

Schéma directeur cyclable

de la C.A du Bocage Bressuirais

Plan d'actions

Novembre 2021



Contact BL évolution :
Julien Langé



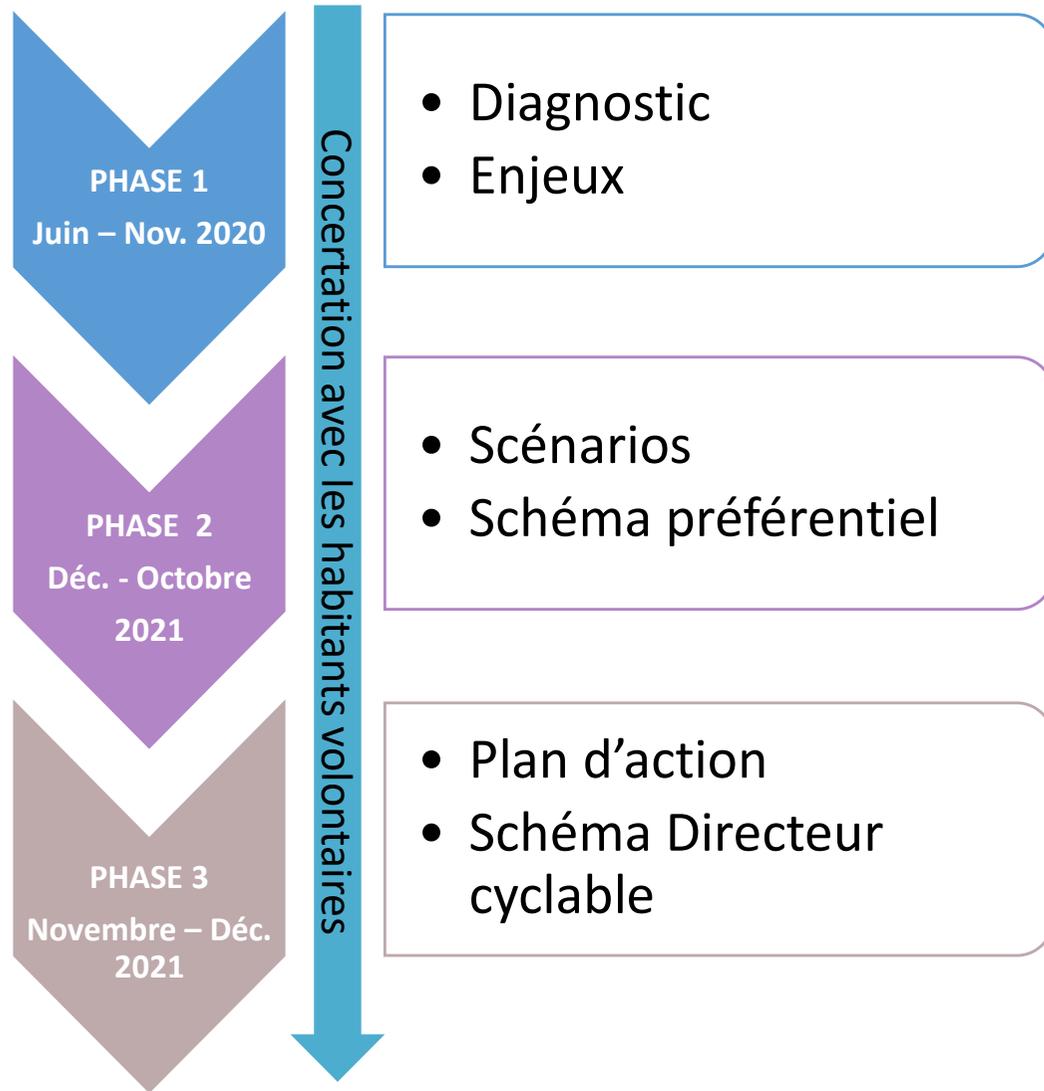
Contact Collectivité :
Caroline Lunéau

Sommaire

- Axe 1 : Aménager un territoire cyclable Page 5
- Axe 2 : Développer les services de l'écosystème vélo Page 34
- Axe 3 : Construire et diffuser une culture vélo Page 28

Introduction

Le calendrier et les étapes de travail pour le Schéma Directeur cyclable



Ce schéma sera un document de référence et de programmation permettant d'organiser le développement de l'usage du vélo sur l'ensemble du territoire de la Communauté d'Agglomération du Bocage bressuirais :

- **Une stratégie de développement des usages cyclable à horizon 2030**
- **Une programmation pluriannuelle d'investissement sur 5 ans**

Du diagnostic au projet de territoire

Le Schéma Directeur Cyclable :

→ Une feuille de route pour développer des usages cyclables.

Deux outils :

- **Une programmation pluriannuelle** pour des aménagements et du jalonnement
- **Une boîte à outils** communication / services / stationnement / aménagements

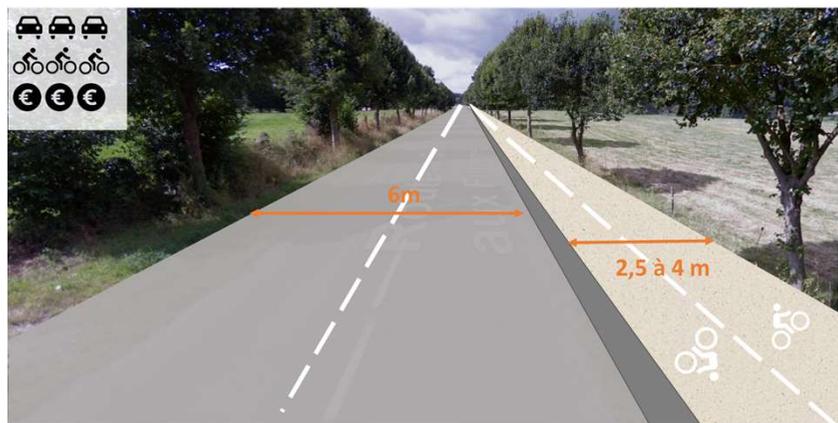
Axe 1 : aménager un territoire cyclable

Synthèse

Hypothèses de coûts

Aménagement = 200-300 k€/km

Exemple type : la piste cyclable



Aménagements mixtes = 30 k€/km



Jalonnement = 3 k€/km

Jalonnement vertical (directionnel) et horizontal (au sol) aux intersections



Synthèse

Liaisons intercommunales :

PLAN D'ACTION



AXE 1 : AMÉNAGER UN TERRITOIRE CYCLABLE

Action n°1 : Développer des aménagements cyclables sécurisés, efficaces et adaptés entre les pôles

Action n°2 : Mettre en place un jalonnement sécurisant et facilitant les déplacements cyclables sur les axes non aménagés

Action n°3 : Favoriser l'accessibilité cyclable des Centre-Bourgs

Leviers

Sécurité à Vélo



Mise en selle et Remise en selle

-

Développement des activités socio-économique

-

Culture vélo

-

Vélo-tourisme



Vélo utilitaire



- **123 km** d'aménagements en site propre
- **6 km** d'aménagements mixtes
- **243 km** de jalonnement à vocation utilitaire et touristiques



Un soutien technique et financier à destination des communes

Synthèse

Liaisons intra communales :

PLAN D'ACTION



AXE 1 : AMÉNAGER UN TERRITOIRE CYCLABLE

Action n°1 : Développer des aménagements cyclables sécurisés, efficaces et adaptés entre les pôles

Action n°2 : Mettre en place un jalonnement sécurisant et facilitant les déplacements cyclables sur les axes non aménagés

Action n°3 : Favoriser l'accessibilité cyclable des Centre-Bourgs

Leviers

Sécurité à Vélo	
Mise en selle et Remise en selle	-
Développement des activités socio-économique	-
Culture vélo	-
Vélo-tourisme	
Vélo utilitaire	

- **13 km** d'aménagements en site propre
- **17 km** d'aménagements mixtes
- **57 km** de jalonnement à vocation utilitaire et touristiques



Un soutien technique et financier à destination des communes

Schéma directeur cyclable : les orientations stratégiques à horizon 2025-2030 AXES STRATEGIQUES

