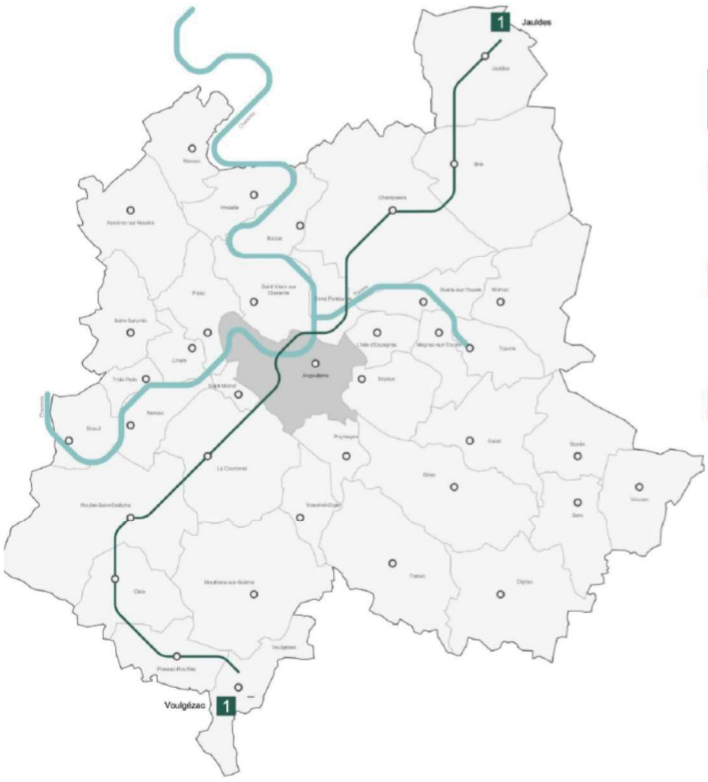
45,9 km

8,3 km

Habitants et emplois à proximité de l'itinéraire

11 886

4 787



1 Voulgézac – Jauldes

Pôles intermodaux:

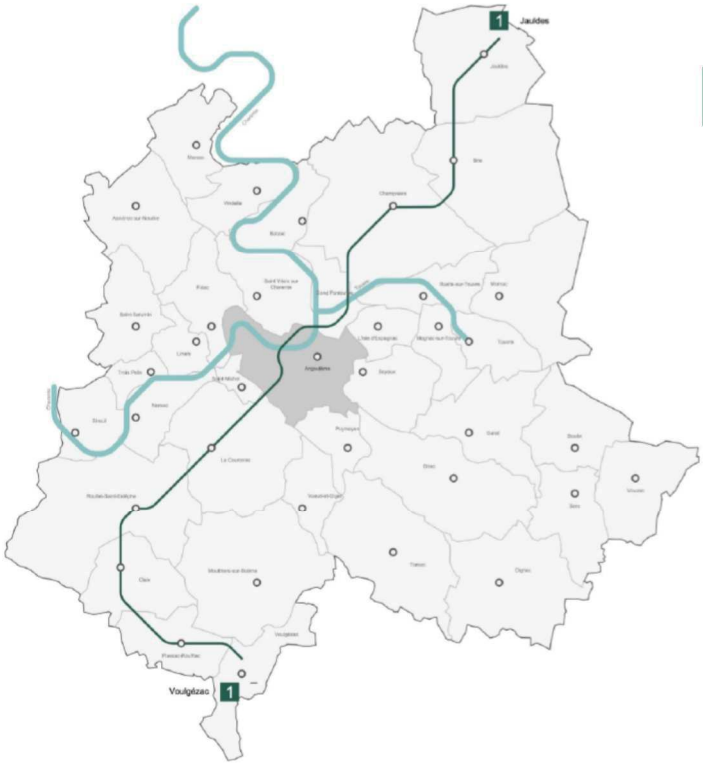
- Aires de covoiturage de Combier et Roullet-Saint-Estèphe

Équipements :

- Stade des Cloux
- Meulières de Claix

Établissements scolaires:

- Campus Breuty
- IUT
- Lycée professionnel du bâtiment
- Lycée agricole de l'Oisellerie



