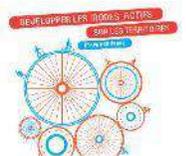




Crédits photos : bugelyvelo.com



Promu par



SOMMAIRE

Introduction et rappel des objectifs du Schéma Directeur	Page 3
Méthode et concertation	Page 7
Présentation des scénarios	Page 13
Scénarios d'aménagement potentiels	Page 13
Scénario retenu	Page 27
Zoom sur les centres-bourgs	Page 28
Stationnement, services et communication	Page 34
Suite de la démarche	Page 39
Annexes	Page 41



Les objectifs du Schéma Directeur des Mobilités Actives de la CC Bugey Sud



Etablir un réseau efficace, cohérent, attractif, qui s'appuie, de manière prioritaire sur l'exploitation et l'équipement d'infrastructures existantes.



Développer des services complémentaires permettant d'accompagner les changements d'usages



Définir les axes de communication permettant de valoriser les actions menées et d'accélérer les changements de comportements

Ce schéma sera un document de référence et de programmation permettant d'organiser le développement de l'usage du vélo sur la Communauté de Communes.

- **Une stratégie de développement des usages cyclables à horizon 2030**
 - **Une programmation pluriannuelle d'investissement sur 10 ans**
- + Une logique « d'opportunité » sur des axes non programmés mais identifiés comme importants à aménager pour les vélos en termes d'enjeux.**



Les étapes de travail du schéma directeur

Phase 1

Diagnostic

- Visite de terrain et concertation
 - Analyse des enjeux (morphologie du territoire, offre, demande, aménagements existants, réseau piéton, services liés à la mobilité)
 - Lignes de désirs
- **Diagnostic validé**

Phase 2

Scénarios

- Analyse des tronçons à aménager
 - Zoom sur les bourgs et centralités
 - **Choix d'un scénario d'aménagement**
- **Schéma Directeur**

Phase 3

Plan d'action

Schéma directeur des Mobilités Actives en trois volets:

- Volet Aménagement : détails des tronçons à aménager en priorité
 - Volet Services : identification d'action, chiffrage, calendrier
 - Volet Communication : identification d'action, chiffrage, calendrier
- **Plan d'action et programmation pluriannuelle**
- **Dispositif de suivi**





7 grands axes pour répondre aux enjeux



Dans les bourgs : poursuivre l'apaisement en diminuant la vitesse de circulation, y associer des aménagements favorables aux cyclistes, jusqu'aux sorties de bourgs



Sur les grands axes : traiter les franchissements stratégiques, aménager un réseau sécurisé et efficace lorsqu'aucun itinéraire de substitution n'est envisageable



Assurer des rabattements efficaces et sécurisés vers la ViaRhôna



Mettre en place un jalonement sécurisant et facilitant les déplacements sur les axes calmes non aménagés, voire les chemins carrossables



Mettre en place des stationnements cyclables de qualité dans tous les lieux d'attractivité et d'intermodalité



Développer une première boucle de services autour du conseil, de la réparation et poursuivre le développement des services de location



Elaborer une communication dynamique favorisant les changements d'usages



BUGEYSUD
Communauté de communes

Méthode et concertation

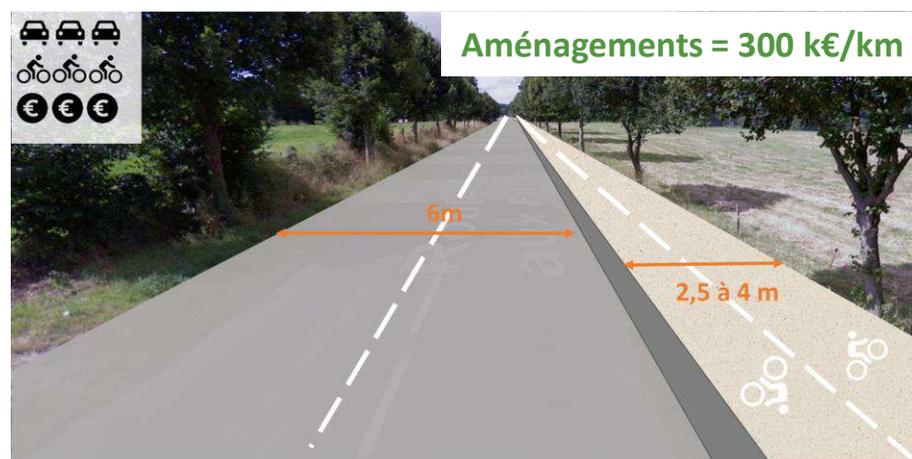


Aménagements et jalonnement type

Les scénarios qui suivent sont construits à l'aide de ratio financiers :

- **Aménagements** de pistes cyclables sécurisées, séparées de la voirie (par une bordure) ou via un réseau différent (voie verte)
- **Aménagement mixte** sur voie circulée par des véhicules motorisés en ajoutant un marquage au sol et en modifiant la vitesse autorisée et le régime de priorité. Ce type d'aménagement s'appelle la chaussée à voie centralisée ou « chaucidou » et n'est possible qu'en dessous de 5000 véhicules / jour.
- **Jalonnement / Itinéraires suggérés** de routes peu circulées via un abaissement de la vitesse de circulation (70 ou 50 km/h selon la visibilité) et l'installation d'un balisage directionnel (jalonnement vertical) voire un jalonnement horizontal (signalisation des traversées, rappels de la circulation de vélo sur cet axe...).

Le scénario finalement retenu sera détaillé lors de la phase 3 (typologie d'aménagements par tronçon, études à réaliser...).





Aménagements et jalonnement type

La possibilité pour les vélos de partager la voirie avec les véhicules motorisés dépend de deux critères :

- **Le volume de trafic** : au dessus de 2000 véhicules par jour (pour un sens de circulation) dont 200 aux heures de pointes, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.
- **La vitesse de circulation** : au dessus de 30 km/h, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.

Vis-à-vis des aménagements partagés (bandes cyclables, vélorue, zone de rencontre...), ces deux critères sont excluants : si un des deux seuils est dépassé, il faudra rechercher un aménagement en site propre ou une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.

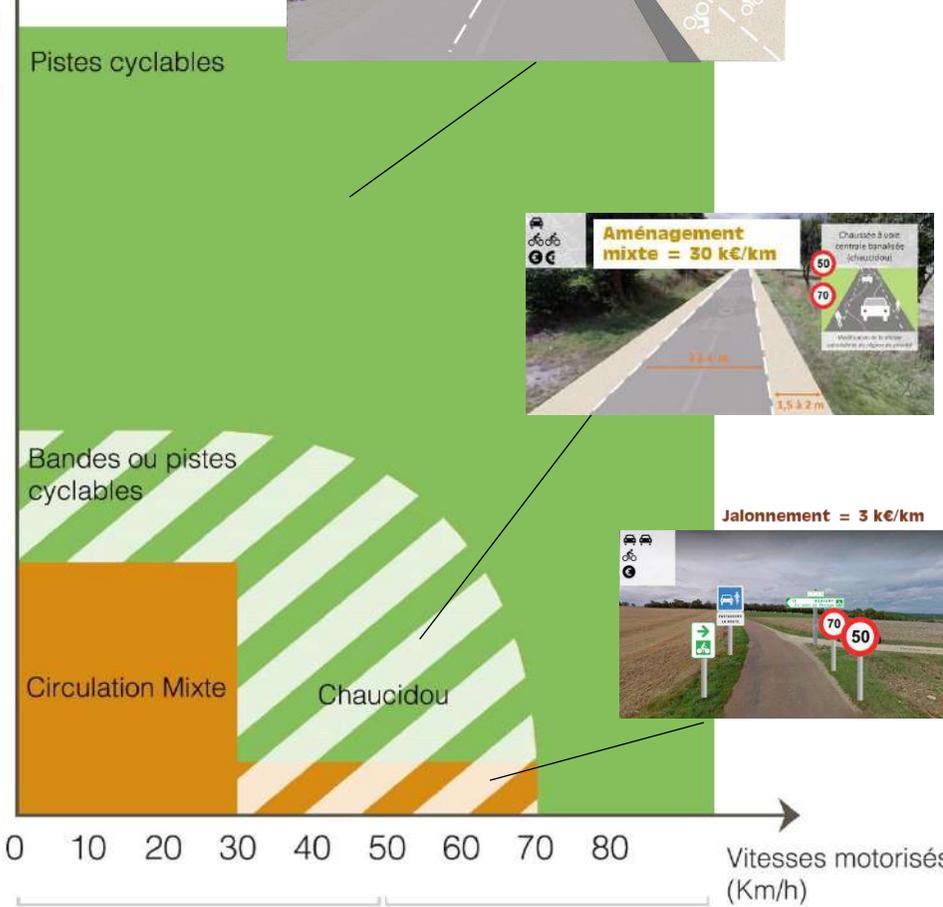
Trafic motorisés
(en véhicules/jour)

12 000
11 000
10 000
9 000
8 000
7 000
6 000
5 000
4 000
3 000
2 000
1 000

0 10 20 30 40 50 60 70 80

Agglomération

Hors-agglomération





Bordure à adapter en fonction du trafic motorisé.

Plus il est important, plus la voie verte / piste est éloignée de la chaussée. En fonction des configurations un espace de stockage et le fossé doivent séparer la voie motorisée et l'aménagement cyclable

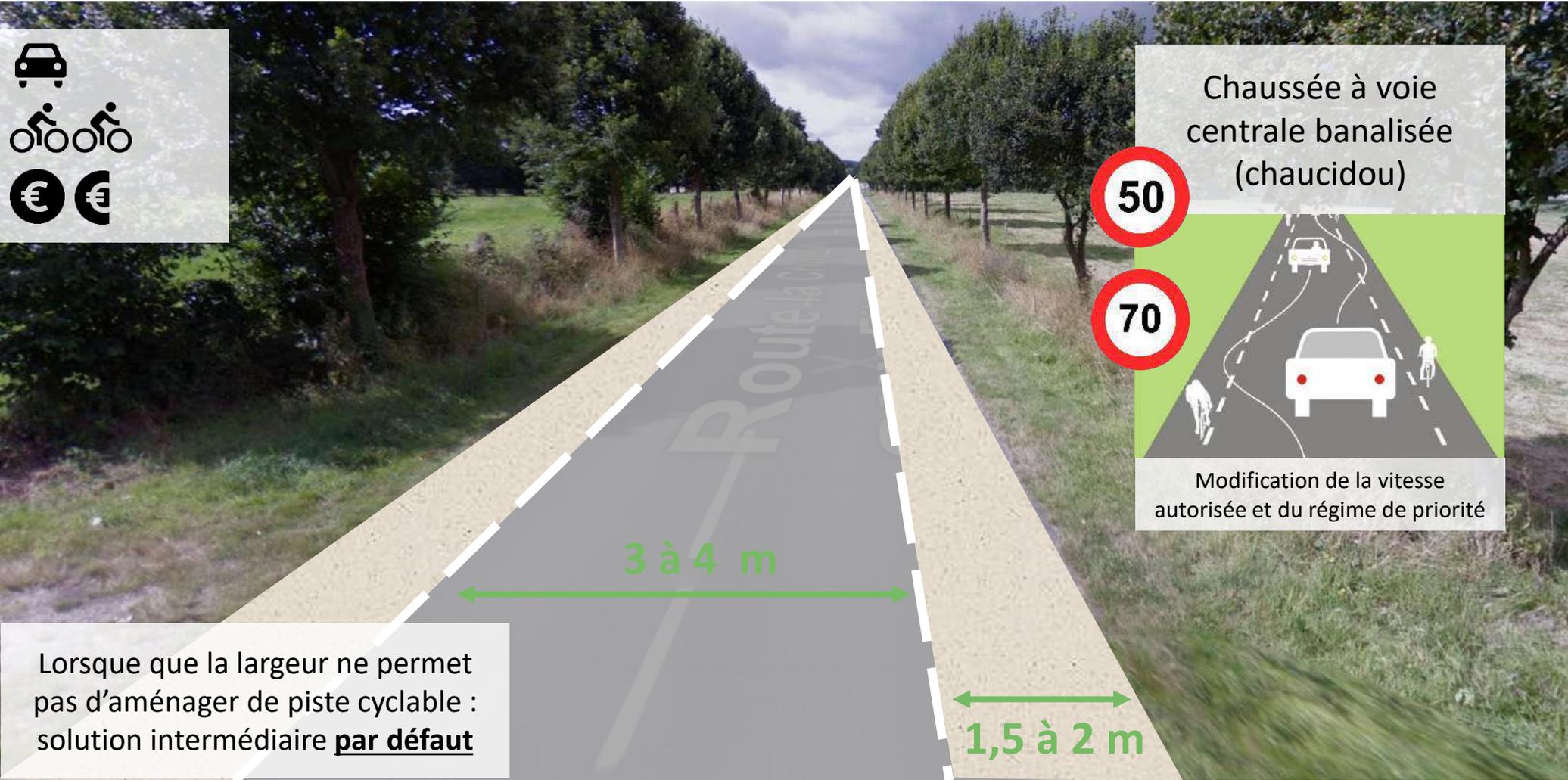
Voie verte / Piste cyclable bidirectionnelle

