



AUBRAC
PIERREFORTAIS
PLANÈZE TRUYÈRE
CALDAGUÈS MARGERIDE

Saint-flour
COMMUNAUTÉ



Commission **« Mobilité et transport scolaire »**

Réunion n°12 – Mardi 27 Août 2024



Commission du 27 Août 2024 - Ordre du jour

- Covoiturage : présentation de l'étude réalisée et des fiches-actions
- Schéma Directeur Cyclable : présentation du schéma directeur et suites
- Navette de Prat-de-Bouc 2025
- Desserte saisonnière des sites touristiques de la Truyère en transport en commun : étude à venir
- Semaine de la Mobilité : programme des animations 2024
- Sujets divers – Point d'actualité
 - o Boucle cyclotouristique de la Truyère
 - o Avenant n°4 Convention Régionale de délégation de compétence
- Questions diverses



Covoiturage



Schéma Directeur Cyclable



Contexte

Le Schéma Directeur Cyclable :

- ❖ Document de planification
- ❖ Document non opposable
- ❖ Pas de mise à jour obligatoire périodique du document : une révision possible en fonction des besoins et du contexte

Objectif :

Développer le vélo comme moyen de déplacement du quotidien

- Trajets domicile – travail ou domicile – étude
- Trajets utilitaires : petits achats, rendez-vous « de confort » ou médicaux, intermodalité
- Trajets de loisirs : évènement, rendez-vous culturels, sites touristiques patrimoniaux, culturels ou naturels, sites de pratique sportives
- Autres déplacements : balade en vélo, tourisme



Contexte

Le Schéma Directeur Cyclable : les actions et aménagements à réaliser pour améliorer la cyclabilité du territoire de Saint-Flour Communauté

Itinéraires cyclables

Aménagements,
jalonnement et sécurisation
des itinéraires

Services vélo

Stationnements, bornes de
recharge, atelier de
réparation, sites de location
de vélo, ...

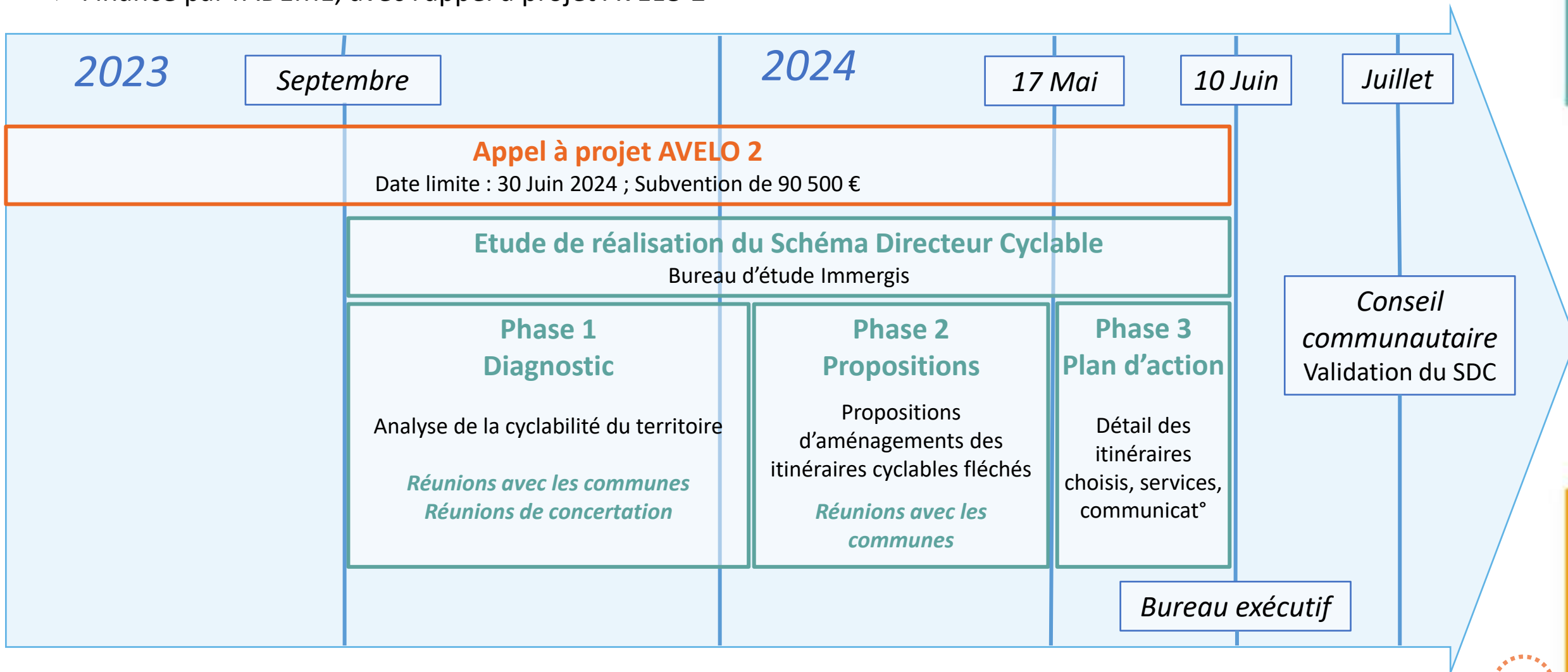
Actions en faveur du développement du vélo au quotidien

Aide à l'achat, Savoir Rouler à Vélo,
événements, animations...



Contexte

❖ Financé par l'ADEME, avec l'appel à projet AVELO 2



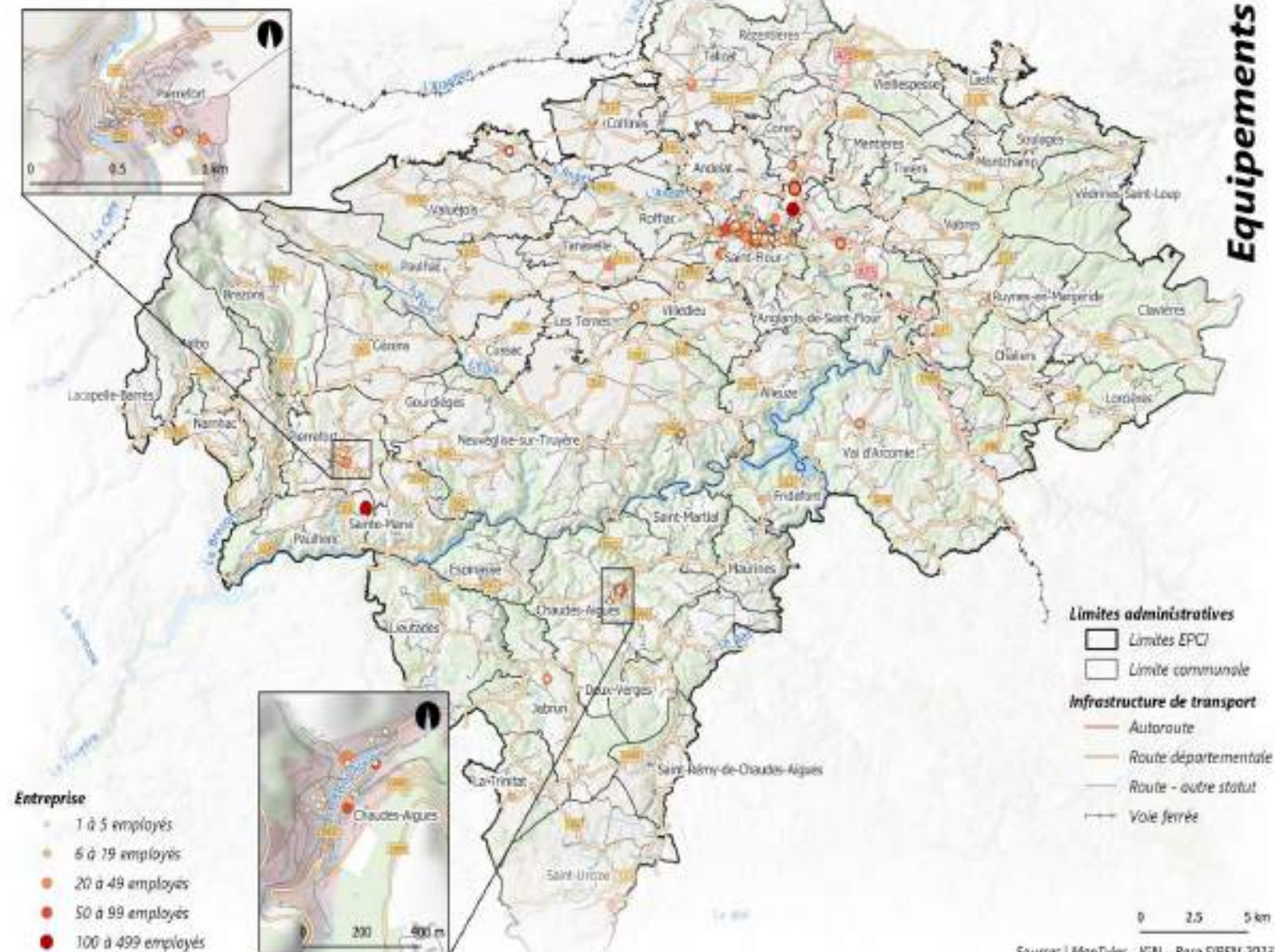


Diagnostic du territoire

Pôles générateurs de flux au quotidien

- Démographie du territoire, densité de population
- Etablissements scolaires
- Bassins d'emploi, Zones d'activités économiques et Zones industrielles
- Sites touristiques, sportifs et de loisirs
- Etablissements de santé

Saint-Flour Communauté | Entreprise et bassin d'emploi





Diagnostic du territoire

Etude des typologies de route

- Catégorisation : voies d'importance nationales, départementales, intercommunales, communales, locales
- Comptages routiers sur les routes départementales
- Largeur de la chaussée