1 Voulgézac – Jauldes

Total: 53,5 km
Existant: 14,1 km

26,2 km

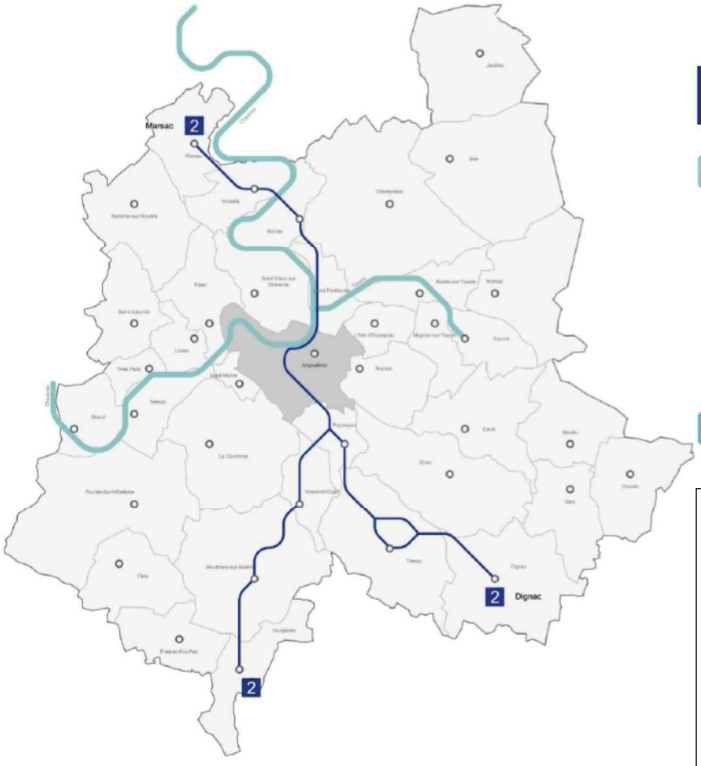
25,9 km

1,3 km

Habitants et emplois à proximité de l'itinéraire

10 259

7 962



2 Marsac - Dignac

11 communes concernées:

- Marsac
- Vindelle
- Balzac
- Gond Pontouvre
- Angoulême
- Puymoyen
- Torsac
- Dignac
- Voeil et Giget
- Mouthiers
- Voulgézac

Principales zones d'emplois :

- Z.E. Ma Campagne et Puymoyen

Équipements :

- Plan d'Eau de Saint-Yrieix
- Nautilis
- Stade de Mouthiers
- Stade d'athlétisme
- Baignades Vindelle, Marsac
- Musée du papier
- Cité internationale de la BD et de l'image

Établissements scolaires:

- Collège René Cassin
- Ecole Européenne Supérieure de l'Image
- LISA
- Lycée Charles Augustin Coulomb

