

Partie 3

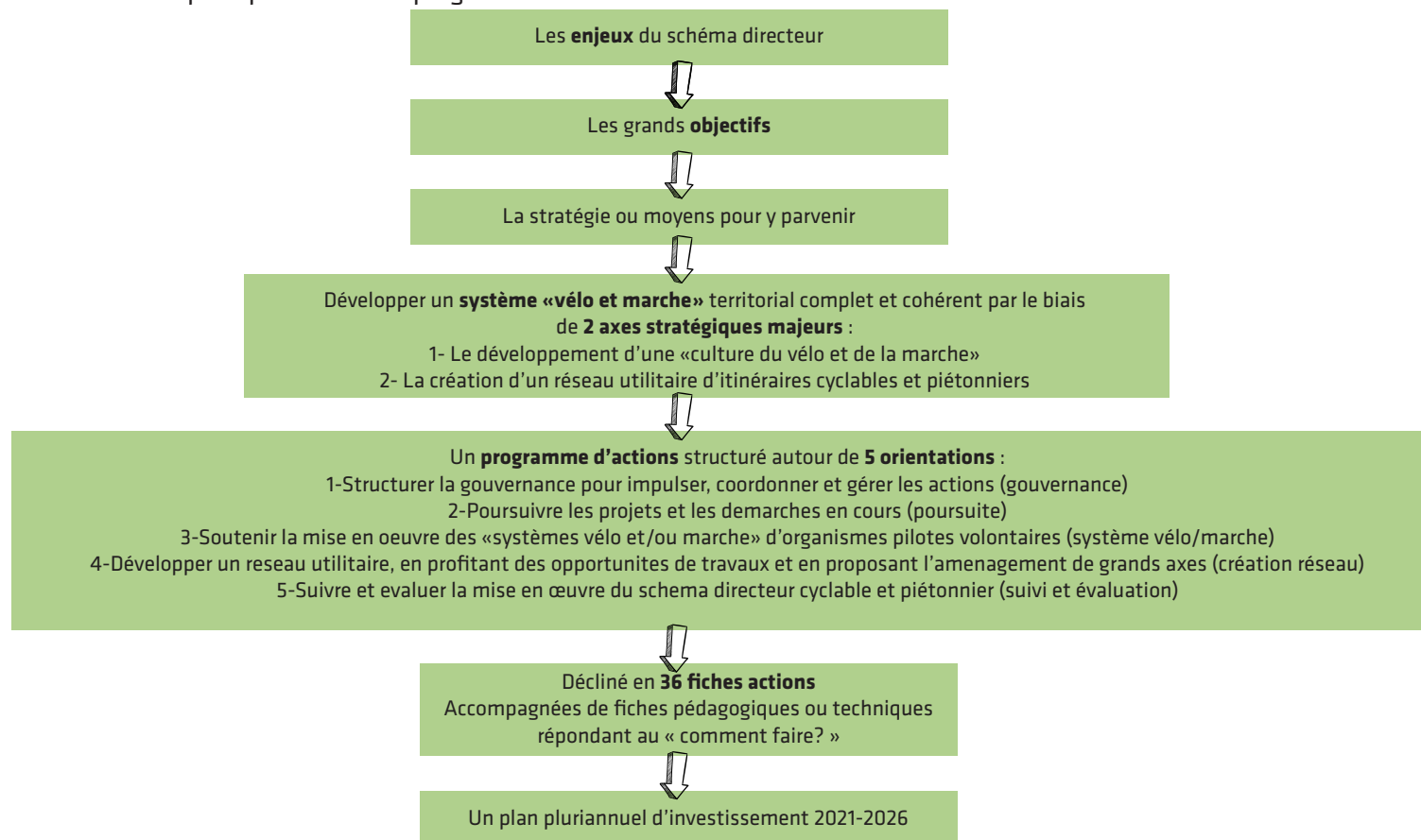
Programme d'Actions

1. ENJEUX, OBJECTIFS ET STRATEGIE DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIETONNIER

Une fois le diagnostic réalisé, il est nécessaire de faire consensus avec tous les acteurs autour d'une stratégie et d'objectifs qui d'une part sous-tendront les enjeux du schéma directeur, et d'autre part constitueront les fondements de sa **feuille de route**.

La feuille de route, elle, prendra la forme d'un programme d'actions structuré autour de cinq grandes orientations, déclinées en fiches actions elles même accompagnées de fiches pédagogiques ou techniques, ainsi que sous la forme d'un plan pluriannuel d'investissement 2021-2026.

Ci-dessous la démarche entreprise pour définir le programme d'actions:



1.1. LES ENJEUX DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIETONNIER POUR LE RESSORT TERRITORIAL

Compte tenu des caractéristiques du ressort territorial du SMTUS tant dans sa géographie (linéarité, multipolarité, déclin des centralités, expansion de la périurbanité, prégnance de la ruralité) que dans les composantes socio-économiques de sa population (dichotomie urbain/rural ; population captive ...), il existe des enjeux locaux spécifiques au Val de Sambre. Mais globalement les enjeux notamment sur le plan environnemental rejoignent les enjeux supra locaux des politiques en faveur des modes de déplacement actifs et décarbonés.

Comme le terme l'indique, qu'est-ce qui est « en jeu » pour le territoire face au schéma directeur cyclable et piétonnier ? Qu'est-ce que le territoire a à gagner dans la réussite de sa mise en œuvre ou à perdre s'il n'aboutit pas ? Quelles sont les raisons pour lesquelles on va s'efforcer de mettre en œuvre le schéma directeur cyclable et piétonnier ?

En Val de Sambre, via la mobilité et plus spécifiquement les mobilités actives, il existe des enjeux :

- ♦ **Des enjeux de santé** (lutte contre l'obésité et la sédentarité mais aussi de lutte contre les maladies liées à la pollution de l'air) puisque le vélo et la marche sont en soi une activité physique qui peut devenir régulière voire quotidienne ; et qu'en diminuant le retour aux modes carbonés de déplacement, la qualité de l'air est améliorée ;
- ♦ **Des enjeux de pouvoir d'achat** pour les habitants puisque la marche est sans doute le plus universel et le moins onéreux des modes de déplacement et que le vélo à l'exception marginale des vélos à assistance électrique (VAE) reste particulièrement économique surtout si on le répare soi-même et si on l'achète d'occasion ;
- ♦ **Des enjeux d'autonomie** notamment pour les jeunes des zones rurales très dépendantes de l'automobile puisque le vélo et la marche n'impliquent pas de passer son permis de conduire et d'avoir 18 ans, ou pour les captifs de l'offre publique urbaine (réseau de bus) qui ne peuvent acquérir une voiture, encore très convoitée malgré tout ;

♦ ainsi que peut-être, des enjeux de **maintien du lien social** ;

Il existe aussi des **enjeux urbanistiques** de reconquête et de requalification des centralités y compris rurales (bourgs) grâce à des espaces publics sécurisés et confortables du fait d'un apaisement de la circulation, du traitement de points noirs, de trottoirs dégagés, d'une amélioration de la qualité de l'air et du cadre du vie, d'un meilleur équilibre entre la circulation et le stationnement automobile omni présents mais nécessaires et les flux des autres modes de déplacement dont les modes actifs, sous représentés ;

Il existe également des **enjeux environnementaux** de lutte contre les gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air et du cadre de vie, de diminution des nuisances sonores et olfactives car les modes actifs sont aussi des modes décarbonés dont l'impact est quasi nul sur l'environnement si l'on excepte la fabrication des vélos (ou des chaussures) et l'électricité lorsque le choix se porte sur des vélos à assistance électrique (VAE) ;

et enfin un enjeu d'**attractivité et d'inclusion** du territoire dans les dynamiques régionales, nationales voire européennes et mondiales de la transition énergétique et du développement durable.

1.2. LES GRANDS OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIETONNIER DU VAL DE SAMBRE

Les enjeux conditionnent les objectifs qui ne sont que les moyens de les obtenir.

Il s'agit :

- ◇ D'impulser une dynamique territoriale favorable aux modes actifs ;
- ◇ De développer fortement la pratique utilitaire du vélo et de la marche tant en milieu urbain, que périurbain et rural sans y opposer la pratique ludique et touristique déjà amorcée dans le territoire ;
- ◇ De pérenniser ces pratiques par le développement d'un système «vélo et marche» complet, cohérent et structuré par une gouvernance publique impliquée ;
- ◇ D'aménager pas à pas, kilomètre par kilomètre, un réseau utilitaire d'itinéraires cyclables et piétonniers intra-urbain, périurbain et rural structuré par la voie de bus en site propre Maubeuge-Louvroil et intégrant le réseau des Véloroutes - Voies vertes ;
- ◇ De faciliter l'intermodalité qui permet aux cyclistes et aux piétons d'aller plus loin via l'utilisation complémentaire des autres modes de transports notamment collectifs ou des mobilités partagées (covoiturage) ;
- ◇ D'apaiser les circulations et notamment la circulation automobile pour permettre et sécuriser la pratique du vélo et de la marche sans forcément construire des pistes cyclables onéreuses. Cet objectif a pour autre conséquence d'améliorer le cadre de vie des habitants du ressort territorial tant en milieu urbain dense qu'en milieu périurbain et rural ;
- ◇ De rééquilibrer de façon harmonieuse et complémentaire plutôt que conflictuelle et dominatrice les différentes circulations et flux de déplacement en donnant une place plus importante aux modes actifs et aux transports collectifs face à l'omnipotence automobile qui doit cependant conserver une place et une utilité complémentaire dans un ressort territorial au profil atypique ;
- ◇ Et, bien évidemment, d'améliorer la qualité de l'air, de diminuer les pollutions sonores et olfactives, d'engager le territoire dans la dynamique de la transition énergétique qui va prévaloir pour l'ensemble des mobilités y compris les transports collectifs, compétence initiale du SMTUS.

1.3. UNE STRATEGIE EN DEUX AXES POUR DEVELOPPER UN SYSTEME «VELO ET MARCHE» TERRITORIAL COMPLET

1.3.1- Le système «vélo et marche»

Lorsqu'on aborde la question de la réalisation d'un schéma directeur cyclable, la plupart des gens pensent spontanément et parfois uniquement aux pistes cyclables. C'est même de prime abord la seule action qu'ils envisagent pour développer la pratique du vélo dans une ville ou un territoire.

Quant au schéma directeur piétonnier, s'il n'évoque pas la randonnée très ancrée dans une vocation ludique et touristique, il coïncide presque toujours avec les mots « trottoirs » et « traversées routières dangereuses ».

En effet, il est primordial de sécuriser les parcours à vélo ou à pied pour lever l'une des réticences les plus fortes à la pratique du vélo ou de la marche qui est le risque bien réel d'accidents et par là même le sentiment d'insécurité. C'est ce que nous avons intitulé « l'approche voirie » pour le diagnostic et c'est ce qui justifie l'obligation dans tout schéma directeur cyclable et piétonnier de porter une grande attention à l'aménagement des voiries en faveur des modes actifs, à l'apaisement des circulations, au traitement des points noirs, à toutes mesures et travaux qui permettent pas à pas, kilomètre après kilomètre de sécuriser les itinéraires dans l'ensemble du ressort territorial. Mais cela ne suffit pas.

Cela ne suffit pas pour que les gens osent se lancer dans une nouvelle pratique de déplacement surtout à vélo. Cela ne suffit pas pour que les gens pleins d'enthousiasme au départ, n'abandonnent pas dès les premiers essais. Il est donc très important de développer ce qu'on appelle « un système vélo » et « un système marche » complet, c'est-à-dire, qui englobe non seulement « l'approche voirie » mais également les trois autres approches énoncées dans le diagnostic à savoir : l'approche « stationnement », l'approche « services » et l'approche « animation ou formation ». Le système «vélo et marche» inclut bien évidemment toutes les actions de communication qui diffusent un discours positif et donc encourageant à la pratique des modes actifs. Il s'agit alors, au côté du tout automobile qui conditionne encore fortement nos réflexes et nos habitudes notamment dans les villes moyennes et dans les communes périurbaines et rurales, de développer une nouvelle culture dite « culture du vélo et de la marche ».

Ainsi, au même titre que l'on doit acheter ou louer ou emprunter une voiture, la faire réparer ou réviser de temps en temps, la stationner à son domicile et dans les lieux de destination, faire le plein d'essence, l'assurer, apprendre à conduire, apprendre le code de la route, respecter des règles de sécurité, passer son permis, choisir ses itinéraires du quotidien ou des vacances, il s'agit de faire en sorte :

- ♦ que le piéton pense à bien s'équiper pour se déplacer à pied quelle que soit la météo, puisse se déplacer avec un maximum de confort et de sécurité, puisse utiliser un autre mode de transport en complément de la marche si sa destination est lointaine, soit informé des temps de parcours, de l'existence de points d'intermodalité (de correspondance), d'une offre en transports collectifs etc.
- ♦ mais aussi que le cycliste possède un vélo adapté ou puisse s'en procurer ou en essayer un, notamment un vélo à assistance électrique, qu'il puisse le stationner chez lui et sur ses lieux de destination pour quelques instants ou pour une plus longue durée sans risque de se le faire voler, qu'il puisse le faire réparer ou le réparer lui-même et donc apprendre à le faire, qu'il puisse rouler, bien équipé et visible, sur des itinéraires ou dans des espaces sécurisés et confortables, qu'il apprenne ou réapprenne à rouler à bicyclette etc.

C'est la réalisation de tout ce qui permet, et facilite cet enchaînement de gestes, de comportements, de besoins pour les cyclistes ou pour les piétons, que l'on appelle « système vélo » et « système marche ». C'est à dire non seulement la réalisation de parcours cyclables ou piétonniers sécurisés, jalonnés, confortables mais également celle de stationnements positionnés au bon endroit, en nombre suffisant et sécurisés, la possession, l'acquisition ou la location d'un vélo utilitaire en bon état ou d'un vélo à assistance électrique, que l'on apprend à utiliser ou à réutiliser, à équiper, à réparer, à entretenir etc. C'est également la mise en place de Pédibus pour encourager les déplacements à pied des scolaires du domicile à l'établissement d'enseignement etc.

Cette chaîne de conditions favorables à la pratique du vélo et de la marche s'appelle le **SYSTEME «VELO ET MARCHE»**.

Il est au cœur de la stratégie du schéma directeur cyclable et piétonnier du Val de Sambre.

Selon l'ADEME, le système «vélo», mais également «marche» présente de multiples objectifs :

- ◇ Proposer des alternatives au tout-voiture ;
- ◇ Maitriser les phénomènes de congestion automobile, les pics de pollution atmosphérique ;
- ◇ Répondre aux engagements pris en matière de transition énergétique et écologique. En Sambre-Avesnois, ces engagements existent bel et bien à travers les différentes stratégies territoriales en place : SCOT, PCAET, PLUi, démarche COTTRI.

Toujours selon l'ADEME, un « **bon système vélo** » se résume comme suit (figure ci-dessous) :

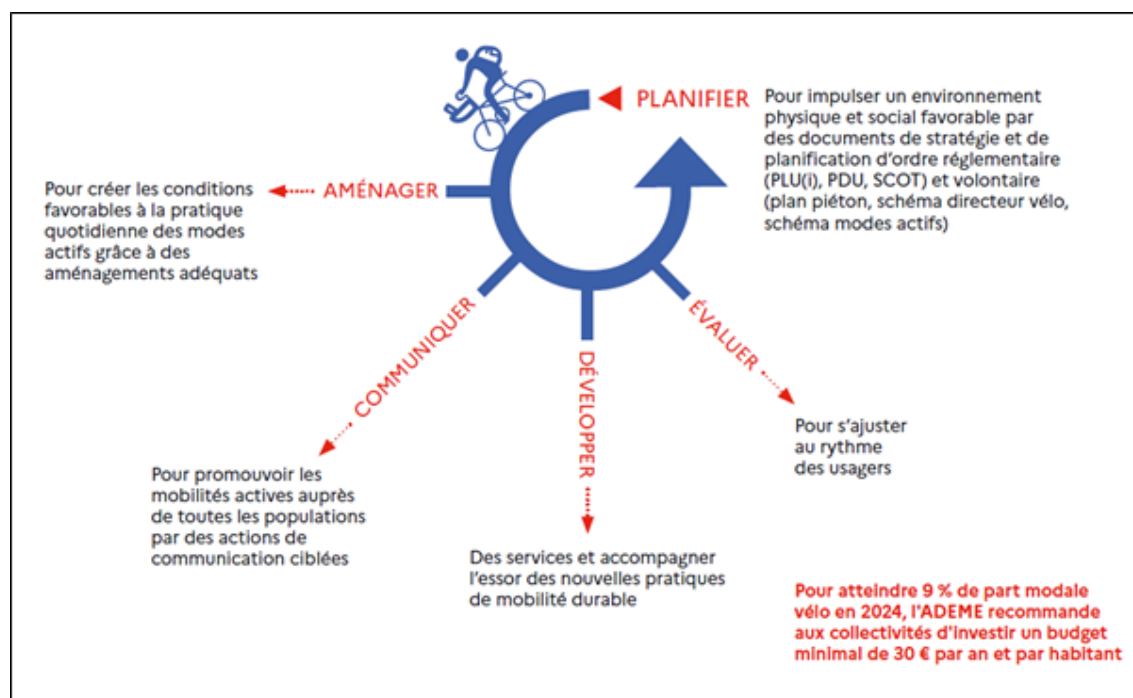


Figure 80 : Les axes d'un «bon système vélo»

(Source : Programme AVELO – Développer le système vélo dans les territoires, ADEME, 2019)

La figure de la page précédente correspond bien à l'ambition du SMTUS pour le territoire mais pour être très concret et donc parfaitement compris de tous, le SMTUS a dédoublé le terme « AMENAGER » de la figure 80 en deux parties :

- d'un côté, les aménagements de voiries et d'espaces publics, c'est son approche « **voirie** »,
- de l'autre, les aménagements pour le stationnement des vélos, c'est son approche « **stationnement** ».

Le SMTUS aurait pu regrouper ces aménagements sous le terme unique « d'approche infrastructures » mais cela aurait rendu moins visible la nécessité des stationnements dont l'idée ne vient pas spontanément à ceux des acteurs du territoire encore peu familiers à la pratique du vélo.

Toujours pour insister sur la complexité d'impulser une vraie dynamique en faveur de la pratique du vélo et de la marche et lutter contre la méconnaissance du sujet, le SMTUS a également dédoublé le terme « DEVELOPPER » de la figure 80 en deux parties :

- d'un côté, les services tels que les locations de matériel, de vélos, les aides à l'achat, c'est l'approche « **services** ». On peut y inclure les pèdi-bus et vélobus ainsi que les services pour sécuriser voire garder le stationnement des vélos, immatriculer son vélo etc.
- de l'autre, les services plus immatériels relevant de l'« **animation** » que sont les programmes d'apprentissage pour apprendre à rouler, à se déplacer à pied ou à vélo en ville, à réparer son vélo, à bien l'équiper ainsi que l'événementiel autour des modes actifs .

En effet, les programmes de formation et de sensibilisation sont bien des services, et à ce titre, ils entrent dans le champ des compétences des autorités organisatrices de la mobilité tel que le définit la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019.

Le SMTUS ne confond pas la communication avec l'approche « animation » et développe, notamment dans son orientation relative au suivi du schéma directeur, un volet fort de communication.

Pour parvenir à développer un système «vélo et marche» complet et cohérent dans son ressort territorial, compte tenu de la prégnance de l'approche voirie qui reste centrale dans un schéma directeur, et de l'impérieuse nécessité des trois autres approches parfois sous-estimées, le SMTUS organise sa stratégie suivant deux axes qui sont :

1. La création d'un réseau utilitaire d'itinéraires cyclables et piétonniers ;
2. Le développement d'une culture du «vélo et de la marche».

1.3.2-Vers un réseau utilitaire d'itinéraires cyclables et piétonniers - Schéma d'intention

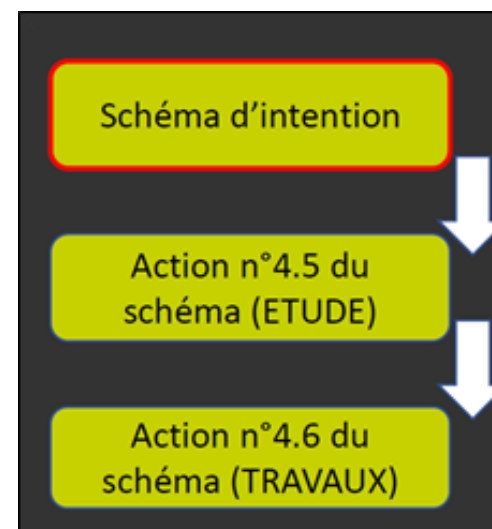
Réconcilier la population avec la marche et le vélo est une chose. Toutefois, pour pratiquer confortablement cette mobilité active et donner confiance aux usagers, **il faut matérialiser des itinéraires cyclables et piétonniers**, complémentaires au réseau touristique et ludique existant.

A quels objectifs répond ce premier axe de la stratégie « mobilités actives » du Val de Sambre ?

- ♦ **Objectif n°1** : donner une approche « utilitaires » aux itinéraires à créer au sein des principaux pôles urbains du ressort territorial du SMTUS, qui sont d'après le SCOT Sambre-Avesnois, les pôles de Jeumont – Maubeuge/Louvroil - Hautmont – Aulnoye-Aymeries.
- ♦ **Objectif n°2** : répondre aux besoins d'aménagements cyclables et piétonniers que les communes du ressort territorial ont formulés par l'intermédiaire des enquêtes : réduire les discontinuités, traiter les points noirs, créer des trottoirs etc.
- ♦ **Objectif n°3** : identifier les tronçons prioritaires à valoriser dans le réseau traversant et irriguant du Département du Nord.
- ♦ **Objectif n°4** : développer une offre d'infrastructures cyclables et piétonnes complète, sécurisée et confortable, partout dans le ressort territorial du SMTUS.

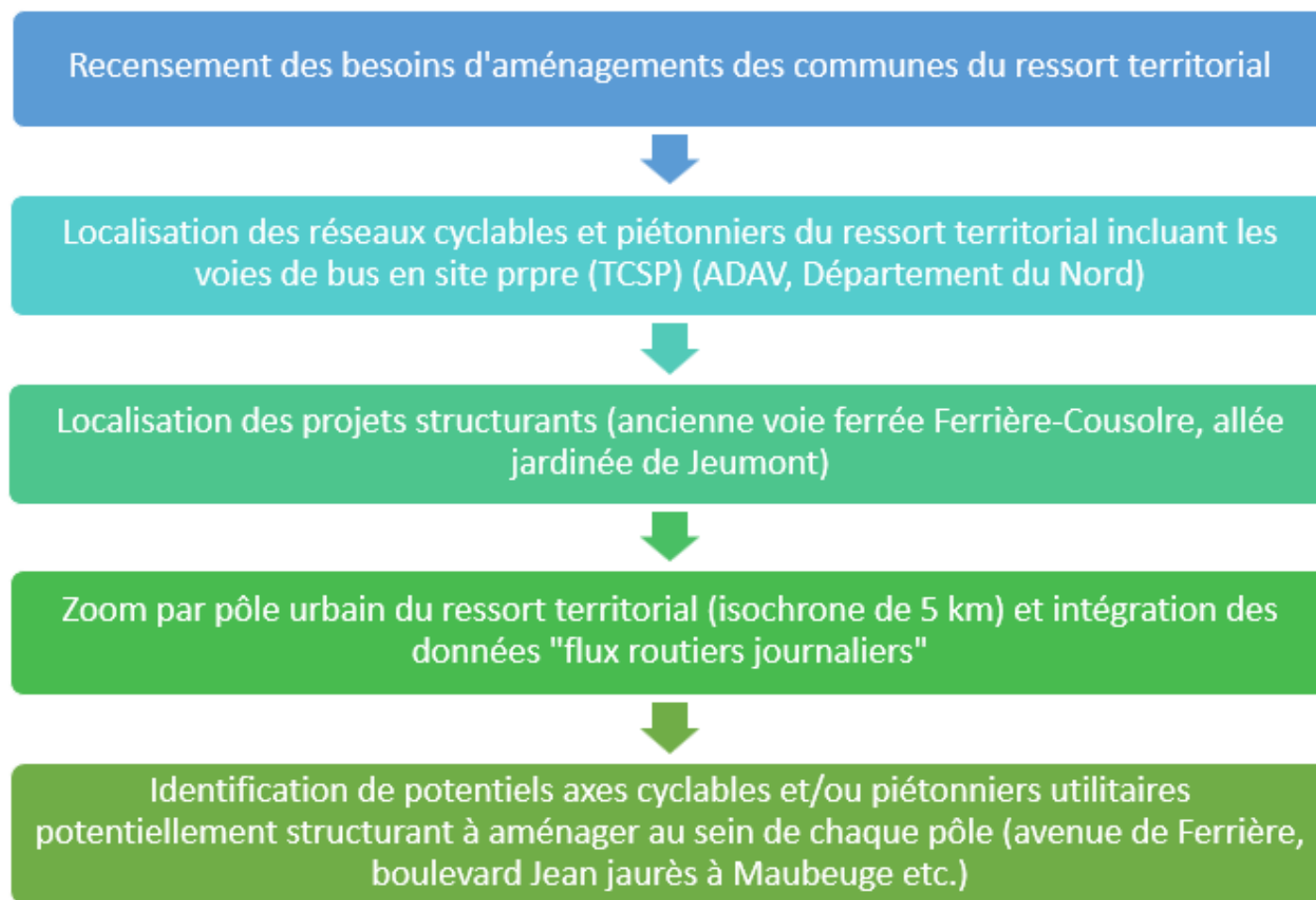
Les réalisations cartographiques présentées dans le schéma directeur en annexe constituent une première démarche prospective, un «schéma d'intention», une amorce de réponses qui devront nécessairement être confirmées et complétées par une étude ad 'hoc parmi les actions.

Cette étude devra aboutir à un programme de travaux et d'interventions sur la voirie (aménagement, jalonnement) à moyen et long terme.



Démarche proposée pour la définition d'un réseau utilitaire d'itinéraires cyclables et piétonniers (COTECH 3)

La méthodologie d'identification des itinéraires cyclables et piétonniers utilitaires a été la suivante :



Une réunion technique spécifique et un travail de cartographie conjoint ADUS /AGECI ont été réalisés pour proposer le schéma d'intention d'axes structurants cyclables et piétonniers utilitaires suivant, ainsi que ses déclinaisons.

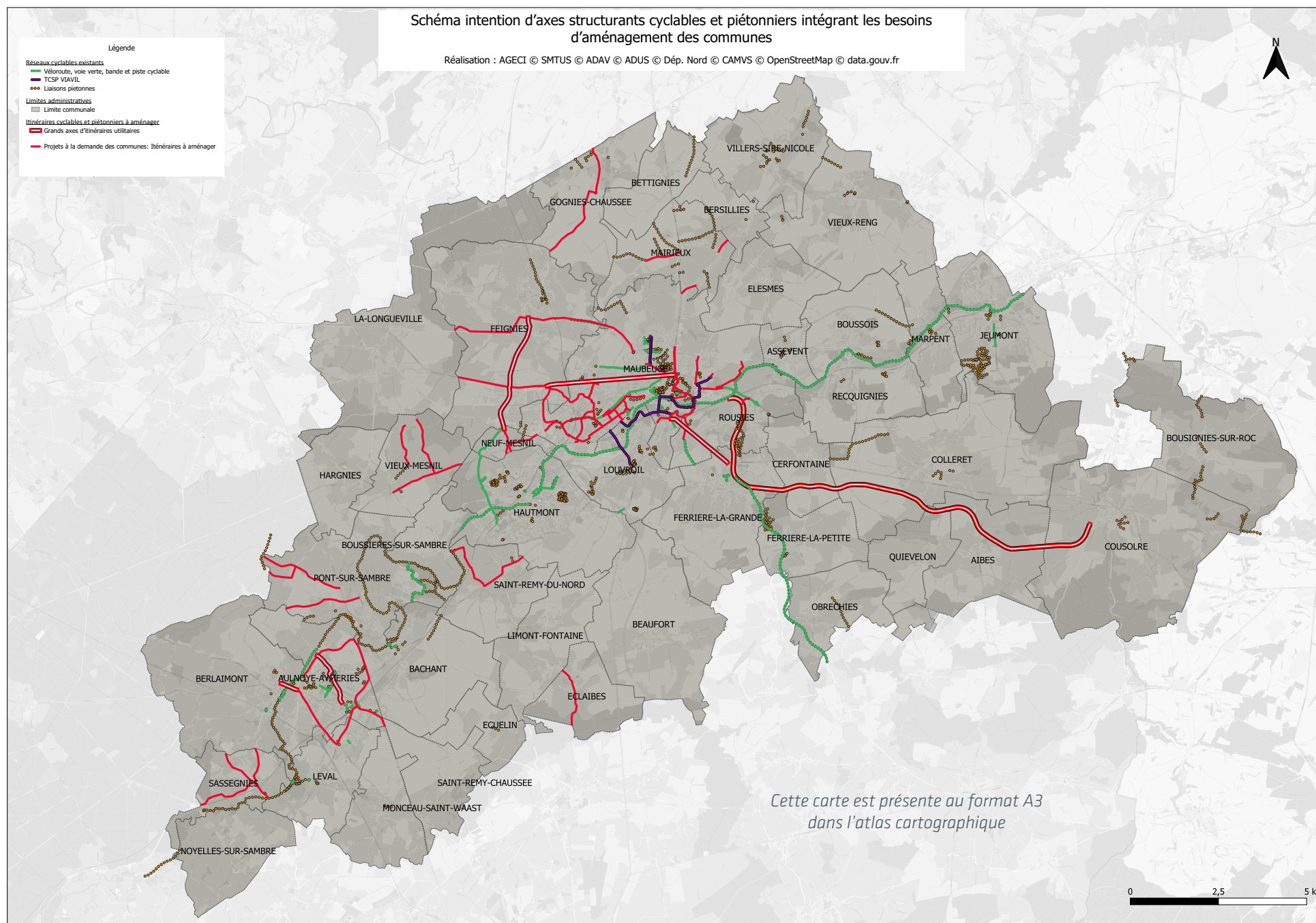


Figure 81 : Identification des premiers axes structurants cyclables et piétons utilitaires, incluant les demandes d'aménagements des communes et le réseau cyclable existant dans le ressort territorial du SMTUS

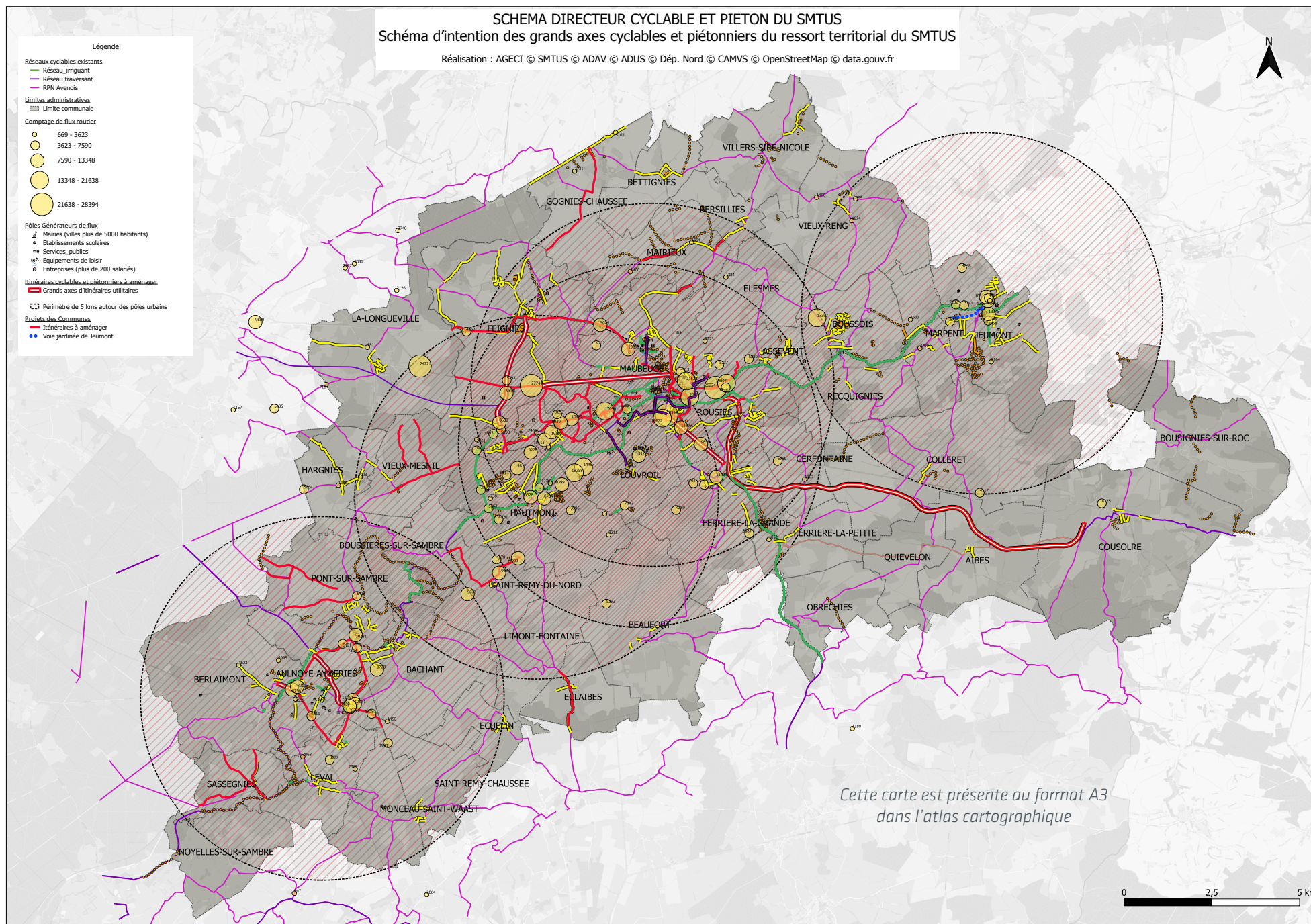


Figure 82 : Identification des premiers axes structurants cyclables et piétons utilitaires, incluant un isochrone de 5 kms (distance moyenne des trajets utilitaires cyclables) autour des pôles urbains du Val de Sambre

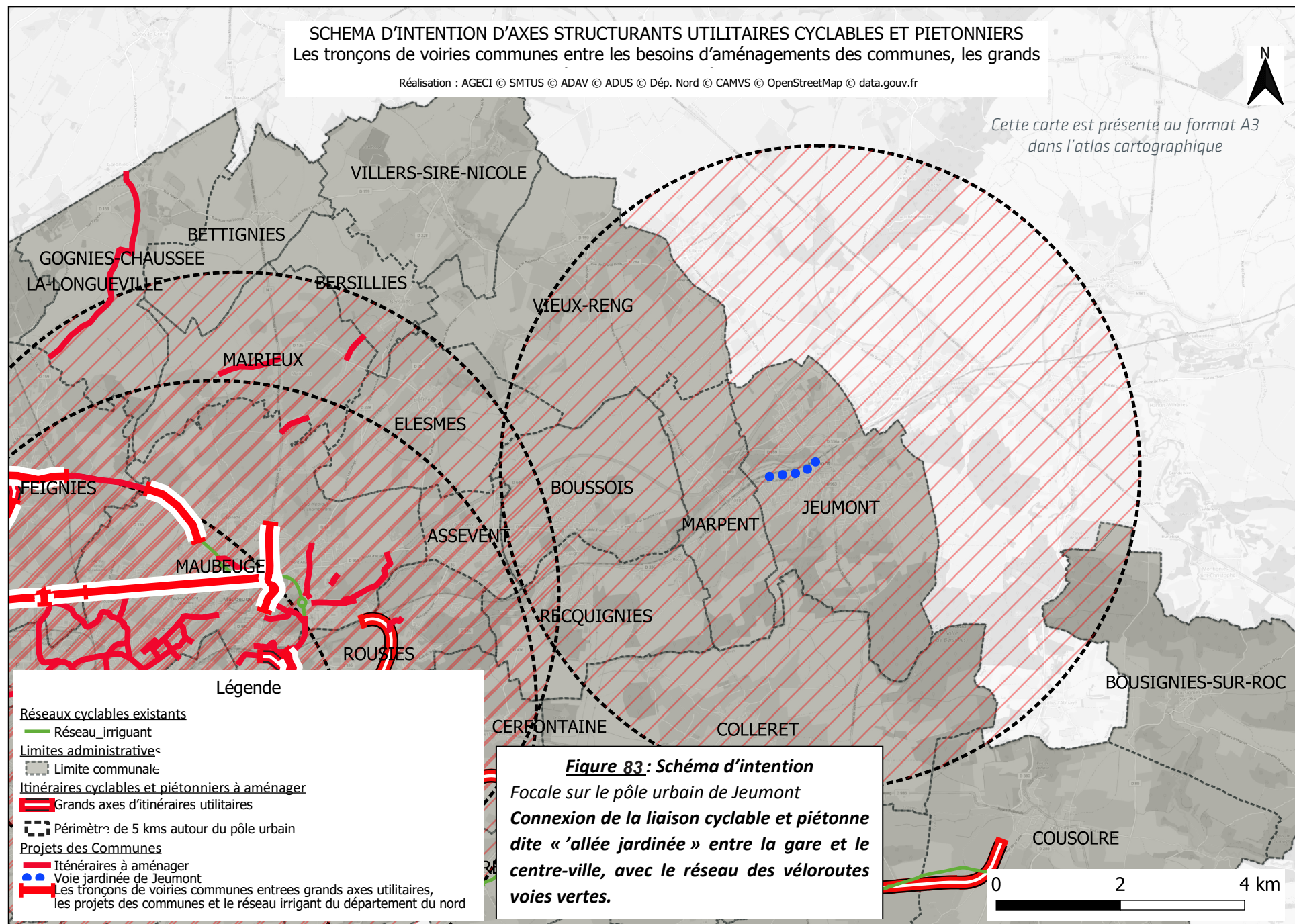


Figure 83 : Schéma d'intention
Focale sur le pôle urbain de Jeumont, Connexion de la liaison cyclable et piétonne dite « 'allée jardinée » entre la gare et le centre-ville, avec le réseau des véloroutes voies vertes.

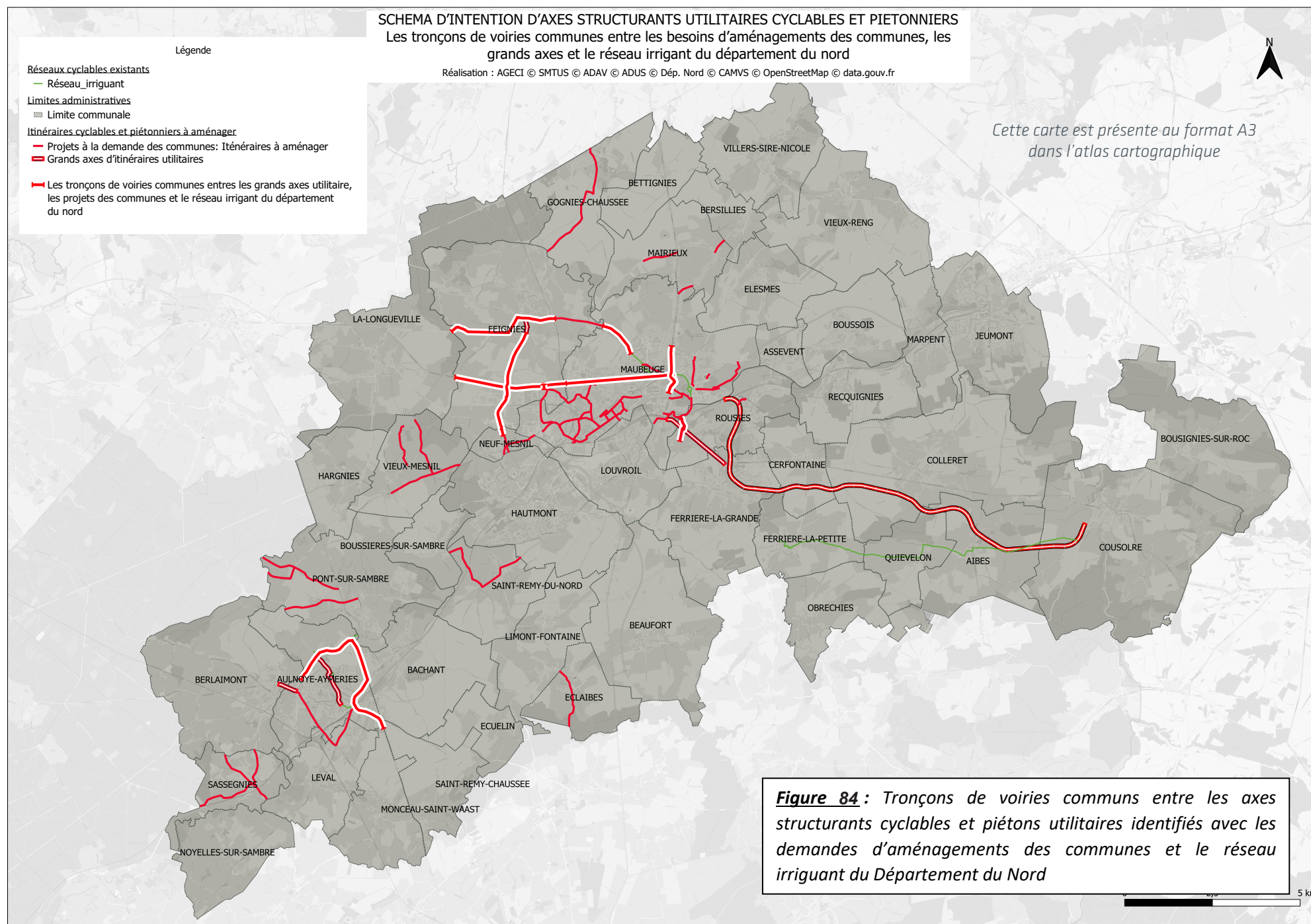


Figure 84 : Tronçons de voiries communes entre les axes structurants cyclables et piétons utilitaires identifiés avec les demandes d'aménagements des communes et le réseau irrigant du Département du Nord

SCHEMA D'INTENTION D'AXES STRUCTURANTS UTILITAIRES CYCLABLES ET PIETONNIERS

Les tronçons de voiries communes entre les besoins d'aménagements des communes, les grands

Réalisation : AGECI © SMTUS © ADAV © ADUS © Dép. Nord © CAMVS © OpenStreetMap © data.gouv.fr

Figure 85 : Schéma d'intention

Focale sur le pôle urbain de
Maubeuge/Louvroil

-  **Axe Feignies – Neuf-Mesnil ;**
-  **Boulevard Jean Jaurès ;**
-  **Avenue de Ferrière ;**
-  **Intégration des demandes d'aménagements des communes.**

Cette carte est présente au format
A3 dans l'atlas cartographique

Légende

Réseaux cyclables existants

 Réseau irriguant

Limites administratives

 Limite communale

Itinéraires cyclables et piétons à aménager

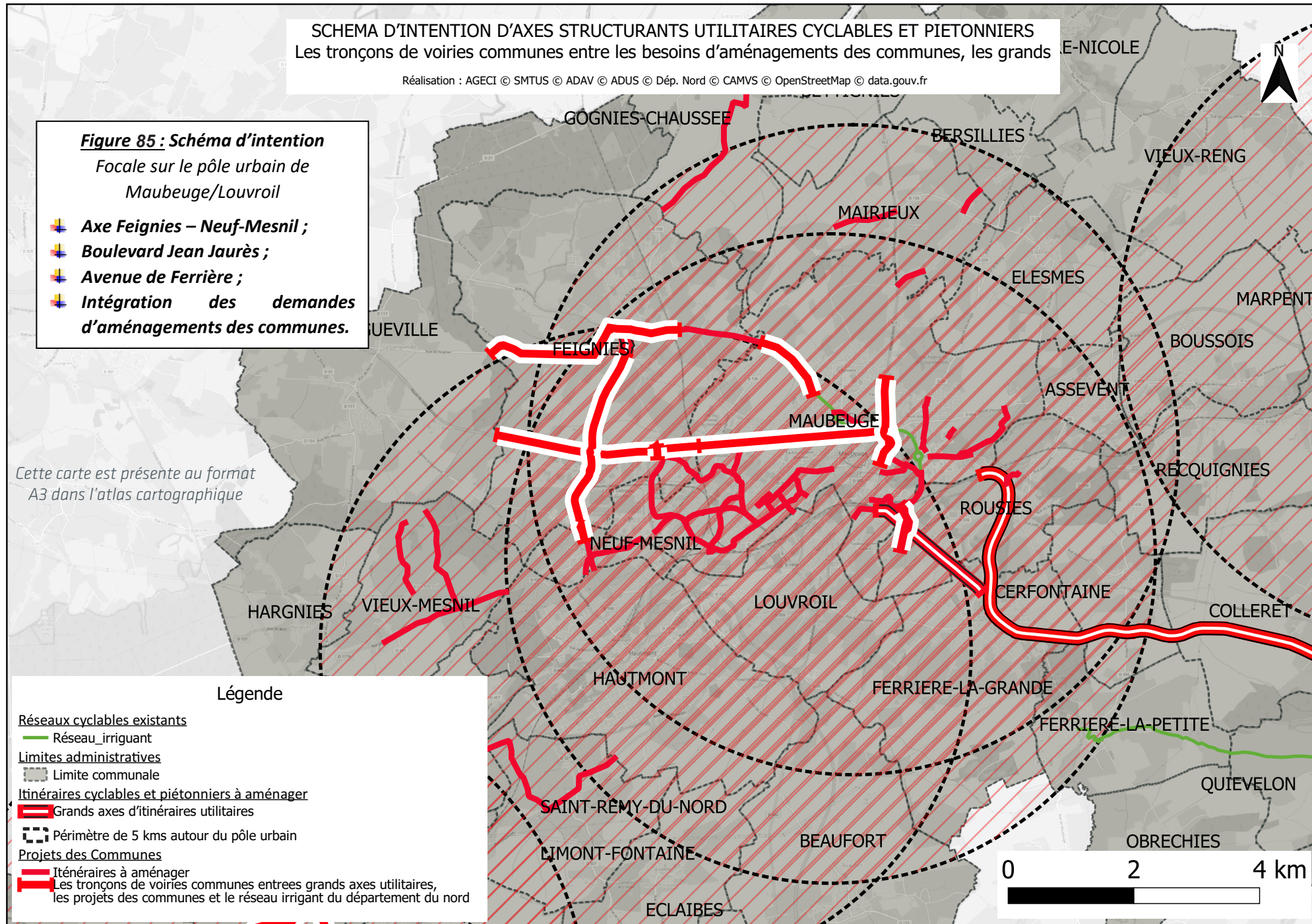
 Grands axes d'itinéraires utilitaires

 Périmètre de 5 kms autour du pôle urbain

Projets des Communes

 Itinéraires à aménager

 Les tronçons de voiries communes entres grands axes utilitaires, les projets des communes et le réseau irrigant du département du nord



