
Rapport de stage individuel

4^{ème} année

Stage ingénieure aménagement du territoire

Entreprise
63 rue Jean Jaures,
ROANNE



Tuteur entreprise :
Eva LYONNET
Responsable du service mobilité

Tuteur académique :
Sébastien LARRIBE

Anaïs MICHEL
Étudiante 4ADAE
IUT
2023-2024

<u>1.</u>	<u>CONTEXTUALISATION ET OBJECTIFS</u>	<u>1</u>
1.1	CONTEXTE ET OBJECTIFS DU STAGE	1
1.1.1	ROANNAIS AGGLOMERATION.....	1
1.1.2	OBJECTIFS DU STAGE	1
1.2	CONSTRUCTION DU SCHEMA DIRECTEUR VELO.....	2
1.2.1	CONTEXTE TERRITORIAL	2
1.2.2	OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR.....	3
1.2.3	LES AMENAGEMENTS CYCLABLES AVANT 2022	4
1.2.4	OFFRE DE MOBILITE VELO SUR LE TERRITOIRE.....	6
1.3	OBJECTIF DU BILAN A MI-PARCOURS ?	8
<u>2.</u>	<u>ETAT D'AVANCEMENT DES ACTIONS.....</u>	<u>9</u>
2.1	ANALYSE QUANTITATIVE : BILAN DES ACTIONS REALISEES DE 2022 A 2024.....	9
2.1.1	LES AMENAGEMENTS CYCLABLES	9
2.1.2	LE STATIONNEMENT VELO	14
2.1.3	LES OUTILS DE COMMUNICATION ET DE PREVENTION	16
2.1.4	JALONNEMENT : 2024 MARQUE LE LANCEMENT DE GEOVELO	20
2.1.5	CAMPAGNES DE COMPTAGES VELO.....	22
2.1.6	ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTOLOGIE	24
2.2	ANALYSE QUALITATIVE : RECUEIL DES RETOURS DES COMMUNES ET UTILISATEURS.....	27
2.2.1	RENCONTRE AVEC LES COMMUNES COMPOSANTES DE ROANNAIS AGGLOMERATION	27
2.2.2	RENCONTRE AVEC D'AUTRES EPCI : CHARLIEU-BELMONT COMMUNAUTE.....	29
2.2.3	RENCONTRE AVEC L'ASSOCIATION SPCR (SECURITE ET PROMOTION DU CYCLISME EN ROANNAIS).....	31
2.2.4	CREATION D'UNE ENQUETE PUBLIQUE.....	32
2.3	EVALUATION BUDGETAIRE DES ACTIONS REALISEES	37
<u>3</u>	<u>RECOMMANDATIONS ET AJUSTEMENTS.....</u>	<u>39</u>
3.1	IDENTIFIER ET RESORBER LES POINTS DURS	39
3.2	PROPOSITIONS D'AJUSTEMENTS DES FONDS DE CONCOURS	41
3.2.1	REVISION DE LA PRIORISATION DES LIAISONS	41
3.2.2	ELARGISSEMENT DU SUBVENTIONNEMENT A DE NOUVEAUX SERVICES	43
3.3	POUR ALLER PLUS LOIN : PROPOSITIONS DE SERVICES COMPLEMENTAIRES.....	56
3.3.1	LES CONSIGNES ET ATELIER D'AUTOREPARATION	56
3.3.2	LES AIRES DE SERVICES	57
3.3.3	CREATION DE VOIES CYCLABLES EN « RESEAU »	58
3.3.4	DIVERSIFICATION DE LA FLOTTE BIKY.....	59
3.3.5	DYNAMISER LES CAMPAGNES DE COMPTAGES VELO ANNUELLES	60
3.4	DEVELOPPEMENT D' ACTIONS EN COMMUNICATION ET SENSIBILISATION.....	60
3.4.1	LE TOURISME A VELO.....	61
3.4.2	LES CHALLENGES GEOVELO	61
<u>4</u>	<u>REVISION BUDGETAIRE : SUBVENTIONNEMENTS ET FINANCEMENTS.....</u>	<u>63</u>
<u>5</u>	<u>CONCLUSION</u>	<u>64</u>

1. Contextualisation et objectifs

1.1 Contexte et objectifs du stage

Ce rapport de stage est réalisé dans le cadre de ma formation d'ingénieur en aménagement du territoire à Polytech Tours. Ce stage, effectué au sein de Roannais Agglomération, m'a offert l'opportunité d'approfondir mes connaissances théoriques et pratiques dans le domaine de l'aménagement territorial, tout en contribuant activement à des projets concrets.

1.1.1 Roannais Agglomération

Roannais Agglomération est une communauté d'agglomération située dans le département de la Loire, en région Auvergne-Rhône-Alpes, en France. Cette intercommunalité regroupe plusieurs communes du territoire roannais, avec pour mission de mutualiser les ressources et compétences afin de promouvoir le développement économique, social et environnemental de la région.

Créée en 2001, Roannais Agglomération s'est progressivement élargie pour inclure aujourd'hui plus de 40 communes. Son siège est situé à Roanne, ville principale et centre économique de la région. L'agglomération se distingue par sa diversité géographique, alliant zones urbaines, rurales et naturelles, ce qui en fait un territoire riche en contrastes et en potentialités.

Les principales compétences de Roannais Agglomération incluent le développement économique, l'aménagement du territoire, les transports, la gestion des déchets, l'eau et l'assainissement, ainsi que la culture et le sport. L'agglomération œuvre activement pour soutenir l'innovation, encourager l'entrepreneuriat local et attirer de nouvelles entreprises, tout en veillant à préserver son patrimoine naturel et culturel.

En outre, Roannais Agglomération s'engage dans des projets ambitieux de développement durable, avec des initiatives visant à améliorer la qualité de vie de ses habitants, à promouvoir les énergies renouvelables et à réduire l'empreinte écologique de la région.

Grâce à ses nombreux projets et services, Roannais Agglomération joue un rôle clé dans le dynamisme et l'attractivité de son territoire, offrant un cadre de vie agréable et des opportunités diversifiées pour ses habitants et visiteurs.

1.1.2 Objectifs du stage

L'objectif principal de ce stage était d'effectuer le bilan à mi-parcours du Schéma directeur vélo au sein du service mobilité dont la responsable est Mme Lyonnet, ma maître de stage. Cette expérience a non seulement enrichi mes compétences techniques, mais m'a également permis de mieux appréhender les enjeux sociaux, économiques et environnementaux liés à l'aménagement du territoire.

Ce rapport détaille les différentes missions qui m'ont été confiées, les méthodes employées, ainsi que les résultats obtenus.

1.2 Construction du schéma directeur vélo

Dans un contexte où les enjeux environnementaux et la mobilité durable occupent une place de plus en plus prépondérante dans les politiques publiques, le développement de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle devient une priorité pour les collectivités locales. Roannais Agglomération, consciente de ces défis, s'est engagée à promouvoir la pratique du vélo sur son territoire, à travers l'élaboration d'un Schéma Directeur Vélo de 2022 à 2026.

Bien avant l'élaboration du schéma actuel, Roannais Agglomération disposait déjà de diverses infrastructures cyclables visant à promouvoir et faciliter l'usage du vélo. Ces dernières, bien que fragmentaires et parfois insuffisantes, constituaient un premier socle sur lequel le schéma directeur vélo en vigueur pouvait s'appuyer et se développer pour répondre aux besoins croissants des cyclistes sur son territoire.

À mi-parcours de sa mise en œuvre, il est essentiel de dresser un bilan des actions entreprises, réalisées et des défis rencontrés. Ce rapport de mi-parcours a pour objectif de faire le point sur l'état d'avancement du schéma directeur, d'évaluer les impacts et résultats obtenus par rapport aux objectifs fixés, et de mettre en lumière des axes d'amélioration pour la suite, afin de garantir une continuité dans l'amélioration des conditions de mobilité en vélo. Il s'appuie sur les données recueillies depuis le lancement du plan, ainsi que sur les retours d'expérience des acteurs locaux et des usagers du réseau cyclable.

1.2.1 Contexte territorial

Au commencement en 2011, l'ex-Grand Roanne approuvait son premier Plan Vélo à l'échelle des 6 communes qui le composait. Ce document faisant partie de l'une des actions du Schéma de Déplacements Urbains (SDU).

En trois ans, les réalisations ont assuré la création d'un premier linéaire de 5 kms pour un montant à la charge à hauteur de 217 000 €. La finalisation du schéma vélo de 2011, malgré un budget conséquent, n'aura malheureusement pas connu le succès escompté. La stratégie de mise en œuvre opérationnelle du schéma n'étant pas pour l'époque, nécessairement bien structurée.

Depuis le 1er janvier 2013, date de création de Roannais Agglomération, la question du périmètre d'intervention de la communauté est posée car seules 6 communes sur 40 sont

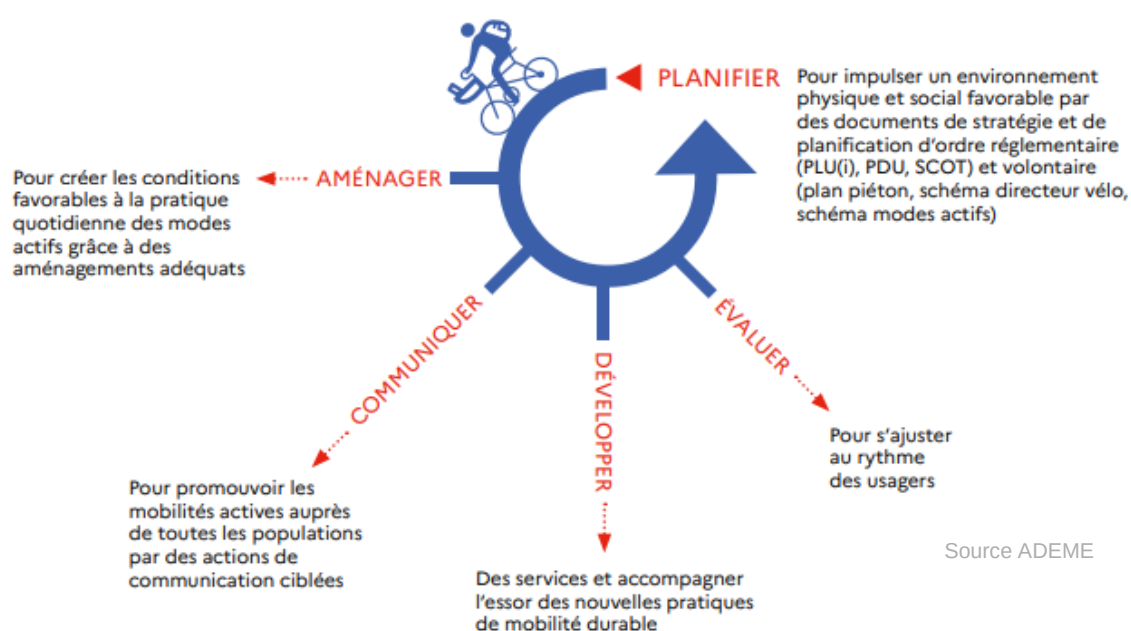
bénéficiaires de subventions. Une nouvelle orientation a été prise en 2015 et précise que Roannais Agglomération interviendra uniquement en matière de stationnement vélo au niveau des équipements communautaires.

En 2019, Roannais Agglomération met en œuvre une aide de 200€ à l'achat de vélo à assistance électrique. Cette aide connaît un franc succès pour être renouvelée en 2020. En deux ans, plus de 1200 aides ont été accordées pour un montant total de 240 000 €. Cette dernière a pris fin lors de la crise sanitaire de la Covid-19 et n'a pas depuis été renouvelée.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), adoptée en décembre 2019, marque un tournant significatif dans la politique de mobilité en France. Les collectivités locales doivent désormais intégrer des objectifs de mobilité active dans leurs plans locaux d'urbanisme et de mobilité. En 9 ans les politiques cyclables ont fortement évolué et les enjeux se sont densifiés et diversifiés. La construction d'un nouveau Schéma Directeur Vélo devient dès lors un outil stratégique incontournable.

La loi LOM vise à moderniser et adapter les infrastructures et les services de transport pour répondre aux besoins actuels et futurs. De nouvelles exigences apparaissent, tant pour le développement et l'entretien du réseau cyclable garantissant sécurité, continuité et accessibilité, que dans une optique de mobilité durable et de qualité de vie améliorée pour les habitants de l'agglomération.

1.2.2 Objectifs du schéma directeur



objectifs principaux de :

- **Structurer et unifier** les différentes infrastructures cyclables existantes pour créer un maillage cohérent et attractif :
 - **Accompagner les communes** dans la création d'aménagements cyclables par le biais de fonds de concours ;

- **Assurer la continuité des itinéraires cyclables existants** au niveau intra-urbain et interurbain pour faciliter les déplacements quotidiens et de loisirs à vocation touristique ;
- **Conforter l'offre de stationnement** sur l'espace public, en gare, dans les lieux d'habitations collectifs et les zones d'emploi ;
- **Garantir la sécurité des cyclistes** en développant des aménagements spécifiques tout en améliorant ceux déjà en place ;
- **Accompagner la pratique du vélo** par des actions de sensibilisation, d'éducation et d'incitation en s'appuyant sur les objectifs nationaux ;
- **Favoriser l'intermodalité**, en intégrant les solutions cyclables aux autres moyens de transport public disponibles sur le territoire ;
- **Construire une « vision commune »** en vue d'organiser le suivi et l'évaluation de la politique cyclable de l'agglomération.

Un nouveau schéma directeur a ainsi été élaboré en 2020 avec l'appui du bureau d'études *Inddigo* pour la période **de 2022 à 2026**, et voté par le Conseil Communautaire de Roannais Agglomération en mars 2022. Grâce à l'appel à projet *AVELO* de l'ADEME pour lequel l'EPCI a été lauréat, un chargé de mission vélo et mobilités alternatives a été recruté en février 2020.

1.2.3 Les aménagements cyclables avant 2022

L'Agglomération Roannaise compte **100 914 habitants dont 37 688 actifs** ayant un emploi. Les communes ayant un fort indice de concentration d'emplois sont Roanne, Mably, Le Coteau, Commelle-Vernay, Parigny, St-Alban-les-Eaux et La Pacaudière.

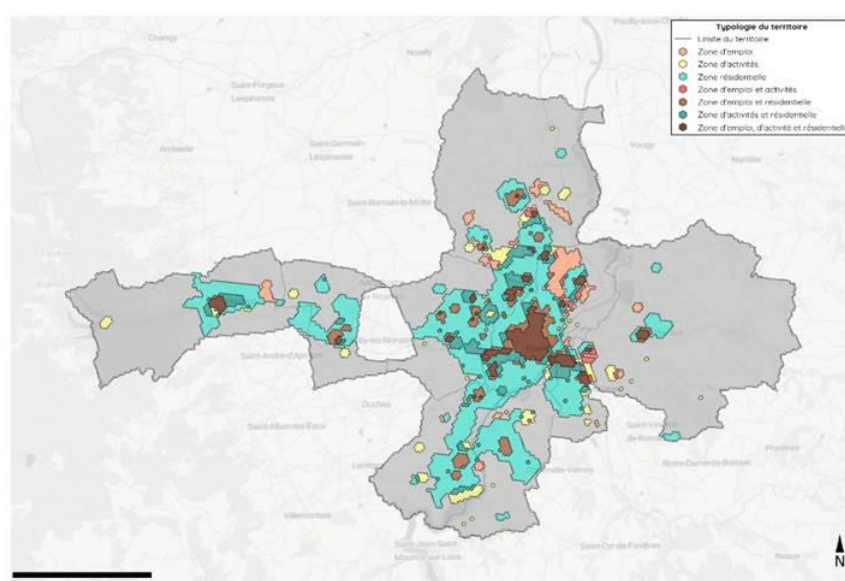


Figure 1 : Typologie territoriale par zone d'activité (Source : Etude Fifteen)

Le linéaire d'aménagement cyclable, a augmenté de plus de **125 %** depuis la mise en place du schéma directeur vélo, en 2022.

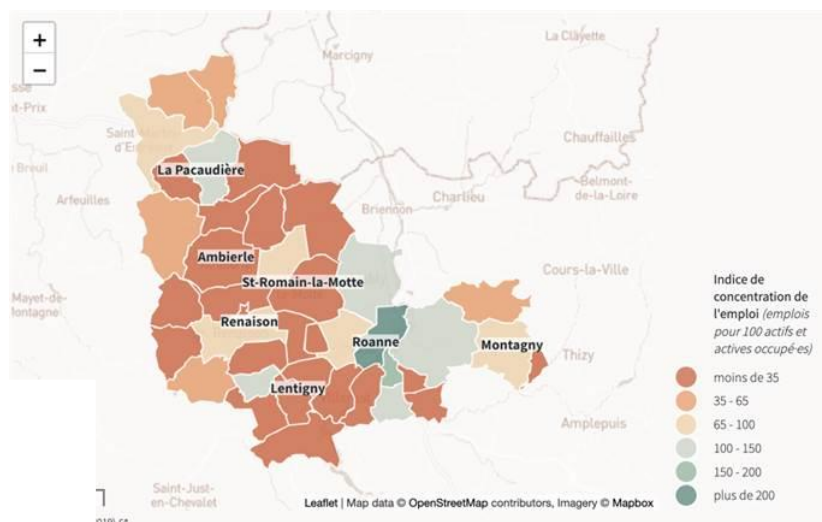
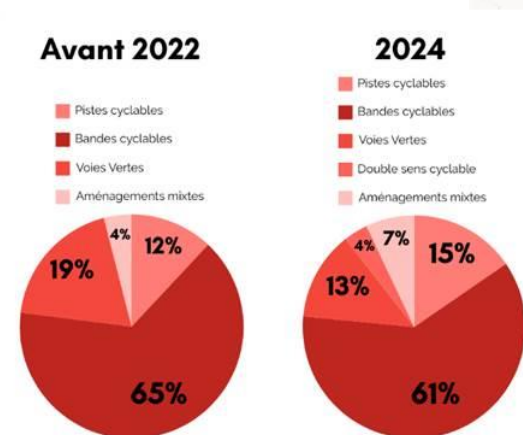


Figure 2 : Lieux d'emplois sur le territoire de Roannais Agglomération (données : Diaqo)

Figure 3 : Répartition des aménagements cyclables avant 2022 et

Le linéaire est ainsi passé de **75kms** avant 2022 à **170kms** à l'heure actuelle.

Trajets domicile - travail

> Créer des liaisons vers les zones d'emplois et les gares

Les déplacements domicile-travail sont essentiellement concentrées autour des zones d'emplois de Riorges, Mably, Renaison et du Coteau, dont la part significative repose sur des de trajets intra-communaux. 51 % des actifs de Roanne travaillent dans leur commune de résidence avec une part modale du vélo qui reste faible : 11% à Commelle-Vernay - 8% au Coteau - 5% à Mably et Roanne - 3% à Riorges. (données 2022).

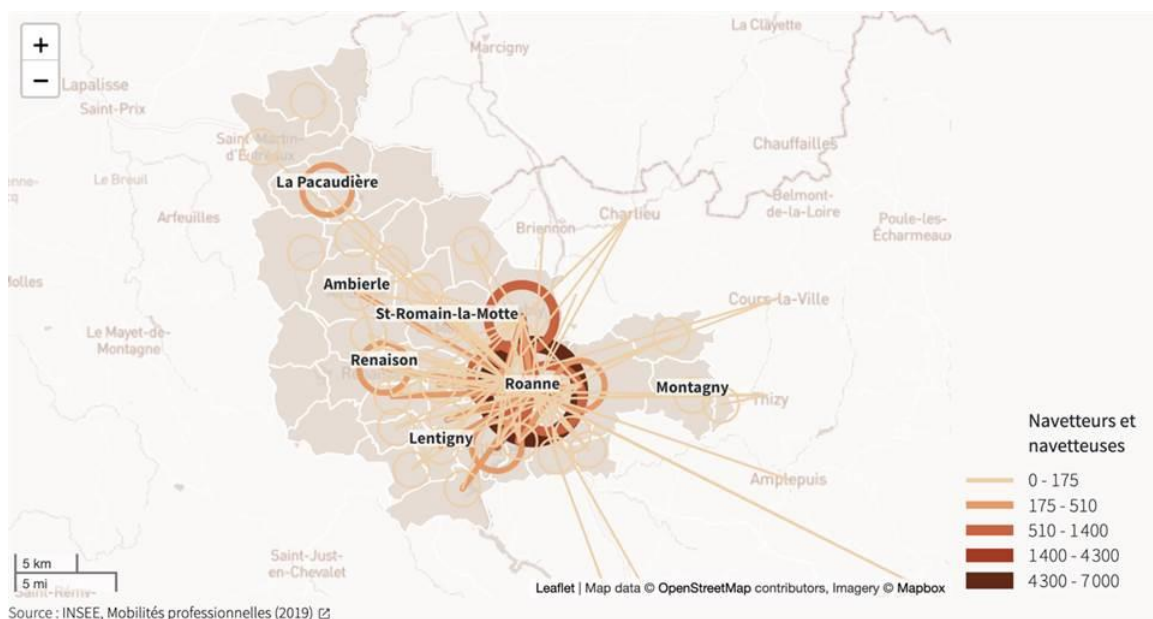


Figure 4 : Navettes domicile-travail sur le territoire de Roannais Agglomération (Source : Diago)

Trajets domiciles – études

> Développer la desserte en direction des lieux d'enseignements

Des déplacements courts et majoritairement en **zone urbaine sont observés** : Riorges Roanne, Mably et Le Coteau puis en secondaires sur Villerest et Renaison.

Une enquête étudiants 2023 a démontré sur 792 répondants que 83% habitent à moins de 30 min de leur lieu d'apprentissage dont 50 utilisent le vélo.

Les itinéraires touristiques

- > Promouvoir l'offre à destination des cyclotouristes
- > Développer des itinéraires de loisirs pour la cible familiale
- > Consolider le statut de « ville départ » avec le label « accueil vélo »

La Véloire (*Montrond les bains – Balbigny-Iguerande – Roanne – Paray le Monial*) est un axe structurant complémentaire aux initiatives locales et 1^{er} tronçon du schéma départemental vélo du Département de la Loire connecté avec l'Eurovelo 6. Sur Roannais Agglomération, 13 structures sont labellisées « Accueil Vélo » (camping, restaurant, réparateurs etc.)



Concernant les circuits VTT : 850 km d'itinéraires de randonnées balisés (marche / VTT) avec des boucles courtes : 2 à 34 kms sont recensés.

1.2.4 Offre de mobilité vélo sur le territoire

Un des enjeux relevés lors de l'élaboration du schéma directeur vélo était la possibilité de se procurer ou d'entretenir un vélo sur notre territoire. En effet, la capacité à accéder avec facilité à la vente ou la location un vélo, revêt une importance cruciale dans l'objectif d'une évolution des modes de déplacements sur le long terme. Dans cette optique, examiner l'accessibilité et la disponibilité du vélo dans l'agglomération semblent plus que pertinentes.

