



Schéma directeur vélo

Déplacements du quotidien



Contexte	3	3. Fiches itinéraires	27
Objectifs	4	• <u>Carte des itinéraires</u>	28
Modalités de réalisation	5	• <u>Méthode pour choisir les aménagements</u>	60
1. Diagnostic	6	4. Services	61
• <u>Statistiques de l'INSEE</u>	7	• <u>Les différents types de stationnements</u>	62
• <u>Reconnaissance sur le terrain</u>	9	• <u>Préconisations en termes de stationnement</u>	64
• <u>Rencontre avec les élus</u>	11	• <u>Bornes de recharge de VAE</u>	65
• <u>Rencontre avec les habitants</u>	12	• <u>Borne d'autoréparation</u>	66
• <u>Résultats de l'enquête</u>	13	• <u>Emplacement des services</u>	67
2. Les différents aménagements réalisables	18	• <u>Tableau récapitulatif des coûts</u>	68
• <u>Piste cyclable</u>	19	• <u>Atelier de réparation vélo</u>	69
• <u>Bande cyclable</u>	20	• <u>Location de vélos</u>	70
• <u>Voie verte</u>	21	• <u>Vélobus</u>	71
• <u>CVCB</u>	22	• <u>Aides financières à l'achat</u>	72
• <u>Vélorue</u>	23	5. Développer la culture vélo	73
• <u>Jalonnement</u>	24	• <u>Les actions</u>	74
• <u>Double sens cyclable</u>	25	• <u>Coût</u>	75
• <u>Intersections et continuité</u>	26	6. Aides éventuelles	76
		• <u>Aides financières</u>	77
		• <u>Aides à l'ingénierie</u>	83

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



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

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



Aménagements

Services

Culture vélo

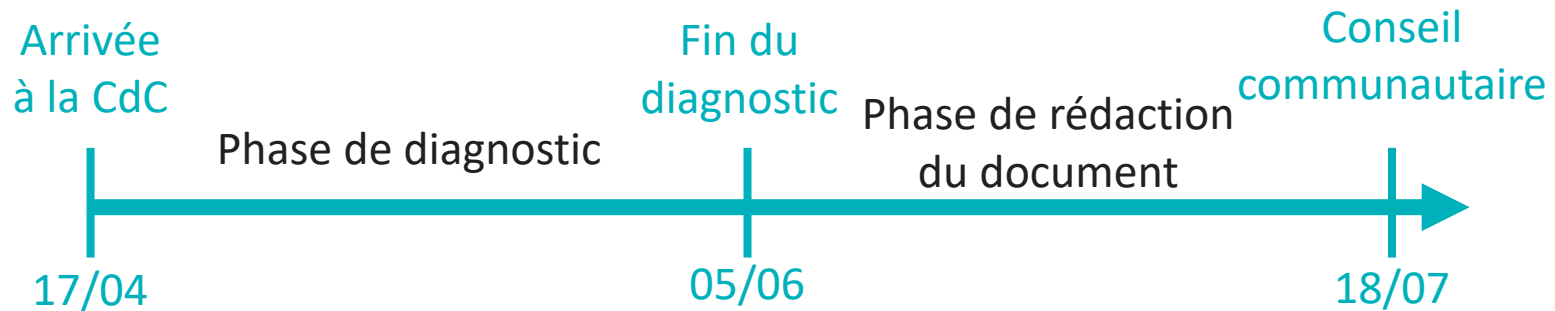
Ce document est à destination des élus et des services techniques des communes et de la communauté de communes, et de toute personne souhaitant s'investir dans le développement du vélo comme moyen de transport. Il contient des préconisations en termes d'aménagements, de services et de promotion du vélo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

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

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

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

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



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

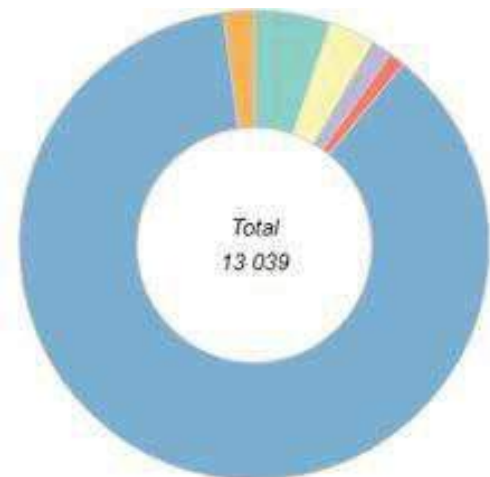
L'ensemble des données (itinéraires, signalisation, stationnements...) de ce document sera consultable de manière plus détaillée sur le portail SIG Aunis « GEO » prochainement, elles nécessitent encore d'être mises en forme pour être exploitables.

1. Diagnostic

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

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



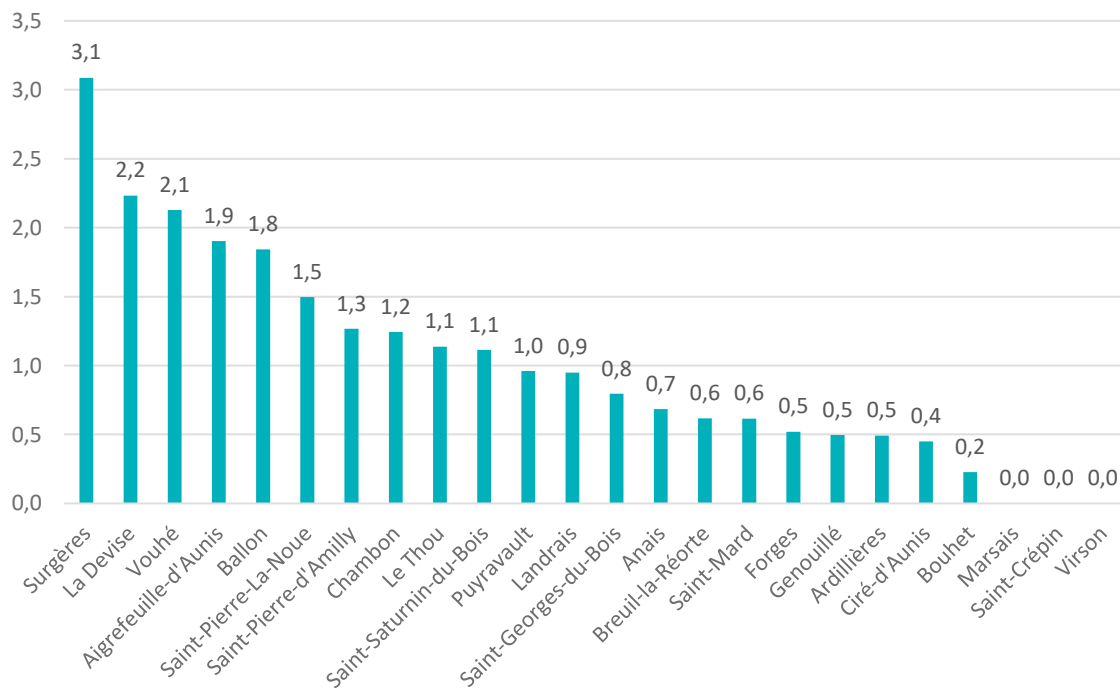


Mode de transport pour les trajets domicile-travail sur le territoire d'Aunis Sud