SCHEMA D'INTENTION D'AXES STRUCTURANTS UTILITAIRES CYCLABLES ET PIETONNIERS Les tronçons de voiries communes entre les besoins d'aménagements des communes, les grands

Réalisation : AGECI © SMTUS © ADAV © ADUS © Dép. Nord © CAMVS © OpenStreetMap © data.gouv.fr

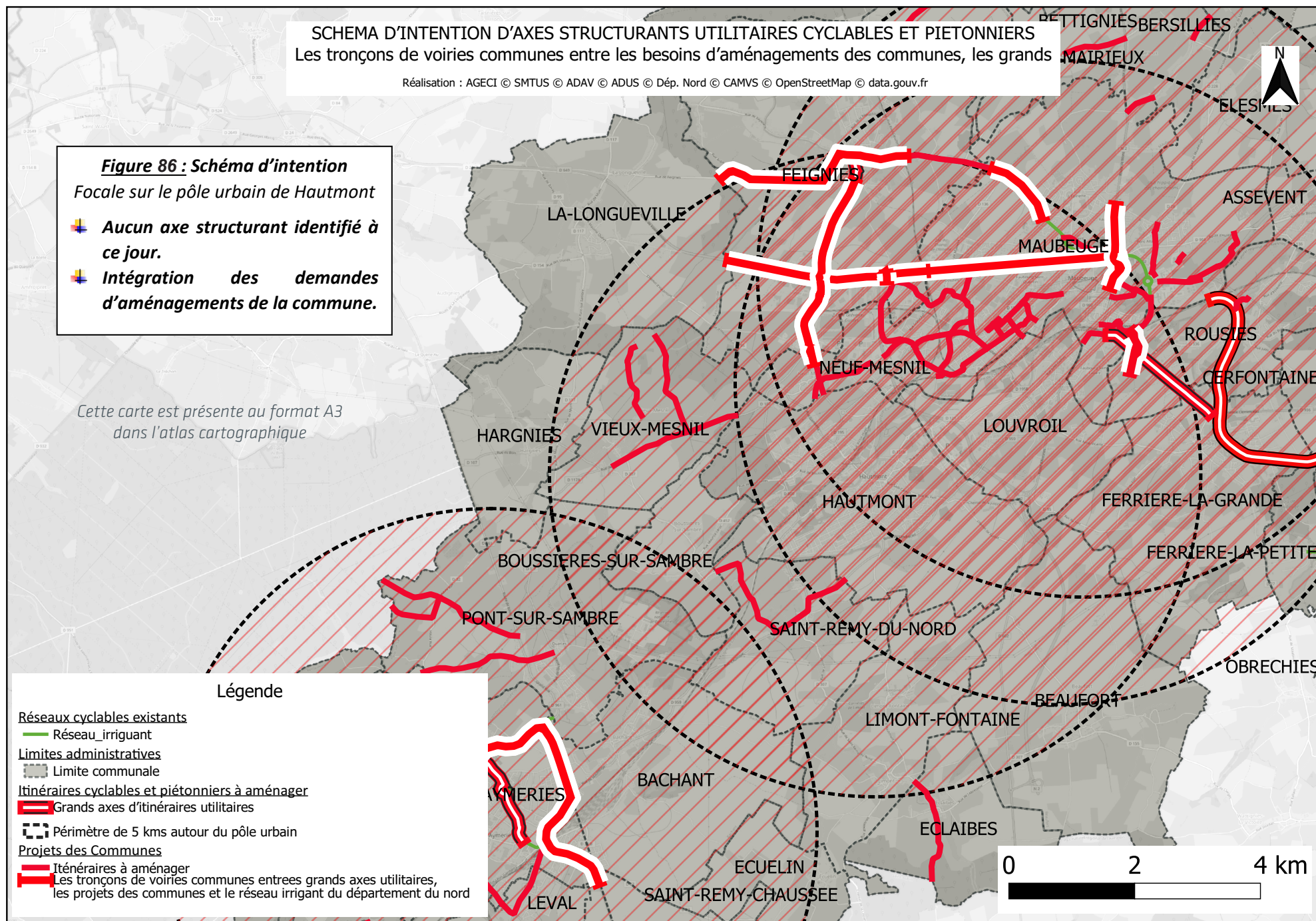
Figure 86 : Schéma d'intention

Focale sur le pôle urbain de Hautmont

-  **Aucun axe structurant identifié à ce jour.**
-  **Intégration des demandes d'aménagements de la commune.**

Cette carte est présente au format A3 dans l'atlas cartographique

- Légende**
- Réseaux cyclables existants
 -  Réseau irriguant
 - Limites administratives
 -  Limite communale
 - Itinéraires cyclables et piétonniers à aménager
 -  Grands axes d'itinéraires utilitaires
 -  Périmètre de 5 kms autour du pôle urbain
 - Projets des Communes
 -  Itinéraires à aménager
 -  Les tronçons de voiries communes entres grands axes utilitaires, les projets des communes et le réseau irrigant du département du nord



SCHEMA D'INTENTION D'AXES STRUCTURANTS UTILITAIRES CYCLABLES ET PIETONNIERS Les tronçons de voiries communes entre les besoins d'aménagements des communes, les grands

Réalisation : AGECI © SMTUS © ADAV © ADUS © Dép. Nord © CAMVS © OpenStreetMap © data.gouv.fr

Figure 87 : Schéma d'intention
Focale sur le pôle urbain d'Aulnoye-
Aymeries

-  **Rue Mirabeau ;**
-  **D951 ;**
-  **Intégration des demandes d'aménagements de la commune.**

Cette carte est présente au format A3
dans l'atlas cartographique

Légende

Réseaux cyclables existants

 Réseau irriguant

Limites administratives

 Limite communale

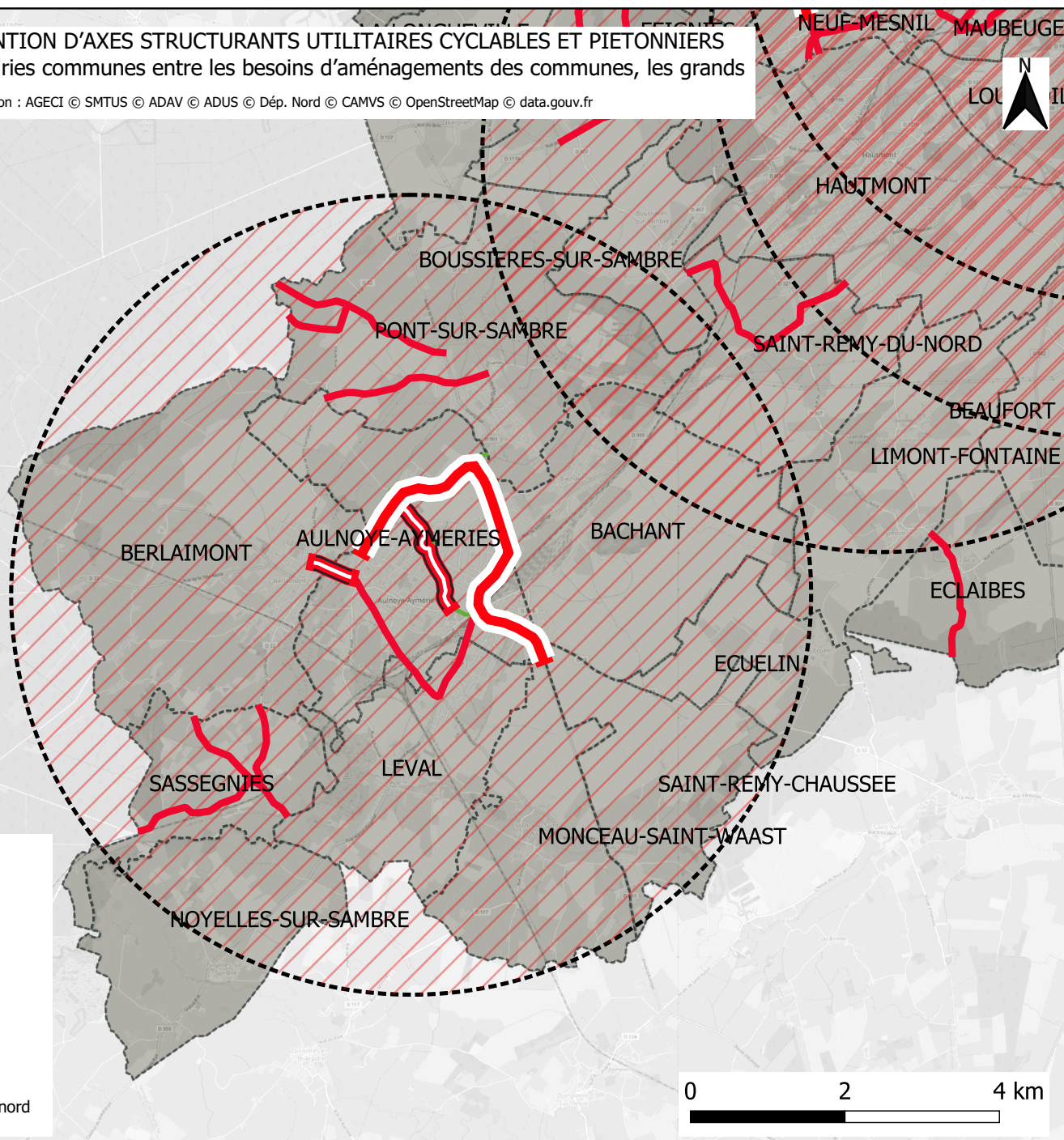
Itinéraires cyclables et piétons à aménager

 Grands axes d'itinéraires utilitaires

 Périmètre de 5 kms autour du pôle urbain

Projets des Communes

 Itinéraires à aménager
Les tronçons de voiries communes entre les grands axes utilitaires, les projets des communes et le réseau irriguant du département du nord



SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIETON DU SMTUS Schéma d'intention des grands axes cyclables et piétonniers du ressort territorial du SMTUS

Réalisation : AGECI © SMTUS © ADAV © ADUS © Dép. Nord © CAMVS © OpenStreetMap © data.gouv.fr



*Cette carte est présente au format A3
dans l'atlas cartographique*

- Légende**
- Réseaux cyclables existants**
 - Réseau irriguant
 - Réseau traversant
 - RPN Avenoir
 - Limites administratives**
 - Limite communale
 - Comptage de flux routier**
 - 669 - 3623
 - 3623 - 7590
 - 7590 - 13348
 - 13348 - 21638
 - 21638 - 28394
 - Pôles Générateurs de flux**
 - Mairies (villes plus de 5000 habitants)
 - Établissements scolaires
 - Services publics
 - Équipements de loisir
 - Entreprises (plus de 200 salariés)
 - Itinéraires cyclables et piétonniers à aménager**
 - Grands axes d'itinéraires utilitaires
 - Axes utilitaires communs entre les réseaux irrigants et les projets communes
 - Projets des Communes**
 - Itinéraires à aménager
 - Voie jardinée de Jeumont

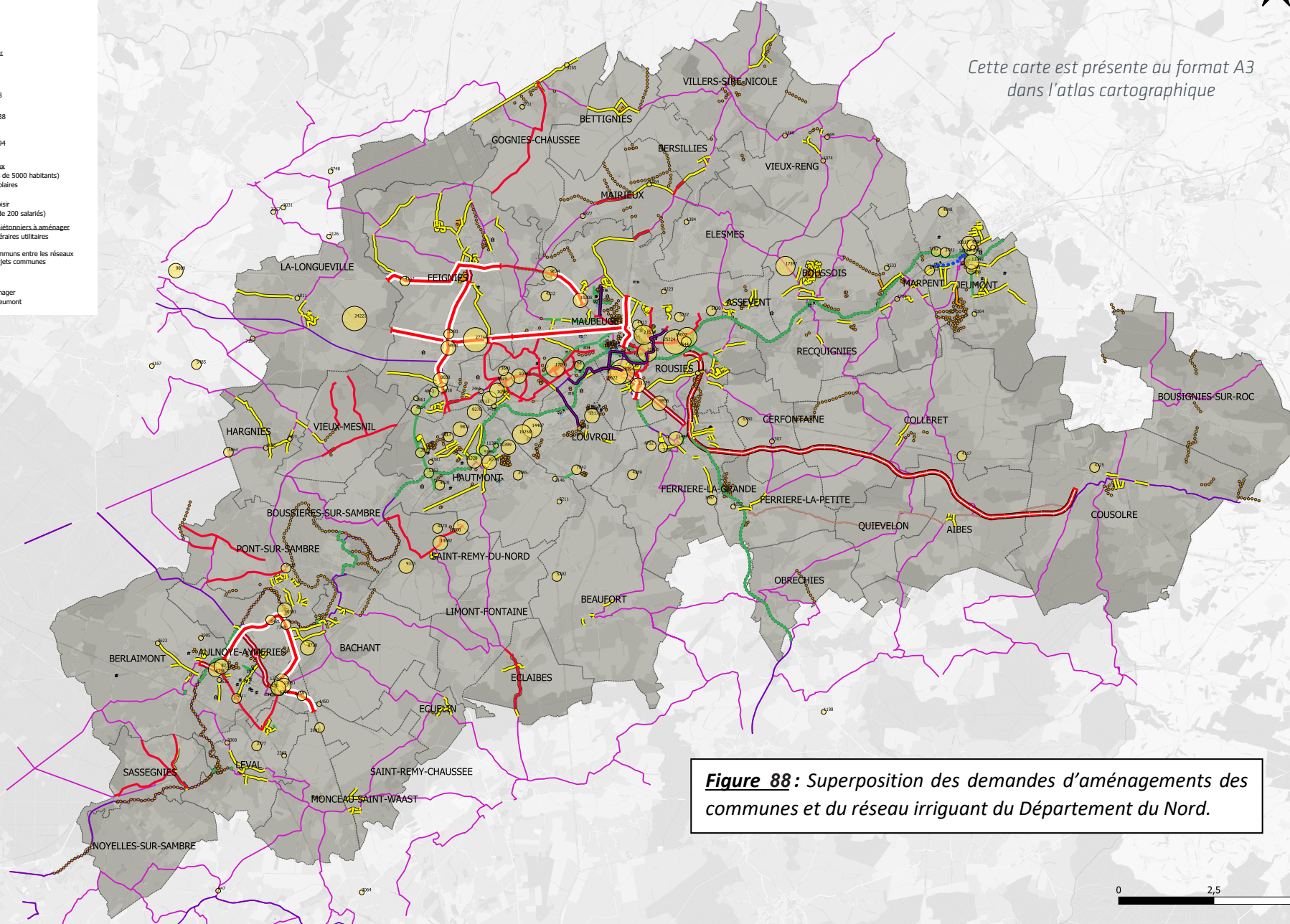


Figure 88 : Superposition des demandes d'aménagements des communes et du réseau irriguant du Département du Nord.

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIETON DU SMTUS Schéma d'intention des grands axes cyclables et piétonniers du ressort territorial du SMTUS

Réalisation : AGECI © SMTUS © ADAV © ADUS © Dép. Nord © CAMVS © OpenStreetMap © data.gouv.fr

Cette carte est présente au format A3
dans l'atlas cartographique



- Légende**
- Réseaux cyclables existants**
 - Réseau irriguant
 - Réseau traversant
 - RPN Avenues
 - Limites administratives**
 - Limite communale
 - Comptage de flux routier**
 - 669 - 3623
 - 3623 - 7590
 - 7590 - 13348
 - 13348 - 21638
 - 21638 - 28394
 - Pôles Générateurs de flux**
 - Mairies (villes plus de 5000 habitants)
 - Établissements scolaires
 - Services publics
 - Équipements de loisir
 - Entreprises (plus de 200 salariés)
 - Itinéraires cyclables et piétonniers à aménager**
 - Grands axes d'itinéraires utilitaires
 - Axes utilitaires communs entre les réseaux irriguants et les projets communes
 - Projets des Communes**
 - Itinéraires à aménager
 - Voie jardinée de Jeumont
 - Périmètre de 5 kms autour des pôles urbains**

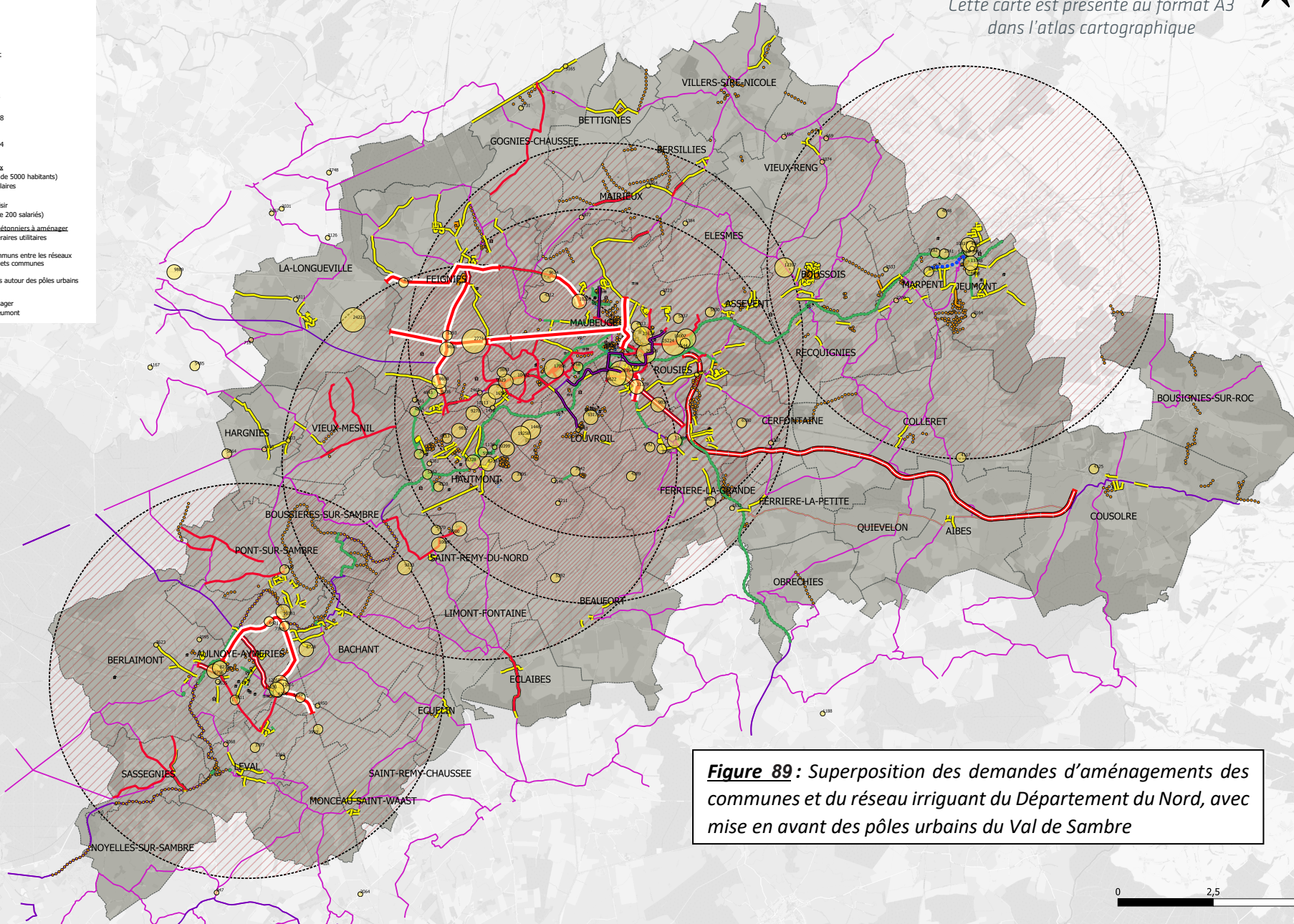


Figure 89 : Superposition des demandes d'aménagements des communes et du réseau irriguant du Département du Nord, avec mise en avant des pôles urbains du Val de Sambre

1.3.2- Le développement d'une culture du «vélo et de la marche»

Changer les pratiques peut généralement prendre du temps pour des usagers habitués des déplacements motorisés. Si une planification territoriale intégratrice des enjeux vélo et marche est mise en place, si des infrastructures cyclables et piétonnes sont aménagées, si des services sont créés et mis à disposition des cyclistes et des piétons, il est possible que chacune de ces actions ne soit pas suffisante pour augmenter durablement la part modale du vélo et de la marche dans le ressort territorial du SMTUS.

Dans ce contexte, le schéma directeur se veut être un facilitateur pour démystifier et encourager la pratique du vélo et de la marche à des fins utilitaires, puisque la pratique « touristique et ludique » est déjà bien en place en Val de Sambre. Il faut donc lever les freins, bousculer les préjugés, rendre le vélo et la marche attractifs notamment pour les déplacements courts.

Une communication positive et une sensibilisation de la population aux bienfaits de la marche et du vélo (que ce soit sous le prisme économique, environnemental, sanitaire etc.) font partie intégrante du développement d'un système «vélo et marche» au sein d'un territoire comme expliqué dans la représentation graphique de l'ADEME ci-dessous :

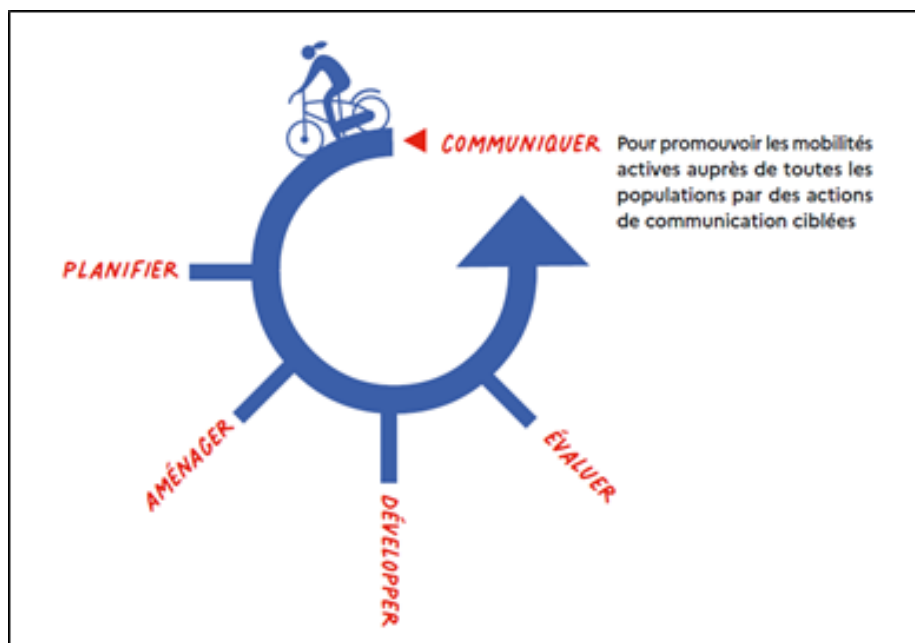


Figure 90 : L'axe « communiquer » d'un système vélo
(Source : Développer la culture vélo dans les territoires, ADEME, 2019)

Le développement d'une culture « du vélo et de la marche » dans le ressort territorial du SMTUS constitue ainsi le second axe de la stratégie « mobilités actives » du schéma directeur.

A travers le programme d'actions qui sera présenté ultérieurement, plusieurs initiatives seront prises pour réconcilier les habitants du ressort territorial (non-cyclistes, cyclistes et piétons occasionnels, cyclistes et piétons réguliers) avec la marche et le vélo :

- Sensibiliser les habitants ;
- Communiquer intensivement de façon positive ;
- Mobiliser les publics ;
- Promouvoir les usages utilitaires du vélo et de la marche.

LA STRATEGIE DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIETONNIER

Une stratégie opérationnelle
pour impulser une dynamique
territoriale favorable aux
mobilités actives !

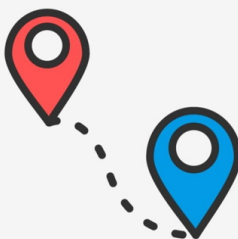
SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIETONNIER
Ressort territorial du SMTUS



1

UN RESEAU UTILITAIRE D'ITINERAIRES CYCLABLES ET PIETONNIERS

Une offre d'itinéraires utilitaires
complémentaire au réseau « loisir »
existant (EV3, V31)



2

DEVELOPPER UNE CULTURE « DU VELO ET DE LA MARCHÉ »

Démystifier et encourager la
pratique du vélo et de la marche à
des fins utilitaires.
Réconcilier les habitants et les actifs
du ressort territorial avec la marche
et le vélo.



Figure 91 : Synthèse de la stratégie « mobilités actives » du SMTUS en Val de Sambre
(Source : SMTUS-ADUS, Juin 2021)

2. PROGRAMME D' ACTIONS

2.1. CINQ GRANDES ORIENTATIONS STRUCTURENT LE PROGRAMME D' ACTIONS

Le programme d'actions du schéma directeur cyclable et piétonnier a fait l'objet de multiples réflexions, plus particulièrement dans sa manière de l'organiser. L'idée fût d'éviter un programme d'actions fermé sur des thématiques ou des approches segmentées, ce qui aurait été le cas si le programme d'actions avait été présenté suivant les 4 approches comme l'état des lieux et le diagnostic.

Au contraire il s'est agit de présenter un programme très inclusif au regard des 4 approches, développant véritablement des systèmes « vélo ou marche » complets et une acculturation aux modes actifs. Il fallait à tout prix éviter le saupoudrage d'actions trop ponctuelles donc peu cohérentes entre elles et pour le territoire.

Le programme d'actions est organisé autour de **cinq grandes orientations**.

1

Structurer la gouvernance pour impulser, coordonner et gérer les actions (GOUVERNANCE)

2

Poursuivre les projets et les démarches en cours (POURSUITE)

3

Soutenir la mise en œuvre des « systèmes vélo et/ou marche » d'organismes pilotes volontaires (SYSTÈME VELO/MARCHE)

4

Développer un réseau utilitaire, en profitant des opportunités de travaux et en proposant l'aménagement de grands axes (CREATION RESEAU)

5

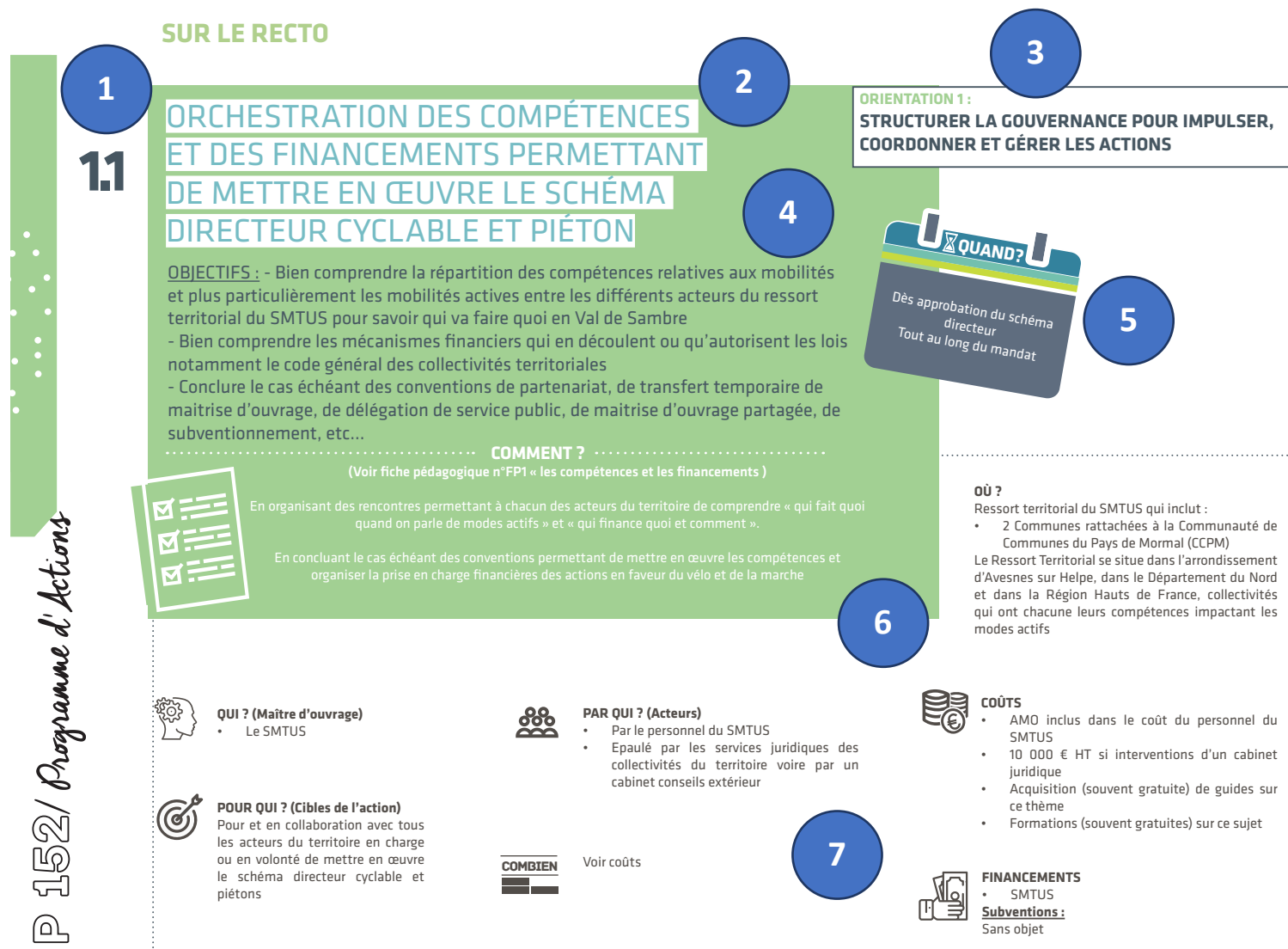
Suivre et évaluer le schéma directeur cyclable et piétonnier (SUIVI ET EVALUATION)

2.2. LES ACTIONS DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIETONNIER

2.2.1. Mode d'emploi des fiches actions

Chaque action est présentée sous forme d'une « **fiche action** » en recto-verso. Toutes les fiches actions sont construites de la même façon.

1. Numéro de la fiche action. Le premier chiffre correspond à l'orientation, le second correspond à l'action.
2. Nom de l'action présentée sous forme de fiche
3. Rappel de l'orientation à laquelle appartient l'action présentée sous forme de fiche.
4. Objectifs de l'action.
5. Durée et échéance de l'action.
6. COMMENT mettre en œuvre l'action? Ce point est soit exposé directement dans cette rubrique soit détaillée dans une fiche pédagogique ou technique présentée ultérieurement.
7. Les grandes questions auxquelles la «fiche action» doit répondre : QUI? POUR QUI? PAR QUI? OÙ ? COMBIEN (quantification)? COÛTS ? FINANCEMENT ?



1. Rappel du nom de l'action présentée sous forme de fiche ;
2. Rappel de l'orientation à laquelle appartient l'action présentée sous forme de fiche.
3. Présentation des mesures ou étapes de mise en œuvre de l'action. Les mesures peuvent être organisées soit de façon chronologique (et deviennent des étapes pour réaliser l'action), soit de façon thématique (voirie, stationnement, services, animation).

NB : certaines fiches ne présenteront pas de mesures ou d'étapes. Le «comment» de l'action peut être suffisamment explicite pour permettre au SMTUS ou à un autre maître d'ouvrage de réaliser l'action.

SUR LE VERSO DE LA FICHE ACTION



Fiches actions



ORIENTATION 1: STRUCTURER LA GOUVERNANCE POUR IMPULSER, COORDONNER ET GÉRER LES ACTIONS (GOUVERNANCE)



Compte tenu de la multitude d'acteurs publics ayant chacun des compétences complémentaires pour oeuvrer dans le ressort territorial, l'idée est d'avoir une équipe dédiée à la mise en œuvre du schéma directeur, et en parallèle, de centraliser l'exploitation et la gestion des services et des équipements qui seront proposés, afin d'éviter l'effet dilution et assurer la continuité et la pérennité des services publics.

LISTE DES FICHES ACTIONS DE L'ORIENTATION 1

N° ACTION	INTITULE DE L'ACTION
1.1	Orchestration des compétences et des financements pour mettre en œuvre le schéma directeur
1.2	Création d'un service « mobilités actives » éventuellement mutualisé, pour mettre en œuvre le schéma directeur
1.3	Etude de faisabilité et de création d'une maison du vélo
1.4	Préfiguration d'un guichet unique des mobilités
1.5	Préfiguration d'une structure « outil » pour gérer et exploiter le produit des actions



ORCHESTRATION DES COMPÉTENCES ET DES FINANCEMENTS PERMETTANT DE METTRE EN ŒUVRE LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIÉTONNIER

OBJECTIFS : - Bien comprendre la répartition des compétences relatives aux mobilités et plus particulièrement aux mobilités actives entre les différents acteurs pour savoir qui va faire quoi dans le ressort territorial du SMTUS.

- Bien comprendre les mécanismes financiers qui en découlent ou qu'autorisent les lois notamment le code général des collectivités territoriales ;
- Conclure le cas échéant des conventions de partenariat, de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage, de délégation de service public, de maîtrise d'ouvrage partagée, de subventionnement, etc...

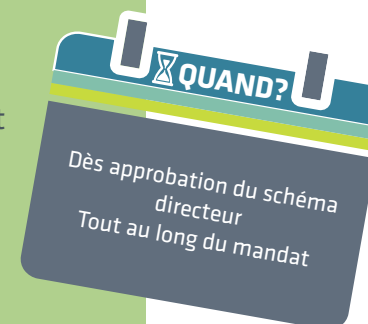
COMMENT ?

(Voir fiche pédagogique n°FP1 « les financements mobilisables pour mettre en oeuvre une stratégie de développement du vélo et de la marche » et n°FP2 «répartition des compétences relatives aux mobilités actives - questionnements»)

En organisant des rencontres permettant à chacun des acteurs du territoire de comprendre « qui fait quoi ? » quand on parle de mobilités actives et « qui finance quoi et comment ? ».

En concluant le cas échéant des conventions permettant de mettre en œuvre les compétences et organiser la prise en charge financières des actions en faveur du vélo et de la marche

ORIENTATION 1 :
**STRUCTURER LA GOUVERNANCE POUR IMPULSER,
COORDONNER ET GÉRER LES ACTIONS**



OÙ ?

Ressort territorial du SMTUS qui inclut :

- 43 communes constituant la Communauté d'agglomération Maubeuge-Val de Sambre (CAMVS)
- 2 Communes rattachées à la Communauté de Communes du Pays de Mormal (CCPM)

Le Ressort Territorial se situe dans l'arrondissement d'Avesnes sur Helpe, dans le Département du Nord et dans la Région Hauts de France, collectivités qui ont chacune leurs compétences impactant les modes actifs



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- Le SMTUS



PAR QUI ? (Acteurs)

- Par le personnel du SMTUS
- Epaulé par les services juridiques des collectivités du territoire voire par un cabinet conseils externe



COÛTS

- 10 000 € HT si interventions d'un cabinet juridique
- Acquisition (souvent gratuite) de guides sur ce thème
- Formations (souvent gratuites) sur ce sujet



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

Pour et en collaboration avec tous les acteurs du territoire en charge ou en volonté de mettre en œuvre le schéma directeur cyclable et piétonnier



COMBIEN

Voir coûts



FINANCEMENTS

- SMTUS
- Subventions :**
- Sans objet

ORCHESTRATION DES
COMPÉTENCES ET DES
FINANCEMENTS PERMETTANT
DE METTRE EN ŒUVRE LE
SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE ET
PIÉTONNIER

LES MESURES
LES ÉTAPES

Les mesures et les étapes recoupent ici le « comment » du recto de la fiche action.

ORIENTATION 1 :

STRUCTURER LA GOUVERNANCE POUR IMPULSER,
COORDONNER ET GÉRER LES ACTIONS

CREATION D'UN SERVICE

« MOBILITES ACTIVES » EVENTUELLEMENT
MUTUALISE POUR METTRE EN ŒUVRE LE
SCHEMA DIRECTEUR

OBJECTIFS : - Disposer de ressources humaines internes au SMTUS ou au territoire pour mettre en oeuvre activement les actions du schéma directeur et notamment prendre en charge l'assistance conseil auprès des organismes pilotes (orientation 3)

- Être en veille sur les dispositifs de financements et le «comment bien faire»
- Être force de propositions/d'initiatives

COMMENT ?

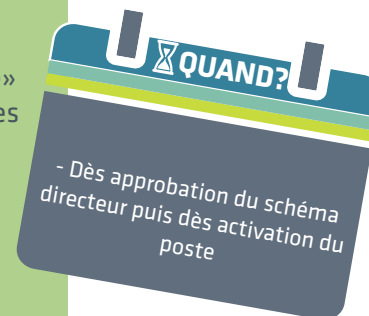
(Voir fiche pédagogique n°FP3 : les missions d'un animateur « mobilités actives »)

Option 1 – En réfléchissant au recrutement d'un(e) chargé(e) de mission « mobilités actives » au sein du SMTUS

Option 2 – En mutualisant éventuellement le recrutement avec d'autres organismes publics soit à l'échelle de la CAMVS, soit à l'échelle de l'arrondissement (SCOT) ou du Parc

ORIENTATION 1 :

STRUCTURER LA GOUVERNANCE POUR IMPULSER, COORDONNER ET GÉRER LES ACTIONS

**QUI ? (Maître d'ouvrage)**

- Le SMTUS
- + autre(s) organisme(s) public(s) en cas de mutualisation

**PAR QUI ? (Acteurs)**

- Le service serait composé d'une personne à recruter très motivée par les modes actifs, et, en appui, par les ressources humaines internes du SMTUS

**COÛTS**

- Fonctionnement: 40 000€/an
- + Déplacements et formations
- Investissements: 3 000€ à 5 000€ (bureautique, téléphonie, achat éventuel d'un VAE pour les déplacements)

**POUR QUI ? (Cibles de l'action)**

Ressort territorial du SMTUS (+ arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe si mutualisation à cette échelle)

**COMBIEN**

1 chargé(e) de mission « mobilités actives »
Note : le service pourrait être un service «mobilités actives, partagées et solidaires» afin de mettre en œuvre toutes les compétences du SMTUS dans ces domaines

**FINANCEMENTS**

- SMTUS
- (+ autres organismes en cas de mutualisation du poste)

Subventions :

- ADEME (TENMOD)

OÙ ?

- Au siège du SMTUS
- .+ au(x) siège(s) du ou des autre(s) organisme(s) en cas de mutualisation

CREATION D'UN SERVICE « MOBILITES ACTIVES » EVENTUELLEMENT MUTUALISE POUR METTRE EN ŒUVRE LE SCHEMA DIRECTEUR

LES MESURES LES ÉTAPES

ORIENTATION 1 :
**STRUCTURER LA GOUVERNANCE POUR IMPULSER,
COORDONNER ET GÉRER LES ACTIONS**

Mesure 1 :

Définir et voter un budget « mobilités actives » par le SMTUS comprenant la rémunération d'un poste

Mesure 5 :

Déposer une fiche de poste sur les plateformes de recrutement (services publics) et/ou privés (ex : FNAU). Diffusion sur les réseaux sociaux.

Mesure 2 :

Identifier les fonctions du ou de la chargé(e) de mission « mobilités actives »

Mesure 6 :

Réaliser les entretiens et sélectionner la personne

Mesure 3 :

Définir le montage du poste (contractuel ou fonctionnaire? mutualisation du poste ou temps plein? etc.)

Mesure 7:

Evaluer les missions à T+3 ans en vue d'une possible prolongation du poste.

Mesure 4 :

Créer le poste par délibération du conseil syndical

1.3

ÉTUDE DE FAISABILITÉ ET DE CRÉATION D'UNE MAISON DU VÉLO

OBJECTIFS : - Etudier la possibilité de créer, dans le ressort territorial, un lieu support du système vélo. Promouvoir et développer les mobilités actives (marche et vélo) pour les déplacements du quotidien.

COMMENT ?

(Voir fiche pédagogique n°FP4 « étude Maison du Vélo »)

En cherchant un lieu, en l'aménageant pour y déployer des services relatifs aux mobilités actives notamment au vélo, suivant 3 phases :

- Phase 1 : création (lancement des services essentiels) ;
- Phase 2 : consolidation et développement ;
- Phase 3 : diversification des services proposés.



ORIENTATION 1 :

STRUCTURER LA GOUVERNANCE POUR IMPULSER, COORDONNER ET GÉRER LES ACTIONS



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- Le SMTUS



PAR QUI ? (Acteurs)

- SMTUS
- Collectivités locales dont Maubeuge
- Associations locales
- Vélocistes



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

Grand public
(habitants du territoire)

OÙ ?

- Deux pistes de réflexion :
- Arsenal de Maubeuge
 - Pôle gare centre-ville de Maubeuge



COMBIEN

1 site principal
(+ éventuellement des annexes ou un système mobile pour couvrir le territoire)



COÛTS

Divers achats de matériel :

- (camionnette, barnum, communication, stands de réparation, flotte de vélos, etc.)
- --> 40 000 €

Moyens humains

- (ETP, conventions avec des associations pour prestations de services)
- --> 30 000 €/an

(hors frais de location ou d'acquisition du local)



FINANCEMENTS

- SMTUS
- Commune de Maubeuge
- CAMVS

Subventions :

- ADEME (TENMOD)
- ADEME (AVELO)
- Département du Nord

ÉTUDE DE FAISABILITÉ ET DE CRÉATION D'UNE MAISON DU VÉLO

LES MESURES LES ÉTAPES

Mesure 1 :

Commanditer l'étude qui complèterait de façon opérationnelle celle réalisée à titre préliminaire par l'ADAV et annexée au présent schéma directeur

Mesure 2 :

Trouver un lieu d'accueil pour la maison du vélo, identifier les partenaires (associations locales) et les financements pour animer et lancer la maison du vélo

APPROCHE VOIRIE

Mesure 3 :

Garantir un accès sécurisé à la maison du vélo pour tous les usagers (piétons, PMR, cyclistes, usagers des transports en commun, etc.)

APPROCHE STATIONNEMENT

Mesure 4 :

Equiper la maison du vélo en stationnement vélo et prévoir des places de parking pour le personnel et les intervenants de la maison du vélo

APPROCHE SERVICES ET ANIMATIONS

Mesure 5 : Développer les services essentiels :

Installer un point d'information, atelier de réparation, vélo école et peut-être le service de location de vélo

Mesure 6 : Etoffer les services proposés :

Devenir un centre de ressource en écomobilité, consignes, permanences et points relais

Mesure 7 :

Développer une stratégie de communication pour faire connaître la structure (maison du vélo itinérante, flocage, réseaux sociaux, etc.)

Mesure 8 :

Recruter un ETP pour l'accueil de la maison du vélo

Mesure 9 :

Développer les services de la maison du vélo par le biais de conventions avec des associations locales

Mesure 10 :

Garantir la pérennité des services d'une année sur l'autre
Faire un bilan annuel pour chaque service proposé dans la maison du vélo

PRÉFIGURATION D'UN GUICHET UNIQUE DES MOBILITÉS

OBJECTIFS : - Centraliser l'accès à l'information relative à toutes les offres de mobilités du territoire, des plus classiques (trains, transports en commun) aux plus innovantes (covoiturage, parkings-relais, etc...), ou à minima relatives aux mobilités actives ;
- Diffuser cette information par tous les moyens classiques et numériques ;
- Centraliser la vente ou la mise à disposition (y compris en ligne) des moyens d'accès aux mobilités qu'elles soient payantes ou gratuites : titres de transport, badge pour les garages à vélos, abonnement pour les locations etc.