5m

2,5 à 4 m

Solution à privilégier pour favoriser le report modal

Nécessite souvent un élargissement de la chaussée (et/ou busage du fossé) → Acquisition foncière



Icons representing a car, two bicycles, and two Euro symbols (€).

Chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou)

50

70

Modification de la vitesse autorisée et du régime de priorité

Lorsque que la largeur ne permet pas d'aménager de piste cyclable : solution intermédiaire **par défaut**



Méthode

Aménagements types : Jalonnement

(limitation de vitesse, partage de la route et informations itinéraires)

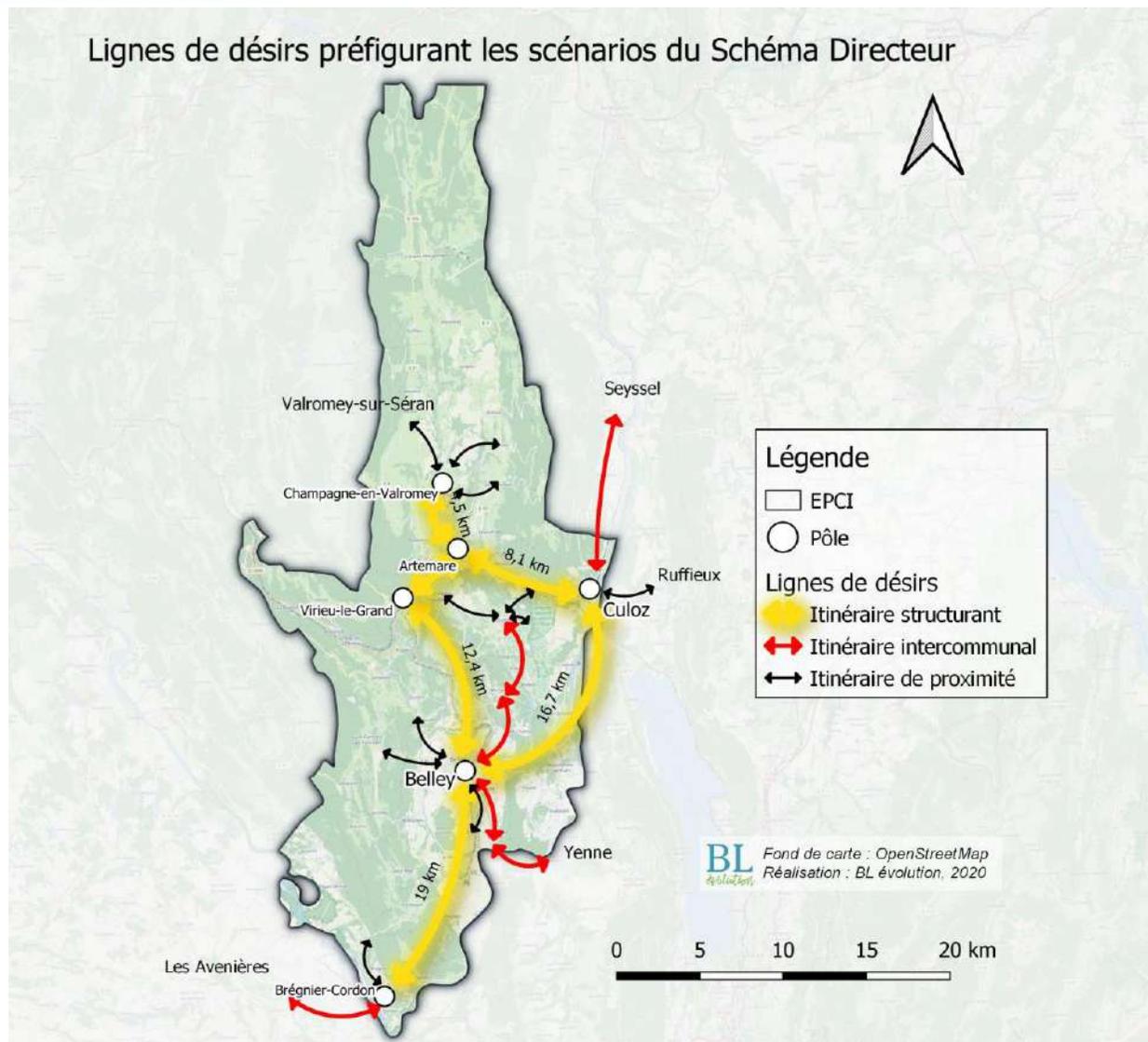




Rappel des enjeux du territoire

Cette carte construite et validée à l'issu du diagnostic, préfigure les scénarios d'aménagement : elle identifie les liaisons cyclables à construire sur le territoire.

La phase de scénario actuelle consiste, en fonction des priorités, à traduire ces lignes de désirs en propositions d'aménagements ou de jalonnement et d'identifier l'articulation entre des aménagements à programmer dans le temps (d'ici 10 ans) et des aménagements qui seront réalisés en fonction des opportunités (en cas d'une rénovation de chaussée par exemple).





4 réunions de concertation pour co-construire le Schéma Directeur Cyclable de Bugey Sud

Suite au diagnostic, le bureau d'études a travaillé sur plusieurs scénarios d'aménagements cyclables. Après un premier rendez-vous avec les services du département (gestionnaire des routes départementales), ce travail d'identification des liaisons à aménager a fait l'objet de 4 réunions de travail du « Club Vélo » (associant habitants volontaires et élus communaux, en visio-conférence du fait de la crise sanitaire) :

- Mardi 2 Mars 2021 (18h30/20h) : secteur Valromey
- Vendredi 5 Mars 2021 (18h30/20h) : secteur Belley / Artemare / Culoz (bassin belleysan Nord et Est)
- Mardi 9 Mars 2021 (18h30/20h) : secteur Belley / Contrevoz / Peyrieu (bassin belleysan Sud et Ouest)
- Mercredi 10 Mars 2021 (18h30/20h) : secteur Sud (Groslee St Benoit, Brégnier-Cordon...)

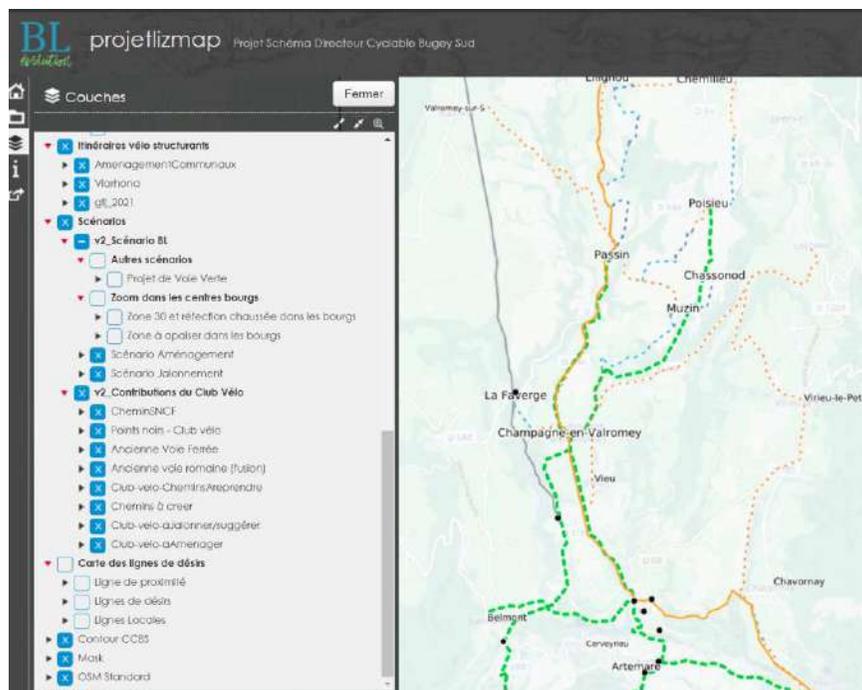
Une 5^{ème} réunion de concertation a eu lieu le jeudi 26 Mai 2021 (18h30/20h) concernant les services et les actions de communication.

Au total, 85 membres du « Club vélo » ont participé à un ou plusieurs temps d'échanges.



L'ensemble des contributions ont été intégrées au projet de schéma directeur cyclable intercommunal. Les chiffrages sont actuellement en cours.

Afin de permettre à toutes et tous de visualiser les propositions concrètement, un outil de cartographie en ligne a été mis en place.