Actuellement, **12 points de vente et de réparation** sont comptabilisés au sein de Roannais Agglomération.

Ceux-ci sont principalement centralisés autour de la ville de Roanne. En effet, on compte **sept points** de vente à Roanne, **trois** à Mably et **un** au Coteau. Seul **un** point de vente se trouve hors de ces communes, à Renaison.

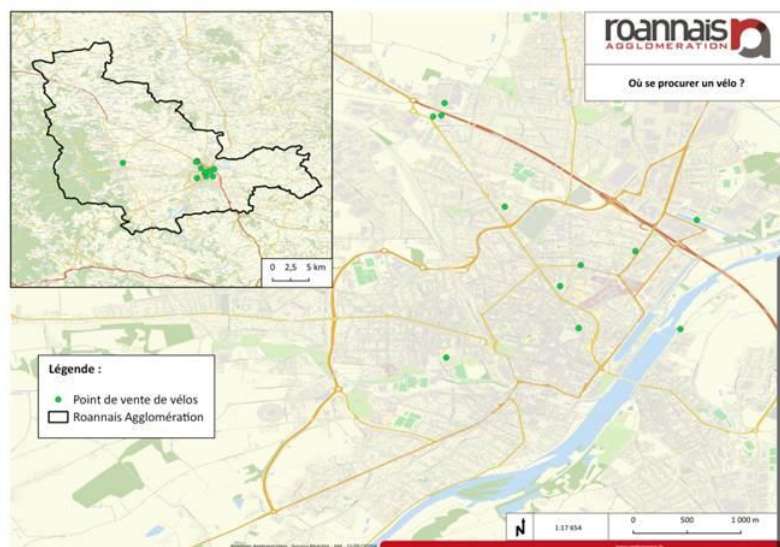
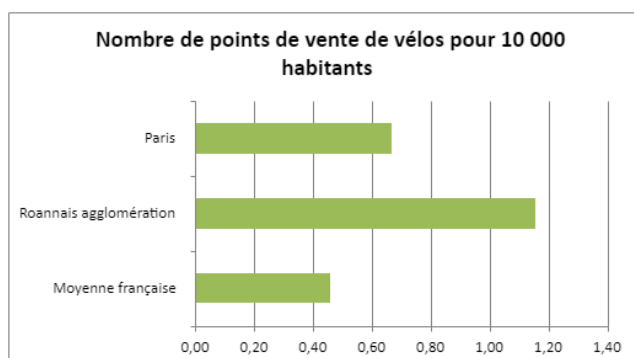


Figure 5 : Cartographie : Où se procurer un



Par ailleurs, si on étudie la quantité de points de vente de vélo pour 10 000 habitants, la valeur sur le territoire de Roannais Agglomération est supérieure à la moyenne française et même à celle de la ville de Paris.

Figure 6 : Moyenne Française du nombre de point de

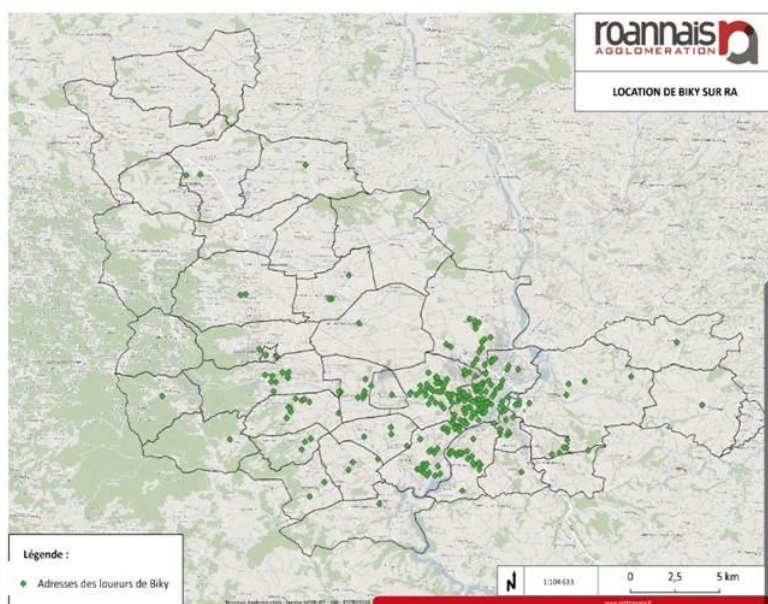
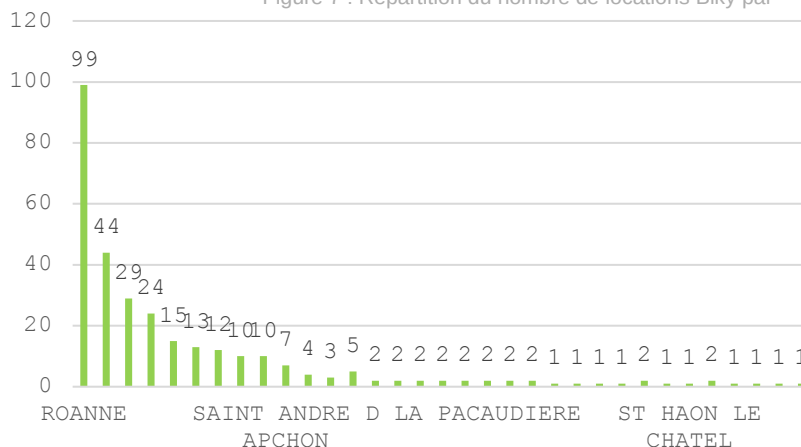
Roannais Agglomération en sa qualité d'Autorité Organisatrice de Mobilité, propose plusieurs services de mobilité : transports en commun (réseau STAR), transports scolaires et **location de VAE en longue durée (Biky).**

A cette issue et dans le cadre du renouvellement de la DSP Transports urbains en 2021, un service de location de 100 vélos à assistance électrique de longue durée est lancé le 30 août 2021 : le service Biky. Ces vélos sont disponibles pour des contrats de 1, 3 et 6 mois. Un triporteur et une remorque pour enfant sont aussi proposés pour une durée de 1 ou 3 mois.



Une cartographie du nombre de locations vélos par commune a été réalisée.

Figure 7 : Répartition du nombre de locations Biky par



En conclusion, notre territoire contient une offre forte en termes de points de vente et de location de vélos mais semble pouvoir s'améliorer en ce qui concerne l'accessibilité pour les communes les plus éloignées de la ville de Roanne comme sur la Côte Roannaise.

Figure 8 : Répartition du nombre de locations Biky par

1.3 Objectif du bilan à mi-parcours ?

- Les modes de déplacement utilisés
- La sécurité routière
- L'attractivité du territoire

- La continuité du réseau cyclable
- L'environnement
- La qualité de vie des citoyens

En outre, il s'agit de **mesurer les progrès réalisés** par rapport aux objectifs fixés initialement, **d'identifier les éventuels obstacles** rencontrés et de **formuler des préconisations** pour **renforcer et faire évoluer** les politiques en place.

Par cette démarche d'analyse, un bilan à mi-parcours vise à garantir une gestion dynamique et proactive des politiques cyclables, en assurant leur adéquation avec les besoins et les attentes des usagers tout en contribuant à promouvoir un environnement urbain, sécuritaire, plus durable et attractif pour tous.

2. Etat d'avancement des actions

2.1 Analyse quantitative : Bilan des actions réalisées de 2022 à 2024

2.1.1 Les aménagements cyclables

Dans la construction de son schéma directeur vélo, Roannais Agglomération aspirait à soutenir des initiatives en faveur de l'utilisation du vélo comme mode de transport alternatifs y compris pour des trajets du quotidien.

Afin d'encourager la construction d'un réseau cyclable structurant et sécurisé, la collectivité s'est engagée à accompagner financièrement les communes au travers un premier **fond de concours pour la création de 16kms d'aménagements cyclables**. Une priorisation a été mise en place à cet effet en 2022 afin de repérer les segments assurant un maillage territorial cohérent avec les aménagements déjà réalisés.

Un subventionnement fondé soit à hauteur de 50% sur le coût hors taxe des travaux, soit selon les cas, sur la base d'un montant plafonné au mètre linéaire fonction du type d'aménagement cyclable.

→ A savoir que seules les liaisons de priorité A mentionnées sur la cartographie ci-dessus sont éligibles jusqu'à présent aux fonds de concours attribués par Roannais Agglomération.

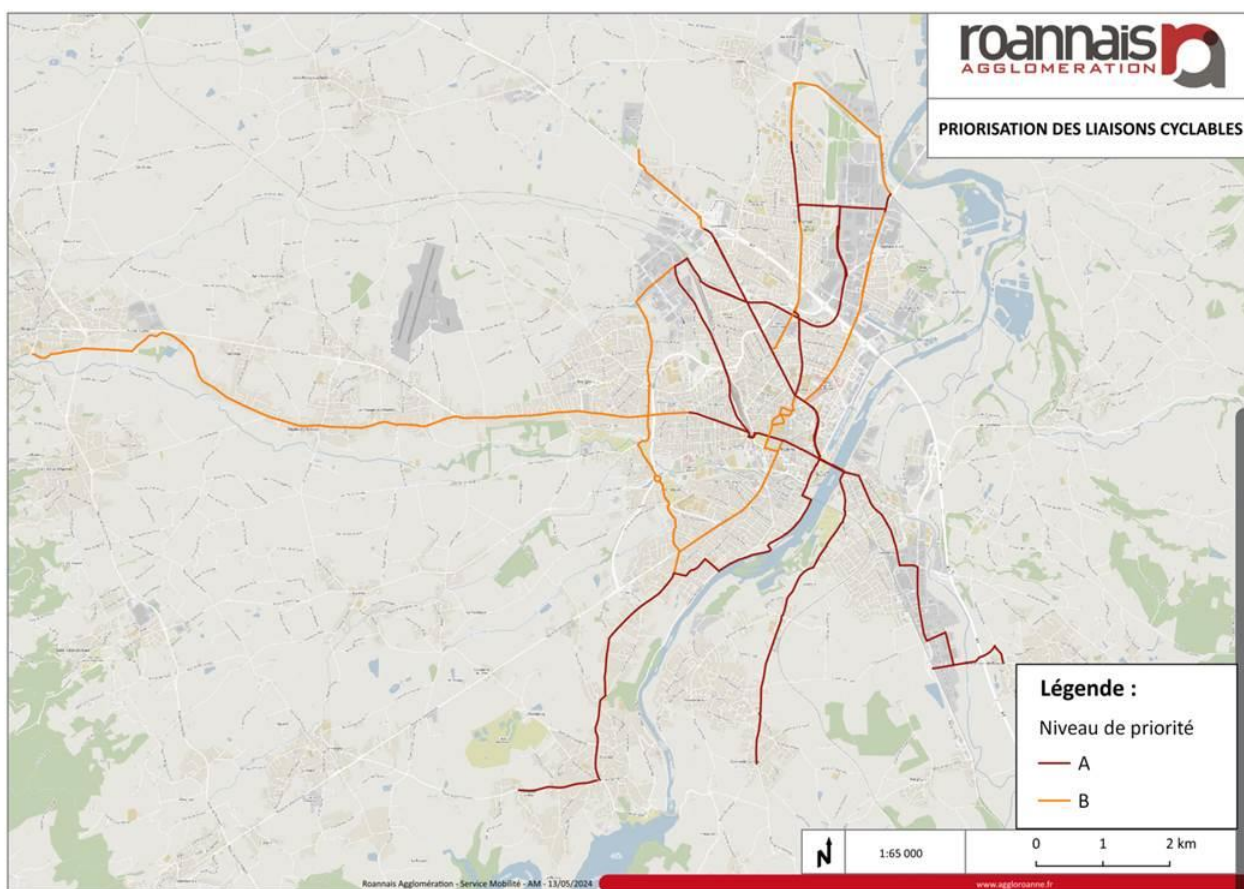


Figure 9 : Cartographie de priorisation des liaisons

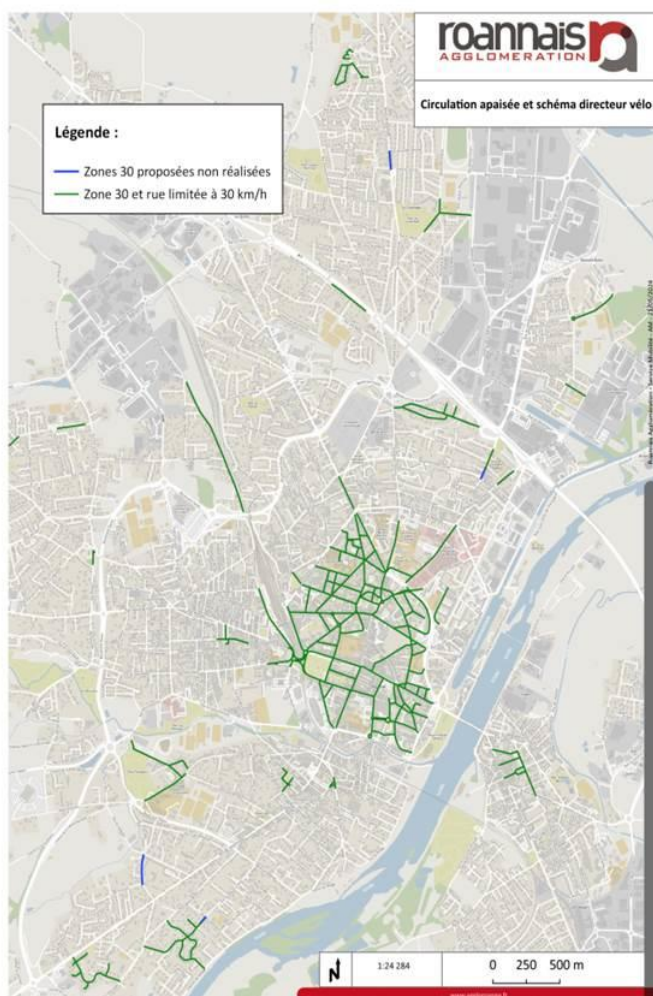


Figure 10 : Cartographie : La circulation apaisée

En parallèle, à l'issu du diagnostic, effectué par le bureau *Inddigo* dans la préparation du schéma en vigueur, un « *Atlas des segments du schéma cyclable* » a été réalisé. On y retrouve entre autres des propositions d'aménagement regroupées en trois grandes catégories :

- Les zones de circulation apaisée
- Les bandes cyclables
- Les pistes cyclables

Les zones de circulation apaisée

Une zone de circulation apaisée est un espace urbain où des mesures spécifiques sont mises en place pour **réduire la vitesse** des véhicules et améliorer la sécurité comme le confort des usagers vulnérables, tels que les piétons et les cyclistes.

Lors du diagnostic, des propositions d'apaisement de la circulation ont été suggérée sur 12 segments du territoire. Sur ces 12 segments, 8 ont été aménagés en zone à 30 km/h.

En outre, 4 zones proposées n'ont pas vu leur circulation apaisée :

- Le chemin de Villereest
- La rue de Charlieu
- La rue de Briennon
- La rue du Moulin à Vent (priorité A)

Les bandes cyclables

Une bande cyclable est un espace réservé aux cyclistes sur une chaussée partagée avec d'autres véhicules motorisés. Elle est délimitée par **une ligne** continue ou discontinue **peinte au sol** et est souvent signalée par des pictogrammes représentant un vélo.

Dans le cadre du diagnostic effectué par Inddigo, 4 segments ont été identifiés comme favorable à l'aménagement de bandes cyclables. Sur ces 4 segments, un seul a été aménagé rue de Commières à Roanne (liaison A).

3 segments proposés n'ont pas été aménagés :

- Rue Mulsant (liaison A)
- Rue Marguerite Dumas
- Rue Cancalon



Figure 11 : Cartographie : Les bandes cyclables



Figure 12 : Cartographie : Les pistes cyclables

Les pistes bidirectionnelles

Une piste cyclable est une voie dédiée exclusivement aux cyclistes, séparée **physiquement** de la chaussée utilisée par les véhicules motorisés et parfois aussi des trottoirs pour piétons.

Dans le cadre du diagnostic effectué par Inddigo, 8 segments ont été identifiés comme favorables à l'aménagement de pistes cyclables. Sur ces 8 segments, un seul a été aménagé Quai Pierre Semard.

Les zones proposées restant à aménager sont :

- Zone Valmy
- Centre-ville
- Bord de Loire

→ Aujourd'hui, à mi-parcours, 7.55 kms d'aménagements cyclables sur les 16 kms de liaisons « A » fléchés au préalable ont été mis en place, soit un taux d'avancement à mi-parcours de 46,6 %.

Afin de pouvoir juger de la pertinence et qualité des aménagements réalisés, ces derniers ont fait l'objet d'une note sur une échelle de 1 à 5 en s'appuyant sur les critères suivants :

- **La sécurité** apportée par l'aménagement cyclable, en particulier vis-à-vis de la circulation motorisée (30% de la note) ;
- **La continuité** de l'aménagement cyclable, au niveau des intersections et axes routiers structurants (à 30% de la note) ;
- **Le confort** de l'aménagement cyclable tenant compte la qualité du revêtement (à 25% de la note) ;
- **L'attractivité** de l'aménagement cyclable tenant compte de l'environnement dans lequel évolue le cycliste (15 % de la note) ;

	Communes	KMS	Coûts travaux € HT	Fonds de concours € HT	Note /5
PISTES CYCLABLE	Renaison (2022)	0,5	497 000	29 700	4
	Riorges (2024-2025)	1,22	406 018	194 480	En cours de finalisation
BANDES CYCLABLE	Le Coteau (2023)	1,92	4565	2 282,5	3,6
	Riorges (2023)	0,41	46 363	23 181	3,8
VOIES VERTES	Villerest (2022)	1	367 383	80 668	4,35
	Commelle Vernay (2024)	2,5	450 695	81 006	4,55
	Roanne (2024)		557 947	177 141	
	Le Coteau (2024)		239 858	30 625	
TOTAL		7,55	2 569 830 €	619 084 €	-

Parmi les quelques exemples réalisés à ce jour sur le territoire :



Rue Carnot



Voie verte
Commelle- Vernay

Voie verte Rue Pierre
Semard



Voie verte Route de Saint-Sulpice
Villerest



2.1.2 Le stationnement vélo

Roannais Agglomération tout comme pour ses aménagements cyclables, a souhaité inciter les communes au déploiement de stationnements vélos pour faciliter son usage. A ce titre, l'agglomération a monté **un second fond de concours** pour accompagner financièrement les communes dans l'implantation de stationnements cyclables (arceaux comme box) en intervenant à hauteur de 50% sur les coûts réels des travaux.

Le montant de l'aide est plafonné par emplacement vélo soit :

- Pour les arceaux : à 100 € (*en général, il est possible d'accrocher deux vélos à un arceau, il y a donc deux emplacements soit un plafond d'aide de 200 € par produit*) ;
- Pour les consignes individuelles : à 1 350 € (*les consignes vélo sont souvent vendues par paire, il y a donc deux emplacements vélo soit un plafond d'aide de 2 700 € par produit*).

Le territoire dénombre actuellement **1684** stationnements vélo, soit 17 stationnements pour 1000 habitants.

60% des équipements sont situés à moins de 100m de commerces, **50%** de pôles touristiques, **46%** de pôles d'enseignements et **31%** d'équipements de sports et loisirs. Par ailleurs, on observe une certaine disparité entre les communes.

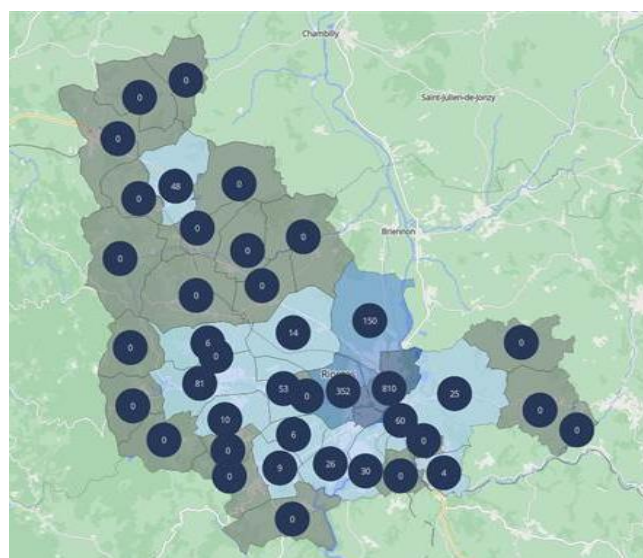


Figure 13 : Cartographie : Les stationnements



2024 – St-André D'Apchon

→ À ce jour, 108 stationnements vélo (exclusivement en arceaux) ont été subventionnés dans le cadre des fonds de concours attribués auprès de communes majoritairement périurbaines :

Communes	Nombre	Montant travaux € HT	Fonds de concours € HT
St Martin d'Estreaux	6	823	411
Lentigny	30	660	330
Changy	14	966	483
Ouches	24	740	369
Notre Dame de-Boisset	12	1 500	750
Villemontais	6	200	100
St-André d'Apchon	16	2 434	1 217
TOTAL	108	7 323 €	3 660 €

Préconisations du service Mobilité : En complément, une étude de recensement des besoins sera finalisée avant décembre 2024 sur les stationnements vélo existants au sein des bâtiments publics comme privés propriétés de Roannais Agglomération.

À ce jour, 22 bâtiments ont été étudiés dans 10 communes différentes. 16 d'entre eux feront l'objet d'une proposition d'installation ou d'amélioration des structures existantes.

Pour exemple : un stationnement en nombre plus important et surtout sécurisé pour empêcher le vol de cycles des étudiants au sein de l'IUT de la ville de Roanne sera proposé.

