



Schéma directeur vélo

Déplacements du quotidien



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES AUNIS SUD - 2023

Sommaire

Contexte	3
-----------------------	----------

Objectifs	4
------------------------	----------

Modalités de réalisation	5
---------------------------------------	----------

1. Diagnostic	6
----------------------------	----------

• <u>Statistiques de l'INSEE</u>	<u>7</u>
• <u>Reconnaissance sur le terrain</u>	<u>9</u>
• <u>Rencontre avec les élus</u>	<u>11</u>
• <u>Rencontre avec les habitants</u>	<u>12</u>
• <u>Résultats de l'enquête</u>	<u>13</u>

2. Les différents aménagements réalisables	18
---	-----------

• <u>Piste cyclable</u>	<u>19</u>
• <u>Bande cyclable</u>	<u>20</u>
• <u>Voie verte</u>	<u>21</u>
• <u>CVCB</u>	<u>22</u>
• <u>Vélorue</u>	<u>23</u>
• <u>Jalonnement</u>	<u>24</u>
• <u>Double sens cyclable</u>	<u>25</u>
• <u>Intersections et continuité</u>	<u>26</u>

3. Fiches itinéraires	27
------------------------------------	-----------

• <u>Carte des itinéraires</u>	<u>28</u>
• <u>Méthode pour choisir les aménagements</u>	<u>60</u>

4. Services	61
--------------------------	-----------

• <u>Les différents types de stationnements</u>	<u>62</u>
• <u>Préconisations en termes de stationnement</u>	<u>64</u>
• <u>Bornes de recharge de VAE</u>	<u>65</u>
• <u>Borne d'autoréparation</u>	<u>66</u>
• <u>Emplacement des services</u>	<u>67</u>
• <u>Tableau récapitulatif des coûts</u>	<u>68</u>
• <u>Atelier de réparation vélo</u>	<u>69</u>
• <u>Location de vélos</u>	<u>70</u>
• <u>Vélobus</u>	<u>71</u>
• <u>Aides financières à l'achat</u>	<u>72</u>

5. Développer la culture vélo	73
--	-----------

• <u>Les actions</u>	<u>74</u>
• <u>Coût</u>	<u>75</u>

6. Aides éventuelles	76
-----------------------------------	-----------

• <u>Aides financières</u>	<u>77</u>
• <u>Aides à l'ingénierie</u>	<u>83</u>

- Dans le cadre de son projet de territoire qui souhaite mettre en œuvre un « environnement préservé gage de qualité de vie et d'adaptation au changement climatique », la communauté de communes (CdC) Aunis Sud souhaite proposer des mobilités douces et alternatives à la voiture.



- Dans ce contexte, la communauté de communes a décidé de se doter d'un schéma directeur vélo orienté vers les déplacements du quotidien qui fournit des recommandations sur les aménagements à réaliser, les services à développer et les différentes manières de promouvoir le vélo.



- L'essor du vélo est réel en France, et le contexte réglementaire est favorable à son développement avec la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et le plan vélo national, qui a pour objectif de faire passer la part du vélo dans les déplacements de 3 à 9%, en allouant un budget de 2Md€ sur la période 2023-2027.

Aménagements

Services

Culture vélo

Ce document est à destination des élus et des services techniques des communes et de la communauté de communes, et de toute personne souhaitant s'investir dans le développement du vélo comme moyen de transport. Il contient des préconisations en termes d'aménagements, de services et de promotion du vélo mais n'a pas de caractère obligatoire ni d'objectifs de résultats. C'est un outil d'aide à la décision uniquement. Il est recommandé de suivre l'ensemble de ses préconisations, cependant en réaliser une partie uniquement aura toujours plus d'impact que de ne rien faire.

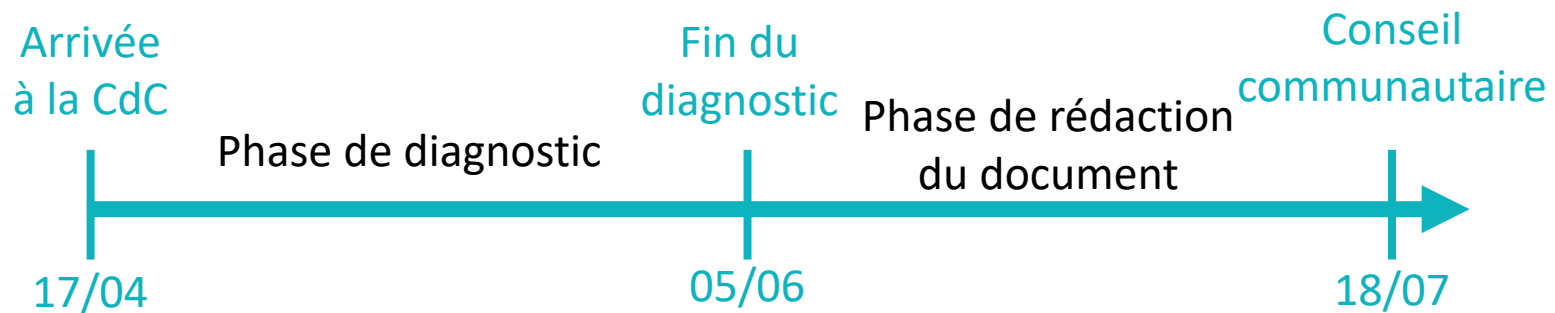
Après avoir présenté un diagnostic de la pratique du vélo sur le territoire et les différents aménagements cyclables réalisables, il s'oriente suivant trois grands axes :

- Un ensemble de fiches itinéraires comprenant tous les aménagements à mettre en place pour relier les pôles structurants du territoire, avec une estimation du coût pour chacun.
- Tous les services à mettre en place pour favoriser la pratique du vélo, en fonction des retours de la concertation avec les habitants, avec des liens vers des exemples de projets existants.
- Les actions à mener pour développer la culture du vélo afin de faire rentrer la pratique dans les habitudes du plus grand nombre

Enfin, il présente toutes les aides financières auxquelles les porteurs de projets peuvent prétendre pour réaliser des travaux de voirie ou mettre en place des services.

Modalités de réalisation

Ce document a été réalisé en trois mois par trois étudiants en Génie de l'Aménagement et de l'Environnement de l'école d'ingénieurs Polytech Tours, Sylvain Jeansou, Eliott Lenard et Xue Zheng, en stage au service mobilités de la communauté de communes. Il s'appuie sur le travail de diagnostic initial réalisé par Léopoldine Mullon, en stage en 2022.



En raison du temps limité pour mettre au point ce schéma directeur, les préconisations techniques n'ont pas pu être finalisées pour tous les itinéraires cyclables identifiés, et seules les fiches pour les itinéraires classés comme structurants y sont incluses.

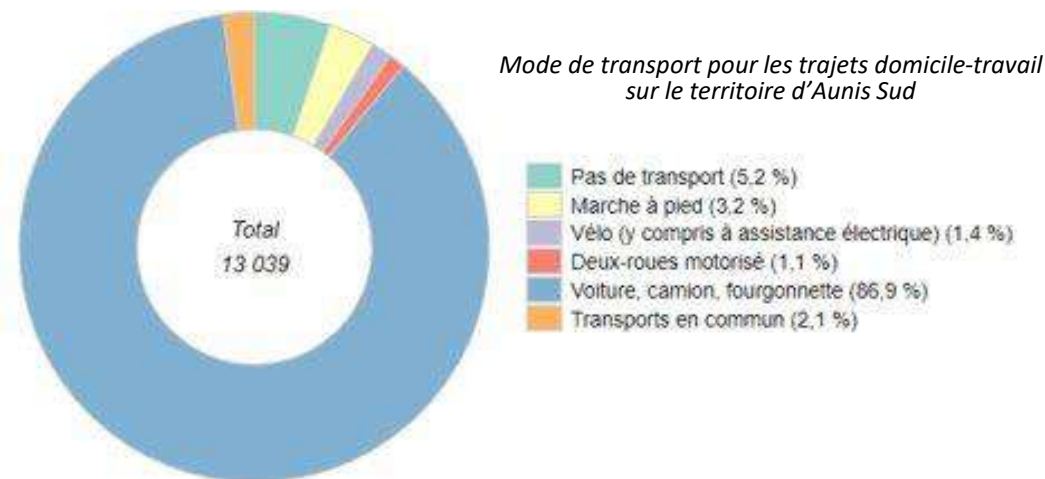
L'ensemble des données (itinéraires, signalisation, stationnements...) de ce document sera consultable de manière plus détaillée sur le portail SIG Aunis « GEO » prochainement, elles nécessitent encore d'être mises en forme pour être exploitables.

1. Diagnostic

Afin de proposer des aménagements et des services pertinents pour développer la pratique du vélo, il est nécessaire d'avoir une vue d'ensemble des aménagements existants, et de connaître les pratiques de mobilité et les besoins des habitants. Pour cela, un diagnostic a été effectué à partir de plusieurs sources :

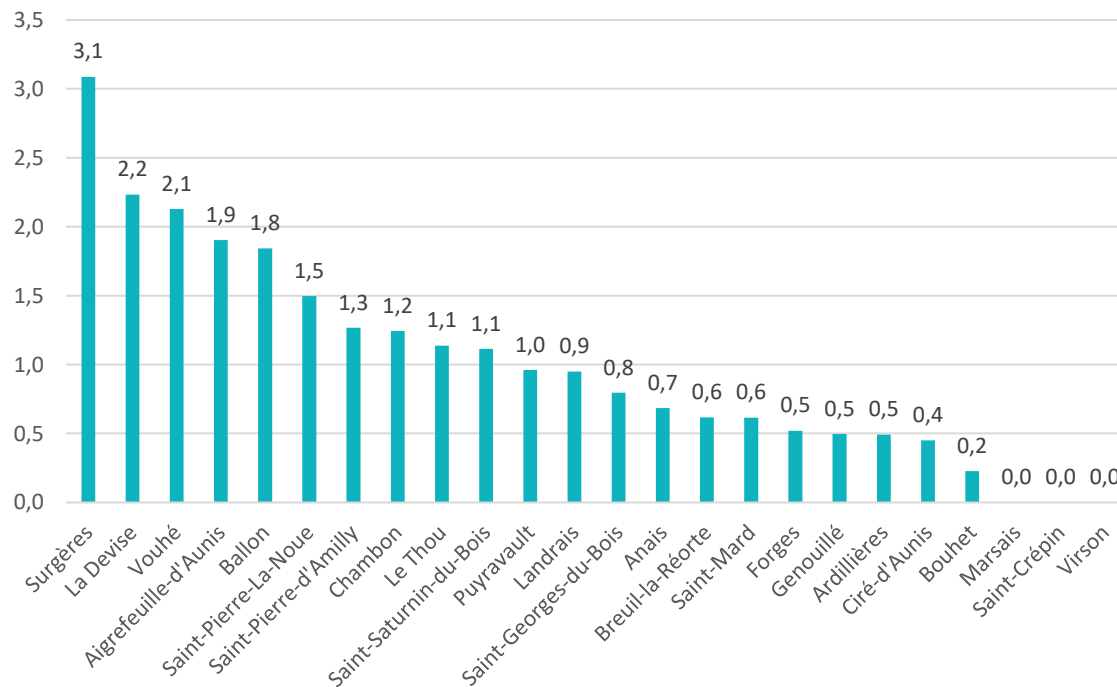
- Des données statistiques de l'INSEE
- Un travail de reconnaissance sur le terrain
- La rencontre des élus des communes
- Des échanges avec les habitants sur les marchés et lors du cycle&sound, et la transmission d'une enquête sous forme de questionnaire papier et en ligne





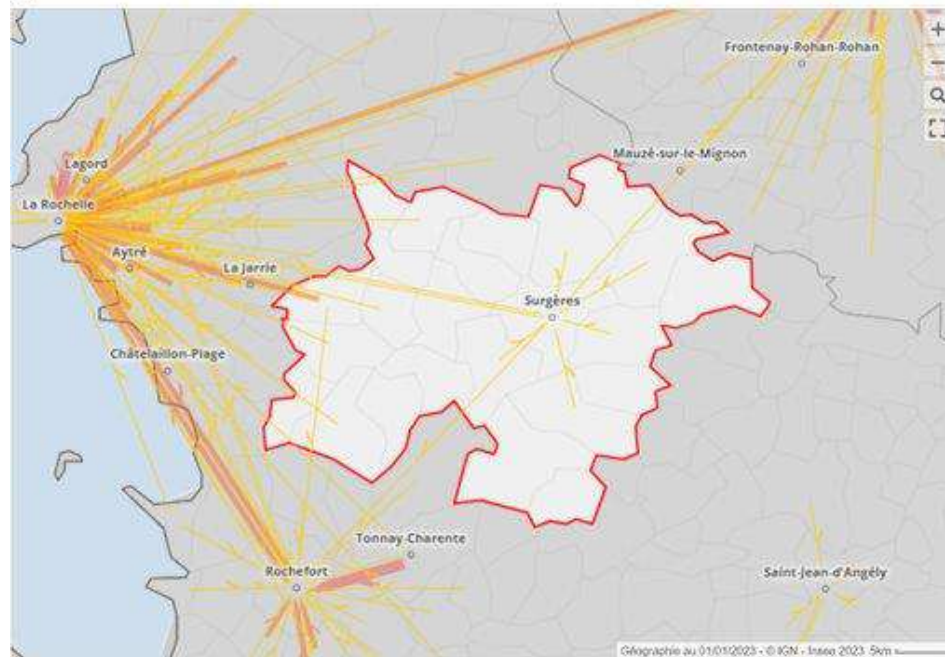
Sur la communauté de communes Aunis Sud, les trajets domicile-travail sont largement dominés par la voiture qui représente 87% des déplacements. Le vélo n'est qu'à 1,4%, ce qui est à peu près la moitié de la moyenne nationale de 3%.

Part du vélo dans les déplacements de la CdC Aunis Sud (%)

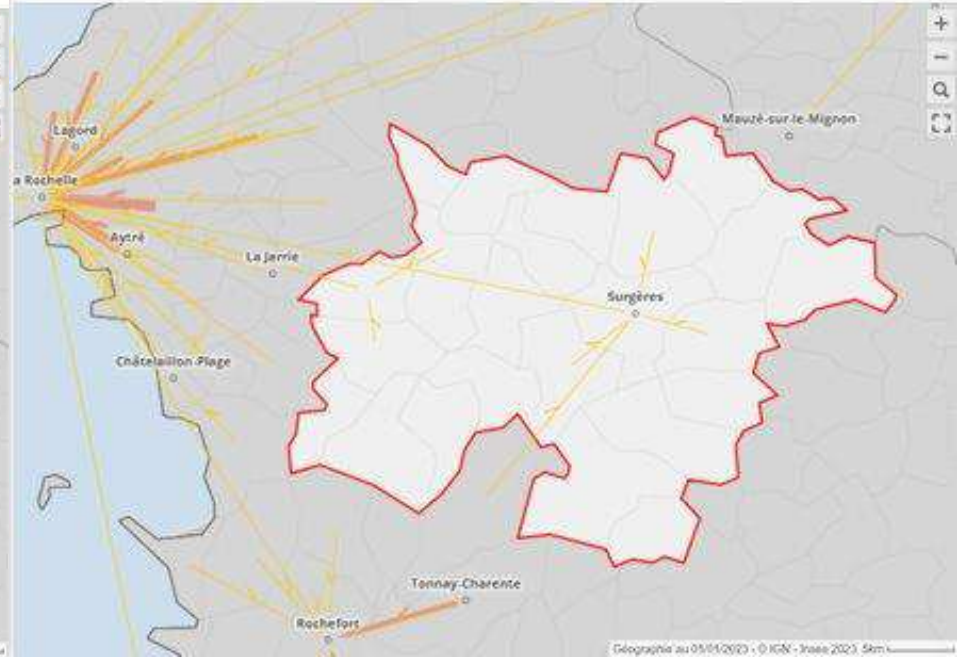


La part du vélo est de 3,1% à Surgères, et descend à 0% sur certaines communes, mais ces données doivent être considérées comme approximatives car elles sont issues d'échantillons. Ce monopole de la voiture est un véritable frein à la pratique du vélo, car les habitants ont l'habitude de parcourir de grandes distances pour se rendre au travail, et la quantité de véhicules sur les routes, avec leur vitesse, rend la pratique du vélo dangereuse ou du moins peu agréable.

1 Flux domicile - lieu de travail 2019



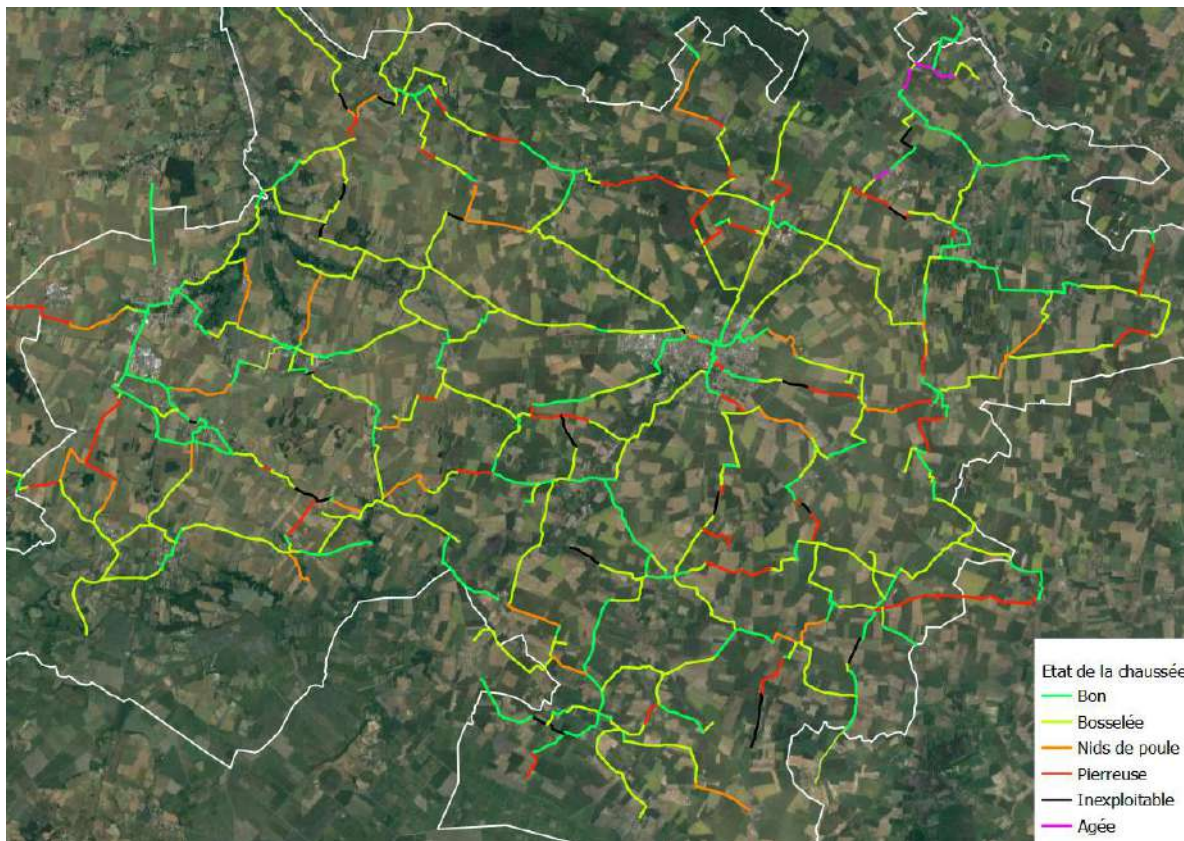
1 Flux domicile - lieu d'étude 2019



Flux quotidiens domicile-travail et domicile-études entre communes sur le territoire d'Aunis Sud

La base de données Flux-mobilités de l'INSEE montre que les déplacements quotidiens de plus de 100 personnes (lignes jaunes) au départ de la CdC Aunis Sud se font majoritairement de Surgères vers les trois grandes villes de La Rochelle, Rochefort et Niort. Les autres flux importants vont de Surgères vers les communes alentour et des communes à l'ouest de la CdC vers La Rochelle. Cela confirme que Surgères et Aigrefeuille-d'aunis sont les deux pôles générateurs de déplacement du territoire, qu'il faut relier en priorité.

Reconnaissance sur le terrain



Etat de la chaussée sur les routes secondaires de la CdC



Chemin boueux inexploitable pour les cyclistes



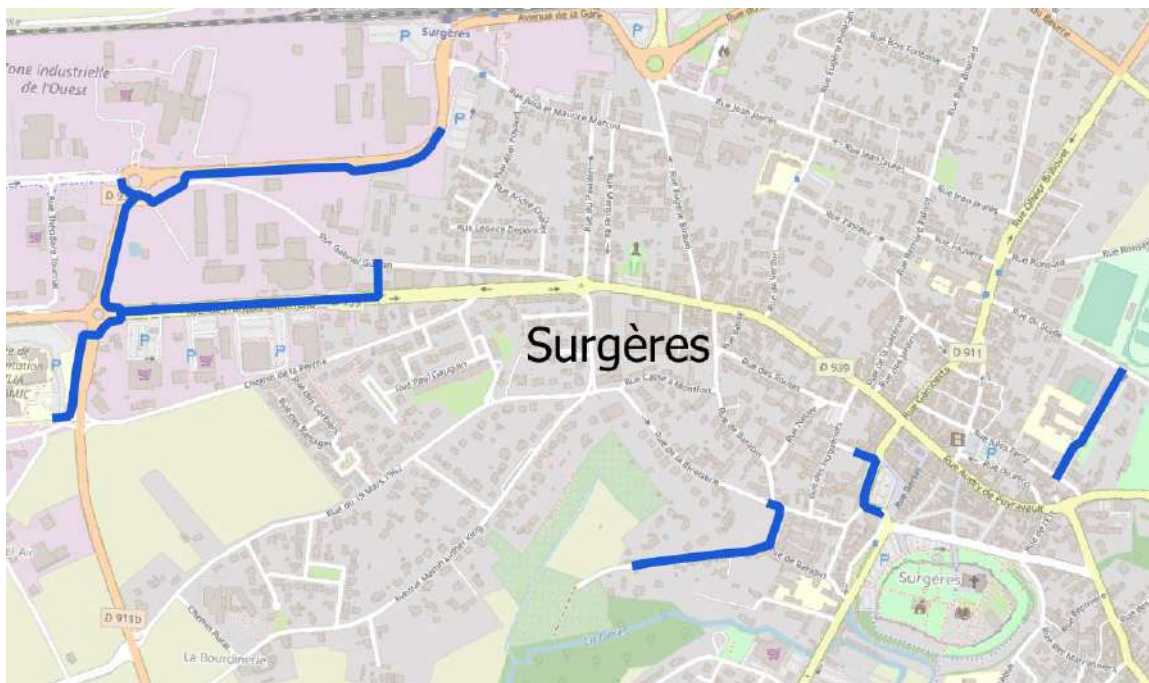
Chemin relativement lisse utilisable sans nécessiter de travaux



Route secondaire en bon état

Dans l'objectif d'utiliser un maximum de voirie existante afin de réduire le coût de réalisation des infrastructures cyclables, un repérage sur le terrain de l'état des routes a été effectué afin de faire passer le plus possible les itinéraires par des routes et chemins en bon état, qui ne nécessitent pas de réhabiliter la voirie afin qu'elle soit utilisable par les cyclistes. En effet, les vélos sont beaucoup plus sensibles aux irrégularités de la route que les voitures à cause de leurs pneus fins et l'absence d'amortisseurs sur la majorité d'entre eux. La présence de gravillons sur la route est aussi un danger car ils diminuent énormément l'adhérence et les nids de poule peuvent déstabiliser les cyclistes. Heureusement, le réseau de routes secondaires en bon état est assez important et peut être mis à contribution.

Reconnaissance sur le terrain



Les aménagements existants se résument à : quatre pistes et une bande cyclable à Surgères, une piste cyclable reliant les terrains de sport d'Aigrefeuille au lac de Frace et une liaison douce reliant deux hameaux du Thou. Le schéma directeur vélo les reprend mais recommande de développer le réseau d'infrastructures cyclables bien au-delà.



Rencontre avec les élus

Les élus de 20 communes sur les 24 que compte la CdC ont été rencontrés pour recueillir leurs avis et leurs recommandations. Voici les points qui sont revenu le plus souvent lors de ces échanges.

Aménagements

- L'optimal est la piste cyclable séparative, mais son coût est élevé et elle nécessite l'accord du département pour être implantée à côté d'une départementale
- Sur les axes moins importants : la signalisation peut être suffisante, tant que le revêtement est correct
- Pour un jalonnement durable : installer des panneaux routiers
- Traversées départementales : signalisation pour les automobilistes ET les vélos, éventuellement peinture au sol
- Les stationnements vélo doivent être sécurisés, avec au moins des arceaux, voire des box pour les longues durées
- Il y a besoin de sécuriser certaines intersections dangereuses dans les hameaux
- Le remembrement est une opportunité pour créer ou réhabiliter des chemins entre les champs

Revêtement

- L'optimal est un enrobé lisse, mais son coût est élevé
- Refaire les chemins calcaires avec du stabilisé peut être une alternative à bas coût
- Le partage avec le matériel agricole est un problème pour l'usure
- Les opérateurs éoliens peuvent éventuellement participer à la réhabilitation de la voirie après les chantiers d'installation
- La Peinture phosphorescente peut être utilisée pour rendre le vélo de nuit plus sûr

Services

- Aide à l'achat de vélo à assistance électrique (VAE)
- Location de vélo/VAE
- Vélobus
- Réparation vélo, bornes libre-service
- Développer la culture vélo

Rencontre avec les habitants

Un stand a été mis en place lors du cycle&sound et sur les marchés de Surgères et d'Aigrefeuille-d'Aunis, afin de distribuer un questionnaire aux habitants, échanger avec eux et recueillir les trajets qu'ils effectuent sur une grande carte plastifiée, afin d'orienter le choix des aménagements les plus importants.

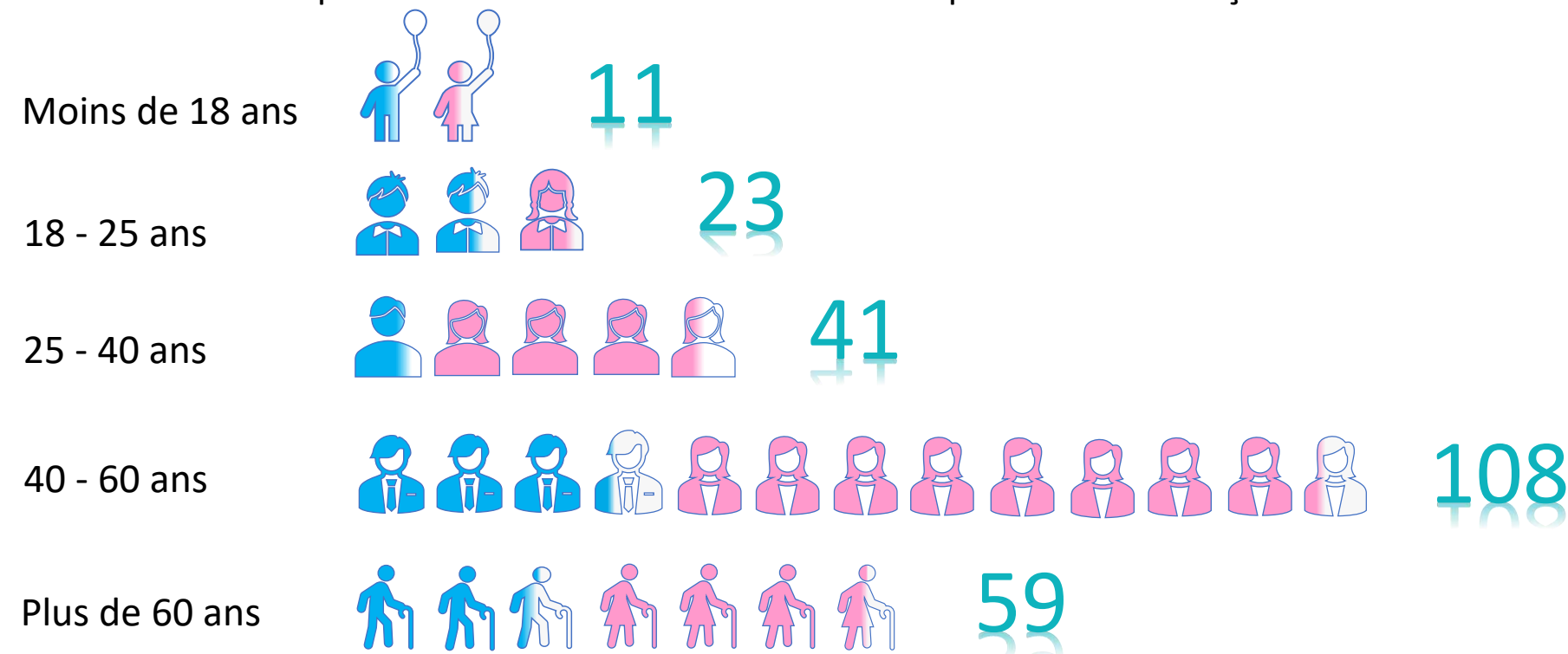
Des réunions avec des élus, le CODEV, l'association Aunis Sud en Transition et des étudiants de l'ENILIA ont été organisées afin de prendre en compte les réflexions déjà menées, et avoir différents points de vue.



Résultats de l'enquête

Profil des répondants

Une enquête sur les pratiques de mobilité et plus particulièrement du vélo a été diffusée auprès de la population sur papier et en ligne afin de connaître leurs conditions actuelles de déplacements, les difficultés rencontrées ainsi que les améliorations souhaitées. 242 réponses ont été reçues.



- Les répondants à cette enquête se situent **principalement dans la tranche d'âge 40-60 ans** (44%) et sont **majoritairement des femmes**(66%).
- Il y a une part assez faible de jeunes (<25 ans) parmi les répondants qui ne représentent que 14%.