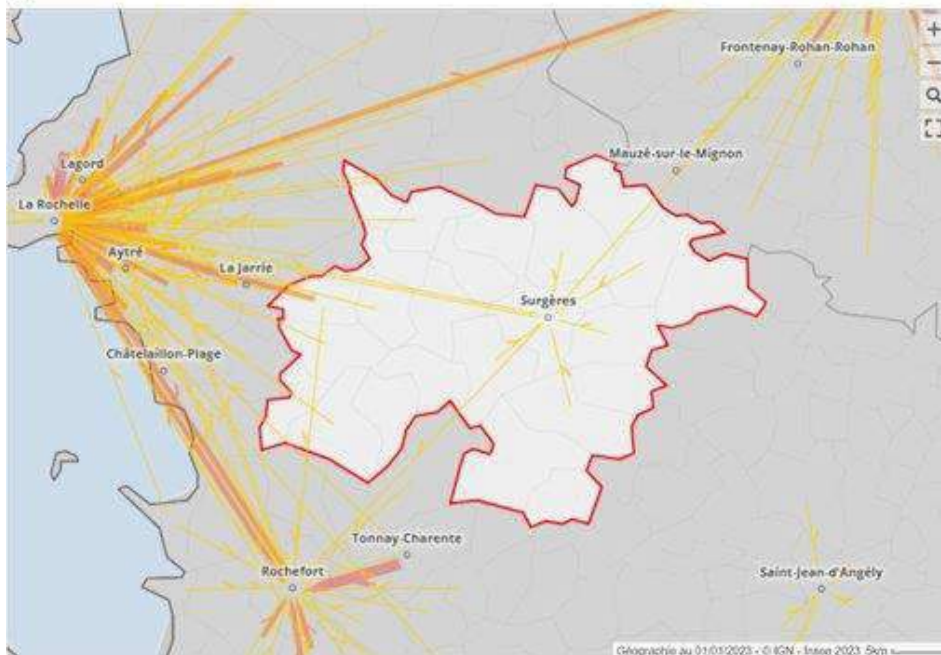
Sur la communauté de communes Aunis Sud, les trajets domicile-travail sont largement dominés par la voiture qui représente 87% des déplacements. Le vélo n'est qu'à 1,4%, ce qui est à peu près la moitié de la moyenne nationale de 3%.

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

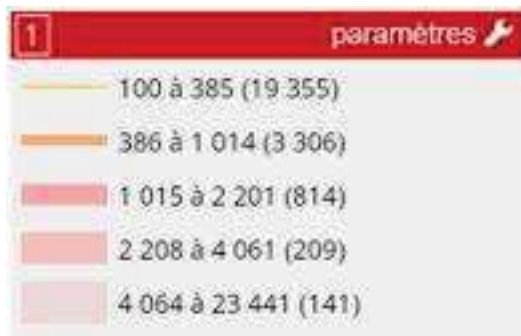
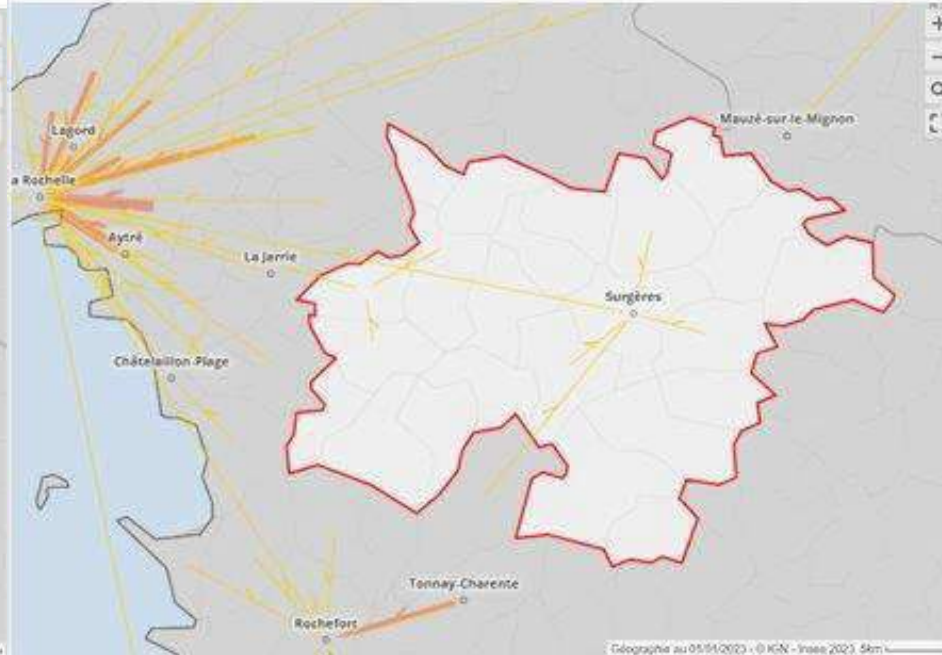


La part du vélo est de 3,1% à Surgères, et descend à 0% sur certaines communes, mais ces données doivent être considérées comme approximatives car elles sont issues d'échantillons. Ce monopole de la voiture est un véritable frein à la pratique du vélo, car les habitants ont l'habitude de parcourir de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

1 Flux domicile - lieu de travail 2019



Flux domicile - lieu d'étude 2019



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

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



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

Etat de la chaussée sur les routes secondaires de la CdC



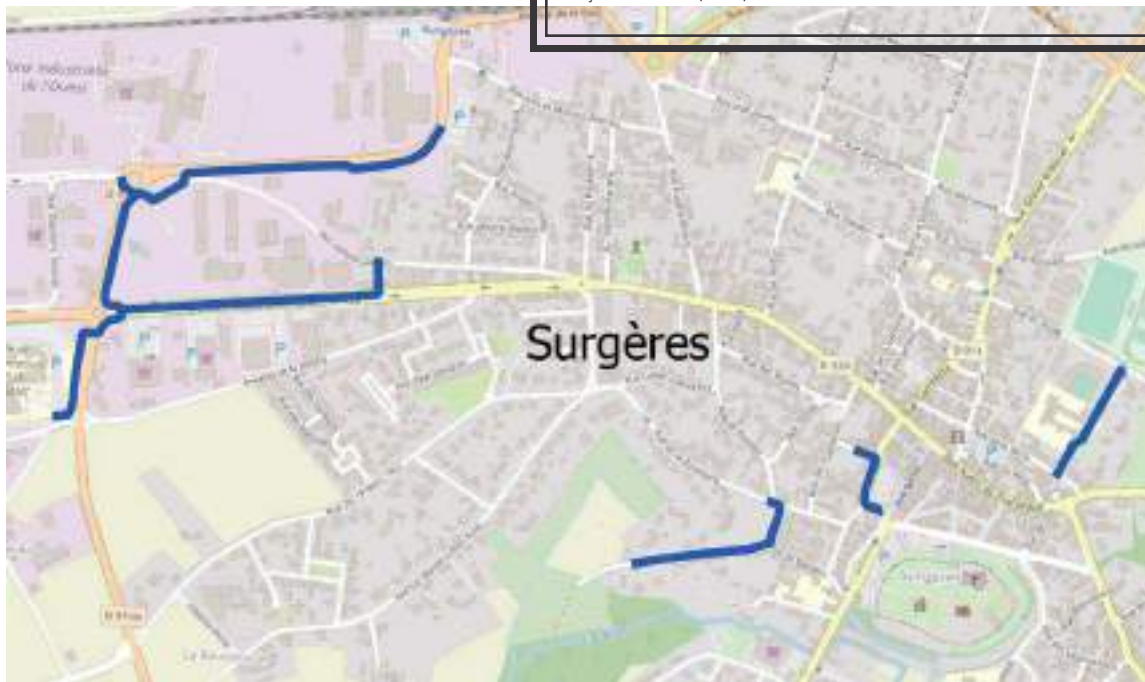
Chemin boueux inexploitable pour les cyclistes



