



Septembre 2023

Schéma directeur vélo de la CCPAL

Réunion de lancement



Contexte territorial : Le Plan Climat

La stratégie du Plan Climat fixe pour le secteur de la mobilité...

| | 2026 | 2030 | 2050 |
|-------------------------|-------|------|------|
| Gaz à effet de serre | -16 % | -33% | -92% |
| Consommations d'énergie | -13% | -29% | -52% |

Par rapport à 2016

... se traduit en axe opérationnel :

« Favoriser la mobilité alternative à l'autosolisme »...

... puis en actions concrètes :

- Action n°8 : Développer l'offre de **transports en commun**, l'**intermodalité** et le **covoiturage**
- Action n°9 : Favoriser l'usage du **vélo** et la marche à pied
- Action n°10 : Mettre à disposition un parc de **vélos à assistance électrique**
- Action n°11 : Développer de **nouvelles énergies** pour les transports
- Action n°12 : Promouvoir la **mobilité durable** auprès des salariés

Pourquoi réaliser un schéma directeur vélo ?

1

Partager des ambitions pour le vélo à l'échelle de l'intercommunalité



2

Construire une vision globale et stratégique afin de prioriser les actions



3

Obtenir des subventions pour la réalisation des aménagements



Déroulement de la démarche

2023

Lancement de la démarche



2024

Définition de l'armature cyclable



2025

Réalisation de Zooms

→ Propositions d'aménagement pré-opérationnelles



Ordre du jour

1

Les constats
sur le territoire

2

Les clés de réussite
d'un schéma
directeur vélo

3

Les possibilités
pour la CC PAL

Ordre du jour

1

Les constats
sur le territoire

2

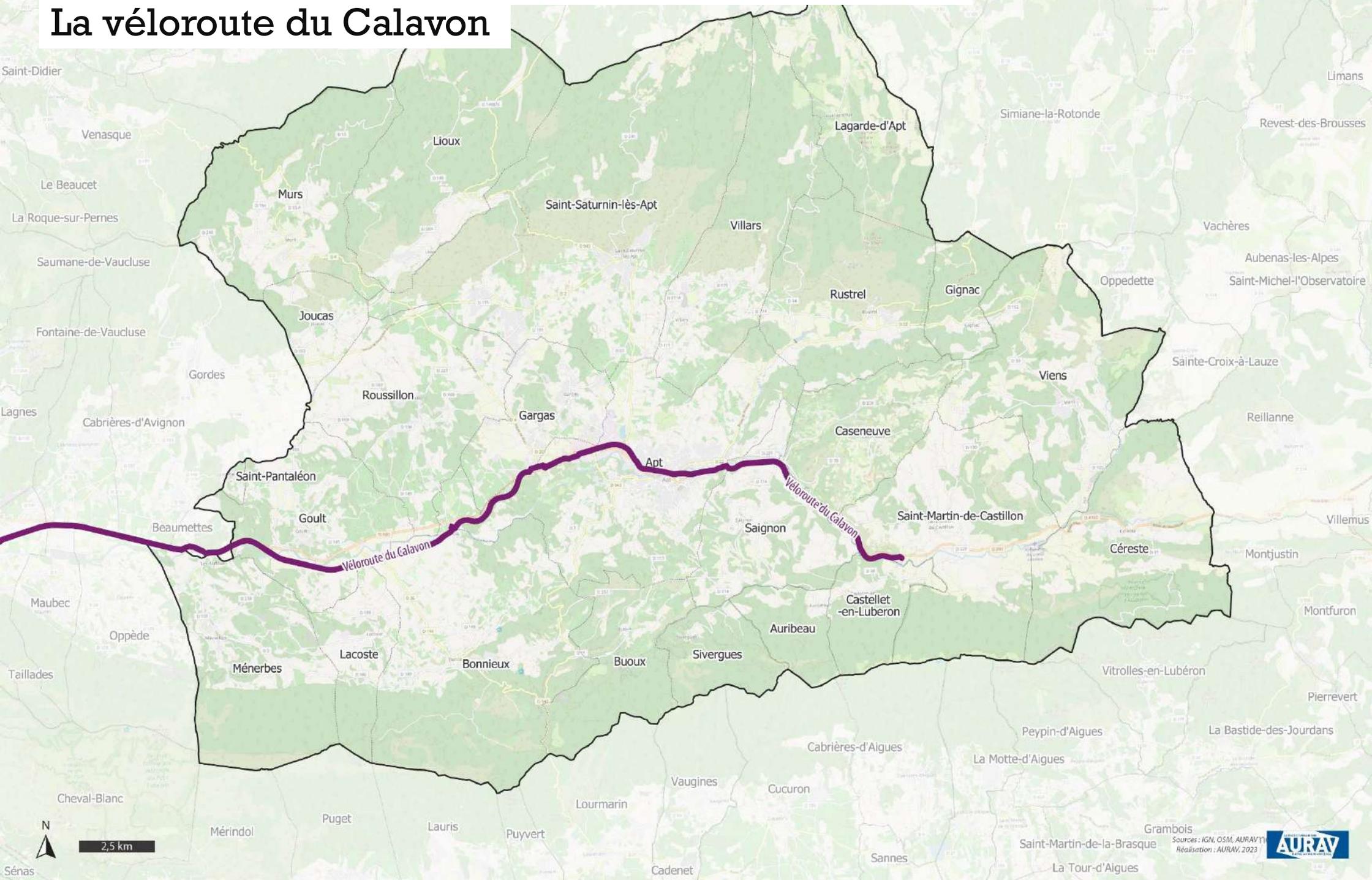
Les clés de réussite
d'un schéma
directeur vélo