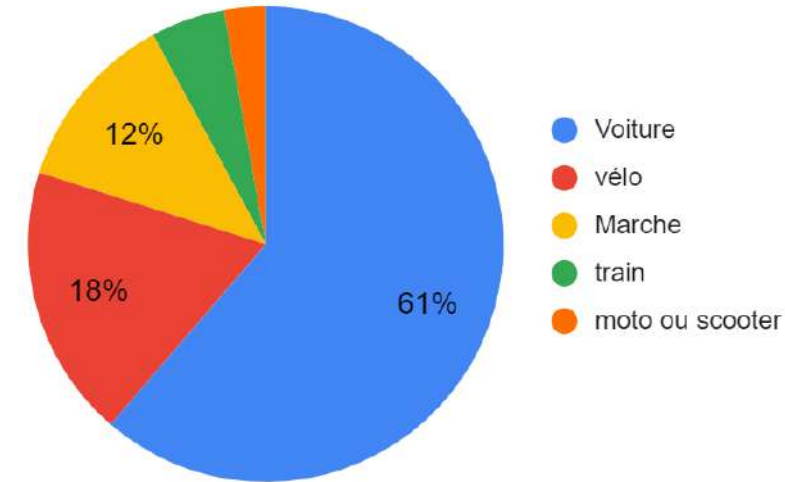
Caractéristiques des déplacements



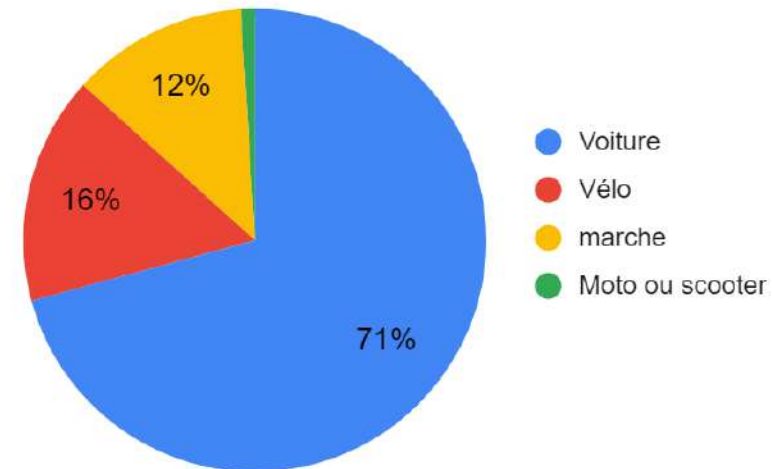
Principaux lieux pour les courses alimentaires

- **La voiture reste le principal moyen de se déplacer**, que ce soit pour se rendre au travail(61%) ou faire des achats(71%).
- Les habitants travaillent principalement à Surgères, Aigrefeuille, La Rochelle et Rochefort.
- Les courses alimentaires sont réalisées en majorité aux marchés et supermarchés de Surgères et d'Aigrefeuille.

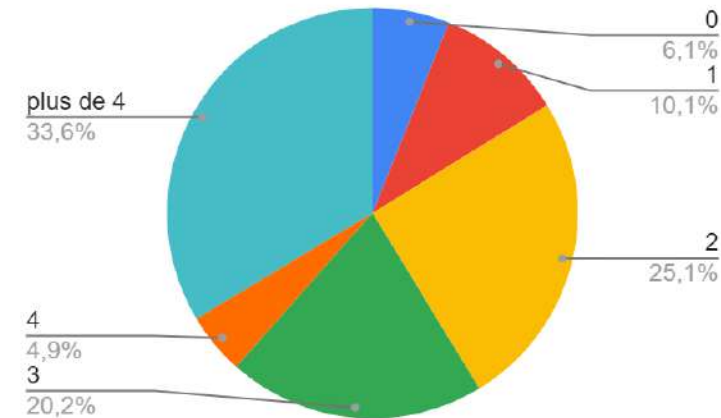
Moyen de déplacement domicile - travail



Moyen de déplacement domicile - Courses

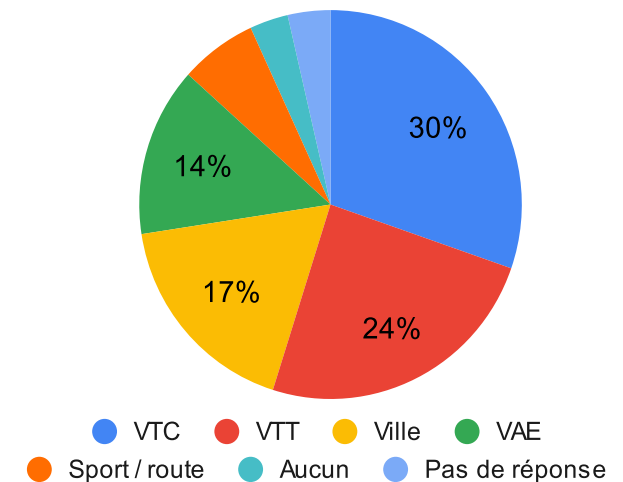


Nombre de vélos par foyer

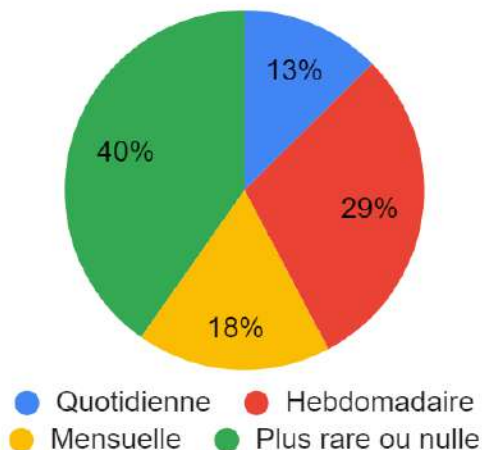


- Seuls 6% des répondants ne possèdent pas de vélo, ce qui montre que cette pratique est accessible à presque tout le monde. **Il y a donc un grand potentiel de développement du vélo.**
- Les VTC représentent la plus grande part des types de vélos possédés(31%), tandis que les vélos à assistance électrique ne représentent que 13 %.

Types de vélos

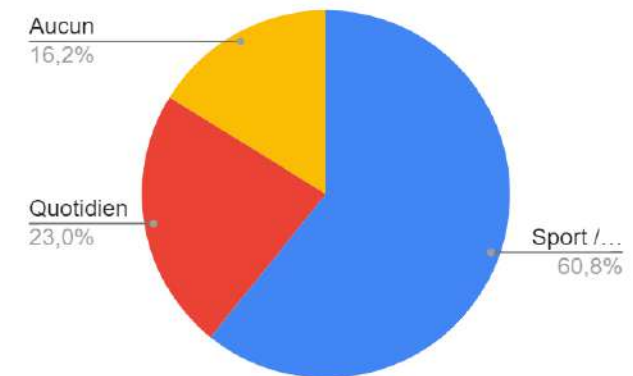


Fréquence d'utilisation du vélo

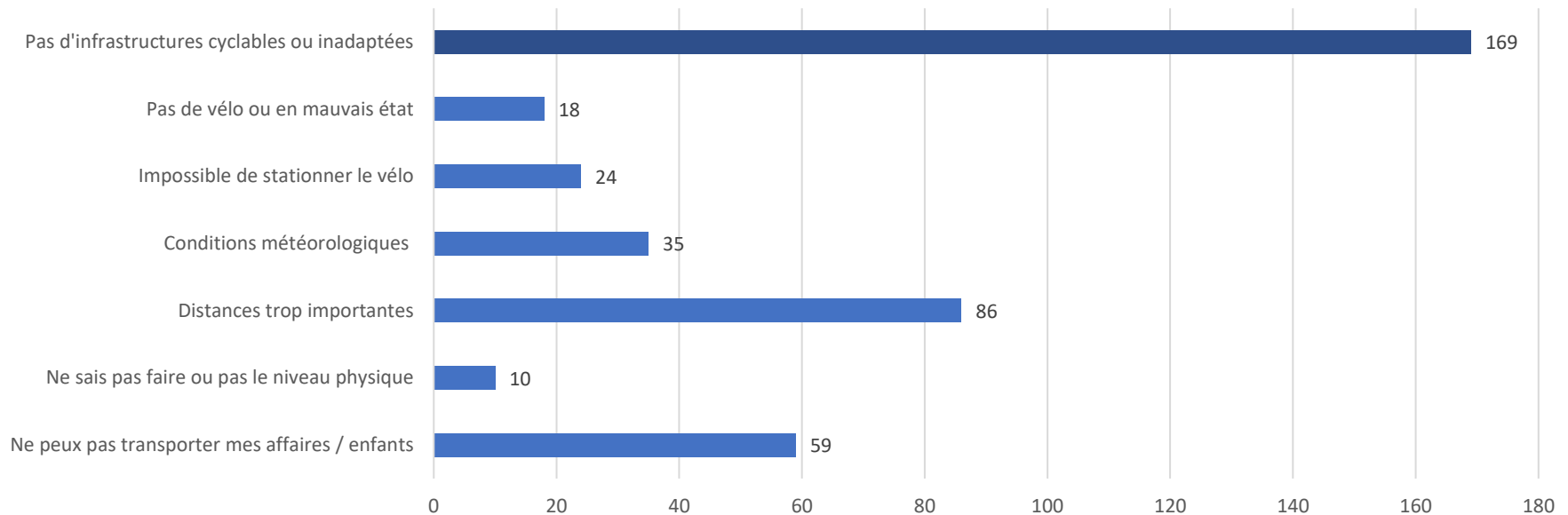


- **Près de la moitié des personnes utilisent rarement ou pas du tout leur vélo (40%),** tandis que 13 % seulement l'utilisent quotidiennement.
- Plus de la moitié des répondants (60%) ont motivé leur utilisation du vélo par le **sport et tourisme.**

Motifs d'utilisation du vélo

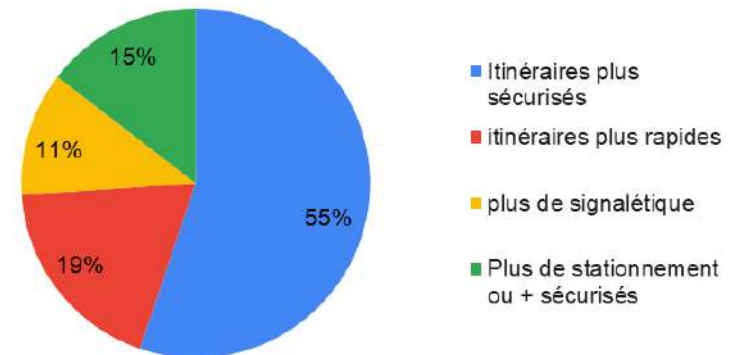


Freins à la pratique du vélo

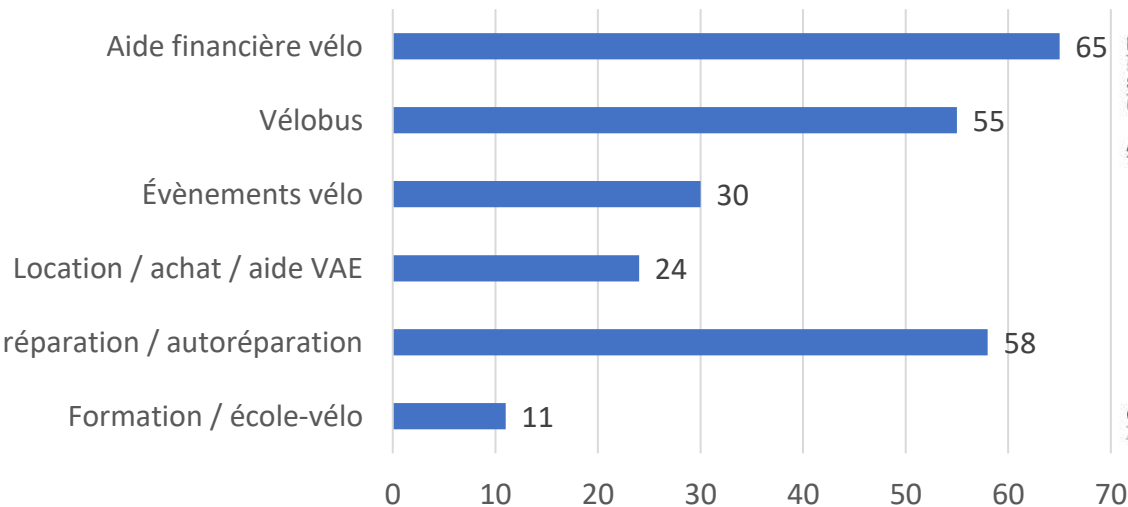


- Le plus gros frein à la pratique du vélo est le **manque d'infrastructures cyclables**. (42% des réponses)
- Le second est la **distance trop importante** pour 22% des réponses.
- La **sécurité routière** est une préoccupation majeure. Sur l'ensemble des répondants, **55%** souhaitent qu'il existe des **itinéraires plus sécurisés**.

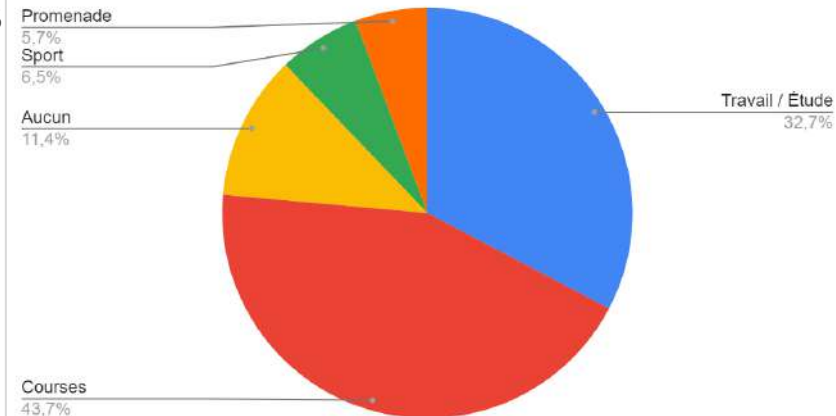
Aménagements incitant au vélo



Services qui poussent à prendre du vélo pour les déplacements quotidiens



Si des aménagements étaient en place, pourriez-vous prendre votre vélo pour vos trajets quotidiens ?



- **Le premier service souhaité** par les répondants à l'enquête est **l'aide financière vélo** à hauteur de 27%.
- Viennent ensuite les **ateliers réparation ou autoréparation** (24%) et les **vélobus** (23%).
- **Près de la moitié des répondants** (43%) préféreraient utiliser leur vélo pour **faire leurs courses** si tous les aménagements étaient mis en place, et **un tiers** d'entre eux (32%) préféreraient également utiliser leur vélo pour **se rendre au travail ou à l'école**.

2. Les différents aménagements réalisables

Beaucoup de facteurs influencent le type d'aménagement qu'il est souhaitable de réaliser, et celui qu'il est possible de mettre en place. En fonction du trafic prévu sur l'itinéraire, de la place disponible, de la fréquentation et de la vitesse de la route associée lorsqu'elle existe, les préconisations seront différentes.

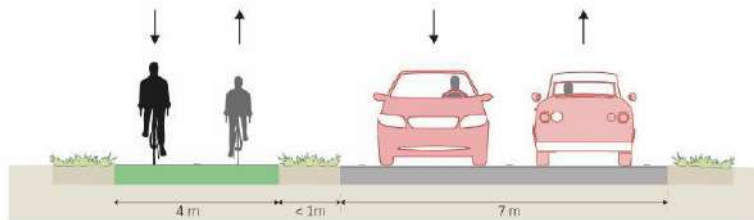
Le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un organisme public ayant notamment pour objectif de diffuser des recommandations en termes d'aménagement du territoire. Il met à disposition de nombreuses [fiches](#) à destination des aménageurs d'itinéraires cyclables. Bien qu'elles n'aient pas de valeur légale (même si elles respectent évidemment les normes en vigueur), suivre ses recommandations est important car c'est une condition à l'obtention de certaines subventions.

Cette partie présente les caractéristiques des principales catégories d'aménagements réalisables, mais plus de détails sont disponibles sur les fiches disponibles en ligne.

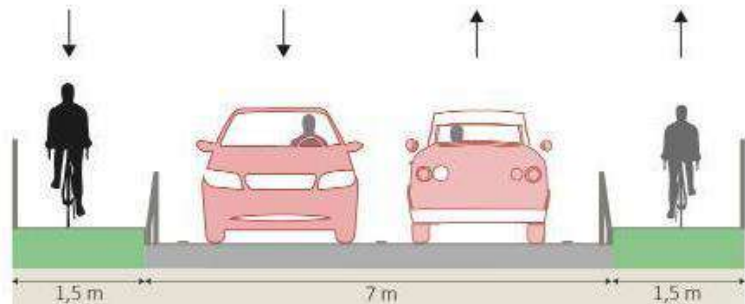


Piste cyclable

A) Piste cyclable bidirectionnelle



B) Piste cyclable unidirectionnelle



[cbbugeysud](#)

Signalétique associée

Obligatoire



B22a



B40

Recommandée



C113



C114

Recommandations du CEREMA

Piste cyclable unidirectionnelle	
Débit cycliste souhaité (par jour et par sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	2 m
> 1500	2,5 m
Piste cyclable bidirectionnelle	
Débit cycliste souhaité (par jour, dans les deux sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	3 m
1500 - 3000	3,5 m
> 3000	4 m

[cerema](#)

Une piste cyclable est définie dans le code de la route comme " Chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés." (Article R. 110-2). Les piétons ne sont pas autorisés à y circuler sauf en l'absence d'espace qui leur est dédié. Elle peut être bidirectionnelle ou unidirectionnelle

C'est l'aménagement le plus sécurisé et confortable pour les cyclistes en raison de son caractère séparatif. Cependant il demande une importante emprise foncière donc est le plus cher et complexe à mettre en oeuvre. Il est pertinent lorsque la route adjacente est à fort trafic ou que le trafic cyclable attendu est élevé.

Bande cyclable

Une bande cyclable désigne une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés sur une chaussée à plusieurs voies. Elle est unidirectionnelle et il n'y a pas de séparation physique avec la chaussée mais un simple marquage au sol, à savoir une ligne blanche discontinue T3 5u ou exceptionnellement une ligne continue 3u. La signalétique associée est la même que la piste cyclable.

C'est un aménagement moins sécurisé que la piste cyclable en raison du partage de la voirie. Il est à mettre en place sur les axes avec moins de circulation ou lorsque l'espace disponible n'est pas suffisant pour réaliser une piste.

Elle peut aussi être mise sur les accotements des routes si ceux-ci sont dégagés et que la largeur est suffisante. Elle nécessite 1m50 de largeur et peut ponctuellement être rétrécie à 1m.





francevelotourisme

Signalétique associée



C115



C116

Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Elle est le plus souvent éloignée des routes existantes. Les cyclistes doivent laisser la priorité aux piétons.

Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), aussi appelée « chaucidou » (CHAUSsée à CIRCulation DOUce) est une route avec une voie centrale partagée par les deux sens de circulation motorisée, et une bande cyclable de chaque côté. Les voitures doivent rouler au centre et se rabattre ponctuellement sur la bande cyclable pour se croiser.

Elle est à mettre en place lorsque la largeur de la chaussée n'est pas suffisante pour mettre une bande cyclable de chaque côté de la route et que le trafic automobile est limité. La qualité du revêtement sur le bord de la route est important pour le confort et la sécurité des cyclistes.

Il n'y a pas à l'heure actuelle de panneau officiel indiquant l'entrée d'une CVCB, néanmoins on observe l'apparition de certains signaux initiés par les autorités locales en charge de la gestion.

Principe de la CVCB

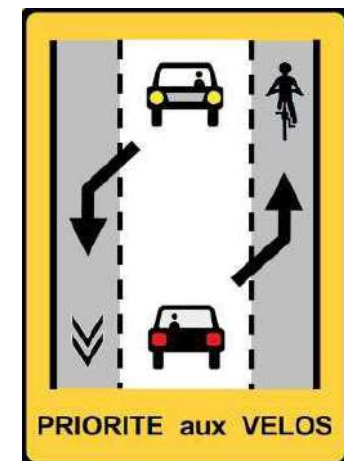


[autojournal](http://autojournal.fr)

Signalétique associée (non réglementaire)



transport.data.gouv.fr



[ccbugeysud](http://ccbugeysud.fr)

Une vélorue est conçue et aménagée spécifiquement pour la circulation des vélos. Elle est partagée avec les voitures mais donne la priorité aux cyclistes, permet réduire les vitesses et de dissuader la circulation de transit. Dans certaines situations, il peut même être interdit de dépasser les cyclistes. Elle est à utiliser lorsque la vitesse est faible (zone 30) et que le trafic automobile est limité.

En général, l'implantation d'une vélorue entraîne une diminution du nombre de véhicules à moteur dans la zone, ce qui se traduit par une réduction des niveaux de bruit au bénéfice des habitants et des piétons.

Ce concept est largement répandu en Europe, principalement aux Pays-Bas, au Danemark et en Allemagne, mais il est encore peu déployé en France. Etant donné que la vélorue n'est pas encore réglementée, il n'y a pas de signalisation spécifique qui lui est associée.



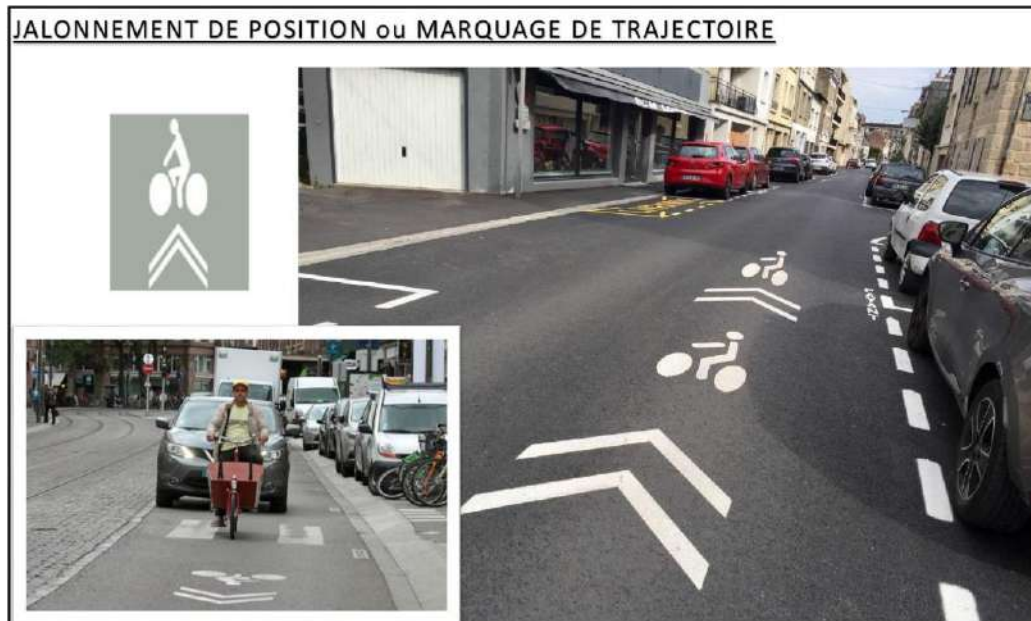
transport.data.gouv.fr

Signalétique associée (non réglementaire)



transport.data.gouv.fr

Jalonnement de position ou marquage de trajectoire



[Agglomération de Compiègne](#)

Le jalonnement de position ou marquage de trajectoire cyclable désigne l'utilisation de figurines vélo associées à des doubles chevrons pour signaler les itinéraires cyclables sur les routes ou dans les espaces partagés. Ces marquages sont conçus pour indiquer clairement aux cyclistes la zone qui leur est dédiée et pour alerter les autres usagers de la présence de vélos.

Il n'a aucun caractère obligatoire et sert uniquement de recommandation. Les autres véhicules peuvent rouler dessus. C'est pourquoi sur des axes secondaires à faible largeur, leur utilisation couplée avec des panneaux de signalisation à destination des cyclistes peut constituer un aménagement suffisant pour indiquer aux cyclistes qu'ils sont sur un itinéraire qui leur est destiné, et aux automobilistes qu'ils doivent faire attention aux vélos.

	Mentions et kilométrages	Simplifié
Pré-signalisation	 Dv 43a	 Dv 43c  Dv 43d
Position	 Dv 21a	 Dv 21c
Confirmation	 Dv 61	

Double sens cyclable

Le double sens cyclable est un aménagement principalement urbain qui permet aux cyclistes de circuler dans les deux sens sur une voie à sens unique pour les autres véhicules. Cette mesure vise à faciliter l'accessibilité des centres ville à vélo. La présence d'une bande cyclable dédiée sur le sens réservé aux vélos est facultative mais recommandée pour garantir aux cyclistes une largeur suffisante pour croiser les voitures.

Signalétique associée



Au sol : Ligne continue 3u sur 10m, flèche associée pictogramme vélo

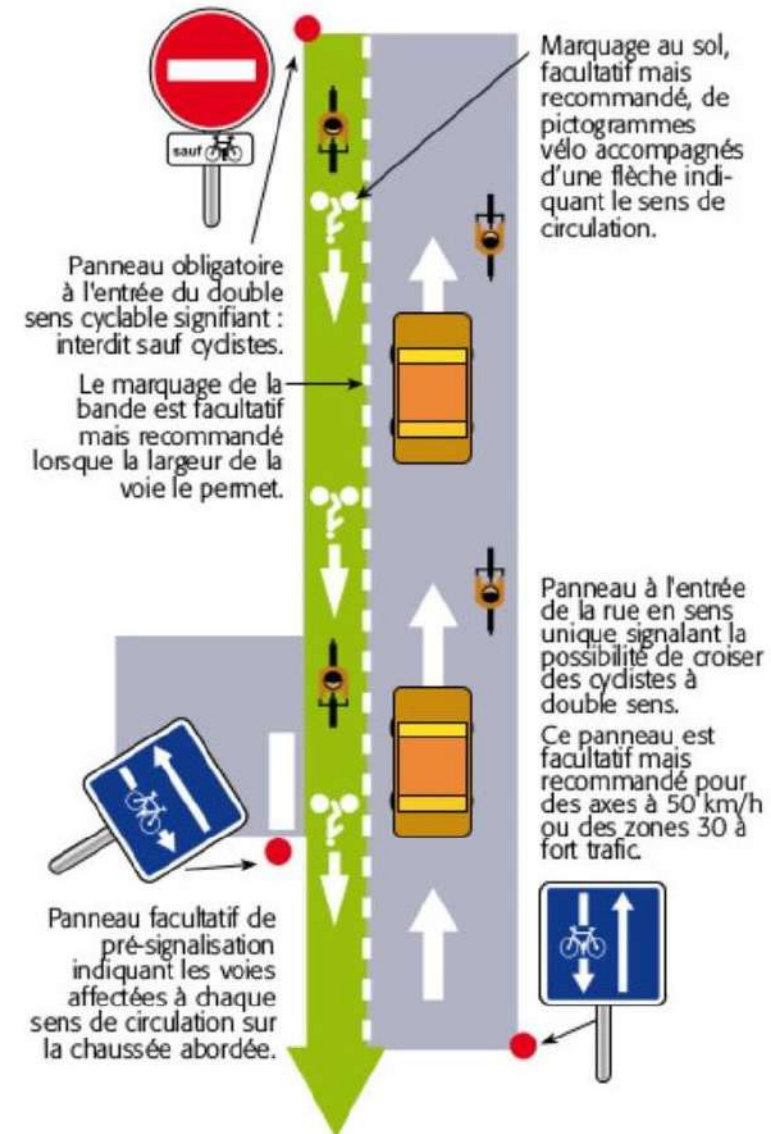


B1



M9V2

Panneaux et marquages réglementaires : une signalétique particulière



Intersections et continuité

Pour que les cyclistes se sentent en sécurité sur un itinéraire, la continuité est primordiale. C'est principalement aux intersections qu'elle est le plus souvent oubliée, en raison de la complexité des aménagements requis.

Lorsque les itinéraires sont majoritairement signalés par du marquage et non des aménagements séparatifs, il est plus simple d'assurer la continuité car il suffit de renforcer le marquage ponctuellement, avec des trajectoires matérialisées ou de la peinture verte.

Lors de traversées de routes rapides comme les départementales, il est important de signaler l'intersection pour les automobilistes, avec des panneaux A21 (attention débouché de cyclistes) et pour les cyclistes avec des A3bu (Cédez le passage).