Chemin relativement lisse utilisable sans nécessiter de travaux



Route secondaire en bon état



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



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

Aménagements

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

Revêtement

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

Services

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

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

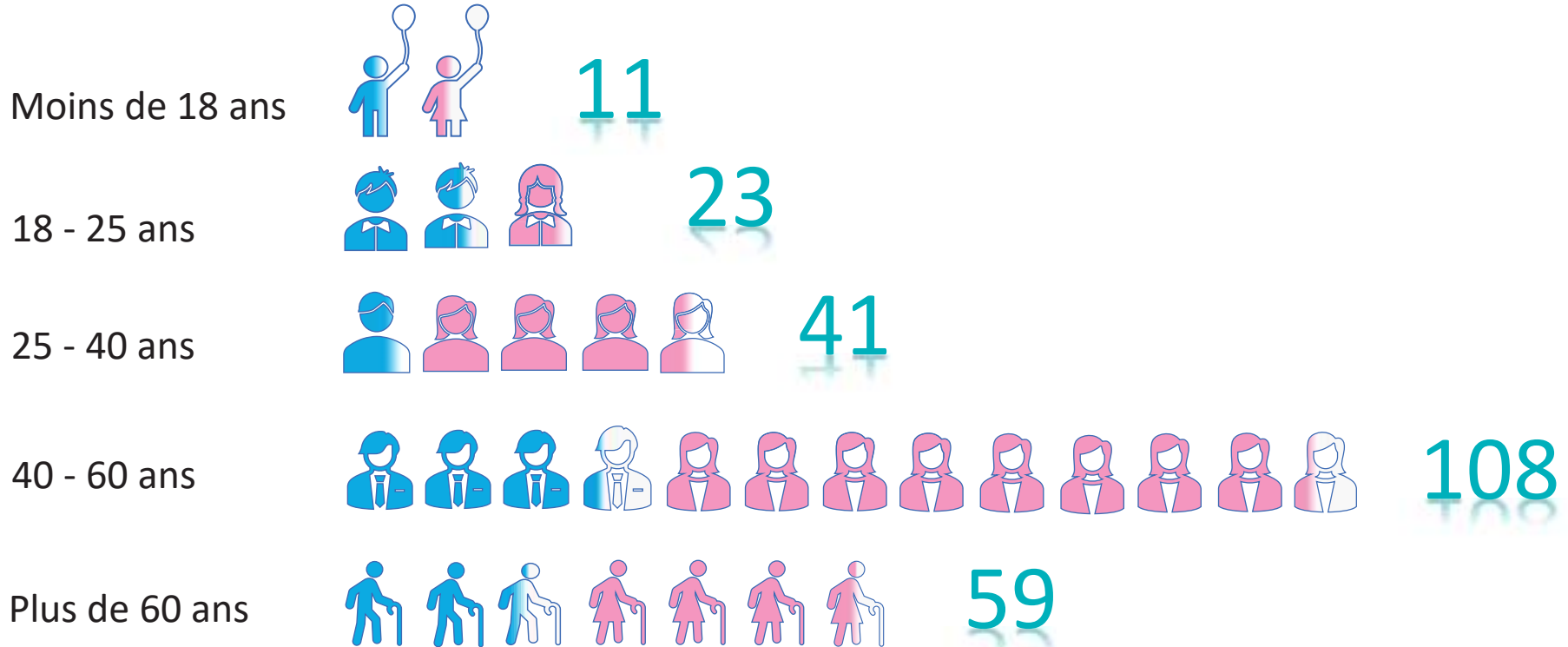
Des réunions avec des élus, le CODEV, l'association Aunis Sud en Transition et des étudiants de l'ENILIA ont été organisées afin de prendre en compte les réflexions déjà menées, et avoir différents points de vue.



Résultats de l'enquête

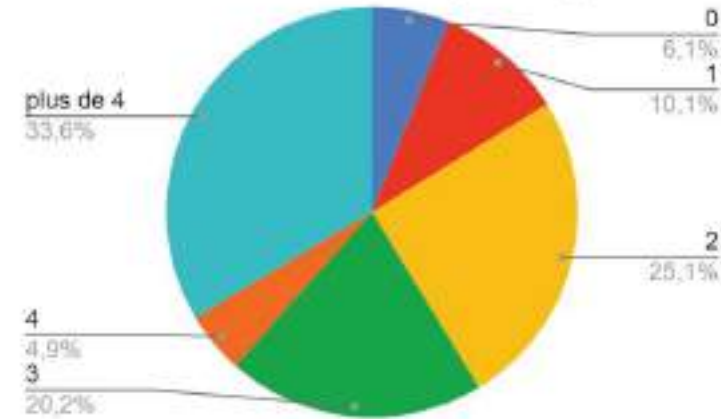
Profil des répondants

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



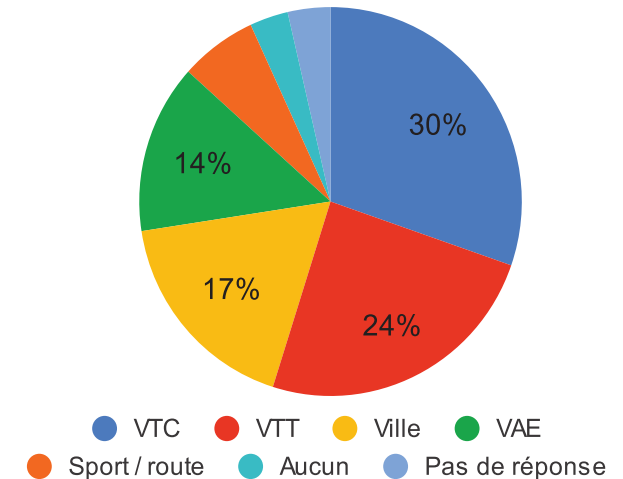
- Les répondants à cette enquête se situent **principalement dans la tranche d'âge 40-60 ans (44%)** et sont **majoritairement des femmes(66%)**.
- Il y a une part assez faible de jeunes (<25 ans) parmi les répondants qui ne représentent que 14%.