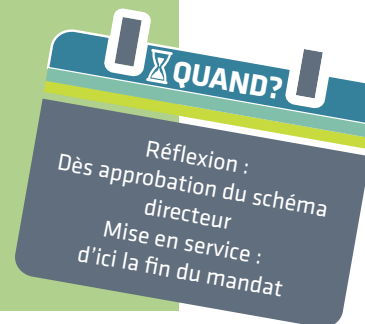
..... **COMMENT ?**



(Voir fiche pédagogique n°FP5

« retours d'expériences sur un guichet unique des mobilités »)

En s'appuyant sur des structures existantes telle que l'agence commerciale STIBUS ou la future maison du vélo ou en créant une structure adéquate



ORIENTATION 1 :

STRUCTURER LA GOUVERNANCE POUR IMPULSER, COORDONNER ET GÉRER LES ACTIONS



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- Le SMTUS



PAR QUI ? (Acteurs)

- L'agence commerciale STIBUS ou la future Maison du Vélo pourraient être la vitrine de ce futur guichet unique des mobilités



COÛTS

- Différents si création ou rattachement à une structure existante



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

Tous public y compris extérieur au territoire



COMBIEN

- 1 local de plain-pied équipé
- Du personnel d'accueil et de renseignements en tenant compte des amplitudes d'ouverture et du droit du travail



FINANCEMENTS

- Budget(s) public(s)
- Subventions :**
- A chercher

OÙ ?

A priori dans un des PEM ferroviaire ou dans la Maison du Vélo sachant que le numérique permet aujourd'hui d'assurer de plus en plus de services en ligne.

PRÉFIGURATION D'UN GUICHET UNIQUE DES MOBILITÉS

LES MESURES LES ÉTAPES

ORIENTATION 1 :

STRUCTURER LA GOUVERNANCE POUR IMPULSER,
COORDONNER ET GÉRER LES ACTIONS

Mesure 1 :

Réaliser un « benchmark » de ce qui existe en France afin de s'appuyer sur les retours d'expériences pour définir un contenu, un mode de gestion, un mode de fonctionnement, des localisations pertinentes etc. et évaluer les coûts d'investissement et de fonctionnement

Etudier les mutualisations possibles et les relais d'informations possible (mairie, office de tourisme)

Mesure 2 :

Monter le projet et son financement en fonction des résultats de ce retour d'expérience

Mesure 3 :

Mettre en œuvre l'outil éventuellement de façon progressive

1.5

PRÉFIGURATION D'UNE STRUCTURE « OUTIL » POUR GÉRER ET/OU EXPLOITER LE PRODUIT DES ACTIONS

OBJECTIFS : - Assurer la gestion ou l'exploitation mais aussi la pérennité des services publics, des équipements, des aménagements (entretien, maintenance) qui vont être mis en place et réalisés dans le ressort territorial en faveur du vélo et de la marche
- Garantir la cohérence des offres de services publics proposés, la fluidité de l'intermodalité, une puissance des moyens d'informations

COMMENT ?

Voir fiche pédagogique n°FP6

« retours d'expériences sur une structure outil unique en charge de l'exploitation ou de la gestion des services et équipements »

En s'appuyant sur des structures existantes
ou en créant une structure adéquate

QUAND ?

Réflexion :
Dès approbation du schéma
directeur
Mise en service :
d'ici la fin du mandat



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- Le SMTUS



PAR QUI ? (Acteurs)

- Par une structure avec laquelle des maîtres d'ouvrages publics peuvent passer des commandes publiques ou des contrats de délégation ou d'obligation de service public, systèmes permettant l'exploitation ou la gestion de services en directe ou en sous-traitance



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

Pour toutes les mobilités actives d'initiatives publiques du territoire

OÙ ?

Sans objet car la structure peut être domiciliée n'importe où dans le ressort territorial pourvu que les services, aménagements, équipements exploités ou gérés soient eux, placés là où ils sont utiles



COMBIEN

Sans objet



COÛTS

- La structure délégataire perçoit les recettes et reçoit une contribution financière du délégant en cas de contrat de DSP ou d'obligation de service public ou reçoit une rémunération de la part du commanditaire public en cas de marchés publics.
- S'y ajoutent les investissements en locaux et matériels mis à disposition



FINANCEMENTS

- Versement d'une contribution par les délégants (et perception des recettes) ou d'une rémunération par les commanditaires publics

Subventions :

- A priori sans objet

ORIENTATION 1 :

STRUCTURER LA GOUVERNANCE POUR IMPULSER, COORDONNER ET GÉRER LES ACTIONS

PRÉFIGURATION D'UNE STRUCTURE « OUTIL » POUR GÉRER ET/OU EXPLOITER LE PRODUIT DES ACTIONS

LES MESURES LES ÉTAPES

ORIENTATION 1 :

STRUCTURER LA GOUVERNANCE POUR IMPULSER,
COORDONNER ET GÉRER LES ACTIONS

Mesure 1 :

Réaliser un « benchmark » de ce qui existe en France afin de s'appuyer sur les retours d'expériences pour définir qu'elles sont les types de structures qui existent et pourraient être adaptées au Val de Sambre

Évaluer les coûts d'investissement et de fonctionnement

Étudier les mutualisations possibles avec des structures existantes

Mesure 2 :

Monter le projet en fonction des résultats de ce retour d'expérience

Mesure 3 :

Mettre en œuvre l'outil éventuellement de façon progressive ou partielle.

ORIENTATION 2 : POURSUIVRE LES PROJETS ET LES DÉMARCHES EN COURS (POURSUITE)



Que ce soit en tourisme notamment via la CAMVS ou le Département du Nord, ou pour améliorer l'intermodalité via les pôles d'échanges multimodaux (PEM) portés par le SMTUS, des projets relatifs aux modes actifs existent déjà dans le ressort territorial. Il est évident que le schéma directeur cyclable et piétonnier doit les prendre en compte, les intégrer dans sa démarche et encourager leur poursuite.

LISTE DES FICHES ACTIONS DE L'ORIENTATION 2

N° ACTION	INTITULE DE L'ACTION
2.1	Promotion des voies de bus en site propre comme colonne vertébrale du réseau cyclable et piétonnier
2.2	Réalisation de la liaison cyclable et piétonne dite « allée jardinée » entre la gare et le centre-ville de Jeumont
2.3	Poursuite du développement de l'intermodalité via les projets de pôles d'échanges multimodaux (PEM) et de pôles d'échanges ruraux (vélo-bus)
2.4	Poursuite du programme d'aménagement des véloroutes – Projet V31
2.5	Schéma d'accueil vélo à l'appui du Réseau Points Nœuds Avesnois
2.6	Le Plan Vélo de la ville de Maubeuge
2.7	Amélioration des prescriptions « mobilités actives » dans les documents de planification



PROMOTION DES VOIES DE BUS EN SITE PROPRE COMME COLONNE VERTÉBRALE DU RÉSEAU CYCLABLE ET PIÉTONNIER

OBJECTIFS : - Faire savoir que les voies de bus en site propre (TCSP Maubeuge-Louvroil et TCSP Epinette) sont autorisées aux cyclistes et équipées de trottoirs pour les piétons
- Faire en sorte qu'elles deviennent des axes structurants du réseau utilitaire cyclable et piétonnier du ressort territorial vers lesquels convergeront les mailles du réseau

COMMENT ?



- En concevant des documents de communication « papier » et numériques faciles à diffuser
- En mentionnant systématiquement ces axes comme cyclables et piétonniers (et accessibles PMR/PSH) dans les cartographies et les outils numériques d'aide à la mobilité (calculateur d'itinéraire)
- En rénovant la signalisation horizontale et verticale relatives aux vélos et aux piétons des 2 TCSP ainsi que la signalétique Véloroute pour le TCSP Maubeuge-Louvroil
 - En vérifiant que l'accessibilité PMR et PSH est bien continue
- En ajoutant aux « points d'entrées » des 2 TCSP de la signalétique directionnelle vélos et piétons indiquant les grandes directions, les pôles générateurs desservis et les temps de parcours
- En équipant par endroit les 2 TCSP de stationnement pour les vélos



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS (gestionnaire des TCSP)
- CAMVS (Véloroute)



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

Pour tous (cyclistes et piétons)



PAR QUI ? (Acteurs)

- Actions de promotion et intégration au futur réseau : SMTUS avec l'aide ou pas d'un cabinet de communication



PAR QUI ? (Acteurs) (suite)

- Signalisation, signalétique et stationnement vélos
- SMTUS
CAMVS (partie Véloroute du TCSP Maubeuge-Louvroil)
Pouvoir de police des maires



COMBIEN

- 500 m² damiers verts à repeindre
- 100 logos vélos sur chaussée à repeindre
 - 30 panneaux code de la route vélo et piétons à rénover
 - 20 panneaux directionnels à concevoir et à poser
 - 20 appuis vélos à poser le long des 2 TCSP
 - 5000 flyers et 500 affiches (+textes diffusion numérique)



COÛTS

- 25 000 € HT rénovation signalisation horizontale et verticale
- 3 000 € HT achat/pose 20 appuis vélo
- 15 000 € HT communication (si cabinet de communication)
- 10 000 € diffusion hors numérique

TOTAL : 53 000 € HT

+ Achat et pose signalétique directionnelle
+ Signalétique Véloroute



FINANCEMENTS

- SMTUS (communication – travaux)
- CAMVS (signalétique Véloroute)

Subventions :

A chercher

ORIENTATION 2 :
**POURUIVRE LES PROJETS
ET LES DÉMARCHES EN COURS**



OÙ ?

Concerne les 2 voies de bus en site propre ou TCSP :

- TCSP Maubeuge-Louvroil (dit VIAVIL) pour 9 km
- TCSP de l'Epinette pour 700m x 2 en bilatéral + 1 km en unilatéral

Cf : Description dans la sous-partie 2.2 de la Partie 2 « Etat des lieux et diagnostic »

PROMOTION DES VOIES DE BUS EN SITE PROPRE COMME COLONNE VERTÉBRALE DU RÉSEAU CYCLABLE ET PIÉTONNIER

LES MESURES
LES ÉTAPES

APPROCHE VOIRIE

Mesure 1 : Rénover et compléter la signalisation vélos et piétons horizontale (peinture au sol) et verticale (panneaux code de la route) des 2 TCSP

Vérifier l'état exact de la signalisation horizontale et verticale relative aux vélos et aux piétons des 2 TCSP afin de quantifier les besoins de rénovation

Budgétiser le montant des travaux

Rédiger le cahier des charges du marché public de travaux

Passer la commande publique

Faire réaliser les travaux

En cas de pose de panneaux de type code de la route, faire établir les arrêtés de circulation relevant du pouvoir de police des Maires concernés

Mesure 2 : Mettre en place de la signalétique directionnelle

Après la réalisation de la charte signalétique (fiche action 4.4)

Passer commande pour la fabrication et la pose le long des 2 TCSP de cette signalétique comportant notamment les grandes directions, les pôles générateurs desservis et les temps d'accès

APPROCHE STATIONNEMENT

Mesure 3 : Equiper les 2 TCSP de stationnement vélos

Identifier le long des 2 TCSP les lieux opportuns d'implantation d'appuis ou d'abris vélos (hors PEM et hors proximité des établissements d'enseignement qui seront traités à part)

Obtenir des subventions

Passer commande pour la fourniture et la pose des équipements de stationnement adaptés (un marché à bons de commande aura été préalablement organisé par le SMTUS pour faciliter la passation des commandes)

APPROCHE ANIMATIONS

Mesure 4 : Communiquer sur le fait que les voies de bus sont autorisées à la circulation des vélos et aménagées pour les piétons y compris PMR/PSH

Concevoir des documents de communication « papier » et numériques sur le fait que les voies de bus sont autorisées aux vélos et pratiques pour les piétons y compris PMR/PSH

Les diffuser largement

Mentionner systématiquement ces axes TCSP comme cyclables et piétonniers (et accessibles PMR/PSH) dans les cartographies et les outils numériques d'aide à la mobilité tels que les calculateurs d'itinéraires

2.2

RÉALISATION DE LA LIAISON CYCLABLE ET PIÉTONNE DITE « ALLÉE JARDINÉE » ENTRE LA GARE ET LE CENTRE-VILLE DE JEUMONT

OBJECTIFS : - Dans le cadre du projet phasé du PEM ferroviaire de Jeumont, aménager une voie cyclable et piétonne continue de 950 mètres entre la gare ferroviaire (PEM) et le centre-ville de Jeumont (Hôtel de Ville), desservir l'habitat, les équipements publics et les futurs vergers et jardins familiaux riverains (d'où le surnom « d'allée jardinée ») et relier cette voie à la Vélouroute EV3

COMMENT ?

Les travaux consistent :

- D'une part, à adapter et transformer les paisibles rues de la Gare, du Cinéma/Usines, Aldo Covi et René Cassin en piste cyclable et piétonne accessible aux PMR et PSH, avec signalétique directionnelle, appuis vélo et bancs
- D'autre part, à assurer la continuité entre la rue de la Gare et la rue Aldo Cavi en réalisant une chaussée cyclable et piétonne dès libération du foncier.

ORIENTATION 2 :
POUR SUIVRE LES PROJETS
ET LES DÉMARCHES EN COURS



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS (dans sa compétence PEM)
- CAMVS et/ou Ville de Jeumont pour les actions foncières (acquisitions – démolitions)



PAR QUI ? (Acteurs)

- Conception et travaux SMTUS dans le cadre du projet du PEM ferroviaire de Jeumont
- Opérations foncières CAMVS et Ville de Jeumont



COÛTS

700 000 € HT (hors foncier)



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

Pour tous (cyclistes et piétons)

OÙ ?

La liaison empruntera l'actuelle rue de la Gare au départ de la gare ferroviaire, la rue du Cinéma/rue des Usines, puis elle traversera du foncier privé (à traiter) avant de rejoindre la rue Aldo Covi, la place Georges Pompidou et prendre fin à l'extrémité de la rue René Cassin (où débute l'EV3 le long des quais de la Sambre).

Cf : Description dans la sous-partie 2.5 de la Partie 2
« Diagnostic et Etat des lieux »



COMBIEN ?

- 950 mètres de long au total dont 750 m de voie existante à transformer et 200 m de terrains vierges à aménager
- 1 garage à vélo sécurisé (Hôtel de ville)
- 10 appuis vélos
- et/ou 2 abris vélo de 10 places chacun
- Autres mobiliers, signalisation, signalétique directionnelle



FINANCEMENTS

- SMTUS
- Subventions :**
 - Département (dossier PTD déposé)
 - FEDER REACT-EU (dossier pré inscrit)

ORIENTATION 2 :
**POURSUIVRE LES PROJETS
ET LES DÉMARCHES EN COURS**

RÉALISATION DE LA LIAISON CYCLABLE ET PIÉTONNE DITE « ALLÉE JARDINÉE » ENTRE LA GARE ET LE CENTRE-VILLE DE JEUMONT

**LES MESURES
LES ÉTAPES**

Pas de mesure, ni d'étape pour cette action qui est gérée en mode projet directement par le SMTUS et qui s'étendra, pour ce qui concerne la réalisation de la totalité du projet de pôle d'échanges multimodal, sur toute la durée du mandat en cours (2020-2026).
Voir le « quand » de la fiche pour le calendrier des travaux

2.3

POURSUITE DU DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ VIA LES PROJETS DE PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (PEM) ET DE PÔLES D'ÉCHANGES RURAUX (VELO-BUS)

OBJECTIFS : - Développer et faciliter l'intermodalité des modes actifs avec les autres modes de transports et de déplacements ainsi que l'accessibilité PMR/PSH multimodale dans le cadre des projets de pôles d'échanges multimodaux (PEM), notamment ferroviaire, et de pôles d'échanges ruraux (à minima intermodalité vélo/bus à minima ou plus) portés par le SMTUS

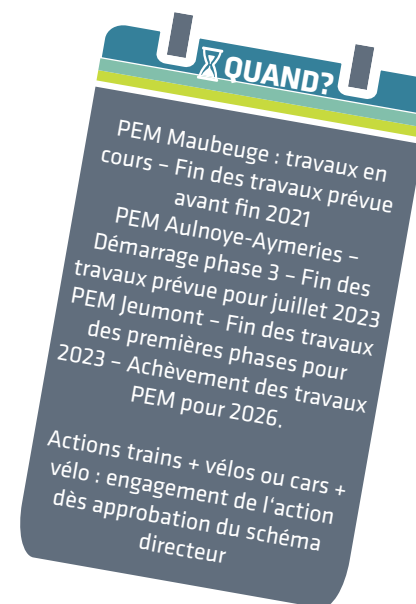
- Permettre les voyages train + vélos et cars + vélos

COMMENT ?

L'intermodalité est facilitée dans les PEM :

- En regroupant tous les aménagements en faveur des différents modes de transports et de déplacement qui existent en un point (le summun étant les sites des gares ferroviaires où se cumulent le train, les bus, le covoiturage, les taxis, les vélos, la marche, les P+R etc.) de façon à faciliter les correspondances ou le passage d'un mode à l'autre
- En renforçant les dispositifs d'informations
- En négociant avec les acteurs du transport ferré et ceux du transport routier de voyageurs pour que les bâtiments, les quais, les trains, les cars rendent possible le voyage du cycliste avec son vélo (ou son EIM)

ORIENTATION 2 : POURSUIVRE LES PROJETS ET LES DÉMARCHES EN COURS



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS (compétence PEM)



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

Pour tous : cyclistes, piétons dont PMR/PSH, usagers du train, des réseaux de bus et de car, automobilistes en report modal, en covoiturage, en dépose minute etc.



PAR QUI ? (Acteurs)

- Conception et travaux PEM y compris vélos :
- SMTUS
- Gestionnaire de voiries

OÙ ?

Concerne les 3 projets de pôles d'échanges multimodaux (PEM) autour des gares ferroviaires de Maubeuge, Aulnoye-Aymeries et Jeumont, portés par le SMTUS.

Chaque PEM prévoit des aménagements en faveur des modes actifs, de l'accessibilité PMR/PSH et de l'informations

Cf : Description dans la partie 2 « Etat des lieux et diagnostic » paragraphe 4.4

Concerne également les projets de réalisation de PEM RURAUX facilitant à minima l'intermodalité vélo/bus mais si possible vélo/bus/covoiturage/P+R etc. en des points stratégiques des communes du ressort territorial et plus particulièrement des communes périurbaines ou rurales. Projets envisagés: Villers-Sire-Nicole et Colletet

POURSUITE DU DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ VIA LES PROJETS DE PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (PEM) ET DE PÔLES D'ÉCHANGES RURAUX (VELO-BUS)

ORIENTATION 2 :
**POURSUIVRE LES PROJETS
ET LES DÉMARCHES EN COURS**

**LES MESURES
LES ÉTAPES**

COMBIEN

• PEM Maubeuge :

- Garage à vélo sécurisé : 22 places sur 2 niveaux dont 3 places avec bornes de recharge pour VAE
- Appuis vélo : 17 (en plus de ceux posés récemment par la ville devant pôle emplois)

• PEM Aulnoye-Aymeries :

- Garage à vélo sécurisé : au moins 20 places y compris pour des VAE
- Appuis vélo : 10 à 20

• PEM Jeumont :

- Garage à vélo sécurisé : au moins 15 places y compris pour des VAE
- Appuis vélo : 5 à 10 en plus de ceux jalonnant la liaison cyclable et piétonne (allée jardinée)

• Par PEM

- Une station de gonflage
- Une station petites réparations
- Une borne d'informations
- Opération Points Nœuds

- PEM RURAL de Villers-Sire-Nicole: mise en accessibilité de l'arrêt de bus et TAD, pose d'un abri-vélo

- PEM RURAL de Colletet: aménagement des arrêts de bus (correspondances scolaires) et TAD, abri-vélo, totem station de covoiturage.



COÛTS

• PEM Maubeuge : 2,5 M € dont :

42 300 € HT : Fourniture et pose (y compris dalle béton de 12 cm de 1330 € HT) du garage à vélo sécurisé

18,60 € HT/par unité d'appuis vélos mais 137 € HT/unité avec la pose soit un total de 2330 € pour 17 appuis vélo

• PEM Aulnoye-Aymeries : phase 3 : 2,5 M € dont :

30 000 à 40 000 € HT : Garage à vélo sécurisé suivant nombre de places et VAE

15 à 20 € HT/unité appuis vélos mais 130 € HT avec la pose soit un total de 1300 à 2600 € HT pour 10 à 20 appuis vélo

• PEM Jeumont : non encore évaluée dont :

30 000 à 40 000 € HT : Garage à vélo sécurisé suivant nombre de places et VAE

15 à 20 € HT/unité appuis vélos mais 130 € HT avec la pose soit un total de 650 à 1300 € HT pour 5 à 10 appuis vélo (évolution possible du nombre)

2 500 € HT station gonflage

2 500 € HT station petites réparations

7 000 € HT Borne information (panneau totem)



FINANCEMENTS

SMTUS dans le cadre de ses projets de PEM

Le cas échéant :

- CAMVS dans sa compétence économique (tourisme)
- Gestionnaire de voiries
- Département pour points nœuds

Subventions

PEM par FEDER PO 2021-2027

Ou par FEDER REACT-EU 2020-2023

Pas de mesure, ni d'étape pour cette action qui est gérée en mode projets directement par le SMTUS et qui s'étendra sur toute la durée du mandat en cours (2020-2026). Voir le « quand » de la fiche pour le calendrier des travaux

2.4

POURSUITE DU PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DES VÉLOROUTES PROJET SECTION V31 ENTRE MAUBEUGE-GARE ET MORMAL

OBJECTIFS : Développer les loisirs et le tourisme à vélo. Relier le territoire aux grands axes de déplacements vélo dans le cadre des schémas européen, national et régional des véloroutes.

Objectifs opérationnels :

- Garantir la sécurité, la continuité et la permanence de l'itinéraire
- Garantir l'accessibilité et le partage des pratiques
- Garantir l'offre de services : lien en gares, information, services vélo



COMMENT ?

La section V31 permettra de relier les centres urbains de Maubeuge et Hautmont, permettant ainsi l'usage du vélo de manière sécurisée au quotidien (couloir bus-vélo et voie verte sur le chemin de halage le long de la Sambre)

Au-delà elle permettra un accès à la forêt de Mormal, vaste espace boisé récréatif, en desservant le site de la réserve naturelle régionale de Pantegnies, cœur de nature de la trame Verte et Bleue.

ORIENTATION 2 : POURSUIVRE LES PROJETS ET LES DÉMARCHES EN COURS



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- CAMVS
(dans sa compétence tourisme)



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- Les habitants du territoire pour leurs déplacements quotidiens et de loisirs.
- Les touristes en villégiature dans l'Avesnois.
- Les grands itinérants à vélo.



PAR QUI ? (Acteurs)

Le projet d'aménagement de la V31 Maubeuge-gare Mormal est réalisé en maîtrise d'ouvrage par la CAMVS.

- Réfection des revêtements
- Sécurisation des traversées
- Fléchage
- Services vélo (halte vélo et pose d'un éco compteur à Hautmont, station gonflage au PEM de la gare de Maubeuge)



COMBIEN

- Itinéraire de 19 km créé entre Maubeuge-gare et la halte d'Aymeries le long de la Sambre



COÛTS

Coûts prévisionnels

- 98 428 € Maîtrise d'œuvre
- 2 027 000 € Travaux
- 20 000 € Divers (levés topo, CSPS, CT, analyses complémentaires)

Total 2 145 428 €HT



FINANCEMENTS

Cofinancements :

- 1 - Etat Fonds mobilités actives 180 698 €
- 2 - Département PTS 300 000 €
- 3 - Région Hauts de France 808 291 €
- 4 - CAMVS 856 439 €

OÙ ?

Section de la V31 entre Maubeuge-gare et forêt de Mormal, soit 19 km d'aménagement. La V31 relie Maubeuge à Calais via la forêt de Mormal et le bassin minier (Louvres Lens). Elle est incluse dans le schéma national et le schéma régional des Véloroutes/Voies Vertes comme véloroute de niveau national.

Dans la traversée du territoire de l'agglomération, elle relie le pôle d'échanges multimodal de Maubeuge à la forêt de Mormal en empruntant le couloir bus-vélo pour la traversée urbaine, puis le chemin de halage le long de la Sambre jusqu'à Aymeries. Elle emprunte ensuite la route d'Aymeries en direction de la forêt où la jonction est assurée avec la traversée de Mormal portée en maîtrise d'ouvrage par la CC du pays de Mormal.

A Maubeuge, la V31 permet de relier l'eurovéloroute N°3 appelée la Scandibérique sur le versant français, véloroute de niveau européen qui relie Trondheim en Norvège à Saint-Jacques de Compostelle en Espagne

ORIENTATION 2 : POURSUIVRE LES PROJETS ET LES DÉMARCHES EN COURS

POURSUITE DU PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT DES VÉLOROUTES PROJET SECTION V31 ENTRE MAUBEUGE- GARE ET MORMAL

LES MESURES LES ÉTAPES

Mesure 1 : Convention SMTUS/CAMVS à mettre à jour pour la section de Véloroute empruntant le TCSP dit VIAVIL
Dossier cas par cas.

Mesure 2 : Convention de superposition de gestion avec VNF à mettre à jour
Convention avec le département pour les traversées de voiries départementales

Mesure 3 : Convention avec le département pour les traversées de voiries départementales

2.5

SCHEMA D'ACCUEIL VELO A L'APPUI DU RESEAU
POINTS NOEUDS AVESNOIS

OBJECTIFS :

- Développer les loisirs et le tourisme à vélo.
- Créer un levier économique en renforçant le développement touristique par la diffusion d'une offre d'itinérance vélo structurée sur l'ensemble du territoire (à l'échelle de Destination Avesnois).
- Favoriser et encourager la mobilité «décarbonnée».
- Offrir une fonction utilitaire pour la desserte à vélo des points d'intérêt et villages.

COMMENT ?



Le Département du Nord met en place un réseau Points-Noeuds (RPN) Vélo en Avesnois à l'instar du territoire pilote des Flandres. Ce projet a été présenté aux élus de la CAMVS lors du Comité de Pilotage «Destination Avesnois» le 12 juillet 2018.

Le jalonnement du RPN, soit 850 kilomètres connectés au réseau wallon sera réalisé par le Département.

Les quatre EPCI ont validé chacun le Schéma d'accueil vélo et s'organisent pour coordonner les cahiers des charges pour une ligne de panneaux identiques à l'échelle de l'Avesnois. Le concept venu des Pays-Bas est un maillage d'itinéraires qui se croisent sur plusieurs jonctions appelées les Points Noeuds. A chaque carrefour du réseau, un panneau numéroté est posé avec des flèches indiquant la prochaine jonction. Le cycliste peut ainsi librement créer son propre circuit selon ses envies.

Le réseau a été étudié par le Département en lien avec les acteurs de la destination touristique de l'Avesnois pour permettre de relier les pôles majeurs du territoire, les lieux et sites de visites, l'ensemble adossé aux véloroutes (EV3 et V31).



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- Département du Nord
- CAMVS (dans sa compétence tourisme)



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- Les habitants du territoire pour leurs déplacements quotidiens et de loisirs.
- Les touristes en villégiature dans l'Avesnois.
- Les grands itinérants à vélo.

OÙ ?

Le Réseau Points-Noeuds concerne toute la Sambre-Avesnois (les quatre EPCI de l'arrondissement). Il sera connecté aux réseaux wallons existants (Région de Chimay - Beaumont et de Mons).



PAR QUI ? (Acteurs)

Le RPN est une action collective portée par :

- **Le Département du Nord**: création du RPN, étude des itinéraires, pose des poteaux de jalonnement numérotés aux carrefours, réalisation de la cartographie, surveillance du réseau.
- **Destination Avesnois**: regroupe les 4 EPCI de l'arrondissement, leurs offices de tourisme et le Parc naturel régional de l'Avesnois. Réalisation d'une étude pour un Schéma d'accueil vélo, avec l'expertise du bureau d'études Traces TPI dont les résultats ont été validés en comité de pilotage de Destination Avesnois le 8 janvier 2021.
- Il s'agit **pour chaque EPCI** de décliner sur son territoire le Schéma d'accueil vélo de Destination Avesnois. Ce programme d'aménagement prévoit de développer les équipements et de qualifier les services pour une offre de mobilité vélo adaptée à destination des habitants, des amateurs de vélo, des touristes et des itinérants à vélo.

ORIENTATION 2 :
POURUIVRE LES PROJETS
ET LES DÉMARCHES EN COURS

COMBIEN



Itinéraire de 850 km créé à l'échelle de Destination Avesnois.

Cartographie Schéma d'Accueil Vélo: pour le territoire de la CAMVS, il s'agit d'équiper:

- 4 pôles d'accueil principaux ;
- 10 pôles d'accueil secondaires ;
- Une information en gares (Maubeuge, Jeumont, Aulnoye-Aymeries et Hautmont).



COÛTS

Schéma d'accueil vélo: coûts prévisionnels de 508 850€ HT (pour tout l'Avesnois).

Coûts CAMVS: 151 000€ HT.

	2021 à 2023
AMVS	151 000€
Box Stationnement longue durée	25 000€
Départ	91 000€
Information	12 500€
Atelier autoréparation	7 000€
Espace pique-nique	15 000€



FINANCEMENTS

Chaque EPCI a déposé un dossier auprès du Département au titre des PTS à hauteur de 40%.

Un dossier coordonné devrait également être déposé auprès de la Région Hauts-de-France au titre du Contrat de Rayonnement Touristique de l'Avesnois et de la Thiérache.

SCHEMA D'ACCUEIL VELO À L'APPUI DU RESEAU POINTS NOEUDS AVESNOIS

LES MESURES
LES ÉTAPES

ORIENTATION 2 :
POURSUIVRE LES PROJETS
ET LES DÉMARCHES EN COURS

Mesure 1 : Cahier des charges commun (finalisation fin juin 2021)

2.6

LE PLAN VELO
DE LA VILLE DE MAUBEUGE

OBJECTIFS : - Promouvoir l'usage du vélo en tant que mode de déplacement quotidien et coordonner les initiatives et projets locaux sur le thème du vélo à l'échelle de la Ville de Maubeuge

COMMENT ?

En proposant un programme d'actions, réparties en trois volets, sur trois années :

- Aménagements ;
- Services dont aide à l'achat, location longue durée, ateliers d'apprentissage, d'entretien/petites réparations ;
- Communication : information et évènementiel.

ORIENTATION 2 :
**POURUIVRE LES PROJETS
ET LES DÉMARCHES EN COURS**



QUI ? (Maître d'ouvrage)
Ville de Maubeuge



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- Tous les maubeugeois (administrés)
- Les établissements scolaires de la commune (écoles primaires notamment)
- Les employés de la ville de Maubeuge

OÙ ?

Territoire de la commune de Maubeuge (pour mémoire, Maubeuge est la ville principale du ressort territorial du SMTUS qui compte 45 communes)



PAR QUI ? (Acteurs)

- L'équipe projet chargée de la mise en œuvre du plan vélo pour la Ville : Direction du développement urbain (et notamment la mission transition écologique), les services techniques et le service éducation.
- Le comité technique composé des partenaires institutionnels et associatifs de la Ville dans le champ du vélo (SMTUS, CAMVS, Département, ADAV, CCTM)

COMBIEN



- Evaluation : le nombre d'actions réalisées dans le cadre du plan vélo de la Ville de Maubeuge.



COÛTS

- Traitement voiries des itinéraires ;
- Volet aménagements : au fur et à mesure des rénovations et selon les opportunités financières ;
- Services : 140 000 euros ;
- Communication : 53 000 euros ;
- Gratifications de stages : 7000 euros.

200 000 euros au total pour le plan hors participation des partenaires



FINANCEMENTS

- Ville de Maubeuge
- Participation des partenaires (SMTUS, CAMVS, Département)

Subventions :

- ADEME (AVELO2)
- Fonds « Génération vélo »
- Cité éducative

LE PLAN VELO DE LA VILLE DE MAUBEUGE

LES MESURES LES ÉTAPES

ORIENTATION 2 :
**POURSUIVRE LES PROJETS
ET LES DÉMARCHES EN COURS**

Mesure 1 :

Installer 3 abris vélo (dont deux à l'Hôtel de Ville et au Centre Technique municipal pour le personnel, et un à l'école Debussy)

Mesure 2 :

Rendre plus systématique les marquages au sol spécifiques au vélo

Mesure 3 :

Mettre en place des ateliers :

- d'apprentissage du vélo à destination des écoliers (« savoir rouler à vélo »)
- d'apprentissage du vélo à destination des adultes
- d'entretien de petites réparations du vélo

Mesure 4 :

Créer une aide à l'achat du vélo et des accessoires indispensables

Mesure 5 :

Mettre en place un service de location de vélo longue durée

Mesure 6 :

Créer une page « mobilité » dans le Maubeuge Mag

Mesure 7 :

Organiser une fête communale du vélo

Mesure 8 :

Organiser des balades à vélo à visée gourmande, culturelle et/ou historique

Mesure 9 :

Mettre en place une action « collégiens et lycéens à vélo » : travail de fond avec les établissements scolaires desservis par la véloroute de la Sambre et les voies de bus en site propre (TCSP dit « VIAVIL » et TCSP Epinette) autour du déplacement domicile/établissement

2.7

AMELIORATION DES PRESCRIPTIONS « MOBILITES ACTIVES » DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

OBJECTIFS : - Utiliser les documents de planification supra-locaux et locaux comme de véritables leviers pour réduire les obligations de déplacements motorisés et favoriser les déplacements alternatifs dont le vélo et la marche.

COMMENT ?

Voir fiche pédagogique n°FP7 « le vélo et la marche dans les documents de planification » »



En apportant des mesures et des prescriptions dédiées à l'apaisement des quartiers, au développement des modes actifs et à la réduction de la part modale automobile lors des phases d'élaboration et/ou de révision du SCOT, PLUi, PLU, Plan de Mobilité (ex PDU), Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE).

ORIENTATION 2 :
**POURUIVRE LES PROJETS
ET LES DÉMARCHES EN COURS**



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- Syndicat Mixte du SCOT Sambre-Avesnois ;
- EPCI : CAMVS, CCPM ;
- SMTUS ;
- Communes.



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- Collectivités locales ;
- Aménageurs publics/privés ;
- Gestionnaires de voirie ;
- Bureaux d'études en urbanisme.



PAR QUI ? (Acteurs)

- Collectivités territoriales maître d'ouvrage des différents documents de planification supra-locaux et locaux ;
- Partenaires publics et privés (exemples : parc naturel régional de l'Avesnois, associations locales, institutionnels, services de l'Etat, ADAV etc.) ;
- Bureaux d'études privés ou agence d'urbanisme.

COMBIEN

Aucun objectif quantitatif pour cette action



COÛTS

- Réalisation des documents de planification en régie au sein des collectivités ;
- Ou prestations de services d'ingénierie auprès de bureaux d'études, agences d'urbanisme.



FINANCEMENTS

- SM SCOT Sambre-Avesnois
- SMTUS
- CAMVS
- CCPM
- Communes

Subventions :

- ADEME (AVELO2)

AMELIORATION DES PRESCRIPTIONS «MOBILITES ACTIVES» DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

LES MESURES LES ÉTAPES

ORIENTATION 2 : POURSUIVRE LES PROJETS ET LES DÉMARCHES EN COURS

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIAL

Mesure 1 : Identifier dans le rapport de présentation du SCOT les principaux pôles urbains et ruraux de l'arrondissement, les pôles générateurs de flux cyclables et piétons, les réseaux de transports collectifs, les coupures urbaines.

Mesure 2 : Intégrer des prescriptions spécifiques au vélo et à la marche dans le DOO du SCOT (exemples : afficher les principaux itinéraires cyclables et piétonniers, inciter à la continuité des cheminements, inciter à l'intégration des modes doux dans les pratiques d'aménagements, rendre les espaces publics plus confortables, fixer des obligations minimales et maximales d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, étudier les possibilités de raccordements doux entre les quartiers et principaux pôles générateurs de flux, redistribuer de l'espace public aux modes doux).

PLANS LOCAUX D'URBANISME INTERCOMMUNAUX

Mesure 1 : Dans le rapport de présentation, effectuer un diagnostic sur la prise en compte de la marche et du vélo au sein du territoire intercommunal ;

Mesure 2 : Dans le plan de zonage et les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), déterminer des emplacements réservés à la création ou l'élargissement de voies (itinéraires cyclables et/ou piétons potentiels) ;

Mesure 3 : Renforcer la sécurité des cyclistes et des piétons (plan de circulation, emprise au sol réservée à la circulation cyclable ou piétonne) ;

Mesure 4 : Définir des règles spécifiques au stationnement de véhicules motorisés ou cyclables, dans l'espace public ou au sein des programmes d'aménagement, nouvelles constructions ;

Mesure 5 : Favoriser l'intermodalité et la desserte en transport public ;

Mesure 6 : Porter une réflexion sur des OAP thématiques « mobilités actives » au sein des communes ;

Mesure x : Rendre les PLUi compatibles avec le SCOT en tenant compte des pôles urbains et ruraux identifiés ;

Mesure x : Rendre les PLUi compatibles avec le Plan de Mobilité (ou PDU) réalisé.

PLAN DE MOBILITE (Ex PDU)

Mesure 1 : Evaluer les actions du PDU de la Sambre adopté en 2019 ;

Mesure 2 : Evaluer le schéma directeur cyclable et piétonnier, action du PDU de la Sambre dédiée aux modes actifs ;

Mesure 3 : Adapter les deux précédents documents en fonction des évaluations réalisées.

PLAN D'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS

Mesure 1 : Identifier les collectivités obligées à l'élaboration d'un PAVE ;

Mesure 2 : Porter à connaissance l'obligation réglementaire d'élaborer un PAVE pour les communes et EPCI supérieurs à 1 000 habitants ;

Mesure 3 : Proposer une méthodologie d'accompagnement des collectivités locales pour l'élaboration d'un PAVE ;

Mesure 4 : Articuler les PAVE avec le schéma directeur cyclable et piétonnier, plan de mobilité, PLU/PLUi, SCOT.

ORIENTATION 3 : SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/OU MARCHÉ» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES (SYSTEME VELO/MARCHE)



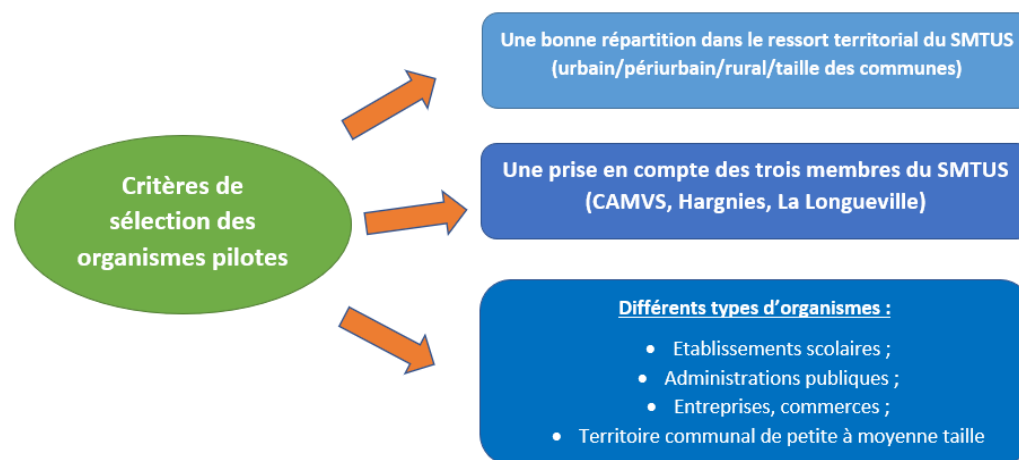
C'est le cœur du programme d'actions du schéma directeur !

Il s'agit, à partir de leurs besoins réels, d'accompagner pas à pas des organismes du territoire très volontaires préalablement identifiés dans la mise en oeuvre pour leur personnel ou leurs usagers (ou pour les élèves), des systèmes vélo ou marche complets c'est à dire intégrant les 4 approches : voirie, stationnement, services, animation.

Cibler et concentrer les efforts et les finances (notamment en termes d'animations, de formations, de sensibilisation) de façon prioritaire vers des organismes dits pilotes qui souhaitent vraiment faire changer les habitudes de déplacement de leur personnel ou usagers (ou des élèves pour les établissements scolaires pilotes). La concentration des effort vers des organismes pilotes doit permettre d'éviter le saupoudrage d'interventions incohérentes.

Ces organismes pourront être des établissements scolaires, des administrations, des entreprises, des commerces, une petite commune pour l'entièreté de son territoire ou une commune pour certains de ses équipements publics. Ces organismes volontaires pilotes pourront être ceux déjà engagés dans des démarches de type PDES/PDE/PDA (devenus PME).

Il est important que le choix des organismes retenus pour expérimenter cette méthode de mise en œuvre de systèmes «vélo ou marche» représentent bien la diversité du ressort territorial du SMTUS.



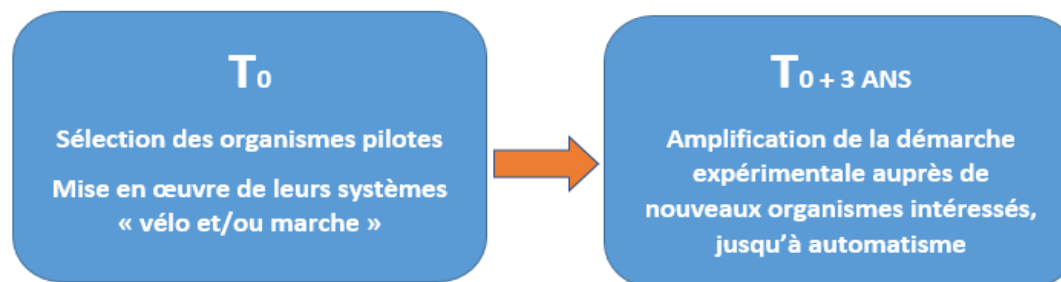
Cette orientation n°3 ne pourra être mise en œuvre qu'une fois le service « mobilités actives » rendu efficient au sein du SMTUS.

Pendant 3 ans au moins, la démarche restera expérimentale et ne concernera donc qu'un relatif faible nombre d'organismes pilotes, nombre qui reste à définir et qui dépendra du degré de difficultés ou de la taille de chacun des organismes pilotes à accompagner.

Puis dès lors que la méthode sera bien rodée, la démarche expérimentale sera simplifiée et deviendra un modèle facilitant la mise en oeuvre des systèmes «vélo et/ou marche» pour d'autres organismes du ressort territorial (effet boule de neige).

OBJECTIF: IMPULSER DES DYNAMIQUES AVEC DES STRUCTURES CIBLÉES ET ÉVITER LE SAUPOUDRAGE D'ACTIONS.

LISTE DES FICHES ACTIONS DE L'ORIENTATION 3



N° ACTION	INTITULE DE L'ACTION
3.1	Identification d'organismes pilotes et de leurs projets de « systèmes vélo et/ou marche »
3.2	Identification des itinéraires nécessaires aux systèmes « vélo et/ou marche » des organismes pilotes. Traitement des points noirs et des discontinuités
3.3	Identification des besoins et réalisation des stationnements vélo de courtes et longues durées des organismes pilotes
3.4	Organisation de services de pédibus ou vélobus dans les établissements scolaires pilotes
3.5	Organisation de location moyenne et longue durée de vélos utilitaires, spéciaux ou VAE, grand public et adaptée aux organismes pilotes
3.6	Aide financière à l'achat d'un VAE ou d'un vélo utilitaire destiné au grand public et aux cibles des organismes pilotes
3.7	Programme de formations « remise en selle » et « bon comportement à vélo/à pied », à destination des cibles des organismes pilotes
3.8	Programme d'ateliers de « réparation/remise en état » et de « bon équipement des vélos » pour les cibles des organismes pilotes
3.9	CAMVS comme site pilote pour promouvoir la pratique des modes actifs dans le cadre de son plan de mobilité employeur

3.1

IDENTIFICATION D'ORGANISMES PILOTES ET DE LEURS PROJETS DE « SYSTÈMES VÉLO ET/OU MARCHÉ »

OBJECTIFS : - Identifier des organismes pilotes très volontaires pour développer sur 3 ans des systèmes vélo et/ou marche complets à destination de leurs personnels et/ou de leurs usagers (dont les élèves pour les établissements d'enseignement pilotes).

- Faire émerger les besoins que nécessite la mise en œuvre des projets de systèmes vélo et/ou marche en balayant systématiquement les 4 approches : voirie pour l'aménagement et la sécurisation des itinéraires, stationnement vélos, services pour disposer d'un vélo, et animations pour reprendre confiance à vélo, apprendre à le réparer...

COMMENT ?