2 Marsac - Dignac

Total: 56,8 km
Existant: 3,9 km

13,7 km

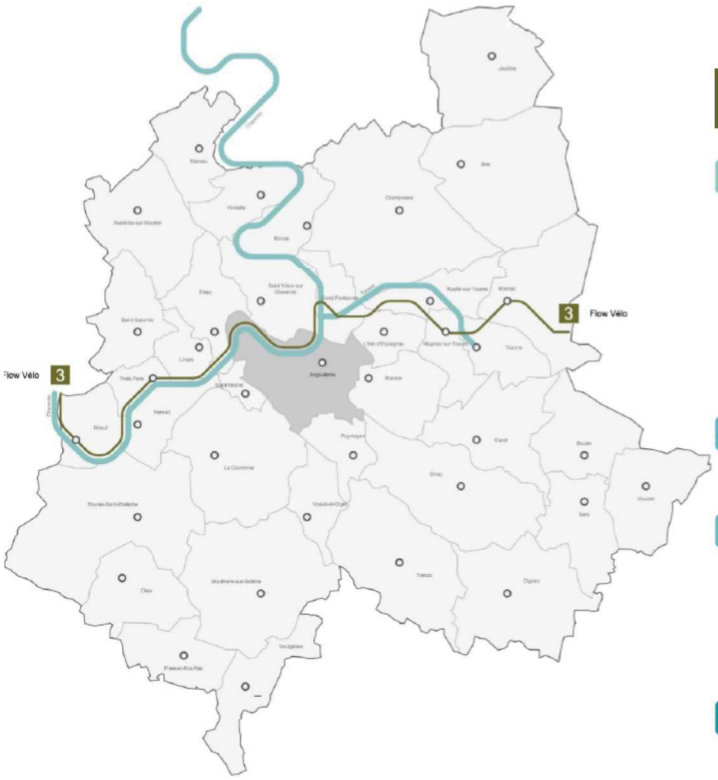
40,0 km

3,1 km

Habitants et emplois à proximité de l'itinéraire

11 692

4 225



3 Sireuil – Mornac

11 communes concernées:

- Sireuil
- Trois-Palis
- Linars
- Fléac
- Angoulême
- Saint-Yrieix-sur-Charente
- Gond Pontouvre
- Ruelle-sur-Touvre
- Magnac-sur-Touvre
- Touvre
- Mornac

Principales zones d'emplois :

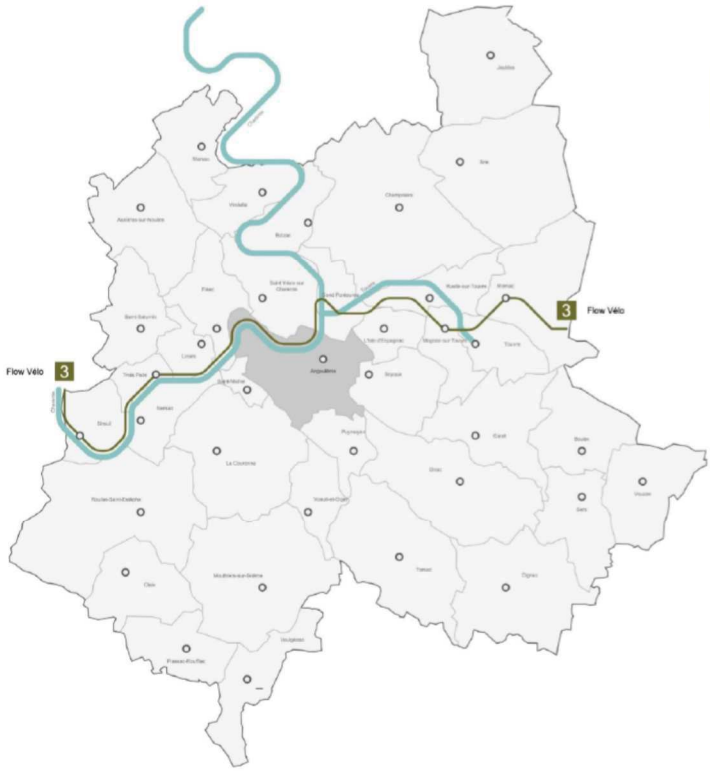
- Z.I. N°3

Équipements :

- Musée de la BD
- Théâtre Jean Ferrat
- Sources de la Touvre
- Stade Léonide Lacroix

Établissements scolaires:

- Atelier Ecole cinéma d'animation
- Ecole des Métiers du Cinéma d'animation et d'infographie