Légende :

- **En vert pointillé** : propositions d'aménagements sécurisés (pistes cyclables ou à défaut chaudiou en fonction des largeurs et sous réserve de faisabilité en termes de flux de véhicules)
- **En orange pointillé** : propositions d'itinéraires à jalonner ou à suggérer (dans la communication, par des cartes...)
- **En bleu clair pointillé** : Chemins existants à reprendre
- **En bleu foncé pointillé** : Chemins / jonction à créer
- **En vert continu** : aménagements existant (ViaRhôna + aménagements structurants à l'échelle des communes)
- **En orange continu** : jalonnement existant (+ balisage GTJ)



BUGEYSUD
Communauté de communes

Scénarios d'aménagement



EN 2030, BUGEY SUD TERRITOIRE CYCLABLE

Un objectif national de 9% de déplacements à vélo en 2024 et de 12% en 2030

2020



85 % - 85 000 dép/jour



1,1 % - 1000 dép/jour

2030



60 % - 60 000 dép/jour



12 % - **12 000 dép/jour**

3 déplacements/jour/personne en moyenne en France

Des leviers importants :

- 1 élève sur 2 est scolarisé dans sa commune de résidence = **7 000 dép/jour**
- 1 actif sur 3 habite et travaille dans la même commune = **8 500 dép/jour**
- 2 habitants sur 3 à moins de 20 minutes à vélo d'un pôle = **22 000 dép/jour**



Source : *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France*, ADEME, Mai 2020

3 scénarios potentiels :

- Tendancier
- Rattrapage (Plan Vélo National)
- Volontariste





Thématiques	Evolutions Attendues
Infrastructures	Poursuite des infrastructures en milieu urbain dense Poursuite du schéma national
Services	Périmètre d'équipement en location VLS et VLD inchangé , marché parvenu à maturité Poursuite des équipements de stationnement au rythme actuel
Promotion et communication	Pas de changement
Budget d'investissement vélo	Budget moyen de 8 €/an/hab comme actuellement en croissance faible Fortes différences entre les grandes agglomérations (20 €/an/hab) et les petites communes (8 €/an/hab)
Parc de vélos	Augmentation de la part des VAE aux tendances actuelles Diminution du marché en nombre mais augmentation du prix moyen de vente des vélos

Part modale vélo 2030 :

5 %



Investissement :

20 €/an/hab (pôles)

8 €/an/hab (petites
communes)





Scénario « Rattrapage »

Thématiques	Evolutions Attendues
Infrastructures	Programme d'investissements en infrastructures cyclables pour atteindre 1.5 ml/hab soit 100 000 km de pistes cyclables en sites propres et voies vertes contre 45 400 actuellement. Poursuite de l'accompagnement des EPCI Développement massif des formations vélo dans les écoles de travaux publics, les formations d'urbanisme et formations continues sur les politiques cyclables
Services	Développement massif du VAE et des vélos cargo : aides à l'achat ciblées, animations d'essai Développement des locations longue durée de VAE et cargos dans les secteurs banlieue et en ville moyenne Intégration du VAE dans les réseaux de VLS Programme massif de développement du stationnement vélo
Promotion et communication	Agences de mobilités en charge d'animer les politiques cyclables et déploiement de 1200 ETP en charge des animations. Généralisation rapide du savoir rouler dans les écoles, développement des voyages scolaires à vélo et mobilité à vélo des sorties scolaires Développement de séances de prise en main de VAE et remise en selle Campagnes nationales et locales et promotion du vélo Événementiels annuels dans toutes les agglomérations
Budget d'investissement vélo	Budget moyen de 25 €/an/hab, soit 1.6 Mds€/an (3.6 % du budget transport de la nation) Différences limitées : Grandes agglomérations (30 €/an/hab) et les Petites (20 €/an/hab)
Règlementation	Limitation des poids lourds et camionnettes de livraison en ville Déplafonnement des vélos cargos de fret à 250 W actuellement
Parc de vélos	Augmentation forte des ventes de VAE Stabilisation du marché en nombre mais augmentation du prix moyen de vente des vélos Activation des 11 M de vélos dormants par le biais d'un soutien aux associations

Part modale vélo 2030 :



Investissement : 30 €/an/hab (pôles)

20 €/an/hab (petites communes)





Scénario « Volontariste »

Thématiques	Evolutions Attendues
Infrastructures	Généralisation des schémas vélo à toutes les échelles territoriales Maillage complet du réseau sur la base de 2ml/hab soit +91 000 km de pistes cyclables en site propre et voies vertes en plus des 45 400 actuelles (données Géovélo – OSM), dont la moitié, soit 45 000 km d'autoroutes à vélo à vitesse potentielle élevée. Signalisation spécifique de l'ensemble du réseau
Services	Programme plus ambitieux de déploiement des services de location, primes à l'achat que dans le scénario 2 Généralisation des équipements de stationnement sécurisé
Promotion et communication	Intensification du déploiement et des actions des agences de mobilités avec un minimum de 2900 ETP en charge des animations Généralisation des démarches vélo des PDE dans les entreprises Actions massives sur le sport santé
Budget d'investissement vélo	Budget de 70 €/an/hab (obj actuel des Pays-Bas 80 €/an/hab) sur 10 ans pour résorber rapidement le déficit d'infrastructures, soit 4 à 5 Mds€/an. Ce budget est ensuite réduit à 30 €/an/hab
Règlementation	Moindre attractivité du mode voiture : forte augmentation du coût d'usage : Réduction des espaces de stationnement Modération des vitesses des voitures en zone de haute et moyenne densité
Parc de vélos	Augmentation massive du parc de VAE et cargos Doublement du parc de vélos de 35 à 70 M d'unités Poursuite de la montée en gamme des vélos Incitation au montage d'un cluster VAE France

Part modale vélo 2030 :



Investissement :

70 €/an/hab





Déclinaison des aménagements en 4 niveaux de priorité :

P1 : Dorsales et liaisons prioritaires

- Rabattement vers les pôles avec une logique de faisabilité financière de court terme (tronçons courts)
- Liaison Artemare – Culoz
- ViaRhôna bis Sud (Culoz / Cressin-Rochefort)

P2 : Rabattement prioritaires vers les pôles

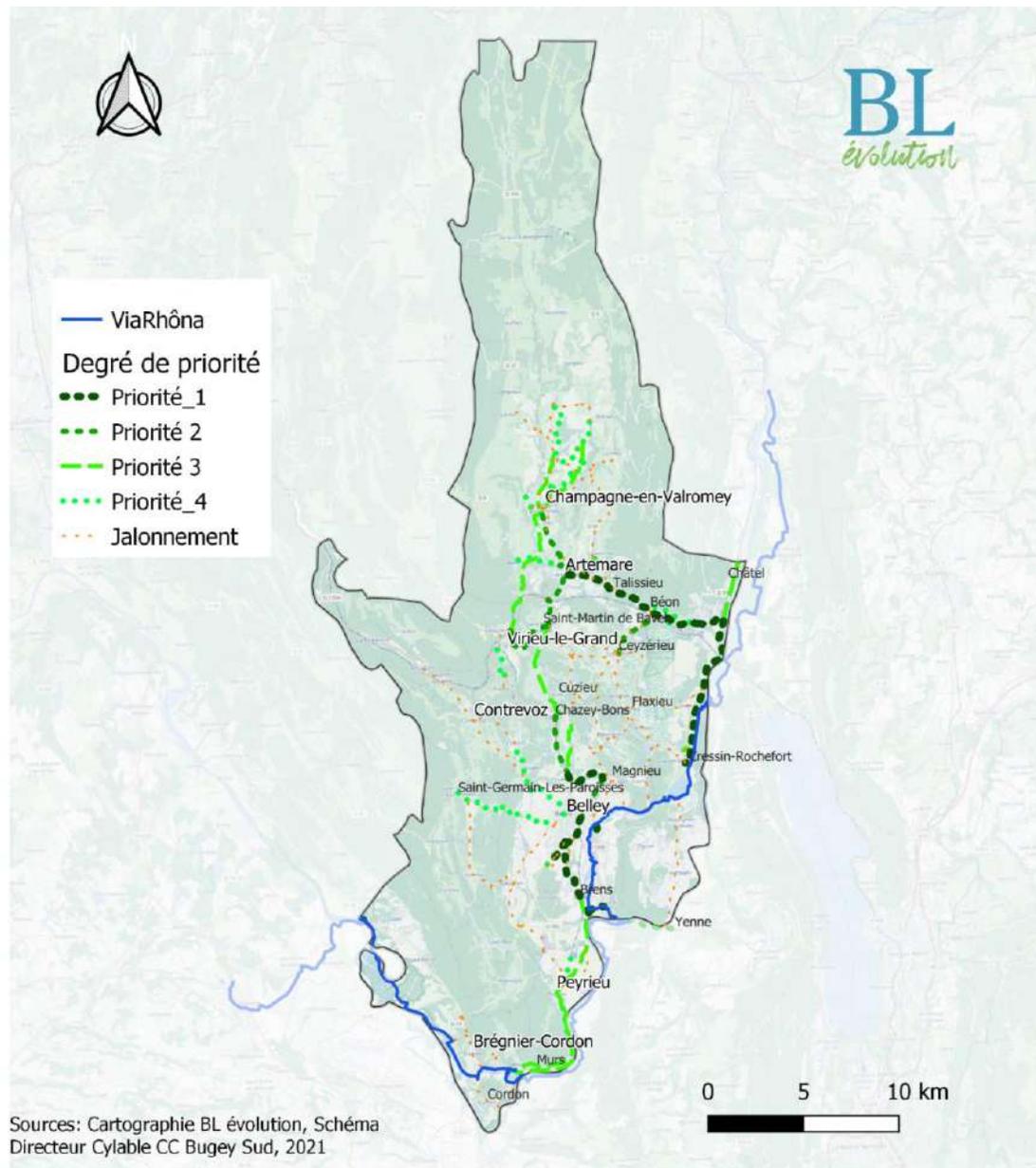
- Belley / Chazey Bons
- Virieu / Artemare
- Champagne / Artemare
- Béon / Ceyzérieu
- Vers Yenne

P3 : Rabattement secondaires

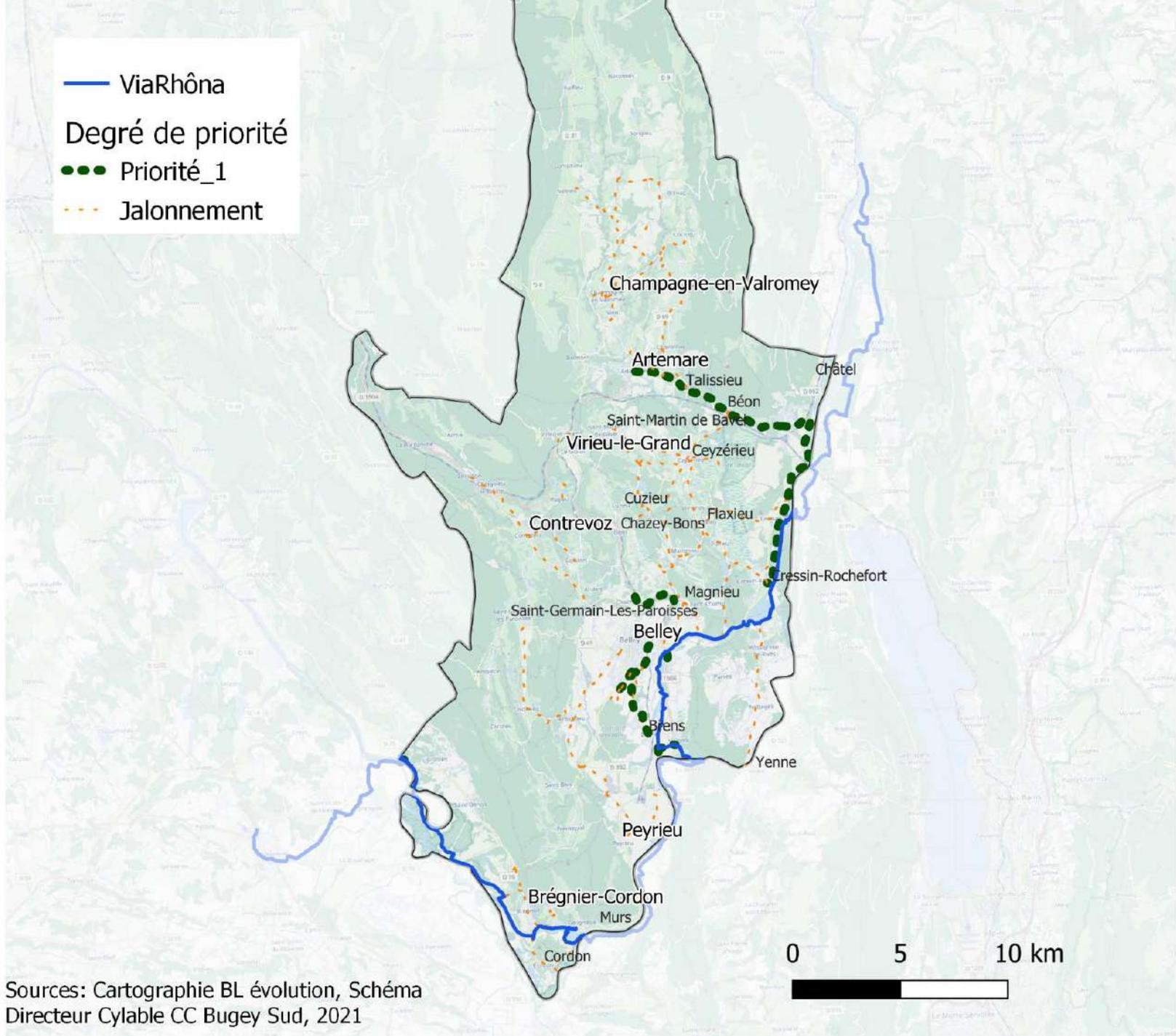
- Peyrieu / Murs /Brégnier-Cordon
- Virieu-le-Grand / Champagne
- Belley / Chazey-Bons
- ViaRhôna bis Nord