En missionnant une personne dédiée au sein du SMTUS :

- pour prospecter le territoire à la recherche des organismes pilotes
- pour organiser, animer, conseiller, orienter, aider l'émergence des projets de système vélo et/ou marche au sein des organismes pilotes
- et pour initier, conceptualiser, faire réaliser, financer ou faire financer suivant le cas toutes les interventions et actions recouvrant les 4 approches et nécessaires au succès des projets et à leur pérennité.

ORIENTATION 3 :
SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/OU MARCHÉ» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES



QUI ? (Maître d'ouvrage)
SMTUS



POUR QUI ? (Cibles de l'action)/ OÙ
Uniquement en direction des organismes pilotes durant les 3 ans d'expérimentation

Le choix des organismes pilotes devra porter sur :

- Des établissements d'enseignement publics ou privés conventionnés, de la maternelle au lycée, voire du supérieur (université, école d'infirmiers etc.)
- Des administrations
- Des commerces ou services
- Des entreprises du ressort territorial
- De petites communes etc.



PAR QUI ? (Acteurs)

- Par le futur « service mobilités actives » du SMTUS
- Qui s'appuiera sur les référents PME et PDES des organismes prospectés le cas échéant

COMBIEN



Organismes pilotes

- A priori 3 (au départ) à 10 organismes pilotes sauf si le SMTUS s'avérait en capacité de suivre un plus grand nombre d'organisme pilote durant la phase d'expérimentation



COÛTS

Démarche en régie du service mobilités actives du SMTUS (le coût est donc celui du poste à créer - voir fiche action 1.2)



FINANCEMENTS

Voir fiche action 1.2

IDENTIFICATION D'ORGANISMES PILOTES ET LEURS PROJETS DE «SYSTEMES VELO ET/OU MARCHÉ»

LES MESURES LES ÉTAPES

Mesure 1 :

Créer un poste de « chargé(e) des modes actifs » au sein du SMTUS éventuellement mutualisé avec les ressources humaines d'autres organismes de la Sambre ou de l'Avesnois engagés dans une démarche en faveur des mobilités actives, solidaires et partagées

Mesure 2 :

Identifier des organismes pilotes en tenant compte des éléments présentés dans la fiche action.

L'identification des organismes pilotes peut se faire à tout moment durant les 3 ans de l'expérimentation sachant cependant que les interventions sur les voiries pour sécuriser et aménager les itinéraires seront sans doute les plus longues à aboutir. Il ne faudrait pas que l'arrivée tardive d'un organisme pilote dans le dispositif expérimental génère un échec.

Mesure 3 :

Mettre en œuvre les projets de systèmes «vélos et/ou marche» de chaque organisme pilote en identifiant les besoins suivant les 4 approches : voirie (voir fiche 3.2) – stationnement (voir fiche 3.3) – services (voir fiches 3.4 – 3.5 et 3.6) – animations (voir fiches 3.7 et 3.8)

Mesure 4 :

Organiser des rencontres et des échanges pour faire émerger les projets que souhaitent mettre en place les organismes pilotes pour inciter leur personnel, leurs usagers (ou les élèves pour les établissements d'enseignement), leur clientèle, leurs partenaires, leurs fournisseurs etc... à se déplacer à vélo ou à pied (éventuellement dans une chaîne de déplacement multimodale incluant aussi les transports en commun, le covoiturage etc.)

IDENTIFICATION DES ITINÉRAIRES NÉCESSAIRES AUX SYSTÈMES VÉLO ET/ OU MARCHÉ DES ORGANISMES PILOTES. TRAITEMENT DES POINTS NOIRS ET DES DISCONTINUITÉS

OBJECTIFS : - Identifier puis si nécessaire sécuriser les itinéraires domicile / organisme pilote susceptibles d'être empruntés par les personnes de l'organisme pilote engagées dans son projet de système vélo et/ou marche (pour la marche le trajet peut inclure les transports en commun)

- Eviter que l'insécurité du trajet n'engendre le renoncement à la pratique des modes actifs alors que tout un environnement porteur est développé par ailleurs pour encourager cette pratique au sein des organismes pilotes
- Etoffer pas à pas les mailles du réseau cyclable et du réseau piéton (voir orientation 4)

ORIENTATION 3 :
**SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/
OU MARCHÉ» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES**

QUAND?

Dès activation du poste
«mobilités actives» et
achèvement de la mise au point
des projets de systèmes vélos
et/ou marche des organismes
pilotes (fiche 3.1)



..... COMMENT ?

En examinant chaque itinéraire entre le domicile et l'organisme pilote (intégrant éventuellement l'utilisation des transports en commun) avec relevé des points noirs, des discontinuités et des problèmes limitant la pratique de la marche ou du vélo ou la prise des transports en commun

En recherchant avec les gestionnaires de voirie des solutions pour traiter le plus vite possible et le plus simplement possible les problèmes rencontrés. Et, si les aménagements s'avèrent trop lourds, en intégrant le tronçon dans un projet plus élaboré de voirie, de circulation, d'aménagement urbain etc. (recherche d'itinéraires temporaires)

La nature des travaux de sécurisation peut correspondre tout aussi bien à :

- De la signalisation
- Des aménagements de zones 30 ou apaisées
- La recherche de shunt
- Des modifications de circulation dans un quartier
- Des aménagements piétonniers (bouts de trottoirs manquants, traversées piétonnes, feux)
- Des aménagements vélos (bandes, pistes, sas, feux etc.)
- Des intermodalités marche/TC ou vélo/TC facilitées
- Des arrêts de bus confortables
- Etc..



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS (impulsion, coordination, suivi)
- Gestionnaire de voirie (travaux)
- Police du Maire



PAR QUI ? (Acteurs)

- SMTUS (impulsion, coordination, suivi – certains financements)
- Gestionnaires de voirie si travaux sur voiries publiques
- Police du maire



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

Phase d'expérimentation :

Uniquement pour le personnel et/ou usagers, clients, élèves des organismes pilotes

Phase d'amplification: l'expérience acquise doit permettre de simplifier l'intervention du SMTUS au bénéfice du plus grand nombre



COMBIEN

Les besoins ne sont pas quantifiables à priori

OÙ ?

Au sein du ressort territorial
Examen des itinéraires depuis le domicile des personnes jusqu'à l'organisme pilote



COÛTS

- Non définissables tant les situations peuvent être différentes

Note : les travaux de voirie sont rapidement onéreux



FINANCEMENTS

Gestionnaires des voiries concernées

Subventions :

Recherche de subventions

Partenariat à définir (actions 1.1)

IDENTIFICATION DES ITINÉRAIRES NÉCESSAIRES AUX SYSTÈMES VÉLO ET/OU MARCHÉ DES ORGANISMES PILOTES. TRAITEMENT DES POINTS NOIRS ET DES DISCONTINUITÉS

ORIENTATION 3 :

SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/
OU MARCHÉ» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES

LES MESURES
LES ÉTAPES

Mesure 1 :

Une fois le ou les projets de systèmes « vélo et/ou marche » d'un organisme pilote identifié, il s'agit d'accompagner les personnes cibles tout le long du trajet qu'elles devront faire à vélo ou à pied entre leur domicile et l'organisme pilote ou entre différents locaux de l'organisme pilote afin de repérer les éventuelles difficultés rencontrées

Mesure 2 :

Classifier les difficultés et imaginer comment y remédier

Mesure 3 :

Œuvrer pour faire intervenir rapidement les gestionnaires de voiries sur les problèmes mineurs

Mesure 4 :

Tenter d'intégrer les interventions plus lourdes dans des programmes de voiries en cours (notamment en utilisant l'action 4.1)

Mesure 5 :

Etudier les aménagements à envisager puis faire programmer les travaux (en rejoignant l'action 4.6)

IDENTIFICATION DES BESOINS ET RÉALISATION DES STATIONNEMENTS VÉLOS DE COURTES ET LONGUES DURÉES DES ORGANISMES PILOTES

ORIENTATION 3 :

SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/ OU MARCHÉ» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES

QUAND?

Dès activation du poste «mobilités actives» et achèvement de la mise au point des projets de systèmes vélos et/ou marche des organismes pilotes (fiche 3.1)

OBJECTIFS : - Quantifier et qualifier les besoins en stationnement vélo et rangement d'accessoires (y compris pour la marche) des projets de système vélo et marche de chaque organisme pilote

- Conseiller le commanditaire des travaux qu'il soit une entité publique (gestionnaires de voirie, collectivités territoriales) ou une entité privée (entreprises, commerces ...) dans ses choix de mobilier, d'implantation, pour l'obtention de devis ou la passation de commandes publiques (cahier des charges), l'obtention des autorisations de voirie le cas échéant, et pour toutes les démarches permettant d'aboutir à la réalisation des stationnements vélos et celle des aménagements pour les accessoires
- Aider à la recherche et au montage des dossiers de demande de subventions

COMMENT ?

Voir fiche pédagogique n°FP8 « le stationnement de courte durée, bonnes pratiques »

Voir fiche pédagogique n°FP9 « le stationnement de moyenne et longue durée, bonnes pratiques »

En faisant prendre conscience et émerger auprès des publics cibles des organismes pilotes, l'ensemble des besoins de stationnement et de rangement de petits accessoires (sacoches, imperméable, chaussures de marche, casque, gilet fluo etc..) au domicile et sur le lieu de destination, nécessaires à des déplacements quotidiens à vélo ou à pied

En aidant à traduire ces besoins par les aménagements de stationnement (et de stockage des accessoires ou de confort) les plus adaptés aux différents usages et usagers des organismes pilotes



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS (impulsion, coordination, suivi)
- Propriétaire(s) des locaux si travaux en espace privé
- Gestionnaire de voirie si travaux sur espace public



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

Phase d'expérimentation : Uniquement pour le personnel et/ou usagers, clients, élèves des organismes pilotes

Phase d'amplification : l'expérience acquise doit permettre de simplifier l'intervention du SMTUS au bénéfice du plus grand nombre



PAR QUI ? (Acteurs)

- SMTUS (impulsion, coordination, suivi)
- Propriétaire(s) publics ou privés des locaux et terrains si travaux en espace privé
- Gestionnaires de voirie si travaux sur espace public

COMBIEN



Les besoins en stationnement vélos sont fonction :

- du nombre de places vélos à pourvoir et de la localisation
- du type de vélos : ordinaire, spéciaux, VAE (recharge électrique ou pas)
- de la durée : courte (clientèle/visiteurs), moyenne ou longue (personnels/élèves)
- du degré de confort (abri) et de sécurisation (badge, etc..) voulu
- du volume des accessoires à ranger (casques, vêtements de pluie, sacoches etc.)

OÙ ?

L'emplacement des stationnements vélos se réalise soit sur le domaine public, soit dans l'enceinte de l'organisme pilote. Cela conditionne la maîtrise d'ouvrage et les financements.

Les douches, vestiaires, casiers ou porte manteaux (casques, ponchos, sacoches, parapluies, etc..) sont à la discrétion des organismes pilotes.



COÛTS

- 130 € HT / appuis vélo simple (fourniture et pose)
- 8 000 € HT / abri type abribus de 10 appuis vélo
- 40 000 € HT / 1 garage à vélo
- 300 € HT / recharge électrique VAE (type murale)



FINANCEMENTS

SMTUS (impulsion, animation, suivi de l'action)

Subventions :

ADEME:

Pour les particuliers ou les organismes privés, ainsi que pour les collectivités et organismes publics

Partenariat à définir

IDENTIFICATION DES BESOINS ET RÉALISATION DES STATIONNEMENTS VÉLOS DE COURTES ET LONGUES DURÉES DES ORGANISMES PILOTES

ORIENTATION 3 :

SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/OU MARCHÉ» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES

LES MESURES LES ÉTAPES

Mesure 1 :

Une fois le ou les projets de systèmes « vélo et/ou marche » d'un organisme pilote identifié, faire prendre conscience au cours de réunions avec les personnes concernées, des besoins matériels notamment pour stationner le vélo mais aussi pour ranger les accessoires, y compris en cas de déplacements à pied (parapluies, bottes, ponchos, chapeau de soleil, chaussures confortables etc...) et ce, tant au domicile que sur le lieu de travail des personnes cibles des organismes pilotes.

Mesure 2 :

Quantifier et qualifier les besoins

Faut-il de simples appuis vélos ou des appuis avec abri ou un garage sécurisé?

Combien ? où ? L'organisme possède-t-il un local aménageable ?

Faut-il des douches, des casiers, des vestiaires, des porte-manteaux ou autres pour les accessoires ?

(y compris en cas de déplacements à pied)

Au domicile, les personnes peuvent-elles ranger facilement et de façon pratique leurs vélos et leurs accessoires?

Mesure 3 :

Aider à élaborer le projet d'aménagement notamment celui relatif aux stationnements des vélos et VAE ou des engins de déplacement personnel (trottinettes etc.)

Aider à la recherche de subventions adaptés aux statuts des organismes pilotes et à l'implantation des équipements de stationnement (espaces publics ou privés)

Mesure 4 :

Aider à la mise en place d'une maintenance régulière, d'une surveillance des locaux etc...

3.4

ORGANISER UN SERVICE DE PEDIBUS OU DE VELOBUS DANS LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES PILOTES

OBJECTIFS : - Faire en sorte que les élèves se rendent à l'école (ou collège/lycée), à vélo ou à pied, en toute sécurité, de façon encadrée ou plus autonome

COMMENT ?

Voir Fiche pédagogique n°FP 10 « Pédibus et Vélo-bus »

Mettre en place des pédibus/vélo-bus soit encadrés (élèves rassemblés à un point de rendez-vous et encadrés par un adulte pour faire le trajet domicile-école en toute sécurité), soit non encadrés (groupes de grands collégiens/lycéens plus autonomes)

ORIENTATION 3 :

SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/ OU MARCHÉ» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES

QUAND ?

- Pendant 3 ans : Accompagnement et suivi des établissements scolaires pilotes
- Puis amplification de l'action



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- Le SMTUS (impulsion, assistance conseil)
- Autres Maître d'ouvrage si travaux



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

1. Etablissements scolaires publics/ privés du RT depuis la maternelle jusqu'au lycée
2. Etablissements scolaires pilotes et volontaires (ex : engagés dans un PDES)

OÙ ?

Uniquement les établissements scolaires du ressort territorial



PAR QUI ? (Acteurs)

- La personne ressource du SMTUS pour impulser et soutenir la démarche au sein des établissements pilotes (en + de celui du PDES)
- Un formateur (éventuellement) pour transmettre la méthodologie
- Parents, personnel des établissements scolaires
- Gestionnaires de voiries - Communes

COMBIEN

Le nombre de groupes pédibus ou vélo-bus dépend de la taille et de l'environnement des établissements scolaires
A quantifier : gilets fluos, panonceaux, stationnement le cas échéant



COÛTS

- Traitement voiries des itinéraires
- Panonceaux (fourniture /pose)
- Prestations « savoir rouler à vélo » mais aussi « savoir se déplacer à pied »
- Prestations « apprendre à réparer, équiper, entretenir son vélo »
- Stationnements : appuis /abris /garage ou local sécurisé (fourniture /pose/entretien)
- Service location
- Aides achat vélo
- Gilets
- Animateur / Formateur



FINANCEMENTS

- SMTUS
- Commune
- Gestionnaires de voirie

Subventions :

- ADEME (TENMOD)

ORGANISER UN SERVICE DE PEDIBUS OU DE VELOBUS DANS LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES PILOTES

LES MESURES LES ÉTAPES

Mesure 1 :

Identifier les établissements scolaires volontaires, bien répartis dans le ressort territorial en tenant compte des démarches PDES en cours sachant que les pédibus encadrés sont plus adaptés aux écoliers et aux jeunes collégiens.

Mesure 2 :

Désigner la personne ressource du SMTUS comme opérateur animateur de cette action + le chargé des PDES le cas échéant afin qu'il impulse et coordonne la démarche, éventuellement forme les accompagnateurs et facilite la pérennité des pédibus et vélobus ...

APPROCHE VOIRIE

Mesure 3 :

Identifier les itinéraires que vont emprunter les élèves entre leur domicile et leur établissement scolaire, analyser leur praticabilité, leur sécurité. Repérer les points noirs, les dangers et y remédier (avec la commune ou les gestionnaires de voirie)

Mesure 4 :

Equiper (si nécessaire) les points de rencontre de panneaux (définir auparavant le contenu et la forme des panneaux)

APPROCHE STATIONNEMENT

Mesure 5 :

Vélobus seulement: identifier les besoins en stationnement dans l'établissement et faire réaliser l'équipement
Evaluer les problèmes de stationnement aux domiciles des élèves.

APPROCHE ANIMATIONS

Mesure 6 :

Vélobus seulement: mettre en place des ateliers d'apprentissage pour savoir réparer son vélo, l'entretenir et des animations pour bien apprendre à rouler à vélo
Pédibus seulement: mettre en place éventuellement des formations du «bien se déplacer à pied dans son environnement» qui peut être très urbain ou celui d'un bourg ou d'un village, périurbain ou très rural

Mesure 7 :

Vélobus seulement: permettre aux élèves et accompagnateurs qui ne possèdent pas de vélo d'en louer, voire les aider à en acheter (VAE)

APPROCHE SERVICES

Mesure 8 :

Former les encadrants (en général des parents), le personnel de l'établissement référent, sensibiliser les élèves et les parents (assurance)

Mesure 9 :

Equiper les élèves et les accompagnants de gilets fluo ou autres matériels de sécurité et de reconnaissance – Achats par marchés publics

Mesure 10 :

Garantir la pérennité du service d'une année sur l'autre au sein de l'organisme pilote
Diffuser le retour d'expérience pour inviter d'autres établissements scolaires à faire de même

3.5

ORGANISATION DE LOCATION MOYENNE ET LONGUE DUREE DE VELOS UTILITAIRES, SPECIAUX OU VAE, GRAND PUBLIC ET ADAPTEE AUX ORGANISMES PILOTES

OBJECTIFS : - Permettre d'expérimenter la pratique cyclable utilitaire malgré l'absence de possession personnelle d'un vélo ou VAE adapté aux déplacements utilitaires quotidiens des cibles des organismes pilotes mais aussi du grand public par l'intermédiaire d'un service de location moyenne et longue durée. Celui-ci sera ouvert au grand public mais aussi adaptés aux besoins des organismes pilotes notamment des établissements scolaires pilotes

COMMENT ?

Voir fiche pédagogique n°FP11 « Exemples de services de location moyenne et longue durée des vélos utilitaires et VAE »

En mettant en place un service de location moyenne et longue durée expérimental pour les cibles des organismes pilotes et le grand public. Ce service peut être mis en place, géré, exploité, par l'intermédiaire d'un prestataire et/ou de l'opérateur de transport du réseau STIBUS et d'un guichet unique des mobilités pour les approches commerciales et informationnelles.

ORIENTATION 3 :
SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/ OU MARCHE» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- Le SMTUS



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

1. Personnel et cibles des organismes pilotes pendant 3 ans (phase de test) ;
 2. Grand public pendant 3 ans (phase de test).
- Les modalités exactes de location ainsi que les tarifs seront fixés le moment venu

OÙ

- Ressort territorial du SMTUS



PAR QUI ? (Acteurs)

- SMTUS ;
- Gestion, exploitation et maintenance : prestataire ;
- Vente des abonnements et informations : guichet unique des mobilités.



COMBIEN

- Service à calibrer en fonction des organismes pilotes.
- Quantifier le nombre total de vélos à louer.
- Quantifier le nombre de points de location dans le RT du SMTUS.



COÛTS

- Devis à réaliser auprès de vélocistes locaux pour l'achat du matériel ;
- DSP ou marché public auprès d'un prestataire et/ou de l'opérateur de transport du réseau STIBUS pour l'exploitation du service et la gestion/maintenance/entretien des vélos



FINANCEMENTS

- SMTUS
- Subventions :**
 - ADEME (TENMOD)
 - DEPARTEMENT
 - REGION

ORGANISATION DE LA LOCATION MOYENNE ET LONGUE DUREE DE VELOS UTILITAIRES, SPECIAUX OU VAE, GRAND PUBLIC ET ADAPTEE AUX ORGANISMES PILOTES

LES MESURES LES ÉTAPES

Mesure 1 :

Proposer une liste des vélos éligibles à la location moyenne et longue durée.

Mesure 2 :

Quantifier les besoins des organismes pilotes en vélos classiques, vélos spéciaux et VAE.

Mesure 3 :

Choisir les modalités d'exploitation (régie, délégation de service public (DSP) ou marché public) et de fonctionnement du service de location moyenne et longue durée (abonnement, caution, assurance, règlement)

Mesure 4 :

Anticiper le stockage des vélos à louer et les sites de remise du vélo aux locataires (identification de lieux).

Mesure 5 :

Porter une réflexion sur l'option d'achat des vélos loués au dernier locataire ou au bout d'un délai qui permet l'amortissement de l'équipement.

Mesure 6 :

Communiquer et diffuser l'existence du service à destination des organismes publics/privés et aussi du grand public

Mesure 7 :

Evaluer le service mis en place auprès des organismes pilotes et du grand public afin d'anticiper les besoins futurs et l'efficacité du service

Mesure 8 :

Amplifier le service de location moyenne et longue durée à d'autres cibles, si les résultats sont concluants.

3.6

AIDE FINANCIÈRE À L'ACHAT D'UN VAE OU D'UN VELO UTILITAIRE DESTINÉ AU GRAND PUBLIC ET AUX CIBLES DES ORGANISMES PILOTES

OBJECTIFS : - Inciter et encourager les habitants du ressort territorial du SMTUS à posséder leur propre vélo éventuellement après avoir testé un vélo en location, notamment les vélos à assistance électrique qui sont onéreux

COMMENT ?

Voir fiche pédagogique n°FP12 « Exemples d'aides financières pour l'achat de vélos utilitaires et VAE »

En proposant une aide financière pour l'achat d'un vélo utilitaire ou VAE auprès de fournisseurs privés de vélos. L'aide financière prendra la forme d'une subvention qui sera octroyée aux ménages qui en font la demande préalable.

ORIENTATION 3 :

SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/ OU MARCHÉ» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- Le SMTUS



PAR QUI ? (Acteurs)

- SMTUS ;
- Vélocistes.



COÛTS

- Budget d'aides à définir ;
- Montant de la subvention d'aide à l'achat de vélos ou VAE à définir (soit en % du prix d'achat, soit en euros).



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- Personnel et cibles des organismes pilotes habitant le ressort territorial ;
 - Grand public pendant 3 ans.
- Les montants et les modalités exactes d'octroi de l'aide seront définis ultérieurement



COMBIEN

- Evaluation : nombre de vélos subventionnés durant les trois années expérimentales.

OÙ

- Ressort territorial du SMTUS



FINANCEMENTS

- SMTUS
- CAMVS
- ENTREPRISES

Subventions :

A chercher

AIDE FINANCIÈRE À L'ACHAT D'UN VAE OU D'UN VELO UTILITAIRE DESTINÉ AU GRAND PUBLIC ET AUX CIBLES DES ORGANISMES PILOTES

ORIENTATION 3 :

SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/ OU MARCHÉ» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES

LES MESURES LES ÉTAPES

Mesure 1 :

Quantifier les besoins des organismes pilotes en vélos classiques, vélos spéciaux et VAE.

Mesure 2 :

Identifier au sein des organismes pilotes la quantité de cibles intéressées par l'aide à l'achat de vélos ou VAE

Mesure 3 :

Proposer une liste des vélos éligibles à l'aide à l'achat de vélos et VAE

Mesure 4 :

Proposer une liste de velocistes partenaires

Mesure 5 :

Définir les conditions d'éligibilité à l'aide à l'achat de vélos et VAE au sein d'un règlement (bénéficiaires ? Types de vélos ? Montant de l'aide ? Versement de l'aide ? Liste des pièces justificatives ? Velocistes partenaires)

Mesure 6 :

Définir le montage opérationnel de l'action (maitre d'ouvrage, partenaires, financeur).

Mesure 7 :

Définir un budget dédié aux aides à l'achat de vélos et VAE à destination des organismes pilotes et du grand public

Mesure 8 :

Apporter une réflexion sur une aide complémentaire à l'achat de vélos ou VAE d'occasion (liste des revendeurs partenaires, réparateurs partenaires etc.)

Mesure 9 :

Apporter une réflexion sur une aide complémentaire à l'achat d'équipements de sécurité réglementaires (inscrits au Code de la Route). Définir une liste des équipements et de revendeurs partenaires. Définir le montant des aides.

Mesure 10 :

Communiquer de façon offensive sur l'aide proposée par l'intermédiaire de réseaux locaux et numériques.

3.7

PROGRAMME DE FORMATIONS

« REMISE EN SELLE »

ET « BON COMPORTEMENT À VÉLO/À PIED »

À DESTINATION DES CIBLES DES ORGANISMES PILOTES

OBJECTIFS : - Libérer de leurs peurs à utiliser le vélo (et à marcher) pour se déplacer au quotidien, les personnes cibles des projets de systèmes vélo des organismes pilotes

- Apprendre ou réapprendre à ces mêmes personnes cibles notamment aux élèves à faire du vélo (programme de l'Etat «Savoir rouler à vélo») ou à marcher en ville, à la campagne, en périurbain
- Encourager la pratique du vélo et les déplacements à pied dans le quotidien

COMMENT ?

Voir fiche pédagogique n°FP13 « Exemples de formations « remise en selle, bons comportements à vélo et à pied »

- En organisant ou en finançant un programme de formations pour :
 - Apprendre ou réapprendre à faire du vélo
 - Apprendre à rouler ou se déplacer à pied en ville, en milieu périurbain, à la campagne

- En désignant un ou des prestataires en capacité de dispenser ce type de formations auprès de différents publics
- En organisant la répartition des besoins de formation auprès des organismes pilotes dans le cadre de la mise en place de leurs systèmes «vélo ou marche»
- En organisant un partenariat avec la vélo-école

ORIENTATION 3 :

SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/ OU MARCHÉ» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES

QUAND?

Dès activation du poste «mobilités actives» et mise au point des projets de systèmes vélo des organismes pilotes (action 3.1)



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- Le SMTUS



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

Durant la phase d'expérimentation : Uniquement pour le personnel et élèves des organismes pilotes volontaires Amplification à d'autres organismes après la phase d'expérimentation

OÙ

Si MO et financement par SMTUS
Si possible DANS l'enceinte des organismes pilotes mais éventuellement dans les vélo-écoles existantes, dans l'espace public in situ et, dès que possible dans la Maison du Vélo. Si autres MO publics ou privés sans financement SMTUS. A discrétion des MO



PAR QUI ? (Acteurs)

Par des prestataires (associations) si possible locaux en capacité de dispenser ce type de formations et avec lesquels le SMTUS aura passé une commande publique définissant le nombre, la nature, les lieux, la durée et le coût du programme des formations (sauf programme étatique «Savoir rouler à vélo») sur ce dernier point



COMBIEN

Le nombre de prestations à organiser et à financer annuellement dépendra du nombre de personnes intéressées au sein des organismes pilotes (groupes d'environ 10 personnes)



COÛTS

- 200 € HT par formations pour 10 personnes
- Total si 1000 personnes par an = 20 000 € /an
- + services locations
- + personne ressource du SMTUS
- + Aide à l'achat



FINANCEMENTS

SMTUS

Subventions :

A étudier
Aide en nature si prêt de locaux
Protection de la police municipale suivant le cas

ORIENTATION 3 :

SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/ OU MARCHÉ» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES

PROGRAMME DE FORMATIONS

« REMISE EN SELLE »

ET « BON COMPORTEMENT À VÉLO/À PIED »

À DESTINATION DES CIBLES DES ORGANISMES PILOTES

LES MESURES
LES ÉTAPES**Mesure 1 :**

Une fois le ou les projets de systèmes « vélo et/ou marche » d'un organisme pilote identifier :

- Identifier les personnes cibles possédant déjà un vélo et qui souhaitent réapprendre à rouler à vélo
- Identifier les personnes cibles qui souhaitent acquérir ou utiliser un VAE et apprendre à bien rouler avec ce type de vélo
- Identifier les personnes cibles qui ne possèdent pas de vélo ou de VAE (dans ce cas mettre en œuvre les actions 3.5 ou 3.6) mais qui vont en louer ou en acquérir un et qui souhaitent apprendre à rouler en VAE ou réapprendre à rouler à vélo
- Identifier les personnes qui ne savent pas du tout faire du vélo et qui souhaitent apprendre dans le cadre d'une volonté à se déplacer à vélo par la suite. Une attention spécifique sera portée aux enfants afin d'utiliser le dispositif étatique «**Savoir rouler à vélo**»

Pour la marche :

- Identifier les personnes cibles (notamment pour les pédibus) qui souhaitent apprendre à marcher en toute sécurité en ville, en périurbain ou à la campagne dans un but de déplacements utilitaires

Mesure 2 :

- Quantifier et qualifier les besoins : nombre de formations, lieu (dans l'organisme, ailleurs)
- Réaliser la commande publique éventuellement par lots pour permettre à plusieurs prestataires locaux d'intervenir

Mesure 3 :

- Mettre en place un système pour former des prestataires car nous risquons de nous heurter à une certaine pénurie de moyens humains
- Former au sein de chaque organisme pilote, des personnes ressources en capacité de prendre le relais auprès de leurs collègues pour cette action d'apprentissage à l'utilisation d'un vélo ou d'un VAE

Mesure 4 :

- Evaluer la qualité des interventions et leurs impacts sur les cibles, ajuster l'offre en fonction

PROGRAMME D'ATELIERS DE «REPARATION / REMISE EN ETAT» ET DE «BON ÉQUIPEMENT» DES VÉLOS POUR LES CIBLES DES ORGANISMES PILOTES

OBJECTIFS : - Faire en sorte que les personnes cibles des projets de systèmes vélo des organismes pilotes puissent utiliser et réparer les vélos qui dorment dans leur garage ou celui qu'elles viennent d'acheter ou projettent d'acheter ou celui qu'elles vont louer

- Encourager la pratique du vélo au-delà de l'engouement des premiers essais.

COMMENT ?

. Voir fiche pédagogique n°FP14 « Exemples de formations « remise en état et bon équipement des vélos et du cycliste »

En définissant un programme de formations principalement sous forme d'ateliers pour apprendre :

- A réparer et régler son vélo (crevaisson, éclairage, freins, selle, etc...
- A bien équiper son vélo (éclairage, panier, sacoches, siège enfants, charettes etc..
- A bien cadenasser son vélo
- A bien s'équiper pour faire du vélo : vêtements, casques,
- A acheter le bon vélo pour le bon usage, à la bonne taille etc...
- A rénover son vélo etc..

En proposant un service d'immatriculation des vélos

En désignant un ou des prestataires en capacité de dispenser ce type de formations auprès de différents publics

En organisant la répartition des besoins de formation auprès des organismes pilotes

En réalisant puis en diffusant un guide papier mais aussi des vidéos téléchargeables (tutoriels) reprenant les explications données dans la formation

En déployant des stations de gonflage et de petites réparations dans l'espace public en des lieux stratégiques ou près des équipements de stationnements vélos des organismes pilotes

QUAND ?

Dès activation du poste «mobilités actives» et mise au point des projets de systèmes vélo des organismes pilotes (action 3.1)



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- Le SMTUS



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

Durant la phase d'expérimentation :
Uniquement pour le personnel ou les élèves des organismes pilotes volontaires
Amplification à d'autres organismes après la phase d'expérimentation

OÙ

Si MO et financement par SMTUS :

Si possible DANS l'enceinte des organismes pilotes ou dans la Maison du Vélo le moment venu

Si autres MO publics ou privés sans financement SMTUS : A discrétion des MO



PAR QUI ? (Acteurs)

Par des prestataires (associations) si possible locaux en capacité de dispenser ce type de formations et avec lesquels le SMTUS aura passé une commande publique définissant le nombre, la nature, les lieux, la durée et le coût

COMBIEN

- 300 prestations par an sachant que le nombre d'ateliers à organiser et à financer annuellement dépendra du nombre de personnes intéressées au sein des organismes pilotes (10 personnes par ateliers au maximum)
- 1000 guides (+ tutoriels) à réaliser
- 15 stations de gonflage + petites réparations : 1 par PEM ferroviaires (3) + au moins 1 par organismes pilotes (10) + 1 ou 2 devant la maison du vélo



COÛTS

- 400 € HT par ateliers pour 10 personnes
- Pour 300 ateliers par an = 12 000 € HT/an
- 3000 € HT pour 1000 guides
- 3000 € HT réalisation des tutoriels
- 37 500 € HT pour 15 stations gonflage et petites réparations (2 500 € HT /station)



FINANCEMENTS

SMTUS

CAMVS (dans les 3 PEM ferroviaires via le réseau points-noeuds)

Subventions :

A chercher

PROGRAMME D'ATELIERS DE «REPARATION / REMISE EN ÉTAT» ET DE «BON ÉQUIPEMENT» DES VÉLOS POUR LES CIBLES DES ORGANISMES PILOTES

ORIENTATION 3 :
SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/ OU MARCHÉ» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES

LES MESURES
LES ÉTAPES

Mesure 1 :

- Une fois identifié le ou les projets de systèmes « vélo et/ou marche » d'un organisme pilote :
- Identifier les personnes cibles possédant déjà un vélo et qui souhaitent apprendre à l'entretenir, le réparer, bien l'équiper, l'immatriculer, etc....
- Identifier celles qui ne possèdent pas de vélo (dans ce cas mettre en œuvre les actions 3.5 ou 3.6) mais qui vont en louer ou en acquérir un et qui souhaitent apprendre à l'entretenir, le réparer, bien l'équiper, l'immatriculer, etc....

Mesure 2 :

- Quantifier et qualifier les besoins : nombre d'ateliers, lieu (dans l'organisme ou ailleurs)
- Réaliser la commande publique éventuellement par lots pour permettre à plusieurs prestataires locaux d'intervenir

Mesure 3 :

- Mettre en place un système pour former des prestataires à intervenir dans ce domaine car nous risquons de nous heurter à une certaine pénurie de moyens humains
- Former au sein de chaque organisme pilote, des personnes ressources en capacité de prendre le relais auprès de leurs collègues pour cette action d'apprentissage aux petites réparations

Mesure 4 :

- Evaluer la qualité des interventions et leurs impacts sur les cibles, ajuster l'offre en fonction

3.9

CAMVS COMME SITE PILOTE POUR PROMOUVOIR LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS DANS LE CADRE DE SON PLAN DE MOBILITE EMPLOYEUR

OBJECTIFS : - Encourager la pratique des modes actifs pour limiter l'impact sur l'environnement des déplacements des agents de la CAMVS (trajets domicile/travail et trajets professionnels)

COMMENT ?

- En augmentant la flotte de vélos de la CAMVS
- En participant annuellement au Challenge de la Mobilité
- En bénéficiant de formations type « remise en selle » et « ateliers réparation vélo »
- En s'appuyant sur le schéma directeur pour identifier des parcours sécurisés
- En équipant les différents sites de la CAMVS en stationnements vélos adaptés
- En déployant des dispositifs incitatifs auprès des agents (CAMVS/SMTUS)

ORIENTATION 3 :
SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/
OU MARCHÉ» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- CAMVS
- SMTUS



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

Agents de la CAMVS

OÙ

Si MO et financement par SMTUS :

Si possible dans l'enceinte des bâtiments de la CAMVS ou dans la Maison du Vélo le moment venu



PAR QUI ? (Acteurs)

Un référent mobilité pour impulser et soutenir la démarche au sein de la CAMVS
Le SMTUS pour accompagner la démarche dans le cadre de l'orientation 3 de son schéma directeur
Un prestataire de type ADAV pour les ateliers/formations
Les agents
Les acteurs de la mobilité du territoire dont les gestionnaires de voirie

COMBIEN

- Achat de 5 VAE/an pendant 3 ans
- 1 formation remise en selle/an
- 1 atelier réparation vélo et animations pendant le Challenge de la Mobilité
- Réalisation d'aménagements (implantation stationnements vélo sur tous les sites de travail de la CAMVS)



COÛTS

- 7 500€/an - Achats VAE :
 - 1 500€/an - Animation Challenge de la Mobilité (achats de prestations) :
 - Formation remise en selle
 - 3 000€/an - Stationnements vélos
 - 6 000€/an - Ingénierie (CAMVS/SMTUS)
- Total 18 000 € HT



FINANCEMENTS

CAMVS
SMTUS (mise à disposition de sa personne ressource «mobilités actives»)
Gestionnaires de voirie le cas échéant

Subventions :

ADEME (AVELO)

CAMVS COMME SITE PILOTE POUR PROMOUVOIR LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS DANS LE CADRE DE SON PLAN DE MOBILITE EMPLOYEUR

ORIENTATION 3 :
**SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/
OU MARCHÉ» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES**

LES MESURES LES ÉTAPES

Mesure 1 :

S'appuyer sur le référent mobilité, pilote du Plan de Mobilité Employeur, et sur celui du SMTUS

Mesure 2 :

Mobiliser la méthodologie de projet pour impulser une culture du vélo et de la marche au sein de la CAMVS (COTECH, COPIL) par la mise en place d'actions marche/vélos (trajets domicile/travail et professionnels) .

APPROCHE VOIRIE/ AMÉNAGEMENTS

Mesure 3 :

Identifier les itinéraires (pour trajets domicile/travail et trajets professionnels), analyser leur praticabilité, leur sécurité. Repérer les points noirs, les dangers et y remédier (avec la commune ou les gestionnaires de voirie)

APPROCHE STATIONNEMENT

Mesure 4 :

Identifier les besoins en stationnement sur les sites et faire réaliser les aménagements pour favoriser la pratique du vélo

APPROCHE ANIMATIONS

Mesure 5 :

Poursuivre la participation de la CAMVS au Challenge de la Mobilité HDF. Mettre en place des ateliers réparation et entretien des vélos, et des animations pour encourager la pratique du vélo/marche
Amplifier le rôle de la CAMVS d'ambassadeur du Challenge de la Mobilité, en encourageant les partenaires privés/publics, les habitants à rejoindre l'aventure et tester de nouvelles pratiques de mobilité plus propres

Mesure 6 :

Encourager les modes actifs par la mise en place de dispositifs incitatifs (ex : réflexion sur la mise en place du forfait mobilité durable, réflexion sur l'aide à l'achat de vélo, service de location...)

APPROCHE SERVICES

Mesure 7 :

Agir sur l'accompagnement au changement des pratiques auprès des encadrants et agents de la CAMVS (sensibilisation/formation)

Mesure 8 :

Poursuivre/amplifier l'acculturation dans les projets suivis par la CAMVS et faire des agents de la CAMVS des ambassadeurs des modes de déplacements durables dont actifs

Mesure 9 :

Garantir la pérennité du changement de pratique d'une année sur l'autre au sein de la CAMVS
Diffuser le retour d'expérience pour inviter d'autres organismes à faire de même

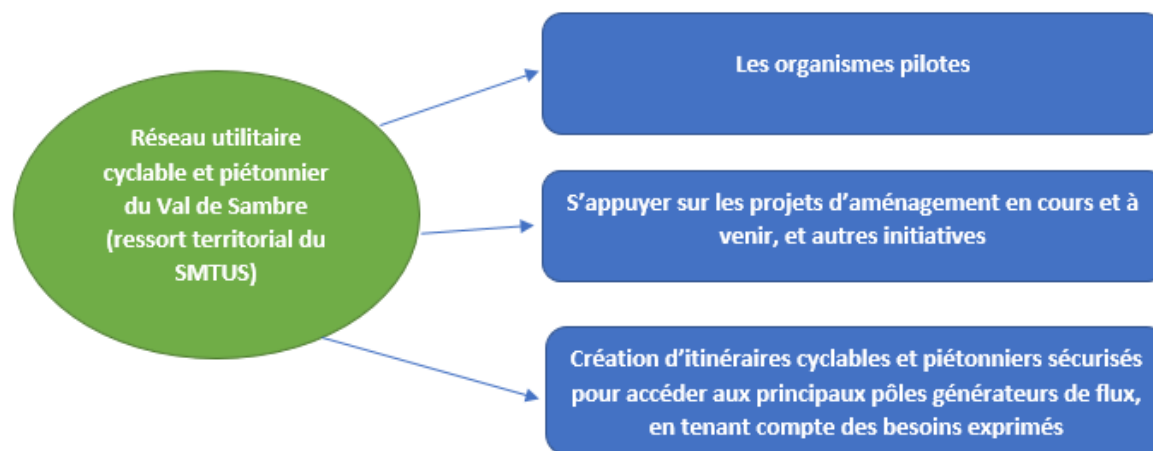
ORIENTATION 4 : DEVELOPPER UN RESEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT DES OPPORTUNITES DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT L'AMENAGEMENT DE GRANDS AXES (CREATION RESEAU)



Cette orientation ambitionne de créer un réseau utilitaire cyclable et piétonnier.

Mais, il est probable que les interventions sur l'espace public et la voirie, les plus complexes, les plus longues à mettre en œuvre et à faire aboutir car bien souvent les plus onéreuses, seront les travaux pour sécuriser les itinéraires des cyclistes et des piétons. C'est pourquoi, pour y parvenir, l'idée est double :

- D'une part utiliser toutes les opportunités de travaux (de voirie) de toutes tailles, de toutes natures déjà programmées ou à programmer dans le ressort territorial ainsi que les projets d'aménagement et d'urbanisme, pour introduire la prise en compte des cyclistes et des piétons au même titre que l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicaps dans les projets.
- D'autre part de faire émerger auprès des gestionnaires des voiries concernées, des projets spécifiques d'aménagements d'axes ou de sites en faveur des modes actifs, ou des projets spécifiques pour traiter des points noirs.



LISTE DES FICHES ACTIONS DE L'ORIENTATION 4

N° ACTION	INTITULE DE L'ACTION
4.1	Vérification de la bonne prise en compte des modes actifs, de l'accessibilité et des transports en commun dans les programmes des gestionnaires de voirie
4.2	Formation des gestionnaires de voirie à la prise en compte systématique et au bon savoir-faire des aménagements en faveur des modes actifs, de l'accessibilité et des transports en commun
4.3	Sensibilisation des aménageurs, promoteurs, acteurs de l'habitat et de la construction à l'intégration du vélo et de la marche dans leurs projets
4.4	Réalisation d'une charte de jalonnement cyclable et piétonnier utilitaire, et d'un référentiel des bonnes pratiques d'aménagements des mobilités actives
4.5	Etude des possibilités d'aménagement cyclables et piétonniers des axes structurants du réseau utilitaire à construire
4.6	Réalisation des travaux d'aménagement des axes structurants identifiés
4.7	Assistance conseil auprès des collectivités territoriales pour répondre aux demandes d'interventions ponctuelles
4.8	Inscription du territoire dans les événementiels nationaux et régionaux de promotion du vélo et de la marche

4.1

VÉRIFICATION DE LA PRISE EN COMPTE DES MODES ACTIFS, DE L'ACCESSIBILITÉ VOIRE DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES PROGRAMMES DES GESTIONNAIRES DE VOIRIE

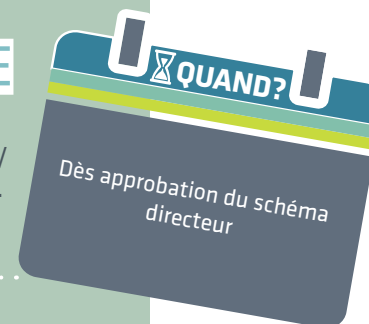
OBJECTIFS : - Eviter que des projets de voirie ou d'aménagement d'espaces publics imminents ou à venir ne fassent l'impasse d'une bonne prise en compte des mobilités actives mais aussi de l'accessibilité PMR/PSH, des transports en commun, du stationnement non gênant des voitures, des zones de livraisons etc... qui sont des composantes fondamentales pour une bonne pratique des modes actifs

COMMENT ?

En examinant systématiquement les projets de voiries et d'aménagements d'espaces publics des différents gestionnaires de voirie intervenant dans le ressort territorial afin de vérifier la (bonne) prise en compte des modes actifs (mais aussi de l'accessibilité PMR/PSH et des transports en commun) et le cas échéant, en tentant de faire évoluer les projets en ce sens

En jouant sur les compétences et les financements pour établir des partenariats (conventions) invitant à des collaborations plus étroites pour bien aménager l'espace public et les voiries en faveur des modes actifs
En mettant en œuvre l'action 4.2 relative à la formation des agents et des élus

ORIENTATION 4 :
DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT L'AMÉNAGEMENT DE GRANDS AXES



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- Le SMTUS



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

Pour les techniciens et les élus des différents gestionnaires publics de voiries et aménageurs d'espaces publics œuvrant dans le ressort territorial



PAR QUI ? (Acteurs)

- Par le personnel compétent du SMTUS
- en collaboration étroite (et bienveillante) avec les techniciens et les élus des gestionnaires de voirie œuvrant pour le territoire



COMBIEN ?

Les principaux gestionnaires de voirie (ou d'espaces publics) du territoire sont :

- Les 45 Communes du RT du SMTUS
- La CAMVS
- La CCPM (pour Hargnies et La Longueville)
- Le Département du Nord
- L'Etat
- Le SMTUS pour les 2 TCSP
- Parfois la Région, RFF, VNF ...