Commune	Désignation	Stationnements existants	Propositions	Commentaire
ARÇON	DOMAINE DES GRANDS MURCINS	NON	6 stationnements	Boucles VTT, possibilité de pique-nique et de visite. Bcp de place
COMBELLE VERNAY	TRAIN TOURISTIQUE COMBELLE VERNAY	0	2	Pas de besoin car mal desservi en vélo, changement de propriétaire
LA PACAUDIERE	GYMNASSE COLLEGE LA PACAUDIERE	NON	6 stationnements	9 stationnements côté stade mais pas côté gymnase
LE COTEAU	MEDATHEQUE DU COTEAU	3	x	Pas de besoin selon de gérant du site
MABLY	GRAVIERE AUX OISEAUX	5 + 4	5 arceaux	Stationnements mal placés, nouveaux à mettre en place sur le parking
MABLY	MEDATHEQUE GEORGE SAND	15	A remplacer par 5 arceaux	Mal situé, peu visible, à installer plus proche de la route
RIGORGES	SCARABEE	5	20 stationnements, couverts	Bâtiment non accessible, 5 stationnements visibles de l'extérieur
ROANNE	CENTRE PIERRE MENDES FRANCE CPMF	4 + 8	x	Stationnements mal indiqués mais semblant suffisant
ROANNE	CENTRE TECHNIQUE D'EXPLOITATION CTE	10	3 arceaux	Revoir le stationnement avec 2 vélos par arceaux + signalétique
ROANNE	ESPACE NUMERIQUE + CENTRE DES ENTREPRISES	NON	Soit 8 stationnements soit 5 d'un côté de la rue et 6 de l'autre	Les 2 bâtiments étant très proche - réflexion à porter sur le stationnement pour les 2
ROANNE	HALLE VACHERESSE	20	Remplacer par des arceaux	Rack pas adapté mais pas de besoin en plus suite à échange
ROANNE	IMMEUBLE HELVETIQUE ROANNE	6	x	Zone à améliorer mais pas de place pour plus de stationnement
ROANNE	IMMEUBLE HELVETIQUE ROANNE	3 + 4	6 stationnements	Place sur le trottoir pour du stationnement supplémentaires
ROANNE	NUMERIPARC	9 + 4	Remplacer par 5 + 5 arceaux	Pas plus mais remplacer pour plus de sécurisé
ROANNE	PATINOIRE	4	8 stationnements, couvert ou non	Arceaux présents trop hauts, à changer, suppression d'une place de parking
ROANNE	TECHNOPOLE DIDEROT	6 + 8	4 stationnements	Demande sur place - les stationnements sont pleins lors de l'année scolaire
ROANNE	MAISON DU TOURISME	4	x	Centre ville, plusieurs stationnements à proximité
ROANNE	IUT	5 + 15	10 stationnements, couverts	Utilisation forte en période scolaire - besoin de créer des box sécurisé et renforcer le nombre
SAINT ANDRE D'APCHON	ECOLE DE MUSIQUE DE SAINT ANDRE D'APCHON	NON	8 stationnements	2 grands parkings à côté, plusieurs emplacements possibles
SAINT JEAN SAINT MAURICE SUR LOIRE	LA CURE	NON	3 ou 4 arceaux	Lieu avec visite, boucles vélo passant à proximité
SAINT LEGER SUR ROANNE	AEROPORT	NON	8 stationnements	Beaucoup de place + bar sur place - stationnements à créer

2.1.3 Les outils de communication et de prévention

Campagnes de communication et de sensibilisation

Chaque année, à l'approche de l'hiver, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) porte la campagne "Cyclistes, brillez !". Durant tout le mois de novembre, les associations membres de son réseau et ses partenaires se mobilisent pour sensibiliser les cyclistes à l'importance d'un bon éclairage.

Avec le changement de saison, la nuit tombe de plus en plus tôt. Il est primordial de se rendre visible à vélo pour assurer sa propre sécurité, mais également pour protéger les autres usagers de la route. Malheureusement, tous les cyclistes ne sont pas encore bien équipés : 57 % de celles et ceux qui roulent en ville de nuit sont mal éclairés.

C'est dans ce cadre que Roannais Agglomération, en 2022, a lancé cette campagne de prévention sur son territoire.



Figure 14 : Affiche de la campagne « Cyclistes brillez »

Événement « Vélo en folie »



L'association du Vélo Club Roannais a organisé une bourse aux vélos à l'IUT de Roanne en octobre 2023. Des animations ont été mises en place tout au long de la journée telles que des ateliers remise en selle, un stand de sécurité routière en collaboration avec le SPCR (Sécurité et Promotion du Cyclisme en Roannais) ou encore une balade à vélo.

Une opération qui serait renouvelée dès la rentrée 2024 auprès des étudiants de Roanne qui ne sont pas toujours en capacité financièrement de s'offrir un vélo neuf.

Une aide financière exceptionnelle leur est ainsi proposée.

Le Savoir Rouler à Vélo « SRAV »

Le "Savoir Rouler à Vélo" est un programme national français inclus au Plan Génération Vélo qui vise à enseigner aux enfants les compétences nécessaires pour rouler à vélo en toute sécurité, notamment en milieu urbain. Roannais Agglomération met en œuvre



Figure 15 : Campagne de financement IUT Roanne Vélo en Folie.

le SRAV depuis le 1er septembre 2022. En 10 heures, le Savoir Rouler à Vélo permet aux enfants de 6 à 11 ans de :

- Devenir autonome à vélo,
- Pratiquer quotidiennement une activité physique,
- Se déplacer de manière écologique et économique.

Pour obtenir l'attestation du Savoir Rouler à Vélo, il est nécessaire de réaliser **les 3 modules suivants** :

- **1ère étape : Savoir Pédaler** : maîtriser les fondamentaux du vélo. Il s'agit d'acquérir un bon équilibre et d'apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : pédaler, tourner, freiner.
- **2ème étape : Savoir Circuler** : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé. Il s'agit de savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction, et découvrir les panneaux du code de la route.
- **3ème étape : Savoir Rouler à Vélo** : circuler en situation réelle. Il s'agit d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'appropriier les différents espaces de pratique.

Ce programme est mis en place sur le territoire avec la collaboration de l'Éducation nationale, du service Solidarité de la Direction de la Cohésion Sociale et de l'Habitat de Roannais Agglomération et du VCR. Depuis 2020, **436 attestations** ont été délivrées sur 508 élèves. Soit **86%** de taux de réussite, un des taux les plus élevés de la Loire.

10 classes de CM2 bénéficient du SRAV chaque année. Pour les sélectionner, la pertinence, le bon-vouloir de l'équipe enseignantes et la participation des écoles les années précédentes sont prises en compte :

- Paul Bert à Roanne : 20 élèves sur 24 ont reçu la certification ;
- Mâtel (2 classes) à Roanne : 42 élèves sur 49
- ND Boisset : 18 élèves sur 18
- Mably les Sables : 20 élèves sur 23
- Mayollet à Roanne : 22 élèves sur 22
- Fontquentin à Roanne : 25 élèves sur 25
- Beauccueil à Riorges (2 classes) : 54 élèves sur 54
- Tuileries à Mably : 26 élèves sur 26 élèves
- St André d'Apchon : 30 élèves sur 30
- Roanne Jean Rostand : 17 élèves sur 27,
- Renaison (2 classes) : 44 élèves sur 53
- Coutouvre Privé : 6 élèves sur 8
- Coutouvre Public : 17 élèves sur 24
- Charles Gallet – 25 élèves sur 34
- St Vincent de Boisset – 27 élèves sur 28
- Roanne Mulsant – 11 élèves sur 26
- Roanne Crozon - 18 élèves sur 22
- St Martin d'Estreux - 14 élèves sur 15

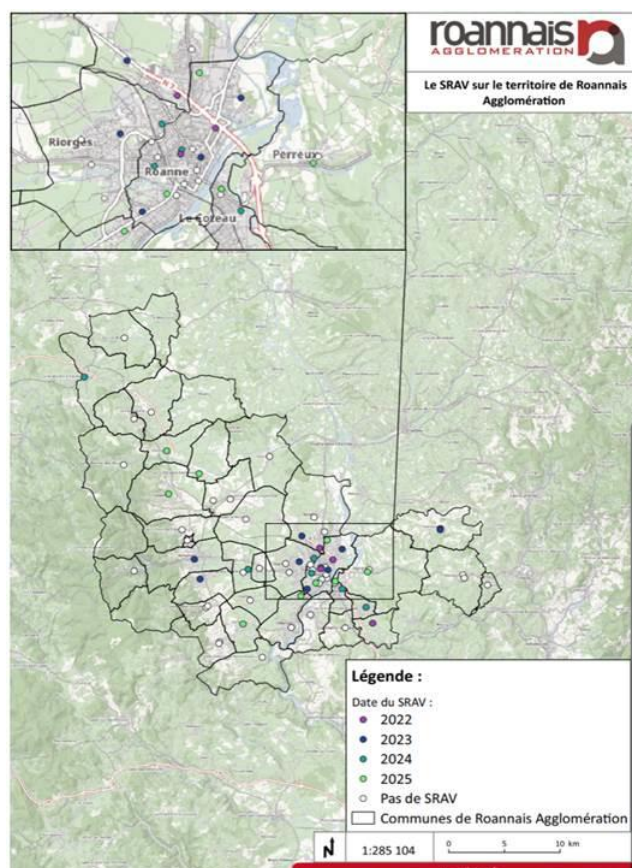


Figure 16 : Cartographie : Le SRAV sur le territoire de

L'agglomération perçoit un co-financement au travers une **subvention à hauteur de 50%** de la part de Génération Vélo (Etat) sur un coût total de 17 000 € (1700€ par module). Ainsi, sur une année, le SRAV coûte réellement 8 500 € à l'agglomération. Un financement reconduit sur 2025.

Proposition du service Mobilité : *Au regard du succès escompté de ces opérations et demandes croissantes des établissements scolaires, une extension du nombre d'interventions annuelles pourrait être envisagée afin de monter à 15 opérations annuelles. Le budget alloué au plan vélo « Communication » et « Sensibilisation » permettrait largement d'absorber ce surplus.*

Sensibilisation au public scolaire : Programme scolaire « Moby »

Le programme MOBY, initié par EcoCO2, est un projet ambitieux dédié à l'éducation à la mobilité durable dans les établissements scolaires. Il a pour objectif principal de **sensibiliser les élèves, les enseignants et les parents aux enjeux environnementaux** liés aux transports et de promouvoir des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. Ce programme se déroule en 12 mois et comprend :

- **Une communication transversale** avec l'ensemble des acteurs concernés sur le territoire dont le service Mobilité de l'agglomération pour une mise en réseau ;
- **Un diagnostic** par la réalisation d'un état des lieux sur les pratiques de déplacement pour les trajets scolaires quotidiens, l'identification des problématiques d'accessibilité à l'établissement ;
- **Des préconisations d'actions** : des solutions de mobilité durables adaptées à l'établissement scolaire dont le comité MOBY pourra se saisir et des stratégies pour poursuivre la concertation et favoriser la construction commune des actions ;
- **Des événements de sensibilisation** à la mobilité durable dans les établissements au travers des séances d'information aux enjeux de sécurité routière, sociaux, environnementaux et sanitaires ;
- **Une boîte à outil** :
 - Des fiches actions et ressources ;
 - Des fiches méthodologiques liées à la concertation pour s'assurer d'avoir un projet partagé par l'ensemble des parties prenantes ;
 - Des fiches de suivi d'indicateurs et du plan d'actions.

Ce programme a été mis en place dans un établissement pilote volontaire de notre territoire, le **collège de Renaison**, pour lequel un double diagnostic écomobilité et accessibilité a permis d'identifier plusieurs axes d'interventions prioritaires : **Déplacements à vélo - Sécurisation d'emplacements - Transports partagés / covoiturage.**

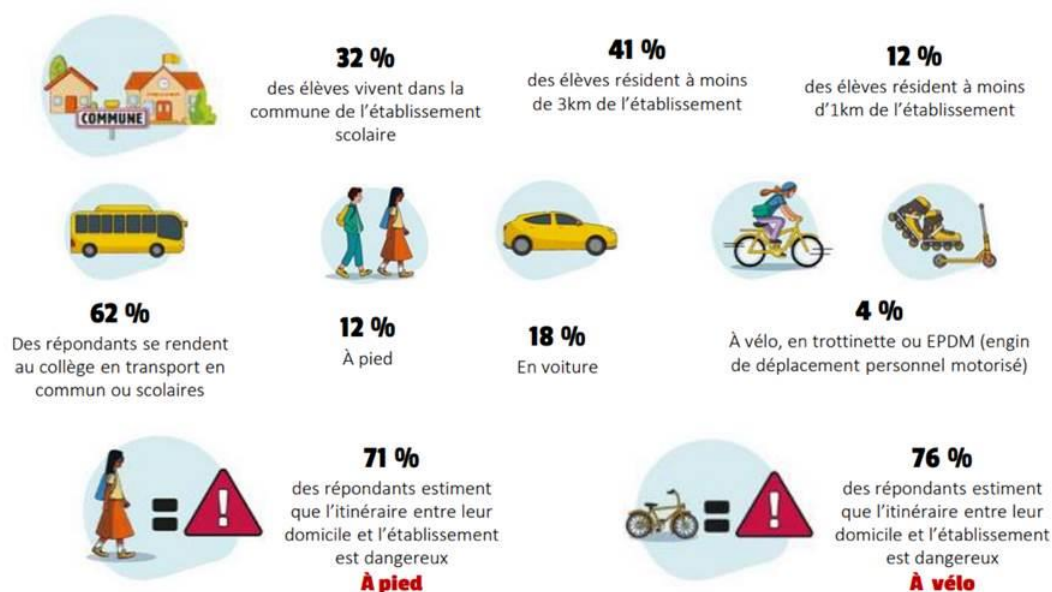


Figure 17 : Résultats de l'enquête mobilité au collège de Renaison

La présence de plusieurs aménagements vélos comme la voie verte reliant les communes de Renaison à Saint-André-d'Aпchon, des bandes cyclables dans la rue du collège de Renaison et sur la route de Roanne ne semblent aujourd'hui pas suffisantes pour garantir la sécurité des enfants à vélo. De nombreux parents d'élèves évoquent des emplacements problématiques aux abords de routes départementales comme la RD 8, RD 47 ou RD 9 avec également une fin de voie verte jugée « abrupte ».

Parmi les préconisations proposées :

Court terme	Long terme
Travailler avec l'établissement, les parents d'élèves et la commune concernée tout au long de l'année scolaire pour mettre en valeur les aménagements existants et sensibiliser les collégiens aux bonnes pratiques en sortie de voie verte (pour exemple : <i>Création de panneaux d'informations, plan, communication sur les outils pédagogiques internes à l'établissement dont intranet, organisation de challenges et animations découvertes via sorties pédagogiques</i>) = une intervention du service Mobilité au sein des classes ou dans le cadre du SRAV sera proposé ; Mettre en valeur les cheminements piétons, avec de la signalétique communale et un renforcement de l'éclairage aux abords de la RD9.	Développer de nouveaux itinéraires cyclables plus sécurisés via une concertation conjointe et un accompagnement technique auprès de la commune de Renaison selon ses projets de développement.

Challenge Mobilité 2024

Le Challenge Mobilité se déroule annuellement dans les 12 départements de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Depuis 2011, il propose chaque année aux établissements publics et

entreprises privées d'organiser, en interne et le temps d'une journée, **un défi collectif** sur le thème de la mobilité.

Ce Challenge est un véritable outil de promotion et de sensibilisation aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Le jour J, chacun est encouragé à « laisser sa voiture au garage » et à privilégier la marche, le vélo, les transports en commun ou le covoiturage pour ses trajets domicile-travail. Pour les entreprises, cet événement « clé en main » permet de valoriser et dynamiser l'ensemble des initiatives portées tout au long de l'année dont les plans de mobilité entreprise. C'est un excellent outil de mobilisation pour fédérer les salariés et le tissu économique local autour d'un événement commun.

Quant- à la pratique du vélo, elle s'inscrit pleinement dans cette dynamique. Au total sur le Département de la Loire pour 2024, **3 300 personnes** ont participé au Challenge représentant 170 établissements. Parmi eux **14.5% des inscrits ont utilisé un vélo** pour se rendre sur leur lieu de travail.

2.1.4 Jalonnement : 2024 marque le lancement de Geovelo

La mise en place d'un jalonnement vélo fait pleinement partie intégrante des objectifs du schéma directeur :



Figure 18 : Phases du projet de jalonnement vélo

Lors de la phase initiale de ce projet, il avait été évoqué l'implantation de **panneaux signalétiques sur 25 communes du territoire**, pour un coût prévisionnel de 280 000 € accompagné par 5000 € de maintenance annuel. Suite à des retours peu favorables des communes concernées, il a été mis en avant : un coût trop élevé ; des panneaux déjà trop nombreux sur les territoires pouvant altérer à l'esthétisme de nos campagnes et de ce fait une confusion avec un manque de lisibilité pour les usagers. C'est pourquoi il a été décidé de mettre en place un jalonnement digital, avec l'application **GEOVELO**.





Avec un budget de **19 000 €** la première année puis **de 9500 € par an comprenant le coût des licences** d'exploitation, GEOVELO est une plateforme dédiée à la promotion et à l'optimisation de la mobilité cyclable.

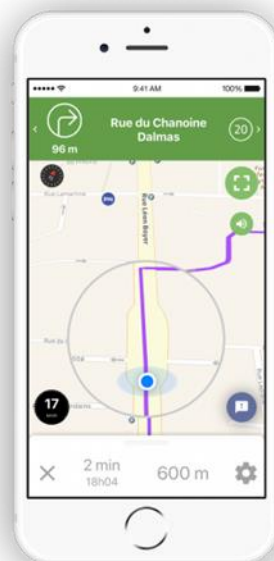
Dans un contexte où la transition écologique et la mobilité durable sont au cœur des préoccupations de nos collectivités, elle apporte une **solution innovante** à destination de l'ensemble de notre territoire pour encourager l'usage et améliorer les infrastructures cyclables de nos communes respectives.

Il s'agit d'une **application de guidage** et de planification d'itinéraires spécialement conçue pour les cyclistes. Elle propose des trajets sécurisés et optimisés en tenant compte du profil de l'utilisateur, des pistes cyclables, des zones à faible trafic et des points d'intérêt pour les cyclistes. En outre, GEOVELO offre de multiples fonctionnalités telles que :

- La collecte de données sur les déplacements cyclables, permettant une meilleure compréhension des habitudes des cyclistes ;
- L'importation de balades par chaque usager et la génération de balades cyclistes aléatoires à proximité de son positionnement ;
- L'importation de l'ensemble des boucles de la Routes des vins, 23 circuits VTT de l'agglomération ainsi que l'ensemble des boucles du Cyclotourisme ;
- Des outils d'analyse pour les collectivités, facilitant la planification et l'amélioration des infrastructures cyclables ;
- Des défis et récompenses pour encourager chaque usager à utiliser davantage le vélo. Chaque jour durant la semaine du cyclotourisme, des challenges seront proposés sur l'application afin d'encourager la communauté "Roannais Agglomération" à participer ;
- Une contribution citoyenne par un signalement en cas de danger, problématique de voirie, etc. par tout usager qui rencontrerait des obstacles sur son parcours.

GEOVELO est **disponible gratuitement** sur les plateformes iOS et Android, ainsi que via une interface web <https://geovelo.app/fr/>. L'application est utilisée dans plusieurs villes et régions de France et demeure particulièrement appréciée pour sa capacité à s'adapter aux infrastructures cyclables locales.

Le lancement officiel de l'application a eu lieu lors de l'ouverture de la 85^{ème} semaine fédérale internationale de cyclotourisme, à Roanne, le 20 juillet. Dans ce cadre, un challenge globale de 10 000 km de vélo à parcourir et de nombreuses actualités ont été mis en lignes.



→ Un défi atteint puisque 10 672 kms ont été comptabilisés pour 188 participants.



Figure 19 : Actualités GEOVELO semaine du Cyclotourisme

Figure 20 : Trajets enregistrés sur GEOVELO en



À ce jour, la communauté de Roannais Agglomération compte **324 cyclistes utilisateurs** pour **17 636 kms** parcourus depuis la semaine de cyclotourisme représentant 1700 kg de CO2 économisés si ces trajets avaient été effectués en voiture. Un chiffre en constante progression de part le renforcement de la communauté « Roannais Agglomération » qui compte désormais **181 membres** trois semaines après son lancement.

Un premier signalement collaboratif a d'ailleurs été réalisé par un usager dans le cadre des travaux en centre-ville de Roanne mentionnant la mise en sens unique de la rue Jean Jaurès dans le cadre des travaux de l'Hôtel de ville.



Figure 21 : Signalements enregistré sur GEOVELO en

2.1.5 Campagnes de comptages vélo

Pour donner suite aux actions réalisées lors de la première tranche 2022-2024 du schéma directeur vélo, il est à présent intéressant de d'étudier les différents résultats obtenus.

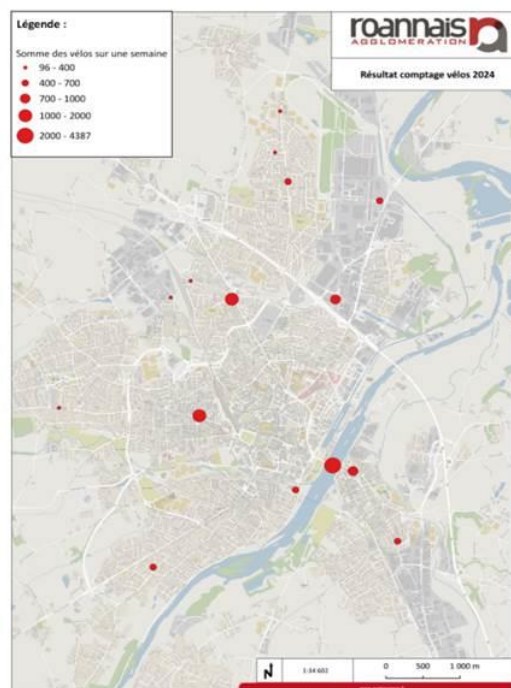
Une campagne de comptage a été relancé cette année, faisant écho à celle de 2022 lors de la mise en place du schéma directeur vélo. Dans les deux cas, **des éco compteurs** ont été installés durant une période d'une semaine du 27 mai au 2 juin 2024.