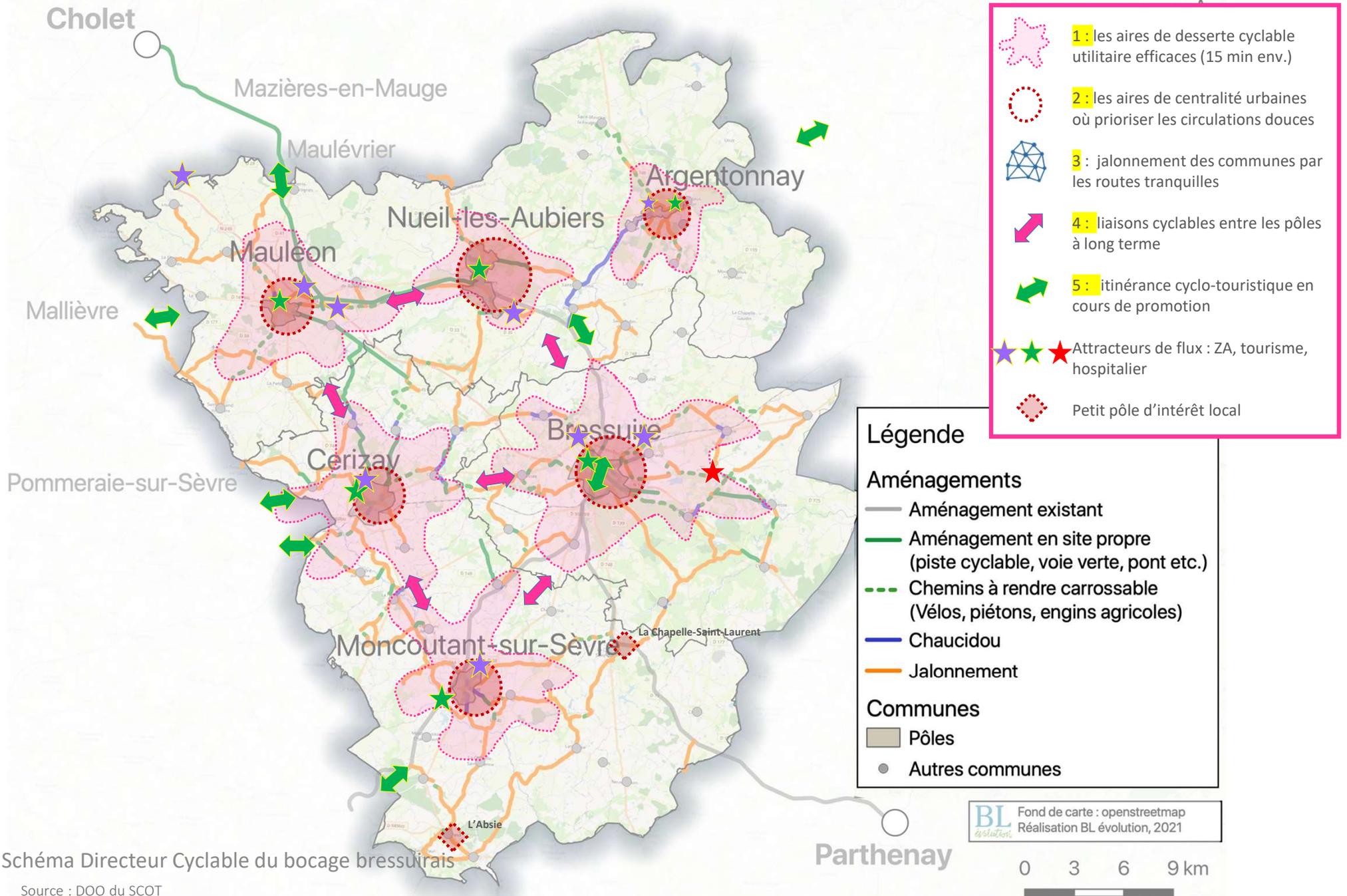


Schéma Directeur Cyclable du bocage bressuirais

Source : DOO du SCOT

Schéma directeur cyclable : « créer une offre qui réponde à la demande »

AXES STRATEGIQUES

1 : Les aires de desserte cyclable utilitaire efficaces autour des pôles

Dans un rayon de 3 à 5 km, chaque pôle de services et d'emploi majeur et secondaire du territoire sera équipé d'un réseau cyclable de proximité, convergent vers les aires de centralité où se concentrent commerces, équipements sportifs et culturels, services publics. Ces schémas cyclables locaux seront co-construits entre les villes centres et l'agglomération du Bressuirais, en privilégiant les aménagements en site propre depuis les extérieurs puis en voies partagées et apaisées dans les quartiers centraux.

2 : les aires de centralité urbaines où prioriser les circulations douces

Dans les pôles, où les distances sont courtes entre tous les points, équipements, quartiers : l'apaisement à 30 km/h pourra être généralisé et les plans de circulation revus pour réduire les circulations traversantes motorisées et prioriser les déplacements doux confortables et directs. Ceci afin de permettre à toutes les classes d'âges de reprendre possession de la convivialité des centres villes, pour se rendre à l'école, au collège, dans les commerces du centre, les équipements culturels, dans les lieux de sociabilité.

3 : jalonnement des communes par les routes tranquilles

Le schéma cyclable se déploie dans l'ensemble du territoire, par un maillage de voies tranquilles (faibles trafic) marquées par un jalonnement simple ou renforcé, et par endroits par des aménagements de sécurité spécifiques : carrefours et traversées avec des axes passants, virages ou portions de route trop étroites, manque de visibilité. Il s'agit de relier en priorité les centres bourgs distants de quelques km entre eux d'une part, et de permettre aux usagers de rejoindre un aménagement cyclable en site propre pour un plus long trajet, utilitaire ou de loisir.

4 : liaisons cyclables entre les pôles à long terme

Vélos et VAE, pour se déplacer dans 10 ans sur les plus longues distances en cas d'énergies chères. Des liaisons sécurisées pour la mobilité cyclable du quotidien pourront être imaginées sur des axes de plus longue portée de km, pour relier les pôles majeurs. Demain un VAE nouvelle génération, un vélo cargo pour transporter des enfants ou aller travailler en tant qu'artisan à vélo, un triporteur ou un vélo couché et couvert pourront circuler sur des voies cyclables en site propre, fluide et prioritaires aux intersections, pour aller vers des déplacements décarbonés en 2040.

5 : itinérance cyclo-touristique en cours de promotion

Le territoire du Bocage Bressuirais porte une ambition forte de développement de ses voies vertes pour augmenter la fréquentation de son territoire par les touristes à vélo (itinérance, excursionnisme, boucles de week-end...). Pour cela, il s'agit de renforcer la qualité des itinéraires et des aménagements, ainsi que la gamme des services dans les villes, sur les parcours des touristes (accueil, maintenance, parking, information, événements...)



La longueur

- Pour construire un réseau, il faut un minimum de kilomètres d'itinéraires cyclables aménagés.



La continuité

- C'est assurer une place aux vélos sur tout leur parcours.



Le maillage

- Un réseau doit être maillé, c'est-à-dire qu'il doit constituer une «toile d'araignée».



L'entretien

- Un réseau bien entretenu est pérenne, reste confortable et donc sera de plus en plus utilisé.

AXES OPERATIONNELS DE DESSERTE proposés

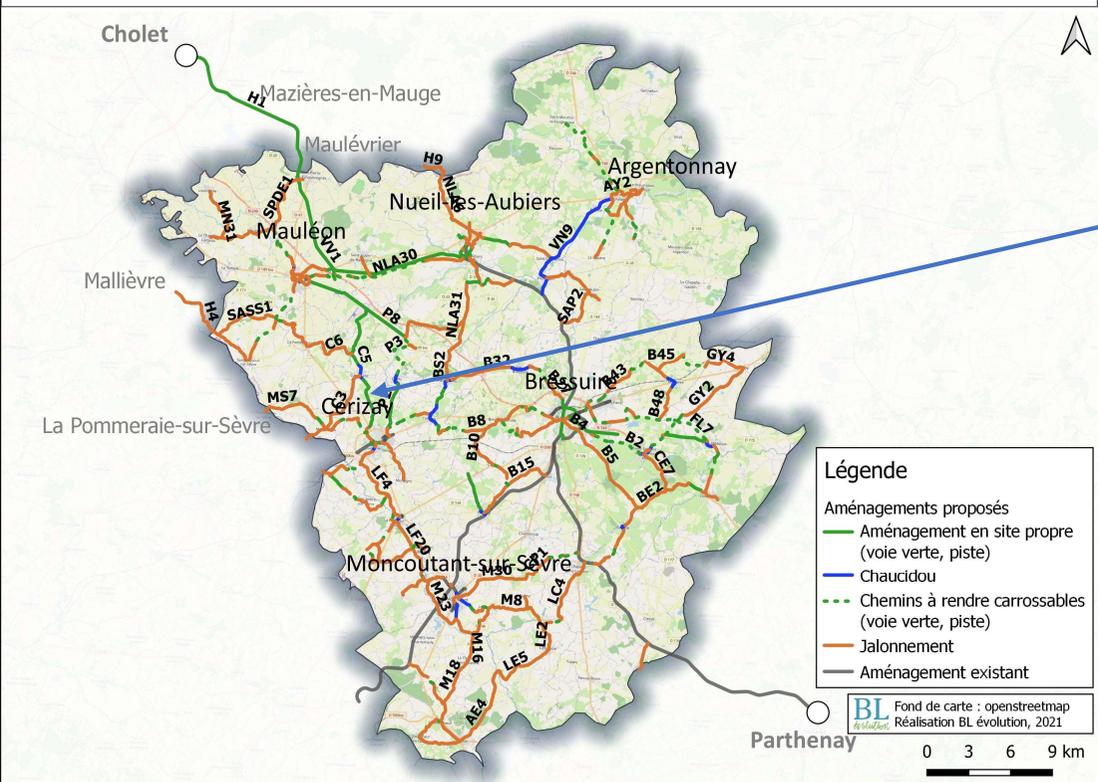
Synthèse ateliers élus/cadres - Bocage Bressuirais



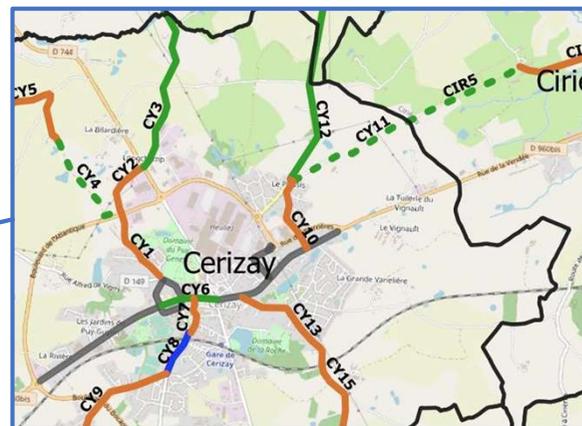
Déclinaison du schéma directeur tronçon par tronçon

Mode d'emploi

Schéma cyclable du Bocage Bressuirais - tronçons



Etude du schéma directeur tronçon par tronçon.



Tous les tronçons sont inscrits sur une carte grand format en A1.

Chaque tronçon reprend les initiales de la commune et un numéro d'identification.
ex : CY1 -> Tronçon n°1 sur la commune de Cerizay.