COÛTS

- En régie par le SMTUS



FINANCEMENTS

- SMTUS

Subventions :

Sans objet

VÉRIFICATION DE LA PRISE EN COMPTE DES MODES ACTIFS, DE L'ACCESSIBILITÉ VOIRE DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES PROGRAMMES DES GESTIONNAIRES DE VOIRIE

ORIENTATION 4 :

DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT
DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT
L'AMÉNAGEMENT DE GRANDES AXES

LES MESURES
LES ÉTAPES

Mesure 1 :

- Examiner chaque année les programmes pluriannuels de voirie et d'aménagement d'espaces publics des différents gestionnaires de voirie œuvrant dans le ressort territorial afin de vérifier si des aménagements ont bien été pris en compte en faveur des vélos, des piétons, des transports en commun et de l'accessibilité PMR / PSH

Mesure 2 :

- Vérifier si les projets concernent des axes potentiellement structurants ou des itinéraires à traiter dans le cadre du schéma d'intention et des autres actions du schéma directeur

Mesure 3 :

- Vérifier si les projets peuvent inclure des interventions en faveur du stationnement des vélos

Mesure 4 :

- Tenter d'apporter une aide sur les bonnes pratiques pour faire évoluer les projets vers une plus grande efficacité dans la prise en compte des modes actifs (et des transports en communs qui font partie des intermodalités d'un système de déplacement à pied)

Mesure 5 :

- Mettre en œuvre la fiche action 4.2 relative à la formation des agents et élus en charges des projets de voirie

4.2

FORMATION DES GESTIONNAIRES DE VOIRIE A LA PRISE EN COMPTE SYSTEMATIQUE ET AU BON SAVOIR-FAIRE DES AMENAGEMENTS EN FAVEUR DES MODES ACTIFS, DE L'ACCESSIBILITE ET DES TRANSPORTS EN COMMUN

OBJECTIFS : - Proposer aux gestionnaires de voirie et d'espaces publics des formations dédiées à la prise en compte des aménagements cyclables et piétonniers, accessibilité, voirie transports en commun dans toute opération de travaux publics.

- Susciter un réflexe de prise en compte systématique des problématiques vélo et marche auprès de ces acteurs afin qu'ils puissent anticiper ces pratiques et effectuer les interventions nécessaires sur le terrain.

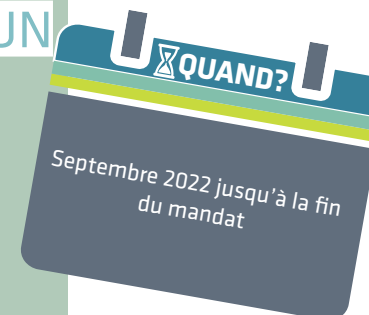


COMMENT ?

- En disposant d'une prestation de service de formation.
- En définissant un programme et un calendrier de formations adaptées à la diffusion des bonnes pratiques en matière de mobilités actives
- En sollicitant les organismes de formation type CNFPT pour assurer les formations

ORIENTATION 4 :

DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT L'AMÉNAGEMENT DE GRANDS AXES



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS
- CNFPT



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- Tout le personnel des gestionnaires de voirie (cadres, employés voire élus) et propriétaires d'espaces publics routiers du ressort territorial du SMTUS
- Les entreprises de TP et autres qui disposent de marchés longues durées d'aménagement et d'entretien des voiries.



PAR QUI ? (Acteurs)

- En dehors du maître d'ouvrage, un ou plusieurs prestataires de formations, missionnés par marchés publics (ex : Villes et territoires, CEREMA) ou conventions de partenariat.
- Le CNFPT prendrait le relais et intégrerait des formations dans ses propres programmes.

COMBIEN



- Nombre de personnes formées
- Nombre de sessions de formation dispensées



COÛTS

- Devis à solliciter auprès d'organismes de formation.
- Coût des déplacements des formateurs à anticiper puis prise en charge par le CNFPT.



FINANCEMENTS

- SMTUS au départ ;
- Budget « formation » des collectivités et des gestionnaires de voirie ;
- CNFPT.

Subventions :

A chercher

ORIENTATION 4 :

DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT L'AMÉNAGEMENT DE GRANDS AXES

LES MESURES
LES ÉTAPES

FORMATION DES GESTIONNAIRES DE VOIRIE A LA PRISE EN COMPTE SYSTEMATIQUE ET AU BON SAVOIR-FAIRE DES AMENAGEMENTS EN FAVEUR DES MODES ACTIFS, DE L'ACCESSIBILITE ET DES TRANSPORTS EN COMMUN

Mesure 1 :

- Mettre au point un programme pédagogique (contenus adaptés aux différentes cibles) intégrant les interrogations suivantes : qui ? (c'est à dire quelles personnes et quels organismes pourraient ou devraient bénéficier de cette formation) combien ? quand ? quel contenu ?

Mesure 2 :

- Recenser et démarcher les cibles des formations afin de constituer des groupes à former. Identifier les lieux de formation, le matériel nécessaire et la logistique.

Mesure 3 :

- Désigner un prestataire par la passation d'un marché public ou par convention de partenariat. Etablir un calendrier pour les prestations de formations. Mettre en place les formations.

Mesure 4 :

- Le SMTUS n'ayant pas vocation à former, démarcher le CNFPT pour une prise de relais sur le programme de formation à plus long terme.

Mesure 5 :

- Organiser le transfert des formations vers d'autres structures publiques (pôles emplois, CMA, CCI, organismes de formations publics etc.)
- Automatiser ces formations dans les programmes universitaires en aménagement du territoire et urbanisme.

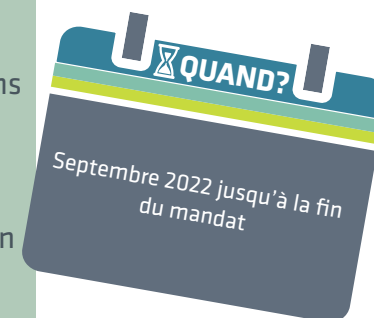
4.3

SENSIBILISATION DES AMENAGEURS, PROMOTEURS, ACTEURS DE L'HABITAT ET DE LA CONSTRUCTION, A L'INTEGRATION DU VELO ET DU PIETON DANS LEURS PROJETS

OBJECTIFS : - Faire en sorte que chaque aménageur, chaque constructeur de logement prenne en compte les besoins des futurs habitants en terme de mobilités actives et prévoit :

- des garages ou locaux ou équipements de stationnement pour les vélos, bien positionnés, pratiques et sécurisés,
- des portes d'accès, des cheminements internes, des portails d'accès permettant d'accéder au plus direct vers un arrêt de bus depuis le logement ou l'ensemble immobilier

ORIENTATION 4 :
DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT L'AMÉNAGEMENT DE GRANDS AXES



COMMENT ?

En rappelant l'intégration des aménagements et équipements cyclables, piétonniers et pour l'accessibilité des PMR/PSH au sein des projets de voirie et/ou d'urbanisme par l'intermédiaire d'un document de sensibilisation (note technique, charte, fascicule, vademecum).

En examinant, avec les gestionnaires de voirie et les maîtres d'ouvrages publics et privés, les projets à venir afin de vérifier que les réflexions relatives aux mobilités actives ont bien été intégrées.



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS pour la conception de l'information



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

Aménageurs, architectes, promoteurs, urbanistes, instructeurs du droit des sols, élus, bailleurs sociaux, constructeurs d'habitations etc... oeuvrant dans le ressort territorial



PAR QUI ? (Acteurs)

- Par la personne ressource « mobilités actives » du SMTUS ;
- Avec les gestionnaires de voirie ;
- Avec les services « aménagement et urbanisme » des collectivités territoriales ;
- Avec les bailleurs, notamment les bailleurs sociaux et les promoteurs.
- 1 document de sensibilisation

COMBIEN



COÛTS

- 3 000€ - Document de sensibilisation



FINANCEMENTS

- SMTUS

Subventions :

Sans objet

SENSIBILISATION DES AMENAGEURS, PROMOTEURS, ACTEURS DE L'HABITAT ET DE LA CONSTRUCTION, A L'INTEGRATION DU VELO ET DU PIETON DANS LEURS PROJETS

ORIENTATION 4 :

DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT L'AMÉNAGEMENT DE GRANDES AXES

LES MESURES
LES ÉTAPES

Mesure 1 :

Mobiliser la documentation disponible sur la prise en compte des piétons, du vélo, des EDP et des PMR dans les programmes d'aménagement et de construction (cf, CEREMA, ADEME, Villes et Territoires etc.)

Mesure 2 :

Composer la liste des structures et acteurs cibles du document de sensibilisation à venir

Mesure 3 :

Corédiger un document de sensibilisation sur l'intégration du piéton et du vélo dans les programmes d'aménagement et/ou de construction.

Mesure 4 :

Valider le contenu du document produit par les différentes cibles.
Diffuser le document auprès du public cible.

Mesure 5 :

Analyser avec les aménageurs publics/privés les projets à venir sur lesquels des interventions en faveur des mobilités actives sont nécessaires.

Mesure 6 :

Veiller régulièrement à la mise à jour du document de sensibilisation, à sa conformité avec les réglementations en vigueur relatives aux mobilités actives.

REDACTION D'UNE CHARTE DU JALONNEMENT CYCLABLE ET PIETONNIER UTILITAIRE, ET D'UN REFERENTIEL DES BONNES PRATIQUES D'AMENAGEMENTS DES MOBILITES ACTIVES

ORIENTATION 4 :

DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT L'AMÉNAGEMENT DE GRANDS AXES

OBJECTIFS : - Faciliter les déplacements des cyclistes et des piétons sur le réseau utilitaire par des panneaux directionnels et des indications de temps de parcours;

- Se distinguer de la signalétique des Véloroutes / Voies vertes tout en étant compatible ;
- Proposer un référentiel des bonnes pratiques d'aménagements et d'équipements relatifs aux mobilités actives à diffuser à l'ensemble des acteurs de la mobilité oeuvrant dans le ressort territorial du SMTUS.

COMMENT ?

Voir fiche pédagogique n°FP15 « exemples de référentiels et/ou de guides de bonnes pratique des aménagements cyclables et piétonniers »

Voir fiche pédagogique n°FP16 « exemple de charte de jalonnement utilitaire »

Pour la charte du jalonnement utilitaire

- en sollicitant une prestation de service auprès d'un bureau d'étude
- en s'inspirant de la charte des Véloroutes/Voies vertes tout en se distinguant afin de marquer la spécificité «utilitaire» du jalonnement et donc du réseau emprunté

Pour le référentiel des bonnes pratiques en s'appuyant sur les retours d'expériences des organismes tels que le CEREMA, l'ADEME etc.



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS
- CAMVS



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- CHARTE: gestionnaires de voirie
- DIFFUSION DU REFERENTIEL AUPRES : des gestionnaires de voirie, aménageurs, bureaux d'études, entreprises (TP, réseaux, etc.)

OÙ ?

- Ressort territorial du SMTUS



PAR QUI ? (Acteurs)

CHARTE DU JALONNEMENT

- Bureaux d'études (pour la conception)
- Pouvoir de police du maire (pour la signalisation du Code de la route le cas échéant)
- Entreprises (réalisation et pose des panneaux)

REFERENTIEL

- Service mobilités actives du SMTUS

COMBIEN

- 1 charte du jalonnement utilitaire
- 1 référentiel des bonnes pratiques d'aménagements et d'équipements cyclables et piétonniers



COÛTS

CHARTE DU JALONNEMENT

- 10 000€ HT rédaction de la charte par un bureau d'études
- 700 à 1 000€ HT confection et pose d'un panneau ou d'un groupe de panneaux

REFERENTIEL

- Conception et diffusion numérique «en régie» par le service mobilités actives du SMTUS



FINANCEMENTS

- SMTUS
- CAMVS

Subventions :

- ADEME
- DEPARTEMENT

REDACTION D'UNE CHARTE DU JALONNEMENT CYCLABLE ET PIETONNIER UTILITAIRE, ET D'UN REFERENTIEL DES BONNES PRATIQUES D'AMENAGEMENTS DES MOBILITES ACTIVES

ORIENTATION 4 :

DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT
DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT
L'AMÉNAGEMENT DE GRANDES AXES

LES MESURES
LES ÉTAPES

CHARTRE DU JALONNEMENT

Mesure 1 :

Rédiger un cahier des charges support de la commande publique, définissant les attentes du SMTUS quant à la forme et au contenu de la signalétique qu'il souhaite pour jalonner le futur réseau utilitaire cyclable et piétonnier du ressort territorial. Les informations sur les panneaux porteront sur du directionnel et sur les temps de parcours à pied et à vélo pour rejoindre la destination.

Mesure 2 :

Désigner par la commande publique, un bureau d'études qui rédigera la charte correspondant aux attentes exprimées par le SMTUS dans son cahier des charges. La charte sera accompagnée d'une estimation des coûts de fabrication et de pose des panneaux (bordereau des prix indicatifs).

Mesure 3 :

Valider et faire valider la charte qui doit être «reconnue» par l'ensemble des acteurs du territoire et notamment ceux en charge des Véloroutes/ Voies vertes bien que non directement concernés.

Mesure 4 :

Au fur et à mesure des besoins de jalonnement, définir le contenu de chaque panneau, son implantation exacte puis faire fabriquer et poser.

Mesure 5 :

Intégrer les informations données par la signalétique (position GPS) et les parcours dans des calculateurs d'itinéraires, des outils du numérique etc. afin de promouvoir le réseau utilitaire cyclable et piétonnier du Val de Sambre, en voie de création

REFERENTIEL

Mesure 1 :

Réaliser le référentiel en interne par le SMTUS à partir des travaux réalisés par le CEREMA sur le sujet (études, rapports d'évaluation, fiches des bonnes pratiques etc.)

Mesure 2 :

Diffuser de façon numérique le référentiel ou des extraits, notamment dans le cadre des actions des orientations 3 et 4 du schéma directeur

Mesure 3 :

Actualiser régulièrement le référentiel et informer tout aussi régulièrement les destinataires des actualisations.

4.5

ETUDE DES POSSIBILITES D'AMENAGEMENT CYCLABLES ET PIETONNIERS DES AXES STRUCTURANTS DU RESEAU UTILITAIRE À CONSTRUIRE

ORIENTATION 4 :

**DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT
DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT
L'AMÉNAGEMENT DE GRANDS AXES**

OBJECTIFS : - Compléter le schéma d'intention en identifiant d'autres axes structurants à aménager et en vérifiant la faisabilité des axes déjà identifiés et proposés

- Définir la nature des aménagements à réaliser sur ces axes pour sécuriser les modes actifs et assurer la continuité de grands itinéraires

- Prendre en compte les demandes des élus formulées dans les questionnaires du diagnostic

- Engager une réflexion sur l'organisation des circulations de l'avenue de Ferrière et du boulevard Jean-Jaurès (RN2) à Maubeuge afin d'anticiper la réalisation du contournement de Maubeuge

- Prendre en compte les résultats de l'étude relative à l'ancienne voie ferrée Cousolre-Ferrière



..... COMMENT ?

- En réalisant une étude de terrain et de cartographie permettant :

- De définir la nature et la faisabilité des travaux cyclables et piétonniers des axes structurants déjà identifiés dans le schéma d'intention
- D'identifier d'autres axes structurants à aménager de façon prioritaire et vérifier là aussi la faisabilité des travaux en faveur des modes actifs
 - De définir pour les axes structurants, la nature des aménagements à réaliser en faveur des modes actifs
 - En engageant une réflexion approfondie pour : l'avenue de Ferrière, le boulevard Jean Jaurès, la rue Mirabeau etc.
 - En intégrant les résultats de l'étude en cours relative au devenir de l'ancienne voie ferrée Cousolre - Ferrière-La Grande



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS (pour l'étude de terrain et de cartographie)
- Gestionnaire de voirie (pour les études d'avant-projet le cas échéant)
- CAMVS



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- Pour tous : cyclistes et piétons mais aussi autres usagers des voies de circulation



OÙ ?

• Dans le ressort territorial

Mais aussi :

- Avenue de Ferrière (Maubeuge-Rousies - Ferrière)
- Boulevard Jean-Jaurès (Maubeuge-Feignies - RN2)
- Rue Mirabeau (Aulnoye-Aymeries)
- Ancienne voie ferrée Cousolre- Ferrière

PAR QUI ? (Acteurs)

- Bureau d'étude missionné par le SMTUS
- Bureaux d'études des gestionnaires de voirie le cas échéant



COMBIEN

- 1 étude de terrain et de cartographie



COÛTS

- 30 000 € HT - étude SMTUS



FINANCEMENTS

- SMTUS
- Par la suite gestionnaires de voirie

Subventions :

- Recherche de subventions
- Partenariat à définir (actions 1.1)

ETUDE DES POSSIBILITES D'AMENAGEMENT CYCLABLES ET PIETONNIERS DES AXES STRUCTURANTS DU RESEAU UTILITAIRE À CONSTRUIRE

ORIENTATION 4 :

DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT
DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT
L'AMÉNAGEMENT DE GRANDS AXES

LES MESURES
LES ÉTAPES

Mesure 1 :

- Chercher des subventions ou des partenariats financiers pour réaliser l'étude
- Missionner un cabinet d'études après avoir rédigé le cahier des charges pour la passation de la commande publique

Mesure 2 :

Faire réaliser l'étude

- La valider
- La partager
- La diffuser

Mesure 3 :

Engager l'action de la fiche 4.6 afin de faire réaliser les travaux

4.6

RÉALISATION DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DES AXES STRUCTURANTS IDENTIFIÉS

OBJECTIFS : - Faire réaliser les travaux d'aménagements nécessaires à la sécurisation des parcours pour les cyclistes et les piétons sur les axes cyclables et piétonniers, identifiés dans le schéma d'intention et par l'étude complémentaire de l'action 4.5.

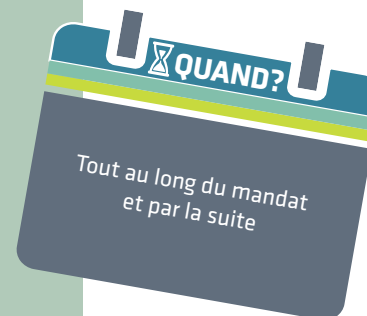
Note : Les aménagements peuvent être de toutes sortes : pistes, bandes cyclables, zones d'apaisement de la circulation, zones 30, trottoirs, stationnements de véhicule pour libérer les trottoirs, sas vélos, feux prioritaires, modification des sens de circulation dans un quartier etc...



COMMENT ?

Tenter par tous les moyens de faire réaliser des travaux d'aménagements en faveur des modes actifs mais aussi en faveur de l'accessibilité et des transports en commun sur les axes qui auront été identifiés comme structurant pour le réseau utilitaire cyclable et piétonnier à créer.

ORIENTATION 4 :
DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT L'AMÉNAGEMENT DE GRANDS AXES



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- Gestionnaire de voirie œuvrant dans le ressort territorial



PAR QUI ? (Acteurs)

- Gestionnaires de voirie
- Police du maire
- Entreprises pour travaux



COÛTS

- Non définissables tant les situations peuvent être différentes

Note : les travaux de voirie sont rapidement onéreux



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- Pour tous (cyclistes et piétons mais aussi habitants, riverains, automobilistes etc...)



COMBIEN

- Les besoins ne sont pas quantifiables à priori. Ils le seront partiellement après la réalisation de l'étude (action 4.5)



FINANCEMENTS

- Gestionnaires des voiries concernées

Subventions :

- Recherche de subventions
- Partenariat à définir (actions 1.1)

OÙ ?

- Au sein du ressort territorial

RÉALISATION DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DES AXES STRUCTURANTS IDENTIFIÉS

ORIENTATION 4 :

DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT
DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT
L'AMÉNAGEMENT DE GRANDS AXES

LES MESURES
LES ÉTAPES

Mesure 1 :

Réaliser l'action 4.5 relative à l'étude d'identification des axes prioritaires et des aménagements à réaliser pour sécuriser la pratique du vélo et de la marche sur ces axes

Mesure 2 :

Vérifier via l'action 4.1 relative à l'examen des programmes de voirie en cours si des travaux peuvent être intégrés dans les projets en cours ou programmés

Mesure 3 :

Diffuser l'étude 4.5 auprès des gestionnaires de voiries afin que les travaux puissent être intégrés dans des programmes pluriannuels ou faire l'objet d'opérations spécifiques

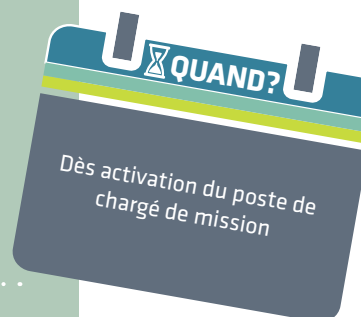
4.7

ASSISTANCE CONSEIL AUPRÈS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES POUR RÉPONDRE AUX DEMANDES PONCTUELLES RELATIVES AUX MODES ACTIFS

OBJECTIFS : - Partager l'expertise du SMTUS avec les collectivités locales du Val de Sambre qui souhaitent intervenir en faveur des mobilités actives hors du cadre de l'expérimentation de systèmes vélo et/ou marche des organismes pilotes.

COMMENT ?

En apportant des conseils ou une aide administrative pour l'obtention de subventions, la passation de commandes publiques, le choix de mobilier, d'équipements, d'aménagements, le développement de services etc. en faveur des modes actifs



ORIENTATION 4 :
DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT L'AMÉNAGEMENT DE GRANDS AXES



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS



PAR QUI ? (Acteurs)

- Service mobilités actives du SMTUS



COÛTS

Voir financements



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- Pour les collectivités territoriales du ressort territorial du Val de Sambre



COMBIEN

- Le nombre d'interventions du SMTUS auprès des collectivités n'est pas quantifiable à priori



FINANCEMENTS

- Mission d'AMO en direct par le SMTUS
- Travaux ou interventions pris en charge par la collectivité demandeur

Subventions :

- Recherche de subventions par chacun des demandeurs éventuellement avec l'aide du SMTUS en tant qu'AMO

ASSISTANCE CONSEIL AUPRÈS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES POUR RÉPONDRE AUX DEMANDES PONCTUELLES RELATIVES AUX MODES ACTIFS

ORIENTATION 4 :

DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT
DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT
L'AMÉNAGEMENT DE GRANDS AXES

LES MESURES
LES ÉTAPES

Les mesures et les étapes recourent le « comment » du recto de la fiche action.

4.8

INSCRIPTION DU TERRITOIRE DANS LES ÉVÉNEMENTIELS NATIONAUX ET REGIONAUX DE PROMOTION DU VELO ET DE LA MARCHÉ

OBJECTIFS : - Promouvoir l'usage du vélo et de la marche à des fins utilitaires et touristiques par l'intermédiaire d'événements nationaux et régionaux existants.
- Faire passer des messages auprès des habitants du ressort territorial et faire découvrir les aménagements cyclables et piétonniers ainsi que les services dans la convivialité.

COMMENT ?

Voir fiche pédagogique n°FP17
« Communiquer la mobilité cyclable et piétonne »

En mobilisant les événements nationaux et régionaux existants de promotion de la pratique utilitaire du vélo et de la marche.
En les déclinant à l'échelle du Val de Sambre.

ORIENTATION 4 :
DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT L'AMÉNAGEMENT DE GRANDS AXES



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS



PAR QUI ? (Acteurs)

- Service mobilités actives du SMTUS



COÛTS

Logistique liée à la mise en œuvre de l'événement
Communication afférente aux événements



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- Pour les collectivités du ressort territorial du SMTUS
- Pour les associations et entreprises du ressort territorial
- Pour les habitants.



COMBIEN

- Nombre d'événements nationaux et régionaux existants présentant un intérêt pour le territoire.



FINANCEMENTS

- SMTUS
- Collectivités territoriales du ressort territorial
- Partenaires publics/privés co-financiers

Subventions :

- ADEME

OÙ ?

- Au sein du ressort territorial

INSCRIPTION DU TERRITOIRE DANS LES ÉVÉNEMENTIELS NATIONAUX ET REGIONAUX DE PROMOTION DU VELO ET DE LA MARCHÉ

ORIENTATION 4 :

DÉVELOPPER UN RÉSEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT
DES OPPORTUNITÉS DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT
L'AMÉNAGEMENT DE GRANDS AXES

LES MESURES LES ÉTAPES

Mesure 1 :

Effectuer l'inventaire des événementiels de promotion du vélo et de la marche existants à l'échelle de la France et de la Région Hauts-de-France

Mesure 2 :

Solliciter les partenaires organisateurs des événementiels existants

Mesure 3 :

Planifier financièrement et temporellement l'organisation des événementiels sélectionnés pour les mettre en œuvre à l'échelle du Val de Sambre

Mesure 4 :

Communiquer en amont, pendant et en aval de l'événementiel organisé

Mesure 5 :

Animer les événementiels (avec le concours de partenaires)

Mesure 6 :

Réaliser un bilan de l'événementiel (sous forme de rapport communicant et pédagogique)

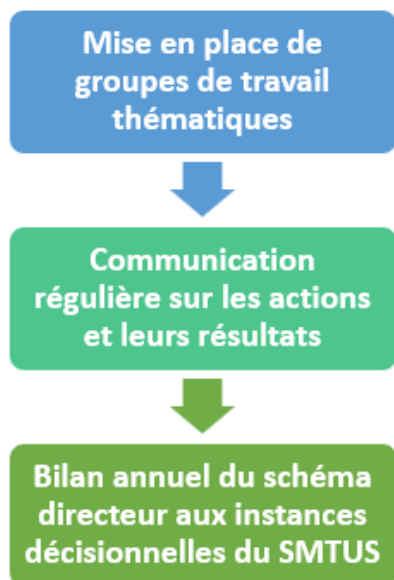
ORIENTATION 5 : SUIVRE ET ÉVALUER LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIÉTONNIER



Les actions mises en place feront l'objet d'une évaluation. L'objectif est d'identifier leurs impacts sur la progression de la pratique de la marche et du vélo dans le territoire, à partir d'outils de mesures quantitatives et qualitatives.

Il s'agit également de faire connaître ce qui aura été mis en place afin de promouvoir et encourager la pratique du vélo et de la marche au quotidien.

SUIVI



EVALUATION



LISTE DES FICHES ACTIONS DE L'ORIENTATION 5

N° ACTION	INTITULE DE L'ACTION
5.1	Constitution de groupes de travail thématiques, comités techniques et comités de pilotage - SUIVI
5.2	Promotion des actions et des résultats du schéma directeur cyclable et piétonnier – SUIVI
5.3	Bilan annuel du schéma directeur aux instances décisionnelles du SMTUS – SUIVI
5.4	Campagnes de comptages pour modéliser la fréquentation du réseau utilitaire cyclable et piétonnier – EVALUATION
5.5	Enquêtes qualitatives et quantitatives auprès des organismes pilotes et du grand public pour anticiper l'évolution des besoins – EVALUATION
5.6	Le baromètre de la ville cyclable (FUB) comme outil d'évaluation des systèmes « vélo et/ou marche » mis en place - EVALUATION

5.1

CONSTITUTION DE GROUPES DE TRAVAIL THEMATIQUES, COMITES TECHNIQUES ET COMITES DE PILOTAGE(SUIVI)

OBJECTIFS :

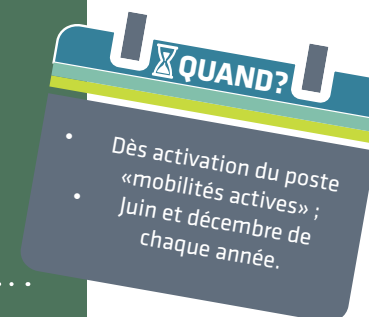
- Faire vivre le schéma directeur cyclable et piétonnier après son adoption ;
- Rendre compte régulièrement des avancées ;
- Mesurer et juger l'évolution des pratiques suite à la mise en oeuvre d'actions ;
- Atteindre les objectifs visés.

COMMENT ?

Par l'animateur « mobilités actives » :

- En organisant un comité de pilotage annuel (Décembre de chaque année) dont les avis seront le cas échéant soumis au conseil syndical pour décision formelle par délibération ou via le vote du budget.
- En organisant un comité technique semestriel (Juin/Décembre de chaque année). Rôle décisionnel technique, préparation du comité de pilotage, veille de la bonne avancée des actions.
- En organisant des groupes de travail thématiques selon les besoins.

ORIENTATION 5 : SUIVRE ET ÉVALUER LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIÉTONNIER



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS



PAR QUI ? (Acteurs)

- La personne ressource « mobilités actives » du SMTUS ;
- Les membres du comité de pilotage et du comité technique ;
- Les partenaires associés suivant les thèmes abordés.



COÛTS

Coûts internes au SMTUS pour cette action.



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- SMTUS ;
- Partenaires publics/privés ;
- Usagers et non usagers de la marche et du vélo ;
- Organismes pilotes.



COMBIEN

- 1 COPIL annuel
- 1 COTECH semestriel (x2/an)
- 3 à 4 rencontres thématiques par an



FINANCEMENTS

- SMTUS

Subventions :

OÙ ?

- Au SMTUS

CONSTITUTION DE GROUPES DE TRAVAIL THEMATIQUES, COMITES TECHNIQUES ET COMITES DE PILOTAGE(SUIVI)

LES MESURES LES ÉTAPES

Mesure 1 :

Composer les différentes instances de suivi du schéma directeur cyclable et piétonnier (membres du COPIL, membres du COTECH, définition des groupes de travail thématique et de leur composition). Veiller à la bonne représentation de chaque cible du schéma directeur (collectivités, entreprises, société civile, associations d'usagers, organismes pilotes, institutionnels etc.).

Mesure 2 :

Définir un calendrier annuel des temps forts politiques et techniques du schéma directeur

Mesure 3 :

Désigner la personne ressource « mobilités actives » du SMTUS comme acteur pilote pour organiser, animer les rencontres, alimenter les réflexions et coordonner les actions du schéma directeur

Mesure 4 :

Réaliser les temps forts techniques et politiques du schéma directeur. Produire les comptes-rendus et relevés décisionnels.

Mesure 5 :

Rendre compte régulièrement des décisions et points de blocage à la gouvernance du SMTUS.

5.2

PROMOTION DES ACTIONS ET DES RESULTATS DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIETONNIER (SUIVI)

OBJECTIFS : - Encourager la pratique du vélo et de la marche par une promotion forte et régulière de tout ce qui est ou a été réalisé en faveur des mobilités actives dans le ressort territorial

COMMENT ?

- En proposant un plan de communication annuel de promotion des actions en projet ainsi que des réalisations ;
- En diffusant par tous les canaux de communication efficaces localement à la fois les informations du plan de communication et les bonnes pratiques (référentiel, retour d'expériences locales) ;
 - En organisant des événementiels ;
 - En inaugurant les infrastructures réalisées ;
- En produisant un bilan pédagogique des actions réalisées du schéma directeur

ORIENTATION 5 :
SUIVRE ET ÉVALUER LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIÉTONNIER



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- Habitants du ressort territorial du SMTUS

OÙ ?

- Sur les sites internet ;
- Sur les réseaux sociaux ;
- Presse locale - Emissions de radio ;
- Journaux municipaux/ intercommunaux ;
- Événementiels dans l'espace public.



PAR QUI ? (Acteurs)

- La personne ressource « Mobilités actives » du SMTUS ;
- Les services communications de la CAMVS et des communes du ressort territorial ;

COMBIEN

- Nombre de publications
- Taux d'évolution des modes actifs



COÛTS

- Réalisation de flyer/plaquettes ;
- Réalisation de vidéos promotionnelles ;
- Réalisation d'un bilan pédagogique des actions réalisées ;
- Aucun coût pour les publications numériques si réalisés en régie.
- Environ 1 000€/an.



FINANCEMENTS

- SMTUS (ingénierie d'animation + prestations communication)
- CAMVS (service communication)
- Communes du ressort territorial (services communication)

Subventions :

Sans objet

PROMOTION DES ACTIONS ET DES RESULTATS DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIETONNIER (SUIVI)

LES MESURES
LES ÉTAPES

Mesure 1 :

Ecrire un plan de communication adapté aux besoins du schéma directeur cyclable et piétonnier (définir les cibles, les outils mobilisés, les indicateurs de communication, le calendrier prévisionnel). Le faire adopter.

Mesure 2 :

Définir au sein du budget attribué aux mobilités actives, la part dédiée aux actions de « communication » du schéma directeur (financement de prestations de services d'impression, audiovisuel, page web etc.).

Mesure 3 :

Pour chaque action réalisée, mobiliser les membres du SMTUS et les acteurs partenaires pour relayer la communication.

Mesure 4 :

Proposer un bilan annuel « communicant » des réalisations du schéma directeur cyclable et piétonnier

5.3

BILAN ANNUEL DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIETONNIER AUX INSTANCES DECISIONNELLES DU SMTUS

OBJECTIFS : - Rendre compte des réalisations, points de blocage éventuels et des avancées du schéma directeur cyclable et piétonnier aux instances décisionnelles du SMTUS.

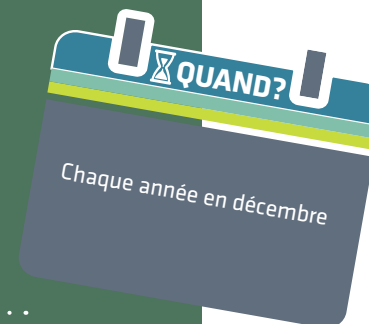
- Anticiper les éventuelles évolutions du schéma directeur, de nouveaux besoins et préparer l'année suivante.
- Identifier un budget prévisionnel « mobilités actives » pour le SMTUS.



COMMENT ?

- En réalisant un rapport annuel exhaustif de la mise en œuvre et du suivi du schéma directeur cyclable et piétonnier ;
 - En réalisant un rapport synthétique de la mise en œuvre et du suivi du schéma directeur ;
 - En réalisant un tableau de bord de suivi, des dépenses, des réalisations du schéma directeur ;
- En présentant ces documents de façon pédagogique lors des séances décisionnelles du SMTUS (bureau et conseil syndical).

ORIENTATION 5 :
**SUIVRE ET ÉVALUER LE SCHÉMA DIRECTEUR
CYCLABLE ET PIÉTONNIER**



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS



PAR QUI ? (Acteurs)

- La personne ressource « mobilités actives » du SMTUS et le COTECH du schéma directeur cyclable et piétonnier (préparation du COPIL) ;
- Le COPIL du schéma directeur cyclable et piétonnier (préparation du conseil syndical) ;
- Le conseil syndical du SMTUS.



COMBIEN

- 1 Rapport annuel
- 1 Synthèse annuelle
- 1 Tableau de bord annuel
- 1 conseil syndical annuel



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- SMTUS

OÙ ?

- Dans les locaux du SMTUS.



COÛTS

Aucun coût direct pour cette action



FINANCEMENTS

- SMTUS

Subventions :

BILAN ANNUEL DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE ET PIETONNIER AUX INSTANCES DECISIONNELLES DU SMTUS

ORIENTATION 5 :
SUIVRE ET ÉVALUER LE SCHÉMA DIRECTEUR
CYCLABLE ET PIÉTONNIER

LES MESURES
LES ÉTAPES

Les mesures et les étapes recoupent le « comment » du recto de la fiche action.

5.4

CAMPAGNES DE COMPTAGES POUR MODELISER LA FREQUENTATION DU RESEAU UTILITAIRE CYCLABLE ET PIETONNIER (EVALUATION)

OBJECTIFS : - Suivre en temps réel ou plus modestement évaluer en un jour donné la fréquentation des infrastructures et services mis en place dans le cadre du schéma directeur.

- Faire réaliser des comptages à des points stratégiques (itinéraires cyclables proposés, points noirs solutionnés, organismes pilotes).
- Mesurer les impacts des réalisations du schéma, des aménagements cyclables et piétonniers utilitaires réalisés.
- Anticiper les éventuelles problèmes.



COMMENT ?

- En définissant un cahier des charges de la prestation souhaité
- En montant un marché public de prestation de services pour recruter un bureau d'études expert.
- En associant le comité technique du schéma directeur cyclable et piéton pour la mobilisation de données et travailler sur la méthodologie.
- En restituant et communiquant les résultats des travaux de comptages et de modélisation aux instances décisionnelles du SMTUS, au COPIL du schéma directeur et au grand public (incluant les organismes pilotes).

ORIENTATION 5 :
**SUIVRE ET ÉVALUER LE SCHÉMA DIRECTEUR
CYCLABLE ET PIÉTONNIER**



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS



PAR QUI ? (Acteurs)

- Par un bureau d'études expert en comptages et modélisation du trafic cyclable et piétonnier.



COÛTS

20 000€ à 30 000€ environ



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- SMTUS
- Communes du ressort territorial
- Gestionnaires de voirie
- Aménageurs



COMBIEN

- Nombre de comptages à réaliser
- 1 modélisation triennale de la fréquentation du réseau utilitaire cyclable et piétonnier du ressort territorial du SMTUS
- 1 rapport – 1 synthèse grand public



FINANCEMENTS

- SMTUS

Subventions :

- ADEME

OÙ ?

- Ressort territorial du SMTUS

CAMPAGNES DE COMPTAGES POUR MODELISER LA FREQUENTATION DU RESEAU UTILITAIRE CYCLABLE ET PIETONNIER (EVALUATION)

LES MESURES LES ÉTAPES

Mesure 1 :

Anticiper et programmer les campagnes de comptages et de modélisation dans le budget du SMTUS

Mesure 2 :

Rédiger un cahier des charges des prestations souhaitées pour les campagnes de comptages et de modélisation

Mesure 3 :

Réaliser un marché public de prestations de services pour le recrutement d'un bureau d'études expert

Mesure 4 :

Définir un calendrier de l'étude (comptages + modélisation) en concertation avec le comité technique du schéma directeur

Mesure 5 :

Proposer un rapport exhaustif et synthétique de l'action avec analyse des retombées des actions du schéma directeur cyclable et piétonnier et propositions de pistes d'évolution.

5.5

ENQUÊTES QUALITATIVES ET QUANTITATIVES AUPRES DES CIBLES DES ORGANISMES PILOTES ET DU GRAND PUBLIC POUR ANTICIPER L'ÉVOLUTION DES BESOINS (ÉVALUATION)

OBJECTIFS : - Collecter des données locales et réalistes afin de mieux connaître les pratiques, de prendre en compte les besoins des usagers.
- Faire évoluer ainsi la politique « mobilités actives » (cyclable et piétonne) du SMTUS.

ORIENTATION 5 :
**SUIVRE ET ÉVALUER LE SCHÉMA DIRECTEUR
CYCLABLE ET PIÉTONNIER**



COMMENT ?

Si régie :

- En définissant une méthodologie d'enquêtes qualitatives et quantitatives
- **Si prestation de services :**
- En définissant un cahier des charges des prestations souhaitées
- En passant un marché public de prestations de services pour recruter un bureau d'études expert

Pour les deux cas :

- En associant le comité technique du SDCP
- En restituant et communiquant les résultats des travaux d'enquêtes aux instances décisionnelles du SMTUS, au COFIL du SDCP, aux organismes pilotes et au grand public.



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS



PAR QUI ? (Acteurs)

- En interne au SMTUS par la personne ressource « mobilités actives »
- OU
- par un bureau d'études expert en sociologie urbaine, évaluation des comportements et des pratiques de mobilités.



COÛTS

20 000€ à 30 000€ environ



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- SMTUS
- Acteurs de la mobilité oeuvrant dans le ressort territorial y compris les collectivités territoriales (Région, Département, communes etc.) et EPCI (CAMVS)
- Organismes pilotes
- Habitants du ressort territorial
- CEREMA, ADEME

COMBIEN

Prestation de bureau d'études:

- Nombre d'enquêtes à réaliser
- 1 rapport – 1 synthèse grand public



FINANCEMENTS

- SMTUS

Subventions :

- ADEME

OÙ ?

- Ressort territorial du SMTUS

ENQUÊTES QUALITATIVES ET QUANTITATIVES AUPRES DES CIBLES DES ORGANISMES PILOTES ET DU GRAND PUBLIC POUR ANTICIPER L'ÉVOLUTION DES BESOINS (ÉVALUATION)

LES MESURES
LES ÉTAPES

Mesure 1 :

Anticiper et programmer la réalisation des enquêtes dans le budget du SMTUS

Mesure 2 :

Rédiger un cahier des charges des prestations souhaitées pour les enquêtes

Mesure 3 :

Réaliser un marché public de prestations de services pour le recrutement d'un bureau d'études expert le cas échéant (sinon réalisation en régie par le SMTUS)

Mesure 4 :

Définir un calendrier des enquêtes en concertation avec le comité technique du schéma directeur

Mesure 5 :

Proposer un rapport exhaustif et synthétique de l'action avec analyse des retombées des actions du schéma directeur cyclable et piétonnier et propositions de pistes d'évolution.

5.6

LE BAROMETRE DE LA VILLE CYCLABLE (FUB) COMME OUTIL D'ÉVALUATION DES SYSTEMES «VELO ET MARCHÉ» MIS EN PLACE

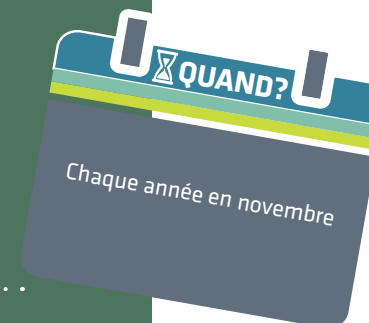
ORIENTATION 5 :
**SUIVRE ET ÉVALUER LE SCHÉMA DIRECTEUR
CYCLABLE ET PIÉTONNIER**

OBJECTIFS :

- Mesurer l'évolution de la cyclabilité du ressort territorial du SMTUS. L'objectif à terme est de présenter une note globale positive (A/B/C).

COMMENT ?

- En sensibilisant et en sollicitant les communes et habitants du ressort territorial du SMTUS pour répondre à l'enquête proposée par la FUB
- En analysant les résultats de l'enquête de la FUB sur les communes du ressort territorial et en effectuant un bilan global d'évaluation de la cyclabilité (étude comparative).



QUI ? (Maître d'ouvrage)

- SMTUS



PAR QUI ? (Acteurs)

- La personne ressource «mobilités actives» du SMTUS
- La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) dans le cadre d'un partenariat



COÛTS

Coûts internes au SMTUS pour cette action



POUR QUI ? (Cibles de l'action)

- SMTUS
- Communes du ressort territorial du SMTUS



COMBIEN

- 1 analyse des résultats du baromètre de la ville cyclable
- Note globale obtenue



FINANCEMENTS

- SMTUS
- Subventions :**

OÙ ?

- Ressort territorial du SMTUS

LE BAROMETRE DE LA VILLE CYCLABLE (FUB) COMME OUTIL D'ÉVALUATION DES SYSTEMES «VELO ET MARCHÉ» MIS EN PLACE

LES MESURES LES ÉTAPES

Mesure 1 :

Prendre attache avec la FUB pour manifester l'intérêt du SMTUS à s'appuyer sur leur outil pour évaluer la cyclabilité de son ressort territorial.

Mesure 2 :

Effectuer une campagne de sensibilisation, d'information et de sollicitation des communes et des habitants du ressort territorial du SMTUS sur l'outil « Baromètre de la ville cyclable » et les inviter à répondre à l'enquête en ligne.

Mesure 3 :

Récupérer les résultats de l'enquête « baromètre de la ville cyclable » directement en ligne ou par l'intermédiaire de la FUB

Mesure 4 :

Proposer une analyse comparative des résultats de la FUB en partant des résultats présentés dans l'état des lieux du schéma directeur

Mesure 5 :

Communiquer de façon pédagogique sur les résultats de l'enquête auprès des élus du SMTUS, des membres du COPIL et du COTECH du schéma directeur, ainsi qu'au grand public.

Mesure 6 :

Veiller régulièrement à la mise à jour du baromètre de la ville cyclable et à la mise en service du baromètre de la ville « marchable » (outil en cours de développement).

Fiches pédagogiques



2.3. LES FICHES PEDAGOGIQUES

2.3.1. Présentation des fiches pédagogiques

Le principe de la fiche pédagogique ou technique est de **donner les bases du «comment faire» et/ou de présenter des exemples de réalisations en France ainsi que des liens internet pour en savoir plus.**

SUR LE RECTO

ORIENTATION 1 :
APPROCHE GOUVERNANCE

1

2

3 - ETUDE MAISON DU VELO

RAPPEL DE L'OBJECTIF :

- Créer un lieu de vie identifié / point de repère pour les néo cyclistes comme pour les cyclistes expérimentés accessible à tout type de public
- Promouvoir la mobilité active et développer une culture vélo
- Parler d'intermodalité et d'écomobilité



DÉFINITION

La maison du vélo sera l'endroit catalyseur de la politique cyclable du territoire. Ce lieu a pour objectif de proposer des alternatives à l'automobile, de ce fait elle aborde la mobilité à vélo. La maison du vélo est donc une porte d'entrée vers la pratique du vélo. On y trouve des services et des informations permettant de développer la pratique cyclable « multimodale » sur le territoire.