3

Les possibilités
pour la CC PAL

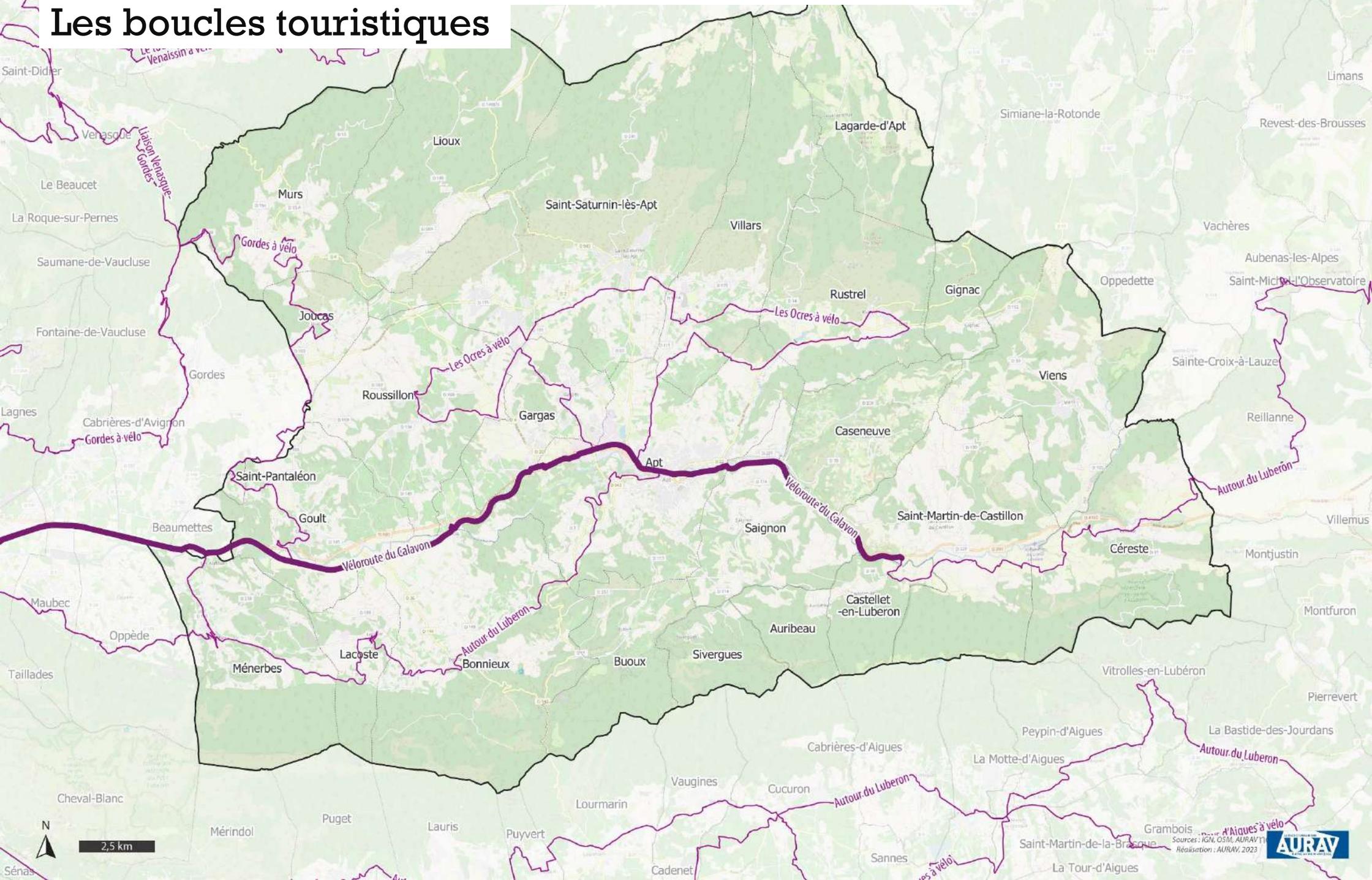
Des atouts « vélo » sur le territoire

La véloroute du Calavon



Des atouts « vélo » sur le territoire

Les boucles touristiques



Des atouts « vélo » sur le territoire

Les acteurs ressource



La petite vitesse
Atelier participatif vélo



Parc
naturel
régional
du Luberon



VÉLO LOISIR
PROVENCE

VAUCLUSE
PROVENCE
Attractivité

PAYS D'APT
LUBERON

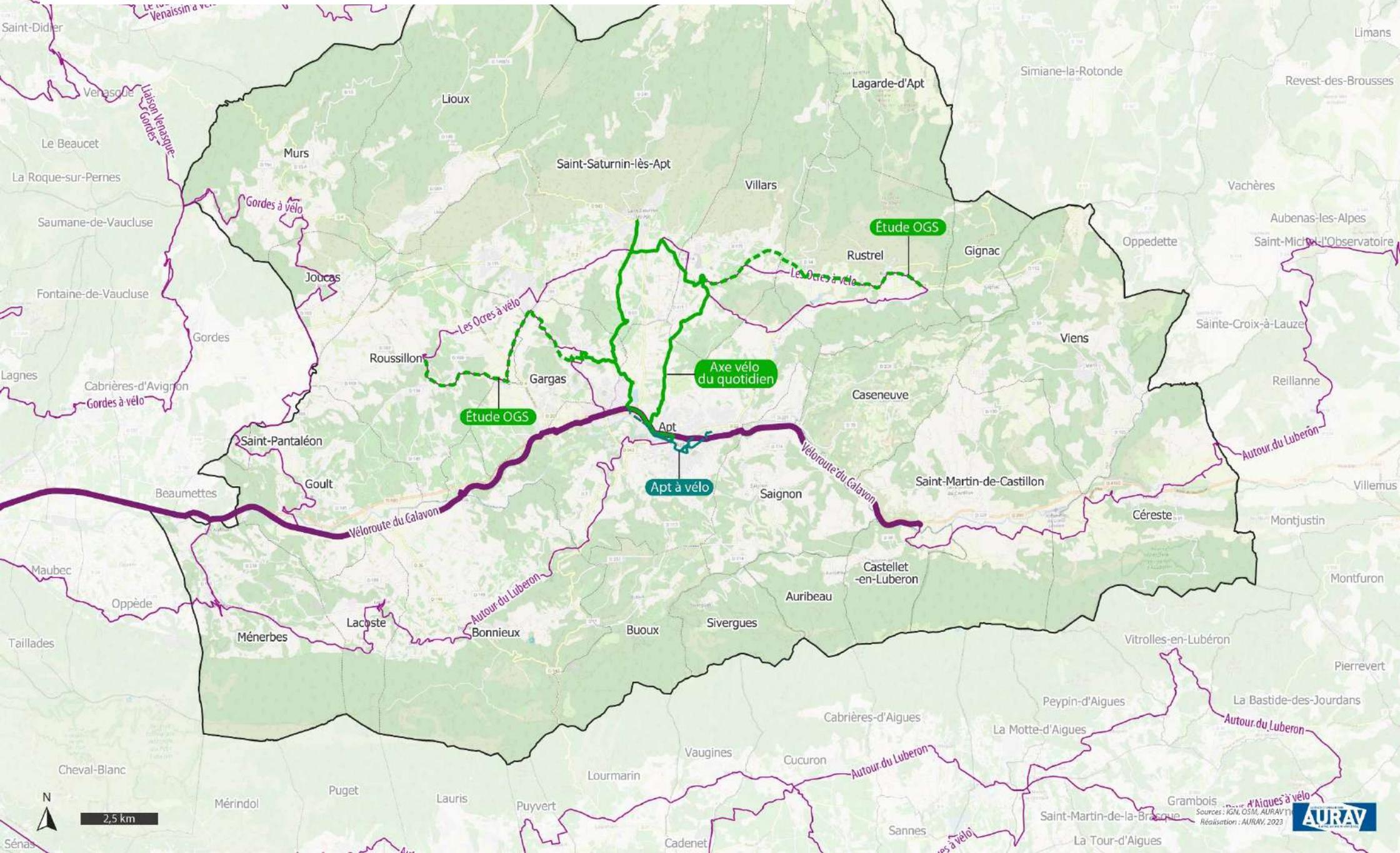


2,5 km



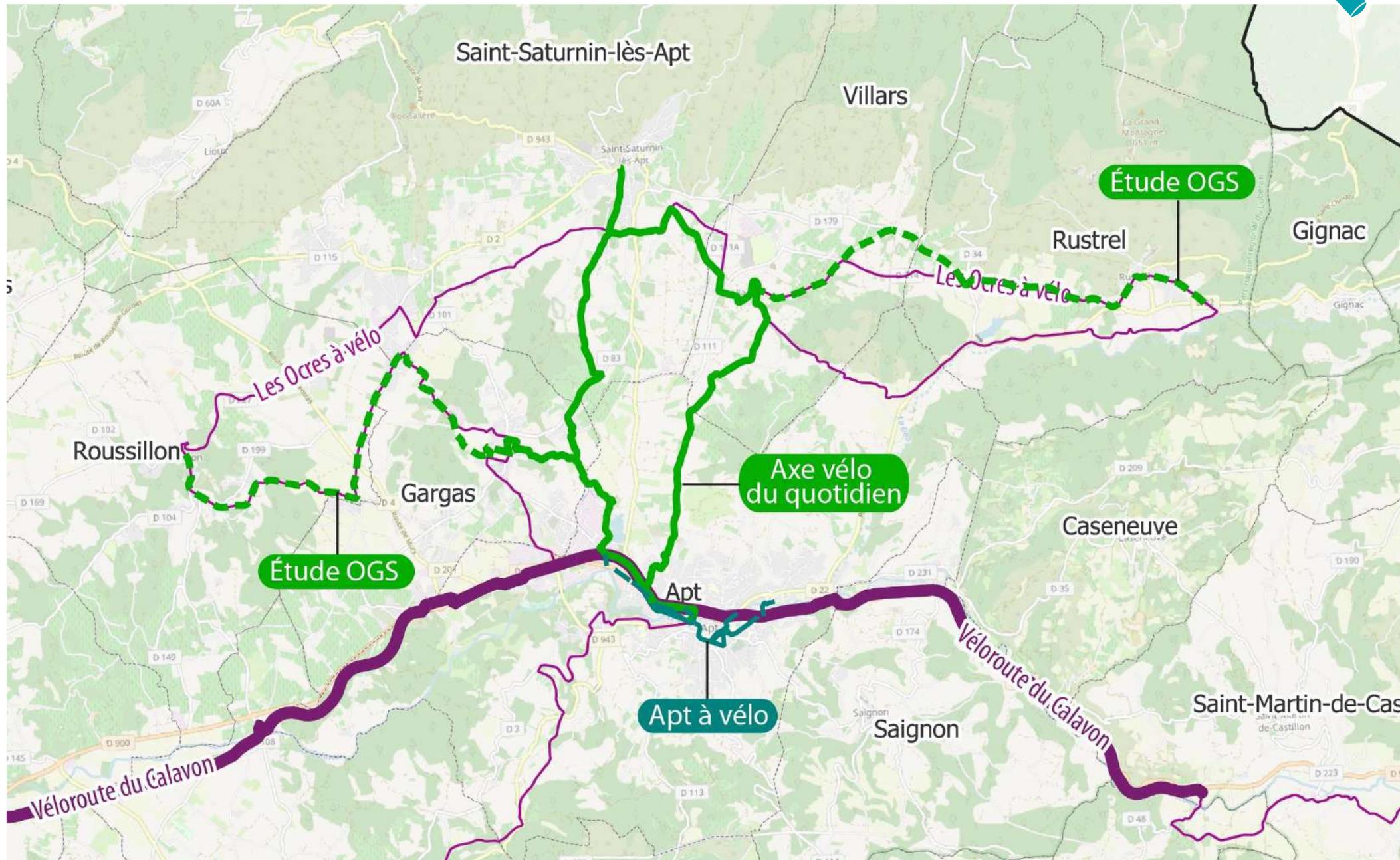
Des atouts « vélo » sur le territoire

Les projets de liaisons cyclables locaux

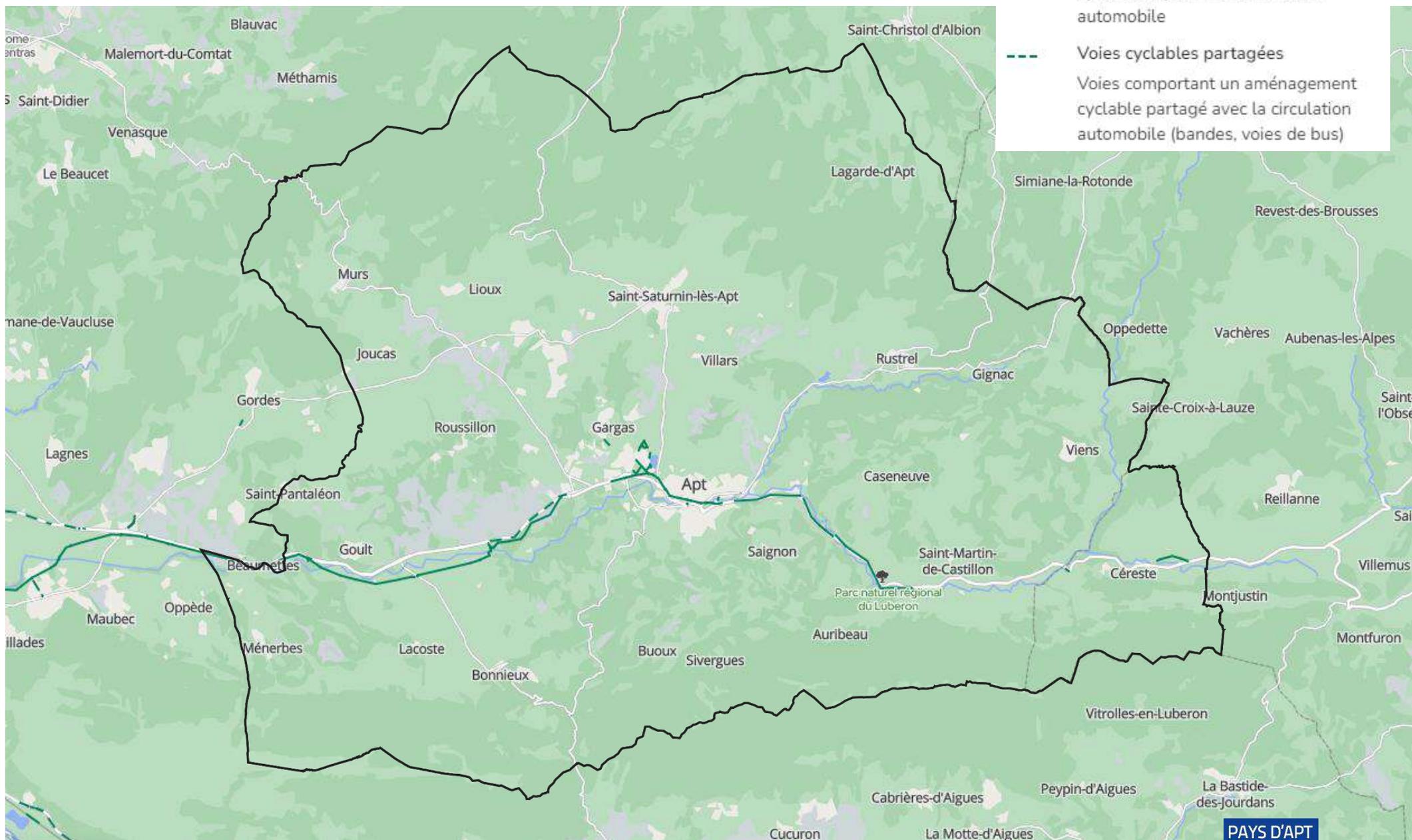