P4 : Rabattement secondaires

- Belley / Saint-Germain-les-Paroisses
- Belley / Condon
- Rabattement vers Champagne-en-Valromey et Virieu le Grand

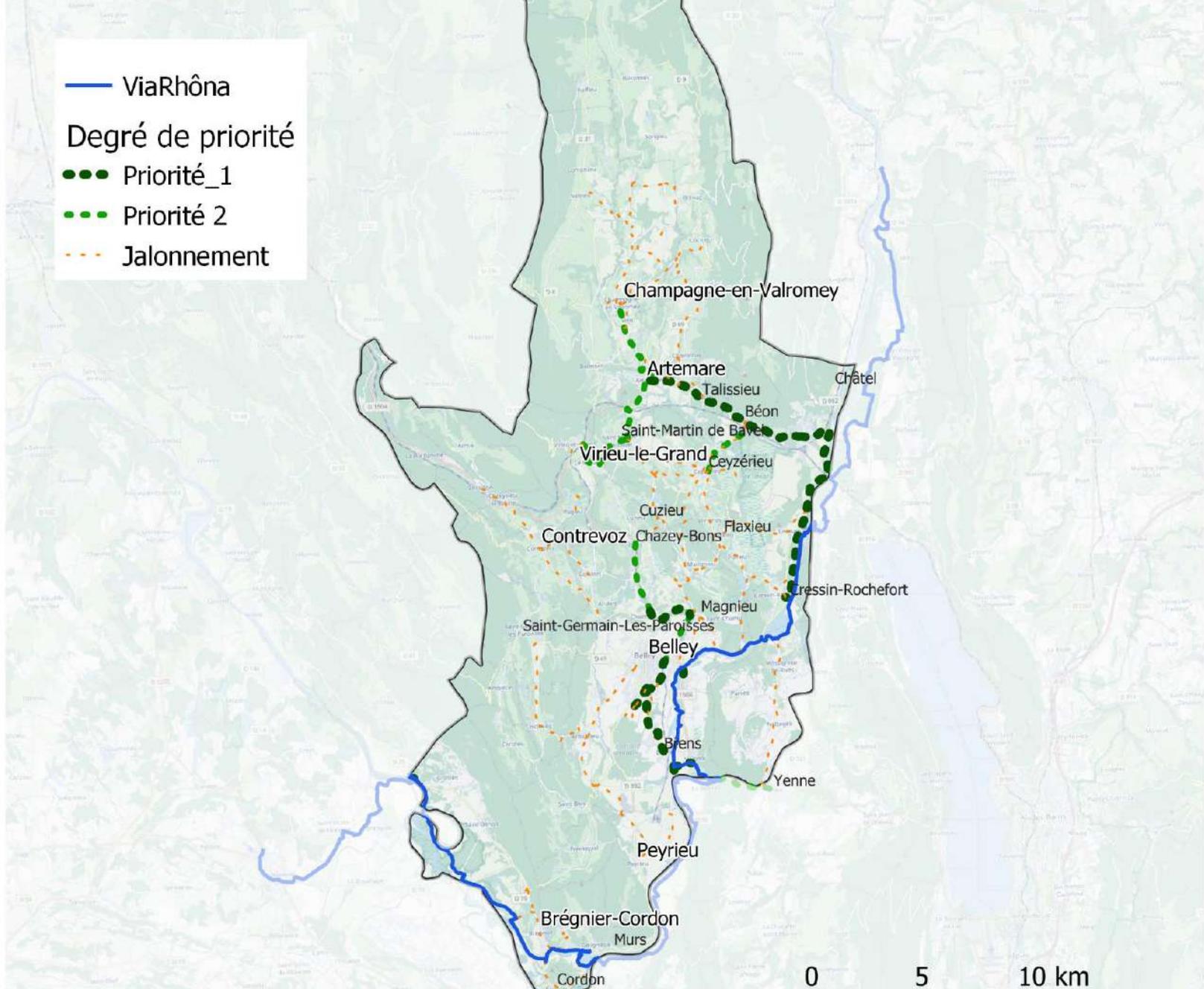


- ViaRhôna
- Degré de priorité
- Priorité_1
- Jalonnement

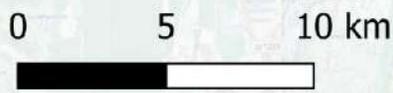


Sources: Cartographie BL évolution, Schéma
 Directeur Cylable CC Bugey Sud, 2021

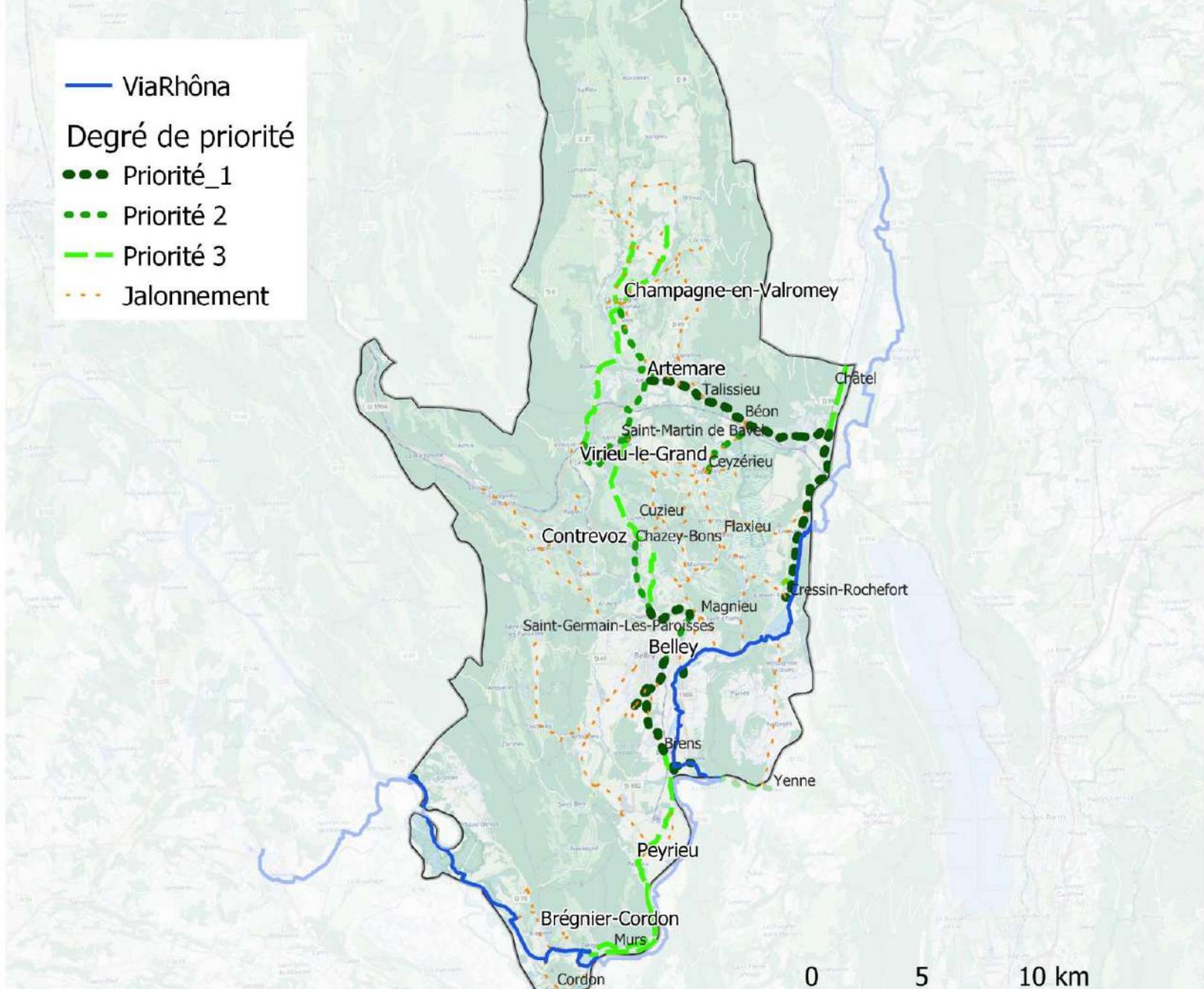
- ViaRhôna
- Degré de priorité
- Priorité_1
- Priorité 2
- - - Jalonnement



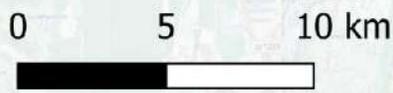
Sources: Cartographie BL évolution, Schéma Directeur Cylable CC Bugey Sud, 2021
 CC Bugey Sud - Schéma Directeur « Mobilités Actives » - Scénarios