4

SOLUTION PROPOSÉE :

DÉVELOPPER PROGRESSIVEMENT UNE MAISON DU VELO EN PROPOSANT DES SERVICES ADAPTÉS :

Afin de développer un véritable système vélo sur le territoire et ainsi poser le vélo comme une véritable alternative à la voiture individuelle, il est nécessaire de proposer des services adaptés à une pratique utilitaire du vélo. Ainsi la maison du vélo se doit de proposer des services tel que des ateliers de réparation, du marquage contre le vol, des cours de remise en selle, des initiations à la pratique du vélo et éventuellement de la location, du gardiennage, de la documentation (cartes des itinéraires vélo version papier & numérique, etc) des campagnes de promotion et événements (fête du vélo, brocs à vélo, etc.). L'ADAV propose de développer ces services en trois phases :

Phase 1 : création, mise en place des services essentiels.

- Atelier de réparation vélo (ou d'auto réparation, aide à la réparation)
- Services en libre accès : (totem de réparation, station de gonflage, etc.)
- Vélo-école
- Point d'information & de conseils mobilité
- Mise en valeur des services et outils développés par le SMTUS (et Pass Pass à l'avenir)
- Marquage vélo
- Location vélos longue durée avec kit équipements (exemple de l'association Pass Pass Provins)
- Événementiel
- Camionnette mobile
- Démonstrations, tests de vélos spéciaux

Phase 2 : consolidation et développement

- Centre de ressources : sous forme de prêt d'ouvrages ou bien une simple consultation sur place
- Animation/ prestation mobilité auprès d'organismes (entreprises, établissements publics, scolaires, etc)

Phase 3 : diversification services proposés

- Consignes pour cyclistes : volet plus touristique à développer à terme
- Permanence de la MV sur les différentes villes du territoire (mise à dispo de locaux par les communes)
- Mise à disposition d'une salle pour organiser une permanence de service (ex : wimov)

5

1. Approche concernée par l'action: stationnement, voirie, services, animation, gouvernance, réglementation.

2. Numéro et titre de la fiche pédagogique.

3. Objectif opérationnel de la fiche pédagogique.

4. Définition du service ou de la solution présentée.

5. Le «comment faire» précis pour mettre en oeuvre la solution.

SUR LE VERSO DE LA FICHE PEDAGOGIQUE

1

**SOLUTION PROPOSÉE :
UNE MAISON MULTI PARTENARIALE ET MULTISERVICE***Profiter de la multitude d'acteurs actifs dans le domaine du vélo*

Les différents acteurs et financeurs potentiels (SMTUS, commune, intercommunalité, etc.) peuvent conventionner avec des associations locales ou des entreprises afin de proposer des services au sein de la maison du vélo. Sur le territoire, de nombreuses associations locales (comme AGILE, ARPEGE, SYNERGIE, l'antenne de l'ADAV, ou encore WIMOOV) pourraient être potentiellement intéressées pour proposer certains services.

Engager plusieurs partenaires dans un projet majeur pour le développement de la pratique cyclable

Il appartient aux personnes pilotes de choisir un mode de gestion adapté aux objectifs visés. Dans tous les cas, ce projet doit être travaillé avec plusieurs partenaires comme le département, la commune, l'intercommunalité, etc. Afin de diversifier au fur et à mesure les services proposés et faire de la maison du vélo une maison de la mobilité alternative.

**SOLUTION PROPOSÉE :
UNE MAISON DU VÉLO AMBULANTE**

Une camionnette pourrait ponctuellement faire le déplacement dans diverses communes du territoire du SMTUS afin de réaliser des animations déjà proposées au sein de la maison du vélo (atelier d'autoréparation, stand de marquage contre le vol, stand d'information, etc.). Le principe est de faire connaître les services de la maison du vélo aussi dans d'autres communes que Maubeuge mais la camionnette pourra également servir au transport de matériel (par exemple si un service de location de vélo est mis en place).

**SOLUTION PROPOSÉE :
DES RELAIS A DEVELOPPER**

En fonction du succès rencontré la maison du vélo pourra développer des permanences dans les principaux pôles urbains identifiés dans le PDU.

L'arceau sera largement utilisé :

- ♦ Pour les stationnements de courte durée,
- ♦ Pour s'adapter à la fréquentation et à la taille de l'aire d'arrêt,
- ♦ Pour s'adapter à tous les types de vélo,
- ♦ Pour s'adapter à tous type de dispositif de sécurité (antivol).

Il est d'usage d'en poser au minimum trois unités à proximité immédiate d'établissements recevant du public (ERP), considérés comme des **pôles générateurs de flux**.



Pour plus d'information :
Voir l'étude de faisabilité pour une maison du vélo de l'ADAV.

SPECIFICATIONS TECHNIQUES :

- ♦ **Caractéristiques d'implantation :**
 - ♦ Si possible dans un lieu ayant une surface évolutive :
 - Surface minimale estimée pour la phase 1 : 250 m2
 - Surface minimale estimée pour la phase 2 : 400 m2
 - Surface minimale estimée pour la phase 3 : 600 m2
 - ♦ Accueil de public (accessibilité PMR, signalétique, etc).
 - ♦ Pièce de stockage à prévoir pour les vélos en attente de réparation et les vélos mis à la location
- ♦ **Les emplacements privilégiés :**
 - ♦ Compte-tenu de la localisation et de la potentielle modularité du bâtiment, l'ADAV recommande d'installer la maison du vélo dans l'Arsenal de Maubeuge.
 - ♦ Il conviendra d'étudier plus précisément les propositions de l'étude de l'ADAV avec les partenaires afin de ne pas dépasser le budget prévisionnel.
- ♦ **Coût estimé :**
 - ♦ ≈ 70 000 € pour une première année d'exploitation (achat de matériel compris, location ou achat d'un local non compris)

2

1. Spécifications techniques de la solution présentée, les points d'alerte et les bons conseils de mise en oeuvre.

2. Présentation d'un retour d'expérience (région Hauts-de-France ou échelle nationale).

**ORIENTATION 1 :
STRUCTURER LA GOUVERNANCE POUR IMPULSER, COORDONNER ET GERER LES ACTIONS (STRUCTURER)**

N° FICHE PEDAGOGIQUE	INTITULE DE LA FICHE PEDAGOGIQUE
FP 1	Les financements mobilisables pour mettre en oeuvre une stratégie de développement du vélo et de la marche
FP 2	Répartition des compétences relatives aux mobilités actives - questionnements
FP 3	Les missions d'un animateur « mobilités actives »
FP 4	Etude « Maison du vélo » (ADAV)
FP 5	Retours d'expériences sur un guichet unique des mobilités
FP 6	Retours d'expériences sur une structure outil unique en charge de l'exploitation ou de la gestion des services et équipements

**ORIENTATION 2 :
POURSUIVRE LES PROJETS ET LES DEMARCHES EN COURS (POURSUIVRE)**

N° ACTION	INTITULE DE L'ACTION
FP 7	Le vélo et la marche dans les documents locaux de planification

**ORIENTATION 3 :
SOUTENIR LA MISE EN OEUVRE DES «SYSTEMES VELO ET/OU MARCHÉ» D'ORGANISMES PILOTES VOLONTAIRES (SYSTEME VELO/MARCHE)**

N° ACTION	INTITULE DE L'ACTION
FP 8	Le stationnement de courte durée, bonnes pratiques
FP 9	Le stationnement de moyenne et longue durée, bonnes pratiques
FP 10	Le pédibus et le vélabus
FP 11	Exemples de services de location moyenne et longue durée de vélos utilitaires et VAE
FP 12	Exemples d'aides financières pour l'achat de vélos utilitaires et VAE
FP 13	Exemples de formations de «remise en selle» et de «bon comportement» à vélo et à pied
FP 14	Exemples de formations de «remise en état» et du «bon équipement» des vélos et du cycliste

**ORIENTATION 4 :
DEVELOPPER UN RESEAU UTILITAIRE, EN PROFITANT DES OPPORTUNITES DE TRAVAUX ET EN PROPOSANT L'AMENAGEMENT DE GRANDS AXES (CREATION RESEAU)**

N° ACTION	INTITULE DE L'ACTION
FP 15	Exemples de référentiels et/ou de guides de bonnes pratiques des aménagements cyclables
FP 16	Exemples de charte du jalonnement utilitaire
FP 17	Communiquer la mobilité cyclable et piétonne

Les fiches pédagogiques ci- dessus sont présentées dans l'ordre de leur numérotation. Les fiches actions du schéma directeur cyclable et piéton intègrent une mention spécifique à l'intérieur du « COMMENT » pour renvoyer directement à une des fiches pédagogiques du tableau ci-dessous.

N°FP 1 – LES FINANCEMENTS MOBILISABLES POUR METTRE EN ŒUVRE UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES

AVANT-PROPOS :

Véritable nerf de la guerre, les financements constituent un impondérable dans la mise en œuvre d'une stratégie territoriale. Le développement des mobilités actives ne fait pas exception à la règle dans la mesure où les maîtres d'ouvrage doivent arbitrer leur budget chaque année afin de donner priorité à telles ou telles opérations, tels ou tels projets plutôt que tel autre. L'existence de potentielles subventions participe du choix car elles rendent moins onéreuses les interventions. A ce jour, principalement sur la thématique du vélo qui a le vent en poupe, et dans une moindre mesure sur celle de la marche, différents leviers de financement peuvent être actionnés. La présente fiche pédagogique a pour objectif de lister les dispositifs de financement mobilisables pour financer des actions « mobilités actives », tant par des collectivités publiques ou des organismes publics que par des organismes privés et des particuliers, ainsi que les liens afférents pour une bonne connaissance des modalités d'attributions, des enveloppes disponibles, les bénéficiaires éligibles, les délais de réponse.

DISPOSITIFS DE FINANCEMENTS EXISTANTS

• Financeurs : COLLECTIVITES LOCALES

ACTION FINANCEES PAR LES COLLECTIVITES LOCALES
Aide à l'acquisition de Vélo à Assistance électrique pour les entreprises
Aides aux plans de mobilité employeurs
Financement d'aménagements menés par les gestionnaires de voirie (EPCI ou Commune)

• Financeur : EUROPE - REGION

NOM DU DISPOSITIF	
Contrats entre Régions et territoires (PETR)	
FEDER (volet Mobilité durable et Mobilité urbaine durable)	
FEADER/LEADER (dispositif 2014-2020 prolongé jusqu'en 2023)	
INTERREG (programmes européens transfrontaliers thématiques)	

• Financeur : EUROPE - ETAT

NOM DU DISPOSITIF	
Fonds « Mobilités Actives » - appels à projet continuités cyclables	
TENMOD – appel à projet ADEME	
Dotations de soutien à l'investissement local (DSIL)	
Dotations d'équipement des territoires ruraux (DETR)	
DSID (investissement départemental)	
CPER 2023 – 2027 (contrat de plan Etat-Région)	
Accords régionaux de relance 2021-2022	
Contrats de relance et de transition écologique (CRTE)	
Fond Social Européen (gestion Etat) : qualité de vie au travail	
Avantages fiscaux : forfaits mobilité durable (exonération de cotisation sociale), acquisition ou location de vélo	

• Financeurs : CERTIFICATS D'ECONOMIES D'ENERGIES (CEE)

Le dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE) a été introduit par la loi sur l'énergie du 13 juillet 2005 avec pour objectif de réaliser des économies d'énergie dans les milieux diffus que sont les secteurs du bâtiment et de la petite et moyenne industrie. Par ce dispositif, les fournisseurs d'énergie doivent promouvoir les investissements économes en énergie, et sont ainsi susceptibles de soutenir financièrement les maîtres d'ouvrage, incluant des actions en matière de mobilités actives.

NOM DU DISPOSITIF	
AVELO 2 : Porté par l'ADEME : développer le système vélo dans les territoires : accompagner la définition, l'expérimentation et l'animation de politiques cyclables	
ALVEOLE 2 : Stationnement vélo à proximité des pôles d'inter-modalité, des établissements scolaires et universitaires, ainsi que les établissements publics.	
COLISACTIV' : Aide pour la livraison du dernier kilomètre	
MOBY : Aide les collectivités locales et les établissements scolaires à renforcer l'écomobilité scolaire.	
Objectif employeur PRO-VELO : Inciter les employeurs à proposer des équipements et services vélo conformes au référentiel employeur pro-vélo, en vue d'une labellisation.	
O'véLO : Aide pour l'adoption du VAE par les employés	
V-Logistique : Expérimentation des VAE et VAE cargos en entreprise	
Ma Cyclo Entreprise : Déplacements professionnels vélo (accompagnement humain et financier)	

NOM DU DISPOSITIF	
Banque des territoires (Caisse des dépôts et consignations) Financement d'études ; Mobi prêt (taux bonifié) ; Partenariats publics-privés sur de nouveaux services	
La Poste : prêts « verts » pour le financement de vélos électriques ou équipements.	
Fondation Norauto : aides ponctuelles	
Assurances : aides ponctuelles (exemple de la Fondation MACIF)	

Plus d'informations sur les dispositifs existants et leurs modalités pratiques sur :

<https://aides-territoires.beta.gouv.fr>

<https://aides.francemobilites.fr/>

<https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/financement/#>

Webinaire dédié aux dispositifs de financement proposé par l'association des professionnels en conseil climat énergie et environnement, disponible gratuitement sur : <https://apc-climat.fr/replay-webconf-apcc-financer-votre-strategie-de-developpement-du-velo/>



N°FP 2 – REPARTITION DES COMPÉTENCES RELATIVES AUX MOBILITÉS ACTIVES – QUESTIONNEMENTS

AVANT-PROPOS :

.....
Pour ce qui concerne les mobilités actives, d'après le code des transports dans son article L1231-1-1, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) comme le SMTUS :

- *Sont (pleinement) compétentes pour organiser des services relatifs aux mobilités actives ou contribuer au développement de ces mobilités ;*
- *Peuvent » mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;*
- *Assurent la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés ;*
- *Contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain.*

RESUME

COMPÉTENCE DU SMTUS EN MOBILITÉS ACTIVES : UNIQUEMENT « SERVICES », « CONSEILS » ET « PLANIFICATION »

Le SMTUS en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) n'a pleinement **compétence** que pour **des « services » et du « conseil »** en mobilités actives ainsi que pour la **planification, le suivi et l'évaluation** de ses politiques de mobilité. Il doit cependant contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain.

HORS COMPÉTENCE DU SMTUS : AMÉNAGEMENTS DE VOIRIES

En revanche, le SMTUS n'a pas compétence pour tout ce qui concerne l'aménagement des voiries et espaces publics de voiries comme les pistes ou bandes cyclables, les zones 30 ou apaisées, les feux tricolores piétons, vélos, la signalisation etc...

D'après les premiers éléments de réponses, **l'implantation (et l'entretien) des infrastructures et divers mobiliers affectés au domaine public routier ressort de la compétence de l'autorité gestionnaire de la voirie**. L'article L 111-1 du code de la voirie routière précise que le domaine public routier est composé de « l'ensemble des biens du domaine public affectés aux besoins de la circulation terrestre à l'exception des voies ferrées ». Illustration par décision TA de Caen, 16 mars 2017, Mme GWENAELLE, n° 1501518 : une voie verte fait partie du domaine public routier, alors même qu'elle n'est pas ouverte à la circulation des véhicules à moteur, dans la mesure où elle est affectée à la circulation du public, et notamment à celles des piétons et des cyclistes ». Par conséquent, toutes les infrastructures et mobiliers urbains affectés aux besoins de la circulation du public (quel que soit le mode de transport) sont à la charge de la collectivité gestionnaire de la voirie concernée : Bornes et panneaux de signalisation ; Pistes cyclables ; Parkings, abris à vélo, Aires de covoiturage ; abris bus (sauf si la compétence pour ce mobilier a été transférée à l'AOM).

Ainsi, seuls les gestionnaires de voiries ont donc compétence pour l'approche voirie et stationnement des actions proposées par le schéma directeur.

QUESTIONS SUR LES LIMITES DE LA COMPÉTENCE DU SMTUS

Le SMTUS peut donc « organiser » des services en régie ou « contribuer à » c'est-à-dire financer ou co-financer des services en DSP ou via des marchés publics.

La question est « que recouvre le terme « services » pour les mobilités actives ? Jusqu'où s'étend cette notion ?

Les services de location de vélos sous toutes les formes mais à la condition qu'ils n'aient pas une vocation principalement touristique, ludique ou sportive mais bien une vocation utilitaire, sont des services qu'une AOM peut organiser ou financer.

En revanche, est-ce que les actions ou interventions suivantes sont des services ?

- Pédibus ou vélobus ;
- Atelier de réparations – services de lavage – service de gonflage en libre-service ou non ;
- Les programmes de formation ou de sensibilisation pour apprendre aux gens, aux enfants, aux élèves, à des salariés d'entreprises ou d'administration à « bien rouler à vélo » ou « à être un piéton attentif » etc. ;
- Des événementiels en faveur des mobilités actives ;
- Des services de sécurisation du stationnement des vélos avec badges (gratuits ou non) ;
- Aide à l'achat de vélos ou d'accessoires pour équiper un vélo ou un cycliste ;
- Maison du vélo.

Suivant les réponses, le SMTUS aura plus ou moins les coudées franches pour mettre en œuvre certaines actions du schéma directeur.

La compétence « conseils » permettra au SMTUS de mettre en œuvre les actions du schéma directeur qui préconisent l'accompagnement des « organismes pilotes », le suivi des Plans de Mobilité Employeur (PME) ou des Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires (PDES) et le rôle d'AMO auprès des collectivités territoriales du ressort territorial.

En revanche, quelles sont les limites de la compétence planification, suivi et évaluation des politiques de mobilités ? Quelles études permet-elle au SMTUS d'engager ?

La compétence qui demande aux AOM de contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain justifiera-t-elle une application élargie des termes « planification, suivi et évaluation » ?

FINANCEMENTS

La compétence mobilité des autorités organisatrices de la mobilité comme le SMTUS est financée par un impôt le « versement mobilité » ou « VM ».

Le VM est **un impôt affecté** : il ne peut venir financer que des dépenses limitativement énumérées (alors qu'une redevance finance un service rendu).

La levée du VM par une AOM est désormais conditionnée à **l'organisation d'un service régulier de transport public**.

Mais l'affectation du VM pourra financer l'ensemble de la compétence mobilité des AOM, **y compris les services de mobilités actives et partagées**

Par ailleurs, le code général des collectivités territoriales (CGCT) introduit des possibilités de subventions strictement encadrées qui permettent à des collectivités non compétentes de contribuer à la mise en œuvre des compétences d'autres collectivités.

Ce point est à explorer en détail et pourrait faire l'objet par la suite de conventions de partenariat financier entre le SMTUS et la CAMVS ou les communes du ressort territorial.

N°FP 3 – LES MISSIONS D'UN ANIMATEUR « MOBILITES ACTIVES »

AVANT - PROPOS :

Chaque structure dispose de la liberté de rédiger sa propre fiche de poste et d'y intégrer ses propres éléments. La présente fiche pédagogique constitue un modèle type de fiche de poste pour le recrutement d'un chargé de mission « mobilités actives ». Dans le cas du SMTUS, l'intitulé et les missions peuvent intégrer également les mobilités partagées et solidaires. Si le poste est mutualisé, par exemple avec des territoires de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe, dans ses fonctions et son financement, chacun des acteurs doit être mentionnés dans le contexte de la mission, ainsi que le territoire d'intervention.

FICHE DE POSTE TYPE CENTREE SUR LES MOBILITES ACTIVES :

CONTEXTE

- Présenter rapidement le ressort territorial du SMTUS, voire de la Sambre-Avesnois en cas d'ingénierie mutualisée ;
- Présenter rapidement le SMTUS qui sera l'employeur (et les autres employeurs en cas de mutualisation)
- Indiquer des éléments quantitatifs et qualitatifs sur la place du vélo et du piéton dans le ressort territorial du SMTUS ; et dans les autres territoires le cas échéant ;
- Introduire le schéma directeur cyclable et piétonnier du SMTUS : document stratégique et opérationnel cadre en matière de mobilités actives (cyclables et piétones) ;
- Introduire les documents de cadrage des politiques cyclables et piétones des autres territoires le cas échéant ;
- Intégrer la volonté politique locale de développer un système vélo et marche utilitaire.

MISSIONS

- Pilotage et suivi du schéma directeur cyclable et piétonnier du SMTUS ;
- Conduite de projet de la compétence « mobilité active » ;
- Émergence et mise en œuvre de services pour soutenir le développement de la pratique du vélo et de la marche dans le territoire ;
- Animation, communication, organisation d'événements, et sensibilisation en faveur du développement du vélo et de la marche ;
- Interlocuteur principal des acteurs locaux publics et privés pour les actions et problématiques en lien avec le vélo et la marche ;
- Gestion financière et budgétaire du programme d'actions du schéma directeur cyclable et piétonnier ;
- Recherche de financements ;
- Veille informationnelle sur les mobilités actives ;
- Participation aux réseaux intervenant sur les mobilités actives ainsi qu'aux réunions de travail sur les projets ;
- Référent « vélos et marche » au sein du ressort territorial du SMTUS.

PROFIL

♦ SAVOIR-FAIRE

- o Connaissance du domaine des déplacements et plus spécifiquement des modes actifs et des politiques cyclables ;
- o Connaissance du fonctionnement des collectivités territoriales ;
- o Compétence en conduite de projet (incluant le relationnel partenarial) ;
- o Capacités d'analyse et de synthèse ;
- o Capacités rédactionnelles et orales ;

♦ SAVOIR-ÊTRE

- o Curiosité et dynamisme ;
- o Rigueur, autonomie, organisation ;
- o Sens du travail en équipe ;
- o Qualités relationnelles : pédagogie, écoute et goût pour l'échange ;
- o Capacité à rendre compte.

♦ COMPETENCES APPRECIÉES

- o Maîtrise des outils de cartographie et des systèmes d'informations géographiques ;
- o Maîtrise des procédures de la commande publique ;
- o Passionné de vélo, de randonnée ;
- o Compétences théoriques et techniques sur la mécanique du vélo ;
- o Permis B et/ou aptitude aux déplacements à vélo.

DIPLOMES OU FORMATIONS SOUHAITES

- o Bac + 2 à Bac + 5 dans le domaine de l'aménagement, de la mobilité et du développement durable.
- o Formation brevet professionnel de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport ou équivalent.

CONDITIONS DE TRAVAIL

- o Poste à pourvoir au ;
- o Déplacements fréquents dans l'ensemble du ressort territorial du Val de Sambre ;
- o Déplacements ponctuels en Régions ;
- o Filière technique ou administrative (catégorie A ou B) ;
- o Utilisation du vélo pour les déplacements en ville (mise à disposition d'un VAE).

CONDITIONS D'EMBAUCHE

Au SMTUS:

- Contrat de droit public à durée déterminée de 3 ans renouvelable 3 ans ;
- Rémunération : indiquer l'indice et l'indice majorée de la grille des ingénieurs territoriaux qui feront référence pour calculer le salaire et le montant approximatif du salaire brut ;
- Exposer les éventuels avantages octroyés ;
- Indiquer le temps de travail : 35 heures par semaine en cas de temps plein au SMTUS / X heures par semaine en cas de partage du temps avec c'autres organismes (**ajouter les conditions de chacun des employeurs en cas de mutualisation**)

FINANCEMENT DU POSTE - ADEME



Dispositif TENMOD :

- Financement à hauteur de 50% ;
- Sollicitation de la subvention par l'intermédiaire d'un appel à manifestation d'intérêt ;
- Prochain AMI en avril/mai 2022

sélection des projets en septembre 2022.

N°FP 4 – MAISON DU VÉLO

AVANT-PROPOS :

Le texte ci-dessous constitue un résumé de l'étude réalisée par l'ADAV en juin 2020.

Celle-ci est consultable dans son intégralité au sein de l'annexe du présent schéma directeur

***Pour plus d'information :***

Voir l'étude de faisabilité pour une maison du vélo de l'ADAV en annexe du schéma directeur

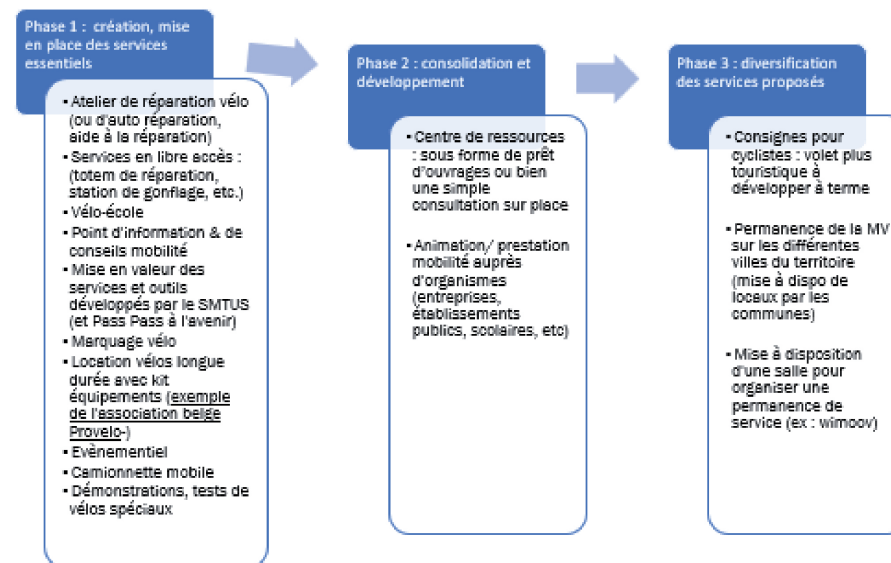
Les objectifs de l'étude «Maison du Vélo» sont les suivants:

- Créer un lieu de vie identifié / point de repère pour les néo cyclistes comme pour les cyclistes expérimentés et accessible à tout type de public
- Promouvoir la mobilité active et développer une culture vélo
- Créer un lieu où seront dispensées les programmes de formation dont les ateliers de réparation

SOLUTION PROPOSÉE :**DEVELOPPER PROGRESSIVEMENT UNE MAISON DU VÉLO EN PROPOSANT DES SERVICES ADAPTÉS :**

Afin de développer un véritable système vélo sur le territoire et ainsi poser le vélo comme une véritable alternative à la voiture individuelle, il est nécessaire de proposer des services adaptés à une pratique utilitaire du vélo. Ainsi la maison du vélo se doit de proposer des services tel que des ateliers de réparation, du marquage contre le vol, des cours de remise en selle, des initiations à la pratique du vélo et éventuellement de la location, du gardiennage, de la documentation (cartes des itinéraires vélo version papier et numérique, etc.) des campagnes de promotion et des événements (fête du vélo, brocs à vélo, etc.).

L'ADAV propose de développer ces services en trois phases :



SOLUTION PROPOSÉE :

UNE MAISON MULTI PARTENARIALE ET MULTISERVICE

Profiter de la multitude d'acteurs actifs dans le domaine du vélo

Les différents acteurs et financeurs potentiels (SMTUS, commune, intercommunalité, etc.) peuvent conventionner avec des associations locales ou des entreprises afin de proposer des services au sein de la maison du vélo. Sur le territoire, de nombreuses associations locales (comme AGIIE, ARPEGE, SYNERGIE, l'antenne de l'ADAV, ou encore WIMOOV) pourraient être potentiellement intéressées pour proposer certains services.

Engager plusieurs partenaires dans un projet majeur pour le développement de la pratique cyclable

Il appartient au(x) maître(s) d'ouvrage de choisir un mode de gestion adapté aux objectifs visés. Dans tous les cas, ce projet doit être travaillé en concertation avec plusieurs partenaires comme le SMTUS, le département, la commune, la CAMVS, etc. afin de diversifier au fur et à mesure les services proposés et faire de la maison du vélo une maison de la mobilité alternative.

SOLUTION PROPOSÉE :

UNE MAISON DU VÉLO AMBULANTE

Une camionnette pourrait ponctuellement faire le déplacement dans les communes du ressort territorial du SMTUS afin de réaliser des animations proposées par ailleurs au sein de la maison du vélo (atelier d'autoréparation, stand de marquage contre le vol, stand d'information, etc.). Le principe est de faire connaître les services de la maison du vélo dans l'ensemble du territoire. La camionnette pourra également servir au transport de matériel (par exemple pour le service de location de vélo).

SOLUTION PROPOSÉE :

DÉS RELAIS A DEVELOPPER

En fonction du succès rencontré la maison du vélo pourra développer des permanences dans les principaux pôles urbains du ressort territorial.

SPECIFICATIONS TECHNIQUES :

◇ *Caractéristiques d'implantation :*

- ◇ Si possible dans un lieu ayant une surface évolutive :

- Surface minimale estimée pour la phase 1 : 250 m²
- Surface minimale estimée pour la phase 2 : 400 m²
- Surface minimale estimée pour la phase 3 : 600 m²

- ◇ Accueil de public (accessibilité PMR, signalétique, stationnement pour les vélos, présence en extérieur de pompe de gonflage voir de kit de réparation - réflexion à avoir sur la pose de bornes électriques pour les VAE).

- ◇ Local de stockage à prévoir pour les vélos en attente de réparation et les vélos mis à la location

◇ *Les emplacements privilégiés :*

- ◇ Compte-tenu de la localisation et de la potentielle modularité du bâtiment, l'ADAV recommande d'installer la maison du vélo dans l'Arsenal de Maubeuge.
- ◇ Il conviendra d'étudier plus précisément les propositions de l'étude de l'ADAV avec les partenaires sur le sujet de la localisation car une position très proche du PEM de Maubeuge est également très souhaitable.

◇ *Coût estimé :*

- ◇ ≈ 70 000 € pour une première année d'exploitation (achat de matériel compris, location ou achat d'un local non compris)

N°FP 5 - RETOURS D'EXPERIENCE SUR UN GUICHET UNIQUE DES MOBILITES

AVANT-PROPOS :

Bien souvent, se rendre sur son lieu de travail autrement qu'en voiture individuelle peut rapidement devenir problématique, surtout si un citoyen lambda ne pratique pas régulièrement le territoire. C'est pourquoi pour faciliter l'accès à l'information relative aux offres de transports et de mobilités du territoire, il est impératif de centraliser l'information dans un lieu unique ou sur un portail numérique unique (notion de guichet unique). Les informations peuvent concerner aussi bien l'offre de déplacements en bus, en car, le transport scolaire, le transport à la demande (horaires, trajets, tarifs etc.) que les offres de stationnement voiture et vélo (lieu, modalités d'accès), que les services de location, d'autopartage, de covoiturage etc. sans oublier le train.



Pour plus d'information :

- <https://www.lignesdazur.com/fr/actualites/3/votre-espace-mobilites-est-ouvert-a-nice-depuis-le/4/98>
- <https://mobibarval.fr/fr/>

RETOUR D'EXPERIENCE N°1 : ESPACE MOBILITES (METROPOLE NICE CÔTE D'AZUR)

- **Ressort territorial** : 49 communes – 550 000 habitants – 71 000 entreprises ;
- **Maître d'ouvrage public** : Métropole Nice Côte d'Azur ;
- **Exploitation du guichet** : Régie Lignes d'Azur (EPIC) ;
- **Date de lancement** : 23 mars 2021 ;
- **Services proposés** :
 - Espace de vente (agence commerciale) et de conseils pour tous les déplacements sur le territoire : tickets et abonnements, accompagnement, accessibilité, itinéraires.
 - Information sur les horaires bus, transport scolaire, train, tramway.
 - Information sur les aides financières disponibles pour se déplacer : achat deux-roues électriques, achat vélo adapté, achat vélo à propulsion humaine, achat voiture électrique.
 - Information sur le service de location de vélo mécaniques en libre-service (Vélobleu + E-Vélobleu, inauguré en juillet 2009) uniquement sur trois communes : Nice, Saint-Laurent-du-Var, Cagnes-sur-Mer.
 - Espace dédié aux entreprises pour un accompagnement personnalisé sur les abonnements auprès des salariés, locations de vélo etc.



- **Location de vélo en libre-service :**
 - 1 750 vélos et 175 stations ;
 - Territoire de 18km² regroupant 293 000 habitants dont 128 600 actifs ;
 - 8 500 abonnés dont les 80% à l'année ;
 - 2 000 locations/jour en moyenne sur l'année ;
 - 1 500 000 locations ont été recensées depuis le lancement.
- **Financements :** Métropole Nice Côte d'Azur ;
- **Publics cibles :** Tout public, VLS à partir de 14 ans, entreprises du territoire.

- Tarifications :

PERIODICITE	SERVICE VLS VELOBLEU	SERVICE VLS E-VELOBLEU
1 journée	1,50€ (inscription) + 2€/h	3€ + 1,5€/demi-heure
1 semaine	5€ (inscription) + 2€/h	
1 mois	10€ (inscription) + 2€/h	
1 an	25€ (inscription) + 2€/h	40€ + 1,5€/demi-heure
		Gratuit pour les étudiants, apprentis et -25 ans

RETOUR D'EXPERIENCE N°2 : MOBI (METROPOLE NICE CÔTE D'AZUR)

- **Ressort territorial :** Pays BARVAL (Bassin d'Arcachon – Val de l'Eyre) composé de trois intercommunalités (CA du Bassin d'Arcachon Nord, CA du Bassin d'Arcachon Sud, CC du Val de l'Eyre) – 138 000 habitants ;
- **Maitre d'ouvrage public :** Pays BARVAL ;
- **Exploitation du guichet :** Régie au sein du Pays BARVAL ;
- **Date de lancement :** Septembre 2018 ;
- **Services proposés :**
 - Informations sur l'offre de mobilités disponibles sur le territoire du Pays BARVAL (vélo, transport en commun, transport scolaire, transport à la demande, train SNCF, bateau) : horaires, cartes, tarification, abonnement, démarches en ligne ;
 - Plateforme de covoiturage : mise en relation des covoitureurs, localisation des aires de covoiturage du territoire ;
 - Calculs d'itinéraires : tous modes confondus, incluant l'intermodalité ;
 - Recensement et localisation des parcs de stationnements vélos sécurisés ;
 - Recensement et localisation des stations de gonflage en libre-service ;
 - Recensement et localisation des prises de recharge pour vélos à assistance électrique ;
 - Recensement des ateliers vélo du territoire ;
 - Veille informationnelle et organisation d'événementiels.
- **Financements :** Les 3 EPCI du Pays BARVAL – Région Nouvelle-Aquitaine – FEADER (dispositif LEADER).
- **Publics cibles :** Tout public.
- **Spécificité de la solution :**
 - Guichet unique des mobilités en ligne ;
 - Informations également disponibles dans 17 points d'informations (Mairies du ressort territorial) ;
 - Aucun service de location ;
 - Territoire à dominante périurbaine, rurale.



SPECIFICATIONS TECHNIQUES AU REGARD DU VAL DE SAMBRE

- La Métropole Nice Côte d'Azur et le SMTUS présentent tous les deux une structure d'exploitation de leur réseau de bus des transports interurbains : l'EPIC Régie Lignes d'Azur pour la MNCA, et la SPLTISA pour le SMTUS.
- A l'instar de la Régie Lignes d'Azur, l'agence commerciale de la SPLTISA pourrait être le guichet unique des mobilités, à savoir la plateforme regroupant et diffusant les informations relatives à toutes les offres de mobilités y compris celles qui ne sont pas directement exploitées par la SPLTISA ou commanditées par le SMTUS mais par exemple organisées, exploitées, gérées par un office du tourisme, une association d'insertion etc. dès lors que ces organismes œuvrent dans les limites du ressort territorial. L'objectif étant l'exhaustivité des informations et l'efficience auprès des demandeurs.
- Cependant, on peut aussi se demander si la future Maison du Vélo pourrait devenir le principal point d'information du Val de Sambre en matière de mobilités ?
- L'idée d'une plateforme en ligne, à l'instar de MOBI, pourrait constituer une première étape vers la mise en place d'un guichet unique des mobilités dans le Val de Sambre. La mise en place d'une telle plateforme est moins contraignante, plus souple et permet d'accéder rapidement aux bonnes informations par tous.
- Le calcul des itinéraires ou plus exactement l'intégration des données relatives à la marche et au vélo dans le calculateur d'itinéraire du syndicat mixte (loi SRU) régionale Hauts de France Mobilités (HDFM) est une idée à reprendre dans l'optique de développer un système vélo et marche utilitaire, complémentaire au réseau des véloroutes voies vertes.

N°FP 6 – RETOURS D'EXPERIENCES SUR UNE STRUCTURE OUTIL UNIQUE EN CHARGE DE L'EXPLOITATION OU DE LA GESTION DES SERVICES ET EQUIPEMENTS

AVANT-PROPOS :

L'exploitation et la gestion de services de mobilités et des différents équipements sont généralement confiés à des opérateurs de transports. Ces derniers sont mandatés par les AOM, par voie de conventionnement (ou contrats), afin d'exploiter le réseau des transports urbains et interurbains, puis de gérer l'intégralité des services que proposent l'AOM ainsi que ses équipements. Les services regroupent à titre d'exemple la location de vélos, le vélo en libre-service ; les équipements concernent notamment le stationnement sécurisé (des véhicules motorisés et/ou des vélos). La présente fiche pédagogique s'intéresse donc à la question : qui exploite ?

Pour plus d'information :

- Caisse des Dépôts et Consignations – Fiche pédagogique sur les modes de gestion des services publics locaux : <https://www.banquedesterritoires.fr/sites/default/files/2019-02/E133.pdf>
- Note technique sur les modalités d'exploitation des services publics de transports urbains : <https://www.cairn.info/revue-droit-et-ville-2016-2-page-85.htm>
- Site officiel de Transdev – Service d'exploitation du stationnement : <https://www.transdev.com/fr/nos-solutions/stationnement/>



MODALITES D'EXPLOITATION DES SERVICES ET EQUIPEMENTS

La gestion et l'exploitation des services et équipements peut être confiée à une structure autonome selon plusieurs procédures :

- **En régie à autonomie financière** : c'est la structure qui est la plus proche de la collectivité. C'est l'exécutif de la collectivité qui la dirige. Son budget est annexé au budget de la collectivité. Gestion directe du service, décisions prises avec l'assemblée délibérante (marchés publics, tarification), et représentation d'usagers par un conseil d'exploitation.
- **En régie à personnalité morale et autonomie financière** : établissement public juridiquement indépendant de la collectivité. Elle dispose d'un budget à part, vote les tarifs chaque année, peut gérer des services publics d'autres collectivités sous contrat de délégation de service public. La structure dispose d'un conseil d'administration. Exemple de montages : les SPIC (services publics industriels et commerciaux).
- **En délégation de service public (contrat) :**
 - o Gestion par une structure commerciale de type **SPL (Société Publique Locale)** : société anonyme par action avec des actionnaires 100% publics. Elle est contrôlée par les actionnaires (au moins 2) qui délèguent la gestion d'un service public. Une contractualisation est alors mise en place entre l'autorité délégante et la SPL.
 - o Gestion par une structure commerciale de type **SAEML ou SEM (Société d'Économie Mixte)** : c'est une société commerciale dont les actionnaires privés sont minoritaires et dont les actionnaires représentant les collectivités locales ne doivent pas avoir plus de 85 % des capitaux.
 - o Gestion par une **société commerciale privée (SCP)**
 - o Gestion par une **association de loi 1901** : la gestion se fait par voie de conventionnement ou un contrat de DSP. Les associations sont soumises à des règles de gestion moins contraignantes.

La Caisse des Dépôts et Consignations propose un schéma récapitulatif de ces trois modalités de gestion des services publics :

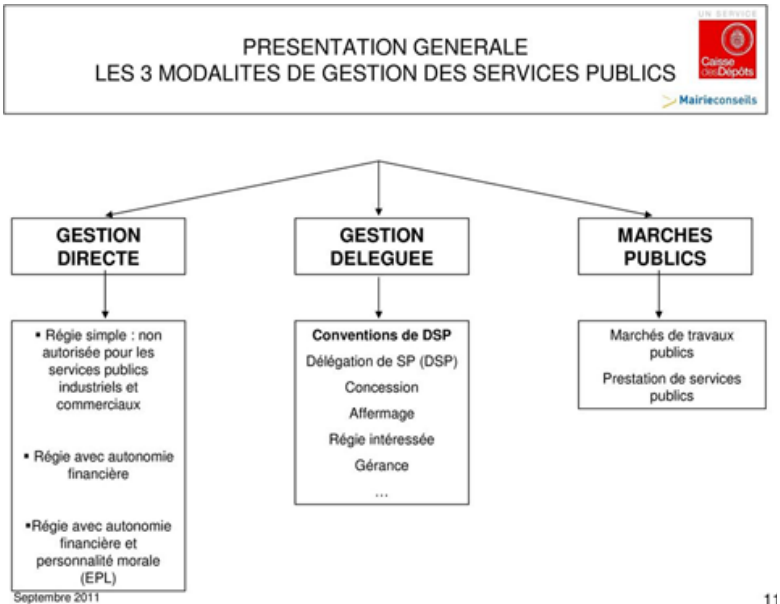


Schéma organisationnel des acteurs « Mobilités » du ressort territorial d'Artois Gohelle :



EXEMPLE DE STRUCTURE OUTIL UNIQUE EN CHARGE DE L'EXPLOITATION OU DE LA GESTION DES SERVICES ET EQUIPEMENTS : TADAO - TRANSDEV (ARTOIS-GOHELLE)

- **Ressort territorial d'Artois-Gohelle**
 - 150 communes membres,
 - 3 communautés d'agglomération membres,
 - 652 000 habitants.
- **Organisation des services et équipements**
 - AOM : Syndicat Mixte des Transports de l'Artois Gohelle ;
 - Nom du réseau de transport : TADAO
 - Exploitation – Opérateur de transports : TRANSDEV
 - Modalité d'exploitation : délégation de service public jusqu'en 2023
- **Missions confiées par le SMTAG à Transdev (cf, rapport d'activités TADAO 2019) :**
 - Exploitation du réseau bus (hors centres de remisage et maintenance, qui restent au SMTAG) ;
 - Installation de nouveaux dépôts bus ;
 - Mise en service de la billettique Pass Pass ;
 - Recrutement des conducteurs ;
 - Communication et charte graphique ;
 - Réduction des scolarisés sur les abonnements ;
 - Réflexion sur l'innovation (bus hydrogène) ;
 - Exploitation des cellules commerciales TADAO ;
 - Promotion des modes doux ;
 - Exploitation de la maison du vélo à Lens.

Focus sur la Maison du vélo (Lens) exploitée par TADAO-TRANSDEV

Services proposés:

- **Location de vélo « classique » ou « électrique »**
- Location d'équipements et accessoires : remorque, siège enfant, casques
- Gardiennage gratuit du vélo « Biclo » 24h/24 | 7 jours/7, par l'intermédiaire de la carte PASS PASS.



N°FP 7 – LE VELO ET LA MARCHÉ DANS LES DOCUMENTS LOCAUX DE PLANIFICATION

AVANT-PROPOS:

La planification urbaine regroupe l'ensemble des documents d'urbanisme qui organisent les territoires. Ces documents sont issus d'études, de procédures juridiques et financières, de textes législatifs et réglementaires mis en œuvre par les services de l'État et les collectivités territoriales. Ces documents constituent souvent une opportunité pour formuler ou pour retranscrire le projet de territoire d'une collectivité. Les objectifs du PLU ou PLUi sont les suivants :

- Préserver le patrimoine du territoire ;
- Maîtriser le développement urbain ;
- Contrôler l'évolution des territoires ;
- Donner un cadre aux projets d'aménagement.



Pour plus d'information :

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal
 - Agglo Maubeuge Val de Sambre
 (agglo-maubeugevaldesambre.fr)
 - Communauté de communes du Pays de Mormal
 (cc-paysdemormal.fr)

EXEMPLE DU PLUI DE LA CAMVS :

Ce document a pour objet de planifier des aménagements afin d'améliorer la qualité de vie des habitants. Il prend en compte les enjeux environnementaux, économiques et sociaux. Cette fiche présentera quelques extraits du document consacré au vélo.

1. DÉVELOPPER UNE POLITIQUE D'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE NOTAMMENT AUTOUR DE LA SAMBRE

- ♦ Le PLUi encourage tout d'abord l'intégration qualitative de la Sambre à la trame piétonne et au tissu urbain existant. D'un point de vue touristique, la CAMVS affirme via ce PLUi les projets muris autour du triptyque « Sport-Loisirs-Nature », notamment conduit autour du futur Pôle Gare Centre-Ville de Maubeuge

2. ENCOURAGER LES MODES ACTIFS DANS LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS ET TOURISTIQUES EN RENFORÇANT ET EN CONNECTANT LES ITINÉRAIRES CYCLABLES ET PIÉTONS

La CAMVS ambitionne de développer la pratique de la marche et du vélo à travers sa politique d'aménagement, tant dans les déplacements quotidiens que dans sa dimension touristique, en garantissant des itinéraires sécurisés et continus. La marche et le vélo constituent des modes de déplacement pertinents sur de courtes distances, notamment en ville, et s'insèrent dans une logique de déplacements multimodaux par la possibilité de se rabattre vers un arrêt ou une station de bus, ou une gare. Les gares ferroviaires sont de plus en plus pourvues en équipements dédiés au stationnement des vélos. C'est le cas de celles d'Aulnoye-Aymeries. Il est indispensable pour l'agglomération de penser systématiquement à la question des cheminements en modes actifs lors de chaque opération d'urbanisme.