Figure 21 : Cartographie : Résultat comptage

Des points de passage majeurs en zone urbaine ressortent clairement de cette étude :

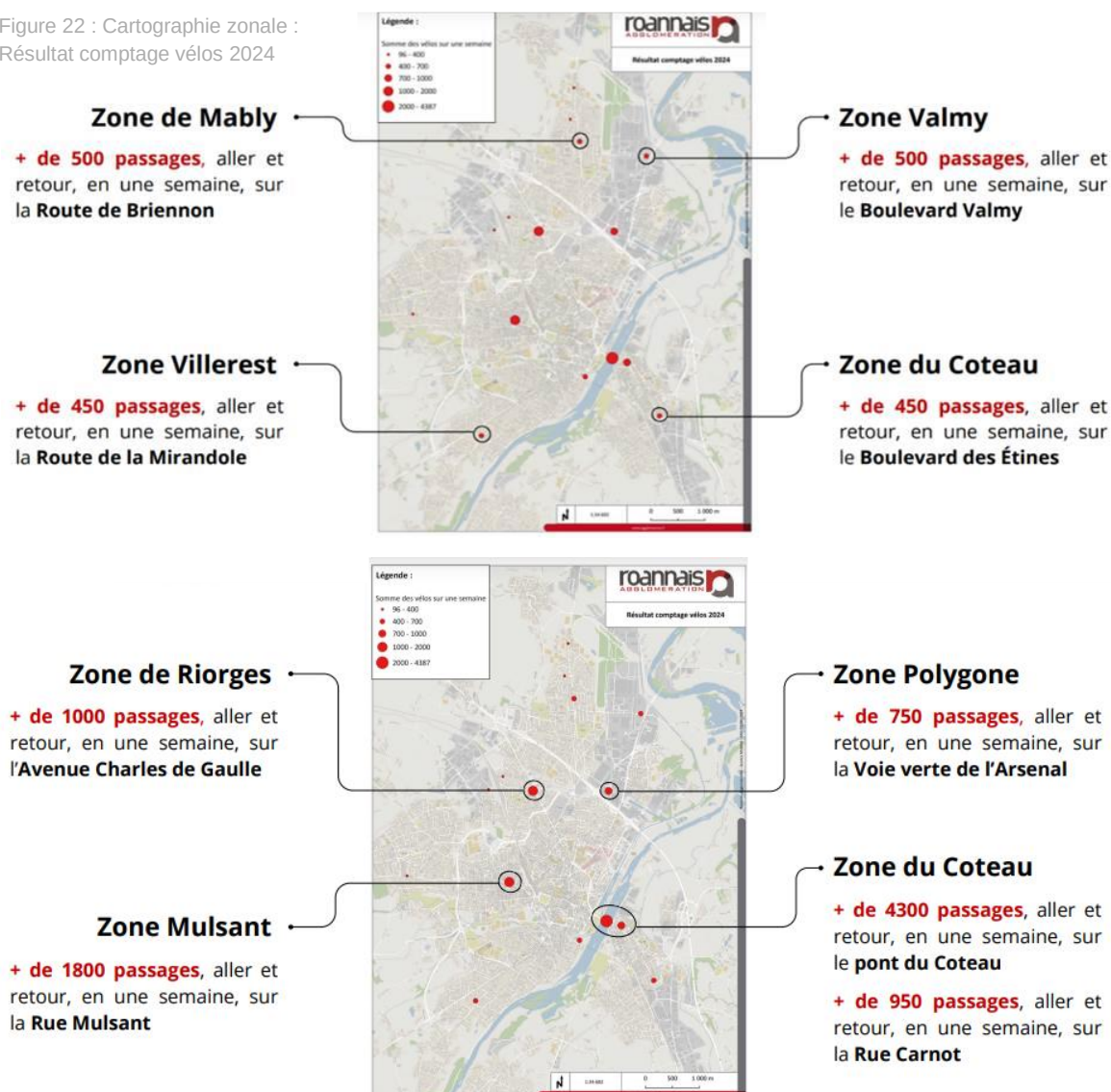
- La Zone Polygone
- La Zone du Coteau
- La Zone Mulsant
- La Zone de Riorges

Par ailleurs, sur les 8 points de comptage communs avec la campagne de 2022, une **augmentation** moyenne de **5% de vélos en circulation** est observée.



Focus par zones

Figure 22 : Cartographie zonale : Résultat comptage vélos 2024



Résultats par jour

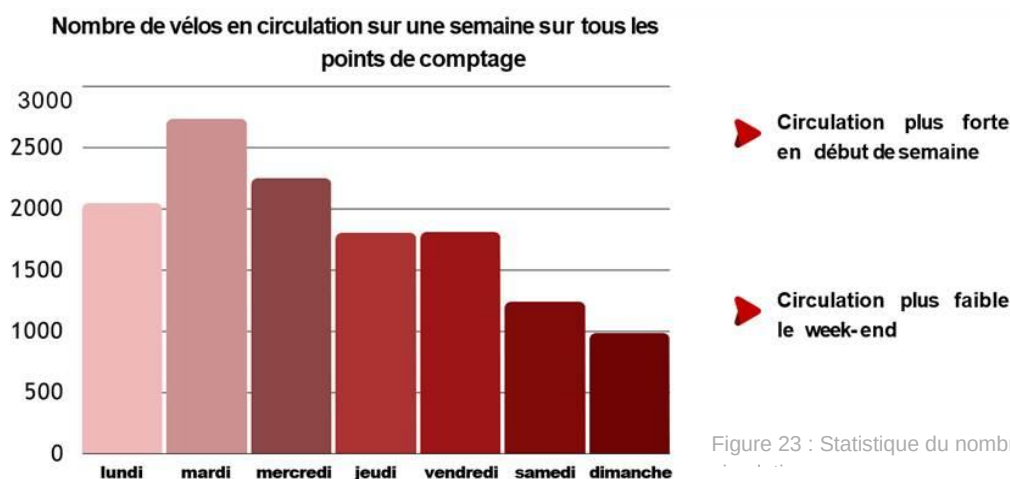
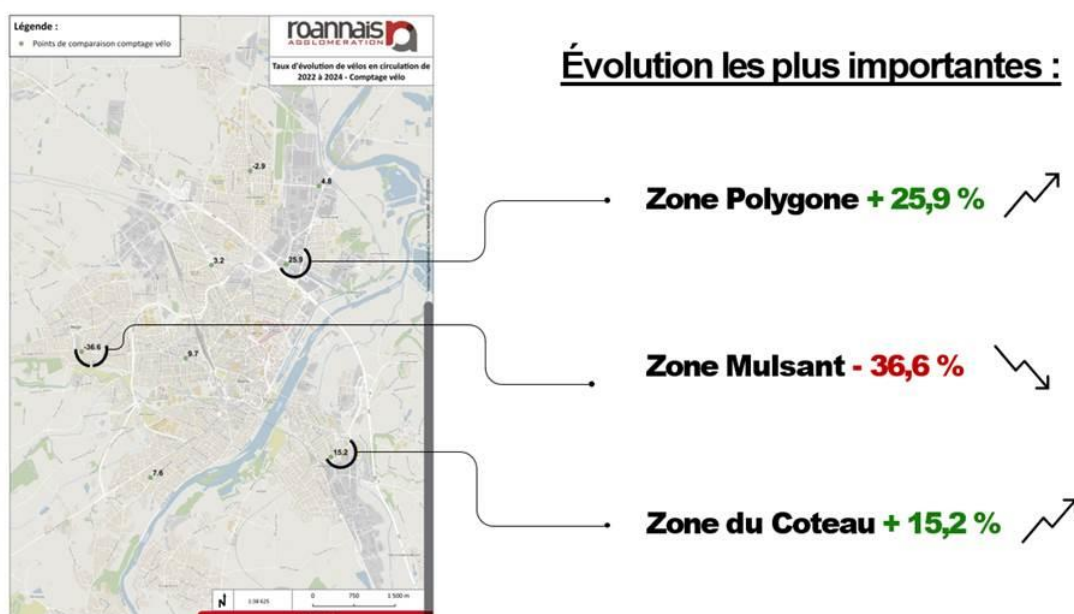


Figure 23 : Statistique du nombre de vélos en

Comparatif 2022-2024

Figure 24 : Cartographie : Evolution des résultats de comptage vélos



2.1.6 Évolution de l'accidentologie

Lors du diagnostic effectué dans le cadre de l'élaboration de schéma directeur vélo, il est ressorti **un taux élevé d'accidentologie vélo** au sein de l'agglomération. En outre, les accidents impliquant des vélos constituent une préoccupation majeure en matière de sécurité routière, tant pour les autorités que pour les adeptes de ce moyen de transport alternatif.

Cette analyse vise alors à comparer les données d'accidentologie précédemment analysées et à explorer en profondeur les différents aspects des accidents de vélo, en examinant les causes sous-jacentes, les facteurs de risque et les conséquences.

Figure 25 : Graphique accidentologie 2005-

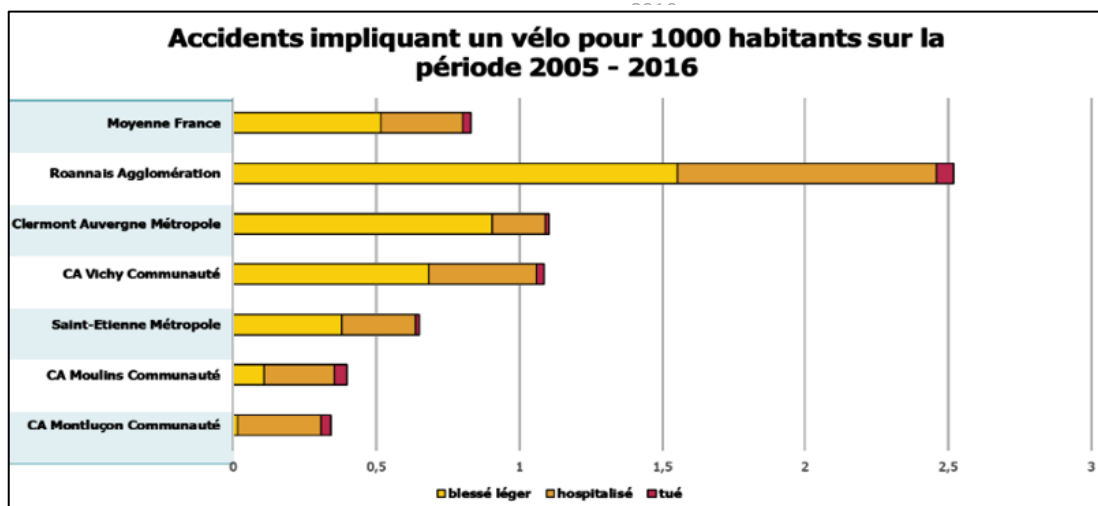
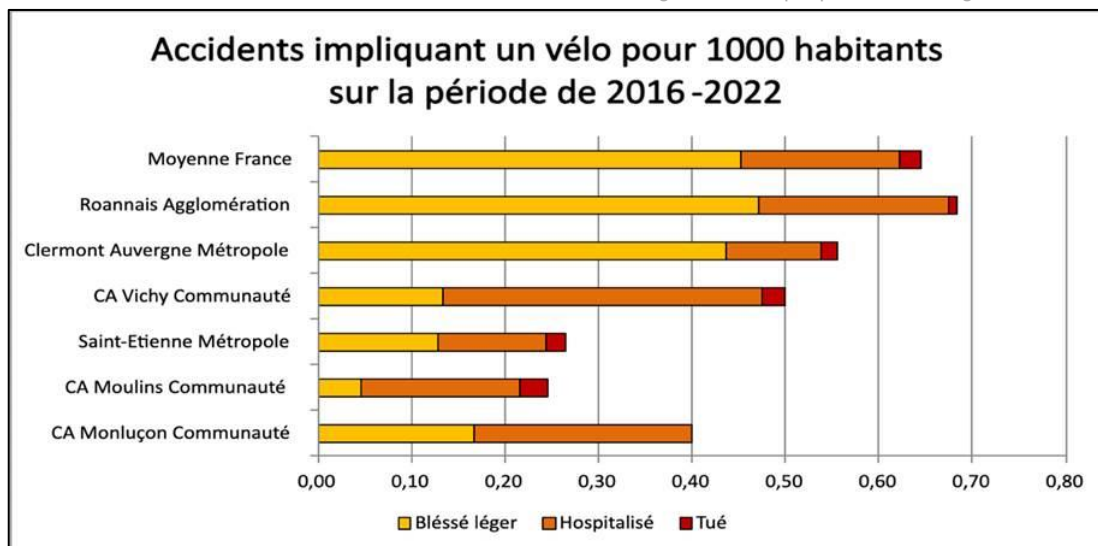


Figure 26 : Graphique accidentologie 2016-2022



En analysant les accidents impliquant un vélo pour 1000 habitant on constate que Roannais Agglomération représente **toujours une part importante** en comparaison aux agglomérations voisines et à la moyenne française.

En revanche, l'écart entre les valeurs est bien moins important en 2024 que lors de l'analyse précédente **avec une nette amélioration dans son évolution**.

En se concentrant à présent sur les accidents impliquant un vélo dans la commune de Roanne sur la période donnée, on constate des zones de forte accidentologie vélo :

1. Le centre-ville
2. Le sud de la gare
3. Polygone
4. Le cimetière
5. Valmy

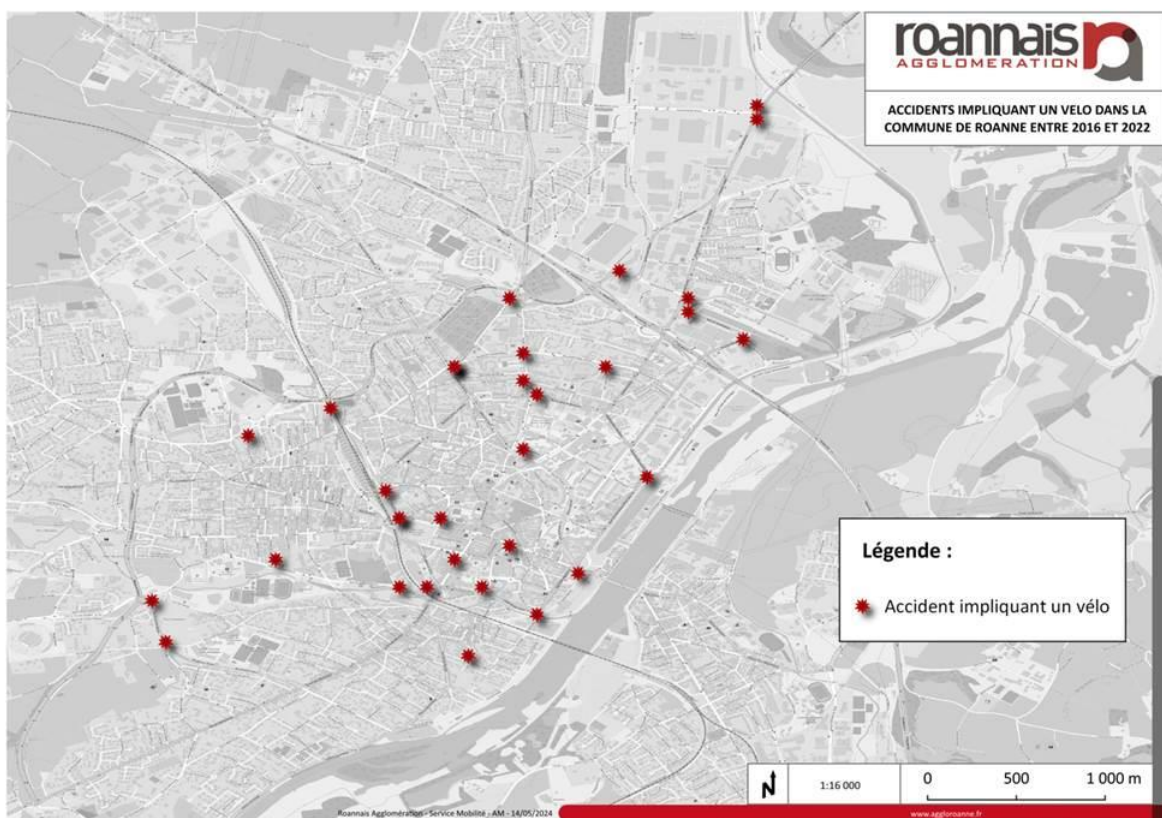


Figure 27 : Cartographie : Zones accidentogènes - Roanne

Par ailleurs, si on étudie plus en détails les zones des accidents impliquant un vélo on observe alors que plus de la moitié de ces accidents ont lieu dans les intersections. Il s'avère, de plus, que les intersections les plus accidentogènes sont les giratoires.

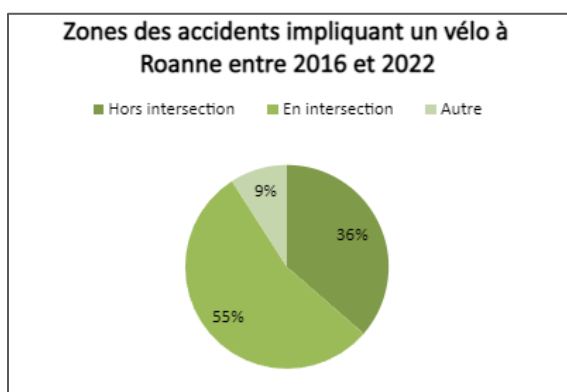


Figure 28 : Zones des accidents impliquant un vélo à Roanne entre 2016 et 2022

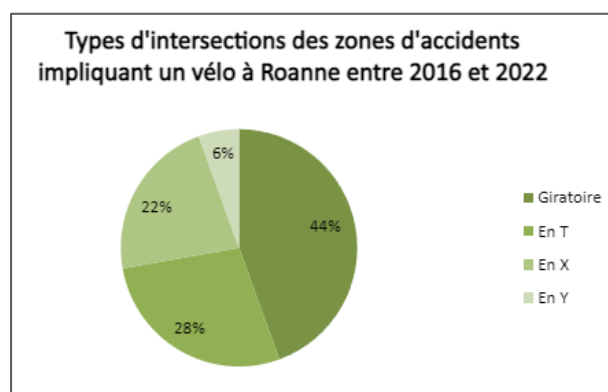
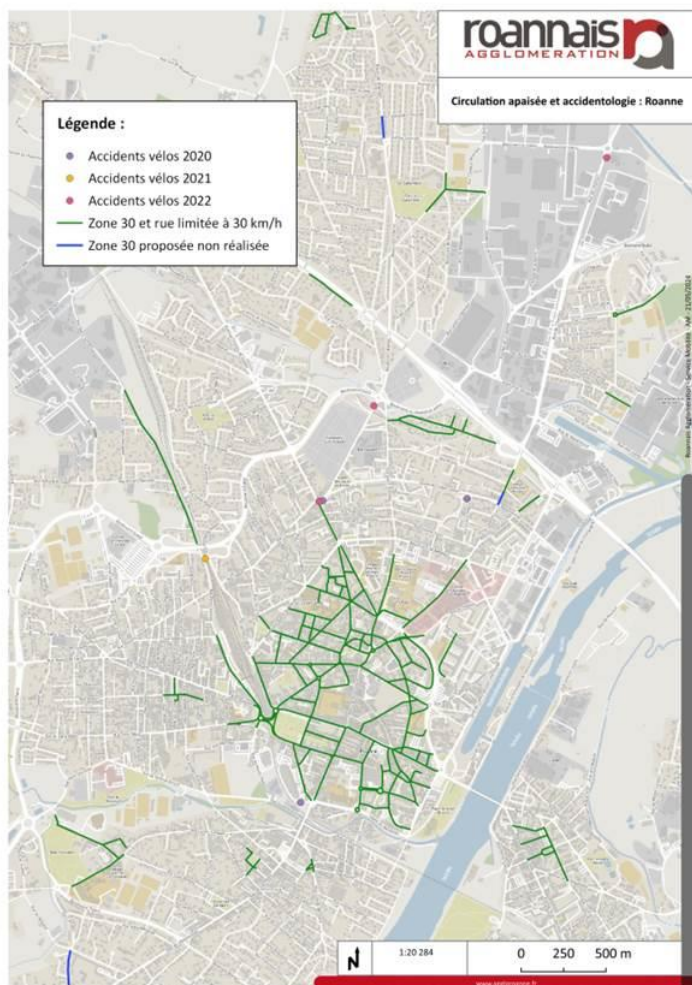


Figure 29 : Types d'intersections des zones des accidents impliquant un vélo à Roanne entre 2016 et 2022



Si nous recoupons les informations d'accidentologie avec celle de la mise en place des zones de circulation apaisée on observe, depuis 2020, qu'il **n'y eu aucun accident dans les zones à 30 km/h.**

Toutefois, on remarque 3 accidents concentrés autour du cimetière, proche du centre-ville.

Figure 30 : Cartographie : circulation apaisée et accidentologie

2.2 Analyse qualitative : Recueil des retours des communes et utilisateurs

2.2.1 Rencontre avec les communes composantes de Roannais Agglomération

Afin d'établir un bilan à mi-parcours complet et pertinent, **l'ensemble des 40 communes de l'agglomération ont été sollicitées pour de nouvelles rencontres** : 3 réunions divisant les communes en 3 secteurs géographiques ont été organisées en juillet 2024 afin de récolter le maximum de retours d'expériences depuis le lancement des premiers aménagements. Ces réunions ont permis d'informer les élus sur l'évolution du schéma directeur vélo ainsi que l'évaluation des nouveaux services mis en œuvre.

→ **Au total 17 communes ont répondu présentes pour participer à ces rencontres.**

Parmi les points principaux soulevés :

Points positif	Points négatifs	Pistes d'amélioration
Progression des aménagements : Près de la moitié des aménagements cyclables prévus ont été réalisés montrant une avancée significative ; La qualité de réalisation des aménagements et stationnements cyclables ; Système de jalonnement : adoption de l'application Géovélo qui a été bien reçue, notamment pour sa fonctionnalité de préparation de parcours et d'itinéraires sécurisés ; Programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) ; Succès du Service Biky ; Labellisation Accueil Vélo dans les villages traversés par des itinéraires cyclables ; Concertation avec les Communes : La réunion a permis d'échanger sur les priorisations des liaisons cyclables et d'envisager des adaptations en fonction des nouvelles dynamiques communales, favorisant un dialogue constructif.	Difficulté d'aménagement : Certaines zones, présentent des défis majeurs en termes de sécurité pour les cyclistes, sans solutions évidentes. La présence de différents points durs, non résolus ce jour sera à traiter afin de limiter le risque d'accidentologie sur les communes les plus urbaines ; L'impossibilité de créer une continuité cyclable si certaine commune ne font pas d'aménagements ; Problèmes de Priorisation : Les priorités définies il y a quelques années ne sont plus adaptées aux nouvelles dynamiques communales, ce qui complique la réalisation de certaines liaisons ; Un manque de signalisation : Il est nécessaire de trouver une solution pour que les feux de signalisation soient accessibles aux cyclistes, afin d'éviter des temps d'attente inutiles et d'améliorer la fluidité du trafic cycliste Absence de couplage vélos/voitures sur les bornes de recharge électriques communales : Les bornes de recharge pour véhicules ne permettent pas d'ajouter des bornes spécifiques pour vélos électriques, limitant ainsi l'infrastructure disponible pour les cyclistes.	Renforcement de la Sécurité : Il est crucial de travailler sur la résorption des points durs identifiés et d'améliorer la qualité des infrastructures pour réduire le taux d'accidents ; Création de bornes de recharges publiques pour VAE : Elargissement des possibilités de subventions pour l'acquisition de bornes VAE sur le domaine public voir incluses aux arceaux vélos ; Proposer des câbles universels ou un système de prêt pourrait être une solution à explorer. Réflexion sur les Fonds de Concours : Une révision du règlement pourrait être envisagée pour soutenir les communes dans de nouveaux investissements et répondre aux besoins locaux par la mise à jour de la priorisation des liaisons ; Amélioration de la Signalétique VTT : Il a été proposé d'améliorer la signalétique pour les circuits VTT, avec des outils comme Géovélo pour offrir plus de clarté aux utilisateurs Communication et Sensibilisation : Poursuivre et intensifier les efforts en matière de communication, notamment avec la promotion du cyclotourisme et l'organisation de campagnes de prévention plus nombreuses et ciblées.