Nombre de vélos par foyer

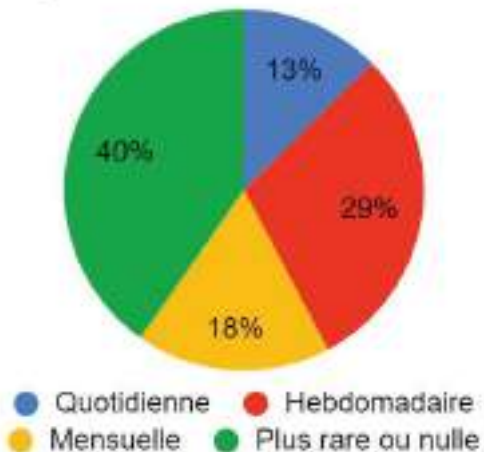


- Seuls 6% des répondants ne possèdent pas de vélo, ce qui montre que cette pratique est accessible à presque tout le monde. **Il y a donc un grand potentiel de développement du vélo.**
- **Les VTC représentent la plus grande part des types de vélos possédés(31%),** tandis que les vélos à assistance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

Types de vélos

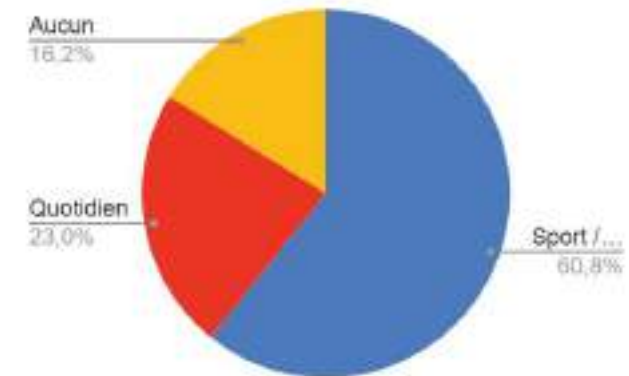


Fréquence d'utilisation du vélo

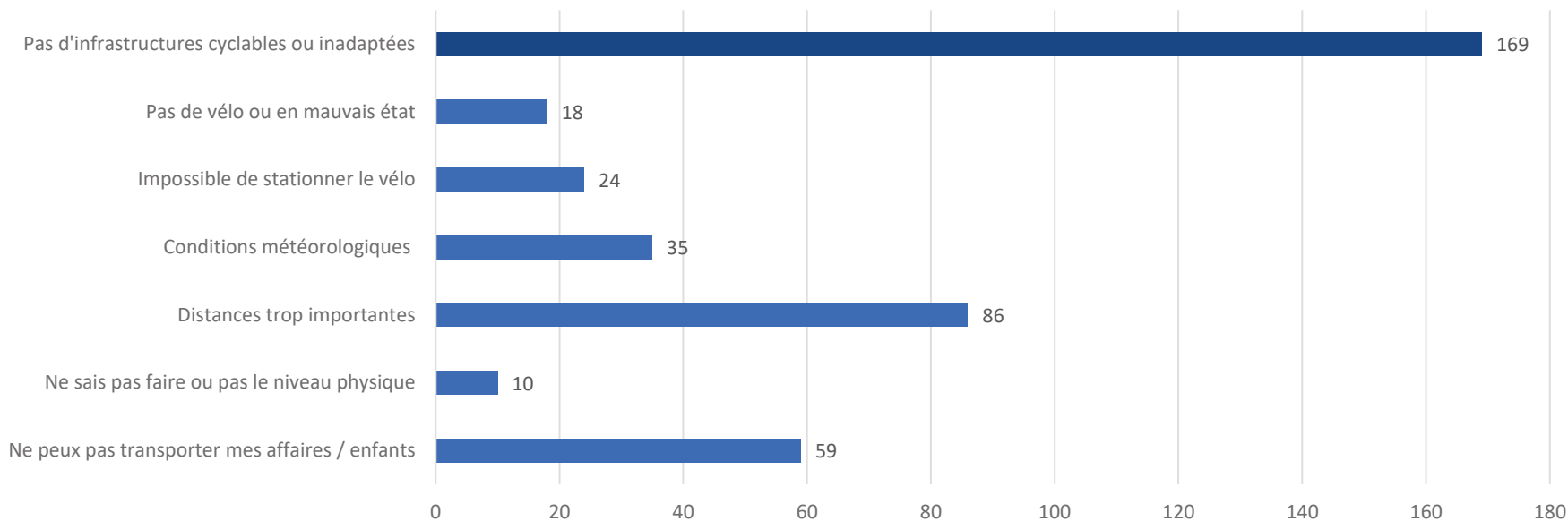


- **Près de la moitié des personnes utilisent rarement ou pas du tout leur vélo (40%),** tandis que 13 % seulement l'utilisent quotidiennement.
- Plus de la moitié des répondants (60%) ont motivé leur utilisation du vélo par le **sport et tourisme.**

