

Schéma directeur cyclable

de la C.A du Bocage Bressuirais



Diagnostic de territoire cyclable
Décembre 2020

BL
évolution



Contact BL évolution :
Julien Langé

Contact Client :
Caroline Luneau

Sommaire

Introduction : contexte et objectifs

Page 3

Présentation du diagnostic vélo du territoire

Morphologie du territoire

Page 11

Analyse de la demande potentielle

Page 25

Analyse de l'offre

Page 48

Synthèse des enjeux

Page 82

Annexes

Page 90

Glossaire

- **Accessibilité** : L'accessibilité est un terme initialement relatif au monde du handicap, des enfants ou des personnes âgées, puis étendu à l'ensemble des citoyens et utilisé pour désigner l'accès physique, la liberté de déplacement dans l'espace.
- **Aire piétonne** : C'est une zone réservée à la circulation des piétons. Les cyclistes y sont la plupart du temps admis (c'est leur interdiction qui doit être signalée) mais ils doivent y circuler au pas et sans gêner les piétons.
- **Angle de giration** : Angle suivi par le cheminement. Plus il est élevé, plus le virage est facile à suivre pour le piéton et le cycliste sans changement de direction brusque.
- **Aménagement cyclable** : Terme désignant les infrastructures, chemins, pistes, passages aménagés spécialement pour les vélos et les engins de mobilité (Vélo à assistance électrique, trottinette électrique...).
- **Aménagement piéton / piétonnier** : Terme désignant les infrastructures, chemins, trottoirs, passages aménagés spécialement pour les piétons et les autres usages à pied (course, poussette, caddie...).
- **Bande cyclable** : Les bandes cyclables se trouvent sur la chaussée ou sur le trottoir. Elles sont signalées par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme vélo permet de voir qu'il s'agit de voies réservées aux cyclistes et adaptées à leur mode de circulation.
- **Cédez-le-passage-cycliste** : Le panneau M12 (administrativement cédez-le-passage cycliste au feu) est une signalisation donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de circuler selon le sens indiqué sur le

panneau alors que le feu est rouge tout en cédant le passage à tous les autres usagers. Jusqu'en 2015, ce n'était possible qu'aux intersections. La modification du code de la route de juillet 2015 le rend possible pour les passages piétons, les alternats de chantier...

Coupure urbaine : élément physique (infrastructure linéaire, zone industrielle ou commerciale...) ou psychologique qui agit comme une barrière pour les piétons ou les cyclistes.

Double sens cyclable : Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes. Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que cet aménagement est de prime abord impressionnant dans les rues étroites.

Déplacements utilitaires : Déplacements autres que pour des activités de loisirs. Il peut s'agir de déplacements domicile – travail, de déplacements pour aller faire des courses ou encore de déplacements professionnels (livraison, intervention sur site, visite client...).

Disponibilité foncière : Espace disponible pour réaliser un aménagement (agrandissement des trottoirs, piste cyclable...).

Intermodalité : Fait d'utiliser plusieurs mode de transports pour se déplacer d'un point A à un point B. L'utilisateur peut ainsi par exemple combiner vélo et transport en commun. En pratique, tous les déplacements ou presque sont intermodaux puisqu'ils impliquent la marche à pied !

Isochrones : Courbes sur une carte qui permettent de se représenter les temps de parcours en fonction des modes de déplacements. Un isochrone relie tous les points situés à équidistance-temps d'un point de référence.

Glossaire

- **Jalonnement vertical** : Ensemble de la signalétique verticale (panneaux de signalisation, panneaux routiers, panneaux d'information) permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.
- **Jalonnement horizontal** : Ensemble de la signalétique horizontale souvent sous la forme de peinture au sol permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.
- **Piste cyclable** : Les pistes cyclables sont, contrairement aux bandes cyclables, isolées par rapport aux autres usagers. Ce sont des zones protégées physiquement des véhicules motorisés et séparées des piétons, qui peuvent être installées sur un espace surélevé ou décaissé du cheminement piéton ou sur un espace intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Elles peuvent être à sens unique (unidirectionnelles), il y en a alors de chaque côté de la route, soit à double sens (bidirectionnelles). Les pistes cyclables sont rarement obligatoires (elles sont alors signalées par un panneau rond) ; elles sont le plus souvent facultatives (signalées par un panneau carré). C'est l'aménagement idéal pour les routes dont la vitesse est supérieure à 30 km/h ou le volume de véhicule dépasse 2000 véhicules par jour (dont 200 à l'heure de pointe). Il met les cyclistes à l'abri de la circulation rapide et des véhicules lourds. Il est mal adapté lorsqu'il y a beaucoup d'intersections, car les cyclistes sont moins visibles.
- **Part modale** : Proportion de déplacements réalisé avec un mode de transport en particulier. Peut se calculer en nombre de déplacements ou en nombre de km parcourus, rapporté au total.
- **Report modal** : Changement de mode de transport, temporaire ou durable, constaté sur un temps, un trajet ou des motifs déplacements donnés.