Signalétique associée



Exemple de carrefour aménagé en prenant en compte la continuité : les pistes ne s'arrêtent pas au niveau du carrefour, [cerema](#)



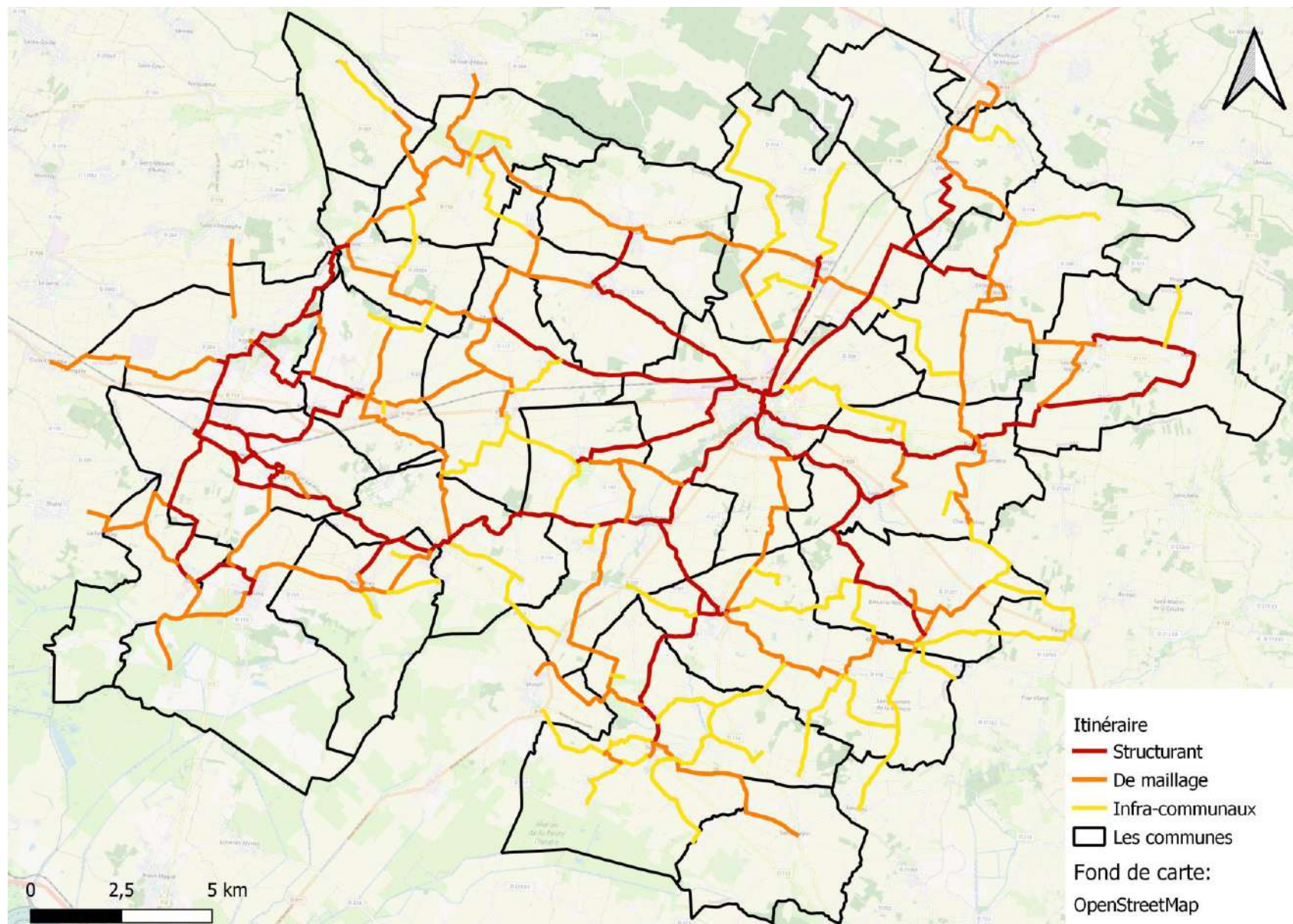
3. Fiches itinéraires

Chaque itinéraire à aménager est détaillé par une fiche comprenant l'ensemble des aménagements à réaliser, le coût estimé à partir des prix fournis par le Syndicat Départemental de la Voirie, une courte justification du tracé de l'itinéraire et une carte montrant soit l'état actuel des chemins si certains sont à refaire, soit le type de revêtement : goudron, calcaire, herbe ou terre.

Les itinéraires utilisent presque exclusivement de la voirie existante, et un maximum de voirie communale, pour des raisons de coût et de rapidité de mise en œuvre. En effet un objectif de ce schéma directeur vélo est de proposer des actions faciles à mettre en place, afin que ce mode de transport se développe rapidement sur le territoire. Il est recommandé de réaliser davantage d'aménagements séparatifs, plus sécurisés, lorsque la demande sera plus importante du fait de l'augmentation espérée du nombre de cyclistes. Lorsque différents aménagements sont pertinents, les deux alternatives sont mentionnées dans le descriptif mais seule la version la plus simple est détaillée.

Les itinéraires sont classés selon trois degrés d'importance : Structurants (qui relient les deux pôles de Surgères et d'Aigrefeuille-d'Aunis), de maillage (reliant les centres des communes) et infra-communaux (reliant les hameaux). Du fait du temps restreint accordé à la réalisation de ce document, seules les préconisations pour les itinéraires structurants, qui sont à aménager en premier, ont pu être finalisées, mais la méthode pour le choix des aménagements des autres itinéraires est détaillée.

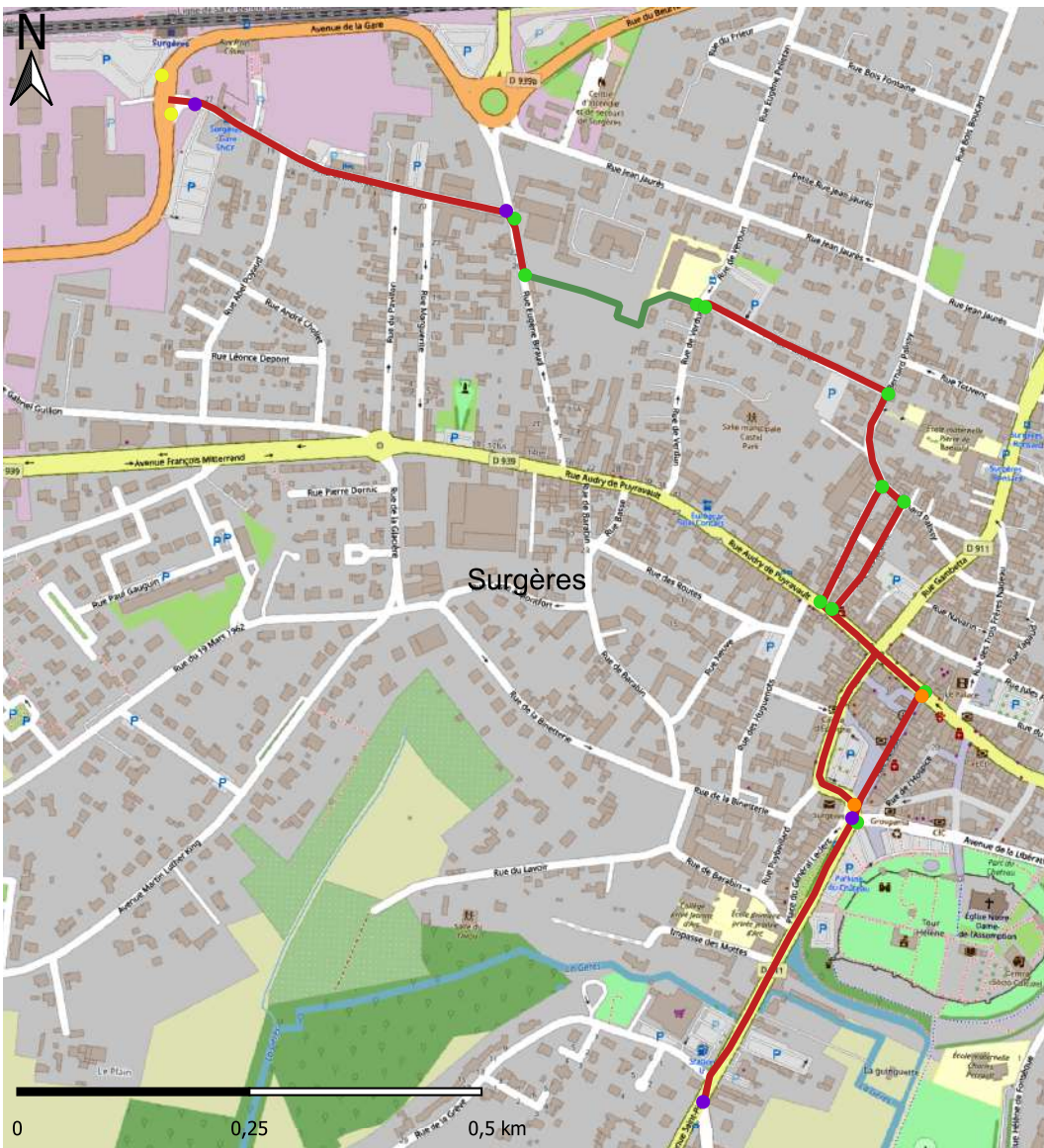
Carte des itinéraires



Ensemble des itinéraires proposés sur le territoire

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Surgères gare à Surgères sud



Informations

- Distance : 1.80 km
- Temps estimé : 6 minutes
- Temps estimé en VAE : 5 min

Justificatifs

- Itinéraire reliant le sud de Surgères à la gare en passant par le centre
- Utilise en majorité des routes à faible trafic et ne nécessite pas de pistes cyclables séparatives pour un coût réduit
- Utilise une bande cyclable existante et une piste en projet par la ville de Surgères

Budget alloué à l'action

- Coût total : 6100€*
- Revêtement : 0€
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation verticale : 3300 €
 - Signalisation horizontale : 2800 €
- *La liaison douce en cours de réalisation n'est pas prise en compte

Légende

- Signalisation**
- Panneau directionnel
 - Attention débouché de cyclistes
 - Voie verte
 - Vélorue
- Itinéraire cyclable**
- Chemin calcaire
 - Route goudronnée

Administratif

- Limites des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Transformer la rue Julia et Maurice Marcou et l'avenue Saint Pierre jusqu'à la rue de la Gères en vélorue avec une signalisation et des trajectoires vélos avec chevrons et logos vélo au centre de la chaussée ; réaliser une liaison douce entre la rue Eugène Briaud et la rue de Verdun, passer la rue Pasteur en double sens cyclable, passer la rue Bersot en rue piétonne et cyclable (voie verte)

Détails importants :

L'itinéraire emprunte un chemin différent dans chaque sens : Vers le nord, par la rue Bersot et la rue des jardins, et vers le sud par la rue de la Garenne et la rue des Martyrs de la Résistance.

Signalétique :

Installer des panneaux directionnels à chaque intersection, signaler les vélorues à chaque début et fin avec un panneau correspondant, et la voie verte avec des panneaux C115/C116. Signaler la traversée de la D939b par des trajectoires matérialisées avec des doubles chevrons + figurines vélo.
Flèche au sol le virage de l'avenue Saint Pierre à la rue de la Gères.

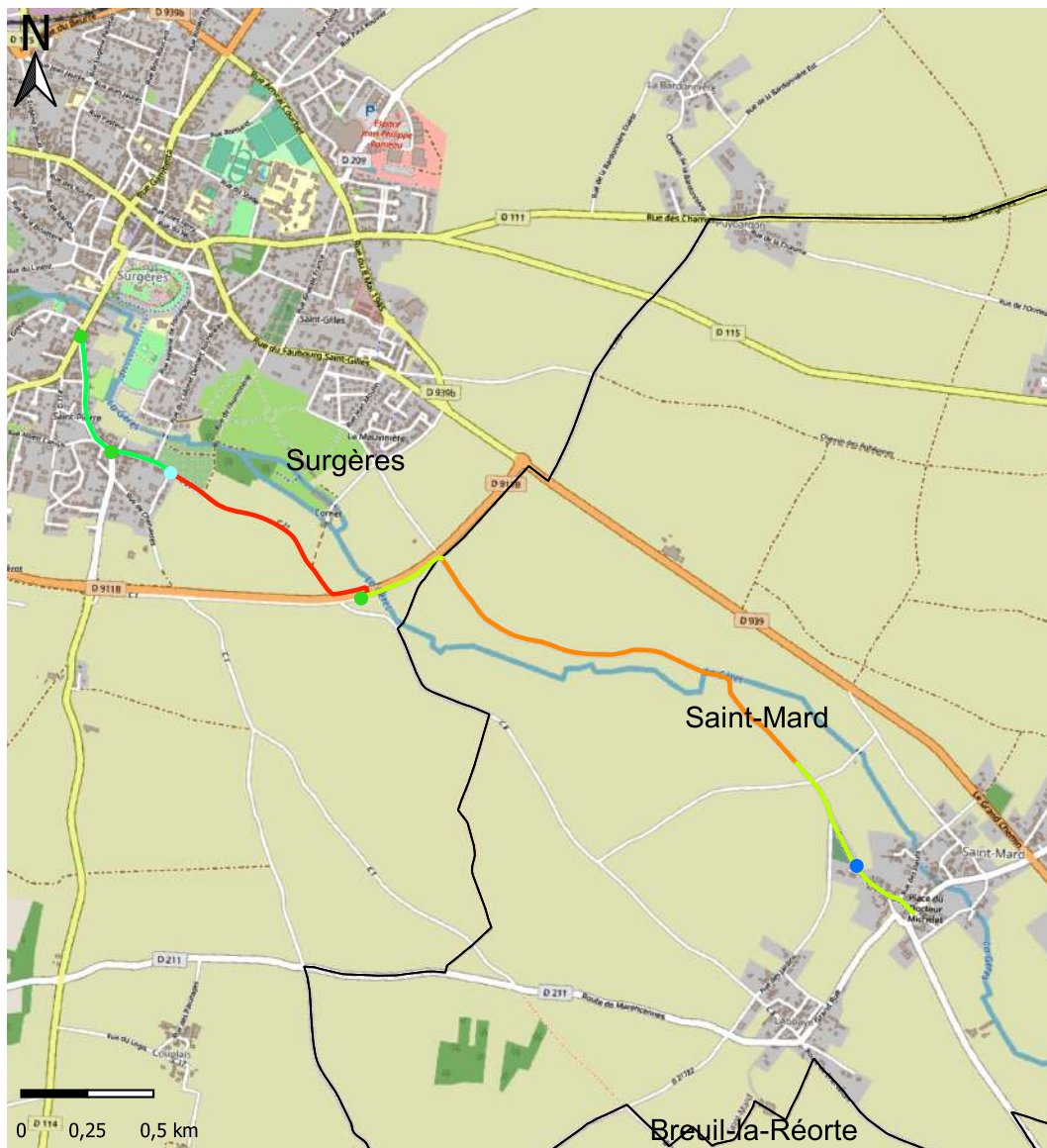
Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023
Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Saint Mard à Surgères



Informations

- Distance : 3.16 km
- Temps estimé : 12 minutes
- Temps estimé en VAE : 10 min

Justificatifs

- Itinéraire direct sur une route existante reliant deux communes proches
- Routes existantes en bon état
- Faible trafic donc infrastructure à développer à faible coût

Budget alloué à l'action

- Coût total : 1 985€ (257 755 €)
- Revêtement : 0€ (255 000 €)
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation verticale : 750 €
 - Signalisation horizontale : 1145 €
 - Installation pompe : inconnu

Légende

- Signalisation**
- Bande cyclable conseillée
 - Impasse avec issue piétons vélo
 - Panneau directionnel
- Etat de la chaussée**
- Bon
 - Bosselée
 - Nids de poule
 - Pierreuse

Administratif

- Limites des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Sur les portions en qualité nids de poule ou pierreuse : remettre une couche d'enrobé pour assurer un confort satisfaisant (optionnel)

Détails importants :

Installer une pompe dans le souterrain sous la D911b pour éviter l'accumulation d'eau de pluie lors d'orages.

Signalétique :

Installer un panneau C113 à la sortie de Saint Mard. Installer un panneau directionnel à la sortie sud du souterrain. Rajouter "sauf vélos et piétons" au panneau voie sans issue au bout de la rue de l'abbaye. Installer d'autres panneaux directionnels au carrefour rue Raimond Péraud / rue de l'abbaye et au carrefour D911 / rue Raimond Péraud

Signaliser les itinéraires vélo hors agglomérations avec des doubles chevrons + figurines vélo au sol tous les 250m.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

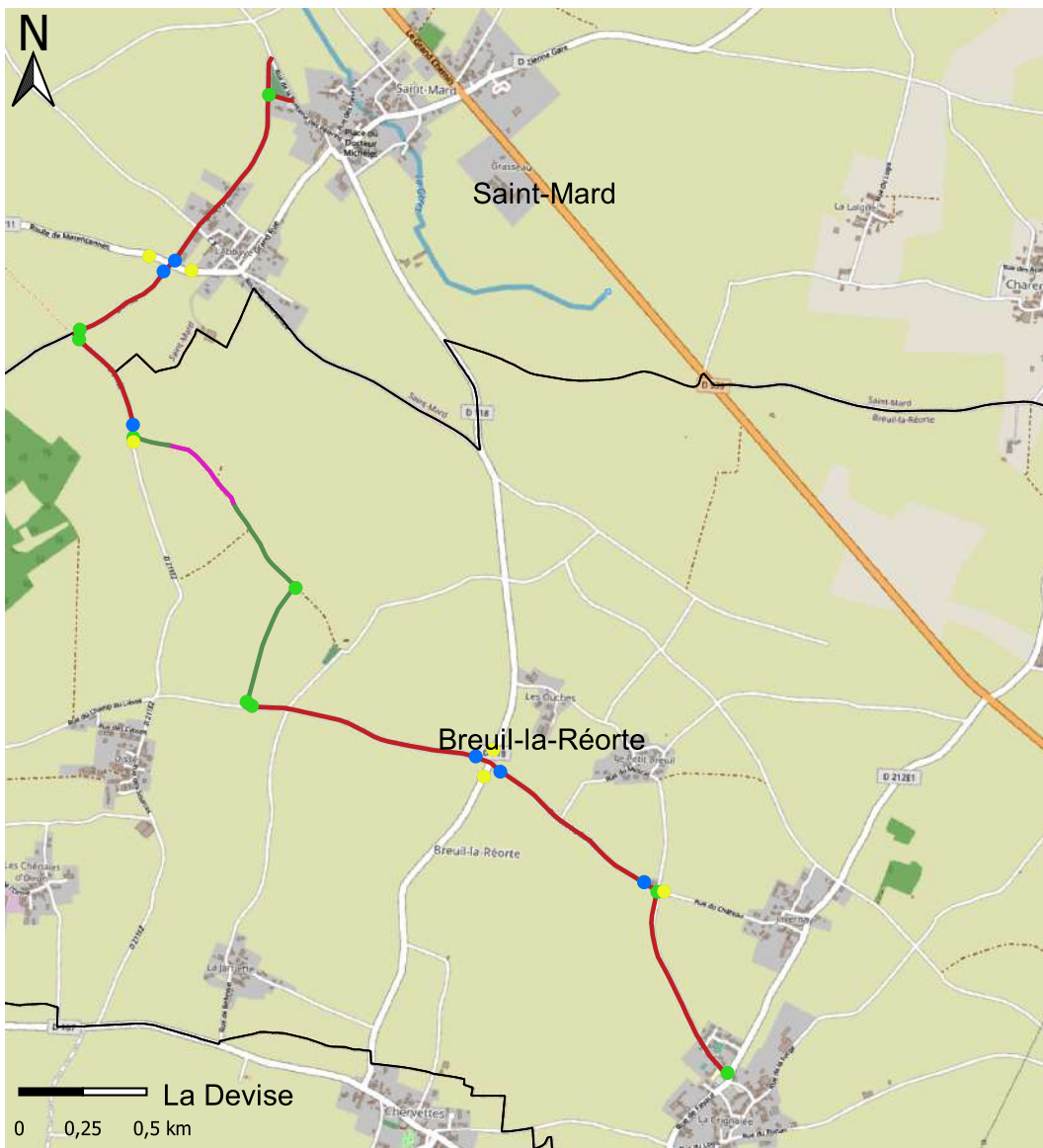
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Breuil-la-Réorte à Surgères



Informations

- Distance : 6 km
- Temps estimé : 22.5 min
- Temps estimé en VAE : 18 m

Justificatifs

- L'itinéraire n'emprunte pas les axes importants
- Grande visibilité à ces intersections
- Récupère l'itinéraire Saint-Mard - Surgères

Budget alloué à l'action

- Coût total : 168 000 €
- Revêtement : 153 600 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale : 4 050 €
 - Signalisation Horizontale : 10 350 €

Légende

- Signalisation**
- Bande Cyclable Conseillée
 - Panneau Directionnel
 - Attention Débouché de Cyclistes
- Itinéraires cyclables :**
- Chemin Calcaire
 - Route Goudronnée
 - Herbe

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Création d'une chaussée à voie centrale banalisée sur les routes goudronnées. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 150m avec des doubles chevrons afin de rappeler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes.

Sur les chemins non goudronnés, installer un stabilisé aux liants afin de rendre possible la pratique du vélo. Sur ces chemins, des figurines vélos tous les 150m suffisent.

Utiliser une partie du foncier à Saint-Mard proche du cimetière pour y faire longer une voie verte en stabilisé renforcé aux liants.

Détails importants :

Il est possible d'éviter les chemins non goudronnés en suivant la départementale, cependant, cela augmente la dangerosité de l'itinéraire.

Signalétique :

Installations de panneaux D40 aux intersections avec changement de direction. Pour les autres intersections, placer des figurines vélos avec des flèches.

Installation de panneaux A21 sur les axes importants coupant l'itinéraire.

Ajout de panneaux C113 sur l'itinéraire aux abords de ces intersections.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaires Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

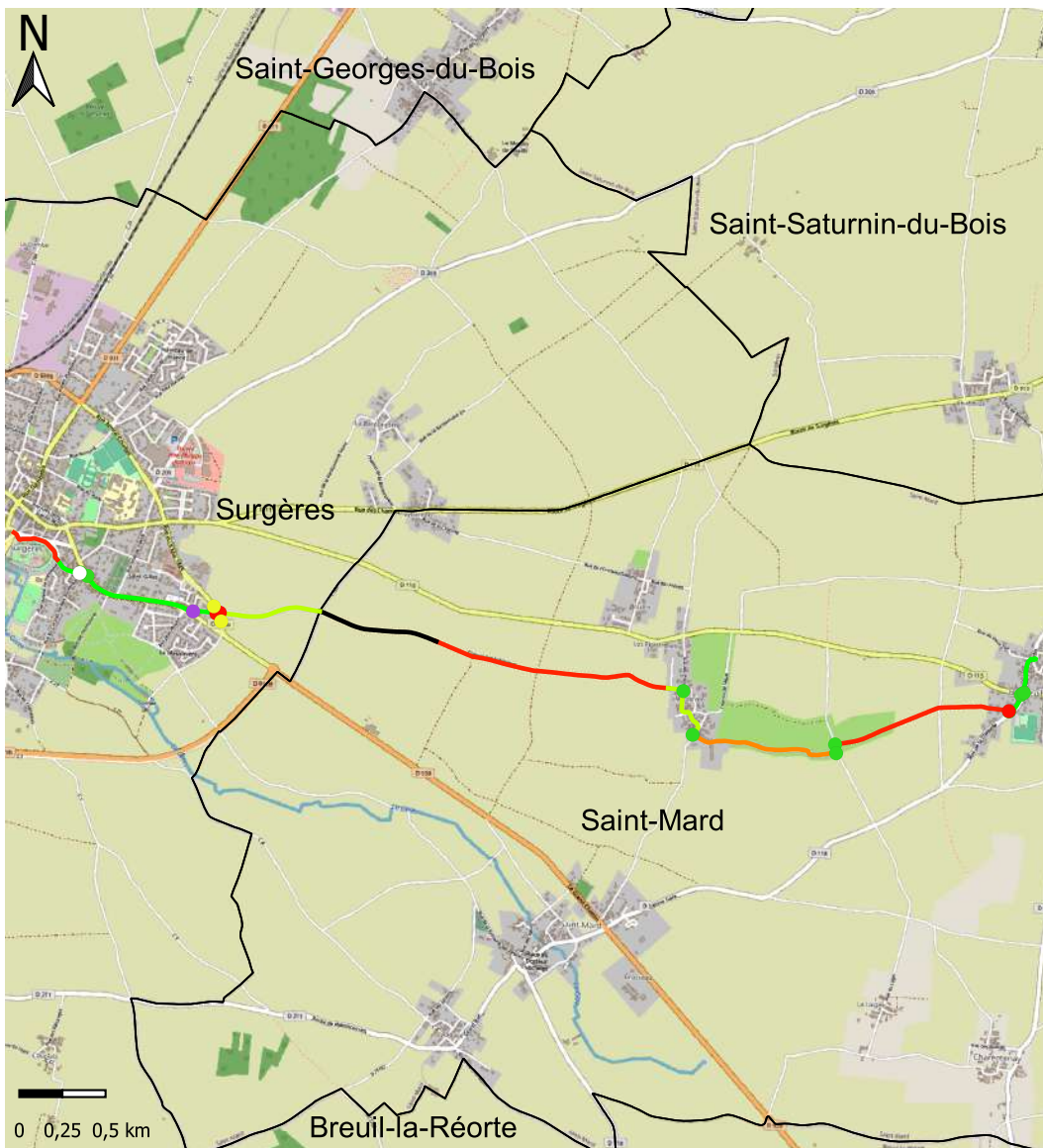
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Boisseul à Surgères



Informations

- Distance : 6.8 km
- Temps estimé : 25 min
- Temps estimé en VAE : 20 min

Justificatifs

- Itinéraire direct sur une route annexe
- Simple franchissement de la D939B

Budget alloué à l'action

- Coût total : 303 000 €
- Revêtement : 281 600 €
- Acquisition terrain : 0 €
- Signalisation Verticale : 2 800 €
- Signalisation Horizontale : 18 600 €

Légende

- Signalisation**
- Cédez-le-passage
 - Panneau Directionnel
 - Impasse avec issue Piétons-Cycliste
 - Attention Débouché de Cyclistes
 - Sens Interdit
- Itinéraires cyclables : route**
- Bon
 - Bosselée
 - Pierreuse
 - Inexploitable
 - Nids de Poule

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Création d'une forme de chaussée à voie centrale banalisée. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 150m avec des doubles chevrons afin de rappeler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes. Sur les routes calcaires installer du stabilisé renforcé aux liants, sur ces dernières, les figurines et les chevrons suffisent.

Détails importants :

À l'intersection avec la D939B, créer des couloirs en peinture avec des figurines vélos afin de marquer la présence d'un couloir cyclable. Dans l'idéal, surélever l'ensemble de l'intersection afin de créer un ralentisseur pour les automobiles et faciliter le passage des cyclistes, aménagement non inclus dans le budget présenté ici.

Signalétique :

À l'intersection avec la D939B, sur cette dernière, installer plusieurs panneaux A21 avec des pancartes en amont de l'intersection. Installer des panneaux AB3a sur l'aménagement cyclable pour clarifier le régime de priorité.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaires Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

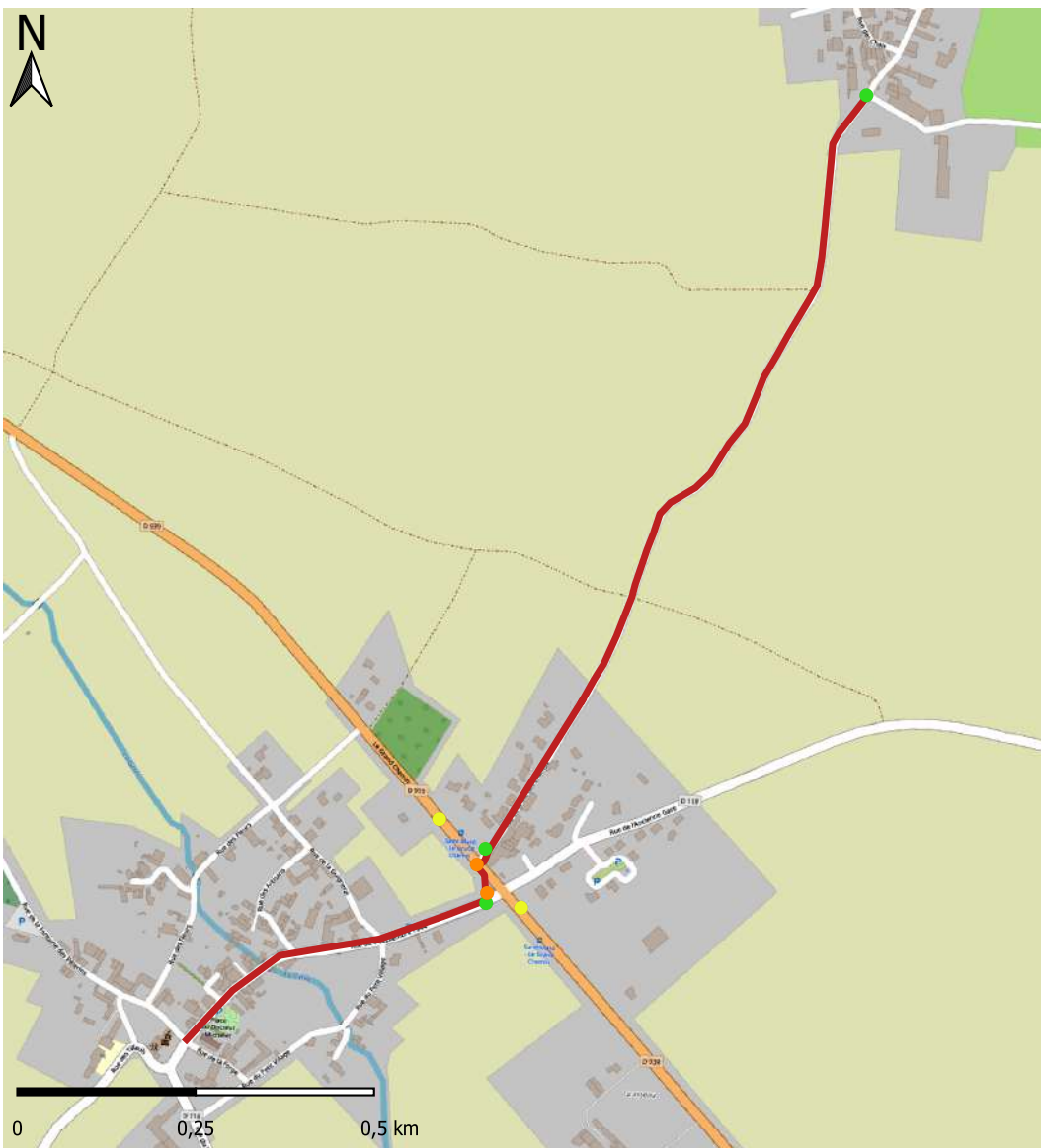
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Saint--Mard à Maizeron



Informations

- Distance : 2.28 km
- Temps estimé : 8 minutes
- Temps estimé en VAE : 6 min

Justificatifs

- Rejoint deux hameaux proches de la commune de Saint-Mard
- Utilise une petite route en bon état sur la majorité de l'itinéraire
- Permet une traversée de la D939 plus sécurisée pour cyclistes et piétons

Budget alloué à l'action

- Coût total : 7700 €
- Revêtement : 4800 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation verticale : 1300 €
 - Signalisation horizontale : 1600 €

Légende

- Signalisation**
- Panneau directionnel
 - Attention débouché de cyclistes
 - Voie verte

- Itinéraire cyclable**
- Route goudronnée

Administratif

- Limites des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Signaler l'itinéraire cyclable par des figurines vélo et doubles chevrons au sol tous les 150m sur tout le long. Pour traverser la D939, réaliser une courte voie verte sur environ 50m au niveau d'un chemin de terre existant à l'intersection avec la D118, afin de rejoindre la Rue de la Clé des Champs avec la D118 à l'est. A l'extrémité de la Rue de la Clé des Champs, mettre un passage piéton utilisable par les vélos. Cela permettra aussi aux piétons de traverser la D939 de manière plus sécurisée.