Saint-Flour Communauté | Largeur de la voirie

Largeur voirie

- Inférieur à 3
- Inférieur à 5
- Inférieur à 7
- Inférieur à 9
- Supérieur à 9

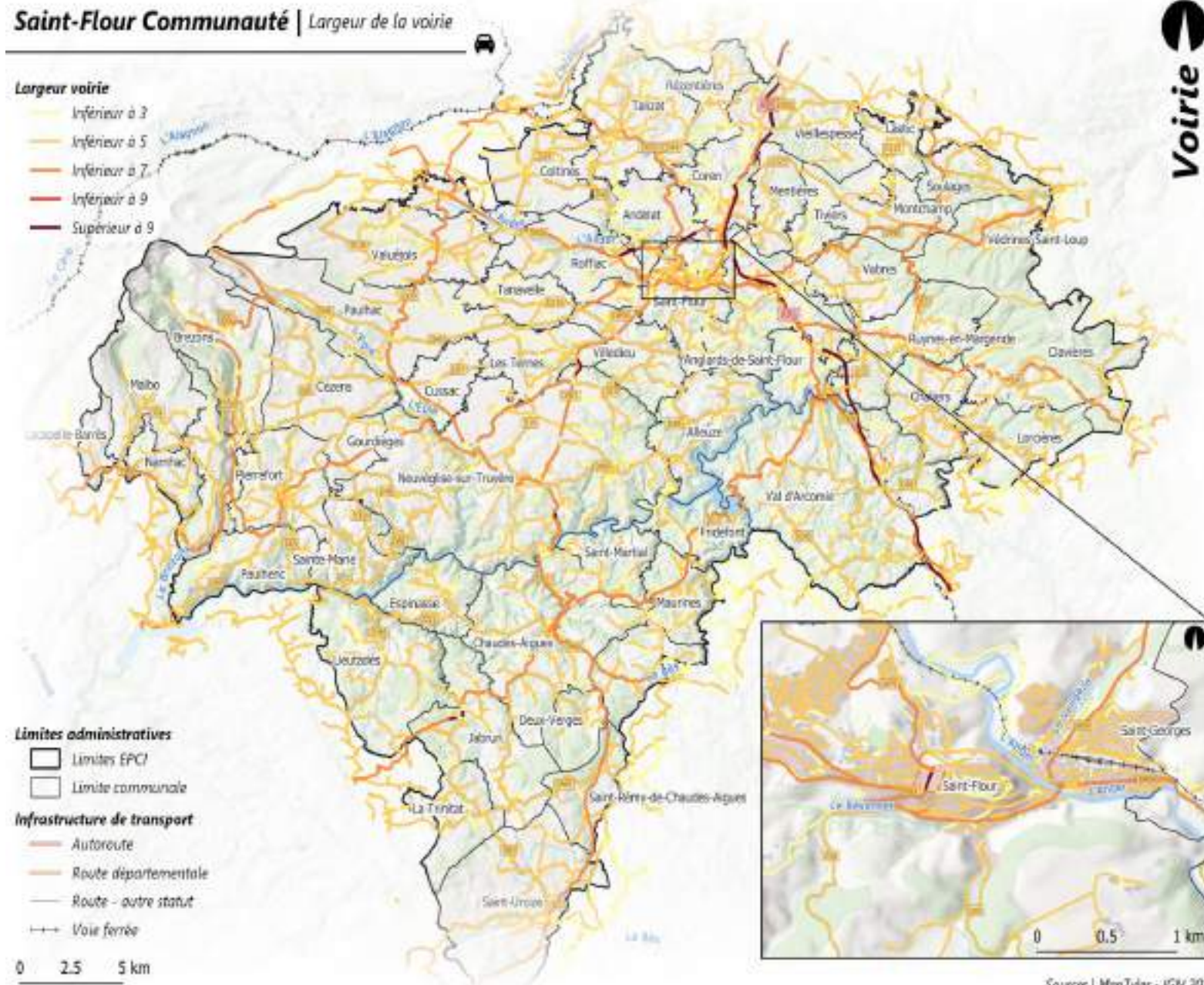
Limites administratives

- Limites EPCI
- Limite communale

Infrastructure de transport

- Autoroute
- Route départementale
- Route - autre statut
- Voie ferrée

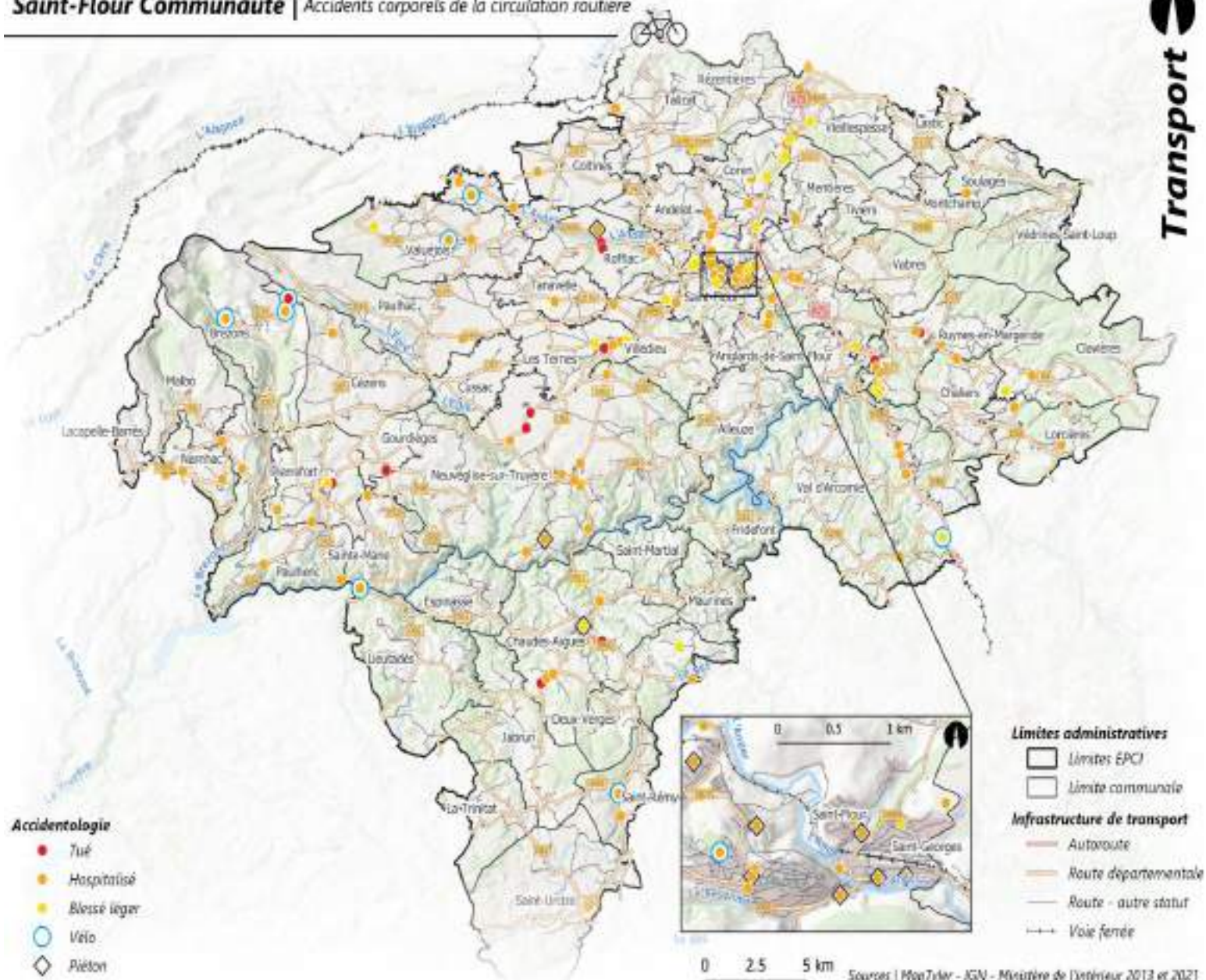
0 2.5 5 km





Sécurité

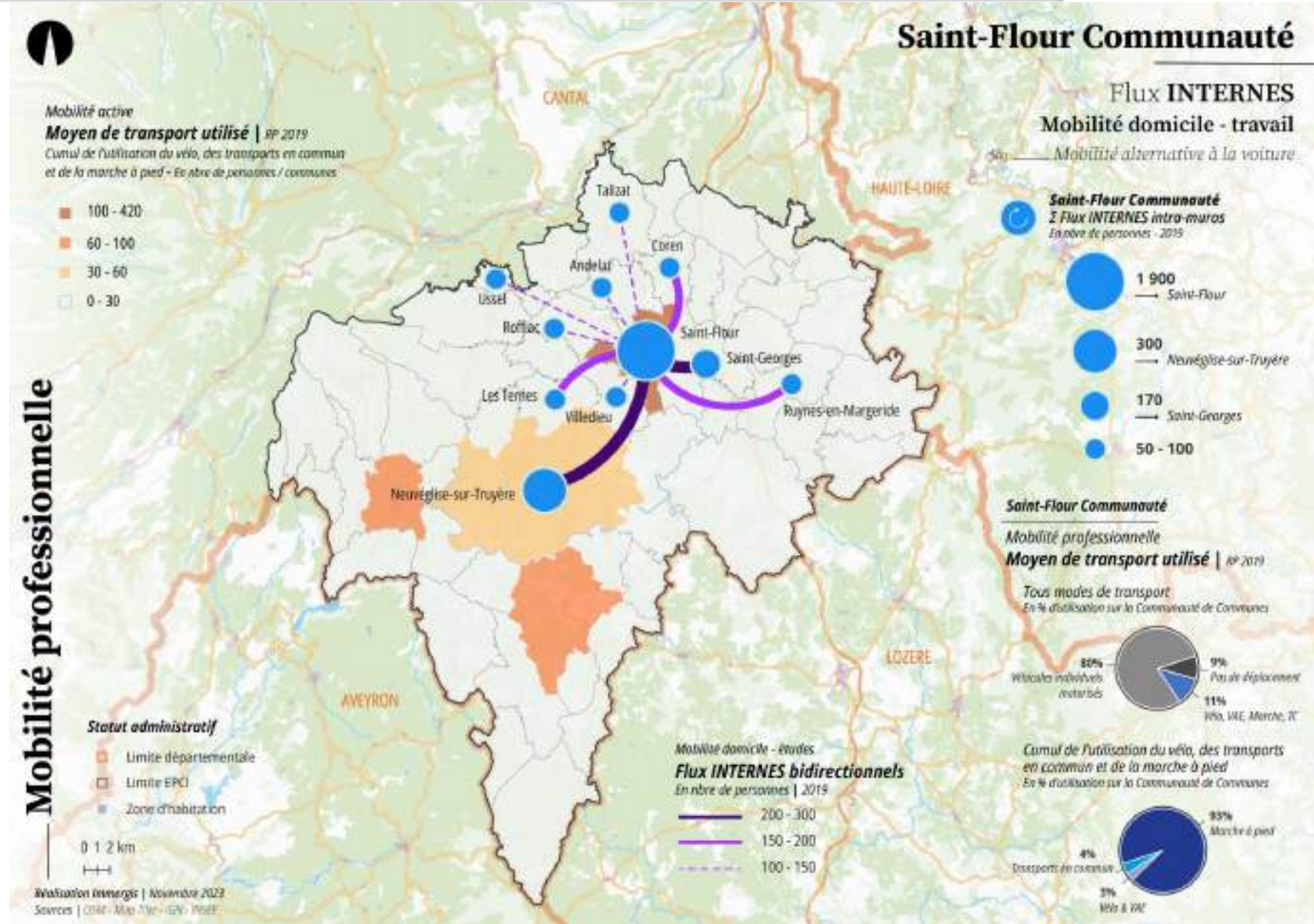
- Recommandations de CEREMA : type d'aménagement cyclable en fonction de la vitesse et du trafic des autres véhicules, et de la largeur de chaussée
- Recensement des accidents (mortels ou non) piéton et cyclistes sur le territoire
- Pourcentage de pente et difficulté technique de cyclabilité des tronçons de route



Diagnostic du territoire

Flux de déplacement

- Domicile-travail
- Domicile-Etudes
- Flux sortant ou entrant sur le territoire
- Flux interne au territoire