CY6	Cerizay	bourg
CY3	Cerizay	interco
CY12	Cerizay	interco
CY8	Cerizay	bourg
CY4	Cerizay	interco
CY16	Cerizay	interco
CY11	Cerizay	interco
CY9	Cerizay	bourg
CY7	Cerizay	bourg
CY5	Cerizay	interco
CY2	Cerizay	bourg
CY15	Cerizay	interco
CY14	Cerizay	interco
CY13	Cerizay	bourg
CY10	Cerizay	bourg
CY1	Cerizay	bourg
CP2	Chanteloup	interco
CP1	Chanteloup	interco

Vous pouvez également retrouver le détail des tronçons dans le tableau p.28 à 33.

Chaque tronçon renseigne les éléments suivants :

- Tronçon ;
- Commune ;
- Situation ;
- Type d'aménagement ;
- Route concernée ;
- Origine et destination ;
- Distance (m) ;
- Coût / mètre linéaire ;
- Coût total du tronçon.

Déclinaison du schéma directeur tronçon par tronçon

Les aménagements en site propre : liaisons intercommunales

Aménagement en site propre
Chemins à rendre carrossable = 200-300 k€/km



Voie verte, France

Crédits photo : France-ecotours.com

- **Types d'aménagements : voie verte.**

Eloignée du trafic, la voie verte permet aux cyclistes de partager l'espace avec les piétons et cavaliers. Ce type d'aménagement ne peut pas être réalisé en zone urbaine, car la fréquentation piétonne doit être limitée.

- **Caractéristiques :**

La largeur d'une voie verte ne doit pas être en-dessous de 3 mètres. En effet, cette largeur permet un croisement confortable et sécurisé.

Il est conseillé d'adopter un revêtement en enrobé, plus confortable pour les cyclistes, inclusif (PMR, vélos spéciaux), plus durable et moins contraignant en cas d'intempéries.



Panneaux de signalisation indiquant une entrée et sortie de voie verte

Crédits photo : Wikipédia

Déclinaison du schéma directeur tronçon par tronçon

Les aménagements en site propre : liaisons intercommunales

• Sécuriser la voie verte des intrusions :

Deux systèmes recommandés par le CEREMA peuvent être mis en place en fonction des usages. Un accès fermé par un îlot central empêchera les accès des véhicules motorisés à 4 roues.

Si la voie verte doit être utilisée ponctuellement (agriculteurs, services techniques, riverains), une barrière amovible avec passe-droit peut être créée en laissant un espace minimum de 1,5m.

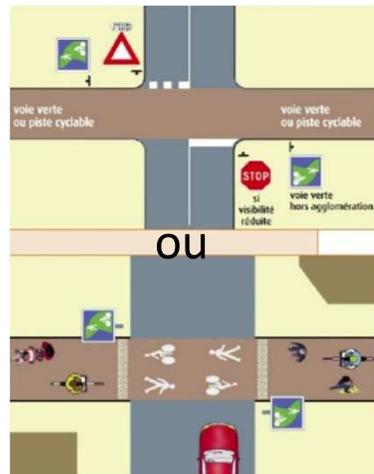
Il est déconseillé d'utiliser des barrières doubles (voie verte Parthenay-Bressuire) ou autres dispositifs souvent utilisés pour empêcher l'accès aux deux-roues motorisés. Très contraignants, ils contraignent l'attractivité des voies vertes et sont non-inclusifs (PMR, chevaux, poussettes, vélos spéciaux). Aucun système ne permet aujourd'hui de bloquer à 100 % les scooters sans contraindre les usagers autorisés à circuler sur la voie verte.

• Intersections mineures :

Lors de traversées d'intersections mineures, l'objectif sera d'avertir les véhicules motorisés en indiquant la présence d'une voie verte, limiter la vitesse et réfléchir au régime de priorité.

Toujours envisager dans un premier temps de donner la priorité à l'aménagement cyclable.

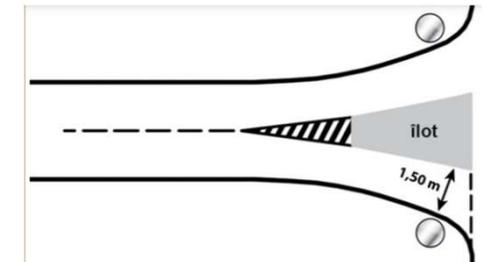
Privilégier le panneau cédez le passage.



Régime de priorité CEREMA

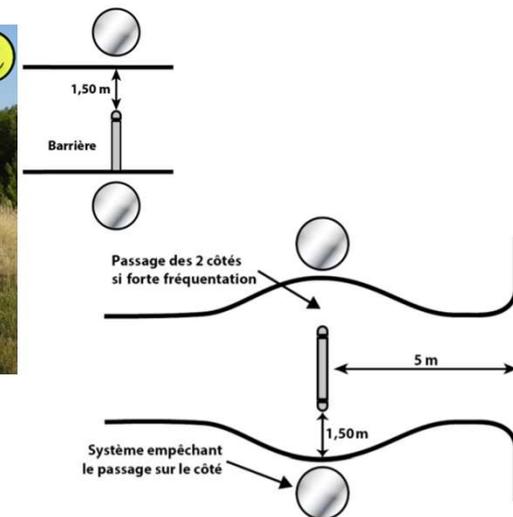
• Types de barriérage

Accès fermé définitivement, création d'un îlot.



Accès fermé définitivement, création d'un îlot.

Barrière avec passe droit.

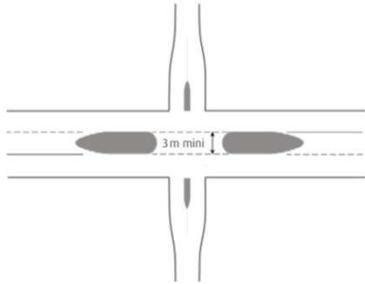


Accès avec passe-droit, création d'une barrière

Déclinaison du schéma directeur tronçon par tronçon

Les aménagements en site propre : liaisons intercommunales

Intersections majeures :



- A gauche, traversée en deux temps avec un îlot central protégeant la traversée. Limitation de vitesse à imposer de part et d'autre.
- A droite, traversée de l'aménagement cyclable dans un tunnel car le nombre de véhicules est trop important.

Carrefours giratoires :

Sur les carrefours giratoires, importance de créer un carrefour à la hollandaise avec priorité aux cyclistes.



Aménagements de carrefours giratoires à la hollandaise : CEREMA

A gauche : piste unidirectionnelle, à droite : piste bidirectionnelle/voie verte.

Courbes et revêtement :



Rayons de courbures CEREMA

Les rayons de courbures doivent être adaptés en fonction de la vitesse. Eviter les angles droits et angles de girations serrés.



Bordures CS2 CEREMA

Le revêtement doit être le plus plan possible, sans ressauts. A minima, si nécessité de créer une bordure, reprendre le modèle de droite, sinon créer une piste cyclable continue traversante.

Déclinaison du schéma directeur tronçon par tronçon

Les aménagements en site propre : agglomération

La piste cyclable est isolée des autres usagers. Il s'agit d'une zone protégée physiquement des véhicules motorisés et séparée des piétons. Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle. Son utilisation est rarement obligatoire (panneau rond), le plus souvent facultative (panneau carré).

Le trafic vélo augmente fortement depuis quelques années, même dans l'Agglo2b, anticiper les largeurs nécessaires est important car ce sont des aménagements pour 20 ans.

Caractéristiques

Dimensions :

- Largeur piste :
 - Unidirectionnelle de chaque côté de la route : 2 m (minimum) ; 2,5 m (conseillé).
 - Bidirectionnelle : 3 (minimum) ; 4 m (conseillé)
- Bordure : < 30 cm.
- Ne pas disposer de potelets sur le parcours ni d'autres obstacles pour éviter les chutes de cyclistes.
- Le mobilier urbain (lampadaire, poubelle, panneau) doit également être éloigné de la piste cyclable, si possible à plus de 50 cm. Si une zone tampon sépare la piste de la chaussée, installer ces éléments à cet endroit-là.

Application

- Toutes routes confondues : Vitesses supérieures à 30 km/h où le volume de trafic dépasse 4000 véhicules dans les deux sens (dont 400 en heure de pointe).
- Pour les angles de girations et traversées d'intersections : même principe que la voie verte, la piste doit rester plane et confortable.



Piste cyclable bidirectionnelle



Piste cyclable unidirectionnelle

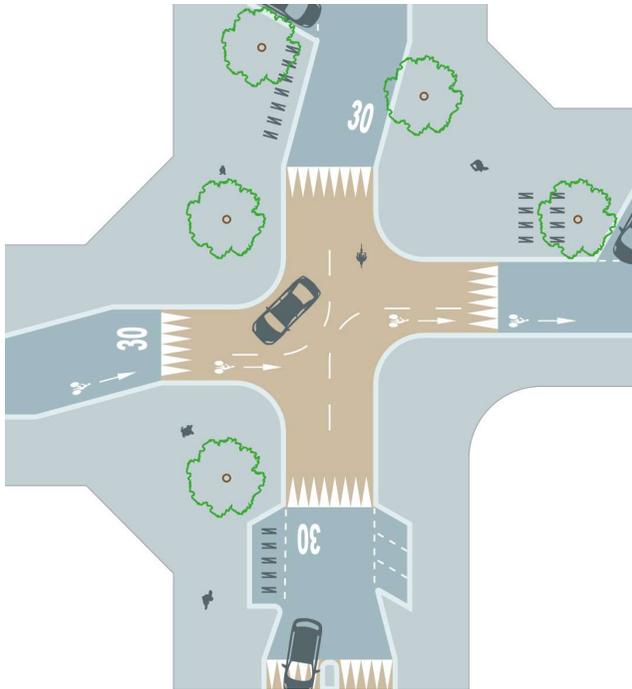
Déclinaison du schéma directeur tronçon par tronçon