Détails importants :

Si installer un passage piéton n'est pas possible, des figurines vélos avec chevrons sont la 2ème meilleure option, mais les cyclistes ne sont plus prioritaires et il faut installer des cédez le passage pour eux. Sinon, un souterrain est la solution la plus sécurisée, mais la plus chère.

Signalétique :

Installer des panneaux signalant le début et la fin de la voie verte (C115/C116), et des panneaux directionnels pour les vélos directionnels à destination des cyclistes. Signaler la traversée aux automobilistes avec des panneaux indiquant le passage piéton ou la traversée de cyclistes. Flécher l'entrée de la voie verte de chaque côté avec des trajectoires pour cyclistes.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

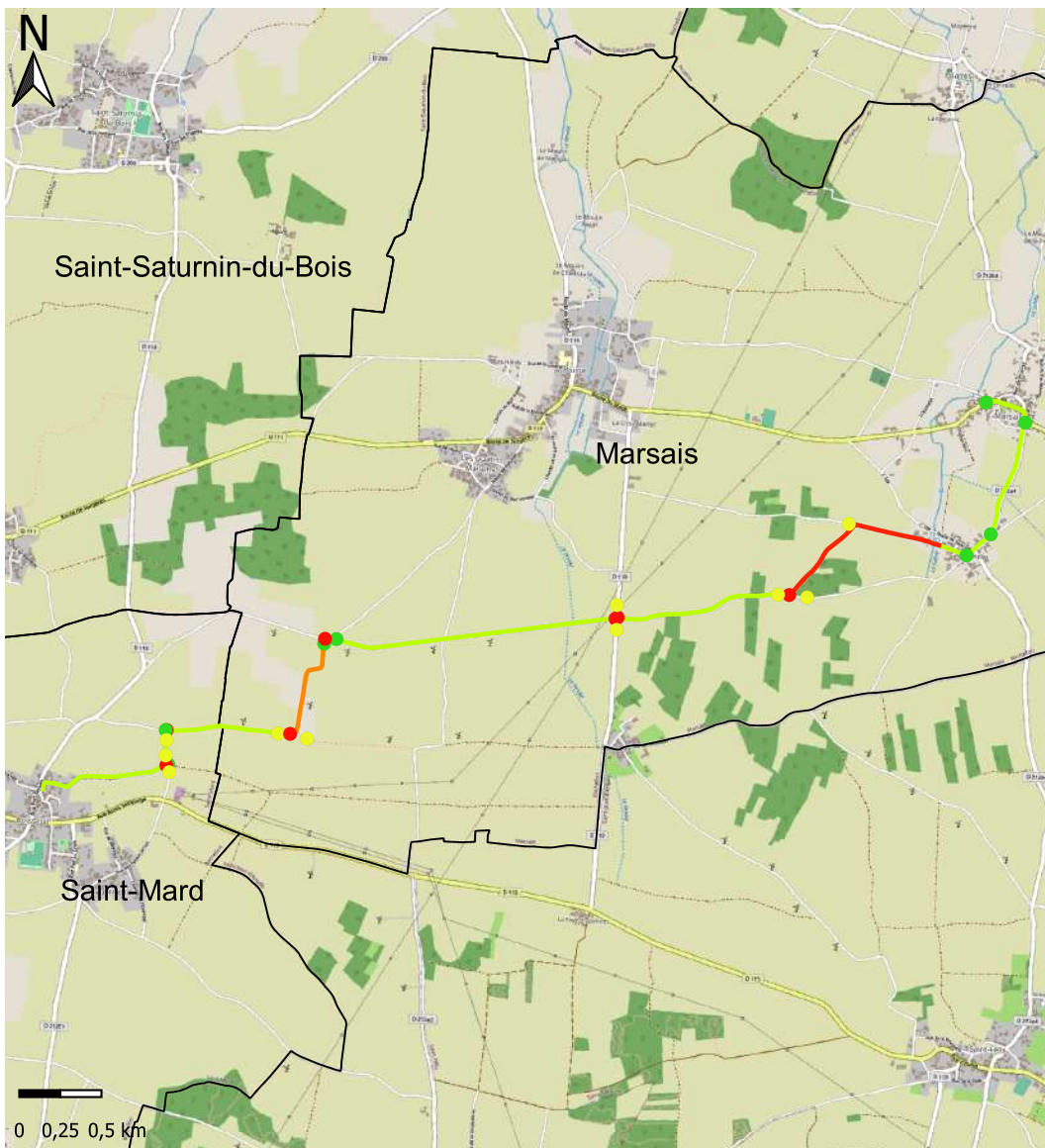
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Marsais à Surgères



Informations

- Distance : 7.75 km
- Temps estimé : 30 min
- Temps estimé en VAE : 23 min

Justificatifs

- Route large et de bonne qualité
- Franchissement unique de la D911

Budget alloué à l'action

- Coût total : 330 000 €
- Revêtement : 307 300 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale : 4 700 €
 - Signalisation Horizontale : 18 000 €

Légende

- Signalisation**
- Cédez-le-passage
 - Panneau Directionnel
 - Attention Débouché de Cyclistes
- Itinéraires cyclables :**
- route Bosselée
 - Pierreuse
 - Nids de Poule

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Création d'une chaussée à voie centrale banalisée et de bandes cyclables. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 150m avec des doubles chevrons afin de rappeler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes.

Sur chemins en calcaire, installer du stabilisé renforcé aux liants pour rendre le chemin cyclable.

Détails importants :

Pas de détails importants.

Signalétique :

Installer des panneaux D40 aux abords de Marsais et l'Hôpital.

Installer des panneaux AB3a afin de clarifier le régime de priorité aux intersections.

Installer des panneaux A21 sur les routes fréquentées.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaires Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

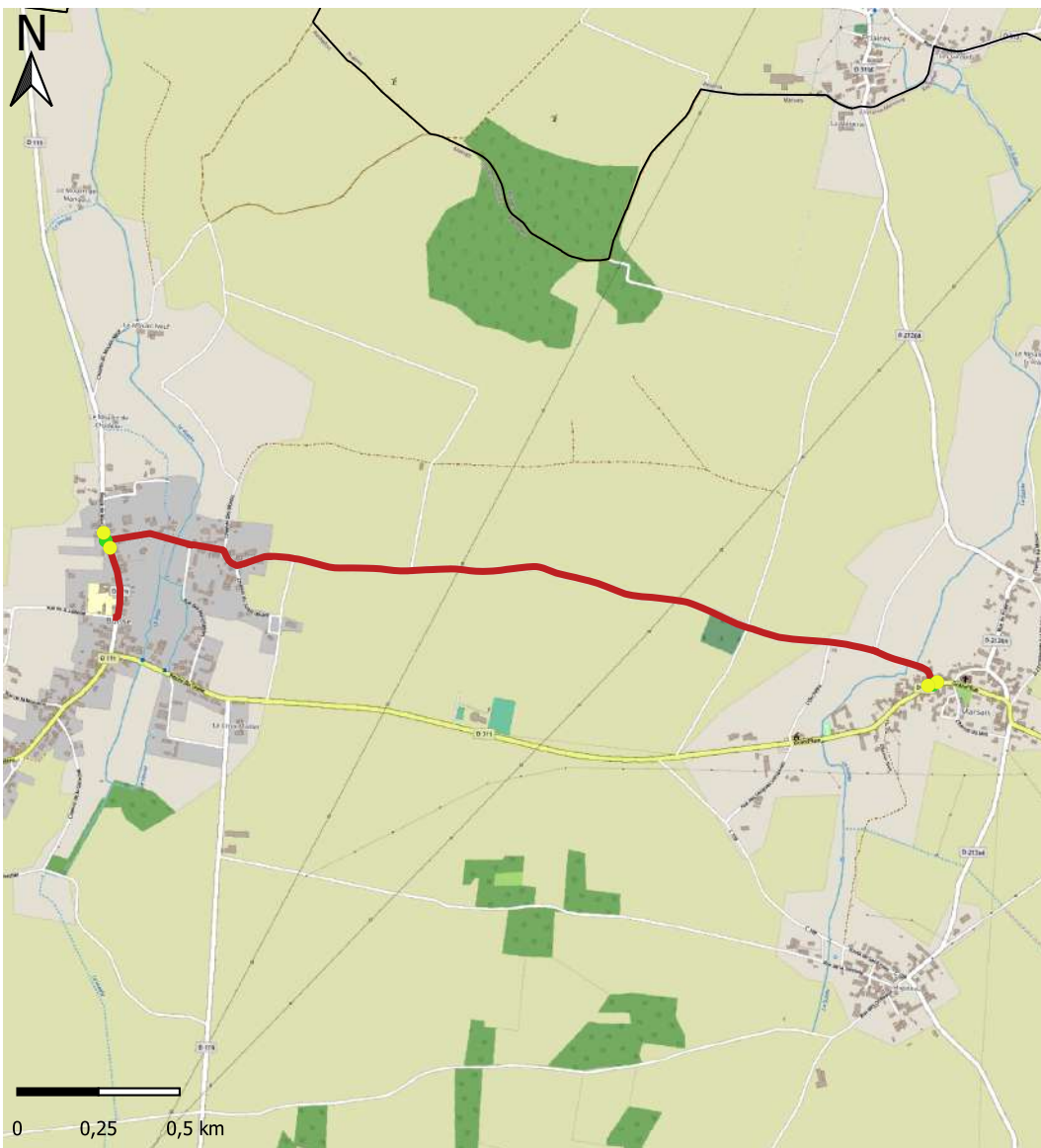
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Boisse à Marsais



Informations

- Distance : 3.22 km
- Temps estimé : 12 minutes
- Temps estimé en VAE : 9 min

Justificatifs

- Rejoint deux hameaux proches de la commune de Marsais
- Utilise des routes existantes à faible trafic parallèle à la route principale
- Route en bon état et qui ne croise pas de route dangereuse

Budget alloué à l'action

- Coût total : 3400 €
- Revêtement : 0 €
- Acquisition terrain : 0 €
- Signalisation verticale : 1300 €
- Signalisation horizontale : 2100 €

Légende

- Signalisation**
- Panneau directionnel
 - Attention débouché de cyclistes
- Itinéraire cyclable**
- Route goudronnée

Administratif

- Limites des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Signaler l'itinéraire cyclable par des figurines vélo et doubles chevrons au sol tous les 150m sur toute la route. La route est en bon état et ne nécessite pas d'être refaite.

Détails importants :

Réaliser une bande cyclable le long de la D111 serait une alternative légèrement plus directe mais à un coût beaucoup plus élevé.

Signalétique :

Installer des panneaux directionnels à destination des cyclistes aux carrefours avec la D111 et la D119, et des panneaux A21 "attention débouché de cyclistes" à destination des automobilistes aux mêmes endroits.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Elliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

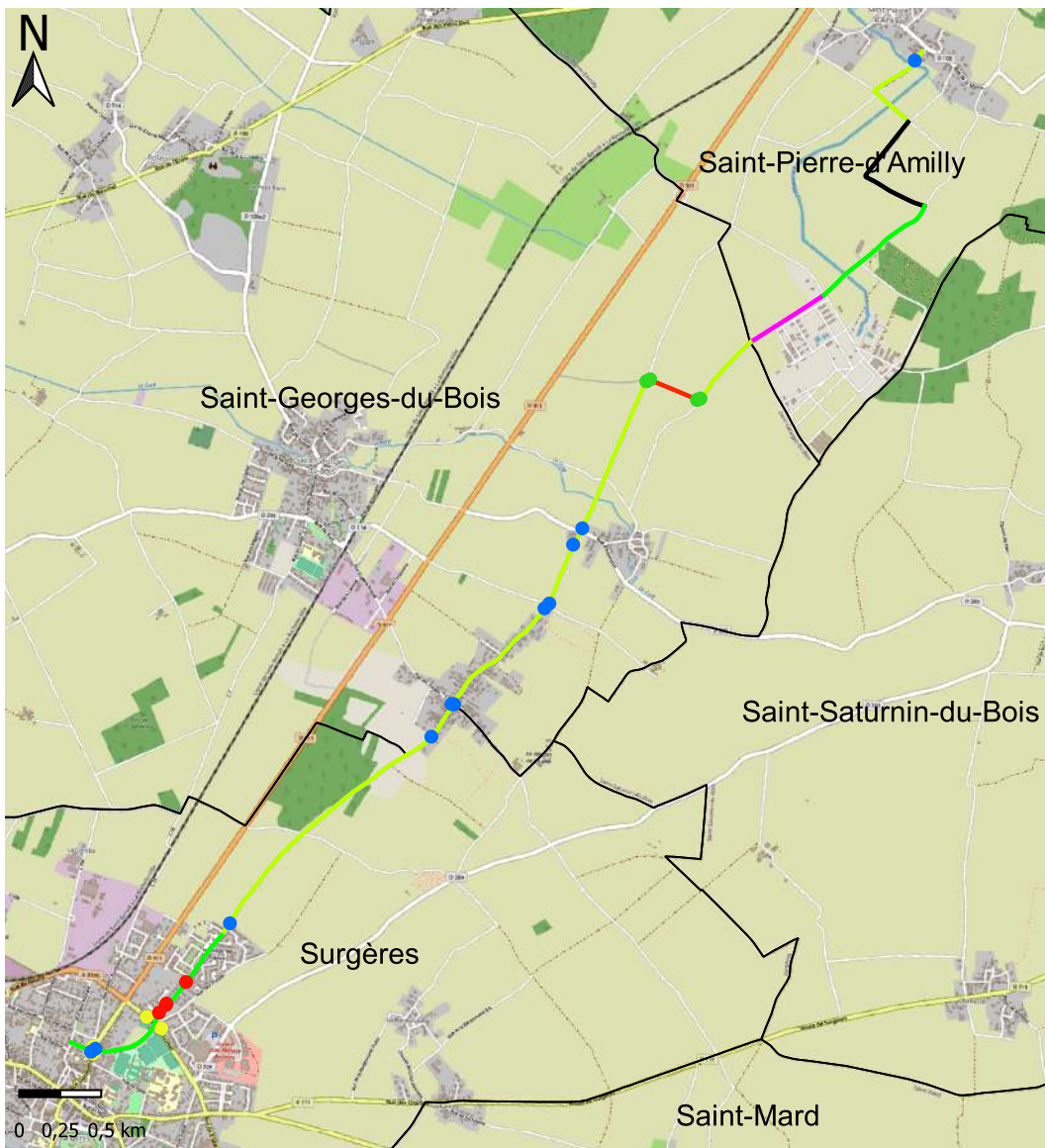
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Saint Pierre d'Amilly à Surgères



Informations

- Distance : 9,33 km
- Temps estimé : 35 minutes
- Temps estimé en VAE : 28 min

Justificatifs

- Itinéraire direct sur une route existante parallèle à un axe automobile structurant
- Desserte de Chaillé, Curé et de l'INRA
- Infrastructure à développer à faible coût

Budget alloué à l'action

- Coût total : 110 000 €
- Revêtement : 95 000 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation verticale: 3 800 €
 - Signalisation horizontale : 13 200 €

Légende

- Signalisation**
- Bande Cyclable Conseillée
 - Cédez-le-passage
 - Panneau Directionnel
 - Attention Débouché de Cyclistes
- Itinéraires cyclables : route**
- Bon
 - Bosselée
 - Pierreuse
 - Inexploitable
 - Âgée

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Concernant les routes goudronnées : jusqu'au chemin calcaire création d'une chaussée à voie centrale banalisée, remise en état de la route. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 250m en peinture. Après, simplement les figurines vélos.

Concernant les chemins calcaires : Mettre un revêtement stabilisé sans marquage au sol.

Détails importants :

Rue Pablo Neruda (Surgères), utiliser l'espace à l'ouest de la route pour une piste cyclable. Poser une peinture de couleur sur son intersection avec la D939B vers la rue Ronsard pour signifier aux voitures de la piste cyclable. Idem pour joindre la rue Ronsard à la rue Touvent.

Signalétique :

Installer un panneau C113 à la sortie de Surgères à côté de la rue du Poitou, et à la sortie des hameaux sur l'itinéraire.

Installer des panneaux Ab3a sur l'aménagement cyclable séparatif rue Pablo Neruda et lors de la fin de celle-ci pour rejoindre les bandes cyclables. Installation de panneaux D40 doté d'un logo vélo aux changements de directions lors des intersections. Lors d'absence de panneau, peindre au sol un logo vélo doté d'une flèche directionnelle.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

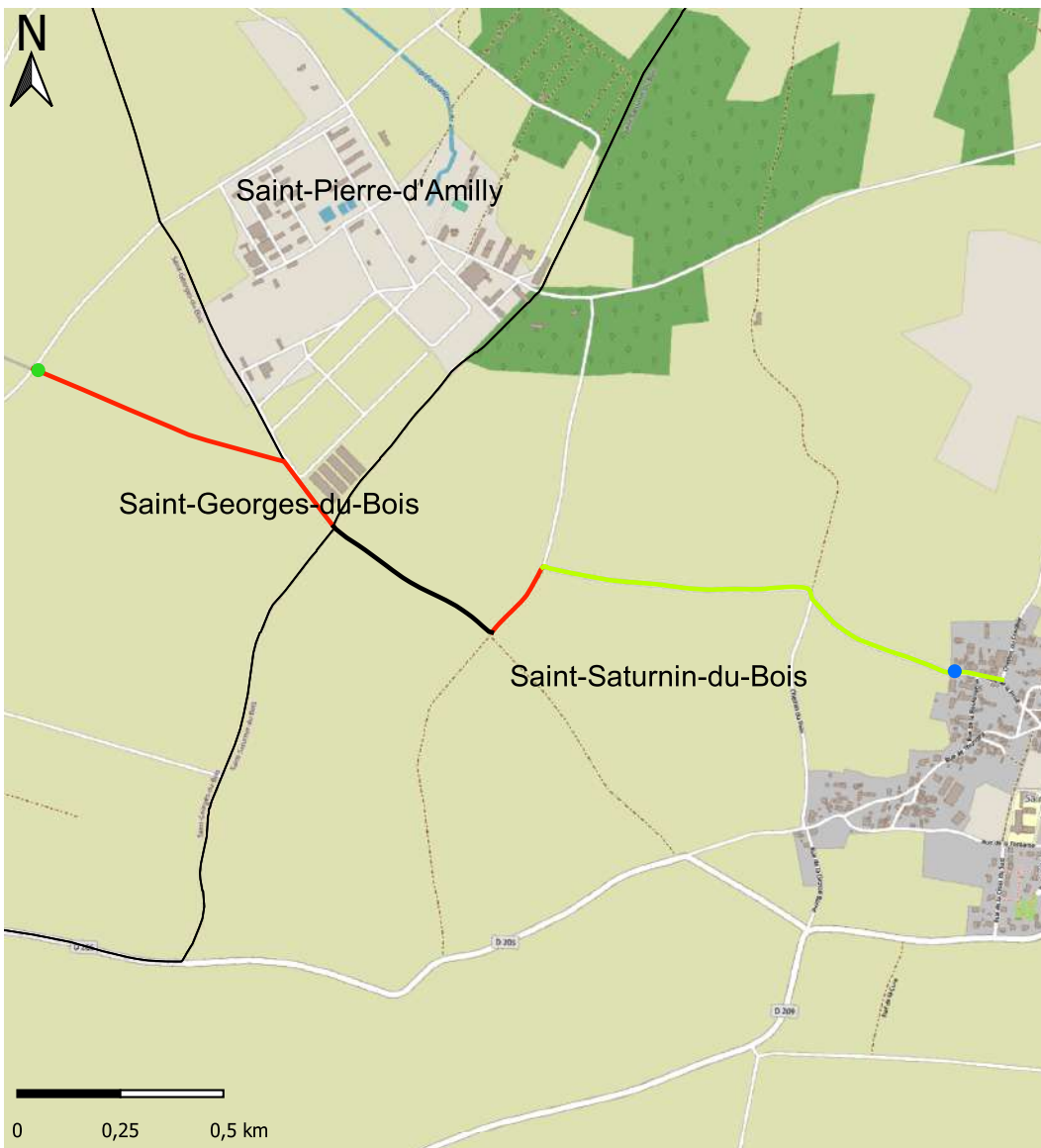
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Saint-Saturnin-Du-Bois à Surgères



Informations

- Distance : 2,7 km
- Temps estimé : 10 minutes
- Temps estimé en VAE : 8 min

Justificatifs

- Itinéraire le plus rapide hors route départementale
- Rejoint l'itinéraire Surgères - Saint Pierre d'Amilly à l'ouest
- Infrastructure à développer à faible coût

Budget alloué à l'action

- Coût total : 65 000 €
- Revêtement : 58 000 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation verticale : 780 €
 - Signalisation horizontale : 6 220 €

Légende

- Signalisation**
- Bande Cyclable Conseillée
 - Panneau Directionnel
- Itinéraires cyclables :**
- route Bosselée
 - Pierreuse
 - Inexploitable

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Concernant les routes goudronnées : création d'une chaussée à voie centrale banalisée, remise en état de la route. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos en peinture.
Concernant les chemins calcaires : Mettre un revêtement stabilisé renforcés aux liants avec uniquement des figurines vélos.
Concernant les chemins de terre : les transformer en chemins stabilisés.

Détails importants :

Pas de détails importants à notifier.

Signalétique :

Installer un panneau C113 à la sortie de Saint-Saturnin-du-Bois.
Installation de panneaux D40 doté d'un logo vélo aux changements de directions lors des intersections. Lors d'absence de panneau, peindre au sol un logo vélo doté d'une flèche directionnelle.

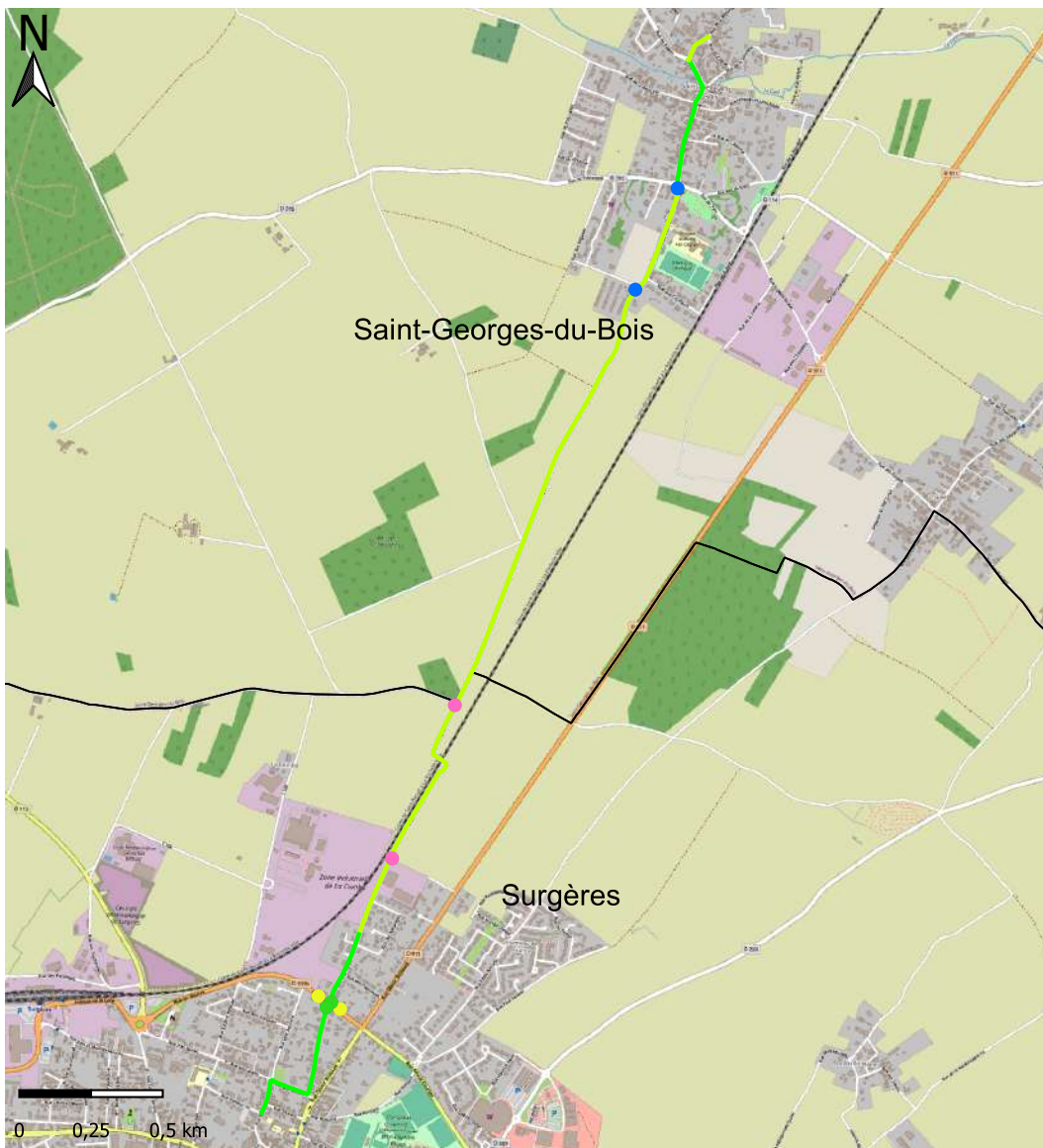
Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023
Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Saint-Georges-du-Bois à Surgères



Informations

- Distance : 5,25 km
- Temps estimé : 19 minutes
- Temps estimé en VAE : 15 min

Justificatifs

- Itinéraire direct sur une route existante parallèle à un axe automobile structurant
- Axe principal utilisé par les résidents de Saint Georges du Bois, incite à la mobilité douce
- N'empêche pas l'utilisation de la voiture sur d'autres axes.

Budget alloué à l'action

- Coût total maximal : 51 008 €
- Revêtement : 38 400 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale: 1 828 €
 - Signalisation Horizontale : 10 780 €
 - Département finance à hauteur de 50%

Légende

- Signalisation**
- Bande Cyclable Conseillée
 - Panneau Directionnel
 - Interdiction de circuler
 - Attention Débouché de Cyclistes
- Itinéraires cyclables : route**
- Bon
 - Bosselée

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Dans Surgères, utilisation de bandes cyclables avec des figurines vélos en peinture photoluminescente. Du nord de Surgères jusqu'au carrefour au pont, interdire la circulation des automobilistes. Création d'une chaussée à voie centrale banalisée jusqu'à St-Georges-du-Bois en peinture avec des figurines vélos tous les 250m. Dans St-Georges-du-Bois, figurines vélos avec des doubles chevrons en peinture, photoluminescente si possible.

Détails importants :

Au croisement de la D939b, installer au sol une peinture de couleur et des logos vélos pour signaler aux voitures le passage potentiel de vélos.

Les automobilistes de Saint Georges du Bois peuvent soit rejoindre la D115 par le sud, soit rejoindre la D911. L'interdiction de circuler accentue le trafic sur ces axes sans devenir problématique, et force à l'utilisation du vélo.

Signalétique :

Installer des panneaux C113 à Saint Georges du Bois. Installer des panneaux B0 comme expliqué. Installer des panneaux D40 avec le logo vélo à l'intersection avec la D919b. Dessiner des vélos et flèches indicatrices, en peinture phosphorescente, pour les changements de directions non indiqués par panneaux.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

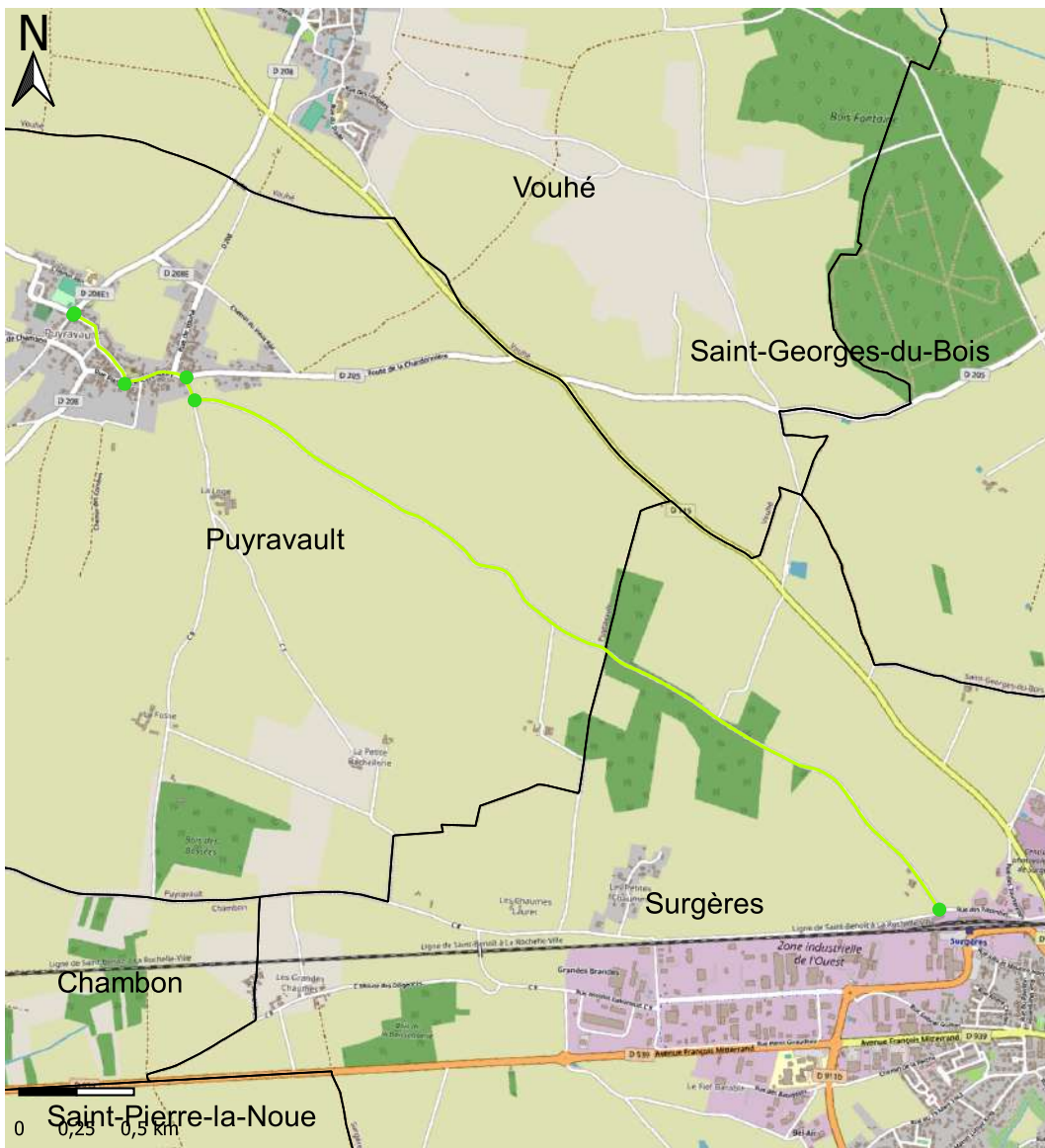
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Puyravault à Surgères



Informations

- Distance : 4,8 km
- Temps estimé : 19 minutes
- Temps estimé en VAE : 14 min

Justificatifs

- Itinéraire le plus court
- Arrivée directe à la gare
- Infrastructure à développer à faible coût

Budget alloué à l'action

- Coût total : 171 500 €
- Revêtement : 160 000 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale : 1 500 €
 - Signalisation Horizontale : 10 000 €

Légende

- Signalisation
- Panneau Directionnel
- Itinéraires cyclables : route
- Bosselée

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Détails infrastructurels :

Création d'une forme de chaussée à voie centrale banalisée, remise en état de la route, dans l'idéal, l'élargir de minimum 1 mètre. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 250m en peinture.