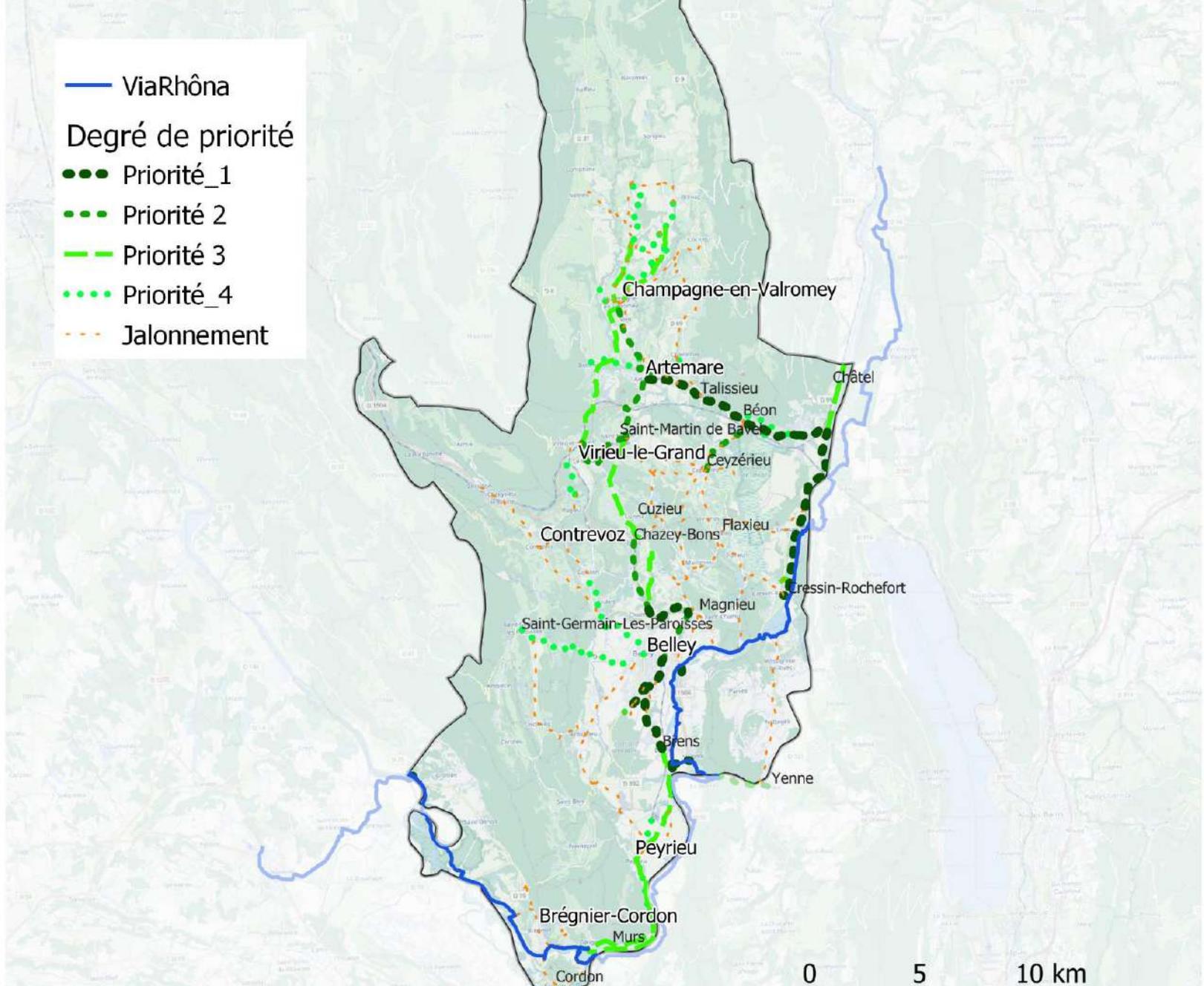


- ViaRhôna
- Degré de priorité
- Priorité 1
- Priorité 2
- Priorité 3
- - - Jalonnement



Sources: Cartographie BL évolution, Schéma Directeur Cylable CC Bugey Sud, 2021
 CC Bugey Sud - Schéma Directeur « Mobilités Actives » - Scénarios

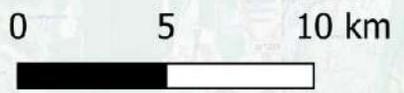




- ViaRhôna
- Degré de priorité
- Priorité_1
- - - Priorité 2
- — — Priorité 3
- Priorité_4
- - - - Jalonnement

Sources: Cartographie BL évolution, Schéma Directeur Cylable CC Bugey Sud, 2021

CC Bugey Sud - Schéma Directeur « Mobilités Actives » - Scénarios





Comparatif des coûts financiers prévisionnels

- **Taux de financement** : 40 % à 80 %
- **Maitrise d'ouvrage**: Communes / Département / EPCI à **définir**
- Quel échelon de **priorité** ?
- Quel horizon **temporel** ?

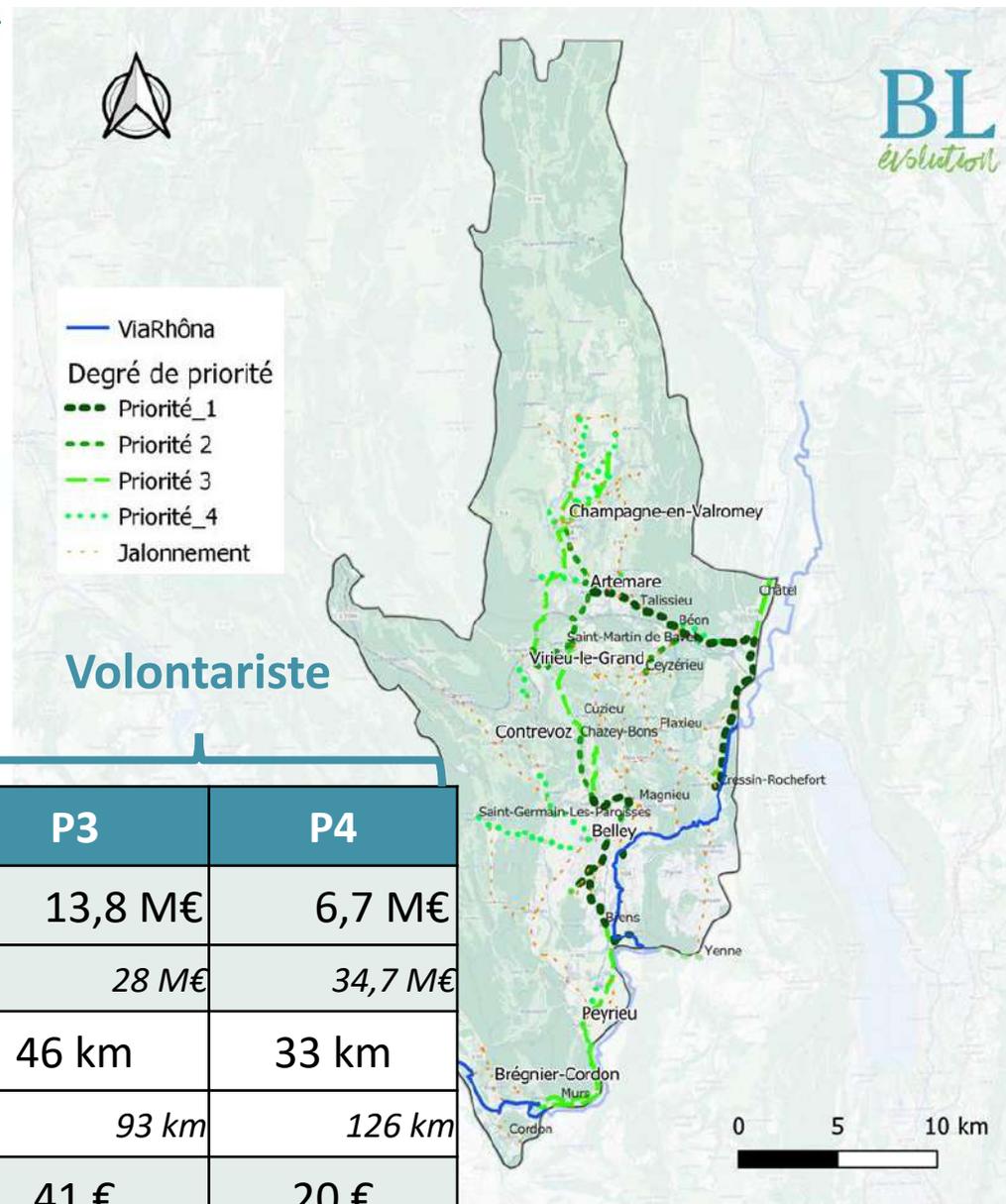
+ 142 km d'itinéraires à jalonner / suggérer (500 k€)



Rattrapage

Volontariste

	P1	P2	P3	P4
Investissement	7,6 M€	6,6 M€	13,8 M€	6,7 M€
<i>Cumulé</i>	7,6 M€	14,2 M€	28 M€	34,7 M€
km aménagement	25 km	22 km	46 km	33 km
<i>Cumulé</i>	25 km	47 km	93 km	126 km
€/hab/an sur 10 ans	22,7 €	19,7 €	41 €	20 €
<i>Cumulé</i>	22,7 €	42,4 €	83,3 €	103,3 €

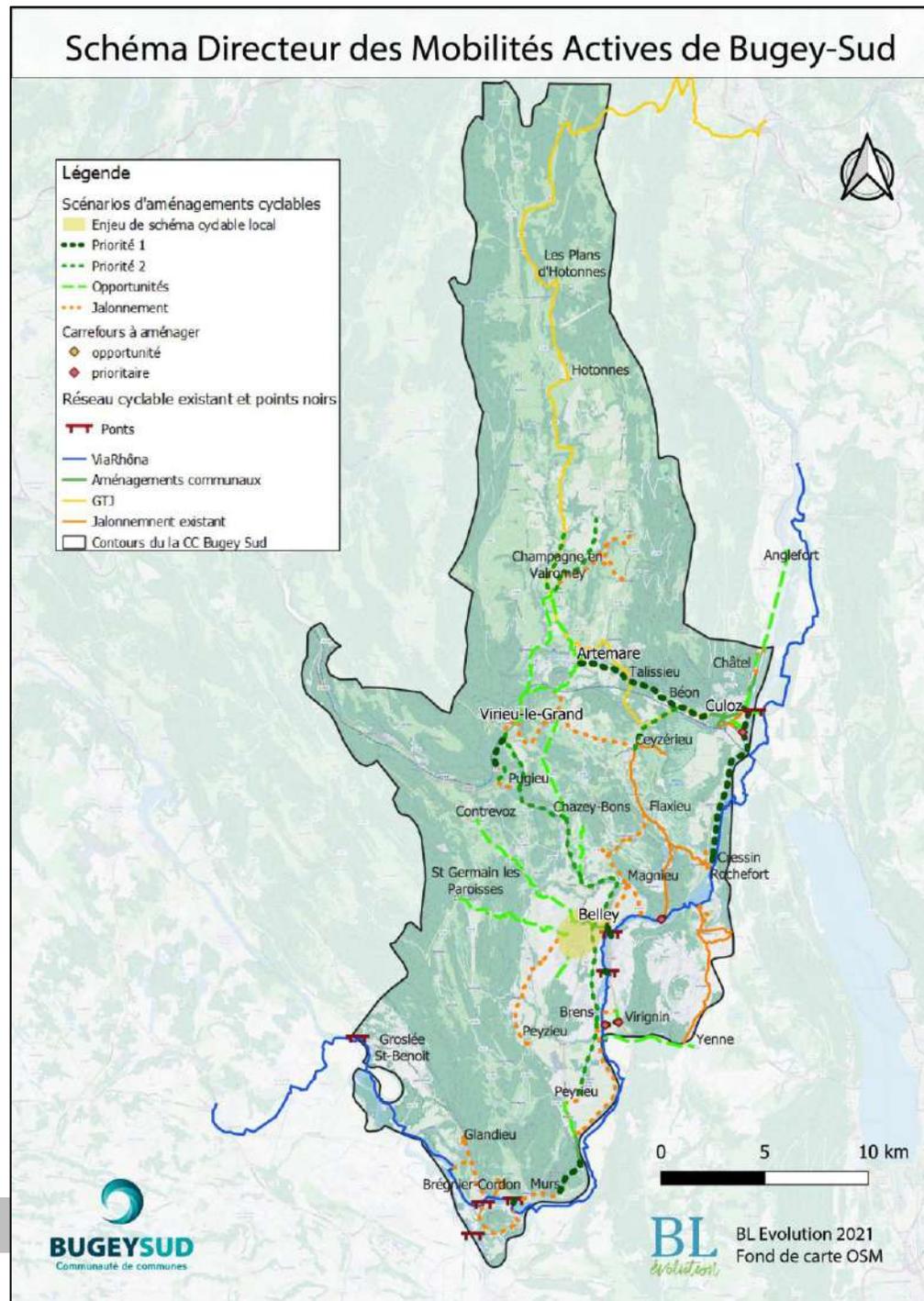




Scénario retenu

- Scénario de rattrapage (réalisable) + logique d'opportunité
- 55 km à réaliser + 75 km à jalonner
- Objectif : réseau cyclable de 200 km
- Horizon 10 ans (2022-2032)
- Estimation entre 8,5 et 10 Millions d'€ (soit entre 25 et 30 €/an/hab)

Schéma Directeur des Mobilités Actives de Bugey-Sud



Nota Bene :

Bien que les communes ne rentrent pas dans le périmètre du schéma directeur des mobilités actives de l'EPCI, l'aménagement des polarités du territoire vis-à-vis du vélo est un enjeu essentiel. Ces zones concentrent les potentiels reports modaux et constituent des franchissements obligés pour les usagers qui emprunteront le réseau cyclable intercommunal.