Les aménagements en site propre : agglomération

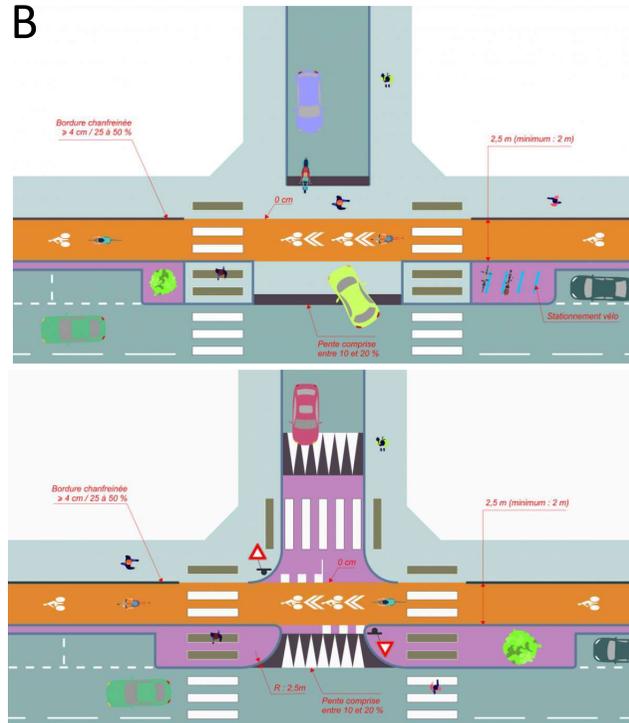
- Les carrefours doivent être traités différemment en fonction de leur importance et de leur niveau de trafic.
- **A** : Rues résidentielles apaisées : **plateau traversant, priorité à droite.**
- **B** : Axe de transit, rues résidentielles adjacentes : **piste continue avec trottoir traversant. Piétons et cyclistes ont la priorité sur la circulation motorisée.**
- **C** : Carrefour majeur, deux axes de transits, circulation cyclable à protéger : **carrefours hollandais.**

- **Éléments essentiels dans un carrefour protégé pour les vélos :**
- Un aménagement cyclable continue et sans obstacles ;
- La sécurité des vélos et piétons est optimale (covisibilité, croisement à 90° ...) ;
- Le carrefour est lisible par tous les usagers de la route et non-ambigüe.

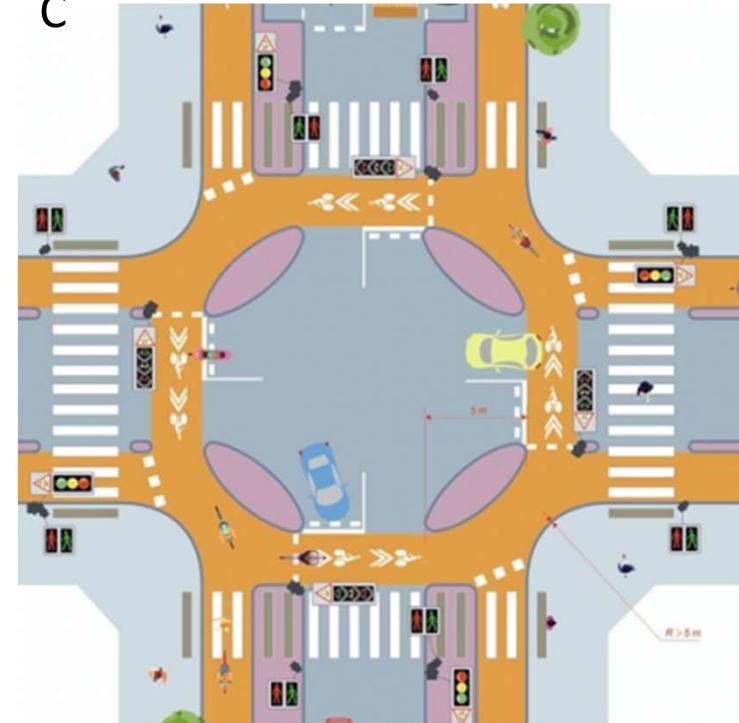
A



B



C



Déclinaison du schéma directeur tronçon par tronçon

Chaucidou : liaisons intercommunales et agglomération

Chaucidou = 30 k€/km

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou Chaucidou consiste à passer de deux voies de circulation séparées à « deux bandes cyclables suggérées » à destination des vélos et une bande centrale pour les véhicules motorisés.

Caractéristiques

- Dimensions des bandes multifonctionnelles : entre 1,70 m et 2,20 m de largeur de chaque côté. Chaussée > 5,20 m
- Revêtement contrasté à favoriser pour réduire l'espace chaussée.
- Ne pas créer de pictogrammes vélos mais bien des chevrons. Il s'agit ici de bandes multifonctionnelles et non de bandes cyclables.

Application

- En agglomération < 5000 véhicules / jour dans les deux sens, axes limités à 30 ou 50 km/h. Possibilité d'installer des chicanes afin de réduire la vitesse.
- Hors agglomération, entre 50 ou 70 km/h à privilégier sur routes départementales secondaires.

Intersections

- En agglomération, traversée d'intersections sous forme de plateau.



Chaucidou contrasté avec chicanes.



Création d'un plateau, apaisement des vitesses.



Panneau d'information en entrant dans l'aménagement

Déclinaison du schéma directeur tronçon par tronçon

Jalonnement : liaisons intercommunales

Jalonnement = 3 k€/km

Une voie partagée permet la circulation des automobiles et vélos sur une même et unique voie. Elle doit garantir un niveau d'accès plutôt local aux automobilistes afin de garantir la sécurité des autres usagers et doit être restreinte aux véhicules légers sauf desserte locale. Des restrictions d'accès peuvent alors être engagées pour accentuer cet effet.

Caractéristiques

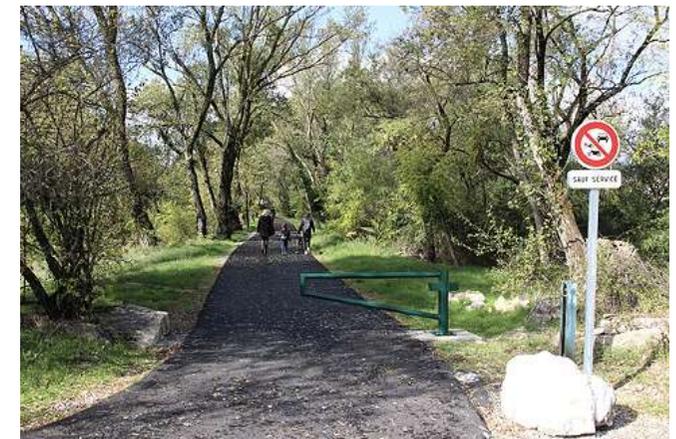
- Largeur < 6 m
- Bordure enherbée à privilégier
- Pictogramme vélo associé aux chevrons

Application

- Hors agglomération, entre 50 (conseillé) ou 70 km/h
- TMJA (trafic moyen journalier annuel) < 1000 v/j
- Si un trafic de raccourci est observé, possibilité de le réduire en condamnant certaines entrées (photo ci-après) avec passe-droit. Ce dispositif améliorera considérablement l'apaisement de la circulation et la fréquentation des cyclistes.



Route communale jalonnée



Possibilité de diminuer le trafic à certains endroits

Déclinaison du schéma directeur tronçon par tronçon

Jalonnement : agglomération

Jalonnement = 3 k€/km

En agglomération, la zone partagée doit être limitée à moins de 30 km/h et moins de 4 000 véhicules par jour dans les deux sens de circulation. Le profil de voirie idéal est un espace plane avec trottoirs abaissés pour sortir modifier la priorité de déplacements dans ces espaces. Nous avons proposé ce dispositif qui peut être structurant à Mauléon, Argentonnay ou même Bressuire en privilégiant un axe parallèle aux grandes artères routières, plus apaisé et qui permet de desservir les lieux d'attractivité des communes.

Caractéristiques

- Aménagement voirie complémentaire à la signalisation, sur le long terme, afin d'être efficace.
- Il est conseillé de mettre au même niveau la chaussée et le trottoir.

Application

- Zones d'hypercentres, centre-bourg, espaces résidentiels.
- TMJA < 4000 véhicules / jour (2000 par sens de circulation). Si le trafic routier est trop anxiogène et que la circulation cyclable devient contrainte, il est conseillé de modifier le plan de circulation afin le réduire.
- Avec peu de moyens, ce système permet de créer un espace sécurisé pour les cyclistes complémentaire aux aménagements en site propre sur les grands axes routiers.