Le réseau cyclable de l'agglomération quant à lui apparaît limité. Plusieurs tronçons sont aménagés en faveur des vélos sur le réseau urbain (bandes cyclables en centre-ville, couloir de bus TCSP partagé avec les vélos, zones 30, ...). Mais de nombreuses discontinuités (interruption de l'itinéraire) persistent, tout comme de nombreuses coupures physiques (voie ferrée, Sambre, voie rapide, relief vallonné, ...). Ces éléments constituent des freins à l'utilisation du vélo. Ils conduisent actuellement les usagers à emprunter les trottoirs par recherche de sécurité, provoquant alors des situations dangereuses pour les piétons.

3. LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

Au travers des projets de pôles d'échanges multimodaux portés par le SMTUS, les 3 principales gares ferroviaires du ressort territorial Aulnoye-Aymeries, Maubeuge et Jeumont seront pourvues de stationnements pour les vélos et notamment d'abri vélos sécurisés d'ici la fin du mandat. Par ailleurs, le Plan de Déplacements Urbains de la Sambre, porté par le SMTUS, ambitionne de valoriser les déplacements doux. Son plan d'actions vise en effet à développer les continuités piétonnes et cyclables, et plus généralement à inciter à la pratique de la marche et du vélo par un travail de sensibilisation et la réalisation d'aménagements.

4. RÉGLEMENTATION

- ◇ a. Pour les constructions à usage d'habitation dans les communes urbaines et péri urbaines :

« Il est exigé une place de stationnement vélo par logement. Ces places peuvent être mutualisées sur un unique emplacement qui doit être accessible, aménagé et sécurisé, pour répondre à tout ou partie des besoins de la zone. En sus, chaque zone doit proposer au moins un parking vélo pour visiteurs, à raison d'une place de stationnement pour 5 logements. Celui-ci doit être accessible, aménagé et sécurisé. » © Règlement PLUi CAMVS 3.4.2, Communes urbaines, chapitre Stationnement, page :72 _ Règlement PLUi CAMVS 3.4.3, Communes péri urbaines, chapitre Stationnement, page :59

- ◇ b. Pour les constructions à usage d'habitation dans les communes rurales :

« Il est exigé une place de stationnement vélo par logement. Ces places peuvent être mutualisées sur un unique emplacement qui doit être accessible et sécurisé, pour répondre à tout ou partie des besoins de la zone. » © Règlement PLUi CAMVS 3.4.4, Communes rurales, chapitre Stationnement, page :43

5. MODIFICATION DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (MODIFICATION B)

Conformément aux orientations définies par le Programme d'aménagement et de développement durable (PADD) d'un PLUi, les OAP comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. Elles sont particulièrement intéressantes pour présenter une logique d'aménagement d'ensemble. Susceptibles de concerner l'ensemble des zones du PLUi (Urbaine, A Urbaniser, Naturelle et Agricole), les OAP sont de deux ordres : les OAP thématiques et sectorielles.

- ◇ Les OAP thématiques peuvent concerner tout le territoire de la collectivité.
- ◇ Les OAP sectorielles sont déclinées à l'échelle de quartiers, d'îlots, dans une logique de renouvellement urbain ou de projet d'aménagement nouveau.

La place du vélo et du piéton peut à la fois être traitée de façon globale dans une zone particulière de la CAMVS inscrite au PLUi ou traitée de façon plus spécifique dans une zone dont l'échelle est beaucoup plus fine (quartier, îlot).

« LES AMÉNAGEURS DOIVENT ASSURER :

Prescriptions découlant de l'étude «entrée de ville»

- Respect d'un recul de 35 mètres par rapport à l'axe de la RN2 pour l'implantation de constructions

Aménagement d'une bande paysagère le long de la RN2 composée d'un double alignement d'arbres, d'engazonnement et autres espèces végétales. Cette bande sera inconstructible mais pourrait recevoir une liaison douce (piétons, vélos) » © PLUi CAMVS, Dossier Loi Barnier, Article L11-8 du Code de l'urbanisme, document 3.6, page : 11

BEAUFORT – zone 1AUE – activités économiques

« Vélos et motos : Des emplacements sont à prévoir à proximité des entrées des entreprises. Ce stationnement pourra être mutualisé à l'échelle de la zone. » © Dossier de modification du PLUi de BEAUFORT, BOUSSIERES SUR SAMBRE, ECLAIBES, ECUELIN, LIMONT-FONTAINE ET SAINT REMY CHAUSSEE // NOTICE EXPLICATIVE ET JUSTIFICATIVE _ Pages : 16 - 17

Pour les communes de Hargnies et de La Longueville, membres du SMTUS, les règles de planification sont inscrites au sein du PLUi de la communauté de communes du Pays de Mormal.

N°FP 8 – LE STATIONNEMENT DE COURTE DUREE, BONNES PRATIQUES

AVANT-PROPOS :

Afin de répondre aux besoins réels des cyclistes, le stationnement doit être visible, pratique, accessible et facile à utiliser. Pour rappel, le stationnement de courte durée suppose de laisser le vélo pendant moins d'une heure. Dans l'organisation de l'espace public, il convient de proposer une succession de petites unités d'appuis ou d'arceaux vélos, régulièrement disposés, surtout à proximité des pôles générateurs de flux, et pouvant accueillir un vélo debout.



Pour plus d'information :

- Guide du stationnement des vélos, version revue en 2009, ADAV ;
- Le stationnement vélo, recommandations du CEREMA, 31 mai 2021, CEREMA

CARACTERISTIQUES DU STATIONNEMENT DE COURTE DURÉE

Les solutions de stationnements sont bien évidemment à adapter selon deux principaux critères, identifiés par l'ADAV, à savoir : la durée d'exposition au risque de vol, le lieu plus ou moins exposé au risque de vol. Le tableau ci-dessous présente les caractéristiques du stationnement cyclable de courte durée :

TYPE DE STATIONNEMENT	COURTE DUREE
Durée de stationnement	Moins d'une heure
Lieux types	Petit commerce, service public
Distance au lieu de stationnement	10 m maxi
Surveillance	Informelle
Visibilité et transparence	Indispensable
Vidéosurveillance	Inutile
Fermeture/contrôle de l'accès	Inutile
Esthétique	Indispensable
Matériel d'ancrage des vélos	Barre, arceau, appui-vélo
Couverture	Inutile
Eclairage	Eclairage public ambiant
Maintenance	Très réduite
Tarification	Non
Signalisation	Inutile
Information	Non

Les équipements de stationnement cyclable de courte durée sont donc les « **arceaux et appuis-vélo** ». Dans tous les cas, il doit toujours exister un point fixe permettant au cycliste d'attacher le cadre et la roue avant de son vélo. Les points fixes doivent être à bonne hauteur et permettre d'attacher le cadre et une roue avec les antivols courants du marché (privilégiez néanmoins l'antivol U ou la chaîne plutôt que les antivols en spirale qui ne sont pas conçus pour sécuriser le vélo).

En complément de ce tableau des caractéristiques, l'ADAV propose une liste de recommandations à suivre pour tout gestionnaire de voirie ou aménageur :

- **Ranger les vélos et limiter leur encombrement** : un vélo stationné occupe une surface de 0,8 m². Il faut néanmoins éviter le surencombrement des vélos dans l'espace public, pouvant parfois remettre en question l'aspect sécuritaire des équipements. De même, il faut prévoir une zone de dégagement du vélo de 1,80 m afin d'éviter que le cycliste se tortille pour ranger ou récupérer son vélo.
- **Être résistant et facile à entretenir** : l'équipement doit résister aux actes de vandalisme, aux intempéries et être en mesure de durer dans le temps. Il doit solliciter un minimum d'entretien et de maintenance.
- **Bien s'intégrer dans le site** : les équipements de stationnement cyclable de courte durée doivent pouvoir se fondre dans le décor.
- **Être sûr pour les cyclistes comme pour les piétons** : l'équipement ne doit pas présenter un danger pour le cycliste et le piéton. Il doit être situé hors des flux de piétons, ne doit pas comporter des parties « pointues » et à hauteur des visages (surtout des enfants), et ne doit pas constituer un obstacle de franchissement dangereux lorsqu'il n'est pas occupé par un vélo.
- **Rester d'un coût abordable** : éviter les matériaux trop sophistiqués.

PRATIQUES DE STATIONNEMENT CYCLABLE DE COURTE DUREE

BONNE PRATIQUE : L'ARCEAU VELO

COMMENT ÉVITER LE VOL ?

1. un bon cadenas

Le meilleur : le cadenas en U
Un bon cadenas coute minimum 30€



A éviter absolument
cable à "billes" chaîne

2. bien attaché



- Cadre (+ roue avant si possible)
attaché(s) à un point fixe
- Serrure du cadenas vers le bas



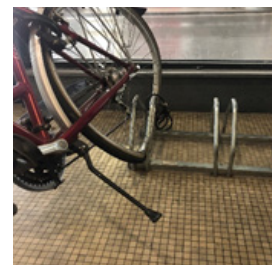
Exemple d'arceau-velo à Arras (source : choisirlevelo.org)

L'arceau vélo permet d'accrocher deux vélos au maximum. Il permet d'avoir un équipement de stationnement ou d'arrêt minute solidement fixé au sol, de maintenir le vélo debout et de le stabiliser, d'attacher le vélo par le cadre et la roue avant par un antivol homologué. Enfin, il permet au vélo de le rendre visible de tous.

Coût estimé par arceau : 70€ (pose incluse)

L'ARCEAU-ETRIER

Outre l'arceau vélo classique, il existe un second équipement de stationnement cyclable de courte durée très efficace : l'arceau-étrier. Il permet notamment une meilleure stabilité du vélo avec une bonne attache au cadre, un meilleur alignement des vélos, rangés dans l'espace public. Coût estimé par arceau-étrier : environ 100 € par vélo (pose incluse)



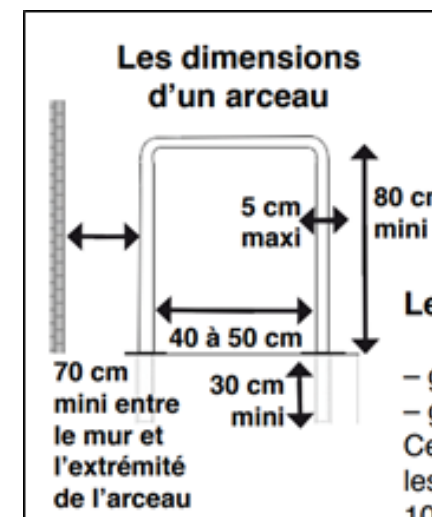
MAUVAISE PRATIQUE : LE PARKING DE TYPE PINCE-ROUES

Le stationnement de type « pince-roues » est absolument à proscrire dans les espaces publics. Impossible d'accrocher le cadre de son vélo, rendant le vol davantage facile (la plupart du temps, il ne reste plus qu'une roue). Cet équipement présente également des inconvénients pour le vélo en lui-même puisqu'il peut « voiler » et donc endommager les roues des vélos.



SPECIFICATIONS TECHNIQUES DE L'ARCEAU-VELO/APPUI-VELO

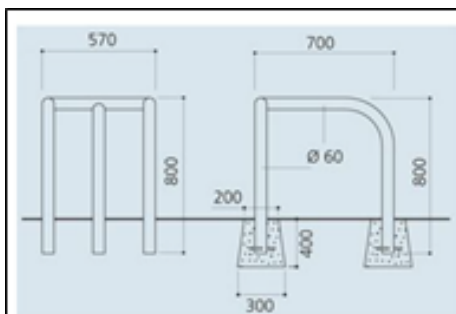
- **Hauteur** : environ 80 cm ;
- **Largeur** : environ 40 à 50 cm, assez large pour permettre l'accrochage du cadre et éventuellement de chaque roue, mais pas trop large pour éviter de prendre trop de place en l'absence de vélos ;
- **Épaisseur de la barre** : maximum 5 cm pour permettre le passage de tout antivol en U ;
- **Ancrage** : équipement scellé au sol ou au mur (et non vissé), même dans un local collectif fermé ;
- **Résistance au vandalisme** : suffisamment solide pour éviter d'être scié ou cassé ;
- **Résistance aux intempéries** ;
- **Distance entre arceaux ou appuis-vélos** : 90 cm.



SPECIFICATIONS TECHNIQUES DE L'ARCEAU ETRIER

Reprendre les spécifications techniques de l'arceau vélo en y ajoutant les éléments de précisions suivants :

- Le point d'accroche du vélo doit être solide et accessible ;
- Le cycliste doit pouvoir accrocher aisément la roue avant et le cadre au point fixe ;
- Les vélos doivent rester bien stables.



LES EMPLACEMENTS PRIVILEGES

- Espace ouvert, bien éclairé, visible et bien achalandé dans la journée pour dissuader le vol ou le vandalisme ;
- Proximité des entrées et sorties des pôles générateurs de flux ;
- Eviter les espaces enclavés, cachés par les bâtiments, la végétation.

SIGNALISATION VERTICALE DU STATIONNEMENT DE COURTE DUREE

Il existe un panneau de signalisation verticale pour le stationnement cyclable qui n'est pas obligatoire pour le stationnement de courte durée. Il peut cependant être opportun de le placer en cas de conflits d'usages avec les deux-roues motorisés, afin de matérialiser l'exclusivité du stationnement pour les vélos.



N°FP 9 – LE STATIONNEMENT DE MOYENNE ET LONGUE DUREE, BONNES PRATIQUES

AVANT-PROPOS :

Les cyclistes qui effectuent des déplacements à des fins professionnelles ou éducatives ne sont pas disposés à laisser leur vélo pendant plus de deux heures sur des systèmes de stationnement cyclable traditionnels (de courte durée de type arceaux) par inquiétude du vol ou du vandalisme. Cela est encore plus valable pour les personnes se déplaçant avec un vélo à assistance électrique (VAE). Il est possible de rassurer le cycliste grâce à des systèmes d'installations de « stockage » sécurisés, des consignes collectives ou encore des vélo-stations surveillées. Bien souvent, le stationnement cyclable de moyenne et longue durée propose des installations couvertes et à l'accès réservé.

CARACTERISTIQUES DU STATIONNEMENT DE MOYENNE ET LONGUE DURÉE

Les solutions de stationnements sont bien évidemment à adapter selon deux principaux critères, identifiés par l'ADAV, à savoir : la durée d'exposition au risque de vol, le lieu plus ou moins exposé au risque de vol. Le tableau ci-contre présente les caractéristiques du stationnement cyclable de moyenne et longue durée :

**Pour plus d'information :**

- Guide du stationnement des vélos, version revue en 2009, ADAV ;
- Le stationnement vélo, recommandations du CEREMA, 31 mai 2021, CEREMA

TYPE DE STATIONNEMENT	MOYENNE DUREE	LONGUE DUREE (de jour)	LONGUE DUREE (de nuit)
Durée de stationnement	Entre 1h et 12h	Du matin au soir	Du soir au matin et les week-ends
Lieux types	Centre commercial, Centre sportif, Centre de loisirs, Centre culturel, lieu de travail ou d'études	Lieu d'études, lieu de travail, gare en périphérie, parkings relais, pôle d'échange	Immeuble d'habitation, gare centrale, pôle d'échange, parking relais, aéroport
Distance au lieu de stationnement	20 m maximum	30 m environ	50 m maximum
Surveillance	Informelle ou fonctionnelle	Fonctionnelle ou formelle	Formelle (ou fonctionnelle)
Visibilité et transparence	Indispensable	Indispensable	Indispensable
Vidéosurveillance	Parfois nécessaire	Parfois nécessaire	Nécessaire
Fermeture/contrôle de l'accès	Espace délimité non fermé	Enclos ou local fermé	Enclos ou local fermé
Esthétique	Indispensable	Indispensable	Indispensable
Matériel d'ancrage des vélos	Boxes à vélos	Espaces dédiés sécurisés, consignes à vélos individuelles et/ou collectives	Espaces dédiés sécurisés (surveillés), consignes à vélos
Couverture	Appréciable	Indispensable	Indispensable
Eclairage	Eclairage public ou spécifique	Eclairage spécifique	Eclairage spécifique
Maintenance	Réduite mais régulière	Soutenue et très régulière	Soutenue et très régulière
Tarification	Non	Non (ou bon marché)	Oui
Signalisation	Appréciable	Indispensable	Indispensable
Information	Non	Souhaitable	Indispensable

PRATIQUES DE STATIONNEMENT CYCLABLE DE MOYENNE ET LONGUE DURÉE

BONNES PRATIQUES

- STATIONNEMENT DE MOYENNE DURÉE : LE BOX A VELO INDIVIDUEL OU COLLECTIF

Le box à vélo répond généralement à des besoins de stationnement d'ordre professionnel (pour la journée de travail), scolaire (journée de cours) ou résidentiel (pour pallier le manque de stationnement dans les immeubles, ou pour le sécuriser dans les espaces publics).

Le box à vélo est une solution de stationnement de moyenne durée (parfois de longue durée par système d'abonnement) qui peut être transitoire, afin de tester le service de stationnement, avant de proposer une solution plus durable et de plus grande capacité comme un abri à vélos.

Autres avantages : implanté dans l'espace public - Garantit la sécurité des vélos - Aucun gros travaux de fixation, aucun branchement électrique.

EXEMPLE DES BOXS A VELO DE LA VILLE DE LILLE

- o **Maître d'ouvrage** : Ville de Lille ;
- o **Lancement** : 2019 ;
- o **Exploitation** : Régie Ville de Lille ;
- o **Capacité de stationnement** : 5 vélos maximum par box ;
- o **Déploiement** : 55 boxes à destination des résidents et usagers de Lille, Hellemmes et Lomme ;
- o **Accès** : 24h/24 par l'intermédiaire d'un smartphone ou d'un badge ;
- o **Tarification** : abonnement annuel d'un an à hauteur de 50 € par vélo ;
- o **Coût de l'installation** : 7 000 € (pose incluse) ;
- o **Financement** : Ville de Lille, MEL ;
- o **Modèle** : ALTAO COVER (Altinnova), finançable via le programme ALVEOLE.

NB : la réglementation (Code de la voirie routière) autorise la neutralisation de places de stationnement automobile pour l'installation de box à vélo.



- STATIONNEMENT DE LONGUE DURÉE : CONSIGNES COLLECTIVES PAR VELO STATION OU GARAGE A VELO SECURISÉ

Les consignes collectives et/ou garages à vélos sécurisés doivent impérativement être visibles pour les piétons ou par les cyclistes. Ils peuvent être gratuits ou payants dans la mesure où un système de gardiennage peut être mis en place, notamment pour le stationnement des vélos, la nuit. L'accès et la surveillance de ces équipements peuvent être pris en charge en régie par le maître d'ouvrage, ou exploiter par délégation de service public (DSP) ou via un marché public par un prestataire rémunéré par le maître d'ouvrage.

La consigne collective et le garage à vélo sécurisé sont des espaces fermés, couverts, situés généralement à proximité des arrêts de transports collectifs, souvent dans des gares devenues des « pôles d'échanges multimodaux », et qui se veulent rassurants pour l'usager : option de verrouillage à clé, cadenas, clavier numérique, badge (voire carte Pass Pass).

Autres avantages :

- Peuvent être munis de bornes de recharge électrique pour les VAE et comporter des espaces dédiés aux vélos spéciaux (vélo cargo par exemple) et les EDPM ;
- Garantissent la sécurité des biens et des personnes ;
- Peuvent être implantés également dans des espaces privés (centres hospitaliers, entreprises, immeubles d'habitat collectif, établissements scolaires) ;
- Peut être complètement automatisé (système de badge) ;
- Fonctionnement 24h/24.

EXEMPLE D'UNE VELOSTATION A CHAMBERY

- o **Maître d'ouvrage** : Communauté d'agglomération Grand Chambéry ;
- o **Lancement** : 2007 ;
- o **Exploitation** : Agence Écomobilité par délégation de service public (SPL) ;
- o **Capacité de stationnement** : 500 places – PEM de la gare de Chambéry ;
- o **Accès** : de 5h00 à minuit avec contrôle d'accès (carte, badge, clé) ;
- o **Tarification** : Abonnement (mensuel entre 6 € et 11€ ; annuel entre 25€ et 55€, annuel + service d'entretien du vélo : entre 55€ et 90€) ;
- o **Sécurisation** : vidéosurveillance
- o **Coût de l'installation** : inconnu ;
- o **Modèle** : inconnu ;
- o **Financement** : CA Grand Chambéry,
- o **Autres services** : station de gonflage, d'entretien et de réparation, location de casier, prises électriques pour recharge VAE, location de VAE/vélo hydrogène, vélos spéciaux, vélos pliants.



EXEMPLE D'UNE CONSIGNE A VELO A DOUAI

- o **Maître d'ouvrage** : : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD) ;
- o **Lancement** : Octobre 2020 ;
- o **Exploitation** : Société de Transports de l'Arrondissement de Douai (STAD) – SPL par régie ;
- o **Capacité de stationnement** : 20 places – Face gare de Douai ;
- o **Accès** : 24h/24 par carte Evéole ;
- o **Tarification** : : Abonnement de 5€ par mois | Offert pour les abonnés du service de location de vélo VAE « yellow » | Offert pour les abonnés mensuels et annuels des réseaux Evéole, TER Hauts de France, réseau régional Arc-en-Ciel ;
- o **Sécurisation** : vidéosurveillance
- o **Coût de l'installation** : entre 30 000 et 50 000€ ;
- o **Modèle** : inconnu ;
- o **Financement** : CA du Douaisis, SMTD,
- o **Autres services** : points de recharge VAE.

QUELQUES MAUVAISES PRATIQUES

- o Les crochets : accrochage verticale du vélo mais qui constitue une mauvaise solution pour l'usager qui doit porter son vélo au moins à deux reprises ;
- o Les supports de guidon : peu esthétique, pas pratique et moins sécurisé ;
- o Les étriers : très peu sûrs dans la mesure où seule la roue avant peut être accrochée (risque de vol et de « voilage » de roue).



SIGNALISATION VERTICALE DU STATIONNEMENT DE MOYENNE ET LONGUE DUREE

Le panneau de signalisation verticale pour le stationnement cyclable est vivement recommandé afin de signaler la proximité d'équipements sécurisés. Il peut être également fait mention de la présence d'une vidéosurveillance sur le panneau ou de bornes de recharges électriques pour les VAE



SPECIFICATIONS TECHNIQUES DU BOX A VELO INDIVIDUEL OU COLLECTIF

- Une bonne visibilité de jour comme de nuit ;
- Un éclairage à moins de 5 m, évitant le sentiment d'insécurité ;
- Une ouverture transparente ou ajourée ;
- Un support intérieur permettant de suspendre un vêtement de pluie, un casque (box individuel notamment) ;
- Une serrure fermant avec l'antivol du cycliste ou par badge ;
- Une structure résistante au vandalisme ;
- Une certaine esthétique ;
- Dimensions d'un box individuel : largeur de 70 cm, hauteur de 1,40 m, longueur de 2,10 m ;
- Dimensions d'un box collectif : largeur de 70 cm, hauteur de 1,40m, longueur de 4,50 m.



Box à vélo individuel



Box à vélo collectif

SPECIFICATIONS TECHNIQUES DES CONSIGNES COLLECTIVES PAR VELO-STATION OU GARAGE A VELO SECURISES

- Reprendre les spécifications techniques des boxes individuels en ajoutant les éléments suivants :
- Généralement, ces équipements sont installés à proximité des gares ferroviaires ou routières afin de faciliter l'intermodalité ;
- Ils nécessitent de l'espace et supposent une réflexion en amont pour leur intégration dans l'espace public ;
- Ils peuvent parfois générer des travaux complémentaires de VRD pour l'accessibilité des sites et l'alimentation électrique (éclairage, accès, badge, bornes VAE etc.) ;
- La vélo station peut proposer d'autres services à l'instar du retour d'expérience de Chambéry (entretien, gonflage, réparation, location) ;
- L'exploitation, la gestion et la surveillance de tels équipements génèrent automatiquement la création d'emplois.

N°FP 10 – LE PEDIBUS ET LE VELOBUS

AVANT-PROPOS :

Le pédibus est un groupe d'écoliers ou de jeunes collégiens (plus rarement d'enfants de centre loisirs) conduit à pied par des adultes (souvent des parents) bénévoles, qui suit un itinéraire précis pour accompagner les enfants en toute sécurité d'un endroit le plus proche possible du domicile jusqu'à l'école ou le collège.

A l'image d'un bus scolaire, le vélobus consiste en un ramassage d'élèves parcourant le même itinéraire pour se rendre à l'école en groupe à vélo plutôt qu'un par un via la voiture parentale. Un accompagnateur formé conduit les enfants en suivant un trajet et un horaire prédéfinis par l'ensemble des acteurs du vélobus.

Le concept du pédibus et vélobus recouvre plusieurs objectifs :

- Réduire les transports motorisés, et donc leurs émissions polluantes et le danger qu'ils engendrent aux alentours des établissements scolaires,
- Créer et susciter un effort physique quotidien bénéfique pour l'hygiène de vie et la santé,
- Créer un moment de socialisation entre enfants et adultes d'un même voisinage,
- Favoriser l'éducation et l'autonomie des jeunes vis-à-vis de la sécurité routière et du partage de la chaussée

Pour plus d'information :

- <https://www.provelo.org/fr/page/ecole-velobus>
- https://www.fondation-lamap.org/sites/default/files/upload/media/minisites/projet_transports/medias/partie-III/pedibus/pedibus_fiches_outils.pdf

**METTRE EN PLACE UN PEDIBUS DANS SA COMMUNE**

L'initiative peut venir de parents, d'associations de parents d'élèves, de l'école ou du collège (équipe pédagogique, conseil d'école, inspection académique), de partenaires de la vie scolaire (services scolaires, comité de quartier, associations et équipements socioculturels de quartier...).

Ce type d'action est en général soutenu par les communes ou leurs groupements qui accompagnent alors les projets destinés à promouvoir des modes de déplacements alternatifs à la voiture. La démarche peut être proposée à l'occasion de conseils d'école, d'assemblées générales de parents d'élèves, de réunions spécifiques et notamment dans le cadre d'un PDES.



Mise en pratique du programme :

- ♦ Établir un diagnostic (habitudes de déplacement des familles, diagnostic d'accessibilité, périmètre, engagement des parents...).
- ♦ Décider d'un itinéraire (en fonction de la localisation des enfants, de la mobilisation des parents et des contraintes de parcours).
- ♦ Obtenir un appui logistique des collectivités locales. Dans le cas du Val de Sambre, ce pourrait aussi être le SMTUS (affichage de l'itinéraire, des arrêts et des horaires de passage sur le mobilier public, aménagements spécifiques sur la voirie, etc.).
- ♦ Rédiger des chartes d'engagements (des parents et des enfants).
- ♦ Établir des plannings pour les parents accompagnateurs.
- ♦ Prévoir le matériel indispensable pour assurer la visibilité et la sécurité du pédibus (gilets fluorescents pour les accompagnateurs, voire pour les enfants).



Risque et assurance

Les obligations des piétons prévues par le code de la route sont beaucoup moins nombreuses que celles des automobilistes, mais doivent être impérativement respectées dans le cadre d'un pédibus.

On peut également prévoir une assurance couvrant la responsabilité des dirigeants de l'association. La mise en cause de la responsabilité pénale des organisateurs pourra s'exercer, le cas échéant, sur le fondement d'un manquement à des règles de sécurité ou de prudence, de l'imprudence ou de la négligence.

L'organisation d'un vélobus est une mise en place d'un programme d'accompagnement proposant :

- ♦ Un déplacement à vélo sécurisé ;
- ♦ Une aventure humaine, solidaire, citoyenne et conviviale ;
- ♦ Une étape intermédiaire avant de laisser les enfants se déplacer seul à vélo ;
- ♦ Une piste concrète pour un plan de déplacement scolaire ;
- ♦ Une alternative à la voiture.

Retour d'expérience de la communauté de communes du Pays de Mormal

L'école primaire d'Englefontaine a expérimenté un itinéraire vélobus le 24 juin 2021 aux côtés des services de la communauté de communes du Pays de Mormal et de l'ADAV, afin que les élèves découvrent le trajet cyclable idéal pour se rendre au collège Montaigne de Poix-du-Nord, situé à 2,4 km.



N°FP 11 – EXEMPLES DE SERVICES DE LOCATION MOYENNE ET LONGUE DURÉE DE VELOS UTILITAIRES ET VAE

AVANT-PROPOS :

Pour inciter à la pratique du vélo utilitaire, les autorités organisatrices de la mobilité sont en mesure de proposer des services de location moyenne et longue durée de vélos. Contrairement au vélo en libre-service (VLS) qui répond à un usage ponctuel, pour des déplacements courts en milieu urbain (exemple du V'Lille), avec un remisage en station dédiée dans l'espace public, la location moyenne et longue durée répond à un besoin pour un même usager de disposer sur le long terme d'un vélo pour ses déplacements quotidiens. Compte tenu du coût onéreux des vélos à assistance électrique (VAE), le service de location permet tester ce mode de déplacement durant un temps suffisamment avant d'envisager (ou pas) son achat. Le système de location moyenne et longue durée est à priori davantage pertinent en Sambre-Avesnois que le système du vélo en libre-service (VLS).

**Pour plus d'information :**

- <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/commande-publique/autres-modes-de-gestion-des-services-publics-locaux>
- <https://www.ecomobilite.org/Quels-prestataires-pour-gerer-un-systeme-de-location-de>

MODALITES D'EXPLOITATION DES SERVICES PUBLICS DE LOCATION MOYENNE ET LONGUE DURÉE

Les services publics de location moyenne et longue durée de vélos classique, spéciaux ou VAE peuvent être exploités selon les différents modes classiques d'exploitation des services publics à savoir :

Via les différentes sortes de **régies**. Dans ce cas, l'exploitation est directement effectuée par la puissance publique initiatrice et financeur du service ;

- **Via une délégation de service public avec mise en concurrence.** Dans ce cas l'exploitation est confiée à l'issue de la procédure de mise en concurrence, à une structure privée y compris une association ou une société d'économie mixte (SEM) qui devient « un délégataire ». Le délégataire est rémunéré dans le cadre d'un contrat de DSP par le délégant qui est la puissance publique ayant compétence (une Autorité Organisatrice de la Mobilité comme le SMTUS).

- **Via un marché public de prestation de services avec mise en concurrence ;** Dans ce cas l'exploitation est également confiée à l'issue de la procédure de mise en concurrence, à une structure privée y compris une association ou une société d'économie (SEM) qui devient un « prestataire de service ». Ce prestataire est rémunéré dans le cadre d'un contrat de marché public par le commanditaire qui est la puissance publique ayant compétence (une Autorité Organisatrice de la Mobilité comme le SMTUS).

- **Via une Société Publique Locale (SPL)** au sens de la loi de mai 2012 qui permet à la puissance publique ayant compétence (une Autorité Organisatrice de la Mobilité comme le SMTUS) de contractualiser avec une société de droit privé sans mise en concurrence préalable, soit dans le cadre d'un marché public de prestation de service, soit dans le cadre d'une délégation de service public (DSP). L'exploitation par une SPL cumule les avantages de la régie et ceux des DSP ou marchés publics avec mise en concurrence préalable sans les désavantages inhérents à ces modes de gestion.

Le réseau STIBUS est actuellement géré par la SPLTISA en contrat de DSP pour le compte du SMTUS qui est la puissance publique délégante.

EXEMPLES DE SERVICES DE LOCATION MOYENNE ET LONGUE DUREE DE VELOS ET VAE UTILITAIRES

LE SERVICE VELLOW – DOUAISIS



- **Maître d'ouvrage** : Syndicat Mixte des Transports du Douaisis (SMTD) ;
- **Exploitant** : en régie avec autonomie financière – aucune sous-traitance ;
- **Ressort territorial** : 56 communes – 220 000 habitants – 2 EPCI (CA du Douaisis et CC Cœur d'Ostrevent) ;
- **Lancement du service** : Juillet 2019 ;
- **Financements** : SMTD, Communauté d'agglomération du Douaisis, CC Cœur d'Ostrevent ;
- **Cibles** : habitants du ressort territorial du SMTD ayant plus de 18 ans ;
- **Services proposés** : location de vélo à assistance électrique (entretien et antivol inclus) et d'équipements (sacoques, pompes à main) ;
- **Parc de location** : 15 VAE en 2019 – 115 VAE en février 2020 ;
- **Durée de location** : 1 mois à 1 an par un même usager (renouvelable) ;
- **Tarification** :

Tarifs TTC	1 mois	3 mois	1 an
VAE	25,00€	75,00€	250,00€
Paire de sacoques et pompe à main	5,00€	10,00€	20,00€
Service éligible au forfait mobilité pour les salariés (50% des abonnements pris en charge par les employeurs)			

- **Modèle de VAE** : « Neomouv Kalyso HY » (100 km d'autonomie).

LE SERVICE MARINEO - BOULONNAIS



- **Maître d'ouvrage** : Communauté d'agglomération du Boulonnais CAB ;
- **Exploitant** : Compagnie des Transports du Boulonnais (exploitant du réseau Marinéo – RATP DEV) – Délégation de service public
- **Sous-traitant** : Cycléco (retrait et entretien des vélos) ;
- **Ressort territorial** : 22 communes – 113 000 habitants ;
- **Lancement du service** : 2020 ;
- **Financements** : CAB ;
- **Cibles** : habitants de la CAB, ayant plus de 16 ans ;
- **Services proposés** : location de vélo à assistance électrique ;
- **Parc de location** : 40 VAE en 2020 - 100 VAE en août 2021 ;
- **Durée de location** : 3 mois à 1 an par un même usager (renouvelable) ;
- **Tarification** :

Tarifs TTC	3 mois	6 mois	9 mois	12 mois
VAE	120€	240€	320€	450€
Remise de 10% sur le prix de la location pour les abonnés au réseau de bus Marinéo Eligible au forfait mobilité des employeurs Pass de 10 voyages offert (réseau bus)				

Caution de 900€ (non encaissée) demandée avant retrait du vélo Kit de sécurité proposé à l'achat (antivol, casque, gilet) Etat des lieux du vélo réalisé avant et après la location

- **Modèle de VAE** : inconnu (seule information : 75 km d'autonomie)

LE SERVICE BYCYCLE – BAYEUX



- **Maître d'ouvrage** : SIVU pour le transport urbain de Bayeux ;
- **Exploitant** : Keolis Pays Normands – Délégation de service public ;
- **Ressort territorial** : 6 communes – 18 000 habitants ;
- **Lancement du service** : Janvier 2020 ;
- **Financements** : SIVU pour le transport urbain de Bayeux et les 5 autres communes ;
- **Cibles** : résidents, étudiants et salariés de 6 communes (Bayeux, Monceaux-en-Bessin, Saint-Loup-Hors, Saint-Martin-des-Entrées, Saint-Vigor-le-Grand, Vaucelles) ;
- **Services proposés** : location de vélo à assistance électrique ;
- **Parc de location** : inconnu ;
- **Durée de location** : 6 mois (renouvelable 1 fois – expérimentation en cours) ;
- **Tarification** : 1€ par jour ;
- **Modèle de VAE** : inconnu (seules informations : 130 km d'autonomie, VAE équipé d'un antivol et d'un panier).

RECOMMANDATIONS

- Il faut proposer une offre ciblée selon les publics (étudiants, entreprises, actifs) et selon l'usage recherché (tourisme, déplacements domicile-travail, accompagnement à l'école etc.) ;
- Il faut choisir une gamme de vélo adaptée aux usages recherchés : VAE, vélo cargo, vélo pliant, vélo classique (ville ou tout chemin) ;
- Pour l'achat des vélos qui seront loués, il faut formaliser des partenariats avec les revendeurs locaux qui faciliteront l'assistance technique, la fourniture de pièces détachées ou l'entretien ;
- Afin de faciliter l'acquisition de VAE par les usagers du service, il serait intéressant d'évaluer la possibilité de proposer une option d'achat à l'issue de la location. Pour le moment, cette possibilité existe uniquement avec des revendeurs de vélo à l'instar de Decathlon Rent ou encore Véligo.

DECATHLON

Decathlon propose un service de location longue durée de ses vélos (route, ville, VAE, tout chemin). A la fin du contrat de location, l'utilisateur a la possibilité soit de retourner son vélo en bon état de fonctionnement, soit de le racheter à Decathlon par l'intermédiaire d'un contrat. L'enseigne estime alors la valeur de revente d'occasion du vélo qui dépendra de la valeur de marché du vélo au moment de son retour et après diagnostic complet par un technicien agréé. Les éventuelles réparations qui s'imposeront au vélo pour un usage en toute sécurité et conformité, seront également estimées dans le prix de revente du vélo en occasion.

N°FP 12 – EXEMPLES D'AIDES FINANCIERES POUR L'ACHAT DE VELOS UTILITAIRES ET VAE

AVANT-PROPOS :

Rendre accessible la pratique du vélo à tous, qu'il soit classique ou électrique, doit passer aussi par des leviers financiers. Le bonus vélo lancé par l'Etat ou le « coup de pouce vélo », qui accorde une aide de 50€ pour la remise en état d'un vélo ont été de véritables succès et ont ainsi été pérennisés. Plusieurs collectivités se sont lancées dans un accompagnement financier des ménages et des employeurs pour l'achat d'un vélo. Bien souvent, cette aide est proposée sous forme de subvention. Libre à chaque structure de fixer ses conditions d'attribution de cette aide.



Pour plus d'information :

- <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A14091>
- <https://droitauvelo.org/-Aides-financieres->

L'AIDE NATIONALE POUR L'ACHAT D'UN VELO A ASSISTANCE ELECTRIQUE (VAE) - LE BONUS VELO

Les conditions d'attribution de l'aide de l'Etat sont fixées par l'article D251-2 du code de l'énergie.

Une aide de l'Etat à hauteur de 200€ maximum est proposée pour l'achat d'un vélo à assistance électrique uniquement. Elle vient obligatoirement en complément d'une aide locale proposée soit par un EPCI ou une commune, voire un syndicat mixte. Le montant alloué par l'Etat est identique au montant de l'aide accordée par la collectivité locale.

Plusieurs conditions doivent être réunies pour bénéficier de cette subvention.

Critères d'attribution pour le demandeur	Caractéristiques demandées pour le VAE	Démarche de sollicitation
✚ Être majeur ; ✚ Être domicilié en France ; ✚ Avoir un revenu fiscal de référence inférieur ou égal à 13 489€ l'année précédant la demande.	✚ Le VAE doit être neuf ; ✚ Il ne doit pas utiliser de batterie au plomb ; ✚ Il ne doit pas être cédé par l'acquéreur dans l'année suivant son acquisition.	✚ Télécharger et remplir le formulaire de demande d'aide (lien : https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/R47063) ✚ Effectuer la demande dans les six mois suivant la date de facturation du vélo ; ✚ Pièces demandées : ○ copie de la carte d'identité, du passport ou du titre de séjour, en cours de validité ; ○ copie d'un justificatif de domicile de moins de 3 mois ; ○ copie de la facture d'achat du vélo ; ○ copie de l'avis d'imposition de l'année précédant l'achat ; ○ copie de la preuve de paiement de l'aide attribuée par la collectivité locale pour l'achat du vélo ; ○ relevé d'identité bancaire du bénéficiaire.

EXEMPLE N°1 : COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE SAINT OMER

- **Lancement du service** : 1er mai 2021 ;
- **Ressort territorial** : 53 communes
105 169 habitants ;

Dispositifs d'aides :

- Dispositif n°1 : 100€ maximum remboursés pour l'achat d'un vélo « classique » ou VTT (pas de BMX). L'aide est plafonnée à 20% du prix du vélo.
- Dispositif n°2 : 150€ maximum remboursés pour l'achat d'un vélo électrique. L'aide est plafonnée à 20% du prix du vélo.
- **Financement** : Enveloppe budgétaire de la CAPSO – Aucune subvention ;
- **Budget** : information inconnue ;
- **Gestion de l'accompagnement financier et des démarches administratives** : Service Transport ;
- **Critères d'éligibilité aux aides** : voir ci-contre

Critères d'attribution pour le demandeur	Caractéristiques demandées pour vélo	Démarche de sollicitation
✚ Majeurs et mineurs ; ✚ Aucune condition de ressource fiscale.	✚ Vélos neufs et/ou d'occasion acceptés ; ✚ Achat du vélo auprès d'un spécialiste domicilié sur l'une des 53 communes de la CAPSO.	✚ Effectuer la demande dans les deux mois suivant la date de facturation du vélo ; ✚ 1 dossier par foyer fiscal jusqu'à épuisement du budget alloué aux aides sur l'année en cours ; ✚ Formulaire de subvention à remplir en ligne : http://demarches.paysdesaintomer.com/subvention-aide-a-lachat-dun-velo/ ✚ Pièces demandées : ○ Copie de la carte d'identité, du passeport ou du titre de séjour, en cours de validité ; ○ Copie d'un justificatif de domicile de moins de 3 mois ; ○ Copie de la facture d'achat du vélo. ✚ Subvention octroyée au demandeur sous forme de chèque cadeau « Happy kdO », à dépenser dans les commerces locaux adhérents au réseau Happy kdO.



EXEMPLE N°2 : VALENCIENNES METROPOLE

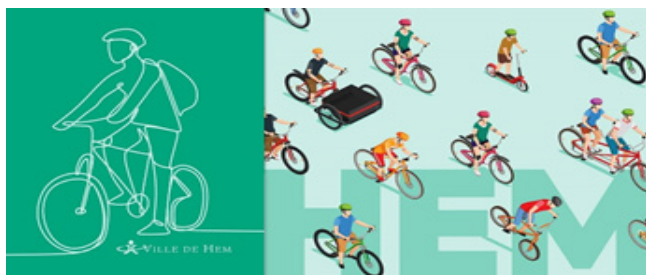
- **Lancement du service** : 1er janvier 2021 ;
- **Ressort territorial** : 35 communes – 351 836 habitants ;
- **Dispositifs d'aides** : 30 % du prix du TTC dans la limite des plafonds fixés par équipement :
 - o Vélo classique neuf : 150 €
 - o Vélo classique d'occasion : 75 €
 - o VAE neuf : 400€
 - o VAE d'occasion : 200 €
 - o Trottinette neuve : 150€
 - o Trottinette d'occasion : 75€
- **Financement** : Enveloppe budgétaire de la CA Valenciennes Métropole – Aucune subvention.
- **Budget** : information inconnue ;
- **Gestion de l'accompagnement financier et des démarches administratives** : Service Mobilité ;
- **Critères d'éligibilité aux aides** : voir ci-contre

Critères d'attribution pour le demandeur	Caractéristiques demandées pour vélo	Démarche de sollicitation
✚ Majeurs et actifs ; ✚ Etudiants majeurs ; ✚ Mineurs sous contrat professionnel ; ✚ Aucune condition de ressource fiscale. ✚ Ne pas revendre le vélo ou la trottinette pendant un minimum de 3 ans.	✚ Vélo classique (hors VTT), vélo pliant, vélo à assistance électrique (hors VTT électrique), trottinettes électriques (hors draisienne). ✚ Pour les VAE, aucune batterie au plomb. ✚ Achat chez un professionnel de Valenciennes Métropole (exit les achats web)	✚ Effectuer la demande dans les trois mois suivant la date de facturation du vélo ; ✚ 1 dossier par foyer fiscal jusqu'à épuisement du budget alloué aux aides sur l'année en cours ; ✚ Formulaire de subvention à remplir en ligne : https://demandes.valenciennes-metropole.fr/aide-velo-et-trottinette-2021/ ✚ Pièces demandées : ○ Copie de la carte d'identité, du passeport ou du titre de séjour, en cours de validité ; ○ Copie d'un justificatif de domicile de moins de 3 mois ; ○ Copie de la facture d'achat du vélo, nominative et acquittée ; ○ Relevé d'identité bancaire ; ○ Attestation sur l'honneur ; ○ Certificat d'homologation du VAE. ✚ Subvention octroyée au demandeur sous forme de virement bancaire.



EXEMPLE N°3 : VILLE DE HEM

- **Lancement du service** : Juin 2018 ;
- **Ressort territorial** : 1 commune – 19 373 habitants ;
- **Dispositifs d'aides** : 25% du prix d'acquisition plafonné à 300€.
- **Financement** : Enveloppe budgétaire de la ville de HEM – Aucune subvention.
- **Budget** : information inconnue ;
- **Gestion de l'accompagnement financier et des démarches administratives** : Service Aides et Développement Durable ;
- **Critères d'éligibilité aux aides** : voir ci-contre
- **Autre information** : la commune propose à chaque demandeur de signer une charte d'engagement citoyen pour utiliser l'équipement à des fins utilitaires, devenir ambassadeur vélo de la ville, marquer l'équipement contre le vol, entretenir soi-même le matériel, tester les itinéraires cyclables de la commune, faire remonter les problématiques, participer aux événementiels de la commune en lien avec la mobilité douce.