Des atouts « vélo » sur le territoire

Les projets de liaisons cyclables locaux



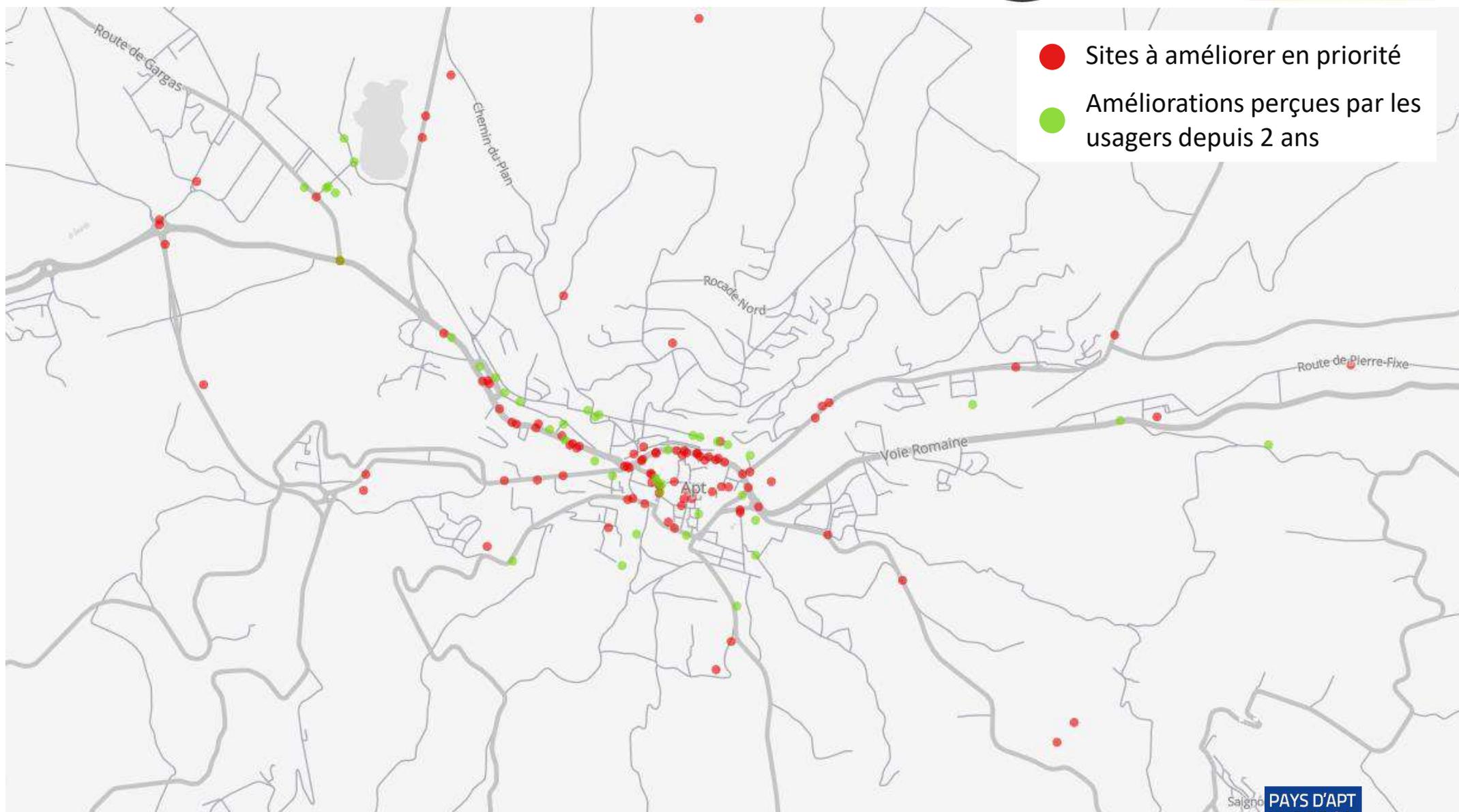
Des marges de progression



Source : Géovélo

Des marges de progression

Retours des usagers en 2021



Des marges de progression

Retours des usagers en 2021

- Sites à améliorer en priorité
- Améliorations perçues par les usagers depuis 2 ans



Quai du Général Leclerc

Des marges de progression

Retours des usagers en 2021

- Sites à améliorer en priorité
- Améliorations perçues par les usagers depuis 2 ans



Voie Domitienne

Des marges de progression



Prochaine enquête : fin 2023
Communiquez auprès de vos
administrés !