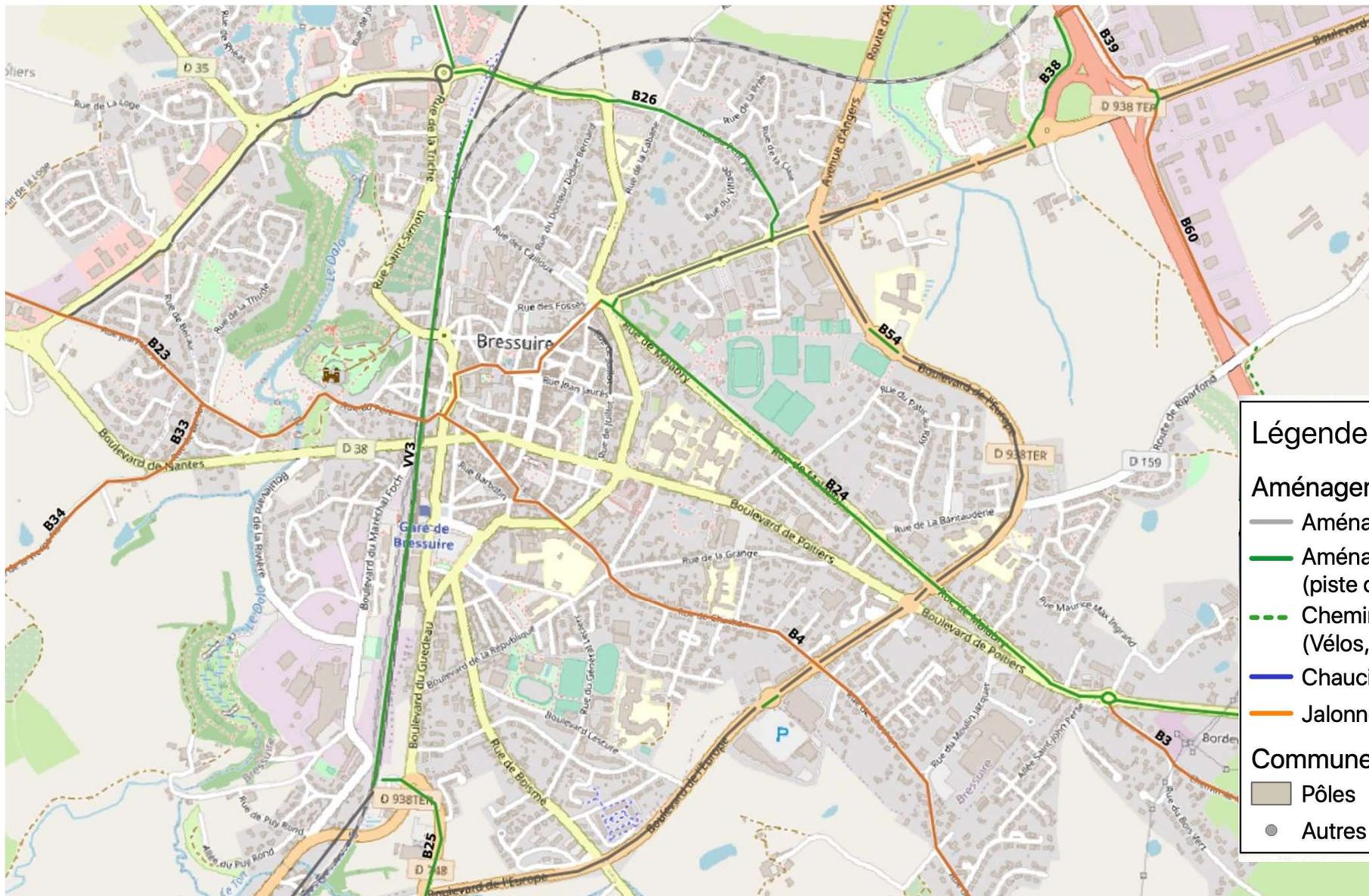
Zone de rencontre à sens unique



Zone 30 apaisée

Déclinaison du schéma directeur tronçon par tronçon

Zoom Bressuire



Légende

Aménagements

- Aménagement existant
- Aménagement en site propre (piste cyclable, voie verte, pont etc.)
- - - Chemins à rendre carrossable (Vélos, piétons, engins agricoles)
- Chaucidou
- Jalonnement

Communes

- Pôles
- Autres communes

Déclinaison du schéma directeur tronçon par tronçon

Zoom Cerizay



Légende

Aménagements

- Aménagement existant
- Aménagement en site propre (piste cyclable, voie verte, pont etc.)
- - - Chemins à rendre carrossable (Vélos, piétons, engins agricoles)
- Chaucidou
- Jalonnement

Communes

- Pôles
- Autres communes

Déclinaison du schéma directeur tronçon par tronçon

Zoom Mauléon



Légende

Aménagements

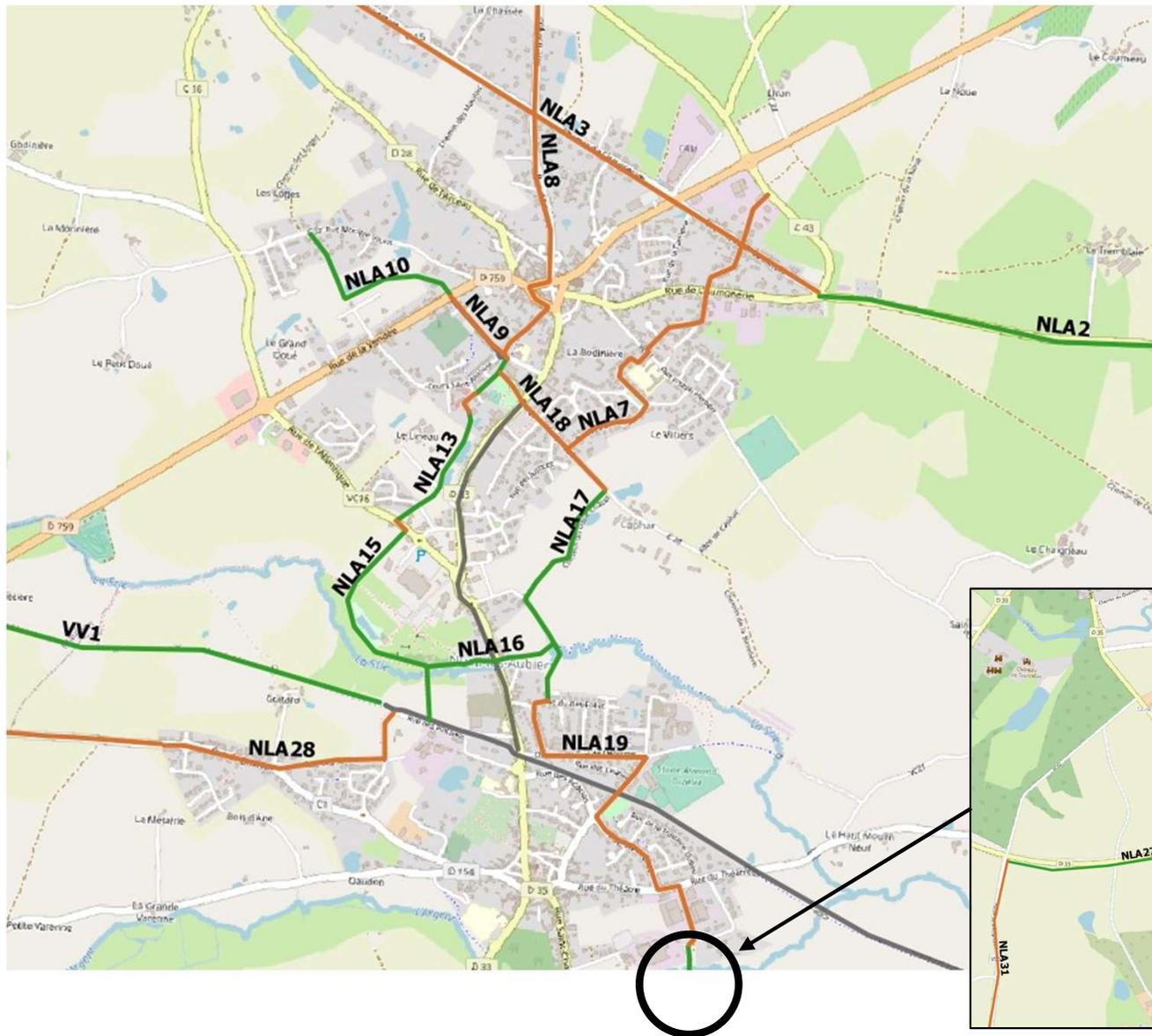
- Aménagement existant
- Aménagement en site propre (piste cyclable, voie verte, pont etc.)
- - - Chemins à rendre carrossable (Vélos, piétons, engins agricoles)
- Chaucidou
- Jalonnement

Communes

- Pôles
- Autres communes

Déclinaison du schéma directeur tronçon par tronçon

Zoom Nueil-les-Aubiers



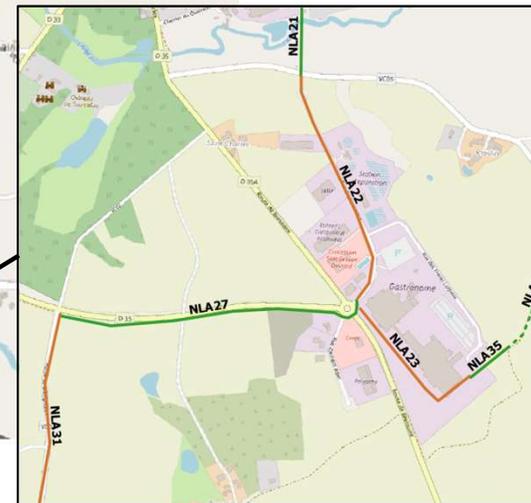
Légende

Aménagements

- Aménagement existant
- Aménagement en site propre (piste cyclable, voie verte, pont etc.)
- - - Chemins à rendre carrossable (Vélos, piétons, engins agricoles)
- Chaucidou
- Jalonnement