Trafic de transit : Trafic qui n'est pas dédié à la desserte locale du quartier. Souvent il s'agit d'un trafic induit par un raccourci naturel entre deux grands axes à travers un quartier résidentiel.

Vélo à Assistance Electrique (VAE) : Vélo équipé d'un moteur et d'une batterie électrique. Assimilable dans la loi à un vélo classique (mécanique) si la vitesse de l'assistance est limitée à 25 km/h. Au-delà, une immatriculation est requise.

Voie Verte : Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos. La largeur des voies vertes doit être de 3 mètres minimum. En l'absence de règles spécifiques, la circulation y est la même que pour une autre route : circulation à droite, pas plus de deux cyclistes de front.

Zone de rencontre : Une zone de rencontre est un ensemble de voies en CA où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception. Ces zones ne doivent pas se réduire à une signalisation mais doivent être assorties d'un aménagement qui imposent et/ou induisent de réduire la vitesse (mobiliers urbains, suppression des trottoirs, peintures au sol, revêtement de la chaussée...).

Zone 30 : Une zone 30 est un ensemble de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. La vitesse de tous les véhicules y est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont par principe à double sens pour les cyclistes, sauf exception.

Contexte national et dynamiques locales – Un plan national sans précédent

- La LOM s'apprête à reconnaître le vélo et la marche à pied comme des modes de déplacement à part entière, quels que soient les contextes territoriaux. Cela suppose à chaque fois : de travailler sur les infrastructures, sur les services et sur l'articulation de ce mode avec les autres, dans le contexte donné et à plusieurs échelles.
- Que ce soit pour le vélo ou pour la marche, nous touchons à deux problématiques décisives pour **engager une transformation de nos mobilités** trop dépendantes de la voiture individuelle :
 1. les habitudes de mobilités acquises, qui sont réputées difficiles à changer
 2. la fabrique de l'espace public depuis plus d'un demi-siècle, ayant favorisé la voiture au détriment de tous les autres modes.
- Tous les acteurs sont désormais d'accord : les déplacements doux sont un axe majeur de cette transformation, qui passe par un travail sur **les changements de comportements et l'adaptation de l'espace public urbain**. C'est l'objectif du plan national, que d'impulser ce changement de paradigme.
- **Le plan vélo et mobilités actives national annoncé en septembre 2018** est entré dans sa phase d'engagement, avec une première étape de soutien aux collectivités pour la mise en œuvre de Schémas Cyclables locaux (AAP de décembre 2018 et février 2019).
- « **Les projets financés devront s'inscrire dans un schéma des liaisons douces cohérent** à l'échelle du territoire dans lequel s'inscrit l'action du maître d'ouvrage (bassin d'emploi, unité urbaine, collectivité...). Le schéma des liaisons douces cohérent peut également être la déclinaison locale du schéma départemental ou régional des véloroutes. »

Quels sont les 4 axes du plan vélo ?

Sécurité : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière

Afin d'améliorer la sécurité, le plan vélo prévoit par exemple : de développer des infrastructures dédiées à l'usage du vélo, d'améliorer la visibilité aux passages piétons, de réaliser des sas vélo aux feux, de développer des doubles sens cyclables sur l'ensemble de la voirie urbaine en CA, jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h. etc.

Sûreté : mieux lutter contre le vol

Rendre obligatoire le marquage des vélos, c'est l'une des mesures phares du plan vélo, pour lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des vélos.

Créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux

Pour encourager la pratique du vélo auprès des citoyens, l'Etat prévoit : la création d'un forfait mobilité durable pour tous les salariés dont

- La mise en place sera généralisée d'ici 2020, à hauteur de 400 €/an
- l'introduction du vélo dans le barème fiscal,
- le soutien à la mise à disposition de flottes de vélos par les entreprises.
- ...

Développer une culture vélo

Plusieurs actions seront mises en place pour faire en sorte que le « réflexe vélo » puisse être adopté naturellement dès le plus jeune âge comme : le développement de la pratique du vélo en toute sécurité; le déploiement de plans de mobilité scolaires; ...; l'encadrement des nouveaux services de mobilité; l'accessibilité de services d'informations des données relatives à la pratique du vélo : réseaux cyclables, vélos en libre-service...