Ordre du jour

1

Les constats
sur le territoire

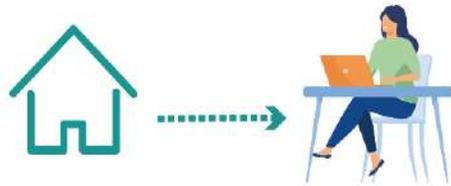
2

Les clés de réussite
d'un schéma
directeur vélo

3

Les possibilités
pour la CC PAL





La cible : les trajets domicile / travail

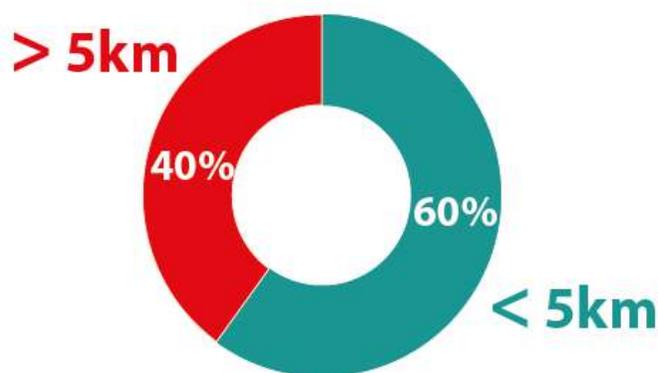
Cible : les trajets domicile-travail

Un potentiel de report modal sur le territoire

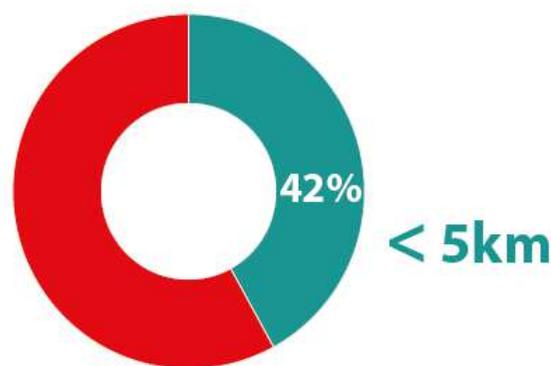


Une part de déplacements courts largement majoritaire dans le département de Vaucluse :

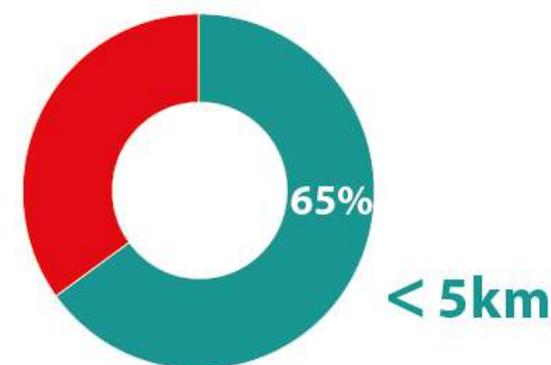
Sur 1,3 M de déplacements quotidiens :



Déplacements domicile/travail :



Déplacements domicile/études :

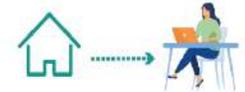


Source : diagnostic du schéma départemental vélo en Vaucluse

→ Même en milieu rural, les déplacements courts sont majoritaires

Cible : les trajets domicile-travail

Un potentiel de report modal sur le territoire



Trajets inférieurs à 1 km, souvent réalisés à pied :



1 km = 15 minutes



Trajets de 1 à 5 km, facilement réalisables en vélo si des aménagements cyclables existent :



5 km = 15 minutes



Trajets de 5 à 10 km, possibilité de capter les cyclistes si des aménagements qualitatifs, de type réseau express vélo, sont réalisés :



Sur un réseau express vélo : 10 km = 25 à 30 minutes



Vitesses moyennes prises en compte : à pied : 4km/h - à vélo : 18 km/h

Cible : les trajets domicile-travail

Un potentiel de report modal sur le territoire



PART MODALE CC PAL

Trajets inférieurs à 1 km, souvent réalisés à pied :



1 km = 15 minutes



Trajets de 1 à 5 km, facilement réalisables en vélo si des aménagements cyclables existent :



5 km = 15 minutes



Trajets de 5 à 10 km, possibilité de capter les cyclistes si des aménagements qualitatifs, de type réseau express vélo, sont réalisés :