Ici le budget présenté ne correspond qu'à une restauration partielle de la chaussée.

Détails importants :

Lors de l'aménagement du pôle gare, s'accorder avec la SNCF afin de faire un passage sécurisé au nord de la Gare.

En cas d'impossibilité, passer sous la voie ferrée à l'est et créer une voie verte sur le trottoir sous la voie jusqu'à la fin du parking avenue de la gare, puis une bande cyclable bidirectionnelle de 2 à 3m de large sur le côté nord de l'avenue. Les véhicules pourraient circuler sur cette bande, notamment les poids-lourds.

Si possible utiliser de la peinture photoluminescente aux alentours du pôle gare.

Signalétique :

Intaller des panneaux D40 indiquant la commune de destination de l'itinéraire aux changements de direction aux intersections. S'il est nécessaire de marquer la direction à une intersection, utiliser une flèche et un logo vélo en marquage horizontal.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Vouhé à Surgères



Informations

- Distance : 1,9 km
- Temps estimé : 7 minutes
- Temps estimé en VAE : 5 min

Justificatifs

- Itinéraire le plus court hors départementale
- Rejoins l'itinéraire Puyravault - Surgères
- 1 franchissement de la départementale, déjà exploité

Budget alloué à l'action

- Coût total : 53 000 €
- Revêtement : 48 000 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation verticale: 1 150 €
 - Signalisation Horizontale : 3 850 €

Légende

- Signalisation
- Bande Cyclable Conseillée
 - Attention Débouché de Cyclistes
- Itinéraires cyclables : route
- Bon
 - Bosselée

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Détail infrastructurels :

Création d'une chaussée à voie centrale banalisée, remise en état des bords de routes. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 250m.

Détails importants :

À l'intersection avec la D115, peindre au sol des couloirs de couleurs, non pleins, avec un logo cycliste afin de signaler aux automobiles des possibles traversées de cyclistes.

Signalétique :

Installer des panneaux C113 à la sortie de Puyravault et de Vouhé, mais aussi sur l'itinéraire proche de l'intersection avec la D115
Installer des panneaux A21 sur la D115 en amont de l'intersection afin de prévenir les automobilistes.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

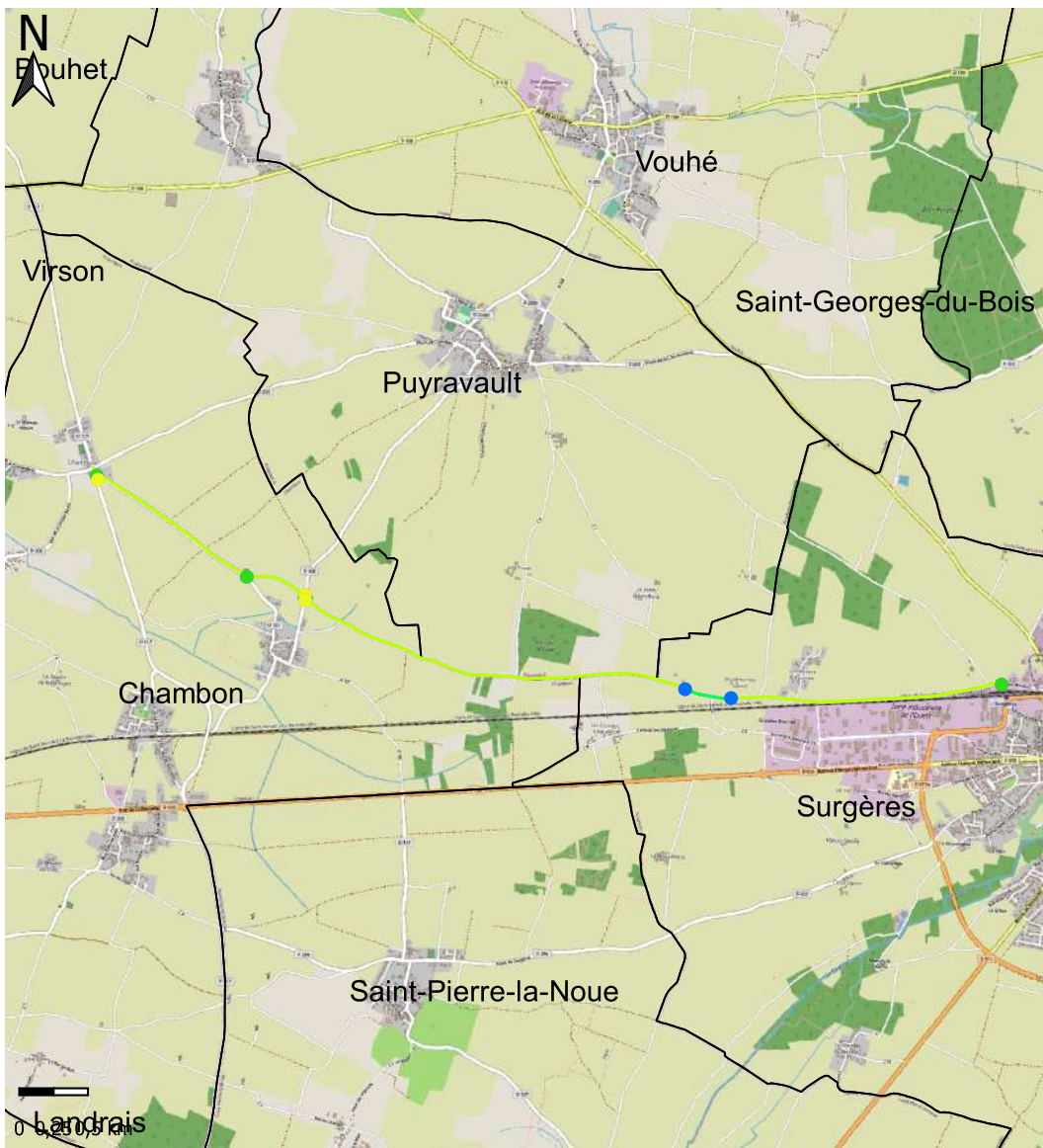
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Chambon à Surgères



Informations

- Distance : 7,3 km
- Temps estimé : 27 minutes
- Temps estimé en VAE : 22 min

Justificatifs

- Itinéraire direct permettant d'irriguer les communes au Nord de la CdC
- Arrivée directe sur le pôle gare de Surgères
- Infrastructure à développer à faible coût

Budget alloué à l'action

- Coût total : 301 000 €
- Revêtement : 288 000 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale : 1 840 €
 - Signalisation Horizontale : 11 560 €

Légende

- Signalisation**
- Bande Cyclable Conseillée
 - Panneau Directionnel
 - Attention Débouché de Cyclistes
- Itinéraires cyclables : route**
- Bon
 - Bosselée

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Création d'une forme de chaussée à voie centrale banalisée, remise en état de la route et surtout des bords de route. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 250m et aux intersections. Pour la plupart des sections de l'itinéraire, il est nécessaire d'au minimum refaire les bords de route, voir de refaire certaines sections.

Détails importants :

Entre les 2 intersections à Chambon notifier par un marquage horizontal particulier, type peinture de couleur ou revêtement de couleur peu épais anti dérapant, l'arrivée potentielle de cyclistes. Peindre des figurines vélos aux intersections non signalisés avec des panneaux. Utiliser de la peinture potoluminescente à l'approche du pôle gare. Se référer à l'itinéraire Surgères - Puyravault, pour une solution si aucun accord n'est trouvé pour accéder à la gare par le nord.

Signalétique :

Installer un panneau D40 à la sortie de Surgères proche de la gare, à l'intersection à Chambon, et proche de Savarit. Accentuer la présence de la bande cyclable via des panneaux C113 à l'approche du pont passant la voie ferrée.

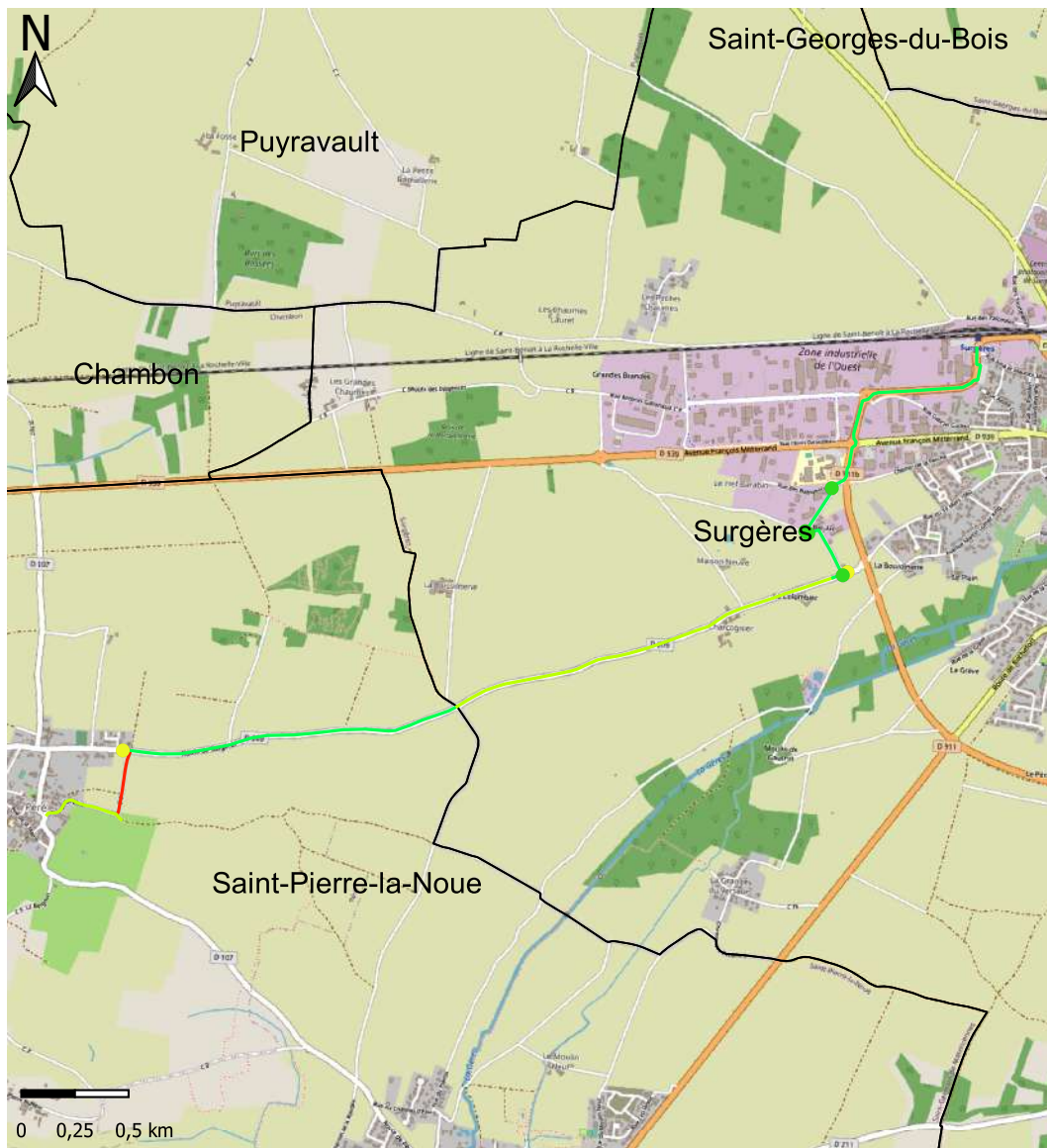
Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023
Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Péré à Surgères



Informations

- Distance : 6 km
- Temps estimé : 22 minutes
- Temps estimé en VAE : 18 min

Justificatifs

- Itinéraire direct sur une route existante parallèle à un axe automobile structurant
- Irrigue le sud ouest de Surgères
- Infrastructure à développer à faible coût

Budget alloué à l'action

- Coût total : 185 000 €
- Revêtement : 172 800 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale : 1 550 €
 - Signalisation Horizontale : 10 150 €

Légende

- Signalisation**
- Panneau Directionnel
 - Attention Débouché de Cyclistes
- Itinéraires cyclables : route**
- Bon
 - Bosselée
 - Pierreuse

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Concernant la départementale : création d'une forme de chaussée à voie centrale banalisée, remise en état des bords de route par endroits. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos en peinture tous les 250m. Sur les autres routes, la refaire par endroits, à l'approche de Péré, des figurines vélos peuvent suffire. Utilisation de l'aménagement de la ville de Surgères.

Détails importants :

Au changement de direction proche de la D911B, accentuer sur la présence de vélos sur la route, afin que les automobilistes n'accélèrent pas en sortant de la D911B. Cette signalisation peut se faire dès la sortie de la 911B.

Signalétique :

Installer des panneaux D40 à l'approche de Surgères. Des figurines vélos avec des flèches directives suffisent à marquer les directions aux autres intersections. Installer des panneaux A21 aux abords de l'entrée de la bande sur la départementale.

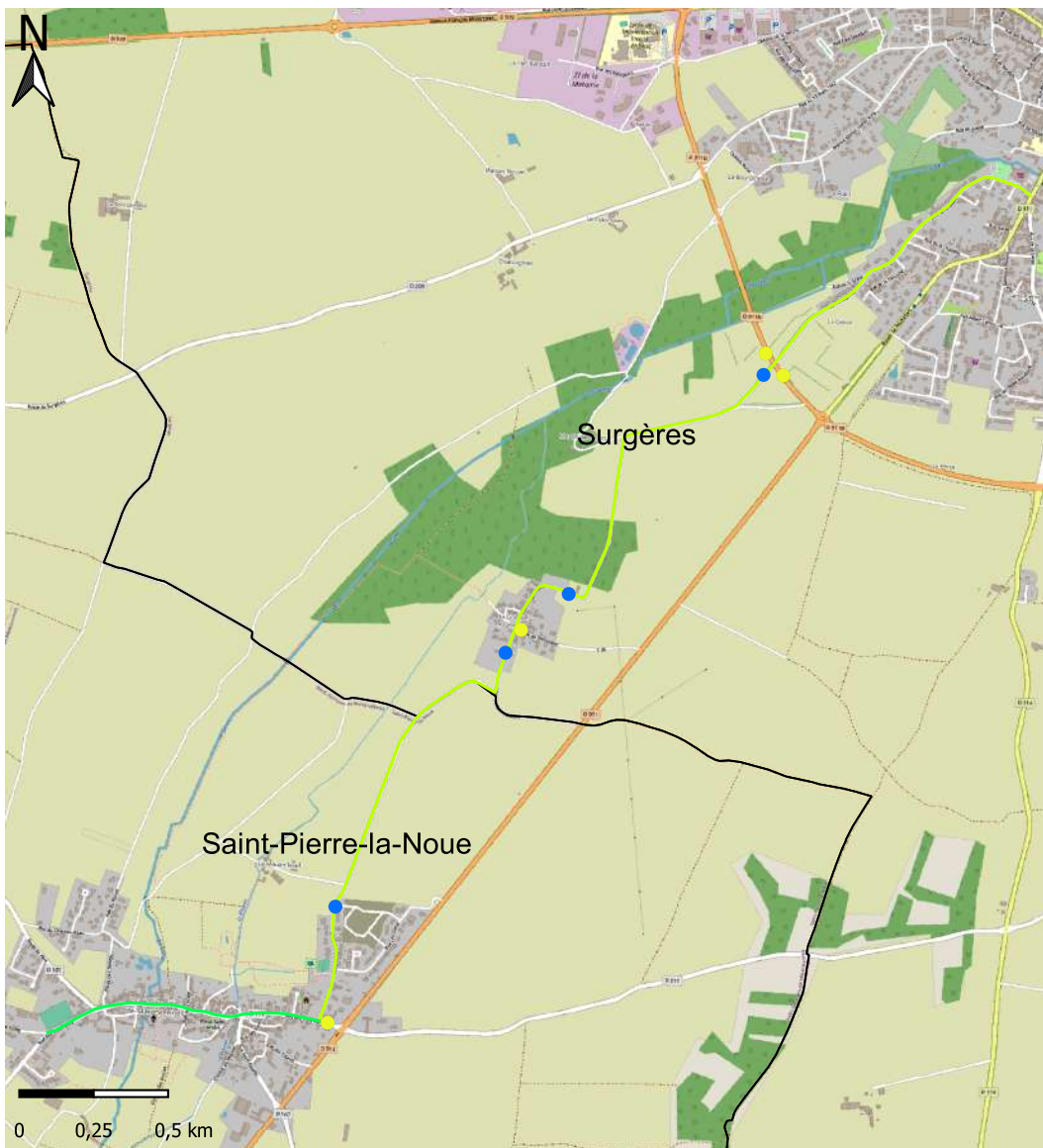
Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023
Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Saint-Germain-de-Marencennes à Surgères



Informations

- Distance : 5.8 km
- Temps estimé : 22 minutes
- Temps estimé en VAE : 17 min

Justificatifs

- Itinéraire direct doublon d'un itinéraire automobile structurant
- Grande visibilité lors du franchissement de la D911B
- Desserte de la Grange du Verseur

Budget alloué à l'action

- Coût total : 390 300 €
- Revêtement : 380 000 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale : 2 000 €
 - Signalisation Horizontale : 8 300 €
 - Département finance à hauteur de 30%

Légende

- Signalisation**
- Bande Cyclable Conseillée
 - Attention Débouché de Cyclistes
- Itinéraires cyclables : route**
- Bon
 - Bosselée

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Création d'une forme de chaussée à voie centrale banalisée. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 250m afin de rappeler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes.

Dans Saint-Germain-de-Marencennes, des figurines vélos tous les 50m peuvent suffire. Rue de la Grève, création d'une vélorue, interdire la circulation sauf cyclistes, riverains et engins agricoles dans le sens encore possible jusqu'avant le U.

Détails importants :

À l'intersection avec la D911, créer des couloirs en peinture avec des figurines vélos et une signalisation verticale. Dans l'idéal, surélever l'ensemble de l'intersection afin de créer un ralentisseur pour les automobiles et faciliter le passage des cyclistes, aménagement non inclu dans le budget présenté ici.

Rue de la grève création d'une vélorue.

Signalétique :

À l'intersection avec la D911B, sur cette dernière, installer des panneaux A21 en amont de l'intersection. Installer des panneaux C113 sur l'aménagement cyclable. Installation de figurines vélos aux intersections.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaires Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

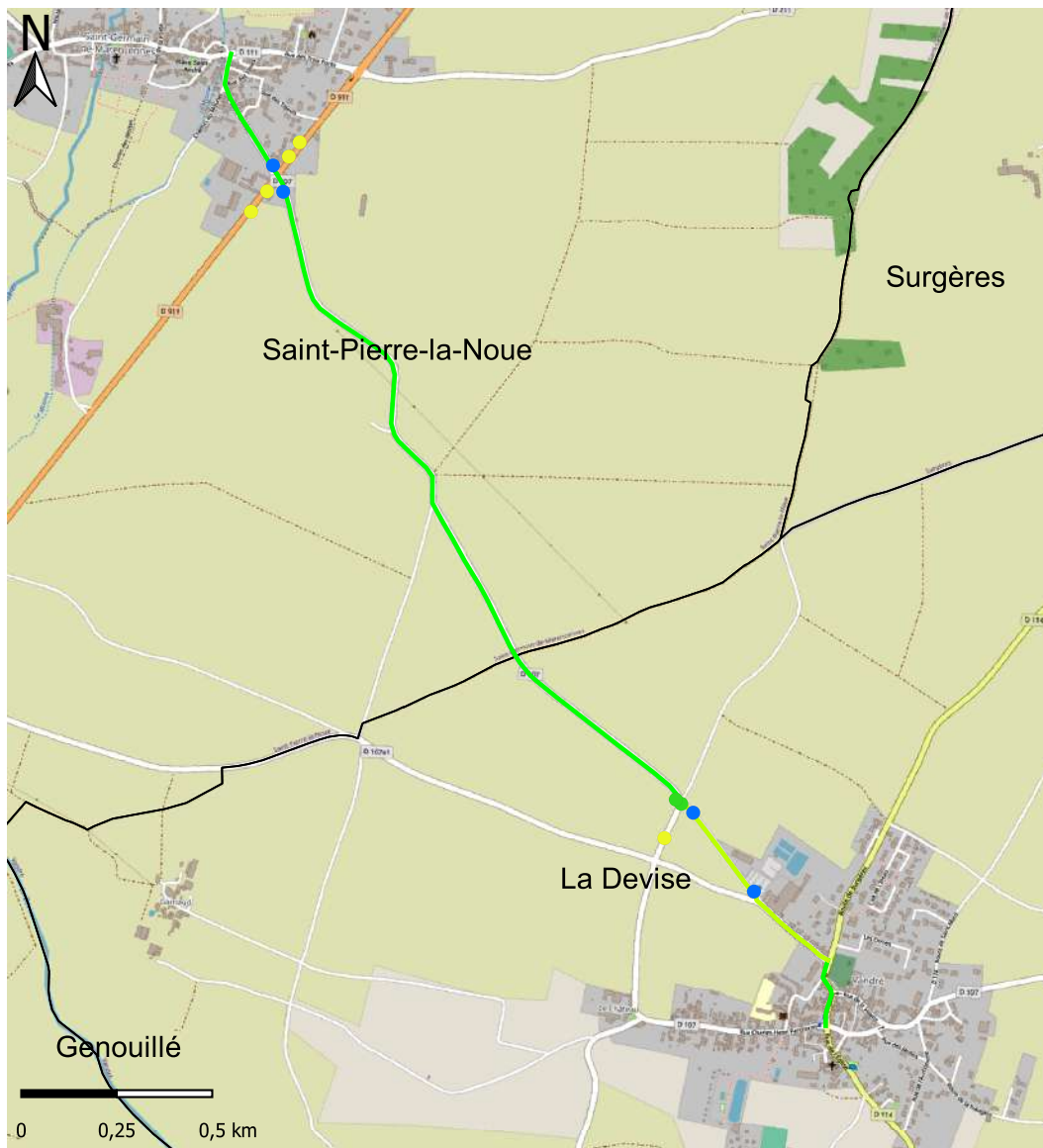
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : La Devise à Surgères



Informations

- Distance : 3,2 km
- Temps estimé : 13 minutes
- Temps estimé en VAE : 10 min

Justificatifs

- Route large et de bonne qualité
- Franchissement unique de la D911

Budget alloué à l'action

- Coût total : 13 600 €
- Revêtement : 0 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale : 2 800 €
 - Signalisation Horizontale : 10 800 €

Légende

- Signalisation**
- Bande Cyclable Conseillée
 - Panneau Directionnel
 - Attention Débouché de Cyclistes
- Itinéraires cyclables : route**
- Bon
 - Bosselée

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Création d'une chaussée à voie centrale banalisée. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 150m avec des doubles chevrons afin de rappeler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes.

Au sein des zones bâties, des figurines vélos tous les 50m peuvent suffire.

Détails importants :

À l'intersection avec la D911, créer des couloirs en peinture avec des figurines vélos. Dans l'idéal, surélever l'ensemble de l'intersection afin de créer un ralentisseur pour les automobiles et faciliter le passage des cyclistes, aménagement non inclus dans le budget présenté ici.

Signalétique :

À l'intersection avec la D911, sur cette dernière, installer plusieurs panneaux A21 avec des pannonneaux en amont de l'intersection. Installer des panneaux C113 sur l'aménagement cyclable. En quittant Vandré, installer des panneaux C113 sur l'axe de l'aménagement et A21 sur la route incidente. Installation de panneaux directionnels à cette intersection.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaires Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

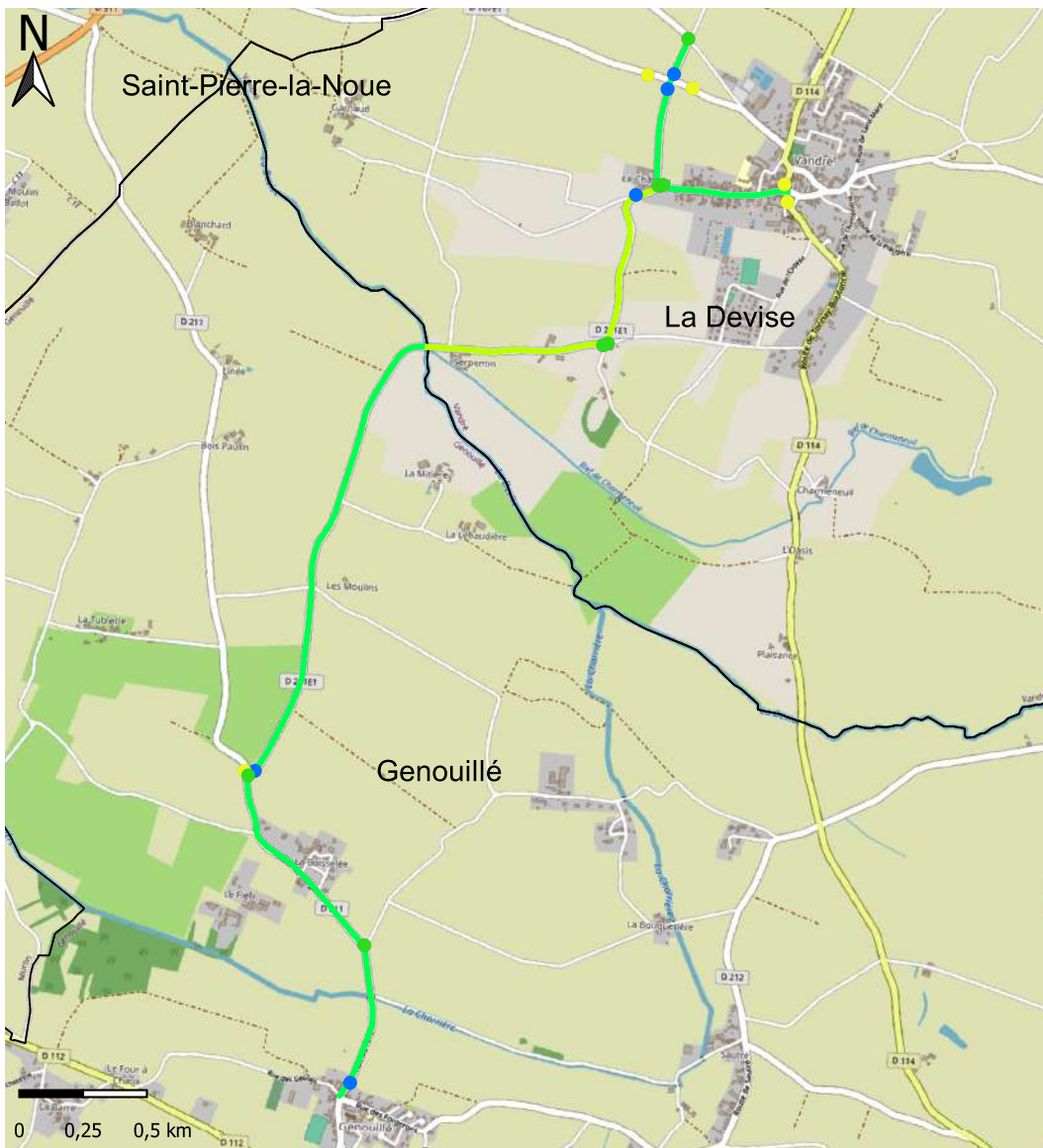
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

 dit  le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Genouillé à Surgères



Informations

- Distance : 7 km
- Temps estimé : 26 minutes
- Temps estimé en VAE : 21 min

Justificatifs

- Récupère l'itinéraire Vandré-Surgères
- Pas de franchissement de la D911
- Rejoins le coeur de Vandré ou directement vers Saint-Pierre-La-Noüe

Budget alloué à l'action

- Coût total : 19 000 €
- Revêtement : 0 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale : 3 000 €
 - Signalisation Horizontale : 16 000 €

Légende

- Signalisation**
- Bande Cyclable Conseillée
 - Panneau Directionnel
 - Attention Débouché de Cyclistes
- Itinéraires cyclables : route**
- Bon
 - Bosselée

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Création d'une chaussée à voie centrale banalisée. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 150m avec des doubles chevrons afin de rappeler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes. Au sein des zones bâties, des figurines vélos tous les 50m peuvent suffire si la chaussée n'est pas assez large.

Détails importants :

La route est une départementale, prévoir une bande cyclable de 1.5m de large.

Signalétique :

Placer des panneaux D40 aux intersections avec changement de direction, pour les autres des figurines vélos et une flèche suffisent. Installation de panneaux A21 sur les axes important qui rencontrent l'aménagement. Installer des panneaux C113 sur l'itinéraire proche d'intersections importantes. Dans l'idéal, utiliser des panneaux D40 avec une figurine vélo ou cyclable dessus.