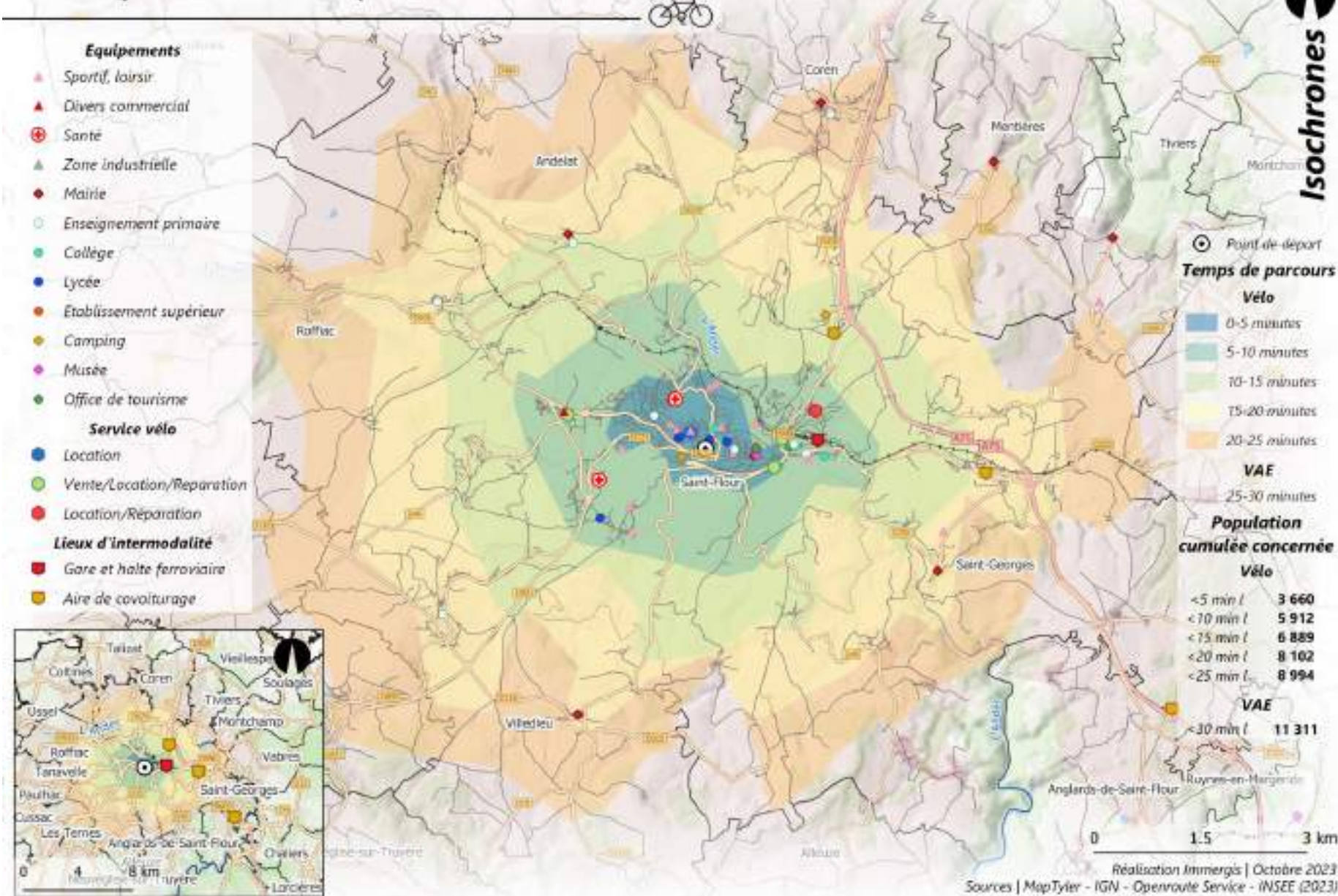


Diagnostic du territoire

Isochrones des pôles générateurs de déplacement ou d'intermodalité

- Gare ferroviaire, aires de covoiturage
- Centre des pôles de services : Neuvéglise, Pierrefort, Chaudes-Aigues, Ruynes-en-Margeride, Saint-Flour
- Zones d'activité ou Zones industrielles

Centre hospitalier de Saint-Flour | Temps de transport en Vélo et VAE



Diagnostic du territoire

Enquête auprès des habitants de Saint-Flour Communauté

100

Participants

LIEUX DE RÉSIDENCE :

- 1- Saint-Flour
- 2- Neuvéglise-sur-Truyère
- 3- Chaudes-Aigues



Le chemin qui mène votre domicile au collège/lycée vous semble-t-il dangereux ?



81%
OUI

19%
NON

TYPES DE STATIONNEMENTS UTILISÉS

- 1- Local à vélo au sein de l'immeuble ou garage privé : **88%**
- 2- Barrière, lampadaire ou mobilier urbain : 5%
- 3- Autres : 9%

A quelles conditions laisseriez-vous vos enfants aller à l'école à vélo :

Séparation nette de la circulation vélo et automobile

Réseau cyclable continu

Amélioration des carrefours

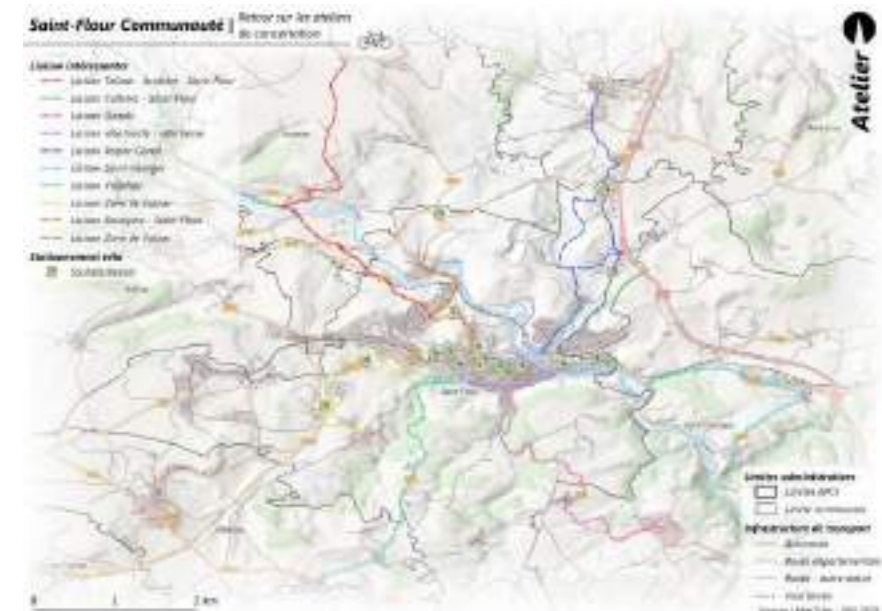
Réduction globale de la vitesse à 30km/h en agglomération

Ateliers participatifs avec les habitants de Saint-Flour Communauté

- Freins à la pratique
- Itinéraires privilégiés
- Besoins en stationnements et services

Groupes de travail avec les élus des communes de Saint-Flour Communauté

- Axes dangereux
- Itinéraires à privilégier
- Besoins en stationnements et services





Le Schéma Directeur Cyclable

- ❖ Des **fiches-actions** pour le développement du vélo sur Saint-Flour Communauté
- ❖ Des **fiches détaillées** par communes sur :
 - o Les aménagements cyclables
 - o Le stationnement
 - o Le jalonnement
- ❖ Un **plan de communication**
- ❖ Un **plan pluriannuel d'investissement**



Le Schéma Directeur Cyclable

❖ Des **fiches-actions**
pour le développement
du vélo sur le territoire

AXE 1 : AMENAGER ET VALORISER LE RESEAU CYCLABLE

- Action 1.1 : Assurer la continuité vers les pôles majeurs de proximité
- Action 1.2 : Renforcer et faciliter l'accessibilité vers les lieux d'intermodalité
- Action 1.3 : Mettre en place une signalisation directionnelle sur les aménagements
- Action 1.4 : Développer un réseau de compteurs modes actifs

AXE 2 : DEVELOPPER DES SERVICES VELO ADAPTES

- Action 2.1 : Renforcer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public
- Action 2.2 : Doter les principaux pôles générateurs de flux de stationnement vélo
- Action 2.3 : Mettre en place des stations de réparations et/ou gonflage
- Action 2.4 : Développer un service de vélo en libre service
- Action 2.5 : Développer la mise en place de borne de recharge VAE

AXE 3 : COMMUNIQUER ET ACCOMPAGNER LA PRATIQUE CYCLABLE

- Action 3.1 : Communiquer et inciter à la pratique du vélo
- Action 3.2 : Renforcer les actions événementielles en faveur des mobilités actives
- Action 3.3 : Actions de sensibilisation aux mobilités douces dans les écoles
- Action 3.4 : Développer une vélo-école
- Action 3.5 : Inciter et sensibiliser au label « Accueil vélo »

ACTION 1.1 : Assurer la continuité vers les pôles majeurs de proximité

Déployer un réseau cyclable continu, direct et sécurisé en lien également avec les communes en-dehors de l'EPCI.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Hiérarchiser le réseau des aménagements cyclables en proposant des axes nécessitant un aménagement cyclable séparé de la chaussée et ceux où la circulation automobile limitée à 30 km/h ou moins, sur des voiries faiblement circulées qui nécessitent rarement des aménagements séparatifs.
- Proposer des aménagements larges et confortables aux rayons de courbures importants et sans ressauts pour les franchissement de seuils.
- Marquer les séparations entre les usages, aménagement cyclable et chaussée, et aménagement cyclable et trottoir lorsque nécessaire.
- Sécuriser les passages des cyclistes aux intersections et carrefours en appliquant des traitements spécifiques pour chaque régime de voirie traversée.
- Adapter le plan de circulation lorsque possible ou nécessaire pour favoriser des déplacements apaisés en réduisant les coûts d'aménagement.



Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDC



Suivi :

- Taux de réalisation des itinéraires structurants
- Investissements dans l'aménagement des itinéraires structurants

Constat :

Aménager un réseau cyclable continu, direct et sécurisé pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo et permettre aux usagers de se sentir en sécurité en se rendant partout de façon rapide et directe.

Objectifs :

Aménager des itinéraires directs, confortables et sécurisés, en assurant un meilleur partage de l'espace public entre l'ensemble des usagers, tout mode de transport confondu.

- Hausse des déplacements cyclables au quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes à l'échelle de la Communauté de communes

Porteur :

Communes, Département, Communauté de communes dans le cas des voiries d'intérêt communautaire.

Partenaire :

Communauté de communes.

Subventions :

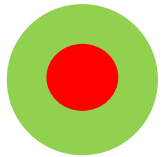
Etat (DSIL, DETR...), Région, Département, Fonds Européens.

●●●● Itinéraires et propositions d'aménagements cyclables

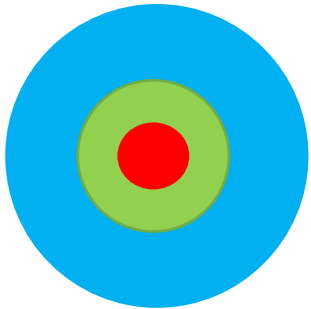
Un réseau cyclable en trois niveaux



- ❖ **Les centre-bourgs principaux** : forte densité d'utilisateurs de la route (de tous types)
 - Nécessite une sécurisation importante



- ❖ **Trajets utilitaires (travail, achats, rendez-vous...)** : réalisés au quotidien
 - Entre les principaux lieux d'habitation et les principaux lieux de travail, de commerces et de services
 - Une distance entre 5 et 8 km (20 min de vélo)



- ❖ **Trajets de loisirs** : réalisés hebdomadairement
 - Entre tous les bourgs-centres des communes vers le pôle de service le plus proche et les communes voisines (si pertinence)
 - Un temps de trajet allant de 45 min à 1 h



Des propositions d'aménagements cyclables adaptés

- En fonction du trafic, de la largeur de voie et du nombre d'utilisateur potentiel
 - Recommandations du CEREMA, condition pour avoir des financements

Itinéraires et propositions d'aménagements cyclables

Le réseau cyclable prend en compte les aménagements existants, et propose de créer leurs continuités et prolongements.