Sur un réseau express vélo : 10 km = 25 à 30 minutes



Vitesses moyennes prises en compte : à pied : 4km/h - à vélo : 18 km/h

51 %

5260 actifs

Des habitants de la CCPAL travaillent dans leur commune de résidence

48 %

5 850 actifs

Incluant les actifs résidant hors CCPAL

58 %

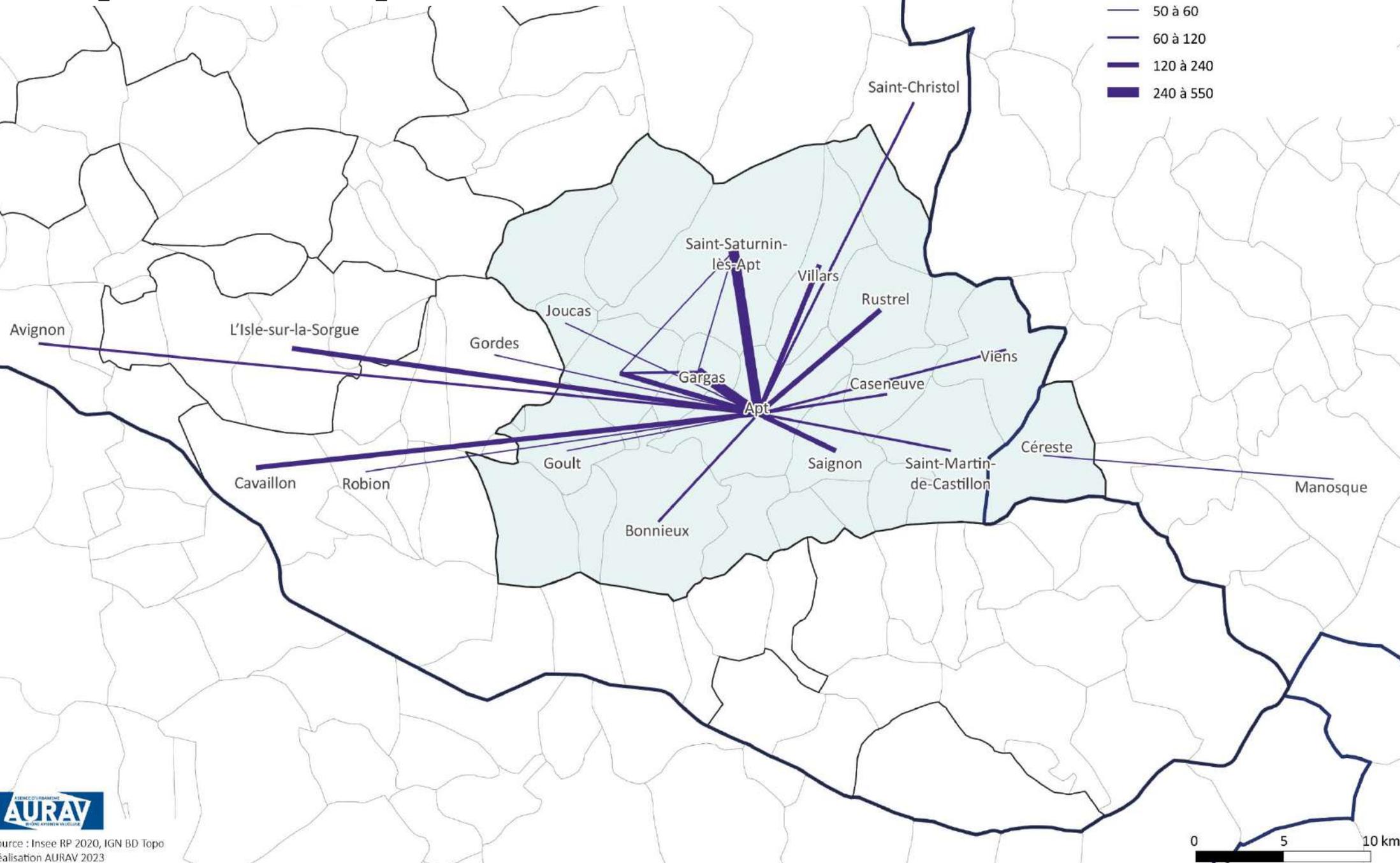
7 090 actifs

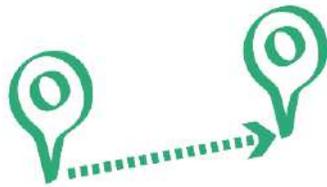
Incluant les actifs résidant hors CCPAL

Cible : les trajets domicile-travail

Un potentiel de report modal sur le territoire

FLUX QUOTIDIENS DOMICILE-TRAVAIL
SUPÉRIEURS À 50 ACTIFS DE LA CC DU
PAYS D'APT-LUBERON
Septembre 2023





Des trajets les plus directs possible

Des trajets les plus directs possible

Changer de paradigme



Aujourd'hui

Point de départ

Point d'arrivée

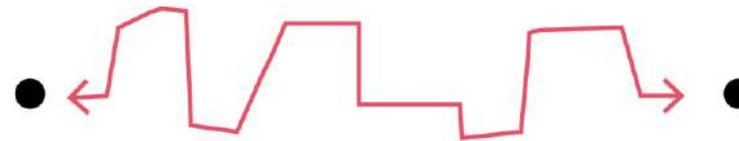


Des itinéraires directs



Des itinéraires discontinus avec de nombreux détours

Demain



Sur certains secteurs stratégiques, possibilité de mettre en place des contraintes à la circulation motorisée



Des itinéraires directs, des aménagements continus et sécurisés

Des trajets les plus directs possible

Faciliter la circulation pour les cyclistes



Choix du mobilier permettant de ne pas ralentir les cyclistes



Mise en impasse pour les voitures, franchissable pour les cycles



Des trajets les plus directs possible

Expérimenter les aménagements

→ L'exemple de Velleron :

Une concertation menée avec les riverains





Des aménagements sécurisés et qualitatifs

Des aménagements sécurisés et qualitatifs

Ce que dit la loi



Article L228-2 du Code de l'environnement

« **A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines**, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme **de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol**, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

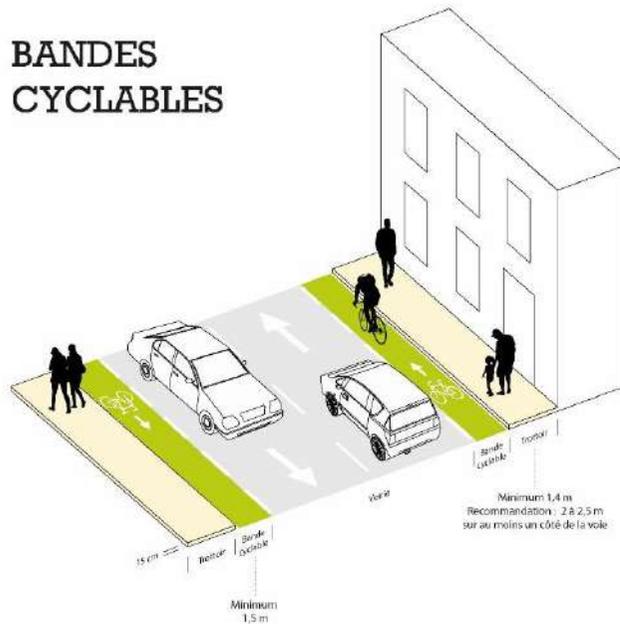
Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. »

Des aménagements sécurisés et qualitatifs

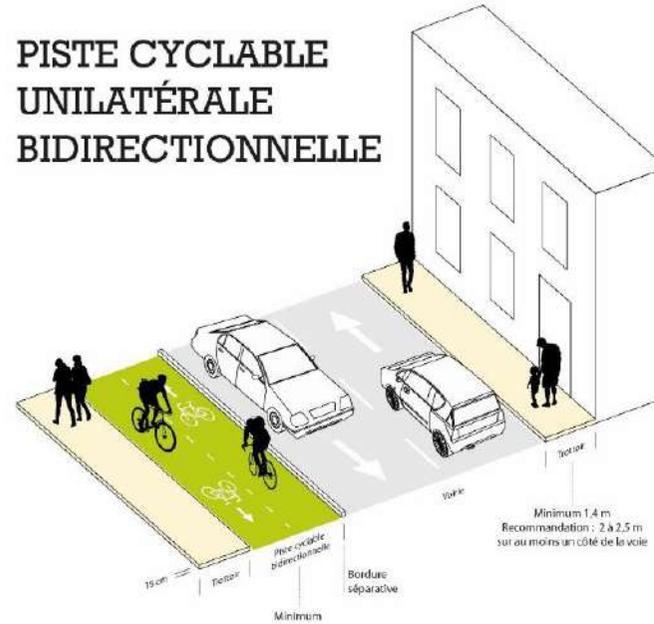
Ce que dit la loi : aménagements « réglementaires »



BANDES CYCLABLES

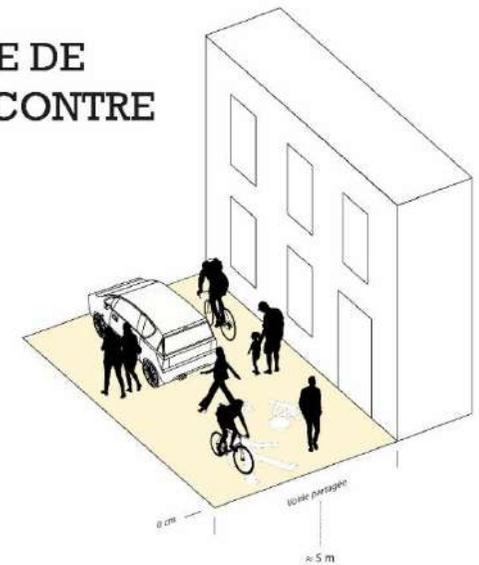


PISTE CYCLABLE UNILATÉRALE BIDIRECTIONNELLE

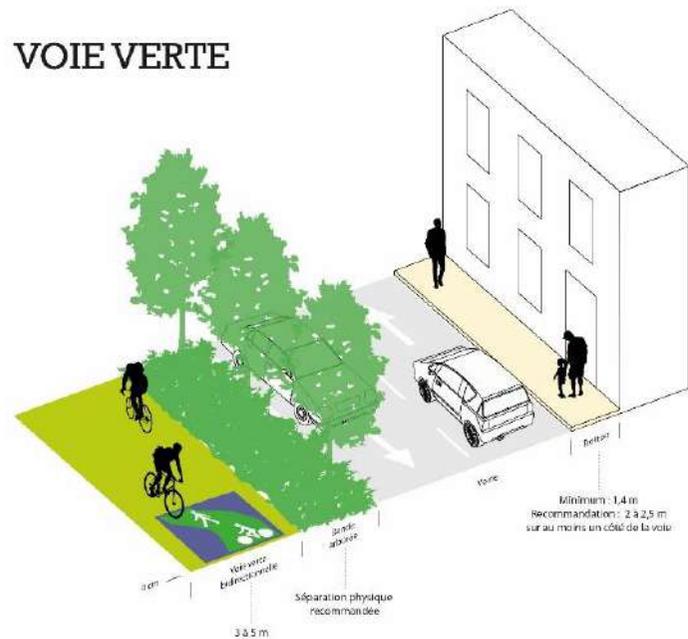


Zone de circulation apaisée

ZONE DE RENCONTRE



VOIE VERTE



PISTE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE



Des aménagements sécurisés et qualitatifs



Ce que dit la loi

Des aménagements non inscrits dans le texte de loi, mais pouvant être tolérés (font l'objet de fiches techniques du CEREMA)