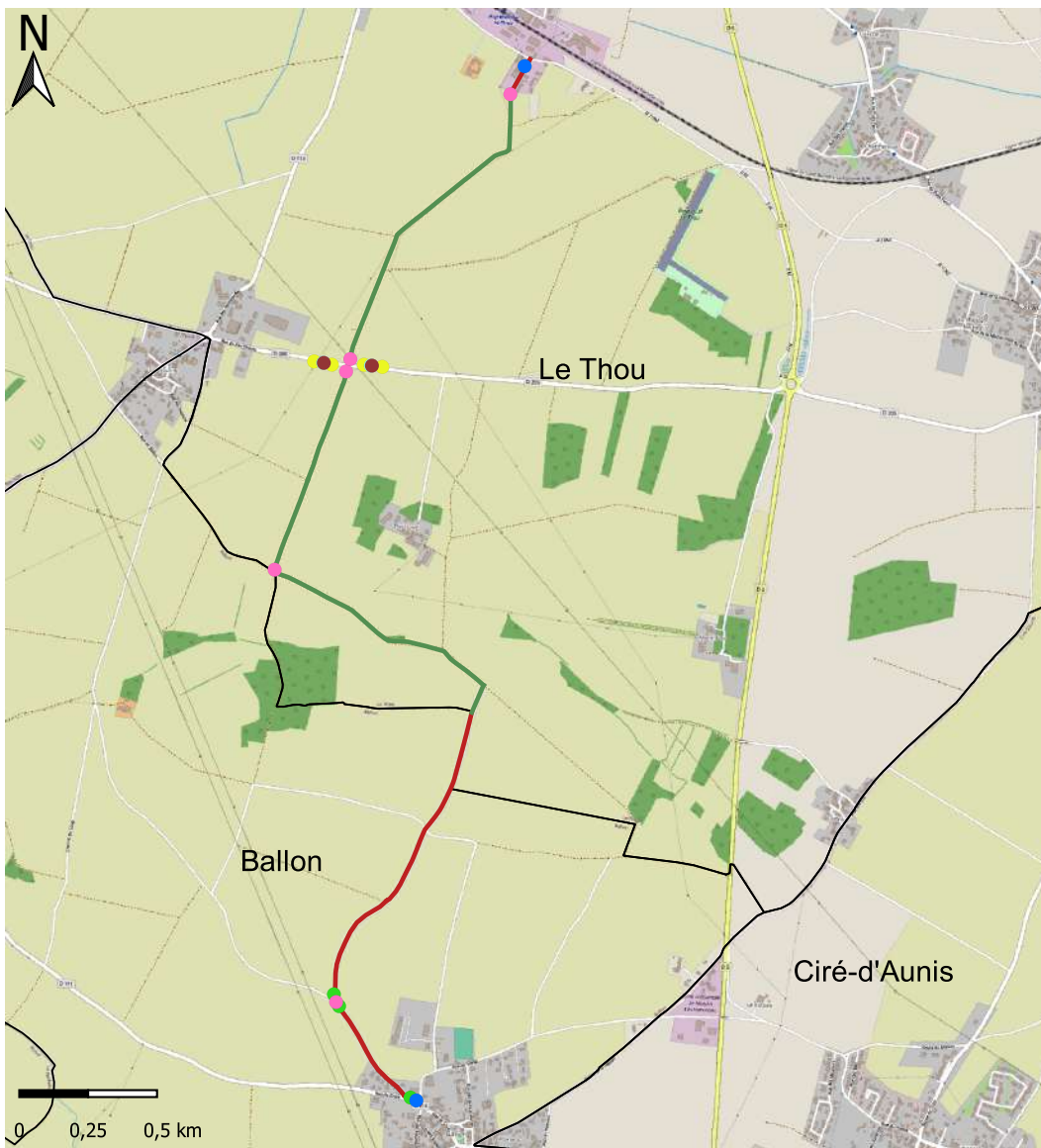
Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaires Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023
Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Ballon à la gare Aigrefeuille-Le Thou



Informations

- Distance : 4.85 km
- Temps estimé : 18 min
- Temps estimé en VAE : 14 min

Justificatifs

- Itinéraire direct vers la gare
- Franchissement d'aucun axe important
- Essentiellement du chemin calcaire

Budget alloué à l'action

- Coût total : 481 000 €
- Revêtement : 473 700 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale : 4 200 €
 - Signalisation Horizontale : 3 100 €

Légende

- Signalisation
- Bande Cyclable Conseillée
 - Panneau Directionnel
 - Interdiction de circuler
 - Interdiction de tourner à droite
 - Attention Débouché de Cyclistes
 - Interdiction de tourner à gauche
- Itinéraires cyclables : route
- Chemin Calcaire
 - Route Goudronnée

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Création d'une forme de chaussée à voie centrale banalisée. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 250m afin de rappeler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes.

Sur les chemins calcaires, installer un stabilisé, au mieux un stabilisé renforcé aux liants pour une meilleure résistance face aux engins agricoles. Interdire l'accès à ces routes, sauf aux cyclistes, agriculteurs et riverains, et peindre des figurines vélos tous les 250m.

Détails importants :

Pas de détails à noter.

Signalétique :

Installations de panneaux D40 à la sortie de Ballon, afin de guider jusqu'aux chemins calcaires, puis des figurines vélos avec des flèches indiquent les changements de directions. Installer des panneaux B1, B2a et B2b afin d'interdire la route à la majorité des engins à moteur.

Installer des panneaux A21, sur la D205 au niveau de l'intersection.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaires Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

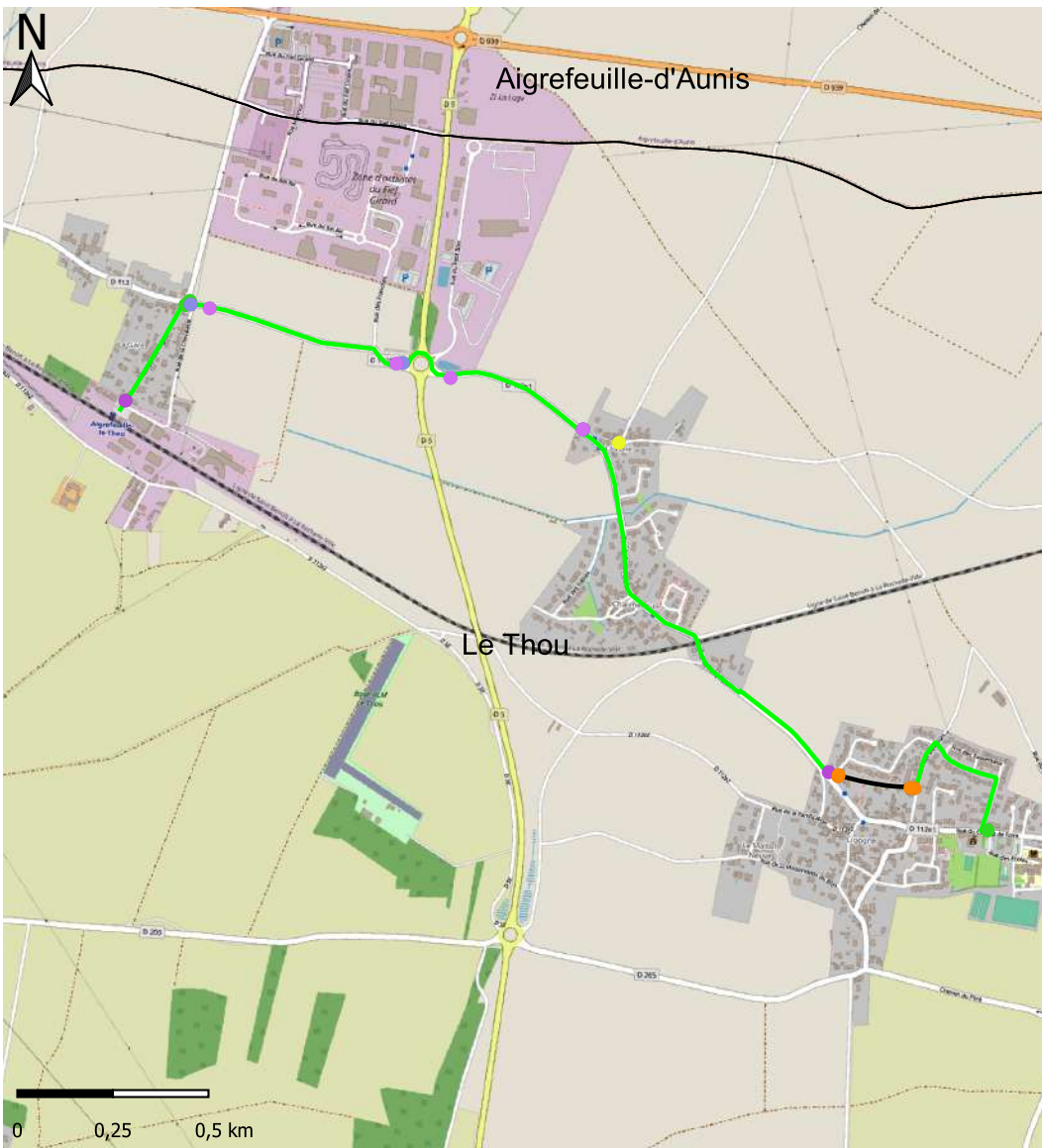
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Le Thou à la gare par Charmenneuil



Informations

- Distance : 3.4 km
- Temps estimé : 13 min
- Temps estimé en VAE : 10 min

Justificatifs

- Voie verte utilisée aussi par les élèves pour aller à l'arrêt de bus
- Axe structurant du territoire
- Aménagement d'un carrefour giratoire important

Budget alloué à l'action

Coût total : 12 300 €

- Revêtement : 0 €
- Acquisition terrain : 0 €
- Signalisation Verticale : 3 300 €
- Signalisation Horizontale : 9 000 €

Légende

Signalisation

- Panneau Directionnel
- Attention Débouché de Cyclistes
- Bande Cyclable Obligatoire
- Fin Bande Cyclable Obligatoire
- Début de Voie Verte
- Fin de Voie Verte
- Limitation de Vitesse

Itinéraires cyclables : route

- Bon
- Inexploitable

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Création d'une chaussée à voie centrale banalisée. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 150m avec des doubles chevrons afin de rappeler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes.

Limiter la vitesse à 70 km/h au nord de Charmenneuil, ici les bandes cyclables doivent impérativement faire 1.5m de large, et y dessiner un damier de couleur.

Il serait très intéressant d'installer une piste cyclable séparative de la chaussée entre le nord de Charmenneuil et l'intersection au nord de la gare.

Détails importants :

L'aménagement du carrefour giratoire, installation au sol d'un revêtement ou d'un enduit non dérapant de couleur vive sur l'anneau extérieur, avec des figurines vélos régulières. Sur cette voie, les vélos auraient la priorité sur les véhicules entrant et sortant du carrefour giratoire.

Signalétique :

Limiter la vitesse à 70km/h avec des panneaux B14. Installation de B22a et de panneaux signalisant une voie verte. Possibilité d'installer aux entrées de cette dernière des pierres ou poteaux afin d'empêcher l'accès aux véhicules. Installation de D40 aux intersections avec changements de direction.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaires Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

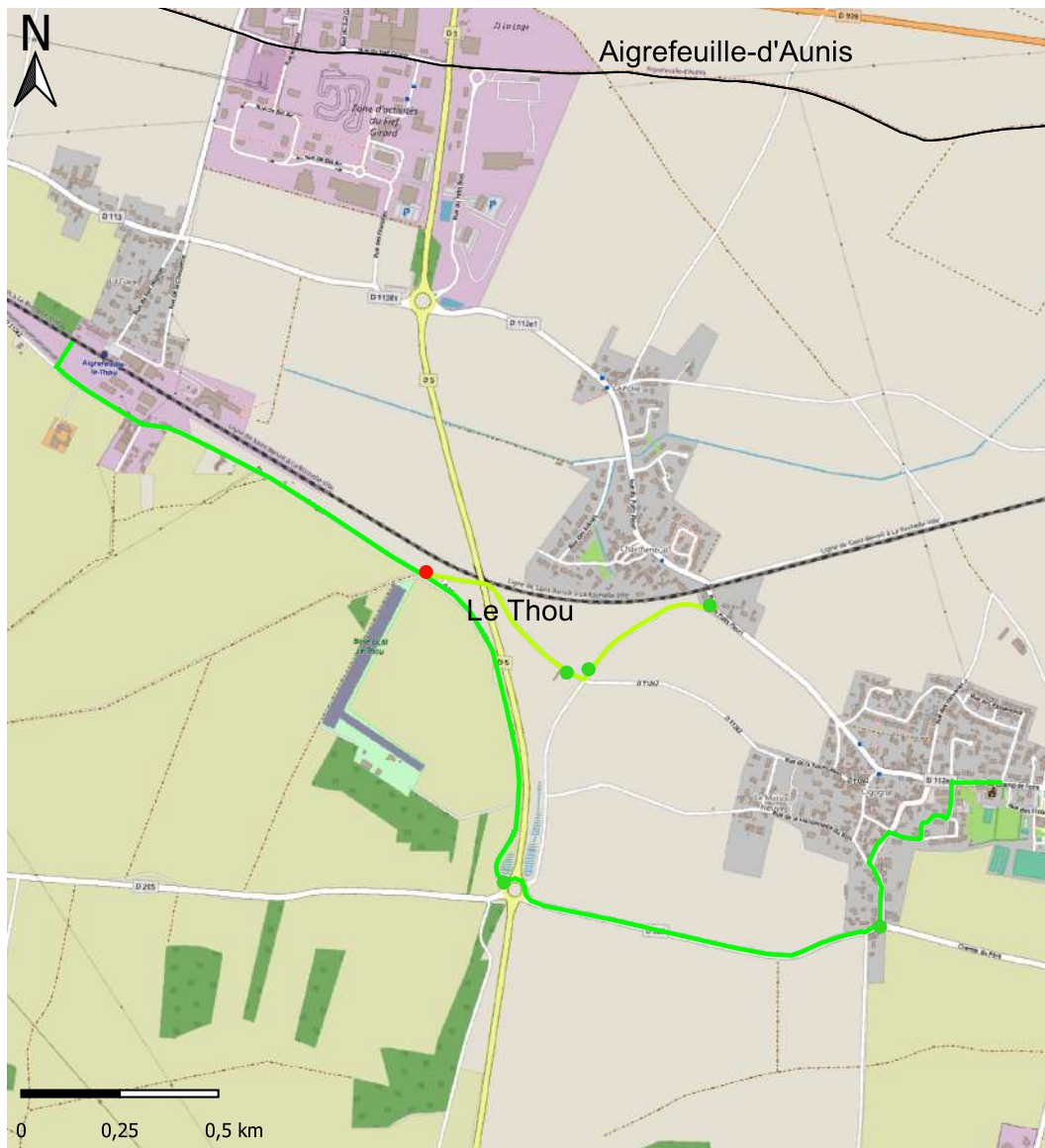
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Le Thou à la gare Aigrefeuille-Le Thou



Informations

- Distance : 4 km
- Temps estimé : 15 min
- Temps estimé en VAE : 12 min

Justificatifs

- Franchissements stratégiques de la D5
- Route d'une assez bonne qualité
- Rejoint Le Thou et Charmeneuil

Budget alloué à l'action

- Coût total : 12 500 €
- Revêtement : 0 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale : 1 100 €
 - Signalisation Horizontale : 11 400 €

Légende

- Signalisation**
- Cédez-le-passage
 - Panneau Directionnel
- Itinéraires cyclables : route**
- Bon
 - Bosselée

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Création d'une forme de chaussée à voie centrale banalisée. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 150m avec des doubles chevrons afin de rappeler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes. Au sein des zones bâties, des figurines vélos tous les 50m peuvent suffire.

Détails importants :

Pour l'aménagement du carrefour giratoire, installer des bandes cyclables sur l'extérieur avec un damier de couleur afin de marquer visuellement le passage de cyclistes.

Signalétique :

Installation de panneaux D40 hors zone bâtie lors des changements de direction. Création d'un Cédés-Le-Passage à l'intersection des 2 itinéraires pour celui venant de l'est.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaires Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

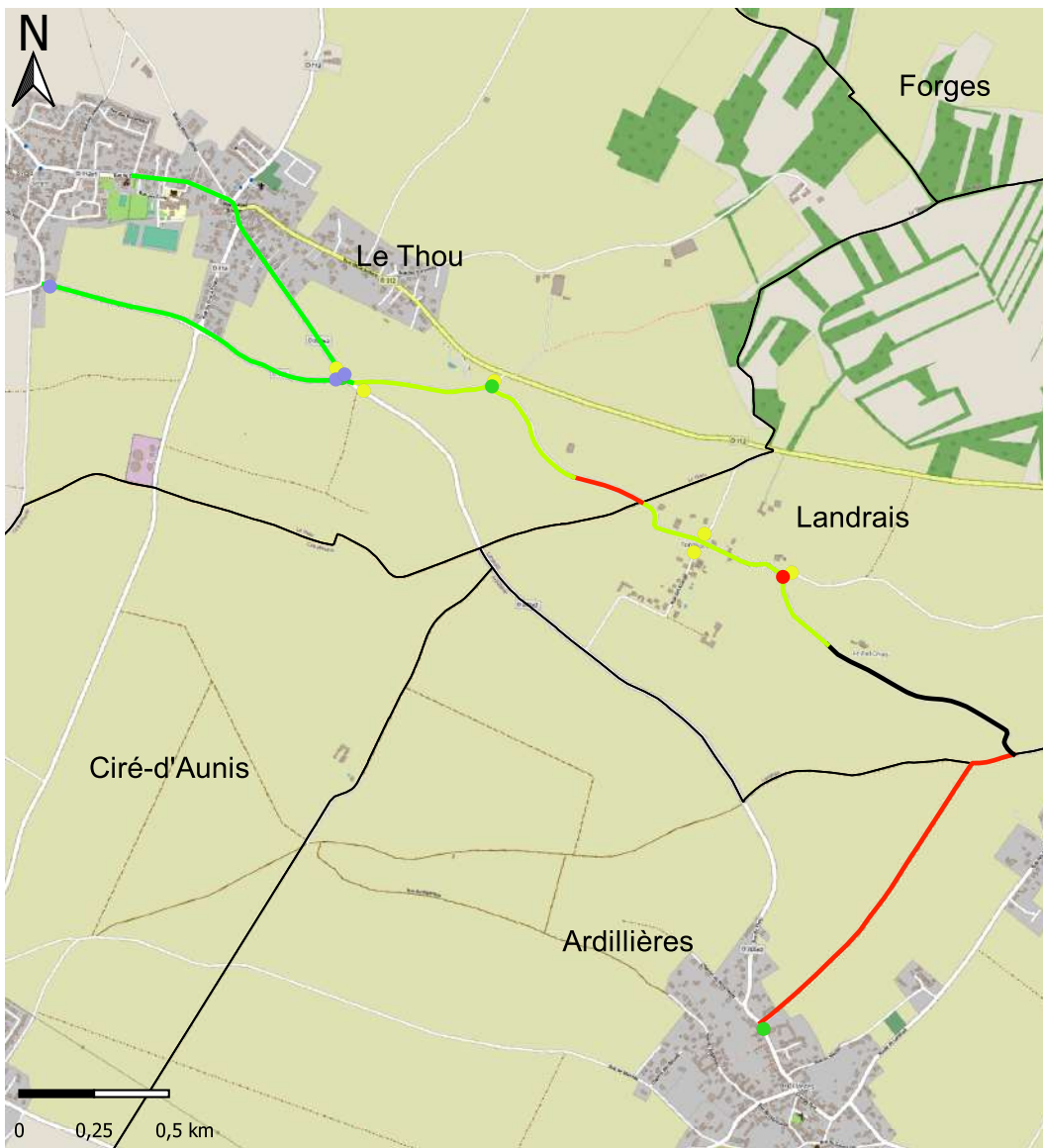
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Ardillères à la gare Aigrefeuille-Le Thou



Informations

- Distance : 5.5 km
- Temps estimé : 20.5 min
- Temps estimé en VAE : 16.5 min

Justificatifs

- L'itinéraire rejoint la gare et Aigrefeuille
- Pas de franchissements importants

Budget alloué à l'action

- Coût total : 402 700 €
- Revêtement : 384 000 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale : 3 000 €
 - Signalisation Horizontale : 15 700 €

Légende

- Signalisation**
- Cédez-le-passage
 - Panneau Directionnel
 - Attention Débouché de Cyclistes
 - Bande Cyclable Obligatoire
- Itinéraires cyclables : route**
- Bon
 - Bosselée
 - Pierreuse
 - Inexploitable

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Création d'une chaussée à voie centrale banalisée. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 150m avec des doubles chevrons afin de rappeler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes.

Détails importants :

À l'intersection avec la D116, rendre la bande cyclable obligatoire. Installer un damier de couleur sur la bande cyclable à l'intersection afin de marquer visuellement l'aménagement.

Signalétique :

Installer des panneaux A21 sur les axes circulants aux intersections de l'itinéraire. Installer des D40 aux intersections avec changements de directions, et des figurines vélos fléchés aux autres intersections. Installer des panneaux B22a proche de la D116.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaires Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Landrais au Thou



Informations

- Distance : 3.10 km
- Temps estimé : 12 minutes
- Temps estimé en VAE : 9 min

Justificatifs

- Itinéraire reliant Landrais au Thou, en rejoignant l'itinéraire Le Thou - Ardillères
- Relie un pôle structurant : Aigrefeuille et sa gare
- Evite au maximum les départementales avec du trafic automobile

Budget alloué à l'action

- Coût total : 122 350 €
- Revêtement : 118 000 €
- Acquisition terrain : 0 €
- Signalisation verticale : 2650 €
- Signalisation horizontale : 1700 €

Légende

Signalisation

- Interdiction de circuler
- Panneau directionnel
- Attention débouché de cyclistes

Etat de la chaussée

- Bon
- Bosselée
- Nids de poule
- Inexploitable

Administratif

- Limites des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Réhabiliter les routes en mauvais état (notées nids de poule et inexploitable sur la légende) avec du stabilisé renforcé. Réserver le nouveau chemin entre Toucherit et la D208 aux vélos et engins agricoles. Partager le reste de l'itinéraire avec les véhicules motorisés.

Détails importants :

Prendre la D112 serait plus direct, mais en raison du trafic et de la vitesse, cela nécessiterait une piste cyclable séparée, avec un coût largement supérieur, pour avoir une sécurité satisfaisante.

Signalétique :

Jalonner le parcours avec des panneaux de direction indiquant les autres itinéraires à proximité. Signaler la présence de vélos aux automobilistes lors de la traversée de la D208 avec des panneaux A21, et la traversée de la D112 avec des figurines vélo et doubles chevrons. Installer des panneaux B0 sauf vélos et desserte agricole à chaque extrémité du nouveau chemin. Signaler l'itinéraire cyclable avec des figurines vélo et doubles chevrons de chaque bord de la chaussée tous les 150m, et signaler les tournants autour de la D208 avec des flèches au sol pour les vélos.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

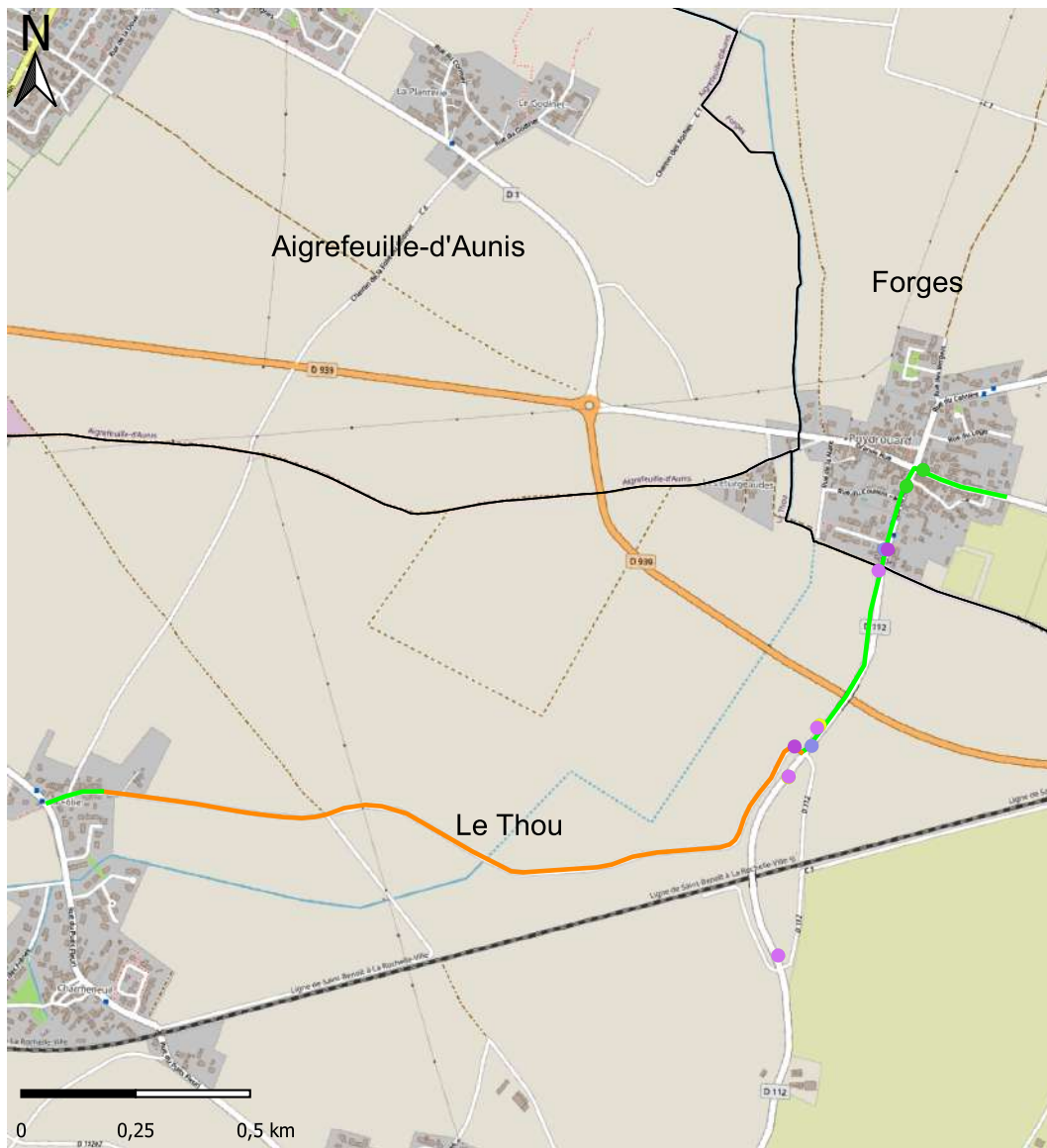
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Puydrouard à la gare Aigrefeuille-Le Thou



Informations

- Distance : 4.15 km
- Temps estimé : 16 min
- Temps estimé en VAE : 13 min

Justificatifs

- Itinéraire le plus direct pour rejoindre la gare
- Rejoint l'itinéraire Charmeneuil - Gare

Budget alloué à l'action

- Coût total : 122 000 €
- Revêtement : 108 800 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale : 3 000 €
 - Signalisation Horizontale : 10 200 €

Légende

- Signalisation**
- Panneau Directionnel
 - Attention Débouché de Cyclistes
 - Bande Cyclable Obligatoire
 - Fin Bande Cyclable Obligatoire
 - Limitation de Vitesse
- Itinéraires cyclables : route**
- Bon
 - Nids de Poule

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Installation de bandes cyclables. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 150m avec des doubles chevrons afin de rappeler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes.

Au sein des zones bâties, installer des figurines vélos tous les 50m.

Réduire la vitesse des automobilistes sur la D112.

Détails importants :

Diminuer la vitesse à 70km/h sur la portion dotée des bandes cyclables et à 50 km/h au niveau du changement de direction de l'itinéraire cyclable. L'alternative possible et plus efficace est d'installer un feu de circulation avec un bouton poussoir pour cyclistes.

Signalétique :

Installation de b14 et de A21 sur la D112, rendre la bande cyclable obligatoire sur la D112 avec des B22a.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaires Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

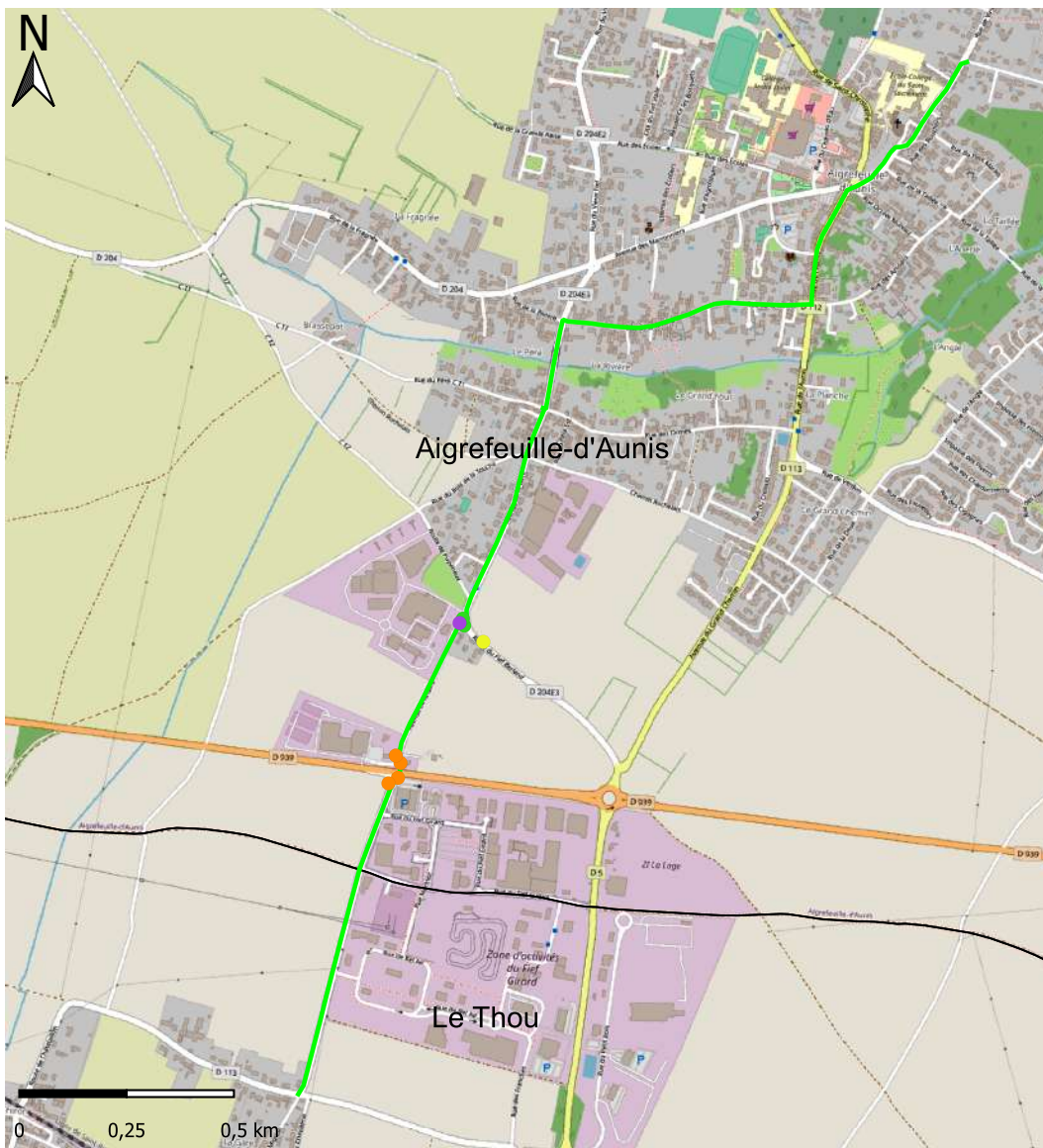
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Aigrefeuille d'Aunis à la gare Aigrefeuille-Le Thou



Informations

- Distance : 3.3 km
- Temps estimé : 12 min
- Temps estimé en VAE : 9 min

Justificatifs

- Route de bonne qualité
- Franchissement sécurisé de la D939
- Aides financières du Département

Budget alloué à l'action

- Coût total : 840 000 €
- Revêtement : 30 000 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale : 2 300 €
 - Signalisation Horizontale : 7 700 €
 - Passage sous-terrain : 800 000€

Légende

- Signalisation**
- Panneau Directionnel
 - Impasse avec issue Piétons-Cyclistes
 - Attention Débouché de Cyclistes
 - Début de Voie Verte
 - Fin de Voie Verte
- Itinéraires cyclables : route**
- Bon

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Création d'une chaussée à voie centrale banalisée. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 150m avec des doubles chevrons afin de rappeler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes.