(Source : MTES)

Introduction

Du contexte national aux collectivités locales

Plans communaux

Schéma directeur cyclable
de la C.A du Bocage Bressuirais

Schéma cyclable touristique des Deux-Sèvres,
2018-2023

11 lauréats « Vélos & Territoires » dans la région
Nouvelle-Aquitaine

Plan national vélo adopté en sept. 2018, intégré à la LOM
et financé (50 M€/an)

COVID-19

La crise sanitaire a vu apparaître de nombreux aménagements cyclables temporaires à travers toute la France. Le nombre de cyclistes a également évolué comparé à l'avant confinement.

Explosion de la pratique cyclable entre 2019 et 2020 (chiffres Vélo et Territoires).

- Milieu urbain : +31%
- Milieu péri-urbain : +15%
- Milieu rural : +14%

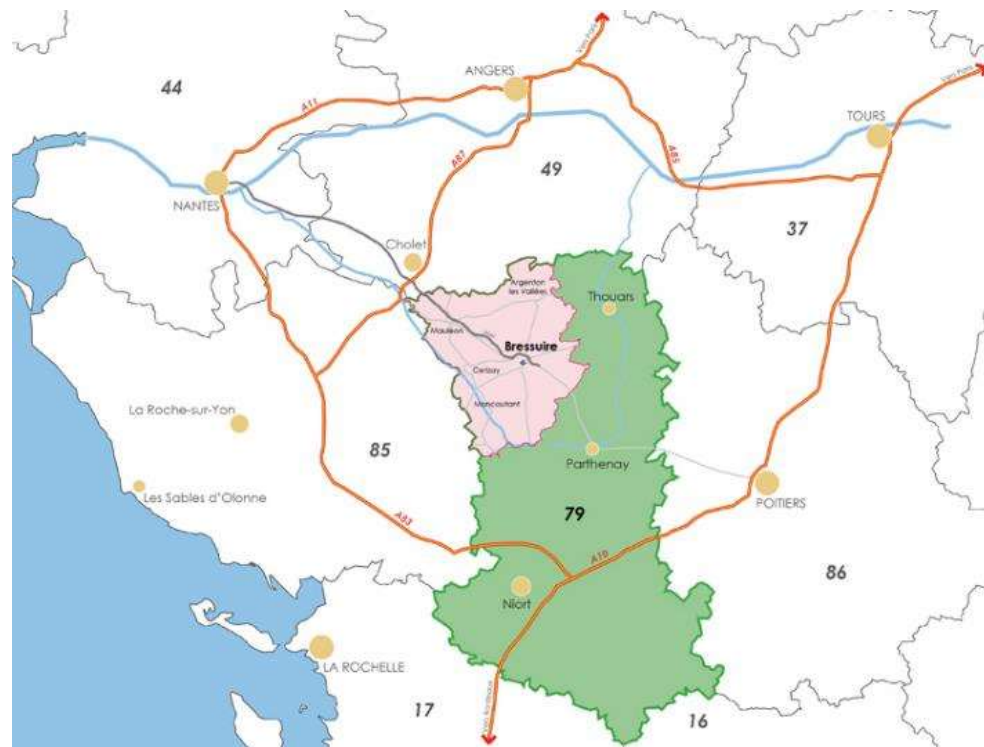
Contexte du Schéma directeur cyclable Intercommunal - identité et urbanisme

Présentation rapide du Bocage Bressuirais.

La CA du Bocage Bressuirais regroupe **33 communes** pour une superficie totale de **1319 km²** et **73 527 habitants**. Le nombre d'habitants est croissant. Situé au Nord du département des Deux-Sèvres, la CA dispose d'une densité de population inférieure à la moyenne nationale : 55,8 hab./km².

- Traversé par la N149 et N249, le CA du Bocage Bressuirais permet de relier facilement Nantes, Cholet et Poitiers. Puis, les routes secondaires se composent de routes départementales : D41, D744, D748, D759, D960BIS, D938
- Plusieurs bassins concentrent les activités du territoire. **Bressuire** est le **pôle majeur**, puis des **pôles principaux Mauléon, Nueil-les-Aubiers, Moncoutant-sur-Sèvre, Cerizay et Argenton**. Enfin, 15 communes comptent moins de 1000 habitants.
- Le CA de Bressuire présente 8% de logements vacants, chiffre en baisse et en dessous de la moyenne nationale.
- Bressuire dispose de la principale gare SNCF desservant la gare de Thouars. Durant l'été la deuxième portion ferroviaire est ouverte pour accéder aux Sables d'Olonne en passant par la gare de Cerizay.
- Un réseau de **cars régionaux** vient compléter le réseau ferroviaire dans le département ainsi qu'un réseau régional de **cars TER** afin de relier Nantes à Poitiers et Bressuire à Saumur.
- Un réseau de cars de l'agglomération « **Trema** » destiné principalement aux scolaires et composé de 8 lignes interurbaines et 17 autres lignes.
- Pas de grands axes hydrographiques mais de nombreuses rivières, cours d'eau et étangs.