Motifs d'utilisation du vélo

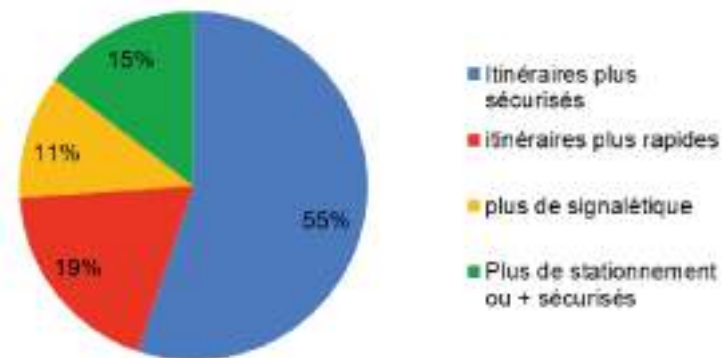


Freins à la pratique du vélo

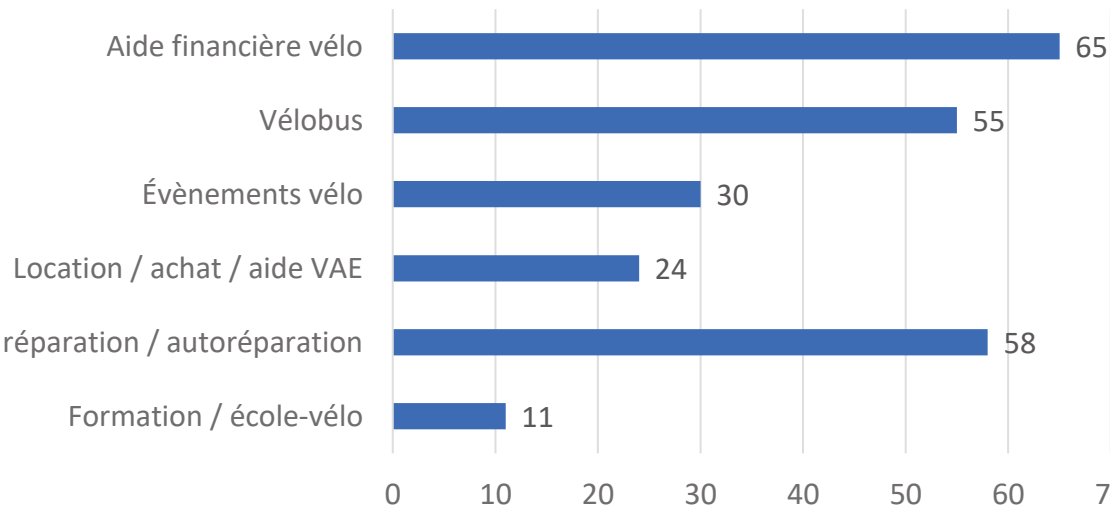


- Le plus gros frein à la pratique du vélo est le **manque d'infrastructures cyclables**. (42% des réponses)
- Le second est la **distance trop importante** pour 22% des réponses.
- La **sécurité routière** est une préoccupation majeure. Sur l'ensemble des répondants, **55%** souhaitent qu'il existe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

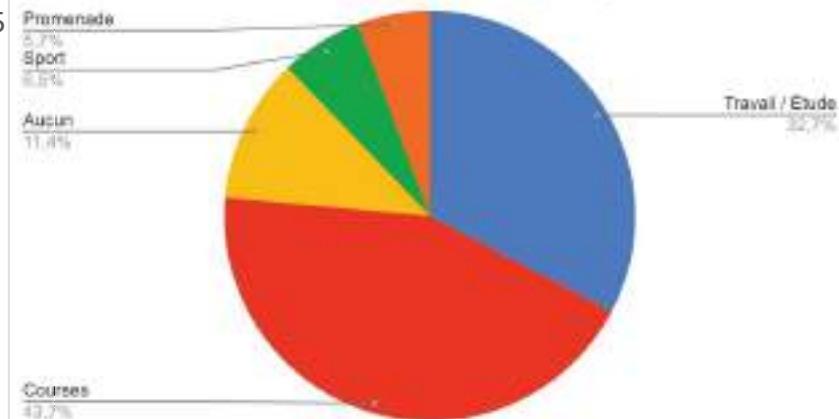
Aménagements incitant au vélo



Services qui poussent à prendre du vélo pour les déplacements quotidiens



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



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

2. Les différents aménagements réalisables

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

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

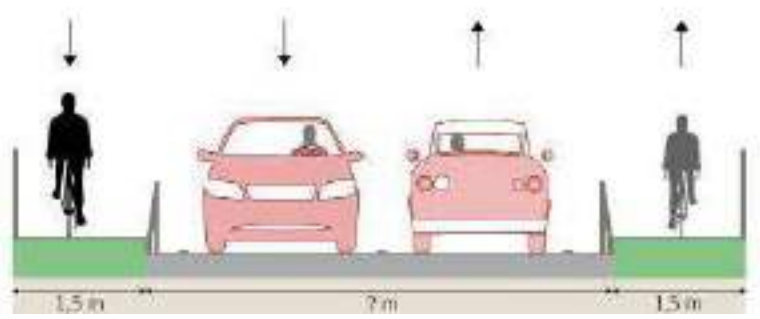
Cette partie présente les caractéristiques des principales catégories d'aménagements réalisables, mais plus de détails sont disponibles sur les fiches disponibles en ligne.



A) Piste cyclable bidirectionnelle



B) Piste cyclable unidirectionnelle



cbugeysud

Signalétique associée

Obligatoire



B22a

B40

Recommandée



C113

C114

Recommandations du CEREMA

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

cerema

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

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

Bande cyclable

AR Prefecture

017-200041614-20230718-2023_07_04-DE

Reçu le 25/07/2023

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

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

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





francevelotourisme

Signalétique associée



C115



C116

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

Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

017-200041614-20230718-2023_07_04-DE

Reçu le 25/07/2023

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

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

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

Principe de la CVCB



[autojournal](#)

Signalétique associée (non réglementaire)



[transport.data.gouv.fr](#)



[cbugeysud](#)

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

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

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



transport.data.gouv.fr

Signalétique associée (non réglementaire)



transport.data.gouv.fr

Jalonnement de position ou marquage de trajectoire

AP - Prefecture
017-200041614-20230718-2023_07_04-DE

Reçu le 25/07/2023



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

[Agglomération de Compiègne](#)

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

	Mentions et kilométrages	Simplifié
Pré-signalisation	 Dv 43a	 Dv 43c Dv 43d
Position	 Dv 21a	 Dv 21c
Confirmation	 Dv 51	

[Estérel Côte d'Azur](#)

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

Signalétique associée



agglo-compiegne

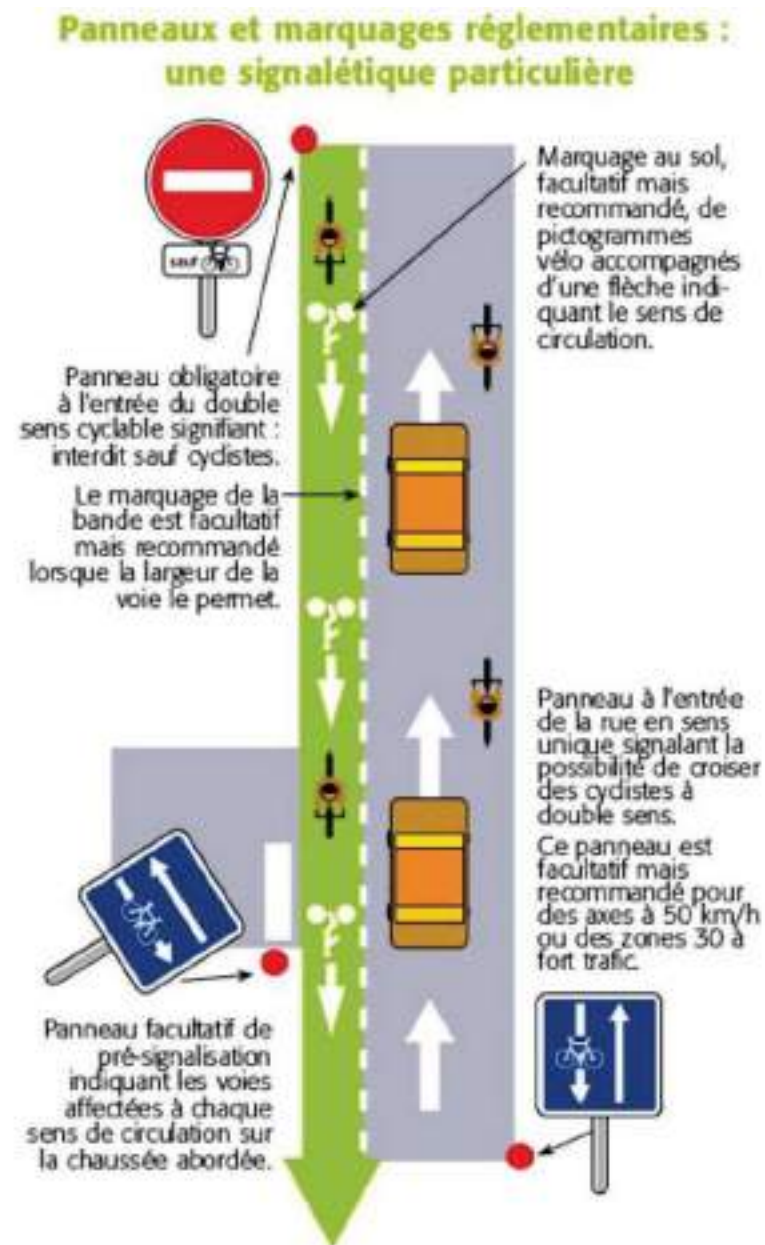
Au sol : Ligne continue 3m sur 10m, flèche associée pictogramme vélo