Autoriser les cyclistes à emprunter le sens interdit dans la rue de la Rivière pour créer un double sens cyclable.

Le passage sous-terrain doit être dédié aux mobilités douces.

Créer une continuité cyclable sur l'Avenue de la Gare lors des rétrécissements.

Détails importants :

Il serait intéressant d'installer des feu de circulation avec bouton poussoir à l'intersection de la Route du Fief Berland et de l'Avenue de la Gare, afin de rejoindre une piste cyclable bidirectionnelle séparative qui longe la Route du Fief Berland à l'est.

Signalétique :

Installer des panneaux D40, A21 et C13d au niveau de l'intersection entre l'Avenue de la Gare et la Rue du Fief Berland.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaires Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Aigrefeuille d'Aunis à Forges



Informations

- Distance : 4.27 km
- Temps estimé : 16 minutes
- Temps estimé en VAE : 13 min

Justificatifs

- Rejoint deux communes proches, dont Aigrefeuille qui est un des pôles structurants
- Utilise des routes existantes à faible trafic avec un trajet assez direct
- Ne nécessite pas de réhabiliter ou créer de la voirie

Budget alloué à l'action

- Coût total : 8100 €
- Revêtement : 0 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation verticale : 2600 €
 - Signalisation horizontale : 5500 €

Légende

Signalisation

- Interdiction de circuler
- Panneau directionnel
- Attention débouché de cyclistes
- Sens interdit

Itinéraire cyclable

- Route goudronnée

Administratif

- Limites des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Réserver la portion de route en qualité "bosselée" entre La Planterie et Forges aux vélos et engins agricoles. Rendre la portion de la rue de la Taillée actuellement en sens unique en double sens cyclable. Signaler la présence d'un itinéraire cyclable sur toute la longueur avec des figurines vélo et double chevrons au sol.

Détails importants :

L'interdiction de circuler se justifie ici par une alternative à peine plus longue passant par Puydrouard.

Signalétique :

Jalonner le parcours avec des panneaux de direction indiquant Forges dans un sens et Aigrefeuille dans l'autre. Interdire l'accès à la portion hors agglomération entre La Planterie et Forges avec des panneaux B0 sauf vélos et desserte agricole. Rajouter des panneaux "sauf vélos" sous les sens interdit rue de la Taillée. Signaler l'itinéraire cyclable avec des figurines vélo et doubles chevrons de chaque bord de la chaussée tous les 150m hors agglomération et tous les 50m en agglomération. Alerter les véhicules empruntant le chemin des rivières de la présence de cyclistes au carrefour avec le chemin des roches avec des panneaux A21.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Aigrefeuille centre au lac de Frace



Informations

- Distance : 1.33 km
- Temps estimé : 5 min
- Temps estimé en VAE : 4 min

Justificatifs

- Relie le centre d'Aigrefeuille à un lieu touristique majeur et permet de rejoindre Virson
- Une chaussée à voie centrale banalisée existe déjà à cet emplacement, il faut juste refaire le marquage périodiquement.

Budget alloué à l'action

- Coût total : 2900 €
- Revêtement : 0 €
- Acquisition terrain : 0 €
- Signalisation verticale : 300 €
- Signalisation horizontale : 2600 €

Légende

- Signalisation
- Panneau directionnel
- Itinéraire cyclable
- Route goudronnée

Administratif

- Limites des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Mettre en place une chaussée à voie centrale banalisée sur la rue de Frace

Détails importants :

La largeur des bandes cyclables présentes actuellement est faible, le CEREMA recommande 1m50, il serait plus confortable pour les cyclistes de les agrandir au détriment de la voie de circulation centrale, tant qu'elle mesure au moins 2m50.

Signalétique :

Indiquer la direction du lac de Frace et de Virson pour les vélos à l'extrémité Ouest avec un panneau directionnel sur un poteau existant. Mettre des figurines vélos et double chevrons tous les 50m dans les bandes cyclables.

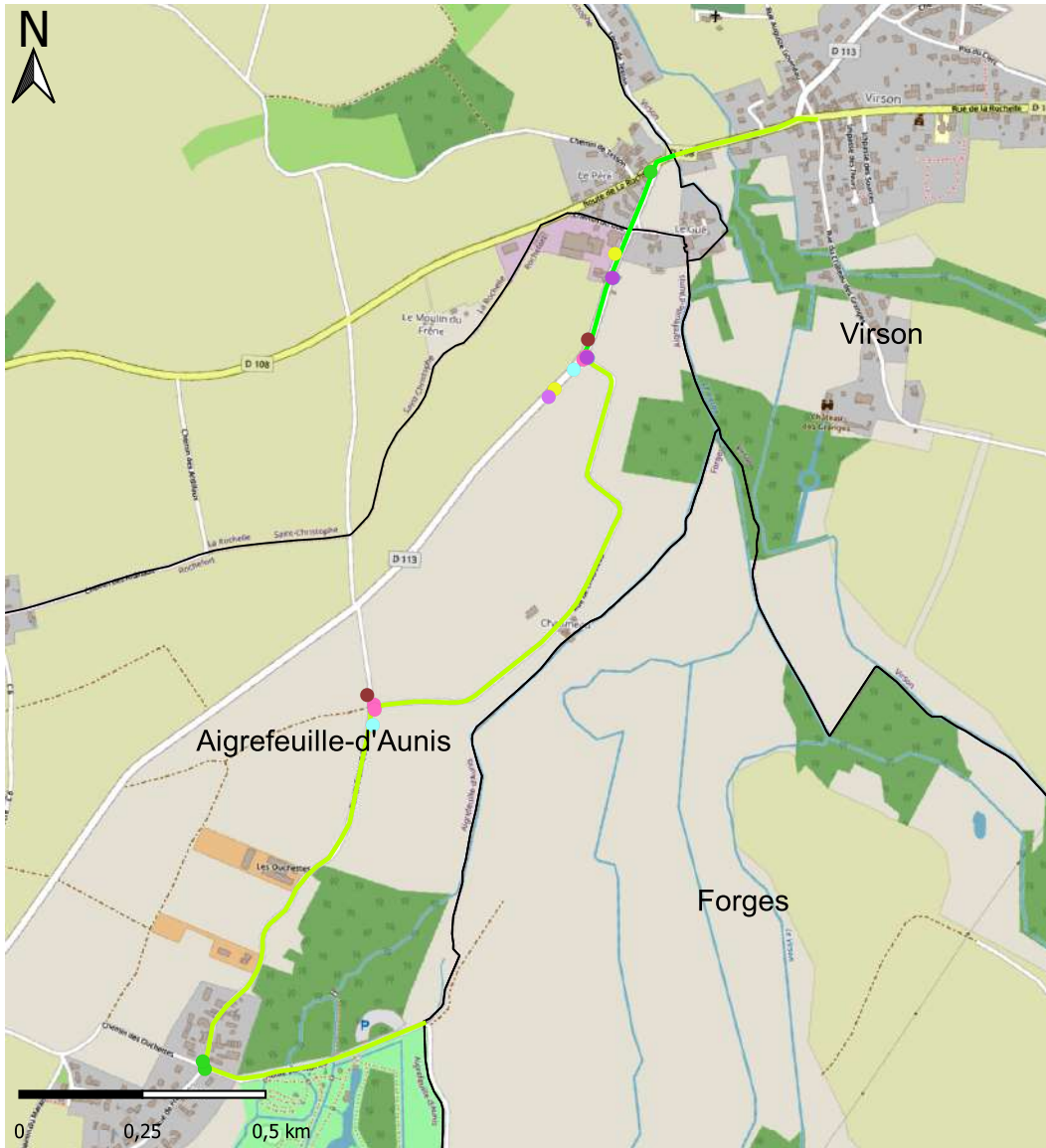
Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023
Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Virson à Aigrefeuille d'Aunis



Informations

- Distance : 3.15 km
- Temps estimé : 12 min
- Temps estimé en VAE : 9.5 min

Justificatifs

- Itinéraire sécurisé
- Accès au Lac de Frace et à la gare
- Aide financière du Département

Budget alloué à l'action

- Coût total : 437 000 €
- Revêtement : 416 000 €
 - Acquisition terrain : 9 000 €
 - Signalisation Verticale : 4 000 €
 - Signalisation Horizontale : 8 000 €

Légende

Signalisation

- Panneau Directionnel
- Interdiction de circuler
- Interdiction de tourner à droite
- Attention Débouché de Cyclistes
- Interdiction de tourner à gauche
- Bande Cyclable Obligatoire
- Fin Bande Cyclable Obligatoire
- Limitation de Vitesse

Itinéraires cyclables : route

- Bon
- Bosselée

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Création d'une piste cyclable séparative bidirectionnelle le long de la D113 à l'est. Rendre la Rue de Chaumeau interdite à la circulation hors riverains, engins agricoles et vélos. Installation de bandes cyclables avec un marquage T3 sur les autres parties de l'itinéraire avec des figurines vélos tous les 150m.

Détails importants :

Ralentir la circulation des automobilistes à l'approche de Le Péré afin de permettre aux cycliste de rejoindre et quitter la piste cyclable séparative bidirectionnelle.

Signalétique :

Ajout de panneaux B22a pour rendre la piste cyclable séparative bidirectionnelle obligatoire et informer aux abords de celle ci la présence de cyclistes aux automobilistes avec des panneaux A21, réduire la vitesse avec des B14, et rendre interdire l'accès à la Rue des Chaumeau avec des panneaux B0, B2a et B2b.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaires Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

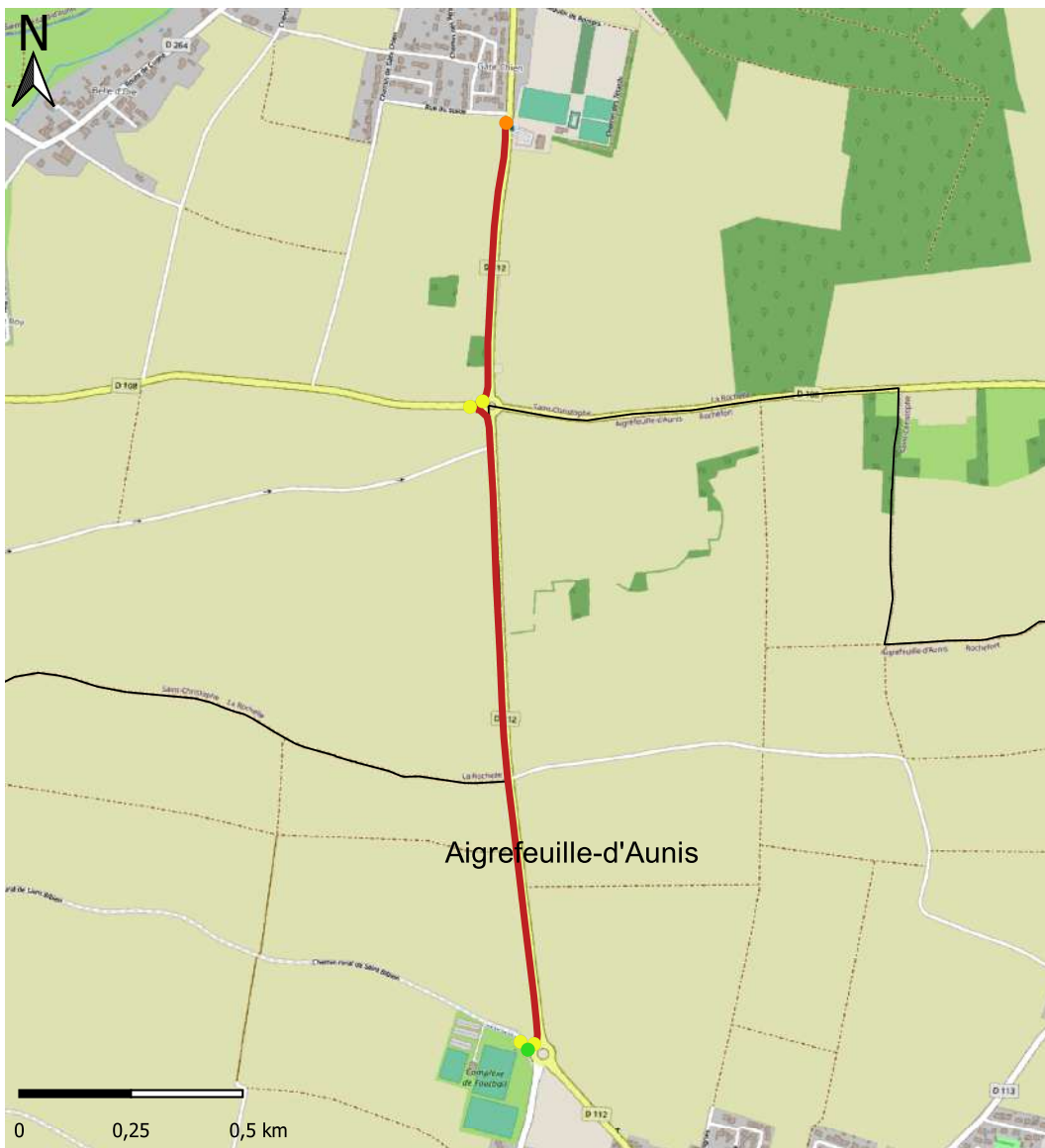
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Aigrefeuille d'Aunis à Forges



Informations

- Distance : 2.25 km
- Temps estimé : 8 minutes
- Temps estimé en VAE : 6 min

Justificatifs

- Rejoint deux communes proches avec un itinéraire direct
- Relie les terrains de sport qui organisent souvent des rencontres
- Le projet est déjà en cours

Budget alloué à l'action

- Coût total : 224 200 €
- Revêtement : 216 000 €
 - Acquisition terrain : 4500 €
 - Signalisation verticale : 1300 €
 - Signalisation horizontale : 2400 €

Légende

Signalisation

- Panneau directionnel
- Attention débouché de cyclistes
- Voie verte

Itinéraire cyclable

- Piste cyclable bidirectionnelle

Administratif

- Limites des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Réaliser une piste cyclable bidirectionnelle à l'ouest de la D112 entre les terrains de sport d'Aigrefeuille d'Aunis et de Saint-Christophe. Se connecter au sud à la piste cyclable existante et s'arrêter au nord au passage piéton devant l'entrée des terrains. Acquérir une bande de terrain de 4m de large le long de la départementale pour réaliser une piste de 3m de large séparée de la route de 1m.

Détails importants :

Utiliser les portions de chemin existantes à l'ouest du rond point au niveau du croisement entre la D108 et la D112.

Signalétique :

Flécher la direction de Saint Christophe par la nouvelle piste cyclable en sortie d'Aigrefeuille au niveau du rond point et signaler le début de la piste cyclable au nord par un panneau voie verte. Alerter les automobilistes de la présence de cyclistes aux deux rond points avec des panneaux A21 et de la peinture verte au sol.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Aigrefeuille à Croix-Chapeau



Informations

- Distance : 5.6 km
- Temps estimé : 21 min
- Temps estimé en VAE : 16 min

Justificatifs

- Itinéraire peu fréquenté
- Itinéraire sécurisé
- Rejoint un itinéraire de l'Agglomération Rochelaise

Budget alloué à l'action

- Coût total : 306 000 €
- Revêtement : 288 400 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale : 2 600 €
 - Signalisation Horizontale : 15 000 €

Légende

- Signalisation**
- Cédez-le-passage
 - Panneau Directionnel
 - Attention Débouché de Cyclistes
- Itinéraires cyclables : route**
- Bon
 - Bosselée
 - Pierreuse
 - Nids de Poule

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Création d'une chaussée à voie centrale banalisée. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 150m avec des doubles chevrons afin de rappeler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes. Utiliser un stabilisé renforcé aux liants afin de réhabiliter les chemins calcaires.

Détails importants :

Pas de détails à noter.

Signalétique :

Installations de D40 aux intersections avec changements de direction. Aux Installer des panneaux A21 sur les 2 intersections potentiellement plus passantes. Installer des AB3a à ces intersections pour laisser la priorité aux automobiles.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaires Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023
Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Ballon à Ciré-d'Aunis



Informations

- Distance : 3.00 km
- Temps estimé : 11 minutes
- Temps estimé en VAE : 9 min

Justificatifs

- Rejoint deux communes proches en environ 10min
- Emprunte un pont pour éviter de croiser la D5
- Ne nécessite pas de réhabiliter ou créer de la voirie

Budget alloué à l'action

- Coût total : 7000 €
- Revêtement : 0 €
- Acquisition terrain : 0 €
- Signalisation verticale : 2900 €
- Signalisation horizontale : 4100 €

Légende

- Signalisation**
- Bande cyclable conseillée
 - Impasse avec issue piétons vélo
 - Panneau directionnel
 - Voie verte
 - Sens interdit
- Itinéraire cyclable**
- Route goudronnée

Administratif

- Limites des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Réserver le pont sur la D5 aux vélos en bloquant l'accès aux véhicules motorisés avec des potelets. Passer en double sens cyclable la route de la Preuille. Sur le reste de l'itinéraire, partager la chaussée avec les autres véhicules et flécher le tracé.

Détails importants :

Le manque de visibilité et l'étroitesse du pont qui fait une bosse rend dangereux le croisement de vélos et de véhicules motorisés, c'est pourquoi il est recommandé de leur bloquer physiquement l'accès.

Signalétique :

Jalonner le parcours avec des panneaux de direction indiquant Ballon dans un sens et Ciré-d'Aunis dans l'autre. Rajouter "sauf vélos" au sens interdit route de la Preuille. Installer des panneaux C113 en sortie de Ballon et de Ciré. Installer un panneau C13d à la bifurcation de Ballon vers le pont. Installer des panneaux C115/ C116 de chaque côté du pont au niveau des potelets. Indiquer la présence d'un itinéraire vélo de bout en bout par des figurines vélos et doubles chevrons au sol sur les bords de la route, tous les 50m en agglomération et 150m hors agglomération.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaire Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

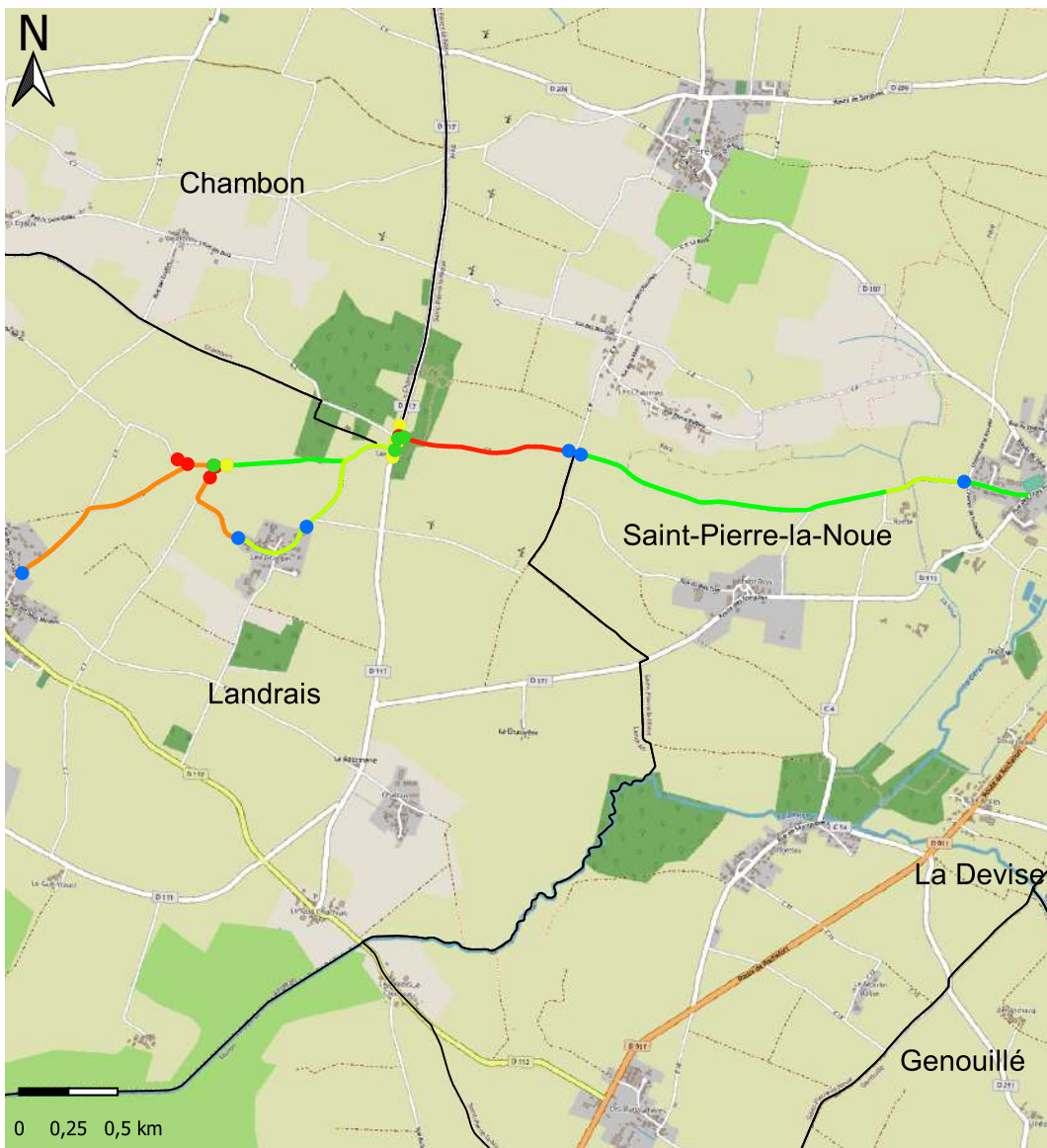
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023

Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Schéma Directeur Vélo : Déplacements du quotidien

Itinéraire Structurant : Landrais à Surgères



Informations

- Distance : 9.7 km
- Temps estimé : 36 min
- Temps estimé en VAE : 29 min

Justificatifs

- Itinéraire peu dangereux
- Route dans un état correct
- Aménagement à faible coût

Budget alloué à l'action

- Coût total : 218 000 €
- Revêtement : 192 000 €
 - Acquisition terrain : 0 €
 - Signalisation Verticale : 4 000 €
 - Signalisation Horizontale : 22 000 €

Légende

- Signalisation**
- Bande Cyclable Conseillée
 - Cédez-le-passage
 - Panneau Directionnel
 - Attention Débouché de Cyclistes
- Itinéraires cyclables : route**
- Bon
 - Bosselée
 - Pierreuse
 - Nids de Poule

Administratif

- Limite des communes

Fond de Carte

OpenStreetMap

Aménagements

Infrastructure :

Création d'une forme de chaussée à voie centrale banalisée. Utiliser un marquage T3 avec des figurines vélos tous les 150m avec des doubles chevrons afin de rappeler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes. Dans les chemins calcaires installer un revêtement type renforcé stabilisé aux liants, où les figurines et les chevrons peuvent suffirent.

Détails importants :

Aux intersections avec la D117, les bandes cyclables doivent être colorées, ou au pire, contenir un damier. Aux intersections importantes, éclaircir le régime de priorité.

Signalétique :

Aux intersections avec la D117, sur cette dernière, installer des panneaux A21 en amont de l'intersection. Installer des panneaux C113 sur l'aménagement cyclable. Et des panneaux D40 afin d'indiquer l'itinéraire. À l'ouest, faire ralentir les automobilistes en clarifiant la priorité, en installant un AB3a.

Conception et réalisation : Zheng Xue, Jeansou Sylvain, Lenard Eliott
Stagiaires Pôle Développement et Transition, Service Mobilités

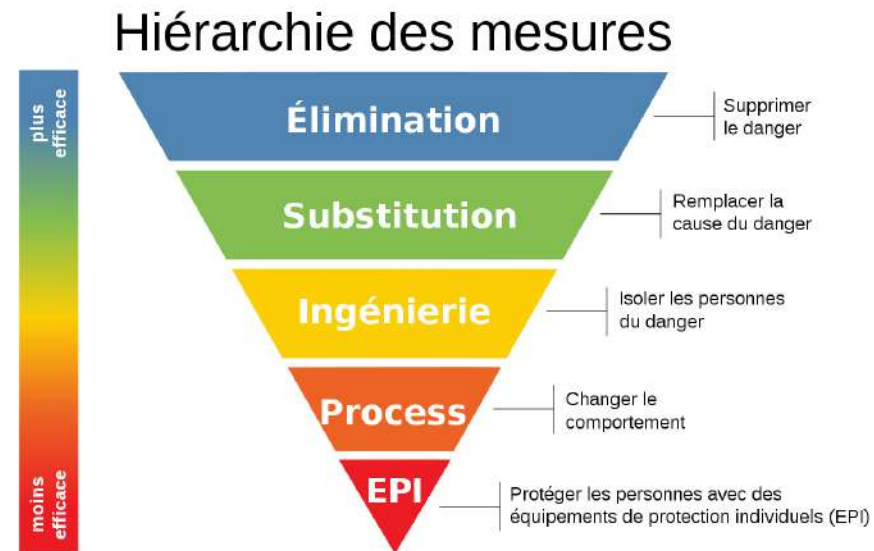
Sources : Entretien avec les communes, IGN
Système d'information Géographique : EPS : 3946 - RGF93 / CC46

Édité le : 04 juillet 2023
Format d'impression recommandé : A3 ou A4

Méthode pour choisir les aménagements

La réalisation des aménagements recommandés dans ce schéma directeur s'inscrit dans le système de la hiérarchie du contrôle des dangers, figure ci-contre. L'interdiction des routes aux véhicules motorisés se situe au niveau de l'élimination du danger, les aménagements au niveau de l'ingénierie et la signalisation verticale comme horizontale au niveau du processus. Il est toujours souhaitable d'agir au niveau le plus haut possible de cette hiérarchie pour améliorer la sécurité le plus efficacement.

Comme outil d'aide à la décision pour l'aménagement des itinéraires de maillage et inter-bourgs, il est recommandé de consulter la documentation du CEREMA dont une note de recommandations techniques est disponible à [cette adresse](#). Elle indique et détaille les aménagements à réaliser en fonction du débit cycliste attendu et du nombre et de la vitesse des véhicules motorisés.



[National Institute for Occupational Safety and Health](#)

Application aux transports

Supprimer les véhicules dangereux

Marche, vélo, transports en commun

Barrières, potelets, obstacles

Panneaux, sensibilisation, verbalisation

Casques, vêtements haute visibilité, fanions

La hiérarchie des mesures appliquée aux transports, [Wikipedia](#)

4. Services

Le diagnostic a montré que les services sont importants pour développer la pratique du vélo. Pour répondre à ce besoin, des recommandations sont proposées, avec des estimations de coût, éventuellement en s'inspirant des réalisations d'autres collectivités. Ces services sont :

- Les stationnements vélo
- Les bornes de recharges de VAE
- Les bornes d'autoréparation
- Les ateliers de réparation
- La location de vélos
- Le vélobus
- Les aides financières à l'achat



Stationnement

Les différents types de stationnements



Pince-roue (Aigrefeuille)

Il s'agit d'un dispositif de stationnement qui permet de fixer une roue de vélo au support. Il n'est pas coûteux et est très courant, mais il présente beaucoup d'inconvénients tels que l'impossibilité de stabiliser le vélo, l'impossibilité d'attacher deux roues ou le cadre, le fait qu'il ne convient pas à tous les types de vélos (par exemple, les vélos de route), et la difficulté à placer un nouveau vélo lorsque deux places côte-à-côte sont utilisées. Il est déconseillé pour toutes ces raisons.

Sécurité: ★☆☆

Prix: ★★★



Arceaux (Surgères)

C'est un arceau métallique ancré au sol et qui permet d'attacher des vélos à deux endroits, et d'attacher les roues et le cadre pour un bon niveau de sécurité. Il est plus cher que le pince roue mais son coût reste raisonnable (environ 200€ / arceau). Il est donc conseillé pour tous les stationnements de courte et moyenne durée.