Ainsi, le bureau d'études propose un zoom sur chaque pôle qui s'inscrit dans une vision de long terme. L'aménagement des communes doit accompagner celui des liaisons intercommunales. Ce travail a vocation à inspirer les communes et à les faire réfléchir à leurs projets d'aménagement.

Scénarios d'aménagements

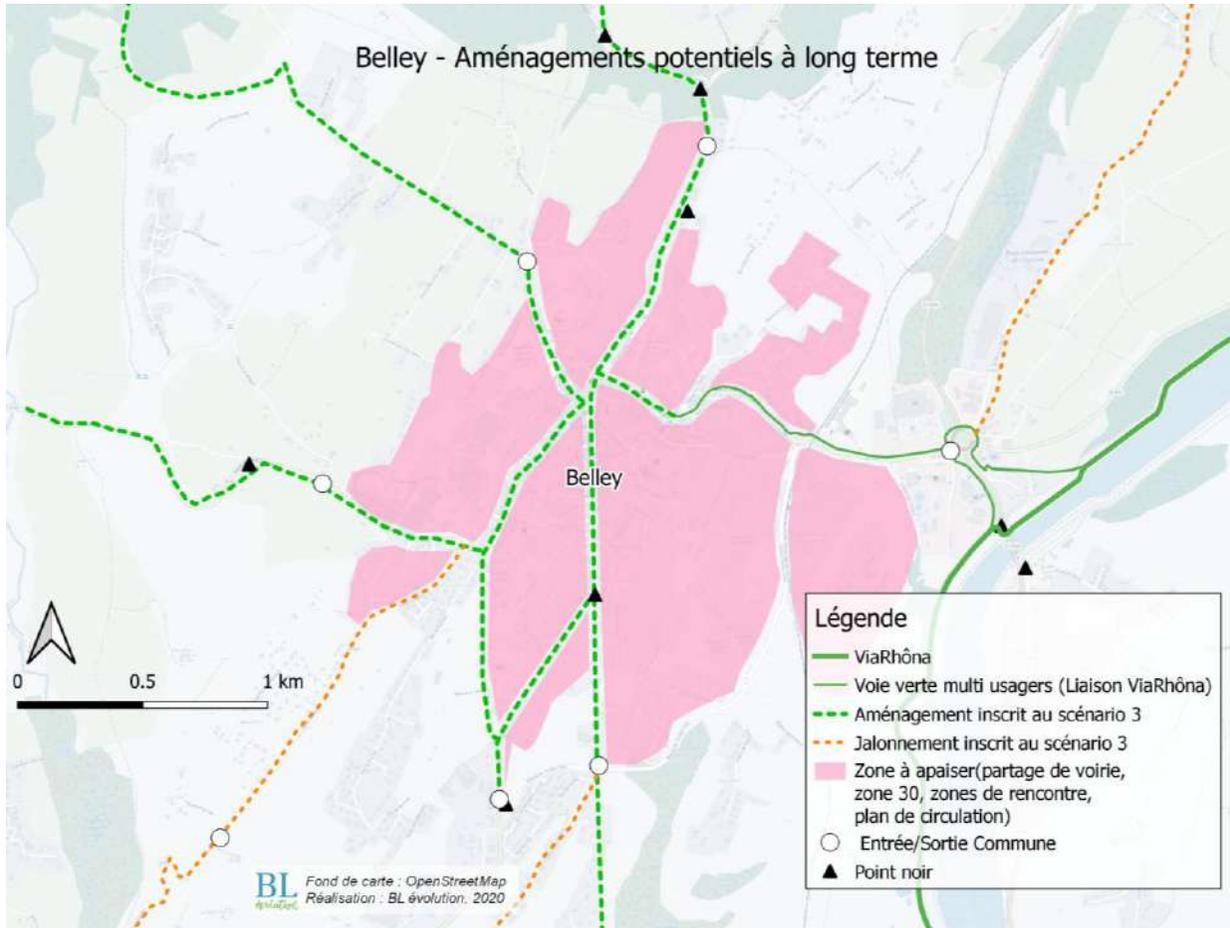
Présentation des Scénarios

Scénario retenu

Zoom sur les centres-bourgs des polarités

Stationnement, services et communication

Suite de la démarche



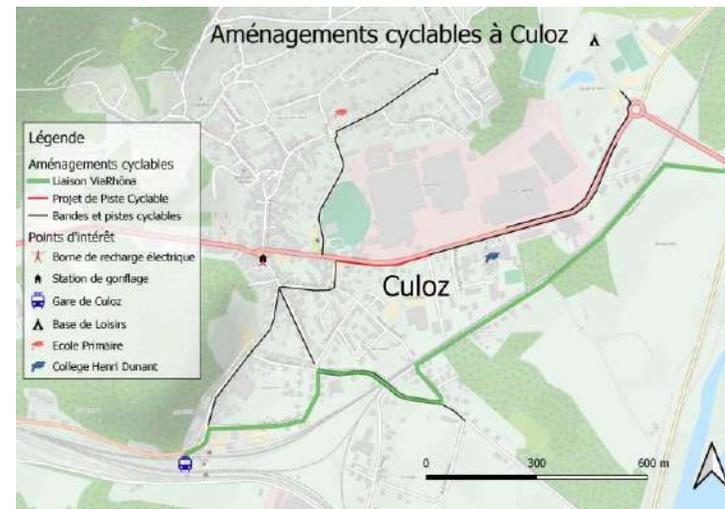
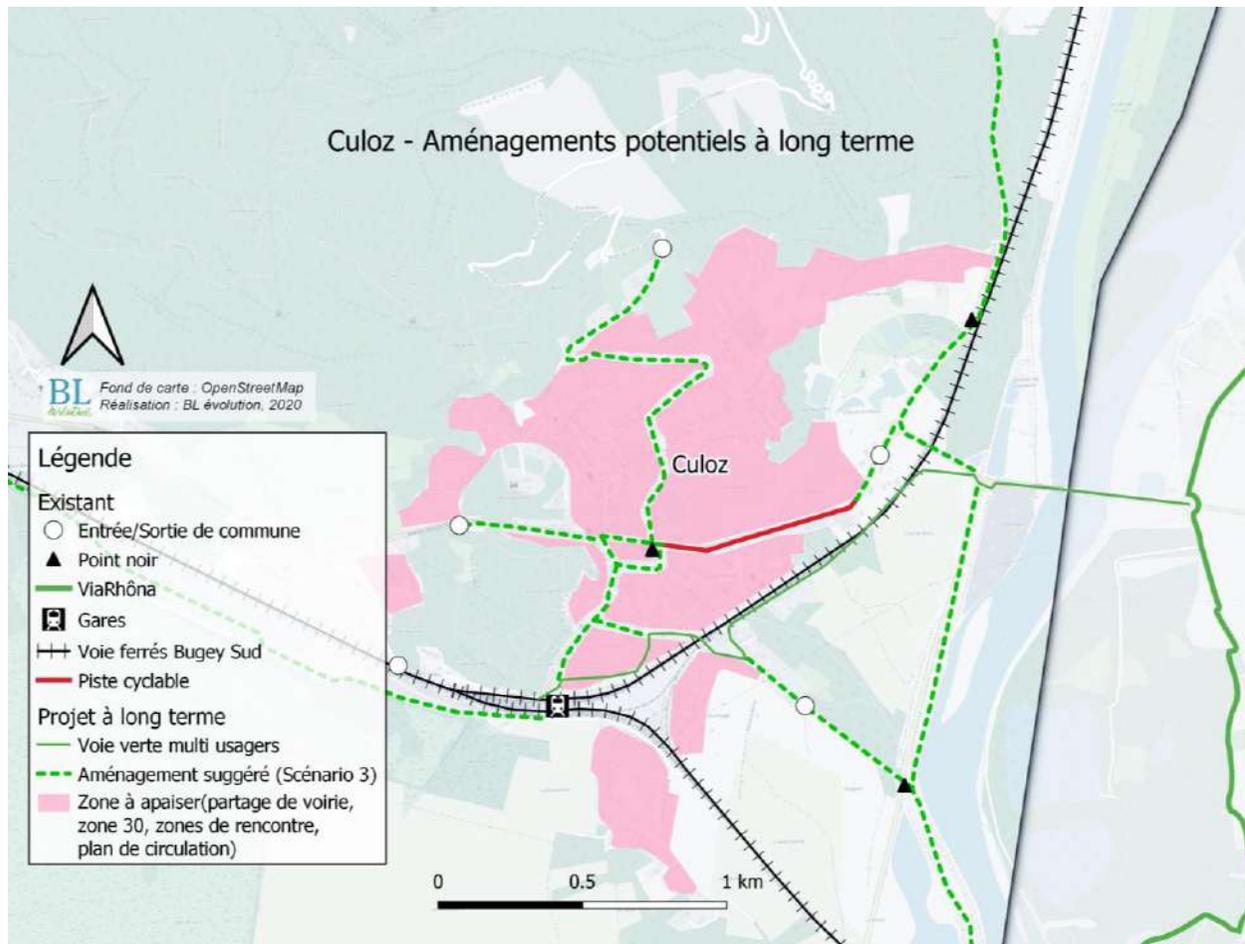
Belley

Pôle principal de la communauté de commune, la commune de Belley est encombrée par un trafic routier conséquent, notamment le long de la D992. Le centre-ville de Belley ne favorise actuellement pas spécialement les déplacements cyclables et pédestres. Plusieurs voies à sens uniques dans les « zone à apaiser » pourraient être converties en double-sens-cyclable sans gêner la circulation.

Vision à long-terme

Une ville apaisée et sécurisée

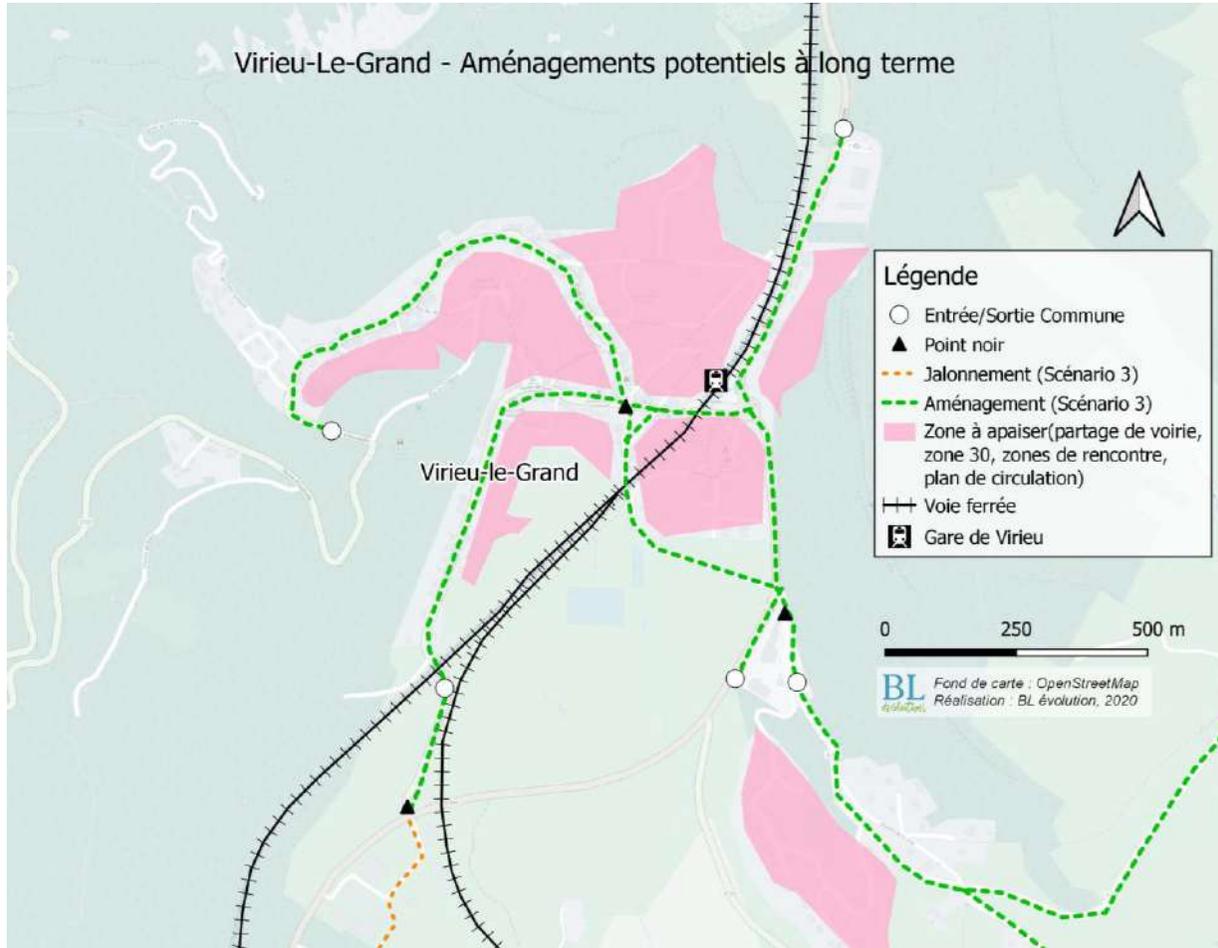
- Axes de transits sécurisés par des pistes cyclables
- Quartiers résidentiels seulement à destination de la desserte locale
- Liaisons sécurisées aux aménagements existants et potentiels intercommunaux.