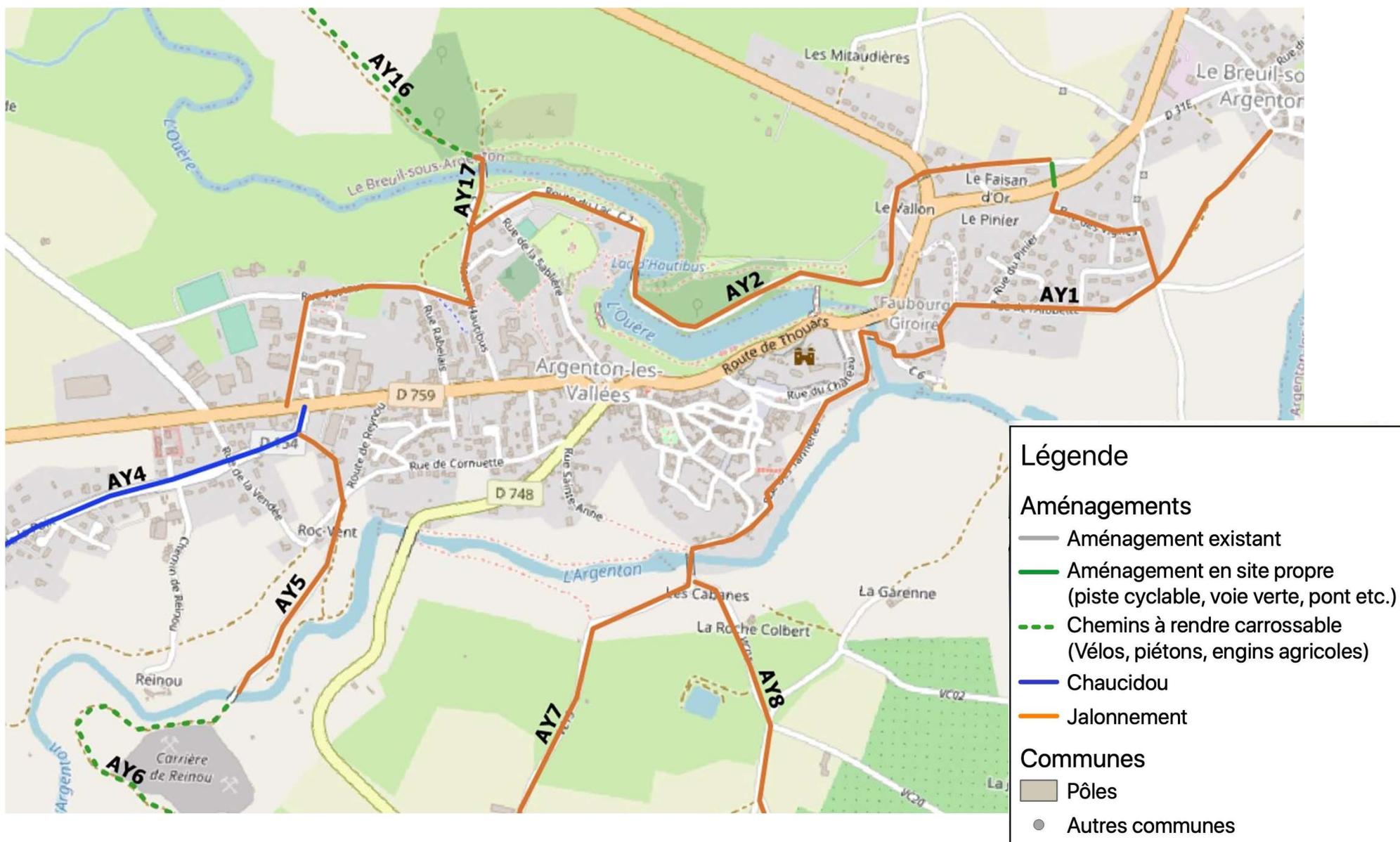
Communes

- Pôles
- Autres communes



Déclinaison du schéma directeur tronçon par tronçon

Zoom Argentonnay



Axe 2 : développer les services de l'écosystème vélo

PLAN D'ACTION



AXE 2 : DÉVELOPPER LES SERVICES DE L'ÉCOSYSTÈME VÉLO

Action n°1 : Multiplier les vélos disponibles

Action n°2 : Développer l'apprentissage du vélo sur la durée

Action n°3 : Augmenter le stationnement vélo

Action n°4 : Favoriser le développement du tourisme à vélo

Action n°5 : Faciliter la logistique et l'intermodalité vélo

Leviers

Sécurité à Vélo

-

Mise en selle et Remise en selle



Développement des activités socio-économique



Culture vélo



Vélo-tourisme



Vélo utilitaire



Aides à l'achat VAE

Bourses au vélo

Ateliers vélo participatifs

Service de location VAE



Mise en place du **Savoir Rouler à vélo** dans les écoles
Stages de remise en selle et sensibilisation auprès des acteurs économiques du territoire



Places de stationnement vélo



Engagement des acteurs touristiques dans la démarche « **Accueil Vélo** »

Organisation d'événements ponctuels autour du vélo tourisme

Promotion de l'intermodalité bus + vélo

Stationnement sécurisé sur les aires de covoiturage

Expérimenter le transport de personne et la logistique à vélo



Club vélo : travail sur les services et la communication

Retour du Club vélo

Axe 2 : services

Agglo2b

Proposition PGD (Plan Global de Déplacements)

Stationnement
Car : 30 box ;
Covoit. : 36 box ;
Commerces : 355 arceaux

Proposition PGD (Plan Global de Déplacements)

Location de vélos
Exemple de Dole :
15 vélos en location ; 14 VAE.

Projet Agglo2b :

Création d'un abri sécurisé en gare de Bressuire : 10 places

Maison de l'emploi : 10 VAE en location. Epuisement stock depuis 09/20

Associations

Travail avec le CSC des ateliers de réparation vélos pour les jeunes (prêt par le CSC), réparé avec le jeune

Animations "docteur vélo" (samedi matin pour un diag rapide et réparations de base avec conseils et échanges techniques)

Repérage des points noirs dans la ville et lien avec la municipalité

Apprentissage du vélo pour populations sans permis avec le CSC (remise en selle)

Ateliers du bocage : 3 vélos de fonction

Vos propositions

Avoir un mobilier urbain vélo homogène sur toute l'agglo.

Un manque de stationnement important sous forme d'arceaux, abris-vélos sécurisés dans les communes.

Aides à l'achat VAE

Location de vélos/VAE/vélo cargo

Créer une maison de la mobilité, comme à Thouars, à la Cité de la Jeunesse et des Métiers (juxtant la gare) par exemple

Proposer des vélos pour les personnes à mobilité réduite

Créer un atelier d'auto-réparation

Augmenter l'offre de stationnement vélo

Imposer dans le PLUi 10 % du nombre de places de stationnement réservées aux véhicules motorisés et au moins 12 m2

Balises de la Sèvre Nantaise depuis St Amand sur Sèvre au Beugnon

Proposition d'utiliser des locaux commerciaux inoccupés pour créer des abris vélos sécurisés

Equiper les bus et cars d'attaches vélo pour favoriser l'intermodalité

Stationnement en centre ville. (Proche rue commerciale, école, marché, ...) compatible vélo + remorque ou vélo cargo

Recruter un monsieur ou dame vélo sur l'agglo2b pour s'occuper du déploiement du réseau cyclable

Proposer du "Co-vélo" pour accompagner des personnes en difficulté dans l'utilisation du vélo dans des tâches quotidiennes.

Pratiquer l'écomobilité scolaire

- Un socle de services déjà existants à diffuser dans d'autres secteurs que Bressuire.
- Des propositions du club vélo à intégrer aux services à développer.

Action n°1 : Multiplier les vélos disponibles



Contexte et objectifs de l'action

Une partie des habitants de l'Agglo2b ne possède pas de vélo. Il faut donc dans un premier temps multiplier les vélos disponibles et donner la possibilité aux habitants de réparer leurs vélos aussi bien pour ceux non utilisés depuis longtemps que pour les réparations du quotidien. Le Vélo à Assistance Electrique offre de réelles possibilités de report modal mais représente encore un coût d'achat important.



Description des mesures

- ❑ **Inciter financièrement** les citoyens à acheter des vélos (électriques ou mécaniques) à l'aide de primes à l'achat.
 - Moyens : 100 € pour les VAE, 150 € pour un vélo cargo et 50 € pour les vélos mécaniques.
 - Calendrier : Dès 2022.
- ❑ **Proposer des VAE en location.**
 - Moyens : maison de l'emploi 10 VAE (stock épuisé). EPCI : 40 VAE, puis 80, 160 ainsi que 20 vélos mécaniques, puis 40, 80. Coût d'un VAE : 1500 € à 2 000 € / vélo. Coût d'un vélo mécanique : 500 € / vélo. Prix location VAE : 30 € / mois, prix dégressifs. Location 1 mois, 3 mois, 6 mois dans la limite d'un an. Prix location vélo mécanique : 10 € / mois, même conditions que VAE.
 - Calendrier : 2027
- ❑ Tester un **atelier de réparation de vélos temporaire et participatif**, un « café vélo » où les habitants peuvent réparer eux-mêmes leur vélo.
 - Moyens : Atelier « docteur vélo » par l'association Allonzavelo. CSC, réparation vélo des jeunes. Activités à développer dans les autres pôles.
 - Calendrier : A définir.
- ❑ Créer un événement annuel ou biennuel : la **bourse aux vélos d'occasions**, qui permet aux habitants de trouver des vélos bon marchés et adaptés à leurs besoins.
 - Moyens : Temps d'animation et d'organisation.
 - Calendrier : Organisation pour l'été 2022.



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2022	2027	2032
Nombre de primes distribuées (budget dédié)	10 000 €	A définir	A définir
Nombre de VAE et vélos mécaniques en location	-	50	100
Nombre d'ateliers	0		1
Organisation d'une bourse au vélo annuelle (O/N)	1		2



Acteurs concernés

Porteur : EPCI, communes

Rôle de la collectivité : Animatrice

Partenaires : Communes, Prestataires

Bénéficiaires : Habitants



Programmes d'aide au financement associés

Aide nationale à l'achat d'un VAE.