A partir des restitutions participatives du 7 mai, regroupant toutes les communes par secteurs géographiques

Saint-Flour Communauté | Hiérarchie du maillage cyclable

Lieux d'intermodalité

- Gare et halte ferroviaire
- Aire de covoiturage

Équipements

- Sportif, loisir
- Divers commercial
- Santé
- Zone industrielle
- Mairie
- Enseignement primaire
- Collège
- Lycée
- Établissement supérieur
- Camping
- Musée
- Office de tourisme
- Vestige historique
- Projet de borne de recharge VAE

Hiérarchie

- Réseau structurant
- Réseau secondaire
- Réseau tertiaire

Boucle cyclotouristique de la Vallée de la Truyère

- Boucle de la Truyère
- Variante

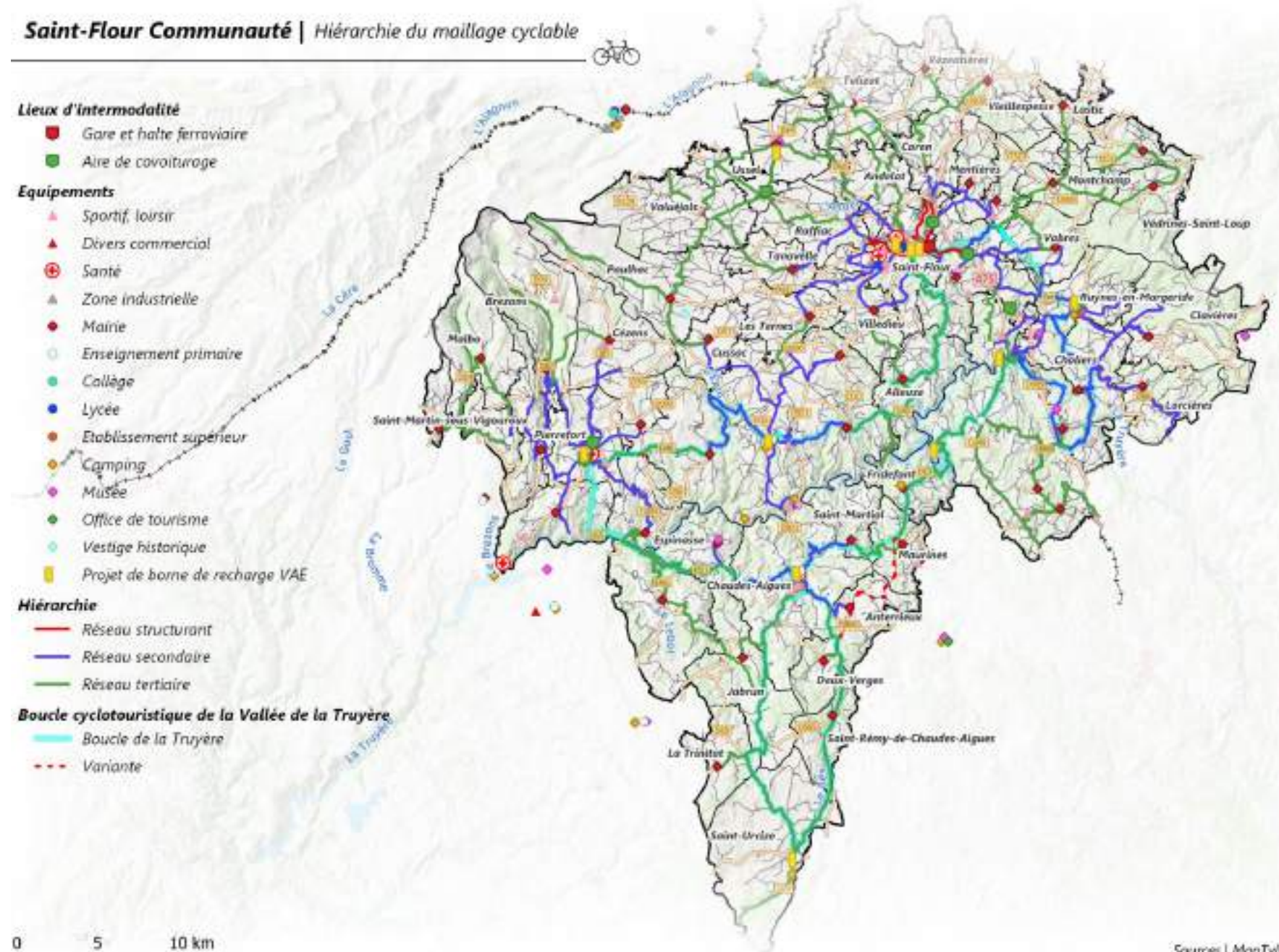


Schéma directeur cyclable

Itinéraires et propositions d'aménagements cyclables

Saint-Flour Communauté | Propositions d'aménagements cyclables

Rappel :

Schéma d'orientation

Planification des réalisations
sur 10 à 15 ans

Chiffrage :

Tous les itinéraires
scénario 1 :
8 007 141 €

Tous les itinéraires
scénario 2 :
4 851 072 €

Les propositions
d'aménagement sont en accord
avec les recommandations du
CEREMA.

Lieux d'intermodalité

- Gare et halte ferroviaire
- Aire de covoiturage

Equipements

- Sportif, loisir
- Divers commercial
- Santé
- Zone industrielle
- Mairie
- Enseignement primaire
- Collège
- Lycée
- Etablissement supérieur
- Camping
- Musée
- Office de tourisme
- Vestige historique
- Projet de borne de recharge VAE

Propositions aménagements

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Voie verte
- Franchissement
- Jalonnement et marquage au sol
- Zone de circulation apaisée
- Revêtement
- Aménagement existant

Boucle cyclotouristique de la Vallée de la Truyère

- Boucle de la Truyère
- Variante

0 5 10 km

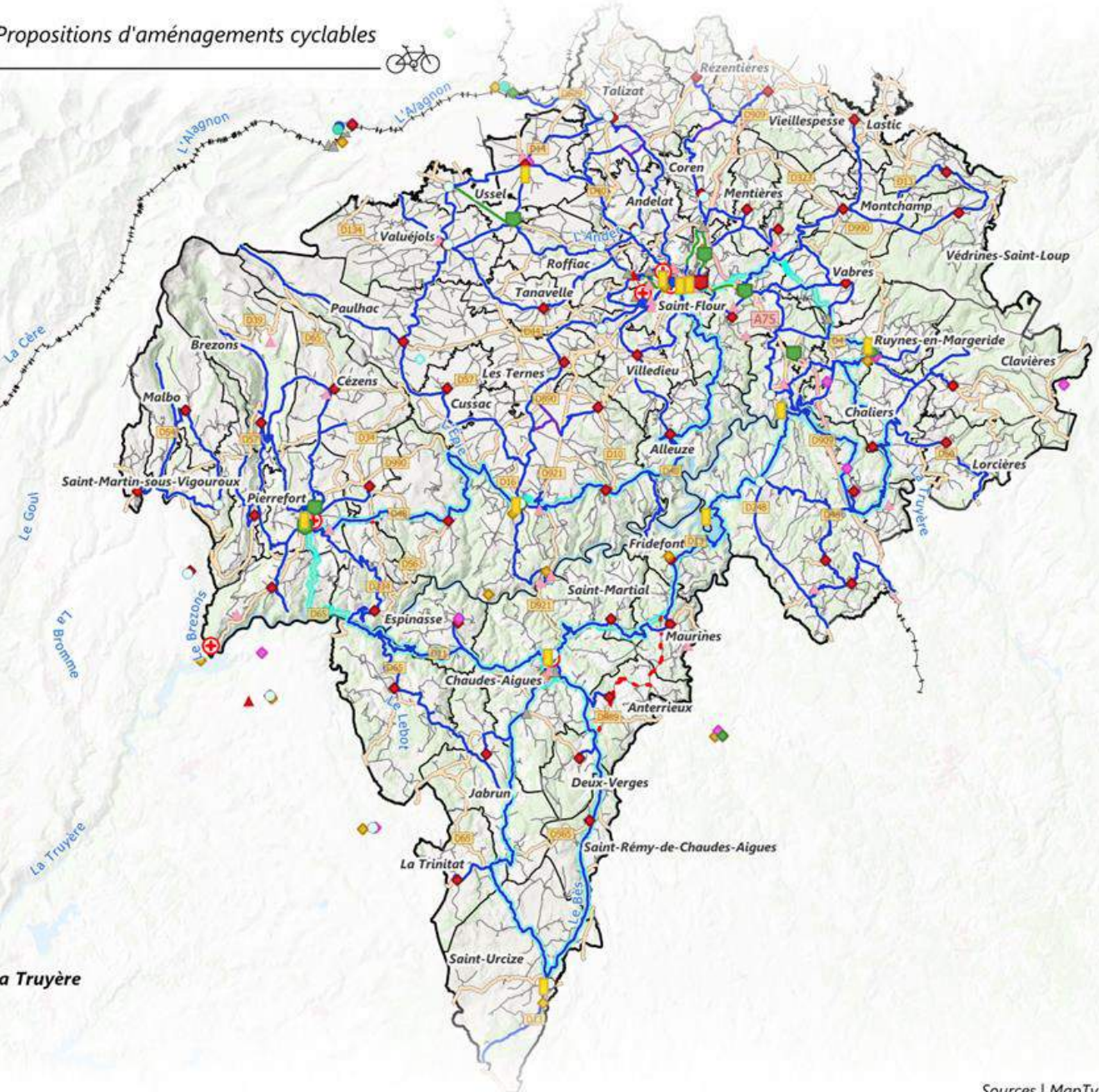


Schéma directeur cyclable

ACTION 1.2 : Renforcer et faciliter l'accessibilité des lieux d'intermodalité

Perfectionner le réseau cyclable existant en l'intégrant aux différents usages.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en cohérence le réseau cyclable existant avec le niveau de service projeté dans le cadre du schéma directeur cyclable.
- Assurer la continuité et la fluidité du réseau cyclable, la cohérence entre les usages et renforcer le confort d'utilisation sur les axes du réseau d'itinéraires à l'échelle de la Communauté de communes.
- Supprimer les zones dangereuses (visibilités, largeurs, emportière, etc.).
- Assurer la cohérence globale du réseau, avec la mise en place d'une signalétique harmonisée, d'une couleur de revêtement commune et d'un marquage au sol commun, dans le cadre d'une charte technique des aménagements.
- Sécuriser les abords des arrêts de bus pour inciter l'intermodalité vélo + bus, ainsi que les abords des aires de covoiturage.



Voie douce entre Thèze et le rond-point D944/D834
© Google Streetview



Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDC



Suivi :

- Linéaire d'aménagements réalisé annuellement
- Coûts de réalisation annuels des aménagements

Constat :

Aménager un réseau cyclable continu, direct et sécurisé pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo et permettre aux usagers de se sentir en sécurité en se rendant partout de façon rapide et directe.

Objectifs :

- Hausse des déplacements cyclables au quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes à l'échelle de l'agglomération.

Porteur :

Communes, Département, Communauté de communes dans le cas des voiries d'intérêt communautaire

Partenaire :

Communauté de communes

Subventions :

Etat (DSIL, DETR...), Région, Département, Fonds Européens

ACTION 1.3 : Mettre en place une signalisation directionnelle sur les aménagements

Garantir efficacité et cohérence des réseaux cyclables grâce au jalonnement et à la signalétique.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Harmoniser le jalonnement, les cartouches et les panneaux réglementaires de type Dv en se fondant sur les modalités prévues par l'IISR et le guide Vélo & Territoires, afin d'assurer continuité, uniformité et compréhension des usagers.
- Favoriser le déploiement d'une signalisation d'itinéraires selon une logique d'origine et de destination, dont les itinéraires d'intérêt communautaire par des cartouches comportant le numéro de ces derniers. Par exemple : « L'itinéraire 1, de couleur verte, permet de relier Saint-Flour à Saint-Georges ».
- Mettre en œuvre une surveillance et une maintenance régulière à hauteur de 2 passages par an à minima pour le jalonnement.



© Vélo & Territoires



Coût :

Défini dans le plan de jalonnement du SDC



Suivi :

- Suivi des implantations sur les itinéraires aménagés
- Retour d'expérience des usagers du réseau cyclable

Constat :

Le jalonnement cyclable contribue à l'efficacité et à la cohérence des réseaux cyclables. Il articule et mutualise les réseaux à différentes échelles, permettant ainsi un usage optimal et une meilleure sécurité.

Objectifs :

Rendre le réseau cyclable lisible et continu pour des usagers se déplaçant sur le réseau, communiquer efficacement sur l'objectif du réseau et son existence auprès des usagers du vélo.

- Lisibilité accrue des aménagements dédiés aux cyclistes (du quotidien, cyclotouristes, ...),
- Compréhension accrue de la structure du maillage cyclable au sein de l'agglomération, des cartographies communicantes pour le grand public,
- Baisse de l'accidentologie pour les usagers via la mise en continuité et l'identification des itinéraires.