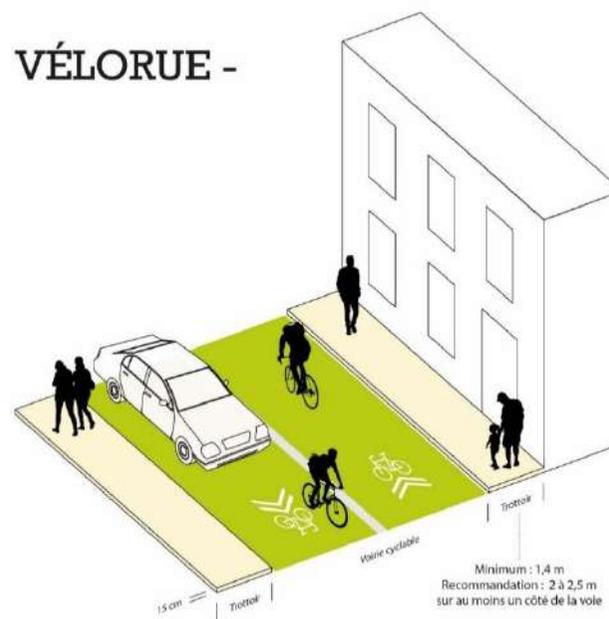
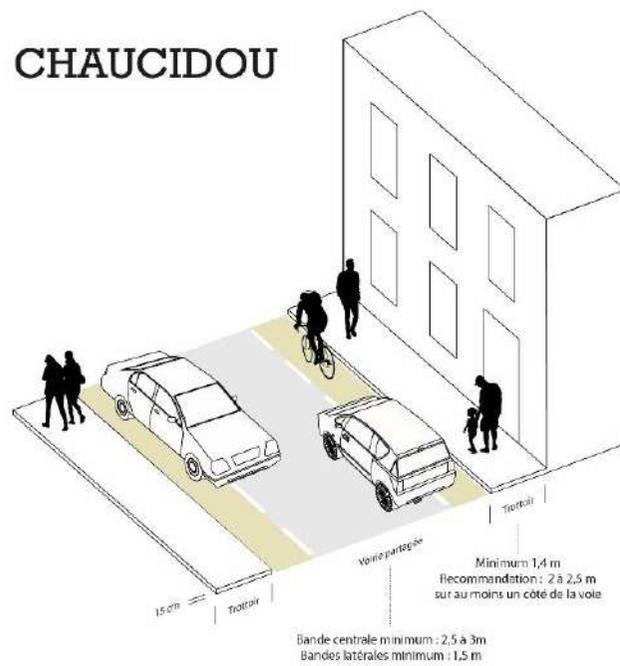
Article L228-2 du Code de l'environnement

« *A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme **de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol**, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.*

Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. »

Des aménagements sécurisés et qualitatifs

Ce que dit la loi : aménagements « tolérés »



Des aménagements sécurisés et qualitatifs

Analyser les voiries concernées par les itinéraires



|  V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE |  TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS) | DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)  | | |
|---|---|---|--|---|
| | | RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR) | RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR) | RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR) |
| 30 KM/H OU MOINS | < 2000 | Trafic mixte | Vélorue ou trafic mixte | Vélorue ou piste cyclable |
| | 2000 À 4000 | | Bande cyclable ou trafic mixte | Piste cyclable |
| | > 4000 | Piste ou bande cyclable | | |
| 50 KM/H | < 1500 | Trafic mixte | | Piste cyclable |
| | 1500 À 6000 | Piste ou bande cyclable | | |
| | > 6000 | | | |
| 70/80 KM/H | < 1000 | Trafic mixte | Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite | Piste cyclable |
| | 1000 À 4000 | Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite | Piste cyclable ou voie verte | |
| | > 4000 | | | |

Source : Rendre sa voirie cyclable, les clés de la réussite - CEREMA

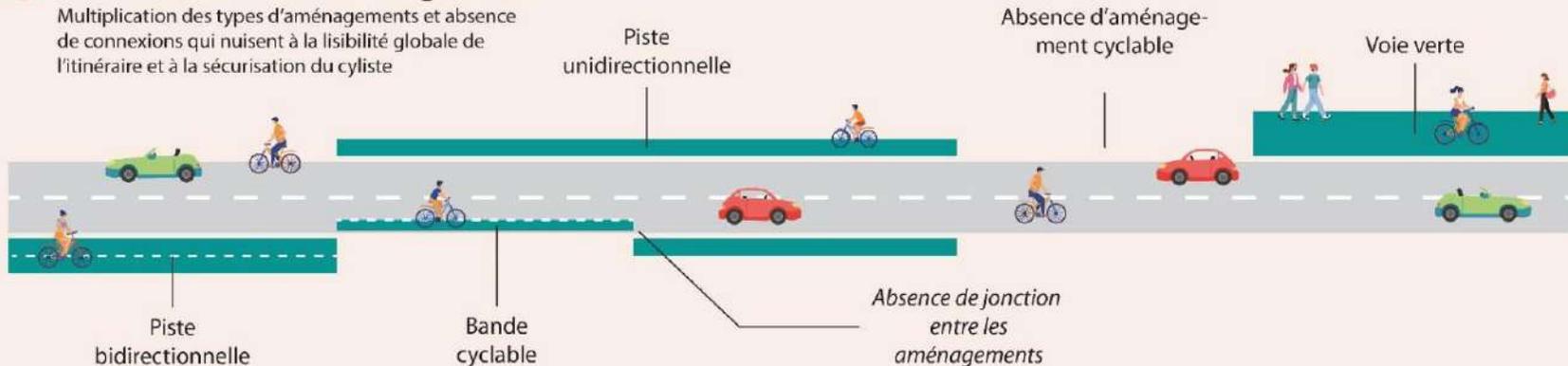
Des aménagements sécurisés et qualitatifs

Assurer la continuité des types d'aménagements



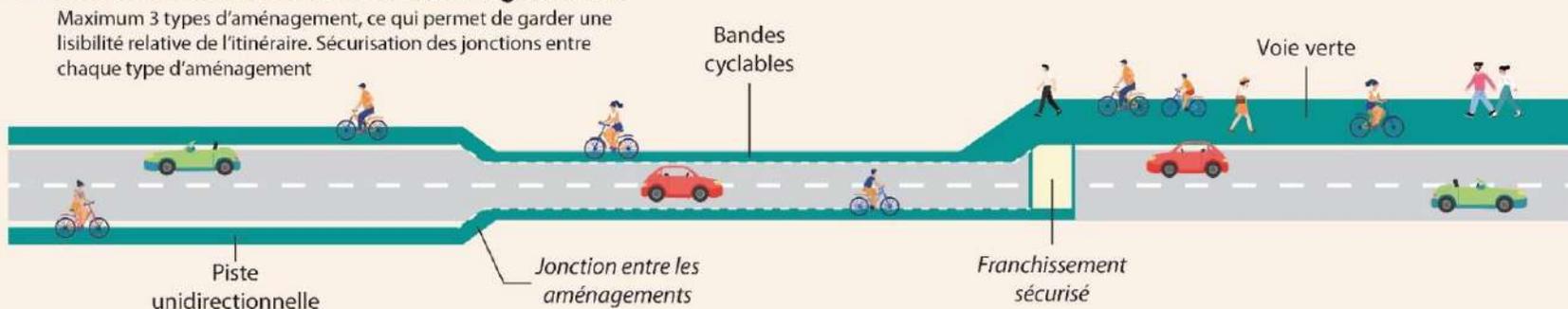
Discontinuité des aménagements

Multiplication des types d'aménagements et absence de connexions qui nuit à la lisibilité globale de l'itinéraire et à la sécurisation du cycliste