B1



M9V2



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

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

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

Signalétique associée

AB3a



A21



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



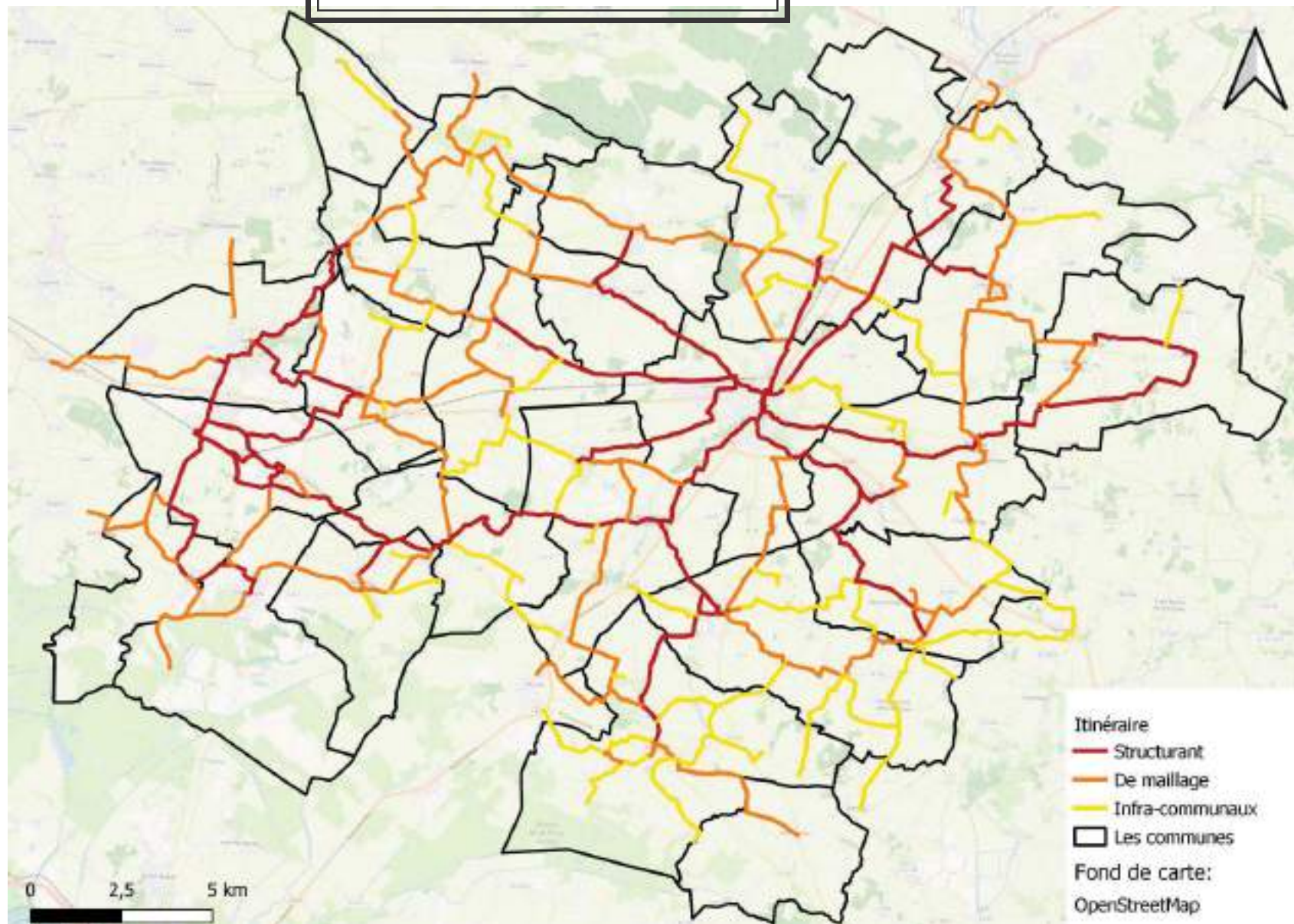
Exemple de trajectoire matérialisée sur une intersection, [cerema](#)

3. Fiches itinéraires

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

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

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



Ensemble des itinéraires proposés sur le territoire

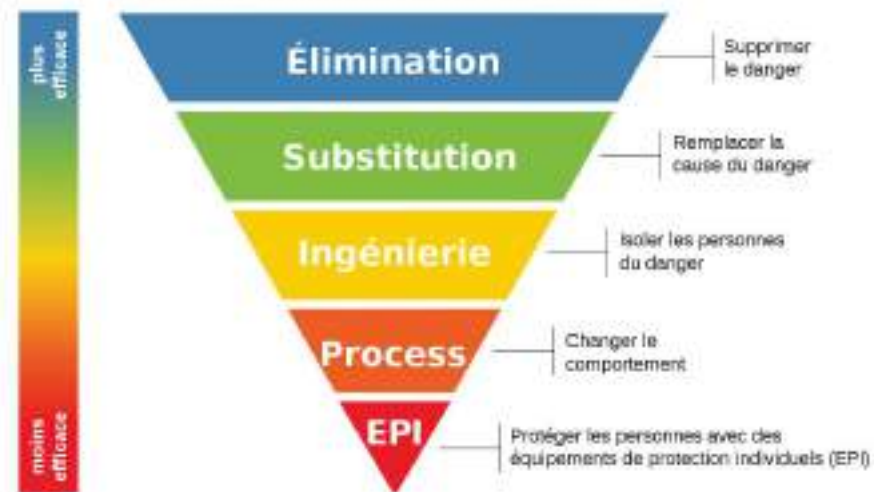
Méthode pour choisir les aménagements

AR Prefecture
017-200041614-20230718-2023_07_04-DE
Reçu le 25/07/2023

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

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

Hiérarchie des mesures



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

Application aux transports



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

4. Services

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

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



Les différents types de stationnements



Pince-roue (Aigrefeuille)

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

Sécurité: ★☆☆

Prix: ★★★



Arceaux (Surgères)

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

Sécurité: ★★★

Prix: ★★★



Box vélo (Aigrefeuille)