Porteur :

Communes, Communauté de communes, Département

Partenaire :

Subventions :

Etat, Région

PLAN DE SIGNALÉTIQUE ET DE JALONNEMENT

Le plan de signalétique et jalonnement prévoit l'implantation de deux types de panneaux :

- Les panneaux A21a visent à avertir les automobilistes du débouché d'un cycliste
- Les panneaux type DV visent à orienter les cyclistes vers les itinéraires qui leur sont dédiés

Le prix d'installation d'un panneau varie selon les collectivités et dépend des marchés actuels ou de ceux pouvant être spécifiquement passés. Les prix incluent :

- Le support et les équipements de fixation
- Le transport
- Les travaux de tranchées
- La remise en état du sol ou du substrat



COÛT DU JALONNEMENT

- Support : 100 € / support
- Lames directionnelles : 120 € / lame
- Pose de panneau A21a : 1 support et 1 panneau A21a : 400 € / pose

COÛT GLOBAL : 208 590 €

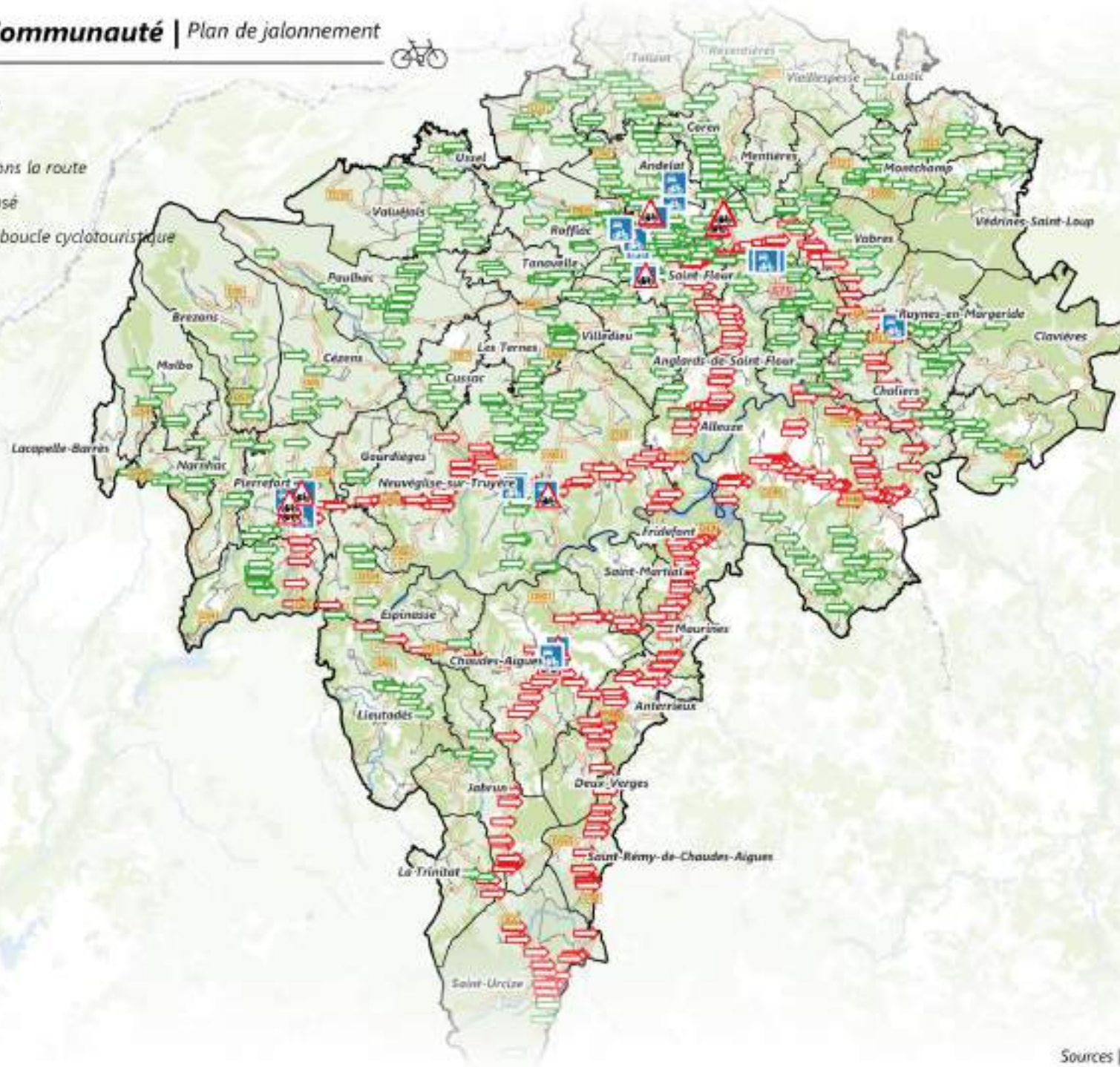
Les objectifs de la signalétique et du jalonnement

- Guider le cycliste
- Identifier les pôles générateurs de déplacements
- Augmenter la visibilité du vélo
- Sensibiliser l'ensemble des usagers sur le développement de la pratique du vélo
- Identifier les rabattements vers les centres-villes



Typologie de jalonnement

- Panneaux A21A
- Panneaux Partageons la route
- Jalonnement proposé
- Jalonnement de la boucle cyclotouristique



ACTION 1.4 : Développer un réseau de compteurs modes actifs

Apporter des éléments quantitatifs et qualitatifs pour saisir l'impact de la politique mise en œuvre sur les déplacements.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en place une méthodologie de comptage des flux cyclistes sur la Communauté de Communes en déployant des outils comme des compteurs mobiles.
- Réaliser régulièrement des enquêtes de satisfaction.



© Midi Libre

Compteur Montpellier Méditerranée Métropole



Suivi :

Retours chiffrés mensuels et comparaisons des résultats obtenus



Coût :

A préciser au cas par cas selon les actions retenues

- Fourniture et pose d'un dispositif de comptage permanent : entre 3 000 € et 6 800 €/compteur
- Transmission des données : 300 €/compteur
- Compteur-totem : entre 13 500 € et 26 000 €
- Coûts supplémentaires de maintenance, détection et compréhension des erreurs, analyse des données

Constat :

Evaluer la politique cyclable d'un territoire aiguille les investissements au plus près des besoins. Cette évaluation des politiques cyclables tend à s'organiser pour disposer de retours tant quantitatifs que qualitatifs, afin d'appréhender au mieux l'impact de la politique mise en place sur les déplacements.

Objectifs :

Permettre un suivi complet et chiffré du déploiement du schéma directeur des mobilités actives, assurer les expérimentations sur les services et suivre l'évolution de la fréquentation vélo dans le cadre des aménagements nouvellement mis en place.

- Déploiement de compteurs sur les itinéraires cyclables.

Porteur :

Communauté de communes

Partenaire :

Communes, opérateurs de mobilité

Subventions :

ACTION 2.1 : Renforcer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public

Déployer une offre de stationnement dédiés aux vélos sur l'espace public.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Augmenter le nombre de places de stationnement disponibles sur voirie (une place de stationnement automobile équivaut à huit emplacements vélo de courte durée avec 4 arceaux), notamment aux points d'arrêt de courte durée sur l'intercommunalité (commerces de proximité...) et au niveau de points d'intérêt touristique (Musées, sites d'intérêts, offices de tourisme...).
- Assurer un équipement en arceaux vélos, avec ou sans abri, pour des durées de stationnement entre l'heure et la demi-journée. Ces arceaux doivent permettre d'attacher sans difficultés des VAE avec des antivols U.
- Généraliser la création de stationnement vélo sur les places de stationnement automobile dans le cadre de la mise en application de la loi LOM (à horizon 2026).



© Grand Lyon



Coût :

- Arceau : entre 60 et 150 € par place
- Abri vélo couvert mais ouvert : entre 800 et 900 € par place



Suivi :

- Cartographie des implantations

Constat :

Le stationnement est considéré par l'ensemble des acteurs de la filière des mobilités comme le point essentiel pour assurer à court-terme une hausse notable des déplacements à vélo sur un territoire.

Objectifs :

Assurer une offre de services suffisante en renforçant le stationnement vélo sur voirie et structurant l'implantation de celui-ci (critères de qualité minimum, d'implantation sécurisée, de limitation de l'encombrement visuel, etc.)

- Hausse du nombre d'emplacements dédiés aux vélos dans l'espace public.
- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements.
- Baisse du nombre de vols de vélos.

Porteur :

Communes, Communauté de communes

Partenaires :

Communauté de communes, Commerçants, Office de tourisme

Subventions :

Alvéole + (pour les stationnements avec abri)



Type de mobilier

- Arceau
- Abri vélo
- Box

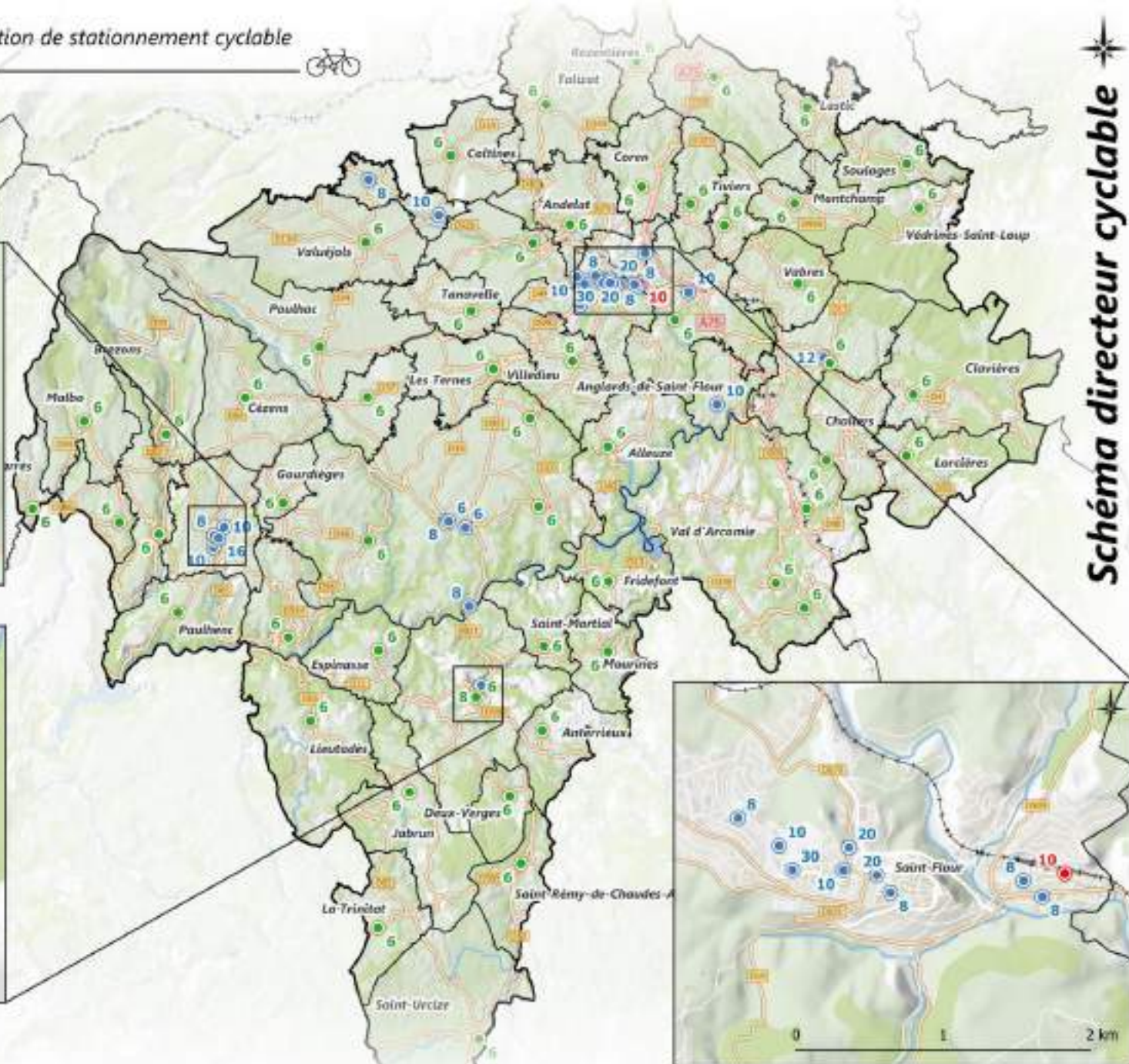


Schéma directeur cyclable

ACTION 2.2 : Doter les principaux pôles générateurs de flux de stationnement vélo

Répondre aux besoins des citoyens en mettant en place des stationnements vélos sécurisés répondant à la réglementation en vigueur et aux recommandations du Cerema.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Suivre les normes mises en place par l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments :
 - Bâtiments à usage tertiaire ou industriel : au minimum 15% de l'effectif total accueilli simultanément dans les bâtiments.
 - Bâtiment accueillant un service public : 15% de l'effectif total des agents accueillis simultanément dans le bâtiment + 15% de l'effectif total des usagers accueillis simultanément dans le bâtiment.
 - Commerces ou cinémas : 10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 emplacements.
 - A noter qu'il est recommandé :
 - De prévoir un ratio d'au moins 1 emplacement supplémentaire pour vélo spécial à partir de 20 emplacements de vélos simples, plus 1 emplacement par tranche de 30 emplacements de vélos simples supplémentaires.
 - D'équiper les bâtiments en matériels de confort et d'ergonomie (douches, vestiaires, casiers...).
- Suivre les recommandations du CEREMA afin d'implanter des stationnements vélos dans les établissements scolaires :
 - Au minimum, des stationnements vélos équivalents à 30 % des effectifs de l'établissement, puis de compléter l'offre selon les répartitions suivantes.
 - Ecoles primaires : 1 place de stationnement pour 8 à 12 élèves.
 - Collèges et lycées : 1 place de stationnement pour 3 à 5 élèves.