3 Sireuil – Mornac

40,9 km

0 km

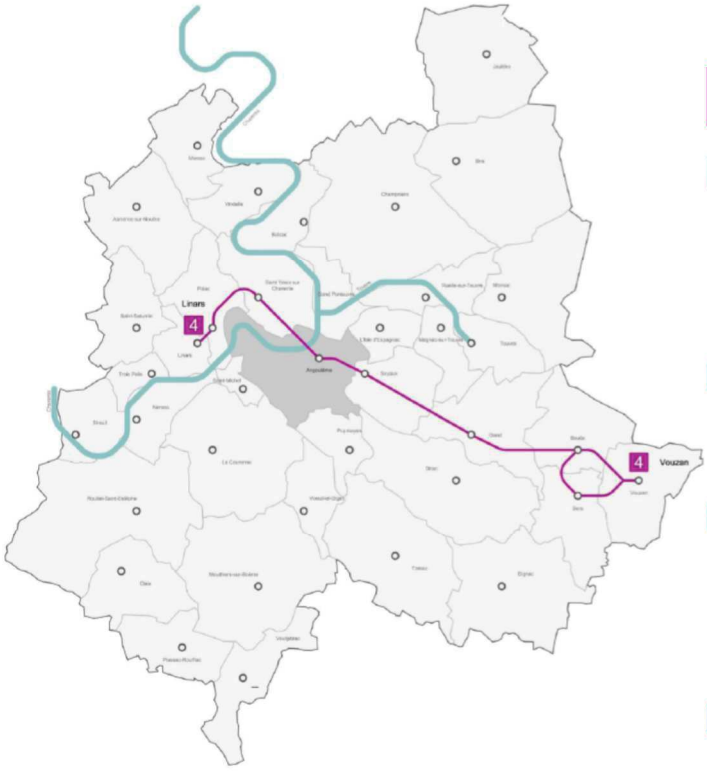
0 km

Total: 40,9 km
Existant: 13,5 km

Habitants et emplois à proximité de l'itinéraire

6 569

3 383



4 Linars - Vouzan

9 communes concernées:

- Linars
- Fléac
- Saint-Yrieix-sur-Charente
- Angoulême
- Soyaux
- Garat
- Bouëx
- Sers
- Vouzan

Principales zones d'emplois :

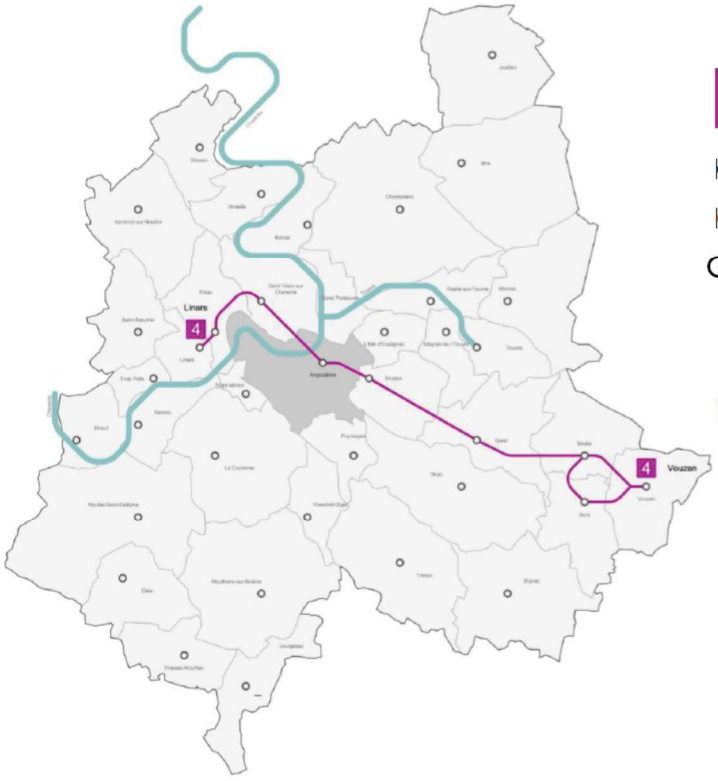
- P.A. Euratlantic
- Zone de la croix blanche
- Centre clinical

Équipements :

- Stade Jean Niollet et Léo Lagrange
- Zone de la Penotte: cinéma, accrobranche
- Zone des Brandes, parc
- Lusée de la société archélogique et historique de la Charente
- Musée du Papier

Établissements scolaires:

- Lycée professionnel Jean Albert Grégoire
- Atelier Ecole du cinéma d'animation



4 Linars - Vouzan

Total: 37,4 km
Existant: 6,0 km

22,0 km

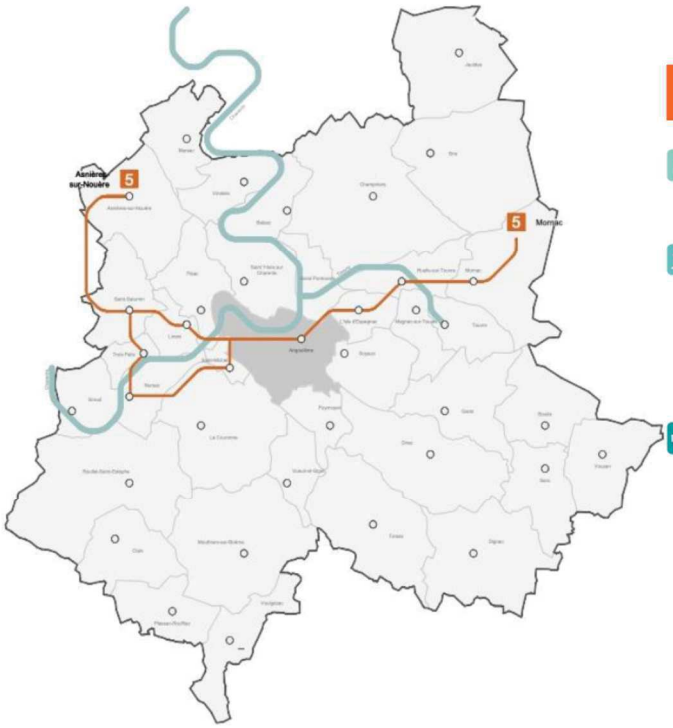
15,4 km

0 km

Habitants et emplois à proximité de l'itinéraire

12 224

10 614

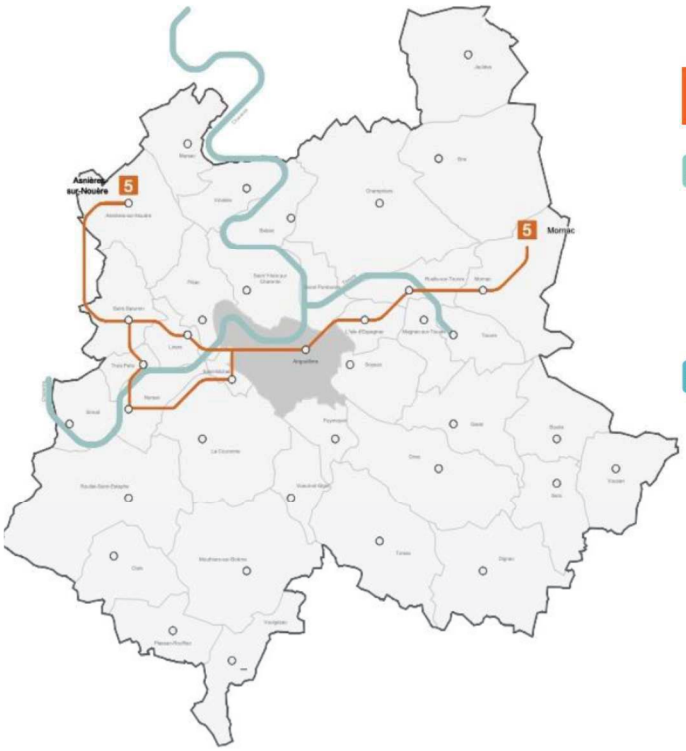


5 Asnières – Mornac

Pôles intermodaux:
- Gare d'Angoulême

Équipements :
- Espace Carat
- Théâtre Jean Ferrat
- Voie verte du petit Rouillat
- Circuits VTT de La Braconne

Établissements scolaires:
- Campus CiFOP
- Collège Puygrellier



5 Asnières – Mornac

10 communes concernées:
- Asnières-sur-Nouère
- Saint Saturnin
- Trois Palis
- Nersac
- Saint-Michel
- Linars
- Angoulême
- L'Isle d'Espagnac
- Ruelle-sur-Touvre
- Mornac

Principales zones d'emplois :
- Z.I. de Nersac
- Z.I. la Braconne & AFPA ?
- ZI3

32,0 km

18,7 km

0 km

Total: 50,7 km
Existant: 10,2 km

Habitants et emplois à proximité de l'itinéraire

17 738

11 036