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

Sécurité: ★★★ Prix: ★★★

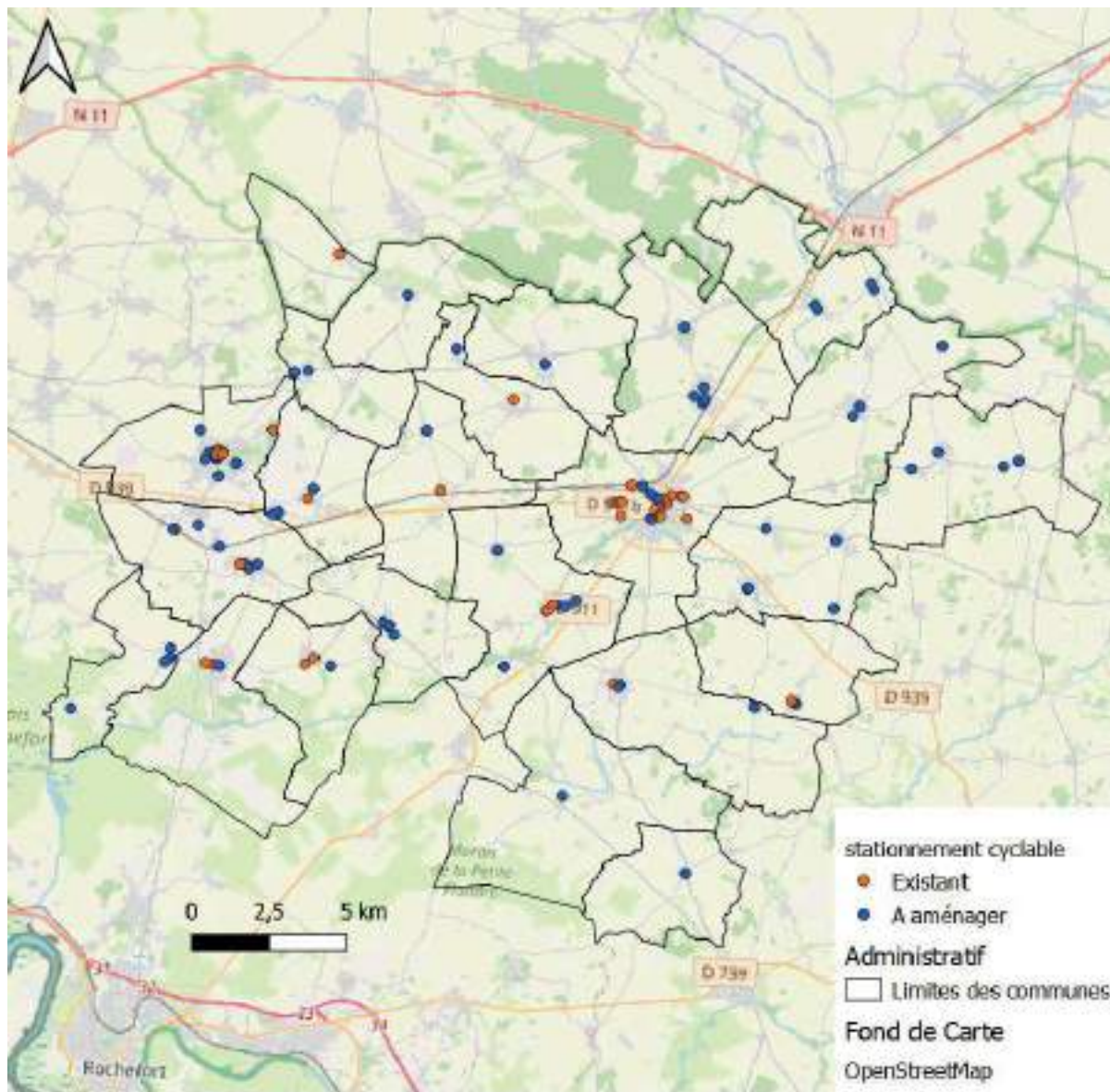


Abri vélo (Forges)

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

Sécurité: ★★★☆ Prix: ★★★

AR Prefecture
017-200041614-20230718-2023_07_04-DE
Reçu le 25/07/2023



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

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

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





[clever-series](#)