Vision à long-terme

Une ville apaisée et sécurisée

- Axes de transits sécurisés par des pistes cyclables
- Quartiers résidentiels seulement à destination de la desserte locale
- Liaisons sécurisées aux aménagements existants et potentiels intercommunaux.



Virieu-Le-Grand

Virieu-le-Grand est relativement peu équipée en comparaison aux autres pôles de proximité. Ses atouts sont sa gare TER (type « halte ferroviaire »), quelques commerces de proximité et le Lac de Virieu, haut-lieu touristique pour la CC. Il est essentiel de mieux relier ces points d'intérêts communautaires par des liaisons douces pour dynamiser la commune.

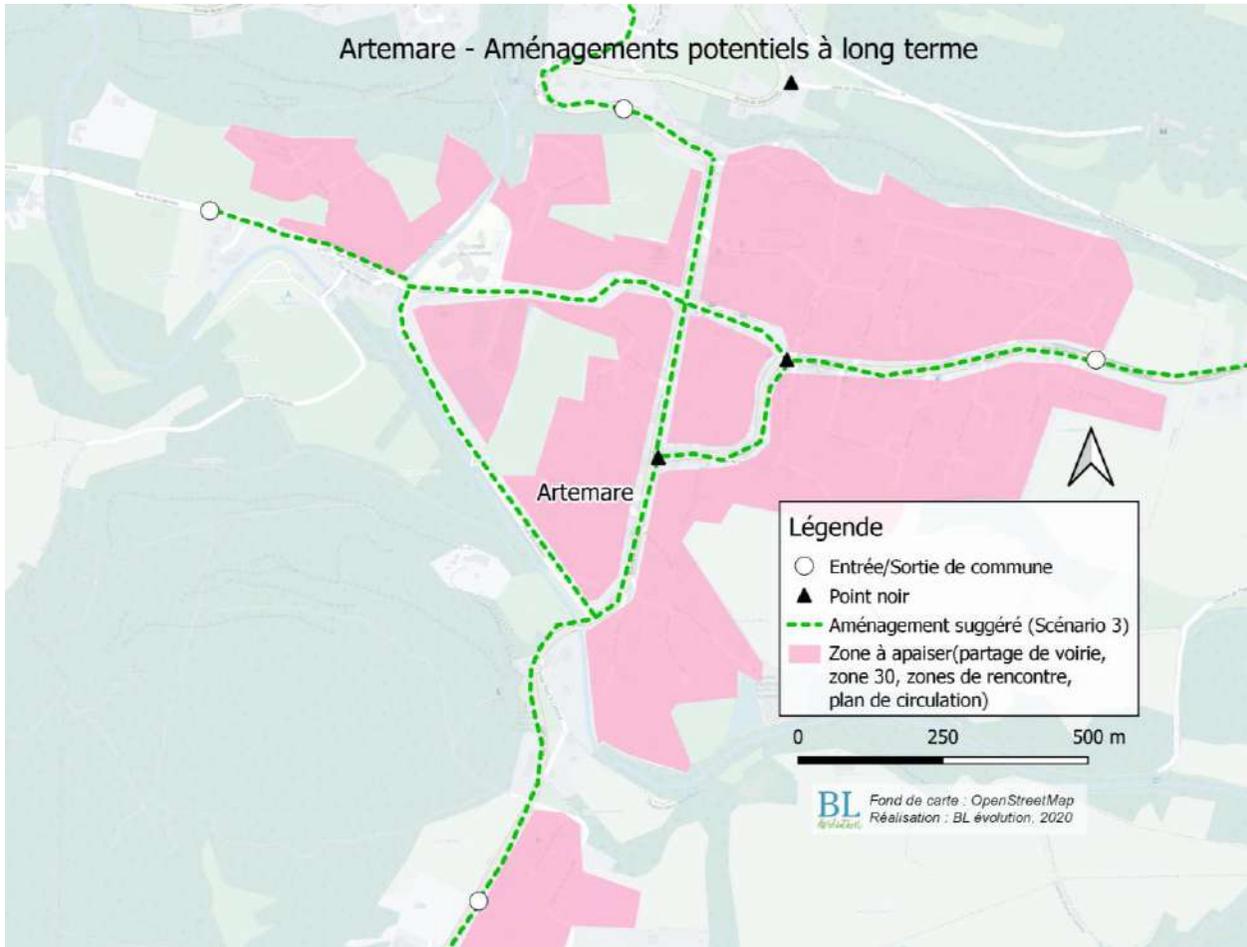
Vision à long-terme

Une ville apaisée et sécurisée

- Axes de transits sécurisés par des pistes cyclables
- Quartiers résidentiels seulement à destination de la desserte locale
- Liaisons sécurisées aux aménagements existants et potentiels intercommunaux.



Artemare - Aménagements potentiels à long terme



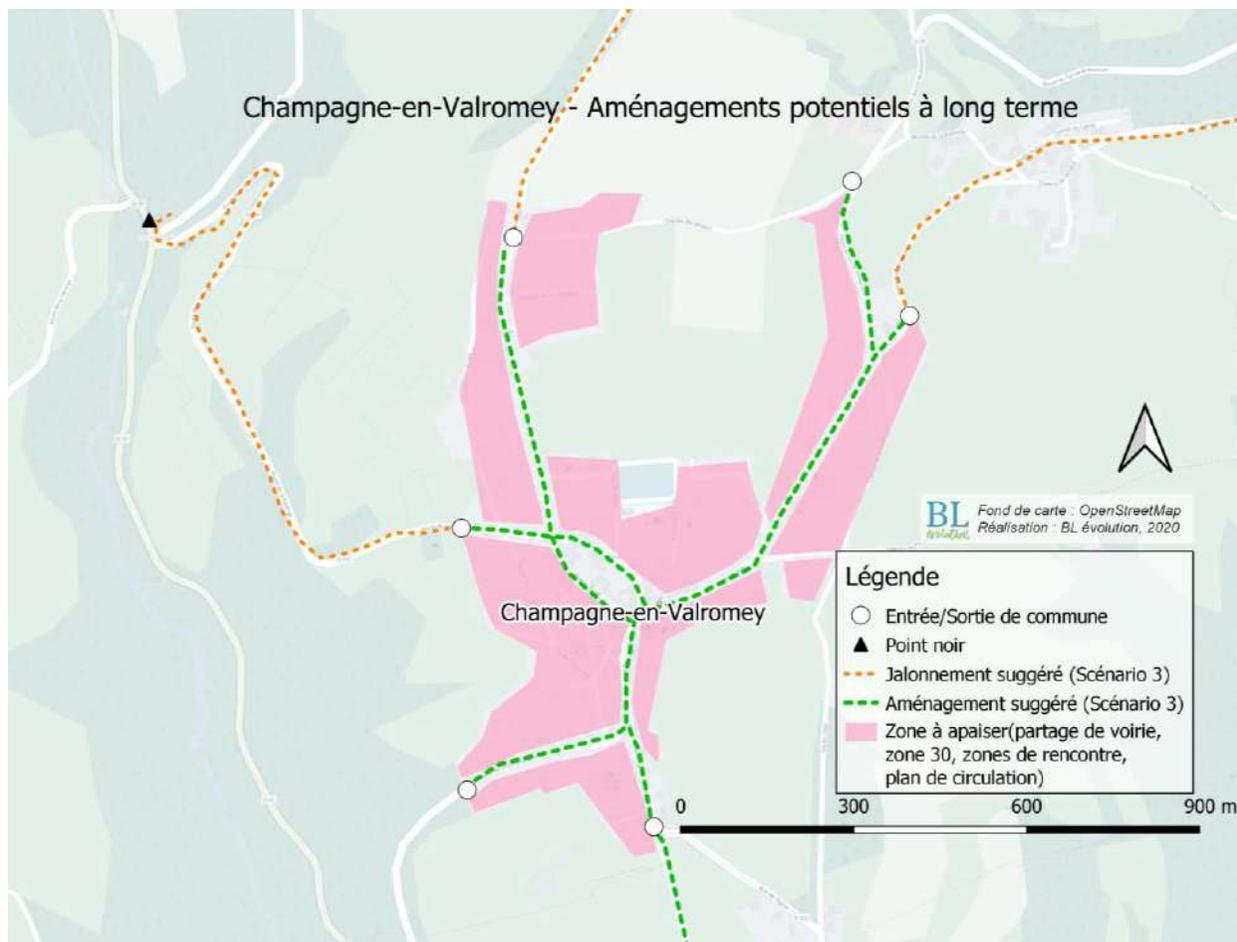
Artemare

Située au centre du territoire, au carrefour de l'axe Champagne – Belley et Virieu – Culoz, la commune d'Artemare est soumise à un fort trafic routier. Sa polarité est surtout dû à la présence du collège, d'une zone artisanale et d'un supermarché.

Vision à long-terme

Une ville apaisée et sécurisée

- Axes de transits sécurisés par des pistes cyclables
- Quartiers résidentiels seulement à destination de la desserte locale
- Liaisons sécurisées aux aménagements existants et potentiels intercommunaux.



Champagne-en-Valromey

Réelle polarité de proximité pour le nord du territoire, Champagne est une commune dynamique avec plusieurs commerces et activités (comme la Valromeysanne). Une réflexion doit être menée pour apaiser cette commune vallonnée et pour y limiter la vitesse des voitures la traversant, tout en favorisant les aménagements pédestres et cyclables. De nombreux chemins ruraux non entretenus entourent la commune, ce qui représente un réel intérêt pour les déplacements pédestres, vélos et équestres (très populaire dans le Valromey),

Vision à long-terme

Une ville apaisée et sécurisée

- Axes de transits sécurisés par des pistes cyclables
- Quartiers résidentiels seulement à destination de la desserte locale
- Liaisons sécurisées aux aménagements existants et potentiels intercommunaux.