2.2.2 Rencontre avec d'autres EPCI : Charlieu-Belmont Communauté

Afin d'enrichir nos connaissances inter-collectivités, un échange constructif avec l'agglomération de Charlieu-Belmont s'est tenu en juillet 2024. Cette entrevue a permis de partager différentes expériences et mesurer les évolutions des politiques cyclables de nos territoires respectifs en vue d'engager de nouvelles synergies :

- En 2021, une aide à l'achat de vélos électriques a été mise en place par Charlieu-Belmont, avec un montant maximum de 200 euros par vélo et un budget total de 12 000 euros. En 2022, cette aide a été élargie aux vélos mécaniques, avec une subvention maximale de 100 euros par vélo. En 2023, l'accent a été mis sur la réparation des vélos, avec une aide de 50 euros par dossier, limitée à quatre dossiers par foyer. Pour 2024, une aide combinée à l'achat et à la réparation a été instaurée, avec 100 euros par vélo et 50 euros par dossier. Ces initiatives ont rencontré un grand succès, avec plus de 100 dossiers traités en six mois pour un budget de 10 000 euros.
- Dans le cadre de son « schéma de développement du vélo dans la Loire », le Département a souhaité assurer une continuité du grand itinéraire « Loire à Vélo » jusqu'à la commune de Roanne. **Pour ce faire, il a été envisagé de créer une grande boucle vélo de 35 km entre Roannais Agglomération (Roanne) et Charlieu-Belmont Communauté (Pouilly sous Charlieu), intégrant la Véloire.** L'un des enjeux principaux étant de rééquilibrer le maillage cyclable à l'Est de l'Agglomération.



Figure 31 : Projet Voie Verte Vougy-Le Coteau

Charlieu-Belmont Communauté et Roannais Agglomération ont mené une étude de faisabilité en 2015 pour la réalisation de cette boucle sous le format « Voie Verte ».

Plusieurs tracés ont été étudiés sur chaque territoire avec une liaison commune située en limite de Vougy et Perreux. Après plusieurs années écoulées, Charlieu-Belmont-Communauté a récemment finalisé la portion entre Pouilly-Sous-Charlieu et Vougy, laquelle s'interrompt au niveau du giratoire des 3 Moineaux situé sur la commune de Vougy. Il reste à réaliser la section entre ce giratoire et la limite de communes entre Vougy et Perreux qui permettra d'assurer la continuité avec la voie verte créée par Roannais Agglomération traversant les communes du Coteau et de Perreux.

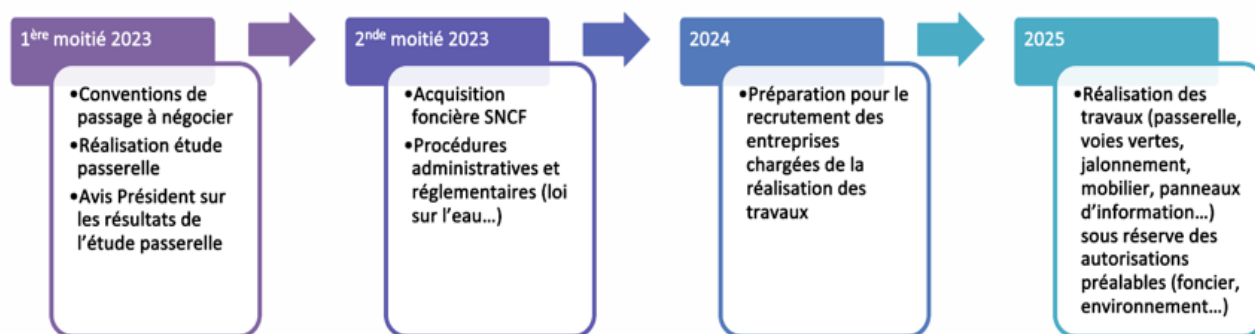


Figure 32 : Retroplanning de la construction de la voie verte Vougy – Perreux – Le Coteau

- Lancé en 2019, le transport des vélos via les bus des Cars Régions est actuellement réalisé avec un système de réservation, qui sera bientôt supprimé au profit d'une montée libre. Cependant, ce système rencontre des problèmes d'accroches inadaptées et de manque de sécurisation, car le conducteur doit sortir du véhicule. Il est envisagé d'utiliser des remorques avec un positionnement horizontal des vélos, comme cela se fait à l'étranger.
- Deux écoles ont participé au programme SRAV avec des retours positifs.
- Bien qu'il n'y ait pas d'application comme Géovélo, un cartographe dédié réalise les tracés régulier pour retracer l'ensemble des aménagements vélos sur leur territoire. Un recensement des données cartographiques a été effectué en 2022 pour alimenter OpenStreetMap (OSM).
- Le territoire compte 24 circuits et quatre bases VTT (à Belmont de la Loire, Camping Charlieu, Port Briennon, et Le Cergne), ainsi qu'une boucle de 170 km appelée le grand tour du pays. Des stations de gonflage et de réparation, ainsi que des points d'eau, ont été installés. Cependant, les consignes à vélo sont peu utilisées et la mise en place de véritables aires de services est jugée trop coûteuse sans un appel à projet.



Figure 33 : Campagne de communication pour les Cars Région « Voyagez avec votre vélo »



2.2.3 Rencontre avec l'association SPCR (Sécurité et Promotion du Cyclisme en Roannais)

Dans l'optique d'une complète concertation, les associations cyclistes locales ont été consultées. L'association SPCR (Sécurité et Promotion du Cyclisme en Roannais) fut rencontrée par les services de l'agglomération en mai 2024. A l'issue de cette réunion, différents sujets en ont découlé et ont permis de mettre en lumière différents éléments :

CONSTATS	PROPOSITION D'AMELIORATION
POINTS DURS	
- Le manque de continuité cyclable sur le carrefour Nissan ; - La Voie verte vers Meret-Martin au niveau du rond-point reste très anxiogène ; - Le manque d'aménagement cyclable à Villerest ; - La rue Mulsant et le faubourg Clermont sont très anxiogènes ;	L'ensemble des communes concernées ont été rencontrées à l'issue des du bilan à mi-parcours du schéma directeur vélo : l'ensemble de ces éléments leur seront fournis afin de pouvoir vérifier a nature de ces points durs et engager des aménagements si jugés nécessaires.
AMENAGEMENTS	
- Le secteur scarabée manque d'aménagements cyclables ; - Le manque d'itinéraire apaisé et sécurisé pour rejoindre la côte Roannaise ; - La non-présence de panneau de type M12 aux feux de signalisation. 	- Le secteur va évoluer en raison de la construction du nouveau centre aqualudique face au Scarabée. Des aménagements vélos aux abords et fournissant un accès au centre seront intégrés au projet lors de sa construction. - L'ensemble des communes concernées ont été rencontrées à l'issue des du bilan à mi-parcours du schéma directeur vélo. Le service Mobilité de l'agglomération restera à leur disposition pour définir de nouvelles liaisons fonction de leurs projets respectifs - Les panneaux M12 ne sont pas obligatoire. En cas d'absence le code de la route s'applique : les cyclistes s'arrêtent aux feux rouges et passent au vert. En permettant aux cyclistes de décaler leur position par rapport aux autres véhicules, le panneau M12 contribue à la sécurité de la circulation pour tous les usagers de la voirie. Les vélos peuvent ainsi avancer au feu rouge sans se retrouver en concurrence avec des voitures ou des camions, ce qui permet d'éviter les risques d'accidents.

STATIONNEMENTS	
• L'inexistence d'un local vélo sécurisé dans le centre-ville de Roanne • La dégradation des attaches vélos devant la médiathèque • Le manque d'attache vélo au Nauticum • Le manque de stationnements vélo au cinéma Le grand Palais et au Scarabée	L'ensemble des bâtiments appartenant à Roannais Agglomération ont été sondés au cours de l'été 2024 afin de mesurer les besoins en stationnement y compris sécurisés dont la Médiathèque de Roanne, le Nauticum ou encore le Scarabée. Il est rappelé que l'agglomération ne peut intervenir qu'en cas de propriété des bâtiments concernés auquel cas les propriétaires restent maîtres d'ouvrage. Ils pourront toutefois être contactés en vue d'améliorer leur stationnement.

2.2.4 Création d'une enquête publique

> Contexte

Dans la perspective de la mise en place du nouveau schéma, une enquête publique 100% digitale a été lancée par l'Agglomération en juin 2020. Aujourd'hui, à mi-parcours, une seconde enquête publique a été publiée afin de mesurer l'évolution de la pratique du vélo sur notre territoire.

> Méthode

Afin de recueillir les données sur notre territoire, une enquête a été envoyée auprès des 40 communes de l'agglomération pour diffusion via leurs canaux de communication locaux. En outre, elle a été partagée par l'association SPCR, le service Démocratie locale - Vie des Quartiers de la Ville de Roanne et publié sur la page Facebook de Roannais Agglomération.

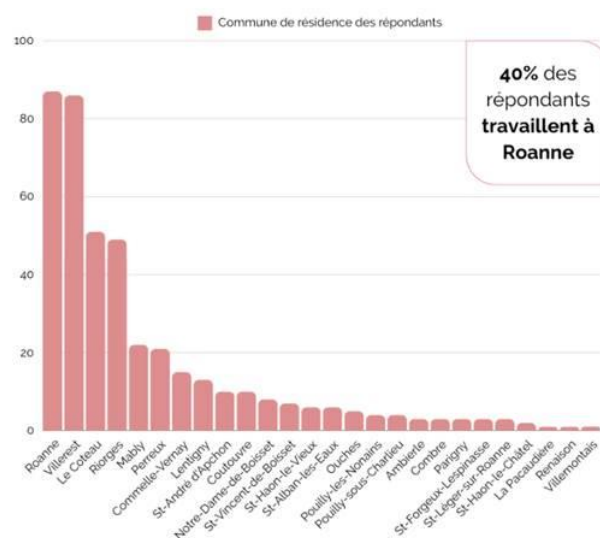


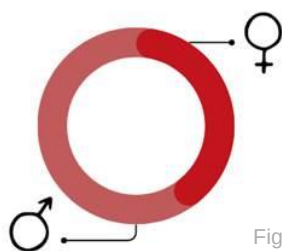
Figure 34 : Répartition des répondants par commune

Cette dernière a été mise en place dans l'optique d'une comparaison avec les résultats de la précédente. Ainsi, un grand nombre de questions ont été reprises avec exactitude. Par ailleurs, certaines questions font état des nouveaux services mis en place ou ont été actualisées. Le questionnaire a été mis en forme et les données collectées à l'aide de l'outil Forms Office. Ainsi, cette enquête, comme la précédente, est entièrement numérique.

→ L'enquête a été lancée le 5 juillet et s'est clôturée le 25 juillet.

> Profil des répondants

Le nombre total de réponses collectées est de **584**, contre **602 en 2020**, soit environ **0,6 %** de la population de Roannais Agglomération.



On compte **42% de femmes et 58% d'hommes**. Cette tendance est inverse à celle de 2020 où les hommes étaient légèrement minoritaires.

Figure 35 : Répartition des genres des répondants

La majorité des répondants ont entre **40 et 65 ans** (44 %). Cette tendance est la même que lors de l'enquête de 2020.

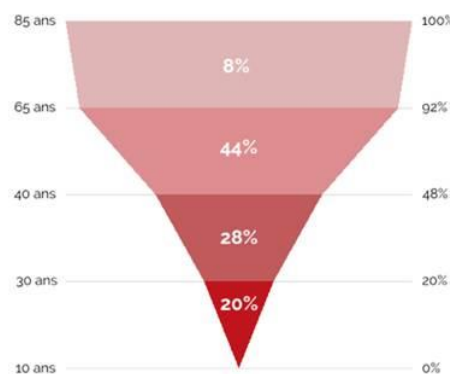
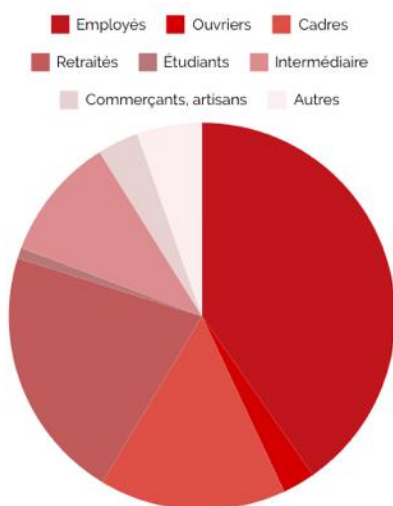


Figure 36 : Répartition des âges des répondants



Les répondants sont **en majorité des employés** (42 %), des retraités (22 %) et des cadres (16 %).

Figure 37 : Répartition des catégories socio-professionnelles des

> Moyens de transport utilisés

Dans cette partie, nous avons questionné les habitants sur les moyens de transport qu'ils utilisaient au quotidien. Ils avaient donc la possibilité de donner plusieurs réponses, trois au maximum.

4 répondants sur 5 utilisent la voiture au quotidien.



La moitié des répondants utilisent le vélo au quotidien.

En comparant les résultats obtenus avec ceux de 2020, on remarque que **la part de voiture a diminué** (83% contre 87%), que la part de marche à pied a stagné (42%) et que **la part du vélo a augmenté** (50% contre 37%).

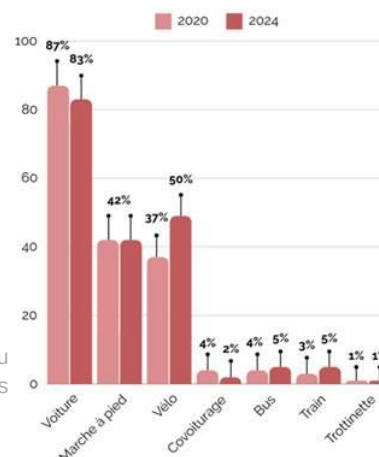
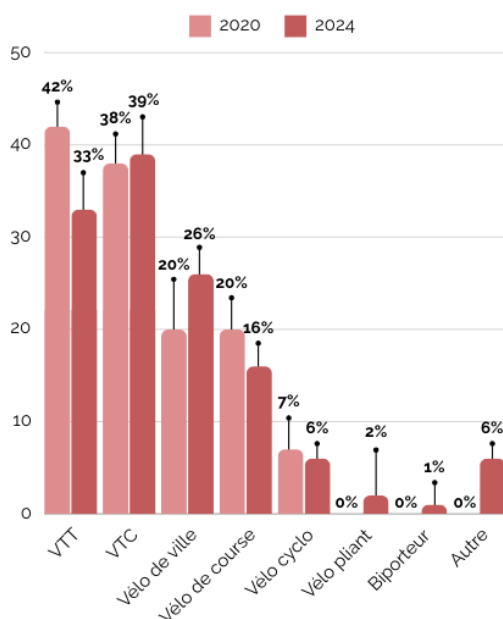


Figure 38 : Moyens de transport utilisés au quotidien par les répondants

> L'accès au vélo

97 % des répondants ont un vélo à leur disposition. Ce chiffre est en hausse depuis 2020, il était de 86 %.

36% des répondants ont un vélo à assistance électrique, cela représente une hausse de plus de **20 points** depuis 2020 (14%).



Il est constaté une diminution de l'utilisation de vélo tout terrain (33% contre 42%) mais une **légère augmentation pour le vélo tout chemin** (39% contre 38%) et pour le vélo de ville (26% contre 20%).

L'augmentation de la catégorie "Autre" s'explique par l'intégration de la trottinette électrique dans les propositions (5%).

Figure 39 : Les types de vélos utilisés

> La pratique du vélo

Comment ?

Près de la moitié (48%) des répondants indiquent faire du vélo le plus souvent **seul** contre 21% **accompagnés**. En 2020, les deux parts étaient égales (40%).

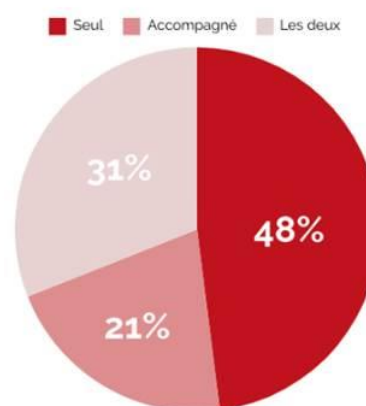


Figure 40 : La pratique du vélo :

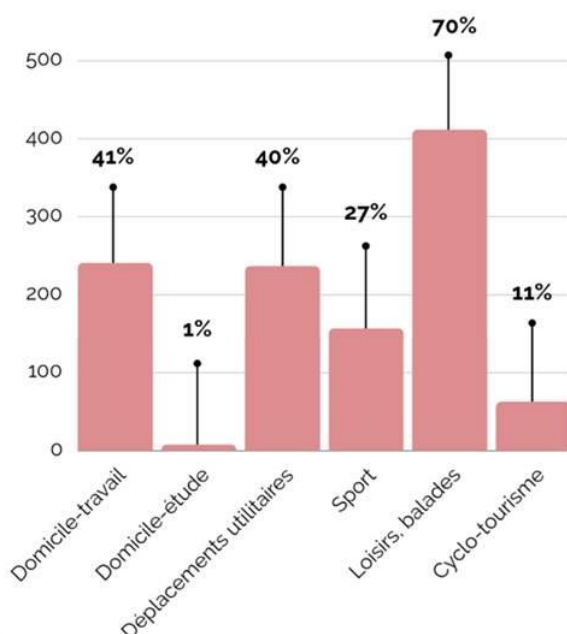
Quand ?

Les répondants font en majorité du vélo **plus de trois fois par semaine** (39 %). Un chiffre en hausse depuis 2020 (24 %).



Figure 41 : La pratique du vélo : Quand ?

Pourquoi ?



La majorité des déplacements effectués à vélo sont pour le loisir (70%), les trajets domicile-travail (41%) et les déplacements utilitaires (40%). Cette tendance est en accord avec les chiffres de 2020 mais avec une **hausse** notable des trajets **domicile-travail** (28% en 2020).

Figure 42 : La pratique du vélo : Pourquoi ?

> Connaissance des services sur le territoire

Le Biky

Le Biky est un service de location longue durée de vélos à assistance électrique proposé par la STAR. Aujourd'hui, une flotte de 200 vélos est disponible à la location.

Connaissez-vous le service Biky ? 62 %

Si oui, l'utilisez-vous ? 5 %

Quelques retours :

- "Excellent service"
- "J'ai utilisé ce service et il a déclenché l'achat d'un VAE"
- "Pas de VTT proposés"

Figure 43 : Connaissance de la prime

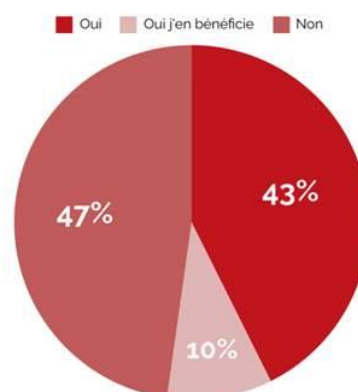
La prime transport

La prime transport est une aide obligatoire proposée par les employeurs des secteurs publics comme privés pour le remboursement d'une part des abonnements de transport publics tels que le train, le bus ou la location de vélo.

Elle repose sur une prise en charge pour le secteur privé à hauteur de 50% et 75% pour les agents de la fonction publique.

43% connaissent son existence et **47%** en bénéficient soit presque la moitié des répondants.

Connaissez-vous la prime transport ?



32% des répondants déclarent utiliser des dispositifs technologiques, tels qu'un GPS, pour améliorer leur pratique du vélo.

> Ressenti et satisfaction

Les adjectifs les plus choisis pour évoquer le vélo sont **"Bon pour la santé"** (66%), **"Écologique"** (58%), **"Dangereux"** (33%) et **"Agréable"** (32%). Cette tendance suit les résultats de 2020, on remarque par ailleurs une augmentation de l'utilisation du terme **"Dangereux"** (18% en 2020).



Figure 44 : Adjectifs décrivant la pratique du

> Freins et améliorations



Figure 43 : Satisfactions des répondants

Les principales difficultés rencontrées par les cyclistes sont **"le manque ou la discontinuité des aménagements"** (70%), **"les aménagements cyclables trop étroits ou mal conçus"** (48%) et **"la présence de véhicules motorisés sur les aménagements cyclables"** (29%).

Les principales améliorations attendues par les répondants sont “la **création de nouveaux aménagements**” (72%), “le **meilleur partage de la voirie**” (54%) et “**plus de stationnement**” (34%). Ces résultats sont en cohérence avec les chiffres de 2020, que ce soit en termes de freins ou d’améliorations.

> Bilan général

Pour conclure, on note un intérêt et une utilisation du vélo en hausse depuis la crise sanitaire de la Codi-19 et les nouveaux aménagements portés par les communes. Par ailleurs, un des freins importants à son utilisation est la sensation de danger, et le manque d’aménagements considérés comme sécurisés. Le stationnement et la peur du vol sont également une réelle préoccupation pour les usagers. L’amélioration des aménagements et la mise en place de nouveaux services pourraient alors contribuer à l’augmentation de la part modale du vélo. Des réflexions menées plus loin à l’issu de ce bilan, pouvant répondre à lever de quelques freins ressentis ce jour.

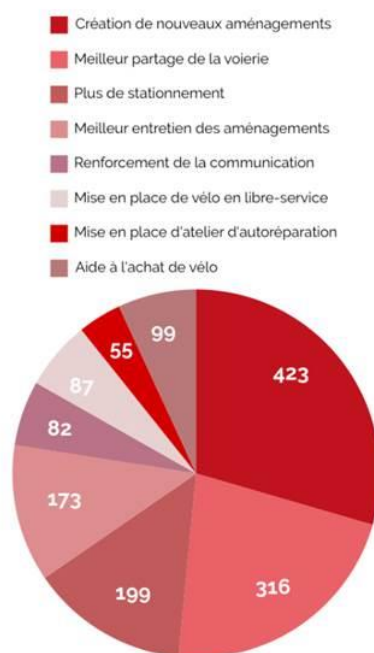


Figure 44 : Améliorations principales demandées par les

2.3 Evaluation budgétaire des actions réalisées

Pour rappel : 7,55 kms d’aménagements cyclables et 108 stationnements vélos ont été co-financés par l’agglomération dans le cadre des fonds de concours du schéma directeur vélo.