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

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

AR Prefecture
017-200041614-20230718-2023_07_04-DE
Reçu le 25/07/2023

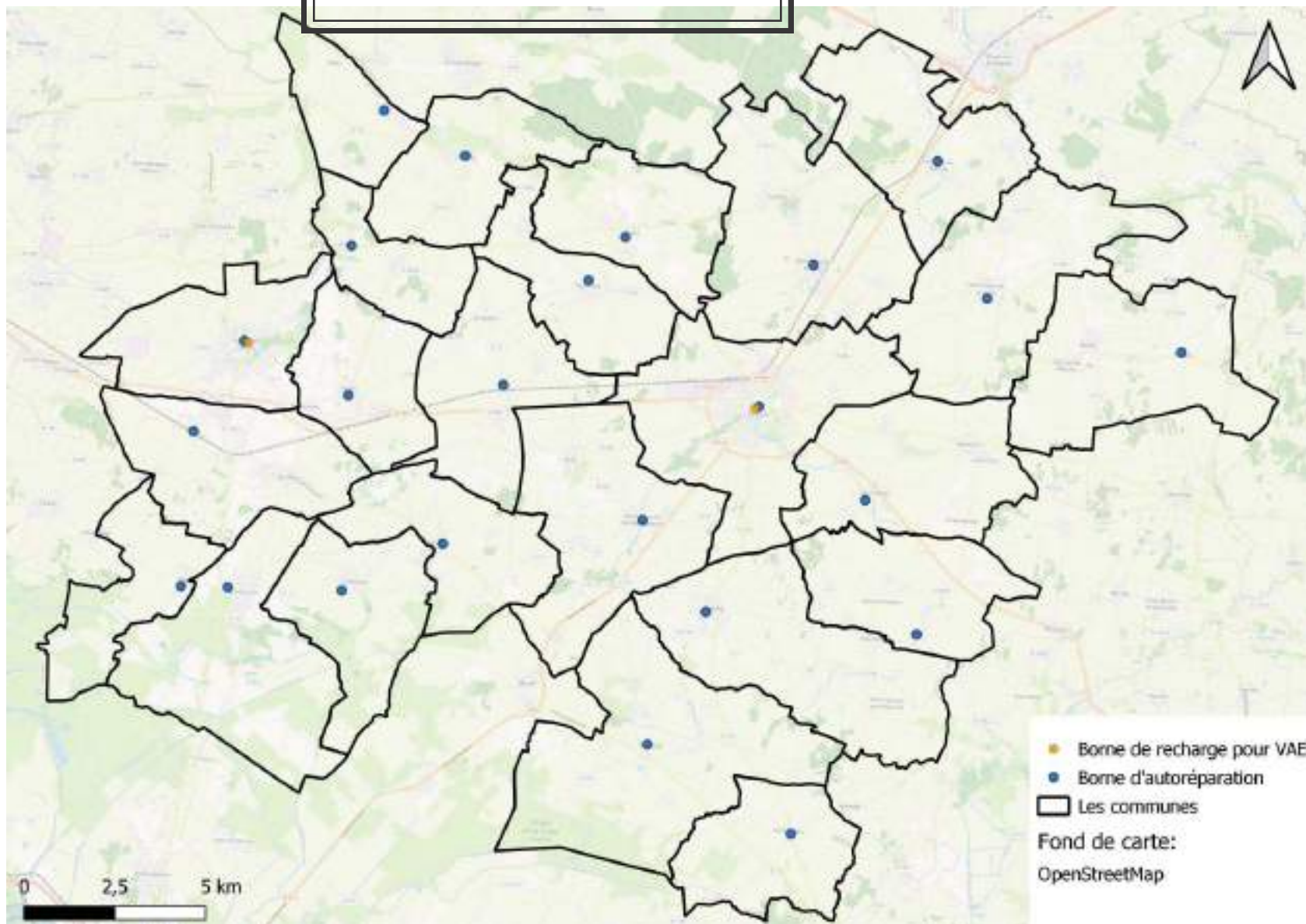


Tableau récapitulatif des coûts

AR Prefecture

017-200041614-20230718-2023_07_04-DE

Reçu le 25/07/2023

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

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

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



[Ville de Surgères](#)



[Un atelier réparation vélo à Duclair](#)

CycloOptères

Entretien Réparation de Cycles

—••—

Vélos Reconditionnés
Garantis 3 Mois

—••—

Relooking

—••—

Cadre Sur-Mesure

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

En partenariat avec:

Transition & Impression - CYCLO OPTÈRES - Agence pour les villes et villages

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

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





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

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

Aides financières à l'achat

AR Prefecture

017-200041614-20230718-2023_07_04-DE
Reçu le 25/07/2023

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

Les aides à l'achat d'un vélo
Les aides à l'achat nationales pour acheter un vélo sont étendues en 2023.

	Je suis un particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 6 150 € et qui possède un véhicule de tourisme et j'achète ...	Je suis un particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 14 000 € et j'achète ...	Je suis une personne morale association, collectivité ... et j'achète ...	Je suis un particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 23 000 € ou une personne morale entreprise, collectivité ... et j'achète ...
VELO CLASSIQUE	AIDE DE 150 € MAXIMUM/VELO			
VELO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE	AIDE DE 400 € MAXIMUM/VELO	AIDE DE 300 € MAXIMUM/VELO		AIDE DE 1 500 € MAXIMUM/VELO Avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 23 000 € et un revenu de référence par part inférieur ou égal à 14 000 €
VELO CARGO, VELO RALLONGÉ (LONGTAIL), VELO ADAPTÉ À UNE SITUATION DE HANDICAP, VELO PLIANT (ÉLECTRIQUE)	AIDE DE 2 000 € MAXIMUM/VELO	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/VELO		AIDE DE 3 000 € MAXIMUM/VELO Avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 23 000 € et un revenu de référence par part inférieur ou égal à 14 000 €
VELO CARGO, VELO RALLONGÉ (LONGTAIL), VELO ADAPTÉ À UNE SITUATION DE HANDICAP, VELO PLIANT (NON ÉLECTRIQUE)	AIDE DE 2 000 € MAXIMUM/VELO	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/VELO	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/VELO	AIDE DE 3 000 € MAXIMUM/VELO Avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 23 000 € et un revenu de référence par part inférieur ou égal à 14 000 €
REMORQUE ÉLECTRIQUE POUR VELO	AIDE DE 2 000 € MAXIMUM/REMORQUE	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/REMORQUE	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/REMORQUE	

1. TOUTES LES AIDES SONT PLAFONNÉES À 40 % DU COÛT D'ACHAT.

2. SEULES LES VELOS NEUFS SONT CONCERNÉS PAR LE BONUS.

3. UNE PERSONNE NE PEUT BÉNÉFICIER DU BONUS VELO ET DE LA PRIME À LA CONVERSION QU'UNE SEULE FOIS. LES DEUX AIDES SONT CUMULABLES POUR UN MÊME CYCLE.

4. POUR DEMANDER UNE AIDE : WWW.FINANCIALCONVERSION.GOUV.FR

6. Développer la culture vélo

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

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

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

Les actions peuvent se diviser en trois catégories principales :

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

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



Affiche de communication
proposée par l'ADEME

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

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

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

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



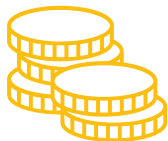
Cycle & Sound 2022



Mobilier éphémère installé lors du Parking Day à Paris



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



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

SUPPORTS DE COMMUNICATION

Carte des aménagements cyclables

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

* Métropole de Toulouse

SUPPORTS PÉDAGOGIQUES ET D'ANIMATION

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

*Métropole européenne de Lille

**Eurométropole de Strasbourg

IDENTITÉ VISUELLE AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

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

*Grand Chambéry **Grenoble-Alpes Métropole

ORGANISATION D'UNE FÊTE DU VÉLO

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

*Ville d'Avignon

5. Aides Éventuelles

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

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

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

Le Fonds Mobilités Actives

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

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

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



Génération Vélo

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

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

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



Alvéole

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

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

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



Green Deal

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

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



La Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR)

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

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

Plus de détails concernant ce programme à ces

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

Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)

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

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

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

L'Emprunt Institutionnel

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

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

Plus de détails à [cette adresse](#).



Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire

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

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

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

Région Nouvelle Aquitaine

Département de la Charente- Maritime

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

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



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

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



Goodwatt

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

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

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



MOBY

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

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

Plus de détails à [cette adresse](#).



Le Prêt Vert

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

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

Plus de détails à [cette adresse](#).



Ingénierie territoriale de la mobilité verte

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

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

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



Sensibiliser les citoyens aux émissions CO2 des déplacements

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

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

Plus de détails à [cette adresse](#).

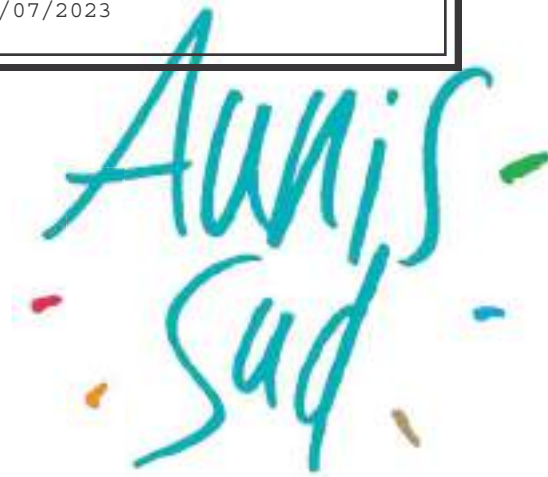
Sensibiliser les citoyens à leur empreinte climat

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

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

Plus de détails à [cette adresse](#).





Ma Communauté
de Communes

Schéma directeur vélo



Déplacements du quotidien



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