Cohérence relative des aménagements

Maximum 3 types d'aménagement, ce qui permet de garder une lisibilité relative de l'itinéraire. Sécurisation des jonctions entre chaque type d'aménagement



Continuité de l'aménagement

Dans l'idéal, efficacité de l'itinéraire assurée par 1 seul type d'aménagement cyclable





Une identité visuelle à l'échelle de l'agglomération

Une identité visuelle à l'échelle de la CCPAL



Donner de la lisibilité et de la visibilité aux itinéraires

Couleur et emplacement du marquage au sol



Avignon

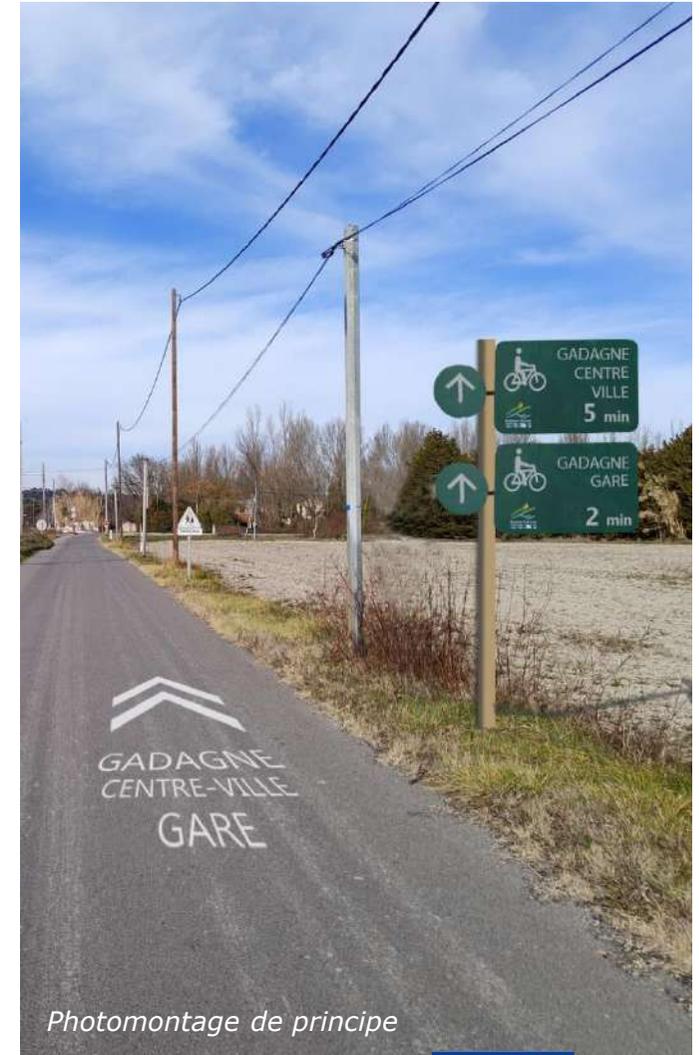


Via Venaissia à Sarrians



Velodyssée, CC Gesvres et Erdre – Source : Samy Guyet, RésilienCité

Signalétique verticale



Photomontage de principe

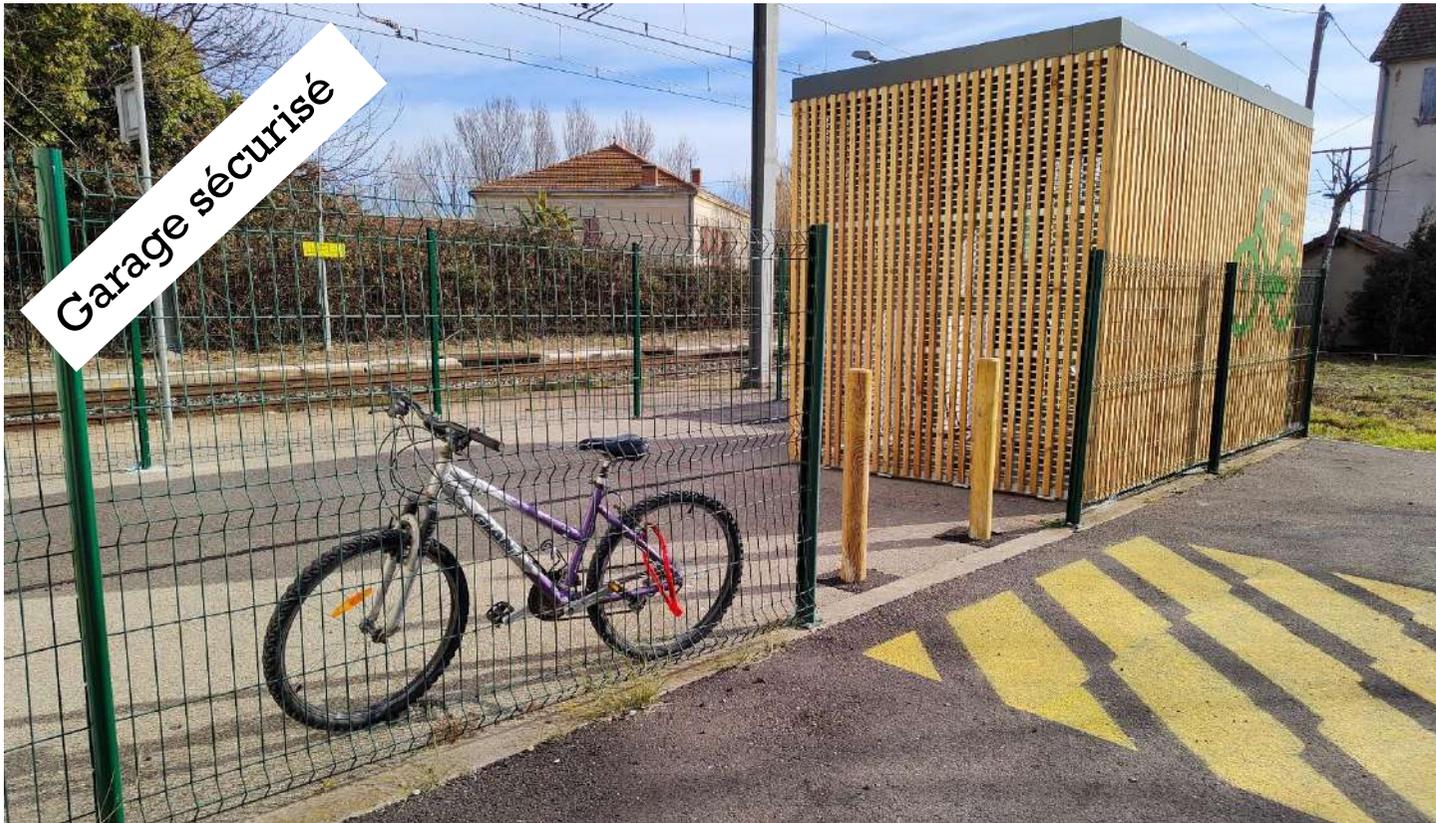


Des services associés

Des services associés



Stationnement vélo



Fontaines à eau



Stations de gonflage & de réparation

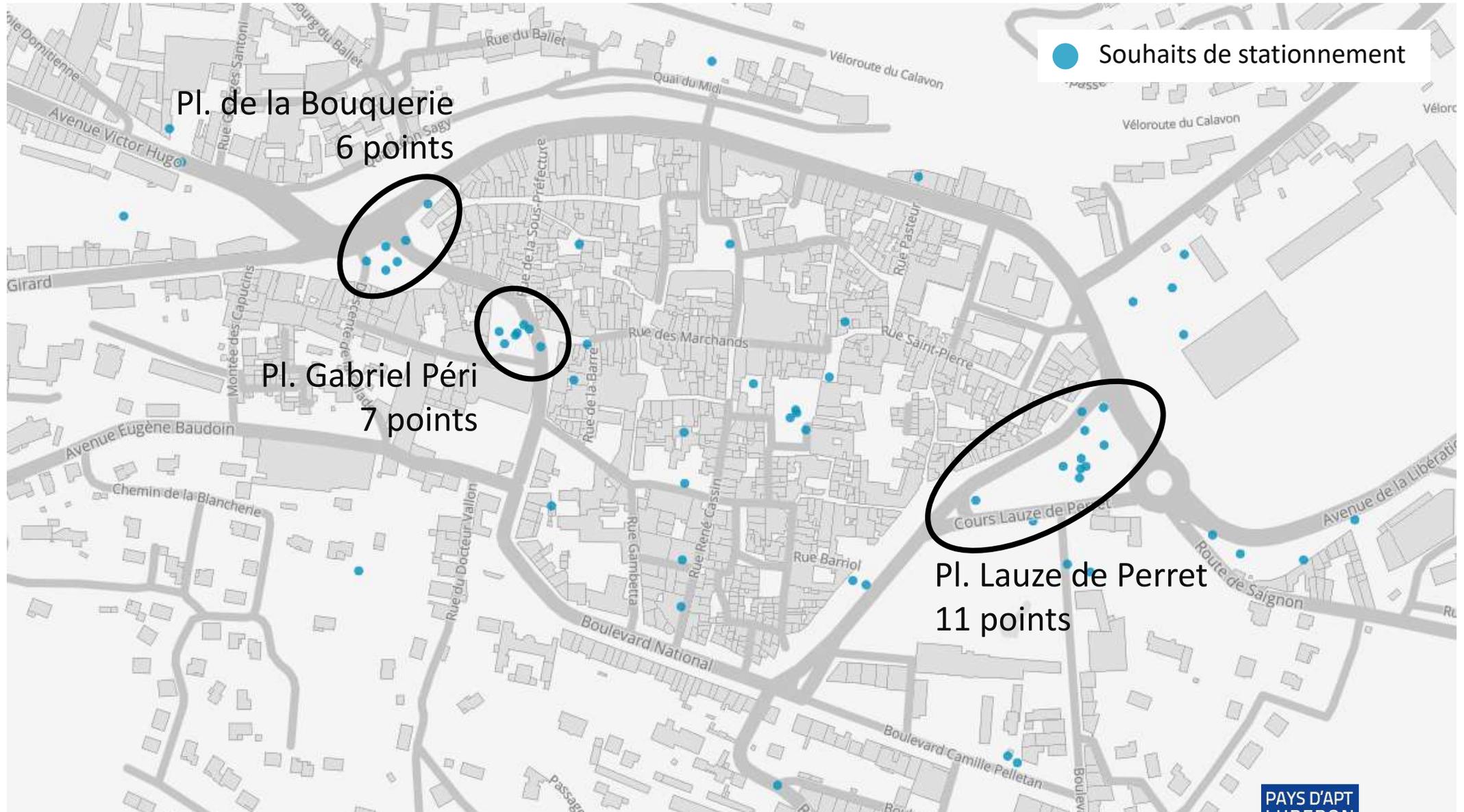


Des services associés

Besoins en stationnement vélo



Baromètre
des villes **cyclables**



Ordre du jour

1

Les constats
sur le territoire

2

Les clés de réussite
d'un schéma
directeur vélo

3

Les possibilités
pour la CC PAL

Possibilités de financement

Subventions

Financements nationaux

- AAP AVELO2
- AMI TENMOD
- Fonds de Mobilités Actives
- Fonds Vert

Fonds nationaux gérés localement

- DSIL
- DETR
- CEE : Alvéole plus (stationnement), O'Vélo! (VAE), ColisActiv' (cyclologistique), Objectif Employeur Pro Vélo, ADMA...

Aides régionales et départementales

- Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes et connexions < 5km