Leviers Mobilités

Sécurité à Vélo

-

Mise en selle et Remise en selle



Développement des activités socio-économique



Culture vélo



Vélo-tourisme



Vélo utilitaire



Action n°2 : Développer l'apprentissage du vélo



Contexte et objectifs de l'action

Le vélo, ça s'apprend. Accompagner les jeunes à découvrir le vélo permet d'assurer une pratique sur la durée. L'appréhension à remonter sur un vélo est également souvent sous-estimée chez les moins jeunes. Que ce soit en centre-ville, où la circulation peut être dense ou en milieu rural où les vitesses sont souvent élevées, la pratique du vélo nécessite un apprentissage pour assurer la sécurité de tous.



Description des mesures

- ❑ Accompagner la mise en œuvre réglementaire du programme « **Savoir rouler à vélo** » auprès des groupes scolaires de l'intercommunalité à la rentrée prochaine. Ce programme consiste à favoriser à l'apprentissage du vélo, chez les enfants âgés de 6 à 11 ans, pour une pratique plus sécurisée.
 - Moyens : Financement du plan vélo national, génération vélo
 - Calendrier : Dès 2022
- ❑ Lancer des sessions de vélo-école ouvertes aux adultes hors-horaires scolaires et organiser des « **stages de Remise en selle** ». Organiser des actions de sensibilisation et d'apprentissage en entreprise. Sessions remises en selle déjà en place avec la CSC. Enjeux d'organiser ces événements dans les autres pôles
 - Moyens : Financement du plan vélo national, à déployer dans les autres pôles.
 - Calendrier : A définir



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2027	2032
Nombre de scolaires sensibilisés	100%	100%
Sessions de vélo-écoles adultes organisées par an (Nombre de bénéficiaires)	200	A définir



Acteurs concernés

Porteur : EPCI

Rôle de la collectivité : Coordination

Partenaires : Communes

Bénéficiaires : Habitants



Programmes d'aide au financement associés

ALVEOLE, Programme MOBY, Réseau Mob'In, génération vélo



Leviers Mobilités

Sécurité à Vélo	
Mise en selle et Remise en selle	
Développement des activités socio-économique	
Culture vélo	
Vélo-tourisme	-
Vélo utilitaire	



Action n°3 : Augmenter le stationnement vélo



Contexte et objectifs de l'action

Le stationnement est un élément clé du changement de pratique de déplacement. En effet, la peur de se faire voler son vélo figure parmi les principales raisons pour lesquelles les habitants du Bocage Bressuirais ne l'utilisent pas. Des stationnements vélos devant les lieux d'intérêts permettent de sécuriser les vélos et d'améliorer le temps de déplacement total pour se rendre à son travail, à l'école, au sport, faire des courses, etc.



Description des mesures

- ❑ Réaliser **des achats groupés de stationnements vélos** (arceaux, stationnements vélos couverts et/ou sécurisés...) et accompagner les communes dans leur installation. Cela permettra de réduire le coût d'achat pour les communes et installer des stationnements vélos de qualité. Installer des stationnements vélos sur les **sites communaux** et **intercommunaux** pour rendre l'administration exemplaire. Installer et améliorer dans un deuxième temps des stationnements vélos sur tous les points d'intérêts : entreprises, établissements scolaires, gares, commerces, services, administrations, lieux intermodaux... A plus long terme, envisager l'installation d'abri et de box vélo sécurisés.
 - Moyens : Stationnement arceaux, vélobox, consignes à créer.
 - Calendrier : Stationnement supplémentaire 2022 / 2027 / 2032

- ❑ Tester l'installation de **borne de gonflage et de réparation** sur quelques points d'intérêts principaux.
 - Moyens : 1 500 € / station
 - Calendrier : 2022 / 2027 / 2032

	2027 (10% part modale)		2032 (15% part modale)	
	Nombre	Coût	Nombre	Coût
Arceaux (hors scolaire)	3 674	367 400 €	7 348	734 800 €
Arceaux (scolaire)	875	87 450 €	1 749	174 900 €
Vélobox	28 (140 places)	168 000 €	56 (280 places)	336 000 €
Pompe à vélo	6	9 000 €	12	18 000 €



Acteurs concernés

Porteur : EPCI, communes

Rôle de la collectivité : Achat groupé, ingénierie

Partenaires : Communes

Bénéficiaires : Communes, Tous usagers



Programmes d'aide au financement associés

ALVEOLE



Leviers Mobilités

Sécurité à Vélo	
Mise en selle et Remise en selle	-
Développement des activités socio-économique	
Culture vélo	
Vélo-tourisme	
Vélo utilitaire	



Action n°4 : Favoriser le développement du tourisme à vélo



Contexte et objectifs de l'action

L'Agglo2b dispose de deux voies vertes traversantes, de projet de développement cyclable départemental qui feront bientôt le bonheur des cyclistes. Le potentiel touristique/loisir est à valoriser sur le territoire. Ainsi, l'objectif est d'approfondir le tourisme à vélo, en pleine augmentation en France.



Description des mesures

- ❑ Engager les acteurs touristiques – hébergeurs, loueurs de cycles, réparateurs de cycles, restaurateurs, office de tourisme, sites touristiques – à adhérer à la **labellisation « Accueil vélo »**. Cela améliorera leur visibilité auprès des touristes, leur permettra de bénéficier de supports de communication et d'entrer dans un réseau local et national de prestataires.
 - Moyens : Communication
 - Calendrier : 2022
- ❑ Organiser des événements spéciaux l'été : concerts, fête du vélo, jeux, journée sur le vélo, marché local... Profiter des nombreux passages à vélo sur la voie verte, vallée de l'Argenton pour créer des événements et rassembler les touristes à vélo. De plus, cela fera découvrir les produits (alimentaires, artisanal) locaux aux touristes et attirera des touristes supplémentaires sur le territoire.
 - Moyens : Communication
 - Calendrier : Dès 2022



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2022	2027	2032
Nombre d'établissements labellisés « Accueil Vélo »	0 ?	3 ?	10 ?
Nombre d'événements à organiser	1 ?	2 ?	4 ?



Acteurs concernés

Porteur : EPCI, communes

Partenaires : France vélo tourisme

Bénéficiaires : Etablissements d'accueil, commerces du territoire etc.



Leviers Mobilités

Sécurité à Vélo	
Mise en selle et Remise en selle	-
Développement des activités socio-économique	
Culture vélo	
Vélo-tourisme	
Vélo utilitaire	-



Labellisation Accueil Vélo ©

Action n°5 : Faciliter la logistique et l'intermodalité vélo



Contexte et objectifs de l'action

Le vélo est un moyen de transport relativement léger, transportable (notamment les vélos pliants) et qui prend peu de place. Ce moyen de transport est parfait pour être utilisé de pair bus ou même voitures pour les vélos pliants. Faciliter l'intermodalité vélo + bus ; vélo + aire de covoiturage est l'un des leviers de développement du vélo utilitaire et touristique.



Description des mesures

- ❑ Disposer des **remorques vélo** derrière les cars circulant sur le territoire, pour encourager le développement de l'intermodalité vélo + car.
 - Moyens : Région nouvelle-aquitaine, LOM obligation car neufs. Equiper les cars TREMA de racks à vélo, les lignes fréquentes ?
 - Calendrier: 2023
- ❑ Expérimenter le transport de personne et la logistique à vélo sur le territoire.
 - Moyens : Trouver un acteur volontaire sur le sujet.
 - Calendrier: A définir.



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2022	2027	2032
Pourcentage de Cars du réseau équipés de remorques vélos	0 % ?	50% ?	100% ?
Expérimenter le transport de personne et la logistique à vélo (nombre de vélos cargo)	0 ?	2 ?	10 ?



Acteurs concernés

Porteur : EPCI

Rôle de la collectivité : Exercice de la compétence Mobilités.

Partenaires : Commune de Bressuire, Région

Bénéficiaires : Tous usagers



Programmes d'aide au financement associés

ALVEOLE, ADMA, Aide « Mobilité Durable » de la Banque des Territoires



Leviers Mobilités

Sécurité à Vélo	-
Mise en selle et Remise en selle	-
Développement des activités socio-économique	
Culture vélo	
Vélo-tourisme	
Vélo utilitaire	



Un « rack à vélo » derrière un bus © Détours

N° et Titre de l'Action



Contexte et objectifs de l'action

Description succincte des enjeux liés à cette action et de son contexte (enjeux principalement issus du diagnostic). Définition du but escompté à travers la réalisation des actions contenus dans cet axe.



Description des mesures

Description des mesures découlant de l'action avec présentation des objectifs relatifs à chaque mesure. Ajout d'une indication sur les moyens financiers à avancer pour la réalisation de chaque mesure et indication sur le calendrier de mise en œuvre de chaque mesure.



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2030
<p>Objectifs chiffrés des mesures contenues dans cette action en termes de résultats attendus (ordre de grandeur issus du scénario énergétique du territoire – cf. stratégie) en 2025 et 2030</p> <p>Ces objectifs doivent être en cohérence avec les niveaux d'ambition de l'action</p>		

Fiche Action



Acteurs concernés

Description des acteurs concernés par la mise en œuvre de l'action, des partenaires clés pour la réalisation de l'action et des bénéficiaires des mesures mises en place.