© Banque des territoires

Stationnement sécurisé au sein d'un collège, Département des Yvelines



Coût :

- Arceau : entre 60 et 150 € par place
- Abri vélo couvert mais ouvert : entre 800 et 900 € par place



Suivi :

- Cartographie des implantations

Constat :

Composante clé de l'usage du vélo au quotidien, le stationnement est le premier besoin de service mentionné par les cyclistes pour permettre d'assurer la cyclabilité d'un territoire et concerne tout autant les scolaires.

Objectifs :

Développer l'accessibilité, la faisabilité et la sécurisation du stationnement afin de faciliter le choix du vélo comme mode de déplacement au quotidien. Il s'agit ainsi de répondre aux besoins des scolaires en mettant en place des stationnements vélos sécurisés.

- Hausse du nombre d'emplacements dédiés aux vélos dans les établissements scolaires.
- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien domicile/école.
- Baisse du nombre de vols de vélos.
- Limitation des besoins de stationnement vélo sur l'espace public.

Porteur :

Communes, Communauté de communes, Département, Région

Partenaires :

Communauté de communes

Subventions :

Alvéole + (pour les abris couverts)

ACTION 2.3 : Mettre en place des stations de réparations et/ou gonflage

Déployer des bornes de réparation le long des itinéraires aménagés pour faciliter l'expérience des cyclistes.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en place des bornes de réparation sur les lieux de passage propices à faire une pause et les lieux accueillant du public : aire de service, site touristique, office de tourisme...
- Coupler les bornes de réparation aux autres services (tables de pique-nique, borne de recharge électrique, stationnement...) afin de créer des aires de service
- Privilégier des bornes de réparation avec gonfleur

Sources à étudier : circuits touristiques de l'Anjou (réseau de bornes de recharge)



© SIEMML



Coût :

- A partir de 2 800 € l'équipement (avec gonfleur)



Suivi :

- Cartographie des implantations
- Retour des usagers

Constat :

Avec l'augmentation du nombre de cyclistes, le nombre de pannes de cyclistes est également en croissance. Les cyclotouristes manquent parfois de matériel.

L'implantation de bornes de réparation peuvent également permettre aux personnes démunies d'équipement de petite réparation de réparer leurs vélos. Aujourd'hui, à l'échelle de la France, le stock de vélos hors d'usage chez les habitants est très important.

Objectifs :

Permettre aux cyclistes de réparer leurs vélo en cas de difficulté.

Porteur :

Communes, Communauté de Communes

Partenaires :

Département, région, Office de tourisme

Subventions :

ACTION 2.4 : Développer une offre de location longue durée pour la population

Diversifier les services vélo grâce à une offre de location longue durée afin d'élargir le public touché.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Favoriser l'ensemble des durées de location pour répondre aux différents besoins :
 - Ponctuels pour certains usages
 - Durables pour les habitants du territoire souhaitant changer durablement de moyen de déplacement avec des locations moyennes (hebdomadaire) et longues durées (à partir de mensuelle).
- Développer une offre de location VAE de longue durée de reconductible jusqu'à 12 mois, avec la possibilité d'aménager les conditions de reconduction pour les publics en réinsertion ou précaire.
- Dimensionner le service en fonction des recommandations du Cerema :
 - Au lancement, un ratio de 10 vélos pour 10 000 habitants.
 - Augmentation progressive du ratio pour atteindre 20 vélos pour 10 000 habitants.
- A termes, diversifier l'offre en proposant des VAE de type cargos, notamment pour le transport d'enfant, et répondre aux besoins du plus grand nombre. L'idée est de diversifier l'offre afin d'optimiser et développer le service existant.
- Proposer le retrait de proximité des vélos à travers des sites de location dans les communes de la collectivité afin de toucher plus de potentiels usagers et offrir un service décentralisé



VAE de location, Communauté de communes de Val de Drôme
<https://www.cerema.fr/>



Coût :

- Achat VAE : entre 1 200 et 2 500 €
- Exploitation : environ 1/4 d'ETP



Suivi :

- Nombre de kilomètres parcourus par la flotte VAE
- Nombre de vélos en circulation
- Nombre de contrat de location /an

Constat :

En déployant un service de location longue durée adapté aux territoires, la Communauté de communes peut permettre à des personnes non motorisées d'accéder à une solution de mobilité viable sur des moyennes distances, mais aussi la dépendance à la voiture individuelle pour les ménages qui le souhaitent.

Objectifs :

Accompagner la démarche de mobilité cyclable de nouveaux usagers afin de les convaincre des bienfaits multiples du vélo.

- Diversifier les services vélo proposés.
- Ouvrir l'accès aux vélos mécaniques et VAE sur le territoire afin de favoriser les déplacements actifs au sein de l'intercommunalité.
- Augmenter la part modale du vélo dans les trajets du quotidien.

Porteur :

Communauté de Communes

Partenaires :

Etat

Subventions :

ACTION 2.5 : Développer la mise en place de borne de recharge VAE

Déployer des bornes de recharge électrique le long des itinéraires aménagés et à proximité des aires de services pour faciliter l'expérience des cyclistes.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en place 11 bornes de recharge sur les lieux de passage propices à faire une pause et les lieux accueillant du public : aire de service, site touristique, croisement d'itinéraires...
- Prioriser les bornes de recharge rapide qui permettent de recharger la batterie entre 30 et 90 minutes (au lieu de minimum 3h pour des bornes classiques).
- Y assortir des dispositifs associés : prise USB pour recharger les téléphones, accès wifi, casiers sécurisés...
- Possibilité de mettre en place des recharges alimentées par panneaux photovoltaïques pour des bornes isolée du réseau électrique existant.



© SIEM



Coût : 12 000 €



Suivi :

- Cartographie des implantations

Constat :

Avec une augmentation de la vente de VAE et la démocratisation de la pratique au quotidien et en vacances, la peur de tomber en panne le long des itinéraires aménagés peut devenir un frein. La présence de bornes de recharge sur l'itinéraire peut alors rassurer les usagers.

Objectifs :

Permettre aux cyclistes de recharger leur VAE lors de leur parcours en cas de panne.

- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien
- Hausse du cyclotourisme

Porteur :

Communauté de communes

Partenaires :

Communauté de Communes, Département, Région

Subventions :

ACTION 3.1 : Communiquer et inciter à la pratique du vélo

Favoriser la création d'un écosystème vélo à l'échelle de la Communauté de communes en permettant une mise en relation des usagers et des professionnels.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Créer des synergies entre professionnels et usagers pour la réparation et l'entretien des vélos.
- Communiquer sur l'écosystème vélo du territoire avec par exemple la publication d'un guide mobilité recensant l'ensemble des vélocistes et garagistes proposant des services de réparation et d'entretien.
- Développer une communication originale et ludique, sur le modèle du kit de communication de l'ADEME pour développer la culture vélo sur le territoire.
- Intégrer à la cartographie (action précédente) les vélocistes et garagistes.



© ADEME – Kit de communication



Coût :

Intégré au service communication



Suivi :

Nombre de visites par mois de la page web

Constat :

L'information et la communication sur l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle est un levier d'action majeur pour favoriser le changement de pratiques en matière de déplacements.

Objectifs :

Développer la mise en relation entre usagers et vélocistes et garagistes.

Communiquer sur l'offre de services disponible et créer un écosystème vélo renforcé.

Porteur :

Communauté de Communes

Partenaire :

ACTION 3.2 : Renforcer les actions évènementielles en faveur des mobilités actives

Inciter la participation des citoyens à des évènements en faveur de la mobilité active.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Plébisciter et inciter les entreprises à participer à certains challenges. Les challenges « Mois des Mobilités » ou « Tous à vélo », auxquels les entreprises et établissements scolaires peuvent participer et disposent d'un classement dédié, sont de bons exemples d'implication des entreprises et institutions dans la démarche de mobilité cyclable. Les résultats valorisent la cyclabilité du territoire et le passage via les entreprises et établissements scolaires permet de proposer, de manière ludique, une solution d'écomobilité à leurs salariés ou leurs élèves, à minima le temps du challenge.
- Des lots pour les lauréats des challenges en lien avec le vélo peuvent être mis en place afin de rendre les challenges plus ludiques (kits de réparation, bon d'achat pour les équipements de vélo, révision offerte...).
- Mise en œuvre d'actions renforcées dans le cadre d'évènements tels que « Mois des Mobilités » ou la « Semaine Européenne de la Mobilité » (du 16 au 22 septembre) avec une place « significative » donnée aux déplacements à vélo (ateliers de réparation, ateliers d'apprentissage, ciné-débat, ciné-vélo, rando ...).
- Réalisation d'une action évènementielle sur les mois « creux » de l'année pour les déplacements à vélo (fin de l'automne, hiver) pour avoir un impact sur le nombre d'utilisateurs cyclistes au cours des mois aux conditions météorologiques moins clémentes.



Juin à vélo – Luys en Béarn
© République des Pyrénées



Coût :

- Organisation d'un challenge vélo : 250 € pour les lots maximum et 1 ETP
- Organisation d'une fête du vélo : exemple de la Ville d'Avignon avec 170 € pour 1 000 habitants/an



Suivi :

- Nombre d'évènements
- Nombre de participants

Constat :

Occasion de favoriser le changement des mentalités et de sensibiliser l'ensemble des habitants aux enjeux de cohabitation et de sécurité, les actions évènementielles permettent de favoriser une prise de conscience collective plus rapide à propos de la pertinence du vélo.

Objectifs :

Utiliser les événements en place comme vecteurs de communication et de sensibilisation pour la population. Donner une plus forte visibilité aux actions portées pour le vélo et renforcer la perception du vélo par la population locale comme véritable solution de mobilité dans les déplacements du quotidien.

- Une forte mobilisation de la population autour des animations et évènements.

Porteur :

Communes, Communauté de communes

Partenaire :

Associations, entreprises, professionnels du cycle, opérateurs de mobilité, médias, établissements scolaires

Subventions :

ACTION 3.3 : Action de sensibilisation aux mobilités douces dans les écoles

Proposer des ateliers afin de développer la pratique du vélo à l'aide de la sensibilisation et de la formation.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Augmenter le nombre d'animateurs à l'échelle de la communauté de communes et favoriser une extension de l'apprentissage sur les écoles primaires du Savoir Rouler à Vélo .
- Renforcer les moyens donnés à l'apprentissage du vélo comme mode de déplacement quotidien chez les plus jeunes : piste de sécurité routière, guide des bonnes pratiques, aide à l'accès aux outils indispensables pour les jeunes cyclistes (casques, gilets, sonnettes, ...), encourager la mise en place d'un vélobus par les associations de parents d'élèves.
- Développer et animer différents ateliers participatifs et solidaires et d'auto-réparation en s'appuyant sur le savoir-faire et savoir-être des acteurs de terrain : ateliers de réparation fixes et/ou mobiles, séances de remise en selle sur des parcours stratégiques, cours de vélo-insertion, vélo-écoles pour petits et grands, balades à vélos pour les citoyens et les élus, etc.
- Proposer aux chauffeurs de bus du réseau Fluo des formations pour la conduite en présence de vélos, afin de sécuriser les cyclistes lors des dépassements.
- Proposer des flyers en mairie pour les usagers afin qu'ils puissent les déposer sur les pare brises des voitures stationnant sur les pistes cyclables.