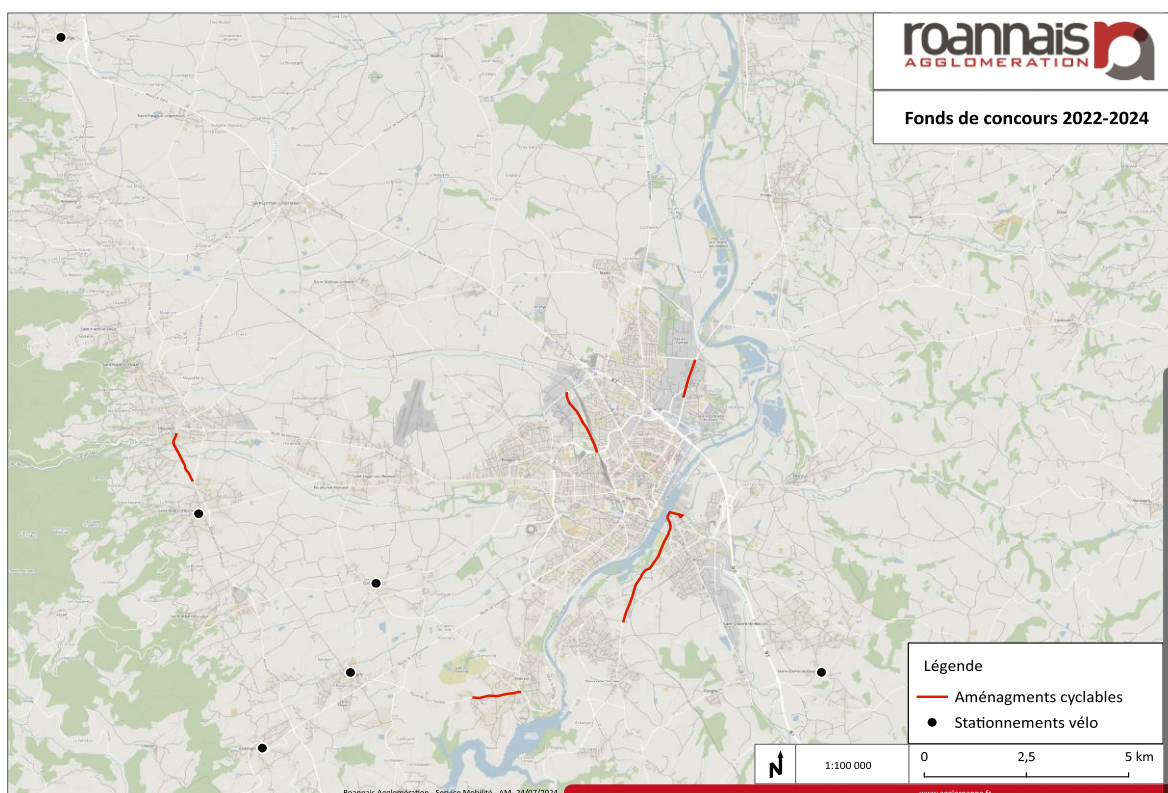


Figure 45 : Cartographie : Fonds de concours 2022-2024

AMÉNAGEMENTS	COÛT ESTIMÉ	JALONNEMENT VÉLO	COÛT ESTIMÉ
Stationnements vélos (fonds de concours)	60 K€	Jalonnement vélo	280 K€
Aménagements (fonds de concours)	1 310 K€	Total	280 K€
Cartographie vélo	30 K€		
Total	1 400 K€		
COMMUNICATION ET SUIVI	COÛT ESTIMÉ	VÉLO-ÉCOLE	COÛT ESTIMÉ
Mise en oeuvre du schéma directeur vélo	50 K€	Savoir Rouler À Vélo	60 K€
Campagne de sensibilisation		Total	60 K€
Animations			
Comptages	20 K€		
Total	70 K€		
		TOTAL	1 810 K€

> Budget élaboré lors de la construction du schéma en 2022

> Budget consommé en 2024

AMÉNAGEMENTS		COUTS
Fond de concours Aménagements		619 744 €
Fond de concours stationnement		3 660 €
Total		623 404 €
COMMUNICATION ET SUIVI		COUTS
Campagne de sensibilisation		200 €
Campagne de comptage 2022		2 830 €
Campagne de comptage 2024		3 040 €
Total		6 070 €
JALONNEMENT VELO		COUTS
Total		19 000 €
SRAV		COUTS
Animations 2022		8 500 €
Animations 2023		8 500 €
Animations 2024		8 500 €
Total		25 500 €
TOTAL		673 974 €

→ 37% des coûts estimés ont été utilisés, soit une enveloppe restante de 1 136 026 € pour la période de 2024 à 2026.

3 Recommandations et ajustements

3.1 Identifier et résorber les points durs

Grâce aux diagnostic effectué et aux retours d'expérience collectés **7 points durs** principaux ont été soulevés :

- **Valmy** : sensation de danger au niveau du giratoire
- **Pont Michel Rondet** : pas de voie cyclable sécurisée ;
- **Polygone** : manque de temps et de signalétique pour traverser ;
- **Carrefour Bd. Ouest** : forte circulation et manque de sécurité ;
- **Mulsant** : zone très anxiogène ;
- **Le pont du Coteau** : forte circulation et sensation d'insécurité
- **Faubourg Clermont** : giratoire non sécurisé.

Afin de pouvoir les résorber quelques préconisations ci-dessous seront proposées aux communes :

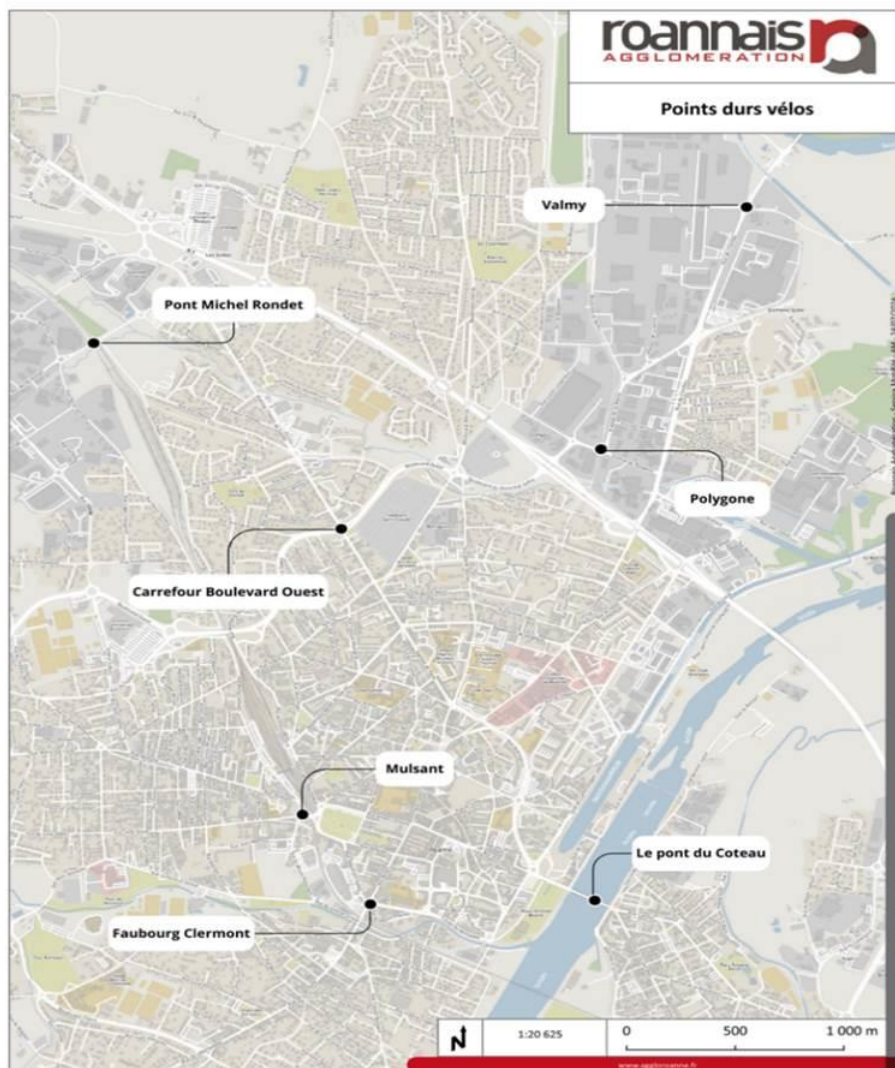


Figure 46 : Cartographie : Les points

POINTS DURS	PRÉCONISATION
Giratoire Valmy	Ilots et bandes cyclables au giratoire
Pont Michel Rondet	Passerelle et bandes cyclables
Polygone	Feux de signalisation vélo + modification des feux voiture
Carrefour Boulevard Ouest	Bandes cyclables et ilots aux intersections
Mulsant	Bandes cyclables et modification de la circulation
Faubourg Clermont	Bandes cyclables et ilots aux intersections
Pont route de Bonvert	Passerelle pour raccordement à la Véloire
Albert Thomas	Déviation des voitures

Certaines revendications ont été émises à plusieurs reprises :

- La dangerosité des **bandes cyclables à contre-sens** de la circulation
- Des **stationnements** trop peu nombreux et sécurisés
- Les **feux de signalisation à détection** qui ne repère pas les vélos et ne passent donc pas au vert
- Des **panneaux** présents au milieu voies cyclables
- Des automobilistes se **garant sur les voies cyclables**
- Un **manque d'aménagement** pour accéder à la **côte roannaise**

→ Pour exemple des travaux ont été réalisés en juin 2024 : Secteur Polygone et Albert Thomas sur la commune de Roanne avec une refonte complète de la voirie pour palier de nombreux « nids de poule ».



Figure 47 : Ragréage des voies cyclables de Polygone et Albert Thomas

3.2 Propositions d'ajustements des fonds de concours

3.2.1 Révision de la priorisation des liaisons

Afin de poursuivre l'interconnexion du réseau cyclable et en prenant en considération les retours d'expériences et les projets des communes rencontrées, il est suggéré une **nouvelle priorisation des liaisons cyclables** :

> **Version 1** - *Priorisation des liaisons lors de l'élaboration du schéma directeur :*

Figure 48 : Cartographie des liaisons du schéma directeur 2022-2026

> **Version n°2 2024-2026**- *Réaliser une refonte des priorisations fonction des aménagements ont été qualifiés comme « abandonnés » par les communes – renforcer la continuité des aménagements existants pour créer un maillage cohérent et homogène – sur la base de nouveaux projets communaux et des aménagements déjà réalisés.*

Figure 49 : Cartographie : Nouvelle proposition de priorisation des liaisons

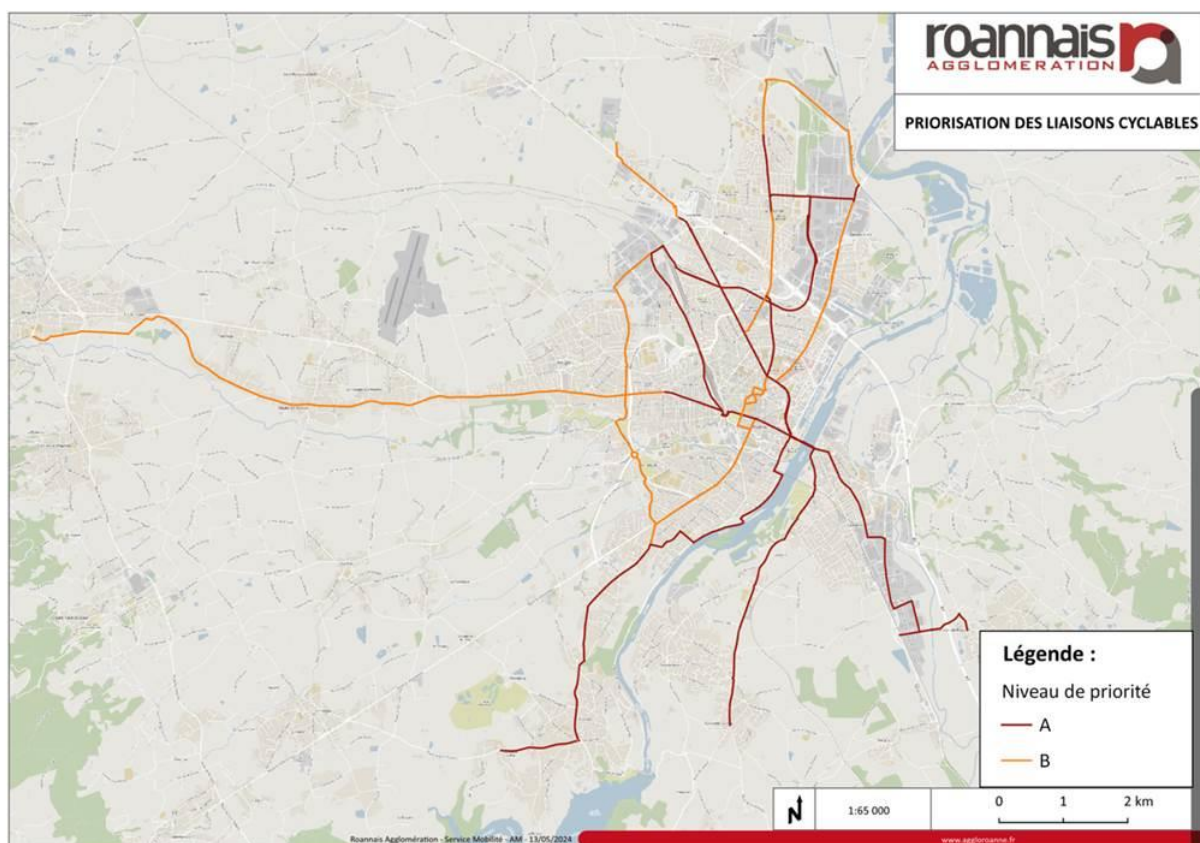


Figure 48 : Cartographie des liaisons du schéma directeur

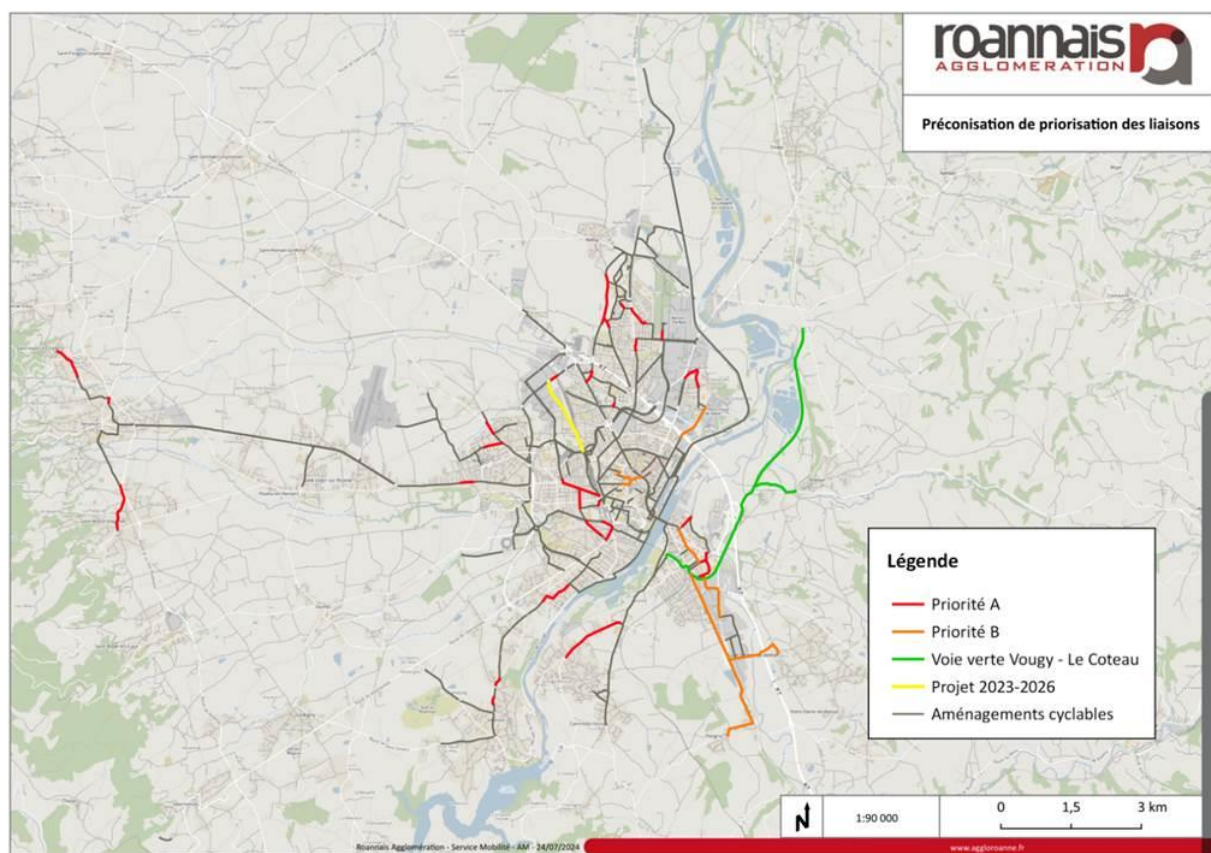


Figure 49 : Cartographie : Nouvelle proposition de priorisation des liaisons

Comme lors de la précédente priorisation, les aménagements réalisés sur des liaisons fléchées comme en priorité A, pourraient faire l'objet de subventionnement par Roannais Agglomération, **sur un mode de portage identique**. Cette mise à jour de la priorisation est basée sur plusieurs critères :

- **Le maillage cyclable** : l'objectif est de créer un réseau cyclable sans discontinuité. Les aménagements réalisés jusqu'à présent laisser transparaître en communes urbaines, de nombreuses petites portions sans aménagement. C'est pourquoi de multiples et courtes sections matérialisées en rouge permettrait d'assurer davantage de sécurité et de lisibilité pour les usagers avec un maillage cohérent ;
- **La sécurité** : les voies sont choisies notamment en fonction du flux de circulation, de la limitation de la vitesse et de la largeur des routes ;
- **L'attractivité de la zone** : Les zones visés sont des zones d'emplois, de commerces, touristiques ou permettant de nombreux trajets domicile-travail ;
- **Les projets des communes** : certaines communes, lors de leurs rencontres, ont fait part de différents projets :
 - Commelle-Vernay : création d'aménagements route de Vernay, allant du rond-point des Arnaud au rond-point Polichon → passé en priorité A
 - Mably : aménagement rue Pablo Neruda et Allée de Palestine → passé en priorité A
 - St-Forgeux-Lespinasse : projet de voie cyclable (à définir)
 - Le Coteau : projet de refonte de l'Avenue de la Libération en 2027 → passé en priorité B pour 2024-2026 ;

3.2.2 Elargissement du subventionnement à de nouveaux services

En complément de cette mise à jour de priorisation et en tenant compte du budget restant, il est imaginable d'ouvrir la participation financière de Roannais Agglomération à **d'autre typologie d'aménagement ou de services** :

Financement des études

Dans l'optique de réaliser de futurs aménagements cyclables au-delà de 2026, l'intervention de bureaux d'études peut s'avérer indispensable pour certaines communes. Ces dernières pourraient alors être financée en partie par Roannais Agglomération. Une demande émane ce jour par exemple de la commune de Commelle-Vernay.

Les bornes de recharge pour vélos à assistance électrique

En prenant en compte l'augmentation de l'utilisation de VAE et l'attrait touristique de notre territoire, l'implantation de bornes de recharges pourrait être pertinente et co-financée par Roannais Agglomération. Cette demande émane en premier lieu de la commune de Saint-Haon-le-Châtel et a été partagé par d'autres communes comme Parigny.

A l'été 2024, le service Mobilité a sollicité plusieurs entreprises pour leur offre de recharge de VAE, soit combiné à du stationnement avec une intégration directe à l'arceaux vélo soit avec boîtier indépendant.

INTEGRATION AUX ARCEAUX VELOS

ABRICYCLETTE

Stationnement
arceau avec
prises intégrées

Caractéristiques :

Accroche sécurisée en trois points.

Adapté à tous les vélos.

Espace réduit au sol : 50 cm par vélo en largeur

Dimensions : Ht 800 x L 600/800 mm

Nombre de place : 2

Installation : Peu de génie civil seul un raccordement électrique simple est nécessaire. Arceau à fixer sur sol dur soit par carottage ou par vissages de platines soudées.
Fabrication européenne.

Service : Garantie de 5 ans

Installation dans un délais de 3 à 4 mois.

Prix : Entre 299 à 349€ HT/arceaux + 30€ pour choix de peinture



ALTINNOVA

Stationnement
arceau avec
prises intégrées

Caractéristiques :

Dimensions : H x L x P : 689 x 535 x 517mm

Nombre de place : 1

Installation Accroche par visserie d'ancrage pour sol dur (béton)

Fixation par 4 tirefonds/place.

Nécessité d'un sol dur avec arrivée électrique = 230 V - 10-16 A

Fabrication européenne - France

Service : Garantie de 2 ans

Installation dans un délais de 3 à 4 mois.

Prix : 700€ HT/bornes



Schéma légendé :



ABRIPLUS

Stationnement
arceau avec
prises intégrées



Caractéristiques :

Dimensions : L 0,32m x h 1,03m

Nombre de place : 2

Sécurisation du vélo en 3 points

Installation Fixation par vis d'ancrage
sur dalle béton ou plots béton.

Fixation par résine chimique avec tiges
filetées.

Besoin de raccordements électriques
230 V - 10-16 A

Fabrication européenne - France

Service : Garantie de 5 ans.

Installation dans un délais 12 semaines.

Prix : Entre 1700 à 2000€ HT/arceau.

BORNES DE CHARGE HORS ARCEAUX

CYCLETIC

Boitier avec ou
sans poteaux
de recharges

Caractéristiques :

Bornes sur poteau ou à accrocher

Dimension boîtier : L 380 x H 636 x P
182 mm

Dimensions poteaux L 550 x H 10 x P
650 mm

Installation : Peu de génie civil seul un
raccordement électrique simple est
nécessaire – Type A 230 V - 10-16 A
Fabrication européenne- Autriche

Service : Garantie 1 an.

Installation 6 à 8 semaines.

Prix : Boitier pour rechargement de 2 vélos :

4459 € + panneau (optionnel) = 1800 €

Panneaux avec borne intégré pour 2 vélos :

6295€ +589€ pour embase et plaque de
fixation.

Option : câble de charge 80€/unité



De la même manière que pour Charlieu-Belmont, plusieurs communautés de communes comme des Autorités Organisatrices du transport ont été concertées en vue de connaître leurs retours d'expériences sur les différents dispositifs présentés dans cette partie recommandations. Concernant les implantations des bornes de charges, la commune de Thiers et la communauté de Commune de la Riviera Française ayant des caractéristiques similaires à notre ressort territorial ont été interrogées :



> Résumé de l'échange avec Emilie Grille, Responsable de projets mobilités actives et partagées au Syndicat Mixte des Transports Urbains du Bassin Thiernois :

Contexte : Installation en 2021 de 21 abris à vélos sécurisés sur le territoire, dont 4 équipés de bornes de recharge.