Critères d'attribution pour le demandeur	Caractéristiques demandées pour vélo	Démarche de sollicitation
✚ Habiter la commune de Hem ; ✚ 12 ans minimum ;	✚ Vélo classique ou électrique adulte ou enfant. ✚ Trotinette électrique. ✚ Vélo et trotinettes électriques d'occasion achetés à un particulier non subventionnés. ✚ Achat chez un professionnel de Lille Métropole (liste disponible sur le site de la commune). ✚ Possibilité d'intégrer dans le coût global du vélo/trotinette les éléments de sécurités achetés par le demandeur (casque, gilet de sécurité, antivol, lumière latérale).	✚ Effectuer la demande dans les six mois suivant la date de facturation du vélo ; ✚ 1 dossier par foyer fiscal jusqu'à épuisement du budget alloué aux aides sur l'année en cours ; ✚ Formulaire de subvention à remplir en ligne : https://www.ville-hem.fr/wp-content/uploads/2021/06/Formulaire-aide-a-lachat-dun-veloModif-P2-juin-2021.pdf ✚ Pièces demandées : ○ Copie de la carte d'identité, du passeport ou du titre de séjour, en cours de validité (cas pour demandeur mineur) ; ○ Copie d'un justificatif de domicile de moins de 3 mois ; ○ Copie de la facture d'achat du vélo, nominative et acquittée ; ○ Relevé d'identité bancaire ; ○ Charte d'engagement signée. ✚ Subvention octroyée au demandeur sous forme de virement bancaire.

SPECIFICATIONS TECHNIQUES POUR LE VAL DE SAMBRE

- **Taux et montant** de l'accompagnement financier à définir avec la gouvernance du SMTUS et de la CAMVS ;
- **Deux « formes » de subvention sont possibles** :
 - Carte cadeau dans les magasins du Val de Sambre (hors centres commerciaux et multinationales) en lien avec la politique d'attractivité commerciale et Cœur de Ville ;
 - Virement bancaire au demandeur (réduction des charges).
- **Portage et gestion du dispositif d'aide** : CAMVS (budget annuel) à travers la Maison du Vélo ;
- **Critères d'éligibilité** : ouvrir l'aide à la population majeure, aux actifs, étudiants et élèves à partir de 12 ans – achat d'un vélo classique (hors VTT) et VAE neuf ou d'occasion chez un professionnel du Val de Sambre (ou de l'arrondissement d'Avesnes) ;
- **Fermer l'aide aux trotinettes électriques dans un premier temps** ;
- **Proposer également une charte d'engagement** « mobilité cyclable » aux demandeurs ;
- Intégrer éventuellement l'aide à l'achat du matériel de sécurité dans la subvention ;
- **SMTUS** : relais technique auprès de la CAMVS et facilitateur à travers l'animateur « mobilités actives ».

N°FP13 – EXEMPLES DE FORMATIONS DE REMISE EN SELLE ET BON COMPORTEMENT A VELO ET A PIED

AVANT-PROPOS :

Les programmes « Savoir rouler à Vélo » ou encore « Génération Vélo » (pour les enfants de 6 à 11 ans) présentent des modèles de formations pédagogiques complètes afin d'assimiler les bons gestes et les bons comportements à adopter pour une pratique de la marche et du vélo, que ce soit à des fins utilitaires ou de loisir. Les fédérations de cyclisme/cyclotourisme, les clubs, vélo-écoles et associations sont en mesure de proposer ces formations à tous les publics.

**Pour plus d'information :**

- <https://reseau rural.fr/sites/default/files/documents/fichiers/2020-10/guide%20v%C3%A9lo.pdf> ;
- Le programme Savoir Rouler à Vélo : [https://www.education.gouv.fr/lancement-du-programme-savoir-rouler-velo-5258#:~:text=Le%20Gouvernement%20a%20lanc%C3%A9%20un,avant%20l'entr%C3%A9e%20au%20coll%C3%A8ge](https://www.education.gouv.fr/lancement-du-programme-savoir-rouler-velo-5258#:~:text=Le%20Gouvernement%20a%20lanc%C3%A9%20un,avant%20l'entr%C3%A9e%20au%20coll%C3%A8ge;) ;
- <https://www.francevelotourisme.com/conseils/les-services-velo-pour-faciliter-son-voyage/les-velo-ecoles-en-france-re-apprendre-a-faire-du-velo>

LE PROGRAMME SAVOIR ROULER A VELO (programme national)

Le programme « **Savoir Rouler à Vélo** » est adapté à tous les publics (enfant, adolescent, adulte, personne âgée). Il propose des activités à mettre en place avec l'aide d'associations ou de structures « prestataires ». Le programme peut être modifié en fonction des ressources et des équipements de l'organisme qui s'en chargera.

EXEMPLE DE MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME A BEUVRAGES**Informations préalables :**

- **Structure porteuse de l'initiative** : Ville de Beuvrages ;
- **Cibles** : Elèves des classes de CM2 de toute la commune ;
- **Partenaires** : club de VTT de Saint-Amand les Eaux (financier des équipements : vélos, matériel d'entretien) ;
- **Intervenants** : professeur d'EPS du collège Paul Eluard de Beuvrages, club de VTT de Saint-Amand-les-Eaux, ADAV ;
- **Financements** : club de VTT de Saint-Amand-les-Eaux, Région Hauts-de-France, ville de Beuvrages ;
- **Format pédagogique** : sessions de formation et d'entraînement tous les lundis de 13h30 à 14h30 ;
- **Coût de la prestation** : inconnue.

Contenu du programme :

- **Savoir « pédaler »** : bon équilibre, apprendre à conduire et piloter son vélo correctement (pédaler, tourner, freiner) ;
- **Savoir « circuler »** : rouler en groupe, communiquer pour informer les autres d'un changement de direction, découvrir les panneaux du code de la route.
- **Savoir « rouler à vélo »** : rouler en autonomie sur la voie publique, s'approprier les différents espaces de pratique.

EXEMPLES D'ACTIVITES

Activité n°1 : Savoir pédaler

Organisation du groupe :

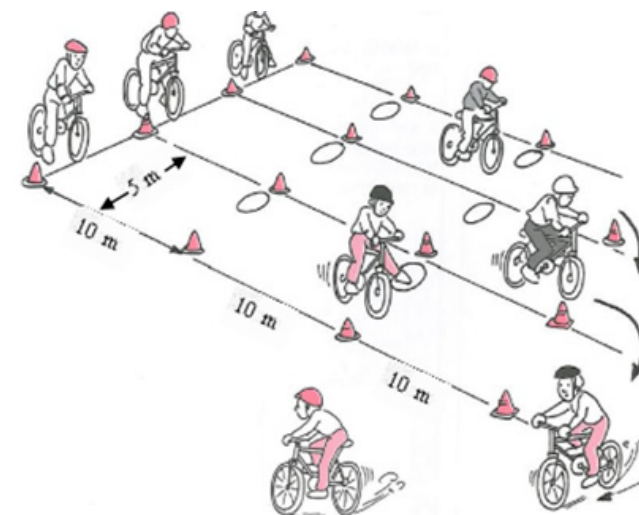
- ♦ En colonnes, selon le nombre possible de couloirs (3 à 4) ;
- ♦ Travail par vagues de 3 à 4 enfants. La vague suivante part au moment où le dernier élève de la précédente quitte le deuxième cerceau.

Matériel utilisé :

- ♦ Plots ;
- ♦ Cerceaux ;
- ♦ Vélos ;
- ♦ Casques.

Sécurité :

- ♦ Retour en dehors des couloirs, par un ou deux côtés



Activité n°2 : Savoir circuler

Organisation du groupe :

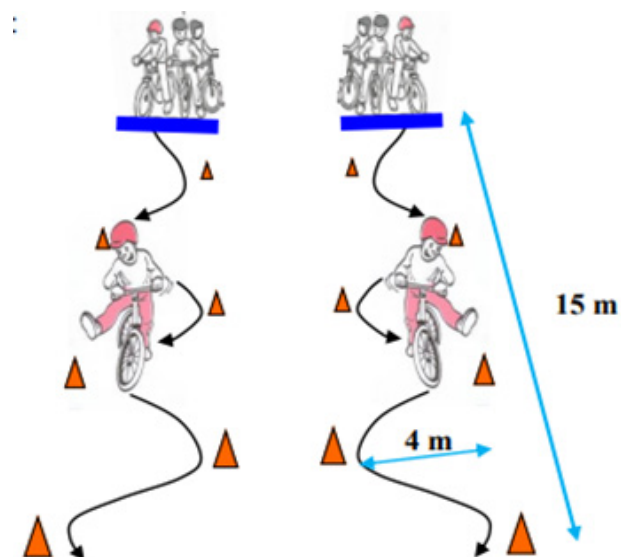
- ♦ Groupe de 4 à 5 enfants par dispositif ;
- ♦ Le départ est donné simultanément ;
- ♦ Organiser le retour en dehors du dispositif.

Matériel utilisé :

- ♦ 4 à 6 plots par dispositifs ;
- ♦ Lattes (départ) ;
- ♦ Vélos ;
- ♦ Casques.

Sécurité :

- ♦ Retour par le côté (à déterminer)



D'AUTRES POSSIBILITES DE FORMATION POUR APPRENDRE A FAIRE DU VELO

Chaque association, fédération ou prestataire propose son propre programme de formations pour apprendre à faire du vélo de façon sécurisée. Une procédure de marché public doit être entreprise par le maître d'ouvrage (ex : le SMTUS) pour effectuer la sélection du prestataire de formation. Préalablement, il est important de rédiger un cahier des charges complet déterminant notamment le ou les publics cibles.

NB : un modèle de cahier des charges pour ces prestations de formation est disponible sur internet (ex : communauté de communes Val d'Ille-Aubigné)

Exemples d'organismes de formations « vélo » (Hauts de France) :

- ◇ Les vélo-écoles : recensement des vélo-écoles sur le site de la fédération des usagers de la bicyclette (FUB) ;
- ◇ L'ADAV (association) ;
- ◇ Moniteurs Cyclistes Français de Lille (syndicat de professionnels) ;
- ◇ Droit d'velo (association) ;
- ◇ B'twin Village (Groupe Decathlon).

Coût estimé des prestations : entre 20 et 95€ TTC les 6 séances selon l'organisme de formation

Formats des prestations : stages (entre 3 à 7 jours), journée, cours hebdomadaires, séance (1 à 2 heures)

LES ACQUIS DES FORMATIONS DE REMISE EN SELLE ET DE BON COMPORTEMENT A VELO ET A PIED

- ◇ Rappeler le code de la route ;
- ◇ Savoir monter et descendre de son vélo en toute sécurité ;
- ◇ Savoir vérifier rapidement et efficacement l'état de son vélo avant une sortie ;
- ◇ Préparer un parcours en associant les enfants ;
- ◇ Choisir un parcours assez peu emprunté par des automobilistes dans l'idéal ;
- ◇ Faire porter un gilet réfléchissant afin de s'assurer de la visibilité des enfants ;
- ◇ Donner ou redonner confiance aux jeunes et moins jeunes pour la pratique du vélo.

N°FP 14 – EXEMPLES DE FORMATIONS DE REMISE EN ETAT ET DU BON EQUIPEMENT DES VELOS ET DU CYCLISTE

AVANT-PROPOS :

Savoir rouler à vélo est une chose, mais la pratique du vélo en toute sécurité suppose d'avoir un équipement en bon état de fonctionnement et ce, de façon systématique. Ainsi, il est nécessaire de pouvoir mettre la lumière sur la mécanique du vélo et de faire monter en compétences les usagers sur le diagnostic, la réparation et l'entretien du matériel par eux-mêmes. En effet, contrairement à la voiture qui nécessite généralement l'intervention d'un professionnel, la majorité des réparations du vélo est accessible à tous, sans faire forcément appel à un mécanicien. Des formations (ateliers) sur la remise en état du vélo sont alors proposées pour permettre à tout un chacun de réparer soi-même son équipement. Ces ateliers doivent être complétés par des formations sur le bon équipement du vélo (éclairage, freins etc.) et du cycliste (bandes rétro réfléchissantes, casque etc.) afin de limiter les risques d'accident et respecter les obligations du code de la route.

L'EQUIPEMENT REGLEMENTAIRE DU VELO ET DU CYCLISTE

EQUIPEMENT DU CYCLISTE	EQUIPEMENT DU VELO
Casque	Freins avant et arrière
Gilet retro-réfléchissant	Catadioptrés
Casque, oreillettes, téléphone en main proscrits	Feux de position (blanche à l'avant, rouge à l'arrière)
	Avertisseur sonore

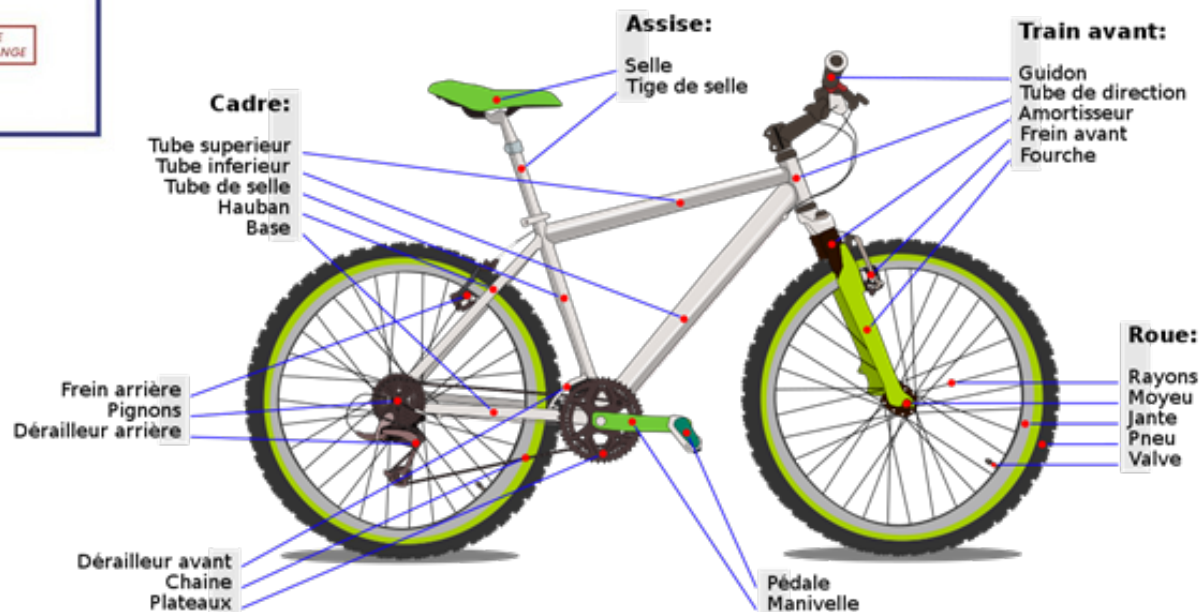


Pour plus d'information :

- <http://mmonceaux.free.fr/ecodico/entretien-velo.pdf> (guide pédagogique) ;
- <https://conseilsport.decathlon.fr/entretenir-son-velo-nos-astuces-et-conseils-etape-par-etape> (conseils pratiques proposés par Decathlon) ;
- <http://velo-reparation.fr/index.php> (fiches techniques de réparation du vélo) ;
- <https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-aux-modes-de-deplacements/velo/equipements-obligatoires-velo> (matériel réglementaire du vélo et du cycliste) ;
- https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2020-09/depliant4volets_circulavelo_charteetat_sept2020_hd_sansreperes.pdf (livret pédagogique du bon équipement)
- Tutoriels gratuits :
 - o <https://www.youtube.com/playlist?list=PLC5MTd8TMrs6X9Shy8NrC0SDrrHu60DZ> (Atelier Decathlon) ;
 - o <https://www.youtube.com/channel/UCvhbcLS-lxetlItRG33Ke1g> (Lecyclo.com)



UN PEU DE VOCABULAIRE TECHNIQUE AUTOUR DU VÉLO



LES OUTILS INDISPENSABLES POUR ENTREtenir ET REPARER SON VELO

	CLES ALLEN
	DEMONTE PNEUS
	PINCE MULTIPRISE

	TOURNEVIS
	MULTI-TOOL ou MULTI-OUTILS
	POMPE A VELO

MISE EN PRATIQUE DU PROGRAMME

DIAGNOSTIC HEBDOMADAIRE	DIAGNOSTIC MENSUELLE
Avant une grande sortie, il est recommandé de : • Vérification de la pression des pneus (la pression recommandée est indiquée sur le côté du pneu) ; • Huiler légèrement la chaîne ; • S'assurer que le pneu ne présente pas de traces de coupures, causées par un objet sur la route ; • S'assurer que les patins de freins soient bien en bonne position et vérification de leur degré d'usure ; • Vérifier que les divers roulements à billes (moyeux, pédalier, direction, pédales) soient bien ajustés et qu'ils n'ont pas pris de jeu ; • Vérifier le bon fonctionnement des freins et des vitesses.	• Nettoyage en profondeur de la chaîne, des deux dérailleurs, et des pignons de la roue arrière ; • Huiler la chaîne et les pivots des parties mobiles des dérailleurs, de même que les axes des galets du dérailleur arrière ; • Vérifier le bon état des câbles de freins et des dérailleurs, ainsi que l'état des gaines de câbles. S'assurer que les câbles glissent bien dans les gaines. S'il y a trop de friction, démonter le câble et le graisser, avant de le remettre en position. S'il y avait traces de rouille, alors remplacer le câble et la gaine ; • Huiler légèrement le mécanisme de la roue-libre.

RÉPARER UNE CREVAISON

La crevaison de la chambre à air est la panne que l'on risque de subir le plus souvent à vélo.

1. Retirer la roue du vélo à l'aide des démonte pneu ;
2. A l'aide de 2 ou 3 clés démonte-pneu, retirer le pneu de la jante, en placer les clés entre le bord du pneu et la jante, les clés faisant office de « bras de levier » ;
3. Une fois la chambre à air retirée du pneu, la gonfler légèrement pour localiser la fuite et le trou. Vous pouvez vous faire aider avec une bassine d'eau ;
4. Râper la surface autour du trou, afin de la rendre rugueuse. Cela permettra une meilleure adhérence entre la colle et la pièce (rustine) ;
5. Maintenant appliquer une mince couche de colle sur la surface à obturer ;
6. Attendre quelques instants que la colle sèche un peu, jusqu'à ce qu'elle perde son « lustre » et devienne de couleur opaque ;
7. Appliquer la pièce (ou rustine) en appuyant fermement.



EXEMPLE DE FORMATION DE BASE EN MAINTENANCE CYCLE - VILLE DE VILLEURBANNE

- ◇ **Maitre d'ouvrage (commanditaire de la formation) :** Ville de Villeurbanne ;
- ◇ **Organisme de formation (consultation) :** VELOGIK (mécaniciens cycle) ;
- ◇ **Public cible :** Agents de la ville de Villeurbanne ;
- ◇ **Format de la formation :**
 - 2 matinées complètes en petits groupes (10 apprenants par session) ;
 - Cours théoriques et mise en pratique (cas de figure) sur pied d'atelier ;
 - Durée de chaque session : 3h30.
- ◇ **Objectifs de la formation :**
 - Inciter les agents de la collectivité à adopter le vélo pour leurs déplacements ;
 - Se sentir en confiance et en sécurité sur leurs vélos ;
 - Savoir diagnostiquer et réparer soi-même son vélo ;
 - Distinguer une maintenance préventive d'une maintenance curative ;
 - Connaitre le matériel nécessaire pour l'entretien de son vélo ;
 - Savoir faire les réglages courants.
- ◇ **Contenu de la formation :**
 - Réaliser un diagnostic sécurité du vélo (36 points de contrôle) ;
 - Manipulation des outils de réparation et d'entretien du vélo sur pied d'atelier ;
 - Ateliers pratiques sur des vélos d'occasion ou son propre vélo, dans le but de leur donner une seconde vie (partenariat effectué avec une structure d'insertion) ;
 - Aucun prérequis demandé.
- ◇ **Approche pédagogique :** Répétition des gestes des formateurs (mimétisme) vers une autonomie
- ◇ **Coût de la formation :** 785€ par session.



N°FP 15 – EXEMPLES DE REFERENTIELS EXEMPLES DE REFERENTIELS ET/OU DE GUIDES DE BONNES PRATIQUES DES AMENAGEMENTS CYCLABLES

AVANT-PROPOS :

En complément des formations qui pourraient être dispensées aux aménageurs et techniciens des collectivités, gestionnaires de voiries, un ou plusieurs référentiels de bonnes pratiques peuvent être proposés pour compléter la montée en compétence de ces acteurs sur les aménagements cyclables et piétons. L'objectif est de pouvoir transmettre les clés de réussite, les bonnes pratiques à adopter, les points d'attention et de vigilance à considérer pour toute opération d'aménagement, devant intégrer la question du vélo et du piéton à un moment donné. Ce référentiel de bonnes pratiques peut être complété par des retours d'expériences sur des territoires voisins, inter-régionaux ou internationaux, dans le cadre d'une étude en amont, afin d'identifier les aménagements les plus adaptés au projet. Enfin, le référentiel de bonnes pratiques peut être soit écrit par le SMTUS et ses partenaires, soit rassembler plusieurs guides publiés par différents acteurs, spécifiques aux aménagements cyclables et piétons.



Pour plus d'information :

- Aménagements cyclables : quelques bonnes pratiques, Agence d'urbanisme Brest Bretagne, Janvier 2021 : https://www.adeupa-brest.fr/system/files/publications/fichierjoint/446_ObsN7_amenagements_cyclables_web.pdf
- Recueil de fiches Vélo Aménagement, CEREMA, Novembre 2014 ;
- La boîte à outils des aménagements cyclables, CEREMA, Mai 2019 ;
- Rendre sa voirie cyclable – Les clés de la réussite, CEREMA, 2021 ;
- La boîte à outils : conception en section courant et intersections, CEREMA, 2020 ;
- Guide express des aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement, CEREMA, 2020 : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagements-cyclables-provisaires-tester-amenager>
- Aménagement provisoires pour les piétons : tester et aménager durablement

LES GUIDES EXISTANTS SUR LES AMENAGEMENTS CYCLABLES ET PIETONS - QUELQUES EXEMPLES

L'écriture d'un nouveau guide de bonnes pratiques sur les aménagements cyclables et piétons n'est pas une nécessité absolue.

De nombreux guides ont été rédigés par des spécialistes de l'aménagement du territoire présentant des recommandations techniques pour accompagner les collectivités locales et gestionnaires de voiries dans la mise en œuvre d'aménagements cyclables et piétons.

L'objectif est bien de pouvoir intégrer très en amont des projets les déplacements piétonniers et cyclables de manière efficace, de réduire l'exposition des pratiquants de ces modes actifs aux éventuels risques d'accidents.

POUR LES DEPLACEMENTS PIETONNIERS

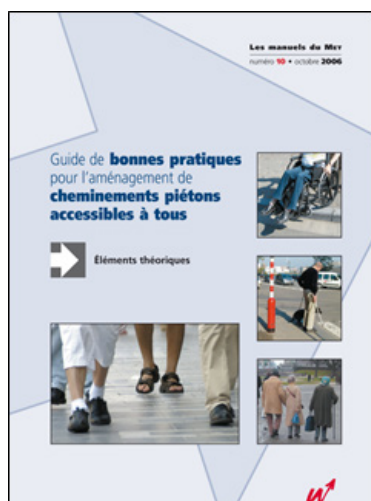
- CEREMA : Aménagements provisoires pour les piétons : tester pour aménager durablement**

disponible sur : <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-35551-amenagements-pietons-cerema.pdf>



- Région Wallonne : Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminement piétons, accessibles à tous**

disponible sur : <http://mobilite.wallonie.be/home/centre-de-documentation/publications-mobilite/guide-des-amenagements-pietons.html>



POUR LES DEPLACEMENTS CYCLABLES

- GUIDE DES AMENAGEMENTS CYCLABLES (CA PORTES DE L'ISERE)**

disponible sur : <https://capi-agglo.fr/wp-content/uploads/2018/06/Guide-velos-CAPI-final-BD.pdf>



- GUIDE POUR LA CONCEPTION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES (GRAND LYON - Direction de la voirie)**

disponible sur : https://www.est-ensemble.fr/sites/default/files/20130411_gl_voirie_guide_amenagementscyclables.pdf



- CEREMA : Rendre sa voirie cyclable, les clés de réussite**
- CEREMA : la boîte à outils des aménagements cyclables**



PROPOSER SON GUIDE DE BONNES PRATIQUES - QUELQUES PREALABLES

Le SMTUS, en partenariat avec les collectivités gestionnaires de voirie, a la possibilité de proposer son propre guide de bonnes pratiques des aménagements cyclables et piétons. Ce document doit être considéré comme un support technique mis à la disposition des gestionnaires de voirie pour intégrer le cycliste et le piéton dans les projets d'aménagement en cours et/ou à venir, et dans l'optique de créer un itinéraire cyclable et piéton utilitaire, complémentaire au réseau touristique.

L'élaboration d'un tel guide devra passer par quelques étapes clés :

- Capitaliser les connaissances et les retours d'expériences à travers des guides existants ou fiches de bonnes pratiques ;
- Exploiter ces documents pour définir un canevas technique, prenant en compte tous les aménagements cyclables et piétonniers possibles et « adaptés » au Val de Sambre ;
- Intégrer la problématique de l'accessibilité dans le guide/référentiel de bonnes pratiques ;
- Engager un dialogue avec les acteurs partenaires : CAMVS, communes, notamment les services voiries ;
- Ne pas oublier le contexte juridique et réglementaire, l'évolution des politiques publiques concernant les cyclistes et les piétons ;
- Pour chaque aménagement identifié, présenter ses caractéristiques techniques, ses avantages et inconvénients ;
- Organiser et rédiger le guide dans un souci de pédagogie (approche didactique).

Le guide ainsi réalisé devra ensuite être validé par l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire du Val de Sambre.

NB : plusieurs territoires ont mis en place une charte du vélo, en complément du guide de bonnes pratiques, afin d'engager politiquement les gestionnaires de voirie au respect des recommandations qui y sont inscrites. C'est le cas notamment du Grand Lyon.

N°FP 16 – EXEMPLES DE CHARTE DE JALONNEMENT UTILITAIRE



AVANT-PROPOS :

Le territoire français est quadrillé par de multiples itinéraires de différents niveaux : itinéraires Eurovelo, véloroutes nationales et régionales. Ces itinéraires empruntent diverses voiries plus ou moins dédiées, voies vertes, réseau de transport collectif en site propre, pistes cyclables, zones modérées ou apaisées etc. Une charte de jalonnement vise à identifier ces différents aménagements et surtout permettre aux usagers d'un réseau cyclable et/ou piéton, de s'orienter lors de leur parcours, sans se perdre. Le jalonnement s'avère donc essentiel, notamment sur les voies partagées avec la circulation motorisée, dans la mesure où il assure la continuité des itinéraires tout en rappelant aux automobilistes la présence des cyclistes et des piétons.

LES DIFFERENTES CATEGORIES DE SIGNALISATION

La signalisation de rabattement : elle est placée en dehors d'un itinéraire cyclable et indique la direction à suivre pour atteindre ce dernier. Elles s'adresse aux cyclistes, piétons et automobilistes cherchant à rejoindre un parking pour changer de mode de déplacement.

La signalisation de police : obligatoire par le code de la route et doit être validée par un arrêté de voirie de l'Autorité correspondante. Elle est verticale (signalisation d'intersection, et panneaux liés à la voie) et horizontale (marquage au sol d'intersections, marquage axial).

La signalisation touristique : constitue une mise en valeur des équipements locaux utiles aux cyclistes directement accessibles depuis le réseau cyclable et des territoires traversés par les grandes infrastructures cyclables de type voie verte ou véloroutes.

Pour plus d'information :

- Guide CEREMA : la signalisation pour les cyclistes et les piétons, disponible sur : http://www.cotita.fr/IMG/pdf/Signalisation_cycliste_pietons_avril2014.pdf
- Fiche n°28 du CEREMA : signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes, disponible sur : https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2016/09/FicheCERTU_SignaDir_2013.pdf
- La Méditerranée à vélo : Charte de l'Eurovélo n°8, disponible sur : <https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2019/02/EV8-La-Mditerrane--vlo.pdf>
- Notice régionale de la signalisation et signalétique sur les véloroutes et voies vertes, disponible sur : https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2016/11/Guide_signalisation_VVV_Bretagne_web_04.01.2013.pdf
- Notice de signalisation de la véloroute « Vélodyssée », disponible sur : https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2016/11/NOTICE_SIGNALISATION_VELODYSSÉE_2011.pdf
- Fiche n°4 du CEREMA : les itinéraires pedestres balisés en ville : l'exemple de Mulhouse Alsace Agglomération.



UN JALONNEMENT CYCLABLE DÉJÀ EXISTANT SUR LE VAL DE SAMBRE À DES FINS TOURISTIQUES A DUPLIQUER ET ADAPTER POUR LES ITINÉRAIRES UTILITAIRES

Le Val de Sambre est traversé par deux grands itinéraires Véloroute (Eurovélo 3 et Véloroute n°31) ainsi que par des itinéraires de randonnée pédestre, balisés par le Département du Nord. Ces itinéraires, essentiellement à vocation touristique et loisir, sont intégralement définis dans le Val de Sambre et repérables par l'intermédiaire d'un jalonnement dédié :



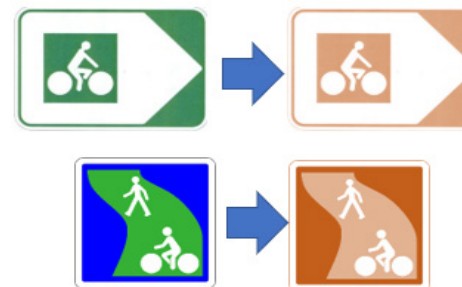
Dans le cadre du schéma directeur cyclable et piéton du SMTUS, l'idée est de mettre en place un réseau d'itinéraires cyclables et piétons « utilitaires » qui viendrait en complément du réseau touristique existant. Un jalonnement spécifique pourrait ainsi être proposé pour les déplacements « utilitaires », reliant les principaux pôles générateurs de flux du Val de Sambre.

Les retours d'expériences de plusieurs territoires en France indiquent la nécessité de prendre en considération cinq critères afin de rendre la signalisation cyclable et piétonne efficace :

1. **L'uniformité ;**
2. **L'homogénéité ;**
3. **La simplicité des informations ;**
4. **La visibilité ;**
5. **La lisibilité cognitive.**

Ces cinq critères devront être respectés en cas de création d'une charte de jalonnement « utilitaire ». Aussi, dans un souci d'homogénéité et de lisibilité, le jalonnement utilitaire du Val de Sambre pourrait reprendre les spécificités graphiques et techniques de la signalétique « touristique ». Il pourrait suffire de changer le coloris des panneaux, intégrer un logo dédié au déplacement utilitaire, ou proposer un balisage alternant un marquage horizontal, vertical, jusqu'à utiliser le mobilier urbain existant par un système de codes couleurs.

Quelques exemples ci-dessous :



La ville de Mulhouse a également expérimenté un itinéraire pédestre touristique et utilitaire au cœur de son centre-ville. Cet itinéraire balisé a pour objectif d'inciter les habitants et usagers de la commune à changer leurs habitudes de déplacement en choisissant la marche « plaisir » comme un moyen alternatif aux déplacements motorisés. Le principal itinéraire proposé par Mulhouse se fonde sur un circuit en « fil rouge » : pastilles rouges au sol, panneaux de signalisation de couleur rouge, mobilier urbain peint en rouge. Ce code couleur permet aux habitants et usagers de Mulhouse, de se repérer facilement dans le centre-ville.



EXEMPLES DE CHARTE DE JALONNEMENT OU DE GUIDE DE SIGNALISATION

A ce jour, aucun retour d'expérience de charte de jalonnement à l'échelle d'un ressort territorial, qu'il soit touristique ou utilitaire n'a été identifié. La plupart des chartes et/ou guide de jalonnement sont réalisés à l'échelle d'un Département ou d'un itinéraire cyclable de type Eurovéloroute clairement identifié.

Vous trouverez ci-dessous plusieurs exemples de guide de signalisation existants :

GUIDE DE LA SIGNALISATION - CHARTE ET SCHEMA DIRECTEUR

La Méditerranée à vélo (EuroVelo 8)



Les objectifs du document :

- ✚ Pourquoi et comment concevoir le schéma de signalisation de la Méditerranée à vélo ?
- ✚ A quoi sert la signalisation ?
- ✚ Comment distinguer ce qui relève de la promotion papier, internet ou autres signalétiques ?
- ✚ Comment articuler les différents types d'itinéraires : européens, nationaux, locaux, boucles ?
- ✚ Quelles sont les formes, les contenus, compositions des panneaux et leurs possibilités d'implantation ?
- ✚ Comment prendre en compte la réalisation progressive de la véloroute par une signalisation évolutive ?

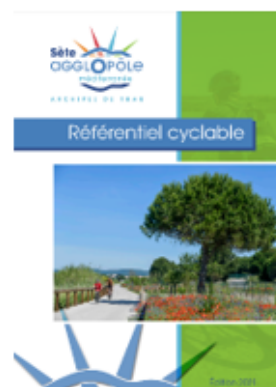
LA CHARTE DE LA SIGNALISATION - VIARHONA (ex-Région Rhône-Alpes)



Les objectifs du document :

- ✚ Répondre à la demande d'homogénéisation de la signalétique des touristes à vélo de longue distance, touristes de proximité et résidents ;
- ✚ Développer la fréquentation auprès des usagers locaux et des excursionnistes.

REFERENTIEL CYCLABLE - Sète Agglopôle



- ✚ Intégration d'une partie jalonnement cyclable au sein du schéma directeur cyclable de Sète Agglopôle.
- ✚ Réalisation d'un tableau d'aide à la décision des marquages sur voies cyclables.
- ✚ Présentation des différentes typologies de signalétique cyclable (signalétique verticale, jalonnement au sol, pictogrammes, marquage d'animation etc.).
- ✚ Informations techniques sur la réalisation des marquages au sol (matériel et produits utilisés).

DES CLES DE REUSSITE POUR UN BON JALONNEMENT UTILITAIRE CYCLABLE OU PIETONNIER

Ces clés de réussite sont issues du **séminaire « Tous en selle »**, proposé par l'agence de développement et d'urbanisme de Rennes (AUDIAR), réalisé en Novembre 2017.

- Définir un **code de communication simple et compréhensible** par le plus grand nombre ;
- Utiliser des **panneaux normalisés de dimension similaire** aux panneaux routiers
- Sur les panneaux existants, ajouter un **symbole** au-dessus indiquant la ligne et la distance au point de destination ; la taille de ce symbole est d'environ 10 cm ;
- **Jalonner « par entonnoir »** : les lignes structurantes aux croisements pour la direction de la commune ; aux croisements suivants, les équipements majeurs.
- **Ajouter des panneaux directionnels vélo mais en enlevant d'autres panneaux pour conserver un espace public lisible.** Un inventaire est à réaliser au préalable sur les signalétiques existantes et sur les projets de signalétiques des communes pour éviter les superpositions.
- **Réaliser un marquage au sol par pochoir de la ligne** pour faciliter le déploiement et l'entretien. Ce rappel au sol permet de rassurer le cycliste sur le fait qu'il est dans la bonne direction (ligne, kilomètres).
- Réaliser en complément de la charte de jalonnement, un « **schéma directeur de jalonnement** » qui indiquera les équipements à jalonner, les lieux d'implantation des panneaux et de marquage au sol, les éventuels panneaux existants à supprimer.



N°FP17 – DES EVENEMENTIELS DE LA MOBILITE CYCLABLE ET PIETONNE



AVANT-PROPOS :

Les animations et événementiels proposés par les collectivités, les associations ou les clubs sportifs doivent permettre à tous les publics de découvrir les solutions de mobilités cyclables et piétonnes et les bienfaits de ces pratiques dans une ambiance festive. Pour les collectivités, les événementiels constituent une opportunité de promouvoir leur politique « mobilités actives » et de créer une dynamique positive, fédératrice, auprès d'un public familial et/ou professionnel.

Pour plus d'information :

- <https://www.citycycle.com/categorie/on-parle-de-vous/les-evenements-cycle/> ;
- <https://www.challenge-mobilite-hdf.fr/>;
- <https://www.ecologie.gouv.fr/20e-edition-semaine-europeenne-mobilite>.

ECHELLE EUROPEENNE : LA SEMAINE EUROPEENNE DE LA MOBILITE

Organisée chaque année du 16 au 22 septembre, la Semaine Européenne de la Mobilité (SEM) a pour objectif d'inciter les citoyens et les collectivités de nombreux pays à opter pour des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement.

Depuis quelques années, la Semaine Européenne de la Mobilité (SEM) a franchi les frontières européennes. Elle repose sur un appel à projets, « European mobility week », lancé en 2002 par la commission européenne, afin de permettre aux collectivités de valoriser des initiatives et solutions de transport alternatives à la voiture individuelle : développement de modes de transport durables, mise en œuvre de plans de déplacements doux. Le ministère de la Transition Ecologique et Solidaire relaie l'appel européen pour favoriser l'action des collectivités territoriales, associations, entreprises et écoles qui souhaitent s'investir dans la mobilité durable.

Pour participer à la Semaine Européenne de la Mobilité :

- Pour les collectivités : remplir au moins un des critères suivants :
- o 1- Organiser une semaine d'actions consacrée à la mobilité durable selon le thème ;
 - o 2- Lancer et promouvoir durant la semaine une action pérenne consacrée à la mobilité durable ;
 - o 3- Organiser une journée sans voiture.
- Pour les ONG, entreprises et écoles : mener au cours de l'année une action à but non lucratif en rapport avec la mobilité durable, une « mobility action ».



ECHELLE NATIONALE : MAI A VELO

Mai à vélo est un collectif d'acteurs nationaux du vélo, soutenu par le Ministère de la Transition écologique et le Ministère des Sports. Le collectif a pour objectif de rassembler toutes les actions entreprises localement, sur tout le territoire, pour promouvoir la pratique du vélo, sous toutes ses formes, auprès du plus grand nombre, à travers des événements cyclables, pédagogiques et populaires.

Pour proposer un événement, il suffit de renseigner un formulaire en ligne. L'événement sera ensuite validé sous deux jours, et pourra bénéficier de la communication nationale associée.

Exemple de manifestation « Mai à Vélo » en Sambre-Avesnois :

- Organisateur : ADAV (antenne de Maubeuge) ;
- Événement organisé : Vélobalade de 60 km « aller et retour » (Maubeuge – Liessies – Maubeuge)
- Coût : gratuit et ouvert à tous.

ECHELLE REGIONALE : LE CHALLENGE DE LA MOBILITE HAUTS DE FRANCE

Le Challenge de la Mobilité vise à promouvoir les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle : marche, vélo, transports en commun, covoiturage, télétravail auprès des actifs d'un territoire, d'une entreprise, d'une école, et/ou d'une administration, pour leurs trajets domicile-travail. Il vise également à valoriser les bonnes pratiques en matière de mobilité, qu'elles soient le fait des salariés eux-mêmes ou des établissements qui facilitent l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle pour leurs salariés.

Le Challenge de la Mobilité Hauts-de-France, porté par la CCI Hauts-de-France, capitalise donc une pléthore de retours d'expériences mais récompense aussi les structures les plus innovantes et démonstratrices en matière de mobilité active et décarbonée, à travers plusieurs catégories :

1. Etablissements de 10 à 49 salariés,
2. Etablissements de 50 à 249 salariés,
3. Etablissements de 250 à 499 salariés,
4. Etablissements de plus de 500 salariés,
5. Etablissements de plus de 500 salariés en multi-sites,
6. Etablissements scolaires ou d'enseignement supérieur.

Pour chacune de ces catégories est désignée, un prix thématique est décerné :

- Prix de la mobilisation : meilleur taux de participation ;
- Prix du covoiturage ;
- Prix des modes actifs ;
- Prix des transports en commun ;
- Prix du télétravail ;
- Prix « coup de cœur du public ».

Dans le Val de Sambre, la CAMVS a été lauréate en 2019 de deux prix (catégorie : établissement de 250 à 499 salariés) : meilleur taux de covoiturage et prix coup de cœur du jury ; et en 2020 du meilleur taux de covoiturage. Forte de ces distinctions, la CAMVS est devenue « ambassadrice » du Challenge de la Mobilité Hauts-de-France avec pour objectif de montrer l'exemple et d'avoir un effet inspirant pour les autres structures du Val de Sambre.



ECHELLE LOCALE : LA FÊTE A VÉLO

Depuis 23 ans, la Fête à Vélo est un rendez-vous très attendu chaque année par les amoureux du vélo et ceux qui souhaitent découvrir cette pratique. Sur l'ensemble du territoire français, chaque club de cyclotourisme, les collectivités ou tout autre organisateur proposent une animation variée et gratuite autour du vélo, pour participer, chacun à son niveau, à cette grande fête.

La Fédération Française de Vélo porte cet événement depuis plusieurs années et invitent les collectivités locales à se l'approprier pour faire découvrir l'usage du vélo au plus grand nombre, à tous les publics.

La Fête du Vélo, c'est un mois pour découvrir le vélo, sous toutes ses formes. Plusieurs animations sont proposées.

Exemple de Fourmies :

- Organisateur : Ville de Fourmies ;
- Manifestations réalisées : concerts, rando VTT, promenades à vélo taxis, décoration de vélos, marché du terroir, stand de l'ADAV, barbecue géant, initiation gyropodes, Cani VTT, Vélo Jazz, concours de dessin etc.
- Coût : gratuit et ouvert à tous.



N°FP18 – ACTIONS DE COMMUNICATION AUTOUR DE LA MOBILITÉ CYCLABLE ET PIÉTONNE

AVANT-PROPOS :

Une campagne de communication est la mobilisation des outils de diffusion des informations les plus efficaces pour faire connaître, dans le cas du schéma directeur cyclable et piétonnier, tout ce que le SMTUS et ses partenaires réalisent ou vont réaliser pour encourager l'utilisation du vélo et de la marche dans le quotidien des habitants du ressort territorial.

Elle a pour objectif de faire connaître les projets ET les réalisations qui encouragent et facilitent l'utilisation du vélo et de la marche dans les déplacements quotidiens utilitaires des habitants du ressort territorial.

Il s'agira d'utiliser toutes les techniques et outils de communication à notre disposition pour diffuser largement les informations jugées importantes pour encourager la pratique du vélo et de la marche dans le ressort territorial.

Il s'agira quels que (orthographe à vérifier) soient les supports : papier ou numérique, d'être attentif au contenu de l'information à diffuser mais aussi à la qualité et à l'attractivité de la mise en page ou de la présentation.

Il s'agira également d'injecter les informations dans le MaaS c'est à dire la base de données partagées d'informations sur les mobilités qui alimentent les calculateurs d'itinéraires, les google maps et autres mappy ...

Il s'agira enfin de créer puis gérer un site internet dont le lien ou des liens seront diffusés via les sites internet d'une multitude d'organismes : des collectivités territoriales ou des EPCI, des offices du tourisme, pôle emploi ou des associations d'insertion, le CEREMA, la SNCF, les CCI et CMA etc.

La qualité du contenu mais surtout la régularité des mises à jour feront tout l'intérêt de ces liens numériques.

La multiplication des illustrations permettra de toucher une plus large audience, chacun étant sensible à un thème et un contexte urbain (centre-ville, quartier résidentiel, périphérie...) différents.



Pour plus d'information :

- <https://www.citycycle.com/categorie/on-parle-de-vous/les-evenements-cycle/> ;
- <https://www.challenge-mobilite-hdf.fr/>;
- <https://www.ecologie.gouv.fr/20e-edition-semaine-europeenne-mobilite>.



Exposition
« Je roule à vélo en toute sécurité (9-12 ans) »



Exposition « Au lycée à vélo »

La carte des temps de parcours à pied ou à vélo

Dans le but d'encourager les mobilités actives au quotidien, des cartes de temps de parcours peuvent être éditées, à l'image des cartes routières ou de randonnées, indiquant les possibilités que la ville offre en termes de parcours à pied et à vélo.

L'enjeu est de faire prendre conscience aux usagers que ces parcours pédestres et/ou à vélo ne prennent pas nécessairement plus de temps qu'un trajet en transport motorisé.

Pour réaliser ces cartes, il convient avant tout de déterminer quels sont les « points d'intérêt » de la ville : sites touristiques, lieux de services, établissements scolaires, stations de transports en commun, etc.

À partir de cette reconnaissance préalable, il sera possible de créer et présenter des possibilités d'itinéraires pour les piétons et les cyclistes, permettant de se rendre d'un point d'intérêt à un autre. Il peut également être intéressant de réfléchir à des itinéraires permettant de passer par des parcs ou par des venelles non accessibles aux automobilistes.

Le Grand Chalons – « Des petits pas pour l'homme, un grand pas pour la mobilité »

Les liens entre les mobilités actives et la santé sont démontrés. La direction de la santé publique souhaitait inviter la population à réfléchir sur sa façon de se déplacer en ville. En partenariat avec la direction de l'urbanisme et du foncier, une carte a été élaborée, représentant différents parcours pédestres permettant un quadrillage de la ville en 30 minutes maxi.