- Nos territoires d'abord
- Mise en œuvre du schéma départemental vélo
- AAP stationnement vélo
- Aide départementale pour la signalétique des boucles locales
- Contrat Départemental de Solidarité Territoriale
- Répartition du produit des amendes de police

Aides européennes

- FEDER
- FEADER

CC PAL : Mise en place d'un fonds concours non thématiqué

- Communes < 1 000 habitants
- Attribution d'une enveloppe en fonction de sa population et d'un montant à l'habitant défini par strate de population

Rôle possible de la CC PAL

Accompagnement et suivi
des projets

Actions de communication
et de sensibilisation :
Mai à vélo, défis, prêts de vélos...

Positionnement sur la
cohérence de la
signalétique des
itinéraires : choix des
couleurs, panneaux, ...

Exemple de la CoVe : Prêt de VAE aux agents



Rôle possible des communes

Mise en place d'une aide aux particuliers :

- Achat de VAE neufs ou d'occasion
- Achat de vélo « classique » neuf ou d'occasion
- Aide à la réparation
- Achat d'équipement (lumières, casque, batterie...)

Éducation au vélo à l'école : déploiement du programme Savoir rouler à vélo

Actions de communication et de sensibilisation

FONDS D'AIDE DE LA VILLE D'AVIGNON

TOUS À Vélos

RÉPARER OU ACQUÉRIR
UN VÉLO NEUF, D'OCCASION
OU UN ÉQUIPEMENT
DE SÉCURITÉ

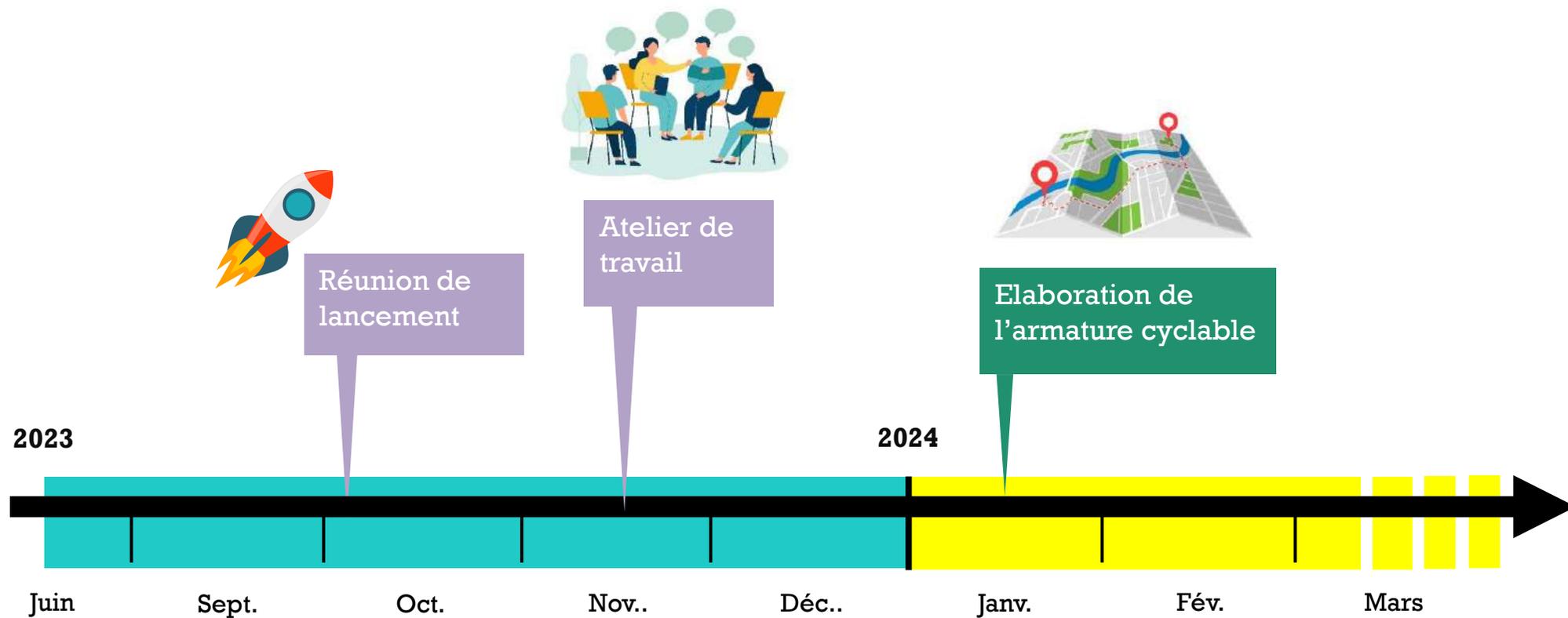
jusqu'à
50€
de prime

Une aide applicable
auprès des vélocistes
et associations
d'usagers *

AVIGNON
Ville d'exception

Exemple d'Avignon

Planning prévisionnel



Échanges - questions





Merci pour votre attention