Leviers Mobilités

Indicateurs quantitatifs sur les leviers activés par cette action

Sécurité à Vélo	-
Mise en selle et Remise en selle	
Développement des activités socio-économique	
Culture vélo	
Vélo-tourisme	
Vélo utilitaire	

Illustration de l'action ou d'une des mesures de l'action

Synthèse

Espace public, Commerces

Ecoles, entreprises

Gare, résidence

Quelques minutes

Quelques heures

Une journée ou plus

Arceaux

(3 points d'attache roues + cadre)



100€ / arceau

Abri + Arceaux

(protégé des intempéries)



5000 € / abri

Abri Sécurisé

(espace sécurisé du vol et des intempéries)



30 000€ / abri sécurisé
6 000 € / vélobox

Adapter le type en fonction du lieu et de la durée de stationnement

Axe 3 : construire et diffuser une culture vélo

PLAN D'ACTION



AXE 3 : CONSTRUIRE ET DIFFUSER UNE CULTURE VÉLO

Action n°1 : Inscrire le vélo au cœur du projet et de l'identité du territoire

Action n°2 : Accompagner les entreprises à développer de nouvelles mobilités

Action n°3 : Favoriser la montée en compétence des acteurs du territoire

Leviers

Sécurité à Vélo	-
Mise en selle et Remise en selle	🚲-
Développement des activités socio-économique	🚲
Culture vélo	🚲🚲🚲
Vélo-tourisme	🚲
Vélo utilitaire	🚲

Intégrer le vélo à la stratégie de communication et au projet de territoire

Publications régulières sur les réseaux,
Organisation d'événements (ex : Fête du vélo)

Organisation du challenge mobilité « Au travail, j'y vais à vélo »

Promotion du forfait mobilités durables et des plans de mobilités auprès des entreprises

Interventions et animations dans les écoles



Formation interne, construction d'une culture vélo avec les partenaires et aménageurs, voyage sur des territoires où le vélo se développe



Participation active dans les réseaux de collectivités engagés sur la question vélo



Suivi de la mise en œuvre du schéma directeur par le Club Vélo

Club vélo : travail sur les services et la communication

Axe 3 : communication

Agglo2b

Challenge de la mobilité

L'Agglo2b peut être un exemple en incitant ses personnels à moins utiliser les voitures professionnelles = mettre à disposition et dans les services des vélos.

Associations

Alonzavelo : Café vélo

Recto/verso : Diffusion de l'objectif employeur pro vélo

Vos propositions

Communiquer et sensibiliser sur les possibilités de location et organiser des temps forts sur le territoire de l'agglo

Formation et conseils pour bien sécuriser son vélo.

Formation des techniciens (voyage dans des collectivités qui ont développé le vélo.

Conseil sur l'achat d'antivol

Utilisation de caméra de surveillance pour les vélos.

Utilisation de vêtements fluos et non foncés par les scolaires.

Informers les habitants sur l'emplacement des stationnements vélo

Promotion du forfait mobilités durables et des plans de mobilités auprès des entreprises ET auprès de l'Agglo2B (rôle exemplaire à donner)

Information incitative moins de 5km = utilise ton vélo !

Intégrer le vélo à la stratégie de communication et au projet de territoire

Mettre en place des temps forts sur l'incitation à l'utilisation du vélo : un jour une semaine un mois une année

Organisation de bourses au vélo

Publications régulières sur les réseaux, Organisation d'événements (ex : Mai à vélo)

Participation active dans les réseaux de collectivités engagés sur la question vélo (séminaires, vélos&territoires)

Recruter un animateur pouvant intervenir dans les établissements scolaires, communiquer autour des sujets du vélo à la population, organiser les événements liés au vélo, s'occuper de l'atelier de réparation.

Organisation d'événements ponctuels autour du vélo tourisme

Rappeler régulièrement (sur les panneaux d'info dans l'AGGLO2B) les règles de circulation pour les cyclistes, les automobilistes.

Accompagner les municipalités qui désirent mettre en place des nouveaux aménagements qui doivent affronter la résistance au changement.

Formation interne, construction d'une culture vélo avec les partenaires et aménageurs

Action n°1 : Inscrire le vélo au cœur du projet et de l'identité du territoire



Contexte et objectifs de l'action

Pour une grande part de la population, le vélo est encore considéré comme un engagement écologique alors qu'il est en réalité un moyen de transport rapide, fiable, bon marché, sain et non polluant. L'objectif de cette action est justement de sensibiliser les citoyens au fait que c'est un mode adapté pour tout âge et pour la plupart des déplacements du quotidien.



Description des mesures

- ❑ Définir **une véritable stratégie de communication**, visant à développer et rendre visible les pratiques cyclables sur le territoire de l'agglomération. Indiquer dans les brochures touristiques les accès vélos.
 - Moyens : Communication (à définir sur 5 ans)
 - Calendrier : Dès que possible

- ❑ Intervenir auprès des écoles, collèges et lycées (Rencontrer des élèves pour comprendre leurs besoins, diffuser des clips de communication adaptés aux jeunes, organiser des défis « **Tous à l'école à Vélo** » (sur le même principe que le « Défi foyer alimentation positive »).
 - Moyens : Chargé de mission / animateur
 - Calendrier : 2022

- ❑ Mettre en avant les itinéraires cyclables et stationnements du territoire à travers les différents outils de cartographie existants et à des fins touristiques.
 - Moyens : Service SIG + communication
 - Calendrier : Dès que possible



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2022	2027	2032
Part des habitants sensibilisés par les outils de communication	5 % ?	100 % ?	
Nombre d'enfants participants à un challenge vélo	0% ?	20% ?	50% ?
Nombre de lieux touristiques accessibles à vélo	2 ?	10 ?	



Acteurs concernés

Porteur : Services de communication EPCI, office de tourisme

Rôle de la collectivité : définition des campagnes

Partenaires : Les communes, Département, Région

Bénéficiaires : Les citoyens peu familiers avec l'usage du vélo



Programmes d'aide au financement associés

Programme MOBY, ALVEOLE, AVELO



Leviers Mobilités

Sécurité à Vélo	-
Mise en selle et Remise en selle	
Développement des activités socio-économique	-
Culture vélo	
Vélo-tourisme	
Vélo utilitaire	

Action n°2 : Accompagner les entreprises à développer de nouvelles mobilités



Contexte et objectifs de l'action

Les trajets domicile – travail représentent la plus grosse partie des déplacements. Ainsi, travailler directement avec les acteurs (entreprises, industries, salariés, responsables ressources humaines...) permet d'accompagner au mieux les salariés pour rendre les trajets accessibles, enviables et réalisables. Il a été démontré que venir à vélo au travail a des effets bénéfiques sur la qualité de vie et d'implication au travail.



Description des mesures

- ❑ **Communiquer auprès des salariés des entreprises** (Clubs d'entreprises, zones d'activités...), en organisant ou promouvant des réunions
 - Moyens : Association Recto verso s'occupe déjà de communiquer. A voir pour renforcer cette animation, mise à disposition de kits sécurité vélo aux salariés (phares, gilet jaune, kit réparation)
 - Calendrier : 2022
- ❑ Lancer un **challenge mobilité axé** sur le vélo et la marche à pied auprès des entreprises et des administrations ou pérenniser le challenge de la mobilité.
 - Moyens : Service communication
 - Calendrier : 2022
- ❑ Informer et encourager les entreprises à mettre en place le **forfait mobilités durables**.
 - Moyens : animation, information, communication
 - Calendrier : Dès que possible
- ❑ Inciter les grosses entreprises à réaliser **des plans de mobilité (PDM)** : promotion du vélo, accès aux bâtiments facilité, stationnements adaptés, achat ou location de VAE, programme OEPV (objectif employeur pro vélo.
 - Moyens : Animation
 - Calendrier : 2022



Acteurs concernés

Porteur : Les entreprises et le service communication du territoire

Rôle de la collectivité : Coordination, communication

Partenaires : Clubs d'entreprise

Bénéficiaires : Les salariés et les entreprises



Programmes d'aide au financement associés

Programme V-LOGISTIQUE, WIMO OV



Leviers Mobilités

Sécurité à Vélo	-
Mise en selle et Remise en selle	
Développement des activités socio-économique	
Culture vélo	
Vélo-tourisme	-
Vélo utilitaire	



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2021	2026	2031
Nombre d'entreprises sensibilisés aux actions vélos (dans le cadre de PDM ou non)	10%	100%	
Nombre d'actifs sensibilisés	10%	100 %	
Nombre d'employeurs participants à un challenge vélo et/ou mobilité	10%	100 %	
Nombre d'employeurs ayant été informés du forfait mobilités durables	10%	100 %	

Action n°3 : Favoriser la montée en compétence des acteurs du territoire



Contexte et objectifs de l'action

Constituer un écosystème de compétences sur le vélo est essentiel favoriser les bonnes pratiques et les bons projets d'aménagement. Disposer de personnels formés est une réelle plus-value pour développer la pratique du vélo. Ce personnel qualifié pourra ainsi partager son expertise avec les citoyens de l'agglomération et ainsi créer une réelle indépendance du territoire vis-à-vis des problématiques liées au vélo.



Description des mesures

- ❑ Former les personnes souhaitant se tourner vers un **métier vélo** : réparation, vente, accompagnement de vélo-école, logistique, etc. et mettre en place une formation continue à destination des professionnels qui souhaitent **acquérir de nouvelles compétences** (exemple : réparateur qui souhaite se former à la réparation / maintenance de VAE).
 - Moyens : 1500-2000 € / formation
 - Calendrier: expérimentation à définir

- ❑ Sensibiliser tous les élus du territoire en leur partageant des **témoignages de territoires cyclables** et en organisant des visites de territoires engagés dans des actions de développement des déplacements doux.
 - Moyens : 2 000 € / voyage (animation, voyages d'études, participation à des événements)
 - Calendrier : A définir avec les élus.



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2022	2027	2032
Nombre de personnes ayant reçu une formation	0	2 ?	
Voyage cyclable	1 ?	1 ?	1 ?



Acteurs concernés

Porteur : EPCI, Centres de formations

Rôle de la collectivité : mise en place

Partenaires : Région, CCI/CMA, ADIE, CEREMA

Bénéficiaires : Les professionnels du vélo du territoire



Programmes d'aide au financement associés

Programme macyclo-entreprise, AVELO



Leviers Mobilités

Sécurité à Vélo	
Mise en selle et Remise en selle	
Développement des activités socio-économique	
Culture vélo	
Vélo-tourisme	
Vélo utilitaire	