Coût :

- À définir en fonction de la méthodologie choisie
- Atelier de réparation : 150€ (1h30)
- Soutien financier à une association : à partir de 2 500 €
- Edition d'un document pédagogique et d'animation : 5 000€ (exemple d'un site internet à la Métropole de Toulouse ou d'une vidéo à l'Eurométropole de Strasbourg)



Suivi :

- Nombre d'attestations de formations fournies
- Nombre d'ateliers réalisés

Constat :

Afin de favoriser l'écomobilité, la sécurité est un enjeu primordial. Outre l'aménagement du territoire, utiliser à bon escient son vélo c'est rouler de manière sécurisée en adoptant les bons gestes. Se déplacer à vélo c'est apprendre à cohabiter avec l'ensemble des usagers de l'espace public.

Objectifs :

Favoriser les bons gestes et la sécurité des cyclistes, comprenant également l'entretien de son propre vélo.

Renforcer la formation au travers du programme Génération Vélo pour le jeune public, et des ateliers vélo pour touché un public plus élargi.

Porteur :

Communauté de Communes, Communes

Partenaire :

Région, Département, ADEME, Maisons de l'emploi, opérateurs de mobilité, associations

ACTION 3.4 : Développer une vélo-école

Créer un / des lieux intercommunaux d'apprentissage du vélo & des mobilités actives

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Réaliser une / des pistes pour permettre l'apprentissage du vélo
- Équiper les lieux des équipements vélo existants et futurs : Chaussée à Voie Centrale Banalisée, Réseau point nœud, Voie verte...
- Equiper les tiers lieux en équipements de réparation pour permettre des ateliers d'auto-réparation
- Communiquer auprès des écoles / collèges pour encourager à l'organisation d'évènements sur le tiers lieux



Coût :

- Selon les services mis en œuvre



Suivi :

- Réalisation des tiers lieux
- Nombre d'évènements accueillis par le tiers lieux

Constat :

L'éducation au vélo et autres mobilités actives nécessite de disposer d'aménagements adaptés comme des pistes d'apprentissage.

Le territoire ne dispose pas aujourd'hui d'équipements de la sorte.

Objectifs :

Disposer de lieux pour l'organisation d'évènements, associés à des pistes d'apprentissage.

Porteur :

Communauté de communes

Partenaire :

Communes

Subventions :

ACTION 3.5 : Inciter et sensibiliser au label « Accueil vélo »

Offrir aux usagers une expérience accueillante et facilitée sur le territoire intercommunal.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Promouvoir et faire connaître la marque nationale auprès des acteurs locaux afin qu'ils puissent se saisir de l'opportunité d'être labélisé (hébergement, loueur et réparateur de cycles, restaurateur, office de tourisme et site touristique).
- Sensibiliser les professionnels du tourisme aux bénéfices du cyclotourisme et des opportunités commerciales qu'il représente.
- Communiquer davantage sur les enjeux d'écotourisme.
- Déployer des services dédiés aux voyageurs à vélo : stationnements vélo aux abords des établissements labélisés, kits de réparation à disposition...



© J. DAMASE – SARTHE DEVELOPPEMENT



Coût :

Selon les services mis en œuvre



Suivi :

- Cartographie des établissements labélisés

Constat :

Le label garantit un accueil, des services et des équipements spécifiques adaptés aux besoins des touristes. Il permet alors de rassurer la clientèle à vélo et de faciliter le voyage à vélo tout en identifiant rapidement les structures labélisée.

Objectifs :

Inciter les touristes à circuler avec des mobilités douces sur le territoire et permettre aux touristes de bénéficier d'un accueil de qualité.

Augmenter la visibilité du territoire en termes de cyclotourisme.

Porteur :

Communauté de communes

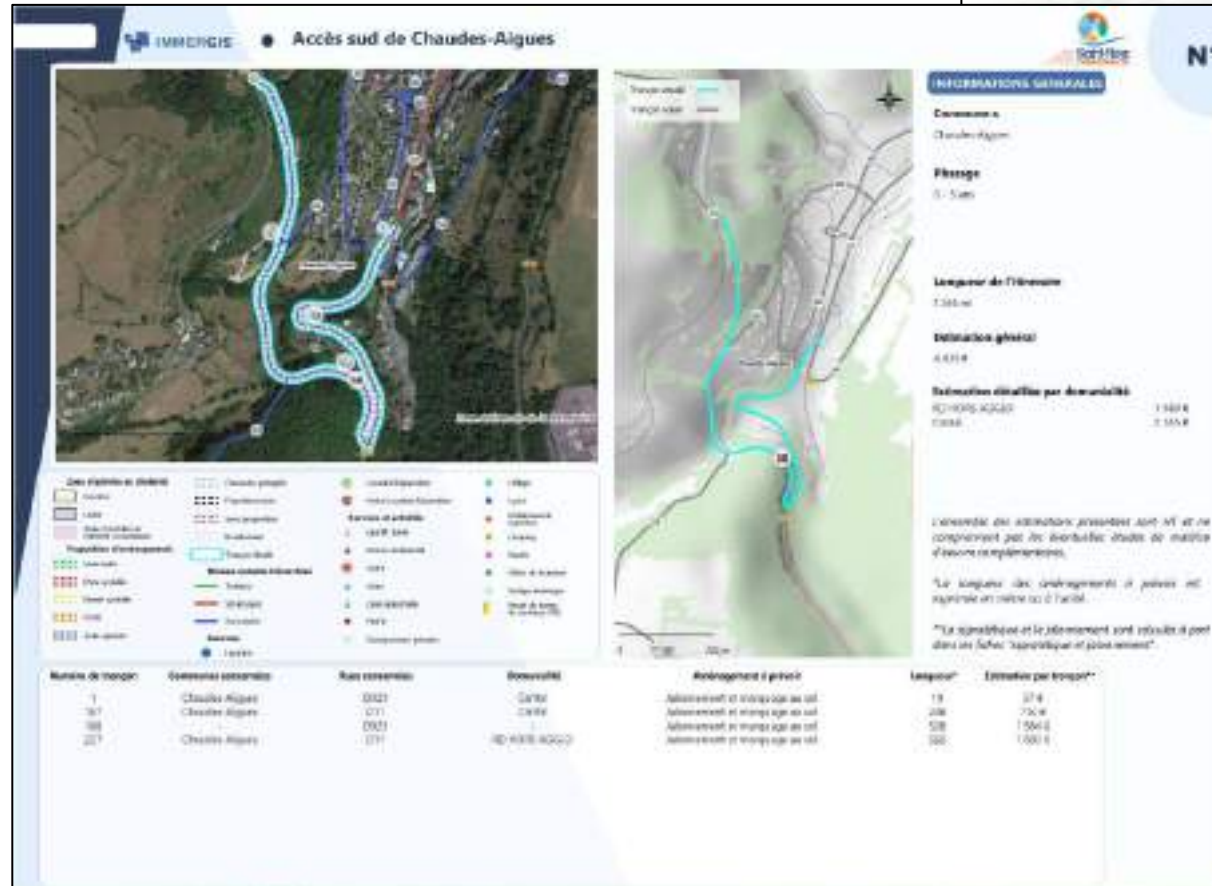
Partenaire :

Office de tourisme, établissements labélisés

Subventions :

Le Schéma Directeur Cyclable

- ❖ Des **fiches détaillées** par communes sur :
 - o Les aménagements cyclables
 - o Le stationnement
 - o Le jalonnement





Le Schéma Directeur Cyclable

- ❖ Le Schéma Directeur Cyclable : **1^{ère} étape pour le développement du vélo** sur le territoire de Saint-Flour Communauté
- ❖ L'approbation de ce document est une **condition pour candidater à des appels à projets, obtenir des subventions** de l'Etat, de la Région AURA, du Département, de l'Europe, ... *A la condition que les aménagements respectent les recommandations du CEREMA*
- ❖ Des aménagements **à réaliser au fur et à mesure**, et en fonction des projets actuels ou futurs, des opportunités, des subventions, ...

Proposition :

Des retours annuels sur le Schéma Directeur Cyclable vers les communes du territoire, sous le format des réunions de secteur ou, si besoin, avec chaque commune qui le demandera



Le Schéma Directeur Cyclable

Quelle place de Saint-Flour Communauté dans la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable ?
Quels besoins des communes du territoire ?

Accompagnement en ingénierie pour la création de dossiers de subventions ?

Création d'un fond de concours pour financer certains aménagements ?

Animation et accompagnement à l'appropriation du Schéma Directeur Cyclable : revoir toutes les communes, avis technique sur projets...

Accompagnement en ingénierie pour la mise en relation des communes entre elles ou avec le département lors de projets communs ?

Groupement de commande pour l'acquisition/la pose de matériel (jalonnement, panneaux...)

?

Présentation des propositions en bureau exécutif avant fin 2024



Navette de Prat-de-Bouc

Hiver 2025



Rappel du dispositif

OBJECTIF

Service de transport régulier saisonnier

- Faciliter l'accès aux sites de pratiques hivernales et renforcer l'accessibilité au domaine nordique de Prat-de-Bouc
- Développer une offre alternative à la voiture pour les touristes et locaux

FONCTIONNEMENT DU SERVICE

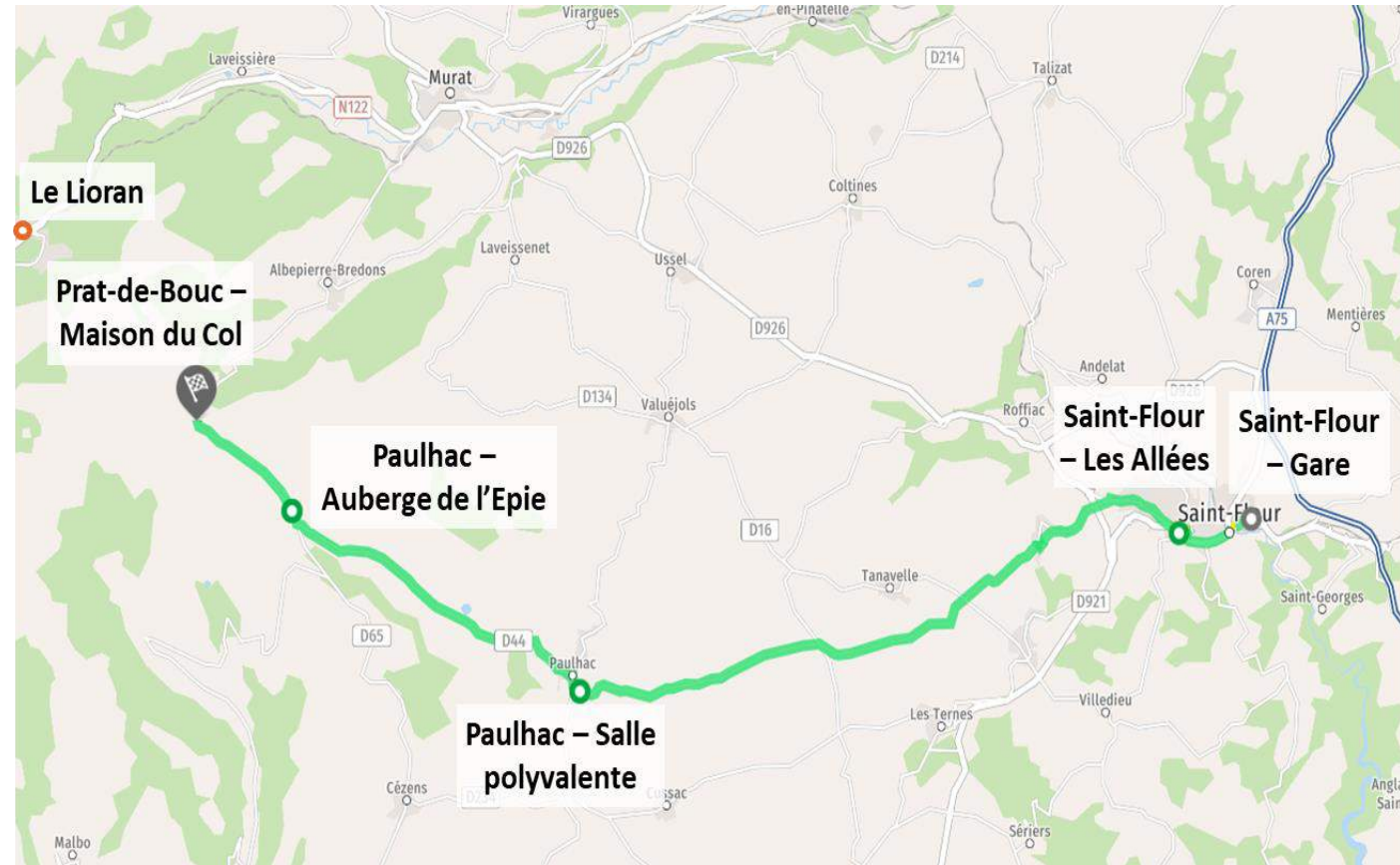
- Du samedi 8 février au dimanche 9 mars 2025 : vacances d'hiver toutes zones
- Tous les jours **2 rotations A/R** pour faciliter l'accès au col à la demi-journée ou à la journée
- Tous les mercredis **1 rotation A/R** pour faciliter l'accès aux nocturnes (sous réserve de validation)