Scénarios d'aménagements

Présentation des Scénarios

Scénario retenu

Zoom sur les centres-bourgs

Stationnement, services et communication

Suite de la démarche



Arceaux et consignes sécurisées

Les arceaux sont destinés à du stationnement ponctuel et doivent être installés massivement dans toutes les communes. **Un arceau permet le stationnement de deux vélos.**

Coût : 80 – 100 € / arceau



Les consignes vélos sont destinées à l'intermodalité et au stationnement résidentiel en zone dense. **Une consigne vélo a une capacité située entre 20 et 1000 places vélo.**

Coût : 22 000 – 30 000 € / 20 places





Stationnement

Arceaux et abris sécurisés

Stationnements résidentiels en centre-bourg et centre-ville. Abonnement annuel ou mensuel. Destiné aux habitants ne disposant pas d'espaces pour entreposer leur vélo de façon sécurisée. **Un vélobox permet d'entreposer entre 5 et 7 vélos.**

Coût : 7000 € / vélobox

A noter que dans le cadre du programme AVELO de l'ADEME, la CC Bugey Sud a déjà entrepris d'installer des emplacements de stationnements, qui ont été validés par les communes.

Coûts et besoins déclinés en 5 paliers de part modale :

- 20 % : vision maximaliste
- 15 % : recommandation du bureau d'études
- 10 % : vision intermédiaire
- 5 % : vision minimaliste
- 3% : sans scénario



Box vélo sécurisé
Gare de Culoz



Résumé

	Part modale 20%		Part modale : 15%		Part modale : 10 %		Part modale : 5 %		Part modale : 3 %	
	Nb places	Coût	Nb places	Coût	Nb places	Coût	Nb places	Coût	Nb places	Coût
Arceaux	4896	490 000€	3672	367 000 €	2448	245 000 €	1224	122 000€	734	73 000 €
Consignes	282	424 000 €	212	318 000 €	141	212 000 €	70	106 000 €	42	64 000 €
Vélobox	141	141 000 €	105	105 000 €	70	70 000 €	35	35 000 €	21	21 000 €
Total		1 053 504 €		790 000 €		527 000 €		263 000 €		158 000 €



PLAN D'ACTION



Axe : 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



Ajout de places de stationnement vélo

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 (continuer la démarche de Olé'Vélo)

Stages de remise en selle et sensibilisation auprès des acteurs économiques du territoire



Engagement des acteurs touristiques dans la démarche « Accueil Vélo »

(6 partenaires déjà labélisés)

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





PLAN D'ACTION



Axe : 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 (A l'instar de la page « Bugey Vélo »),
Organisation d'événements (A l'instar de la Valromeysanne)



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

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



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



Faire la promotion des voies vertes et itinéraires
touristiques



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



Scénarios d'aménagements

Présentation des Scénarios

Analyse des liaisons clés

Concentration sur les centres-bourgs

Stationnement, services et communication

Suite de la démarche



Aménagements

Fiche par tronçon + guide des aménagements



Services

Elaboration d'un plan de développement des services



Communication

Elaboration d'un plan de communication : Importance de l'accompagnement au changement

Phase 3
Mai à
Septembre 2021

Annexes

Boite à outils des aménagements cyclables



La piste cyclable bidirectionnelle

- Séparation physique avec la chaussée (Dépendant du flux motorisé et des possibles conflits avec le stationnement des véhicules motorisé)
- Problématiques de connexion aux intersections
- Largeur conseillée entre 3 m et 4 m

La piste cyclable unidirectionnelle

- Largeur minimum 1,50m (recommandé : 2,50 m pour permettre des dépassements)
- Séparation physique avec la chaussée (plus ou moins forte en fonction du flux motorisé et des conflits générés par le stationnement motorisé)
- Bordure de séparation en cas de stationnement longitudinal

La bande cyclable

- Largeur mini : 1,50m (recommandé: 2,20 m)
- Pas de séparation physique avec la chaussée
- Solution de dernier recours (ne sécurise pas les déplacements à vélo, génère de nombreux conflits)



Ces aménagements sont réservés exclusivement aux **deux-roues non-motorisés**



Le double-sens cyclable

- Possibilité pour les cyclistes d'utiliser une voirie à sens unique en contre sens
- Par défaut dans les Zones 30 et zones de rencontre (sauf arrêté municipal spécifique) depuis la LOM.



Voie centrale banalisée « chaucidou »

- Bandes de rives des deux côtés de la chaussée (Les véhicules motorisés circulent par défaut sur la bande centrale mais qui peuvent franchir les rives)
- Absence de marquage axial
- Dans certains cas, présence d'un pictogramme vélo





Zone à trafic limité (ZTL)

- Généralement située en centre-ville
- Zone où seule la circulation des transports publics, taxi, artisans (sur demande), riverains et des vélos est autorisée



Zone de Rencontre

- Pour tous les usagers en affichant la priorité au piéton
- Mise à niveau de la voirie permettant d'inviter les piétons à prendre leur place sur la voie centrale et limitant l'effet « canyon à voiture »
- Vitesse limitée à 20km/h





Zone 30

- Aménagements pour réduire la vitesse des automobilistes (écluses, coussins, avancée de trottoir) à 30km/h
- Sur un ensemble de plusieurs rues ou un quartier
- Recommandé à l'échelle de toute la Ville ou du centre-bourg
- Peut nécessiter d'aménager des pistes cyclables lorsque le volume de circulation est trop élevé (supérieur à 4000 véhicules/jour)



Couloir bus

- Pictogramme vélo + bus au sol
- Possibilité de séparation physique si largeur > 4,00m
- Non conseillé comme aménagement cyclable sauf dans le cas où aucun autre aménagement n'est possible





Partage de la voirie

- Absence (ou très faible trafic) de poids lourds
- Adapté si le trafic est à inférieur 1000 véhicules/jour et les vitesses inférieures à 70 km/h
- Utilisation du panneau « partage de la route » (Panneau C50)



Partage sans passage pour automobilistes

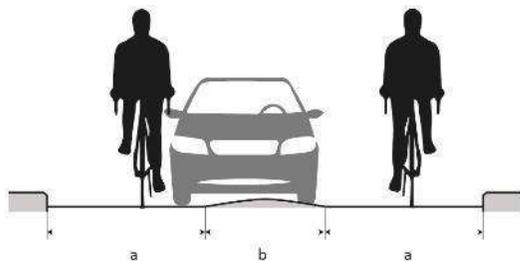
- Passage possible pour les cycles mais pas pour les voitures
- Voirie consacrée pour la desserte locale et non pour le transit des véhicules motorisés





Vélorues

- Priorité donnée à la circulation des vélos
- Tout dépassement de cycliste y est interdit
- Aménagement peu connu en France : communication et pédagogie nécessaires



Apaisement des rues résidentielles

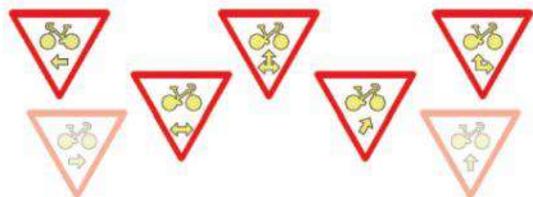
- A favoriser via le plan de circulation (hiérarchisation des voies et suppression du trafic de transit)
- Faible trafic et faibles vitesses
- Peu de protection vélo





Cédez-le-passage-cycliste-au-feu

- Autorise un cycliste à franchir la ligne d'arrêt du feu rouge pour aller dans une direction indiquée par les flèches à condition de ne pas gêner les usagers (piétons ou véhicules motorisés) ayant le vert
- Matérialisé par un panneau M12 sous le feu tricolore
- Toutes les directions possibles en fonction du contexte



Sas Vélo

- Espace réservé aux cyclistes à un carrefour à feux.
- Eloigne le passage piéton des circulations routières. Augmente la visibilité des cyclistes sans pour autant sécuriser les mouvements
- Aménagement par défaut ne pouvant pas être considéré comme un aménagement cyclable sécurisé.



Ecluse avec By-Pass Vélo

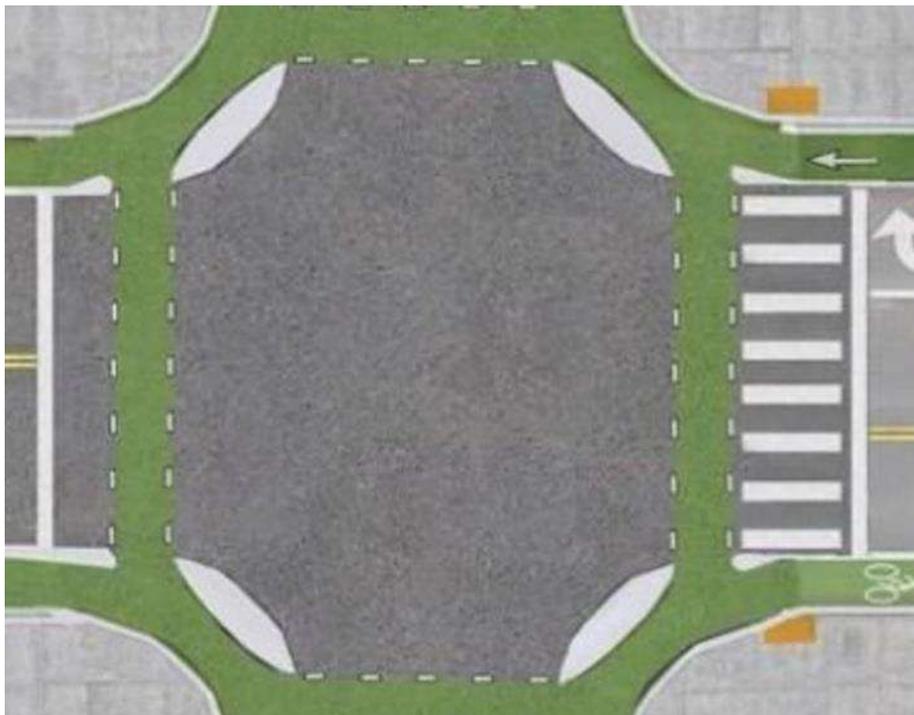
- Dispositif pour l'apaisement de la vitesse sans impact sur la circulation à vélo





Intersection Hollandaise

- Réduction (ou annulation) de l'angle mort des voitures
- Sécurisation de l'intersection
- Gestion des priorités accordé au flux dominant



Rond-point Hollandais

- Sécurisation du rond-point grâce à des îlots séparateurs en forme de haricot
- Croisement du flux motorisé / vélo à angle droit avec zone de stockage
- Gestion des priorités accordé au flux dominant





La voie verte

- Accès limité aux véhicules non motorisés (pouvant être ouverte aux cavaliers)
- Largeur conseillée entre 3 m et 4 m voire plus si forte mixité des usages
- Peut être construite sur des voies ferrées désaffectées
- N'a pas lieu d'être en milieu urbain



Aire piétonne

- Cycles autorisés à circuler au pas et sans gêner les piétons (sauf interdiction contraire)
- Non adapté à de fortes circulations cyclables (ce n'est pas un aménagement cyclable).





Arceaux

- Peu coûteux et peu encombrant
- Le vélo y est bien stable et sécurisé (3 points d'accroche)



Abri

- Doit contenir des arceaux (3 points d'accroche)
- Protège le vélo des intempéries (limite l'entretien, confort d'usage)



Garage

- Aménagement sécurisé
- A dimensionner en fonction du flux
- Idéal pour les pratiques multimodales ou en milieu urbain (stationnement difficile en copropriété)