Utilisation : Le service (abri et recharge) est gratuit. Il repose sur une forte demande, surtout à vocation de loisirs.

Avis : Pas de suivi précis de l'utilisation, mais les utilisateurs semblent satisfaits.

Ressources : Subvention de Alvéole Plus et de la FUB, avec un coût unitaire d'une borne de recharge à 279€ HT.



> Résumé de l'échange avec Philippe Pinoli, responsable du Département Transport et Mobilité de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française :

Contexte : Installation de 5 bornes de charges vélo en concertation avec 5 communes toutes aux abords de mairies.

Utilisation : Certaines bornes sont parfois équipées de kits de réparation ou de gonflage et sont connectées à des panneaux électriques municipaux. Elles offrent un service gratuit.

Avis : Un service à contrario peu utilisé, car il est facile pour les utilisateurs de VAE de se recharger dans des lieux comme des hôtels ou restaurants durant leurs trajets.

Ressources : Financement par le Département

Expérimentation : implantation de vélos en libre-service (VLS)

Afin de compléter l'offre de location de cycles et de répondre à de nouveaux besoins, la mise en place de vélos en libre-service pourrait être à l'étude. Le service de VAE Biky ne répond pas ce jour à l'ensemble des besoins de la cible touristique en forte croissance chaque année sur le territoire, en raison de son caractère de location de « longue durée ». Tout comme pour les étudiants de Roannais Agglomération qui rencontrent des difficultés pour financer la caution requise de près de 800 euros. La mise en œuvre d'un service VLS ne rentrerait nullement en concurrence avec le service Biky existant dans la mesure où ce dernier, demeure avant tout un service d'essai au VAE en vue de réaliser un achat à long terme. Un service de VLS répondrait à de tous autres besoins pour des déplacements ponctuels et de long termes.

Lors de l'enquête publique réalisée cette année, **47%** des répondants indiquent être intéressé par l'installation de vélo en libre-service, tout comme les communes rencontrées à l'issu de ce bilan à mi-parcours. De plus l'accroissement constant du nombre de vélos sur

notre territoire démontre que l'agglomération est assez mature pour le développement de ce type de service.

En premier lieu, une étude cartographique a été réalisée afin de définir **des zones potentielles de déploiement** :

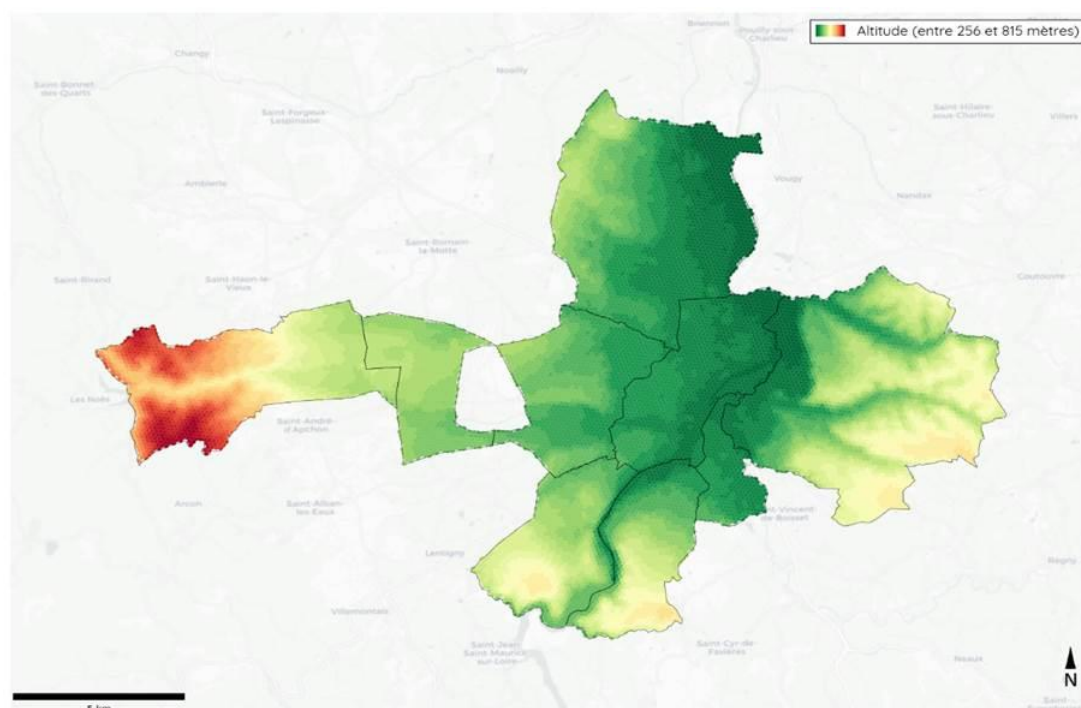


Figure 50 : Topographie territoriale –

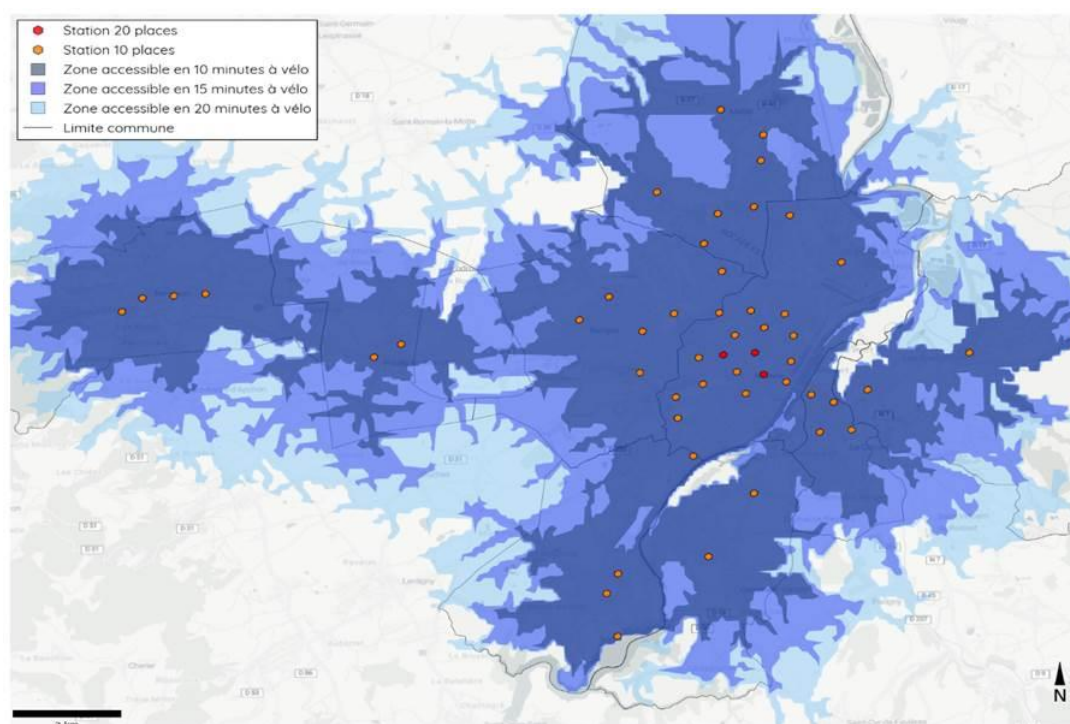
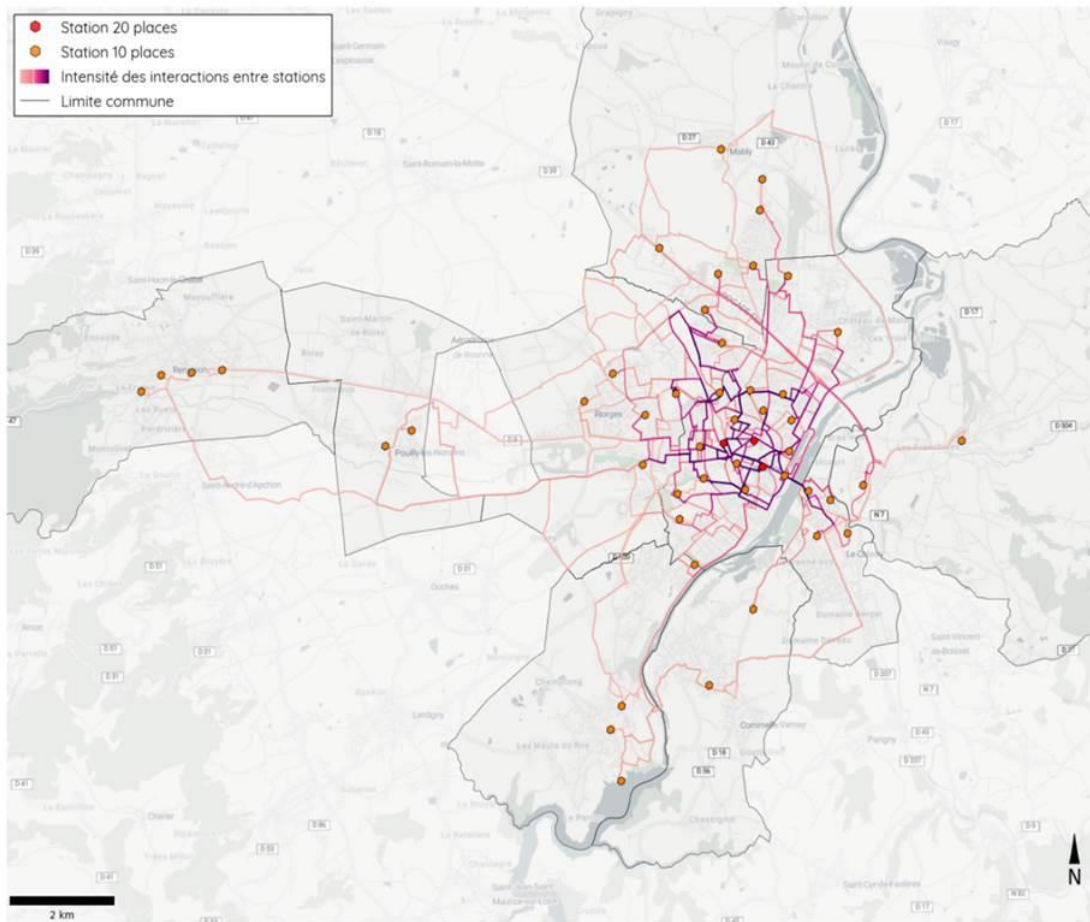
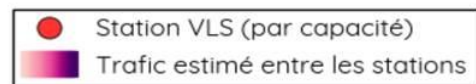


Figure 51 : Carte isochrones territoriales des zones accessibles

Figure 52 : Cartographies de prédictions des trajets



Légende de la carte 3D



Une implantation de VLS sous **forme d'expérimentation** est soumise par l'implantation de quelques stations en zone urbaines sur les communes de Roanne- Mably- Le Coteau/Perreux ou Riorges fonction de la topologie territoriale, des aménagements existants et zones de chalandises.

Les grandes études VLS (ADEME, CEREMA) font état d'une hypothèse basse autour de 14 VAE par tranche de 10 000 habitants. La vocation du service serait de se développer progressivement : maîtrise du risque, étalement des dépenses d'investissement et d'exploitation, gestion du changement des habitudes de déplacement sur le territoire.

Pour exemple : La Gare de Roanne, l'Office du Tourisme, l'IUT, les Bord de Loire, certaines ZAC d'activités en devenir comme Valmy, Bonvert ou des zones commerciales telle Perreux- ou Demi-Lieue seraient des emplacements propice pour l'implantation de quelques stations avec un dimensionnement de à 100 à 175 VAE représentant 31 stations.

La construction d'un dispositif mixte peut être une seconde option comprenant 50% de bornes électriques /50% de bornes passives. L'objectif étant de pouvoir :

- Equiper les zones les plus attractives (intermodalités, établissements publics, forte densité de population, activité économique/ étudiante) avec des stations chargeantes ;
- Equiper le reste du service de stations passives (pas de recharge en station) pour les stations dites de « maillage ».

En général, 6 mois à un an peuvent être requis pour le déploiement de ce type de service.

Dans le cadre de cette nouvelle étude, **3 entreprises** ont été rencontrées et comparées afin de mieux appréhender les solutions du marché : **Fifteen – Ecovelo - Be 2ebike.**



Figure 53 : Produits proposés par B2.Ebike, Fifteen et

Comparatif des prestataires

> FIFTEEN



Implantation : Présents dans de nombreuses villes en Europe, dont Vancouver, Saint-Étienne, et Avignon.

Capacités internes : Conçoit en interne les vélos, l'application, et les stations avec une équipe de **160 collaborateurs**, dont **80 ingénieurs**.

Flexibilité : Propose trois modes de gestion :

- Opération soutenue par l'agglomération ;
- Opération incluse au contrat de DSP par l'opérateur de transport du territoire ;
- Sous-traitance auprès de Fifteen.

Système : Accompagnement de la collectivité pour création de la tarification -système de location à la minutes via QR code+ application+ guidage GPS au cours du trajet ;

Options financières : Possibilité de passer par la centrale d'achat CATP. Propose des vélos reconditionnés à un prix réduit.

Matériel :

- **Stations brevetées** : Compactes, légères, faciles à installer avec peu de travaux. Une station peut gérer 10 vélos.
- **Durabilité** : Batteries produites et recyclées à Clermont-Ferrand.

Spécificités :

- **Analyse du territoire** : Offre une analyse gratuite pour déterminer les meilleurs emplacements de stations, avec un potentiel d'installation de 50 stations pour 280 vélos.

> ECOVELO



Implantation : Actuellement présent dans **30 villes** comme Bourg-en-Bresse, Niort, Carcassonne. Un démarrage autour de 30 VAE/ 10 000 habitants.

Flexibilité : Acquisition de la flotte par l'agglomération sur un mode de portage unique avec la possibilité d'externaliser la maintenance.

Innovations : Système de « swap » de batterie pour éviter l'électrification de toutes les stations ;

Application : Système de badge pour la gestion des vélos. Pas d'accompagnement de la collectivité sur la tarification ;

Options financières : Possibilité de passer par la centrale d'achat CATP.

Matériel :

- **Installation :** Pas de génie civil nécessaire, seulement un raccordement pour les stations électriques ;
- **Vélos robustes :** Durée de vie de 5 à 7 ans, actuellement 32 kg avec environ 70 km d'autonomie. Amélioration prévue pour 2025 avec un poids réduit à 29 kg.

Spécificités :

- **Usagers :** Possibilité de louer plusieurs vélos avec un seul compte. Possibilité de créer une interopérabilité avec un support de titres unique avec le réseau de transports de l'agglomération ;
- **Flexibilité de parc :** Pas de limite au nombre de vélos avec le système "une borne, un vélo" pour donner à l'utilisateur la possibilité de choisir son vélo et pour limiter les actions de rééquilibrage des stations. La chaîne antivol embarquée permet de stationner en mode "caddie" pour qu'il y ait toujours de la place en station. Vélos de la marque Arcade, facilitant le changement de pièces.

> B2 eBIKE



Implantation : Présent en Europe, initialement en Suisse. Spécialisé dans la fabrication de vélos depuis 2007, installation de VLS depuis 5 ans ;

Choix limité : Un seul mode de gestion proposé avec un abonnement de 12 €/mois.

Durée du contrat : Contrat standard de 3 ans avec application pour gestion et suivi (back-office).

Options financières : Pas de passage par la CATP. Le prix de la prestation pour la collectivité est de 75 € HT/vélo/mois —> Par exemple, une station de 10 vélos revient à 10 000 € HT/an. Une option d'achat est toutefois possible.

Application : Le coût du déblocage du vélo est de 1 €, et ensuite l'utilisateur est facturé 0,05 € par minute, soit 3 € par heure.

Matériel :

- **Innovation :** Premier "vélo Français" disponible à partir de juillet 2024, assemblé à Lyon.
- **Modularité :** Stations modulables, faciles à installer avec 4 points d'ancrage de 15 cm dans le sol. Déverrouillage via QR code.

Spécificités : Modularité des stations : Stations type "Lego", facilitant leur déplacement et installation.

Entreprises	Fabrication française	Application de suivi	Choix de gestion	CATP	Choix du type de station
B2 Ebike	●	●	○	○	○
Fifteen	●	●	●	●	○
Ecovélo	●	●	●	●	●

Gestion :

- **Fifteen** offre la plus grande **flexibilité** avec trois options de gestion et la possibilité de passer par une centrale d'achat ;
- **Ecovélo** propose une gestion flexible avec plusieurs options de maintenance et un système innovant de swap de batterie ;
- **B2 E.Bike** offre un modèle de gestion plus rigide avec moins de flexibilité dans les options tarifaires et d'achat.

Matériel :

- **Fifteen** se distingue par ses stations compactes, brevetées, et faciles à installer, avec une attention particulière à la durabilité ;
- **Ecovélo** propose des vélos robustes, avec des améliorations prévues, et des stations qui ne nécessitent pas de génie civil, offrant ainsi une solution ; flexible. Les vélos arcade étant ceux mobilisés pour le service Biky ;
- **B2 E.Bike** met l'accent sur la modularité et l'innovation avec des stations type "Lego" et le développement de vélos "Français" ;

Spécificités :

- **Fifteen** propose une **analyse de territoire gratuite** pour optimiser l'implantation des stations ;
- **Ecovélo** permet une **grande flexibilité** pour les usagers avec des fonctionnalités telles que la location multiple et l'association au titre de transport de la collectivité ;
- **B2 E.Bike** offre une modularité unique avec ses stations et un accès facile via QR code, bien que sa gestion soit moins adaptable.

Conclusion : Fifteen se démarque par sa flexibilité et son approche analytique, Ecovélo par ses innovations et sa flexibilité d'utilisation, tandis que B2 E.Bike mise sur la modularité et l'innovation dans le développement de ses vélos.

→ Les deux solutions à préconiser seraient ainsi Fifteen et Ecovélo.

Budgétisation

Selon une première estimation par les deux entreprises Ecovélo comme Fifteen, la mise en place de ce service représenterait un investissement de **825 000 € à 855 000€ pour l'agglomération sur la base de 100 à 200 vélos** en amont de subventionnements comme le

programme AVELO de d'Ademe pouvant prendre en charge jusqu'à 50% de l'investissement. Les coûts d'exploitation annuels moyens sont compris entre **240 000 € et 300 000 €**.

Concernant les recettes : Ecovélo estimerait à **60 000 €** de recettes pour Roannais Agglomération la première année pour arriver à plus de **165 000 €** en 2029. Ces chiffres sont basés sur une comparaison avec la ville de Niort où le service est installé depuis 2020.

ROANNAIS AGGLO	2025	2026	2027	2028	2029
<i>Locations</i>	60 681	62 050	93 075	116 344	167 535
<i>Recettes</i>	57 647	54 604	74 460	87 258	100 521
<i>Revenu moyen par trajet</i>	0,95	0,88	0,80	0,75	0,60
<i>Revenu/ vélo/ an</i>	329	273	298	349	335
<i>nb VAE</i>	175	200	250	250	300
<i>Taux de rotation</i>	0,80	1,00	1,20	1,50	1,80

> Taux de rotation en constante augmentation (habitude d'usages, développement des infrastructures cyclables, communication de l'agglomération, développement du réseau VLS)
> Le revenu moyen par trajet diminue : l'intégration du VLS dans les habitudes de déplacement entraîne une baisse de la durée des trajets donc des revenus ; de plus, l'augmentation de la capillarité du service (plus de stations = plus de densité = plus d'habitants deviennent des usagers "captifs") provoque une multiplication des trajets courts

Alors que Fifteen porte son estimation à 1032€ par vélo soit 180 600€.

Exemple : Proposition budgétaire de Ecovelo sur la base de 175 vélos

Budget Roannais Agglomération				Stations Mixtes	
Nombre de vélos				175	
Nombre de stations				31	
Item	Unités	Prix Unitaire HT	Prix Total HT	Prix Total CATP	Commentaires
Équipement					
MOKA Arcade Cycles	175	2 266,95	396 716,25		VAE hors batterie
Batteries 14Ah - autonomie 80km	210	633,86	133 110,60		1,2 batterie/ VAE (50% SWAP max)
Totems	31	855,00	26 505,00		Point d'informations : 1 par station
Bornes de stationnement électrifiées - FOREST	105	1 493,84	156 853,20		Hors raccordement au réseau ENEDIS ; 1,2 borne par VAE (Électrique + Passive)
Bornes de stationnement passives V-Tree	105	400,05	42 005,25		1,2 borne par VAE (Électrique + Passive)
Stations-Totems	0	1 200,00	0,00		Station en enfilade
Total Equipements			755 190,30		
Déploiement					
Pose des bornes de stationnement passives (hors génie civil éventuel)	105	141,18	14 823,90		pose incluse pour les bornes électriques
Pose des totems (hors génie civil éventuel)	31	270,04	8 371,24		
Paramétrage et mise en service	175	205,20	35 910,00		
Gestion de projet	20	453,57	9 071,40		
Total Déploiement			68 176,54		
Génie civil éventuel de borne - plot béton	1,00	90,00	90,00		
Génie civil éventuel de point d'info - plot béton	1,00	90,00	90,00		
Fonctionnement					
Logiciel - Fonctionnement	175	536,75	93 931,25		
~ Plateforme CRM des activités					
~ Centre de Relation Client					
~ Technologie embarquée					
Profil Technicien Support	22	322,30	7 090,60		Assistance d'exploitation, SAV, Formation, Réunions de suivi
Total Fonctionnement			101 021,85		
Opérations (optionnel - seulement si Ecovelo pilote les Opérations)					
Forfait Exploitation de la flotte	175	589,46	103 155,50		
Maintenance curative	175	127,00			1/2 journée Maintenance curative/ vélo/ an
Maintenance préventive	175	168,91			Maintenance préventive (2 passages par mois)
Régulation	175	182,52			Rééquilibrage de l'offre VAE dans les stations
SWAP	175	111,03			40% SWAP - 50% de stations électrifiées = 40% de SWAP résiduel (fourchette haute)
Total Opérations			103 155,50		
Pièces Détachées					
Starter Pack	175	212,00	37 100,00		Fourniture la 1ère année puis réapprovisionnement au fur-et-à-mesure de la consommation
Total Pièces Détachées			37 100,00		
TOTAL INVESTISSEMENT (Équipement + Déploiement)					
			823 366,84	843 366,84	Marge CATP = 4% de l'investissement, plafonnement à 20 000€ H.T
TOTAL EXPLOITATION/ AN					
			241 277,35	0,00	

Figure 54 : Proposition budgétaire Ecovélo pour implantation de 175 vélos

Deux communes ont été sollicitées via l'intermédiaire du GART afin de mesurer la satisfaction du développement de la solution Fifteen sur leur territoire.