Proposition 2025 : ajout d'un service de transport du 21 décembre 2024 au 16 mars 2025 : tous les week-end d'ouverture du domaine (8 WE hors vacances d'hiver)

Rappel du dispositif

ITINERAIRE

Avantages	Inconvénients
• Passage par un autre lieu de pratique nordique (Paulhac) • Itinéraire entièrement sur Saint-Flour Communauté • Itinéraire avec le moins de km/temps de trajet, le plus direct	• Itinéraire moins sécurisé : route peu adaptée pour un bus entre Paulhac et Prat-de-Bouc, étroite, peu déneigée



Proposition 2025 : rester sur l'itinéraire réalisé en 2024
Changement d'itinéraire en cas de fortes neiges



Rappel du dispositif

HORAIRES

Communes	Point d'arrêt	LMMeJVSDf		Mercredi
		Matin	Après-midi	Soirée
ALLER				
Saint-Flour	Gare	8h50 8h45	13h25 13h05	16h10 17h00
	Les Allées Georges Pompidou	8h55	13h15	17h10
Paulhac	Salle polyvalente	9h15	13h35	17h30
	La Sagnette - Auberge de l'Epie	9h25	13h45	17h40
Alberpierre-Bredons	Maison du Col de Prat-de-Bouc	9h30	13h50	17h45
RETOUR				
Alberpierre-Bredons	Maison du Col de Prat-de-Bouc	12h30 12h15	17h15 17h45	21h45 21h30
Paulhac	Salle polyvalente	12h20	17h50	21h35
	La Sagnette - Auberge de l'Epie	12h30	18h00	21h45
Saint-Flour	Les Allées Georges Pompidou	12h50	18h20	22h05
	Gare	13h00	18h30	22h15

CORRESPONDANCES

- **8h45** : Ruynes, Massiac-Arvant, Chaudes-Aigues, Saint-Chély
- **13h00** : Ruynes
- **13h05** : Clermont-Ferrand (12h30), Massiac
- **18h30** : Ruynes, Clermont-Ferrand (19h21), Saint-Chély (22h D.JF)



Rappel du dispositif

CAPACITE DU BUS

- **Les week-end hors vacances scolaires :** minibus 9 places
- **En période de vacances scolaire** (du samedi 8 février au dimanche 9 mars 2025) : bus 20 places

2024 : bus de 27 places

TARIFICATION

- 1,50 € par trajet par personne
- Gratuit pour les moins de 3 ans
- Réduction sur le forfait ski au domaine : forfait + ticket à moins de 10 €
- Correspondances possibles entre plusieurs bus : 1 ticket acheté pour plusieurs bus en correspondance sur 1 même trajet
- Abonnements OURA acceptés



Rappel du dispositif

COMMUNICATION PREVUE

- Flyers + affiches :
 - Lieux d'accueil : Maisons France Service, Offices de tourisme, OMJS, centre aqualudique, mairies concernées, boîte aux lettres des habitants de Paulhac, lycées
 - Commerces des principaux centre-bourgs
- Mail et appels :
 - Associations locales : Saint-Flour Sport Nature, APE Saint-Flour et Paulhac, association à Paulhac
 - Amicale laïque, OMJS, centres de loisirs + établissements scolaires : après-midi sports-ski avec les enfants/élèves
- Site internet du domaine de Prat-de-Bouc + Saint-Flour Communauté + OTis : à améliorer
- Accueil de Prat-de-Bouc : proposer la navette lors des réservations d'animations + version numérique de l'affiche sur l'écran d'affichage
- Réseaux sociaux



Desserte saisonnière des sites touristiques de la Truyère en transport en commun

Etude à venir



AMI Avenir Montage Mobilité

AMI Avenir Montagne Mobilité (lauréat en octobre 2022)



agence nationale
de la cohésion
des territoires



Plusieurs actions « Mobilités durable »
centrés sur la Vallée de la Truyère

Amélioration de l'offre
TER/Intercités et de la gare

Covoiturage et
Multimodalités

Développer l'offre événementielle et des
produits touristiques autour de l'écomobilité

Développement de dessertes
saisonnnières vers la Truyère

Boucle cyclotouristique
de la Vallée de la Truyère



AMI Avenir Montagne Mobilité

AMI Avenir Montagne Mobilité (lauréat en octobre 2022)



agence nationale
de la cohésion
des territoires



Plusieurs actions « Mobilités durable »
centrés sur la Vallée de la Truyère

Amélioration de l'offre
TER/Intercités et de la gare

Projet LocO'brac

Covoiturage et
Multimodalités

Stage 2024

Développer l'offre événementielle et les
produits touristiques autour de l'écomobilité

2025

Développement de dessertes
saisonnnières vers la Truyère

2024

Boucle cyclotouristique
de la Vallée de la Truyère

*Etude finalisée en 2023
Travaux pour 2024-2025*



Dessertes saisonnières vers la Vallée de la Truyère

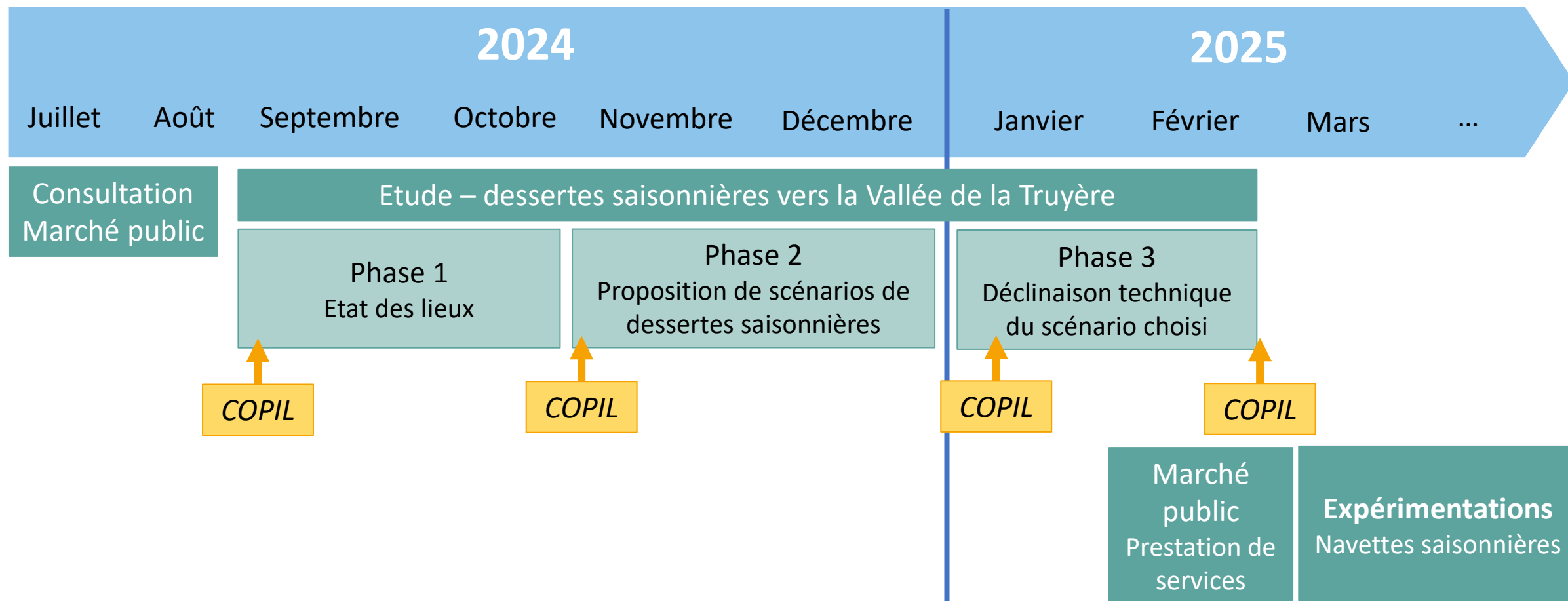
OBJECTIFS

- Réflexion sur la mise en place d'une ou de plusieurs lignes de transport réguliers en saison touristique
- Accès aux sites touristiques, culturels ou de pleine nature emblématiques de la Vallée de la Truyère

*Liens avec les autres actions de l'AMI :
multimodalité, boucle cyclotouristique...*



Dessertes saisonnières vers la Vallée de la Truyère





Semaine de la Mobilité : programme des animations 2024



Semaine de la Mobilité

	Lundi 16/09	Mardi 17/09	Mercredi 18/09	Jeudi 19/09	Vendredi 20/09	Samedi 21/09	Dim 22/09
Toute la semaine	Réduction à l'entrée du centre aqualudique si les usagers ont pris le Floribus ou le vélo pour venir						
Matin				9h30-11h30 : Présentation en MFS des plateformes de covoiturage Lieu : Pierrefort	9h30-12h ; 14h-16h30 Handi'velo Lieu : Pierrefort, centre des cérébrolésés + EPADH	9h30-11h30 : Présentation des plateformes de covoiturage Lieu : Saint-Flour	
Après-midi	14h-16h : Roulez Séniors Lieu : Ruynes-en-Margeride	14h-16h : Roulez Séniors Lieu : Neuvéglise-sur-Truyère	14h-16h : Roulez Séniors Lieu : Chaudes-Aigues	14h-16h : Roulez Séniors Lieu : Pierrefort		14h-16h : Roulez Séniors Lieu : Saint-Flour OMJS	140 ans Viaduc de Garabit Lieu : Garabit
	14h-16h : Présentation des plateformes de covoiturage Lieu : Chaudes-Aigues	14h-16h : Présentation des plateformes de covoiturage Lieu : Ruynes-en-Margeride	14h-16h : Roulez Juniors Lieu : Bike park Ruynes-en-Margeride				Stand Mobilité SFCo + PNR Aubrac
			14h-16h : Présentation des plateformes de covoiturage Lieu : Neuvéglise-sur-Truyère				Location de VAE sur place
							Balades VAE aux alentours



Point d'actualité

Sujets divers

Boucle cyclotouristique de la Truyère

- Rendez-vous faits avec les principales communes concernées
- Cahier des charges pour les travaux à réaliser à venir (septembre)

Avenant n°4 Convention Régionale de délégation de compétence

- Pérennisation de la navette de Prat-de-Bouc pour la durée de la convention (jusqu'en 2027)
- Expérimentation de dessertes locales à destination de la Vallée de la Truyère en 2025



Questions



**Merci de
votre attention**