Sécurité: ★★★

Prix: ★★★

Les différents types de stationnements



Box vélo (Aigrefeuille)

Le box vélo est une consigne couverte et sécurisée par un cadenas. Il permet aux cyclistes de garer leur vélo ou leur vélo électrique avec deux couches de sécurité (antivol et cadenas) et convient aux endroits où les vélos doivent être garés pendant de longues durées. Il est donc recommandé au niveau des gares.

Sécurité: ★★★★★ Prix: ★★★★★

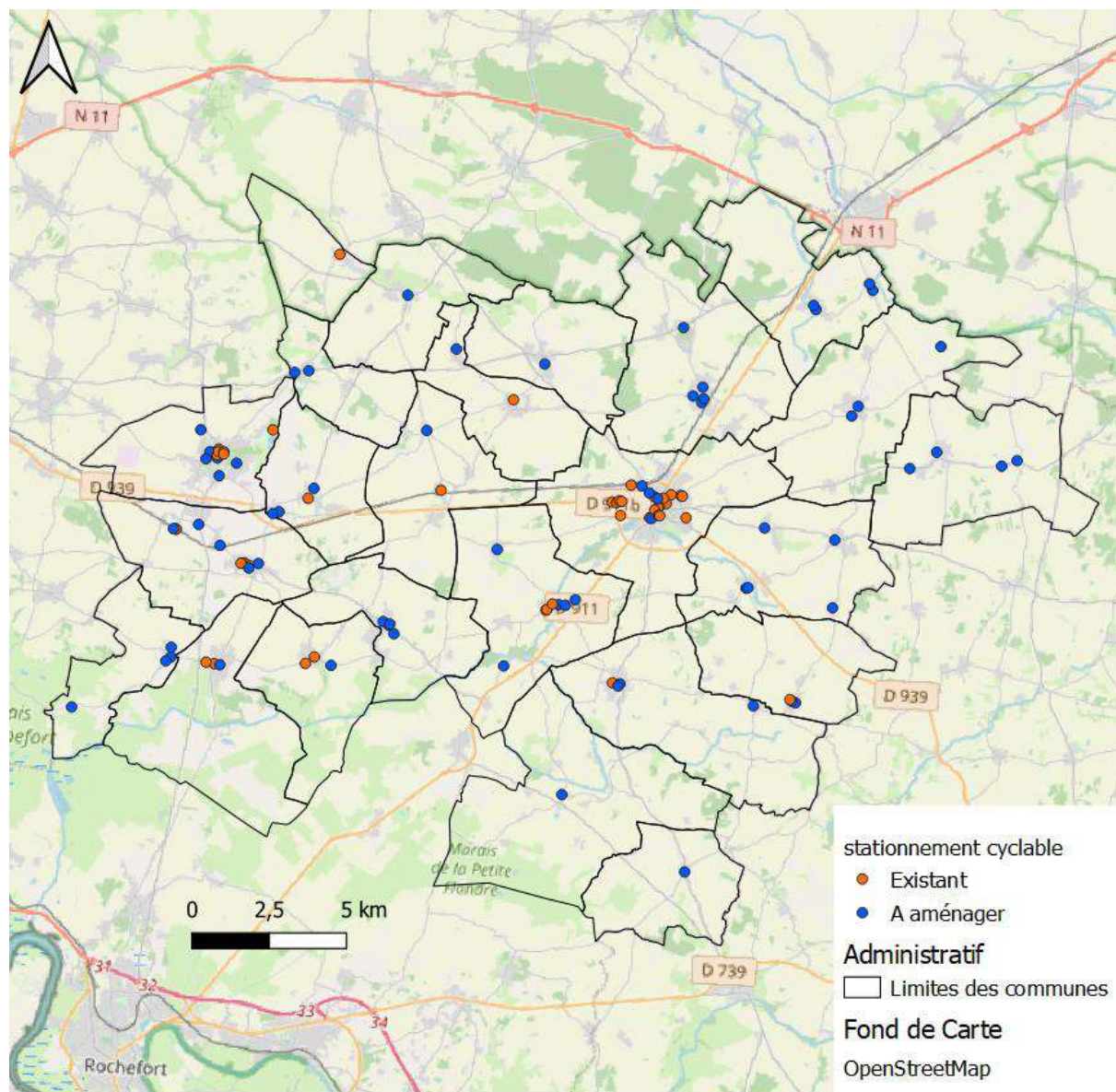


Abri vélo (Forges)

L'abri vélo permet de protéger les vélos contre les intempéries. Il est donc recommandé au niveau des lieux où les vélos restent garés toute la journée, comme les écoles. Son niveau de sécurité dépend du type d'attache associée.

Sécurité: ★★★★★ Prix: ★★★★★

Préconisations en termes de stationnement



L'offre de stationnement existante est très hétérogène. Certaines communes sont bien dotées avec des arceaux et certaines n'ont rien. Il est important de développer l'offre de stationnements sécurisés, en installant des arceaux à proximité de tous les points d'intérêt : commerces, services public, aires de covoiturage... avec éventuellement un abri pour les stationnements de longue durée comme dans les écoles, et des vélo box au niveau des gares, où les vélos peuvent rester plusieurs jours. Toutes les caractéristiques des stationnements préconisés seront disponibles sur le portail SIG Aunis.

Bornes de recharge de VAE

Jusqu'à maintenant, pour les propriétaires de vélos à assistance électriques, il était obligatoire d'emporter son propre chargeur pour recharger son vélo mais ceux-ci sont lourds. La présence de bornes de recharges publique permet d'augmenter significativement la distance franchissable en VAE.

Il est recommandé de placer dans un premier temps deux bornes de recharge dans les centres de Surgères et d'Aigrefeuille-d'Aunis. Leur installation s'inscrit dans le cadre du développement du VAE, qu'il convient d'accompagner car il permet dans de nombreux cas un report modal depuis la voiture. Chacune coûte environ 2000€.



valmeinier



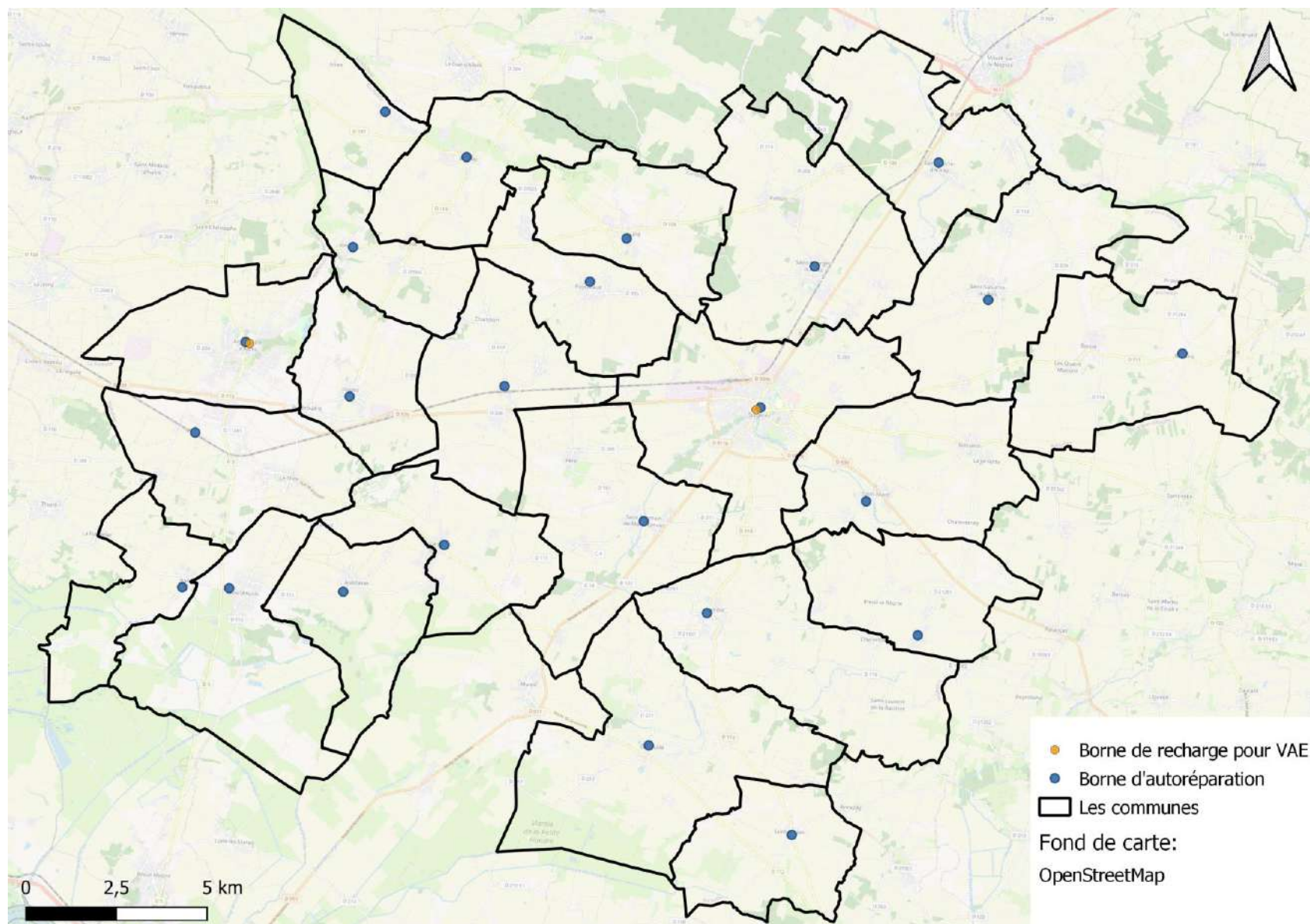


[clever-series](#)

La borne d'autoréparation est équipée d'une large gamme d'outils qui permettent de résoudre tous les problèmes courants. Certaines sont équipées de flashcodes renvoyant vers des tutoriels vidéo de réparation. Elles permettent donc aux cyclistes qui ne possèdent pas le matériel adéquat de garder leur vélo en bon état.

Chaque borne prend peu de place et coûte au maximum 2000€, Il est donc recommandé d'en placer une au centre de chaque commune.

Emplacement des services



Préconisations d'installation de bornes d'autoréparation et de recharge de VAE

Tableau récapitulatif des coûts

Type	Nombre	Nb de places	Coût	Coût total
Arceaux	432	864	200€ / arceau	86 400€
Vélo box	8	16	4 000€/2 places	32 000€
Abri vélo	14	342	500€/place	171 000€
Borne de recharge	4	8	2 000€/2 vélos	8 000€
Borne de réparation	24	/	2 000€/borne	48 000€
Total				345 000€

Atelier de réparation vélo

Des ateliers de réparation à destination du public devraient être organisés fréquemment sur le territoire, afin que les habitants puissent améliorer leurs compétences de réparation pour être autonomes et ainsi garder leur vélo en bon état. Ces ateliers peuvent être organisés sous plusieurs formes, par exemple régulièrement aux locaux de CYCLAD comme cela a déjà été fait, ou par le biais d'une association qui les anime dans ses propres locaux.

Ces ateliers sont complémentaires aux bornes d'autoréparation et aux réparateurs professionnels présents sur le territoire, notamment Cyclo-Optères présent à Surgères depuis février 2023, et qui se déplace sur les communes alentour.



**Apprendre
À RÉPARER
SON VÉLO**

Samedi 6 mai
de 10h à 12h

Avec Chapti Atelier Vélo

L'Atelier Cyclab, Z.I. Ouest
rue Hilaire Sassaro 17700 Surgères
Sur inscription - Durée 2h

**GRATUIT
& OUVERT
À TOUS**

Inscription obligatoire : contact@cyclad.org ou 05 46 07 14 66



[Un atelier réparation vélo à Duclair](#)



CycloOptères

Entretien Réparation de
Cycles

—••—
Vélos Reconditionnés
Garantis 3 Mois

—••—
Relooking

—••—
Cadre Sur-Mesure

3 Rue des Marronniers
17700 - Surgères
Tél. : 07 67 23 92 35
Mail : cyclopteres@gmail.com
www.cyclopteres.wixsite.co

En partenariat avec :

cyclad
Tous les déchets ont du talent

**TERritoire
économie
circulaire**

Création & Impression : **Le Petit Printeur** - Ne jetez rien sans le voir publiquement

Location de vélos

La location est un service important pour faire découvrir la pratique à ceux qui ne veulent pas investir dans un vélo. Elle est d'autant plus pertinente avec des vélos électriques, dont le coût d'achat est rédhibitoire pour de nombreux particuliers. Elle peut se décliner en deux catégories :

- la location en libre-service, de courte durée, à la manière des Vélib à Paris, permet à ceux qui ne possèdent pas de vélo d'effectuer des trajets ponctuels et de découvrir la pratique. En territoire rural, cette initiative a été mise en place par la [Communauté de Communes de la Vallée de l'Homme](#), avec une flotte de 18 VAE répartis sur 4 stations pour un budget de 128 000€. Un service similaire pourrait être mis en place à Aunis Sud, avec un développement progressif qui suivrait l'augmentation de la demande. Une flotte mixte de vélos classiques et VAE permettrait de limiter l'investissement initial tout en satisfaisant un maximum de besoins.
- La location longue durée, sur une période de plusieurs mois, est surtout utile pour des vélos qui représentent un gros investissement comme les VAE ou les vélos cargo, car elle peut permettre aux usagers de les essayer avant d'en acheter. Le coût pour la collectivité dépend entièrement du nombre de vélos proposés, mais une vingtaine suffit pour lancer ce service. La [Communauté de communes du Thouarsais](#) a mis en place ce service en 2016 avec 29 vélos (classiques et électriques) pour un budget de 29 000€, et le CEREMA a publié [un guide](#) avec des retours d'expérience de location longue durée en zone peu dense.





Le vélobus ou buscycliste est un moyen de transport collectif où les cyclistes se retrouvent pour parcourir un itinéraire ensemble, en étant encadrés par un guide, afin d'être plus en sécurité grâce à l'effet de groupe. Ce concept existe majoritairement dans le cadre scolaire mais a aussi été déployé dans quelques grandes entreprises.

La complexité à le mettre en place réside dans l'organisation conséquente qu'il nécessite. En effet, il faut définir des lignes, des horaires et trouver des guides qui effectuent le même trajet tous les jours. Il n'y a pour l'instant pas de retour d'expérience de vélobus en territoire rural, car il est plus difficile à organiser du fait de la faible densité. Plusieurs ressources sont disponibles comme [ce guide](#) réalisé par le service public de Wallonie en Belgique.

Aides financières à l'achat

Les aides financières à l'achat de vélos spéciaux (VAE, cargo) sont le service qui a été le plus demandé lors de l'enquête auprès des habitants. Des aides de l'état sont déjà disponibles et ont été récemment étendues en 2023. Il est donc recommandé de distribuer des aides qui s'y additionnent, par exemple en y rajoutant 50% ou en doublant le montant, en fonction du budget que la CdC est prête à y investir.

Les aides à l'achat d'un vélo		Je suis un particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 6 358 € ou une personne en situation de handicap et j'achète ...	Je suis un particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 14 089 € et j'achète ...	Je suis une personne morale (entreprise, association, collectivité, ...) et j'achète ...	Je suis un particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 22 983 € ou une personne morale (entreprise, association, collectivité, ...) et je me débarrasse d'un véhicule ancien ou polluant (camionnette ou voiture) et j'achète ...
Les aides à l'achat nationales pour acheter un vélo sont étendues en 2023.					
VÉLO CLASSIQUE		AIDE DE 150 € MAXIMUM/VÉLO			
VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE		AIDE DE 400 € MAXIMUM/VÉLO	AIDE DE 300 € MAXIMUM/VÉLO		
VÉLO CARGO, VÉLO RALLONGÉ (LONGTAIL), VÉLO ADAPTÉ À UNE SITUATION DE HANDICAP, VÉLO PLIANT (ÉLECTRIQUE)		AIDE DE 2 000 € MAXIMUM/VÉLO	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/VÉLO		AIDE DE 1 500 € MAXIMUM/VÉLO, DANS LA LIMITE D'UN VÉLO NEUF OU D'OCCASION PAR PERSONNE DU FOYER AIDE DE 3 000 € MAXIMUM/VÉLO, DANS LA LIMITE D'UN VÉLO NEUF OU D'OCCASION PAR PERSONNE DU FOYER SI VOUS RÉSIDEZ DANS UNE ZONE À FAIBLE ÉMISSION (ZFE) BÉNÉFICIEZ D'UNE AIDE SUPPLÉMENTAIRE DE 1 000 € ET JUSQU'À 5 000 € SI VOUS PERCEVEZ ÉGALEMENT UNE AIDE LOCALE
VÉLO CARGO, VÉLO RALLONGÉ (LONGTAIL), VÉLO ADAPTÉ À UNE SITUATION DE HANDICAP, VÉLO PLIANT (NON ÉLECTRIQUE)		AIDE DE 2 000 € MAXIMUM/VÉLO	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/VÉLO	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/VÉLO	AIDE DE 1 500 € MAXIMUM/VÉLO, DANS LA LIMITE D'UN VÉLO NEUF OU D'OCCASION PAR PERSONNE DU FOYER AIDE DE 3 000 € MAXIMUM/VÉLO, DANS LA LIMITE D'UN VÉLO NEUF OU D'OCCASION PAR PERSONNE DU FOYER SI VOUS RÉSIDEZ DANS UNE ZONE À FAIBLE ÉMISSION (ZFE) BÉNÉFICIEZ D'UNE AIDE SUPPLÉMENTAIRE DE 1 000 € ET JUSQU'À 5 000 € SI VOUS PERCEVEZ ÉGALEMENT UNE AIDE LOCALE
REMORQUE ÉLECTRIQUE POUR VÉLO		AIDE DE 2 000 € MAXIMUM/REMORQUE	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/REMORQUE	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/REMORQUE	
1. TOUTES LES AIDES SONT PLAFONNÉES À 40 % DU COÛT D'ACHAT. 2. SEULS LES VÉLOS NEUFS SONT CONCERNÉS PAR LE BONUS. 3. UNE PERSONNE NE PEUT BÉNÉFICIER DU BONUS VÉLO ET DE LA PRIME À LA CONVERSION QU'UNE SEULE FOIS. LES DEUX AIDES SONT CUMULABLES POUR UN MÊME CYCLE. 4. POUR DEMANDER UNE AIDE : WWW.PRIMEALACONVERSION.GOUV.FR					

6. Développer la culture vélo

Afin que les aménagements et services destinés à favoriser la pratique du vélo au quotidien soient utilisés au maximum, il faut les faire connaître et en démontrer l'intérêt auprès de la population. Pour cela, **il est important de développer une véritable "culture vélo"** dans le territoire pour faire rentrer ce mode de transport dans les habitudes. En effet, dans certains cas, le choix du moyen de déplacement relève plus de l'habitude que du besoin, et il est possible de le changer avec les bons arguments. Pour cela l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) a réalisé **un guide "[développer la culture vélo dans les territoires](#)"** destiné aux **collectivités territoriales** dans cet objectif précis. Cette fiche résume les principaux points à retenir, mais il est intéressant de consulter le [dossier complet](#).

L'ADEME recense **trois catégories de cibles de communication**, que l'on peut toucher avec des messages différents :

- **Les non cyclistes** : les plus nombreux mais les plus difficiles à convaincre.
- **Les cyclistes occasionnels** : ils pratiquent le vélo mais surtout le week-end pour des motifs de loisirs. Ils ont un fort potentiel de conversion.
- **Les cyclistes réguliers** : Ils sont déjà convaincus mais il faut les encourager à utiliser le vélo encore plus. Ils sont de très bons ambassadeurs de la pratique.

Les actions peuvent se diviser en trois catégories principales :

1. **Mener des actions de sensibilisation** à destination du grand public pour changer le regard porté sur le vélo, en bousculant notamment la perception qu'en ont les non-cyclistes.

Cela passe par la communication, à travers 6 arguments principaux : Santé, plaisir, économie, efficacité, environnement, sécurité. (Des infographies sont disponibles sur le site de l'ADEME) Cela peut se faire par l'affichage public, la presse, les réseaux sociaux, les réunions publiques...



*Affiche de communication
proposée par l'ADEME*

Les actions

2. mobiliser les publics avec des programmes d'animation pour inciter les habitants à se mettre au vélo.

- Avec des évènements : Fête du vélo comme le Cycle&Sound, Parking Day (réappropriation de stationnements voiture)
- Des ateliers (auto-réparation, vélo-école), des défis (journée sans voiture, défi mobilité scolaire)
- [Génération vélo](#) : programme de formation pour les jeunes
- [Label employeur pro-vélo](#) : pour les employeurs qui favorisent les déplacements domicile-travail à vélo, subventions à la clé

3. assurer la promotion des actions et des dispositifs existants valorisant la pratique du vélo.

- Carte des aménagements avec temps de trajet, intégrer les itinéraires aux applications les plus utilisées : Google maps, Géovélo...
- Communication régulière sur les services existants : vélobus, location et réparation; et sur les nouveaux aménagements réalisés, sur un maximum de canaux différents : Affichage public, site web, relation presse, newsletter vélo, réseaux sociaux...



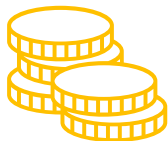
Cycle & Sound 2022



Mobilier éphémère installé lors du Parking Day à Paris



Aménagements cyclables de La Rochelle répertoriés sur l'application Géovélo (en vert)



L'ADEME propose une estimation des coûts de diverses actions visant à développer la culture vélo. Ces coûts sont issus de retours d'expérience majoritairement de métropoles et représentent une fourchette haute.

SUPPORTS DE COMMUNICATION

Carte des aménagements cyclables

- ▶ Conception seule, si elle est externalisée : entre 6 000 € et 13 000 €
- ▶ Impression pour 1000 exemplaires : 1 700 € en moyenne
- ▶ Guide vélo* (conception, impression, distribution) : 15 000 €

** Métropole de Toulouse*

SUPPORTS PÉDAGOGIQUES ET D'ANIMATION

- ▶ Livret pédagogique* à destination des écoles : 13 200 €
- ▶ Vidéo pédagogique** conception et diffusion : 5 000 €

**Métropole européenne de Lille*

***Eurométropole de Strasbourg*

IDENTITÉ VISUELLE AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

- ▶ Signalétique réseau express vélo* adaptée aux aménagements : 25 000 €
- ▶ Identité visuelle d'un réseau « chronovélo »** (conception pour marquage, croisements, mobilier aire de service) : 60 000 €

**Grand Chambéry **Grenoble-Alpes Métropole*

ORGANISATION D'UNE FÊTE DU VÉLO

- Fête du vélo avec stands (villes, partenaires, vélocistes) et animations*
- ▶ Coût interne (logistique, stand, communication et goodies) : 5 000 €
 - ▶ Coût externe (organisation manifestation) : 10 700 €

**Ville d'Avignon*



5. Aides Éventuelles

Cette partie regroupe une liste non exhaustive d'appels à projets ou de programmes auxquels peuvent candidater les communes ou la communauté de communes afin d'obtenir des subventions pour réaliser les itinéraires de ce schéma directeur vélo pour les déplacements du quotidien.

Certains de ces programmes apportent des aides financières, sous forme de subvention ou de prêt pour réaliser les itinéraires cyclables, d'autres servent à mettre en place des outils pour sensibiliser la population.

Il existe enfin des aides en ingénierie, qui portent sur la réalisation d'itinéraires et la sensibilisation pour développer la culture vélo auprès de la population.

Le Fonds Mobilités Actives

Il a pour but d'accompagner les territoires peu ou moyennement denses à réaliser les itinéraires structurants prévus par leur schéma directeur cyclable, à travers l'appel à programmes « territoires cyclables », qui financera jusqu'à 50% des aménagements dans la limite de l'enveloppe nationale de 100M€.

Le Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires a lancé cet appel à projets le 31 mai 2023, il se clôturera le 15 septembre 2023.

Plus de détails concernant cet appel à projets et l'accès à la plateforme de dépôt des dossiers de candidature à [cette adresse](#).



Génération Vélo

Ce programme de financement est destiné à soutenir le déploiement du Savoir Rouler à Vélo. Il vise à faciliter la mise en place de formations par des intervenants agréés. L'objectif est de permettre aux enfants de 6 à 11 ans d'apprendre à se déplacer à vélo en autonomie et en sécurité. Ce programme peut financer à hauteur de 50% l'intervention d'un personnel qualifié.

Les porteurs d'aide sont: le Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, et le Ministère des Sports et des Jeux Olympiques et Paralympiques. Les candidatures pour cette aide se clôturent le 31 décembre 2024.

Plus de détails concernant ce programme et l'accès à la plateforme d'inscription à ces adresses: [\[1\]](#) ; [\[2\]](#).



Alvéole +

Ce programme propose des financements et un accompagnement afin de développer l'offre de stationnement cyclables sécurisés et abrités. Il peut prendre en charge 40 ou 50% du coût de l'installation de l'infrastructure, et accompagne le porteur du projet à la maîtrise d'ouvrage.

Le porteur d'aide de ce programme est la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette). Ce programme a été lancé le 21 novembre 2022 et se clôturera le 15 novembre 2024.

Plus de détails concernant ce programme et sa plateforme à ces adresses: [\[1\]](#) ; [\[2\]](#).



Green Deal

Dans le cadre du Green Deal, l'Union Européenne souhaite aider les acteurs au sein de la Région Nouvelle Aquitaine à effectuer une transition écologique. Pour cela, l'Union Européenne finance les actions qui s'inscrivent dans la protection et la préservation de la nature et de la biodiversité et le renforcement des infrastructures vertes.

Plus de détails concernant ce programme, l'accès de sa plateforme est à [cette adresse](#).



La Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR)

La Dotation d'Équipement de Territoires Ruraux (DETR) a pour objectif de financer les projets d'investissements des communes et de leurs groupements dans le domaine économique, social, environnemental et touristique ainsi que ceux favorisant le développement ou le maintien des services publics en milieu rural. Les taux de subvention minimaux et maximaux applicables par le code général des collectivités territoriales sont 20 et 80%.

Le porteur d'aide est la Préfecture du Département de la Charente-Maritime, la récurrence de cet appel est permanent.

Plus de détails concernant ce programme à ces

Adresses : [\[1\]](#) ; [\[2\]](#).

Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)

La Dotation de soutien à l'investissement Local (DSIL) permet de financer les grandes priorités d'investissement des communes ou de leur groupement. Elle est aussi destinée à soutenir la réalisation d'opérations visant au développement des territoires ruraux.

Le porteur de l'aide est le préfet de la Charente-Maritime. L'aide est renouvelée tous les ans.

Plus de détails concernant l'année 2023 de ce programme à [cette adresse](#).

L'Emprunt Institutionnel

Collecticity propose des prêts classés 1A aux collectivités, d'une durée allant de 3 à 50 ans, un taux fixe ou variable, un remboursement amortissable ou In Fine, et des clauses spécifiques telles que le remboursement anticipé et différé de remboursement.

Collecticity n'a pas imposé de date de clôture à cette aide.

Plus de détails à [cette adresse](#).



Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire

Le Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT) peut apporter un appui financier et en ingénierie pour des projets de territoire dans le cadre de la gestion maîtrisée de l'espace et de l'environnement pour la complémentarité des territoires ruraux et urbains.

Il n'existe pas de date de clôture concernant cette aide.

Plus de détails concernant ce programme à [cette adresse](#).

Région Nouvelle Aquitaine

La Région de la Nouvelle Aquitaine une enveloppe de 4€ par habitant par pour développer les mobilités sur l'ensemble du territoire.

Ainsi, elle met à disposition une enveloppe annuelle d'environ 140 000€.



Département de la Charente- Maritime

Le département se dote d'un schéma vélo avec comme objectif de rejoindre des communes à leur collège de rattachement. Au sein de Aunis Sud, le département a fléché 7 itinéraires qui se retrouvent dans ce schéma. Ces itinéraires sont divisés en 2 catégories.

Les itinéraires expérimentaux qu'ils financent à 50% et les autres qu'ils financent à 30%. Ils mettent aussi à disposition leur ingénierie.



Goodwatt

Goodwatt accompagne les entreprises à faire découvrir les vélos à assistance électrique (VAE) à ses employés afin qu'ils effectuent les trajets domicile-travail avec cet outil. Ce programme est un dispositif clef en main pour accélérer le Plan de Mobilité Employeur.

Le programme de Goodwatt est disponible jusqu'en décembre 2023.

Plus de détails concernant ce programme à [cette adresse](#).



MOBY

Le programme MOBY accompagne les collectivités et les établissements scolaires afin d'instaurer un changement de comportement durable en faveur des mobilités actives et participatives pour les élèves d'élémentaire jusqu'au lycée.

ECO CO2 n'a pas indiqué de date de clôture de la solution.

Plus de détails à [cette adresse](#).



Le Prêt Vert

La Banque Postale propose le Prêt Vert d'un montant maximal de 300 000 € pour des projets en matière de transports à condition de fournir des indicateurs qui permettent à la banque de calculer des économies de CO2.

La Banque Postale n'a pas imposé de date de clôture à cette aide.

Plus de détails à [cette adresse](#).



Ingénierie territoriale de la mobilité verte

La Banque des Territoires accompagne les collectivités dans la mise en place d'une mobilité verte et durable en facilitant les études préalables aux installations de pistes cyclables et autres aménagements de voirie.

Le programme Ingénierie territoriale de la mobilité verte n'a pas de date de clôture.

Plus de détails concernant ce programme à [cette adresse](#).



Sensibiliser les citoyens aux émissions CO2 des déplacements

L'ADEME et Datagir souhaite développer un outil simple et diffusable aisément pour permettre à chacun de comparer facilement l'impact de leurs déplacements.

L'ADEME et Datagir n'ont pas indiqué de date de clôture au programme.

Plus de détails à [cette adresse](#).

Sensibiliser les citoyens à leur empreinte climat

L'ADEME et Datagir ont développé un simulateur simple et diffusable aisément pour permettre à chacun de calculer son empreinte climat et propose des actions concrètes afin de réduire son impact.

L'ADEME et Datagir n'ont pas indiqué de date de clôture au programme.

Plus de détails à [cette adresse](#).





Ma Communauté
de Communes

Schéma directeur vélo



Déplacements du quotidien



Réalisation : Sylvain Jeansou, Eliott Lenard, Xue Zheng
Sur la base d'un travail de Léopoldine Mullon
Sous la direction de Pauline Menant-Chavatte et Xavier Brianne