	Situation : • 300 vélos disponibles répartis sur 29 stations ; • Transition d'un parc de 200 vélos mécaniques à une électrification totale. Choix du fournisseur : Un marché lancé avec 5 candidats : Fifteen a été choisi pour être le plus avantageux financièrement ; Gestion de la flotte : Contrat de 8 ans avec un investissement de 13M € et 600 000 €/an pour les frais de fonctionnement. Tarif : Droit d'accès : 2 €/jour, 10 €/mois, 30 €/an. Avis : Il est encore trop tôt pour évaluer le service car lancé au printemps 2024, mais les vélos sont jugés robustes et de bonne qualité. Le nombre de location est au rendez-vous.
	Situation : • Anciennement 30 stations avec 150 vélos, maintenant 70 stations avec plus de 600 vélos - Environ 2000 trajets par jour. • Le système fonctionne en régie. Gestion : Le système de régie est rare et permet une grande autonomie et une transparence des dépenses : • 5 agents sont sur le terrain de 7h à 21h et 1 à 2 personnes en atelier. • Remplacement régulier des pièces avec une commande récente de 100 000 €. Tarif : Les 30 premières minutes sont gratuites avec un abonnement de 3 €/mois ou 30 €/an. Gratuit pour les étudiants sans emploi et entreprises partenaires. Sinon, 1 €/30min. Avis : Satisfaction générale avec des échanges avec Fifteen (environ 2 fois par mois). Ils conseillent de privilégier une forte centralité et une densité des stations.

Refonte signalétique et marquage au sol

Le design des pistes cyclables est crucial pour garantir la sécurité, l'efficacité et l'attrait de l'infrastructure pour les cyclistes de tous niveaux. Un design bien pensé améliore non seulement la sécurité des usagers, mais encourage également l'usage du vélo comme moyen de transport durable, en rendant les trajets plus confortables et attractifs.

Il est alors suggéré de mettre en place des pistes et bandes colorées sur les axes enregistrés qui manquent de sécurisation ou de visibilité voir le cas échéant des marquages au sol photoluminescent, permettant une sensation de sécurité plus importante la nuit.

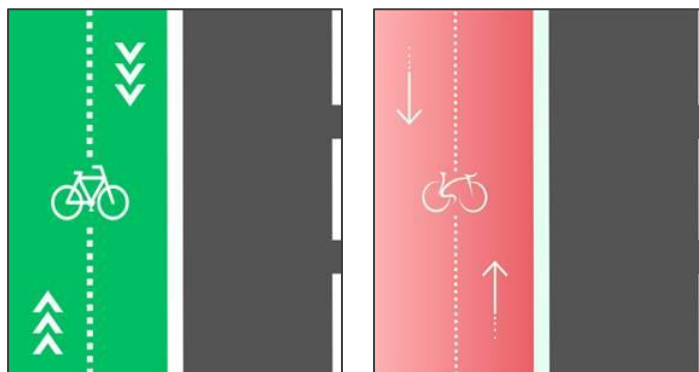


Figure 58 : Préconisations de

Ce marquage est notamment utilisé dans les villes d'Annecy et de Cherbourg-en-Cotentin mis en place par l'entreprise **Luminokrom**. Le coût d'un marquage fluorescent de ce type peut varier de 15 à 30 euros par mètre linéaire.



Figure 59 : Exemple de marquage au sol photoluminescent



Gare SNCF et routière de Roanne

Aujourd'hui force est de constater que **certains emplacements mis à disposition des usagers sont très peu utilisés**. La refonte de la signalétique en gare de Roanne jusqu'à la Gare Routière de Roanne permettrait de mettre en avant les stationnements existants sur les deux versants du Pôle d'Echanges Multimodal. Une box vélo dédiée SNCF existe ce jour

côté Gare ainsi qu'une autre en Gare Routière. Il serait nécessaire de sécuriser ce stationnement et revoir le système d'ouverture (badge) ainsi que déployer de la signalétique statique voir au sol.

Une refonte du cheminement piétons/cyclistes en gare a été travaillée sur 2024 conjointement avec le service Communication de la ville de Roanne, en vue de revoir l'information voyageur au global.

Un budget de 8000€ a été fléché par le service Mobilité pour aménager cette refonte. Un positionnement fin 2024-2025 devrait être déployé.



Figure 60 : Stationnements en gare routière

3.3 Pour aller plus loin : Propositions de services complémentaires

3.3.1 Les consignes et atelier d'autoréparation

Les consignes à bagages pour vélos offrent une solution pratique et sécurisée pour les cyclo-touristes souhaitant déposer temporairement leurs bagages en toute sécurité. Ces consignes, souvent situées à proximité des gares, des stations de transport en commun ou des zones commerciales, permettent aux utilisateurs de se déplacer librement sans se soucier du vol ou des dommages.

Cout d'une consigne à bagage : Entre 1000 à 3000 € hors frais d'installation, maintenance et gestion.

Figure 61 : Exemples Consigne à bagages (Source : Locktec et Altinnova)



Parallèlement, **les ateliers d'autoréparation** de vélos sont devenus de plus en plus populaires, fournissant aux cyclistes l'espace et les outils nécessaires pour effectuer eux-mêmes des réparations et des entretiens.

Ils sont équipés de stands de réparation comme d'outils spécialisés, et offrent souvent des conseils d'experts pour aider les utilisateurs à apprendre et à maîtriser les compétences de base en mécanique de vélo.

Une collaboration avec des partenaires locaux comme le Vélo Club Roannais serait pertinente en vue de déployer et mettre en valeur un atelier de réparation mobile.

Ensemble, ces services contribuent à promouvoir l'utilisation du vélo en rendant son utilisation plus pratique et confortable.



Figure 62 : Atelier d'autoréparation ambulant (Source : repare-bike)

3.3.2 Les Aires de services

Les aires de services pour vélos sont des installations spécialement conçues pour répondre aux besoins des cyclistes en fournissant divers services pratiques et essentiels. Situées souvent le long des pistes cyclables, dans les parcs, ou à proximité des centres urbains, ces aires sont équipées de table de pique-nique, d'un point d'eau, de sanitaire, de stationnement vélo etc. Un aménagement plus que bénéfique à retrouver au cours des circuits VTT. Cet aménagement peut être combiné à une borne de recharge ou une station de réparation et gonflage.



Figure 63 : Exemple d'aires de services proposées par

Une aire de service autour du stade de la commune de Renaison avec une station de lavage vélo devrait être prochainement installée.



Le prix d'une station de réparation comme peut se situer entre 2 000 et 6000€, selon les configurations et les accessoires supplémentaires. Quant-au coût d'une station de lavage sont coût

peut être compris entre 500 à 15000 € fonction de la typologie de la station : manuelle – automatiques – écologiques recyclage de l'eau etc.

Dans le cadre du projet « Destination Grand Air », le service Mobilité s'est rapproché du service Tourisme de Roannais agglomération, pilote du projet afin de **pouvoir travailler conjointement sur la création de nouvelles aires de services dédiées aux VTT**. Une nouvelle concertation avec l'ensemble des parties prenantes devrait avoir lieu à compter de la fin d'année 2024 fonction de l'avancée des projets.



3.3.3 Création de voies cyclables en « réseau »

La mise en place **d'arrêts et de réseaux pour vélos**, inspirée du modèle des arrêts de bus, constitue une innovation prometteuse pour faciliter et encourager l'utilisation du vélo en milieu urbain. Ces arrêts, judicieusement placés le long des principales pistes cyclables, offriraient des points de repos et de rencontres pour les cyclistes. Ils sont équipés de supports pour garer les vélos en toute sécurité, d'abris pour se protéger des intempéries, parfois de bornes d'information fournissant des cartes des itinéraires cyclables, des horaires et des informations sur les conditions de circulation.



Figure 64 : Exemple de réseau cyclable : Les Voies Lyonnaises

Les réseaux de vélos pourraient également inclure des **"corridors cyclables"** dédiés, permettant des trajets rapides et sûrs à travers la ville, reliés par ces arrêts. En intégrant des systèmes de vélos en libre-service et des infrastructures de recharge pour vélos électriques, ces réseaux deviendraient une alternative pratique, complémentaire et efficace aux transports en commun traditionnels comme à la voiture.

Des réseaux de ce type sont déjà mis en place dans plusieurs villes françaises comme Grenoble et Lyon. Ces services sont accompagnés d'un marquage au sol adapté.

> **Propositions à titre d'exemples pour Roannais Agglomération assurant un maillage en « étoile » avec les aménagements structurants du territoire.**

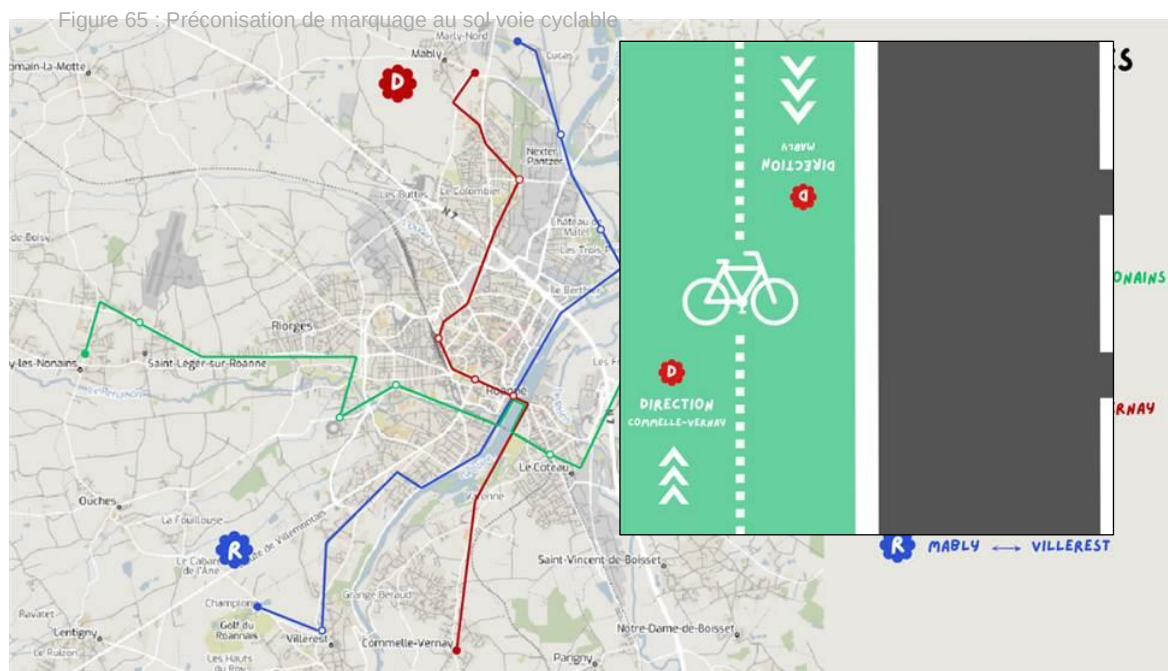


Figure 65 : Préconisation réseau cyclable

3.3.4 Diversification de la flotte Biky

Par ailleurs la flotte de vélo pourrait se diversifier afin de toucher une clientèle plus large. Il serait alors possible de proposer la location de :

- **VTT à assistance électrique** : ce modèle permettrait d'ouvrir le service pour une utilisation du vélo pour le loisir et le tourisme ;
- **Vélo mécanique pour enfant et adolescent** : la question du non-accès aux vélos pour les enfants et adolescent rendrait la possibilité d'une location, moins onéreuse, pertinente. Cette réflexion a par ailleurs été évoqué dans le cadre du programme Moby ;
- **VAE avec des tailles variées** : actuellement, seul un modèle et une taille de VAE est disponible à la location. Il serait possible de rendre accessible différentes tailles de vélo pour convenir au maximum de clients ;
- **Vélo adapté au PMR** : ce modèle permettrait de rendre accessible le vélo au maximum de personne possible.

Le service Biky étant inclus au contrat de DSP du réseau de transport de la STAR, une définition fine des besoins devrait être réalisée en concertation avec le délégataire Transdev Roanne, ainsi qu'un plan de financement relatant des impacts sur le forfait de charges de la DSP transport.

3.3.5 Dynamiser les campagnes de comptages vélo annuelles

La mise en œuvre de totem de comptage vélo en temps réel sur 1 ou 2 emplacements stratégiques de l'agglomération aurait pour vocation de légitimer les investissements en faveur du vélo, rendre perceptible les succès et enclencher un effet

de d'entraînement, car visible des piétons, automobilistes et cyclistes. Les résultats des comptages du totem peuvent être publiés en temps réel sur une page internet publique ainsi que l'historique des données des compteurs. Pour exemple sur la commune du Grand Chambéry, les résultats furent au rendez-vous : sur 5 ans : +20,9 %, soit une moyenne annuelle de +4 à +5 % d'utilisateurs.

Coût d'achat : 15-20000 €/ totem ;
Exploitation : 5000 € par compteur et par an (abonnement GSM, entretien des compteurs et logiciel d'exploitation des données).



3.4 Développement d'actions en communication et sensibilisation

La communication est un outil majeur pour favoriser la pratique du vélo en rendant l'information accessible et en sensibilisant les citoyens aux avantages du cyclisme. Une communication efficace peut dissiper les craintes et les idées reçues, en montrant que le vélo est une option sûre, pratique et bénéfique pour la santé et l'environnement.

Dans le cadre du schéma directeur vélo, seul 4% du budget communication a été consommé. Mettre l'accent et renforcer les actions par le déploiement de campagnes de communication et de prévention est indispensable.



Figure 66 : Campagnes de communication ADEME

L'ADEME met à disposition des collectivités, des kits de communication thématiques. Des campagnes qui pourrait être déclinées et travaillées en concertation avec les associations locales comme « Sécurité et Promotion du Cyclisme en roannais » SPCR : *Sécurité à vélo*

dont partage de la route (coexistence vélo/voiture) - Avantages et utilisation du vélo au travers une approche santé, bien-être et économique - Infrastructures et aménagements par la mise en valeur de nouveaux aménagements et stationnements - Evénements thématiques et activités (Mai à vélo, journée sans voiture...) - Compétitions et défis au sein des conseils de quartiers de Roanne - Accessibilité et inclusion (vélos pour tous) – Challenges et compétitions : Promotion de Géovélo etc.

3.4.1 Le tourisme à vélo

Afin de promouvoir le tourisme à vélo, il est préconisé de créer des campagnes de communication dédiées, en s'inspirant d'événements existants.

Le « Vélo Tour »

Le Vélo Tour est une randonnée à vélo organisée sur un ou plusieurs jours, qui emmène chaque usager à travers des itinéraires soigneusement sélectionnés pour leur beauté naturelle et leur intérêt historique en passant à l'intérieur de musée, de stade ou de salle de spectacle.

En plus de la randonnée elle-même, des activités et animations enrichissent l'expérience. Des ateliers de découverte permettent de déguster des produits locaux avec des visites guidées afin de plonger dans la culture locale. Des options d'hébergement et de restauration sont disponibles pour ceux qui souhaitent prolonger leur séjour et profiter pleinement de l'événement. Cet événement a été mis en place, en 2024, dans 13 villes de France.

La « Faites du Vélo »

La "Faites du Vélo" est un événement festif dédié à la promotion de l'utilisation du vélo. Il s'agit d'une journée ou d'un week-end d'activités, souvent organisé par des associations, des municipalités ou des groupes de cyclistes, pour encourager le grand public à découvrir ou redécouvrir le plaisir de faire du vélo. Cela se rapproche de la « Mad Jacques » qui est passée en 2024 sur la commune de Saint-Haon le Chatel.

3.4.2 Les challenges GEOVELO



Dans l'optique d'une promotion du service Biky et de l'application GEOVELO, un événement combiné pourrait être réfléchi. En effet, il serait envisageable de créer des circuits et de les publier sur GEOVELO. En outre, un challenge et des actualités pourraient être mis en ligne. En complément, des Biky pourraient être mis à disposition gracieusement le temps de la balade.

En plus de la mise en avant de ces 2 services, cet événement permettrait de mettre en place un atelier de mise en selle pour les VAE et de faire découvrir notre territoire au plus nombreux.

Il existe différents types d'activités qui peuvent être déployés comme :

- Une course de vélos
- Un ciné-vélo
- Une parade à vélo déguisé
- Une chasse au trésor à vélo
- Un manège à pédale
- Un atelier de décoration de vélo et casque
- Un atelier d'initiation au tandem

Pour continuer à promouvoir et développer le cyclisme sur le territoire, voici quelques idées de challenge à publier sur GEOVELO :



Envie de Soleil ?

Tous ensemble, parcourez en un mois 9 300 km : la distance entre Roanne et l'île de La Réunion ! De quoi prolonger les vacances...

Les circuits VTT : Parcourir individuellement l'équivalent de tous les circuits VTT du magnifique territoire du Roannais, soit 932 km, en 50 jours.



Le plus long fleuve de France !

Pédaler l'équivalent de la longueur du plus long fleuve de France : la majestueuse Loire ! Vous aurez donc pour objectif de cumuler 1006 km, individuellement, en un 50 jours, à votre rythme et peut-être même découvrir de nouveaux horizons !

4 Révision budgétaire : subventionnements et financements

Afin de déployer ces propositions, de nombreuses subventions en faveur de la pratique du vélo, du déploiement de nouveaux services ou encore d'accompagnement en communication existent et peuvent être sollicitées pour accompagner l'agglomération dans sa démarche.

FINANCEURS	TYPE DE PROJET	SUBVENTION
Département	Aménagements cyclables	Loire, terre de vélo
Département	Développement du Sport Nature	Sport Nature
Région	Aménagements cyclables itinéraire V71 dans la Loire	Véloroute
État	Aménagements cyclables	Fonds mobilités actives
ADEME	Développement du Vélotourisme	Vélotourisme
ADEME	Études, expérimentations et animations	AVELO
CEE	Stationnement vélo	Alévole Plus

Par exemple, l'Ademe accompagne les collectivités en 2024 dans le financement de bornes de charges dans le cadre d'hébergements touristiques et d'aires de services tout comme le Département qui peut participer au financement de station de lavage, bornes de charges dans le cadre de projet VTT ou la pratique vélo sportive en nature.

→ Sur la base de l'ensemble des préconisations apportées dans ce rapport, la nouvelle répartition budgétaire du schéma directeur vélo pourrait se décomposer comme suit :

	Fonds de concours	Dépense au 01/09/2024 depuis 2022	Dépenses prévisionnelles 2024-2026
AMÉNAGEMENTS		COUTS	
Fond de concours Aménagements	1 310 000,00 €	619 744,00 €	640 000,00 €
Fond de concours études pour aménagements	- €	- €	50 000,00 €
Fond de concours stationnement simples	60 000,00 €	3 660,00 €	30 000,00 €
Refonte du stationnement vélo bâtiment agglomération	- €	- €	25 000,00 €
Bornes de charges VAE	- €	- €	25 000,00 €
Cartographie	30 000,00 €	- €	5 000,00 €
Total	1 400 000,00 €	623 404,00 €	775 000,00 €
COMMUNICATION ET SUIVI		COUTS	
Campagne de comptage	20 000,00 €	5 870,00 €	6 000,00 €
Campagne de communication	50 000,00 €	200,00 €	20 000,00 €
Total	70 000,00 €	6 070,00 €	26 000,00 €
JALONNEMENT VELO		COUTS	
Jalonnement / Géovélo	280 000,00 €	19 000,00 €	19 000,00 €
SRAV		COUTS	
Animations	60 000,00 €	25 500,00 €	26 000,00 €
Total	60 000,00 €	25 500,00 €	26 000,00 €
AUTRES SERVICES OPTIONNELS		COUTS	
Financements de deux aires de services Destination grand air	- €	- €	40 000,00 €
1 Compteur vélo	- €	- €	25 000,00 €
1 Consigne vélo - casier cycliste	- €	- €	5 000,00 €
Expérimentation a petite echelle VLS avec hypothèse de subvention	- €	- €	220 000,00 €
Total	30 000,00 €	- €	320 000,00 €
TOTAL	1 840 000,00 €	673 974,00 €	1 166 000,00 €
		TOTAL dépenses 2022-2024	1 839 974,00 €

A noter : La résorption des « points durs » mis en avant au sein du présent document n'a pas été proposée dans le cadre de cette nouvelle proposition budgétaire. En effet, il revient aux communes concernées dès lors qu'il s'agit de problématiques de voiries ou de signalisation de porter les investissements nécessaires pour assurer la mise en sécurité des cyclistes.

De même, la plupart des nouveaux services proposés au titre du rapport peuvent faire l'objet de financements en partie via des subventionnements que les équipes de Roannais Agglomération devront solliciter.

5 Conclusion

À mi-parcours de l'exécution du Schéma Directeur Vélo 2022-2026, Roannais Agglomération peut se féliciter des progrès accomplis, notamment en matière d'extension du réseau cyclable et de promotion des mobilités douces. Les actions entreprises ont permis d'améliorer de manière significative l'infrastructure cyclable de notre territoire, avec une augmentation notable du linéaire aménagé et des initiatives de sensibilisation visant à encourager l'utilisation du vélo. Les aménagements cyclables réalisés jusqu'à présent ont permis une meilleure sécurisation et une plus grande accessibilité pour les cyclistes. Comme en attestent les campagnes de comptage de cette dernière année.

2024 marque également le lancement de l'application GEOVELO, une solution 100% digitale et gratuite fortement appréciée par les communes, afin de faciliter la navigation et la planification des trajets cyclables.

Depuis la construction initiale de ce schéma, les objectifs définis se sont traduits par des actions concrètes bien que des défis subsistent encore, en termes de continuité des aménagements, d'accessibilité dans les zones rurales, et de sécurisation des trajets pour les usagers les plus vulnérables. Les retours d'expérience obtenus à travers ce bilan soulignent la nécessité d'une approche encore plus intégrée et cohérente, associant tous les acteurs locaux, pour surmonter les obstacles identifiés.

Pour cette seconde partie 2024-2026, il est crucial pour la suite, de capitaliser sur les acquis tout en intensifiant les efforts pour atteindre les objectifs ambitieux fixés par le schéma directeur. Il sera pertinent de prioriser les liaisons cyclables stratégiques et d'explorer de nouvelles possibilités de financements pour soutenir les projets futurs. L'accent devra être mis également sur la résorption des points noirs identifiés, la réduction du taux d'accidentologie, l'amélioration de l'intermodalité, le renforcement d'opérations de sensibilisation et le développement de nouveaux services adaptés à de nouveaux besoins émergents. La pérennité de ces actions ne pourra être indépendante d'un engagement continu des communes et d'un financement adapté aux besoins croissants.

En conclusion, ce bilan à mi-parcours montre que Roannais Agglomération progresse de manière significative vers ses objectifs. La collectivité est sur la bonne voie pour espérer une transition réussie en vue de devenir un territoire exemplaire en matière de mobilité durable, mais qu'une vigilance et un engagement constants seront nécessaires pour garantir le succès des actions futures.