Sources : Agglo2b.fr , INSEE 2017.



Carte de la CA du Bocage Bressuirais

Introduction

Contexte du schéma directeur cyclable intercommunal – une transition en cours.

Situé au Nord de la Nouvelle-Aquitaine, le département des Deux-Sèvres offre à ses visiteurs un **cadre naturel varié** notamment grâce à ses **circuits de randonnées, balades du Bocage, son patrimoine historique et architectural**.

Le territoire dispose d'un réseau de voies vertes bien développé en raison de la revalorisation de ses voies ferrées désaffectées. 3 voies vertes : Parthenay-Bressuire / Breuil-Barret – Bressuire / Bressuire – Nueil-Les-Aubiers. Enfin, il y a également la Vallée de l'Argenton, une véloroute de Bagnoux à Voultegon rejoignant la vélofrancette.

Enfin, 7 sites de randonnées sont présents sur tout le Bocage Bressuirais.

Malgré une prédominance de déplacements motorisés sur le réseau viaire, le département des Deux-Sèvres a récemment élaboré un Schéma Cyclable touristique mettant en évidence **les nombreux axes routiers communaux pouvant être classés en voies partagées et pacifiées ainsi que les liaisons manquantes entre les différentes voies vertes**. Ce Schéma reste toutefois très axé sur le développement du tourisme et du loisir, mais on peut imaginer une combinaison des usages sur les différents aménagements destinés au tourisme.

La dynamique du territoire en faveur du vélo offre donc une belle opportunité pour le développement complémentaire du vélo utilitaire dans la CA du Bocage Bressuirais et ses alentours.

D'autres territoires à proximité ont aussi cette dynamique vélo. La CC du Haut-Poitou, et la CA SVL (Saumur Val de Loire) sont également lauréates de l'appel à projets vélos et territoires de l'ADEME pour des Schémas Directeur Modes Actifs.



Contexte du Schéma directeur cyclable – Une attente locale et une volonté politique fortes

L'élaboration du **Schéma directeur cyclable** de la CA du Bocage Bressuirais s'inscrit pleinement dans son programme d'action de **lutte contre le réchauffement climatique**. Il est la suite logique des démarches de planification et de projets de renouvellement urbain menés par la collectivité depuis quelques années :

- **2013** : Schéma départemental des aires de covoiturage ;
- **2014** : Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET);
- **2015** : Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)
- **2016** : Schéma de Cohérence Territorial (SCoT)
- **2018** : Schéma cyclable touristique des Deux-Sèvres
- **2018** : Action Cœur de ville de la ville de Bressuire
- **2019** : Plan Global de Déplacements (PGD)
- **2019** : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDET)

D'un côté **le département des Deux-Sèvres** grâce à son Schéma cyclable touristique a pour but de combler les discontinuités du réseau de circuits touristiques et d'offrir progressivement des **alternatives crédibles à la voiture**. D'un autre côté la région Nouvelle-Aquitaine par le SRADDET apporte une réflexion stratégique sur l'évolution des déplacements à l'échelle régionale.

A ce jour, peu d'aménagements sécurisés sont présents sur le territoire mais le potentiel est important du fait de son important réseau routier communal et à ses voies vertes existantes ou potentielles (voie en projet entre Mauléon et Cholet), pour créer un « écosystème-vélo ».



Les **principaux enjeux de ce Schéma Directeur Cyclable** sont : (source CCTP)

- **élaborer un état du réseau existant** (diagnostic du réseau permettant d'identifier tant les continuités/discontinuités des itinéraires, points noirs/accidentogènes, que la qualité des aménagements existants),
- **définir la structuration globale du réseau cyclable** en proposant une hiérarchisation de ce dernier (réseau primaire, secondaire, de desserte locale),
- définir une **carte de cyclabilité** du territoire,
- **planifier, à court et moyen terme, un programme d'interventions** prioritaires sur le réseau secondaire et de desserte locale (créations d'itinéraires, nouvelles continuités, nouveaux aménagements...),
- **évaluer le coût et les calendriers de réalisation** de ce programme et proposer un phasage de ces interventions sur la période 2020-2030.

Méthodologie

Un travail en trois étapes clés pour parvenir à mettre au point un Schéma directeur cyclable optimal pour le territoire, d'ici juin 2021

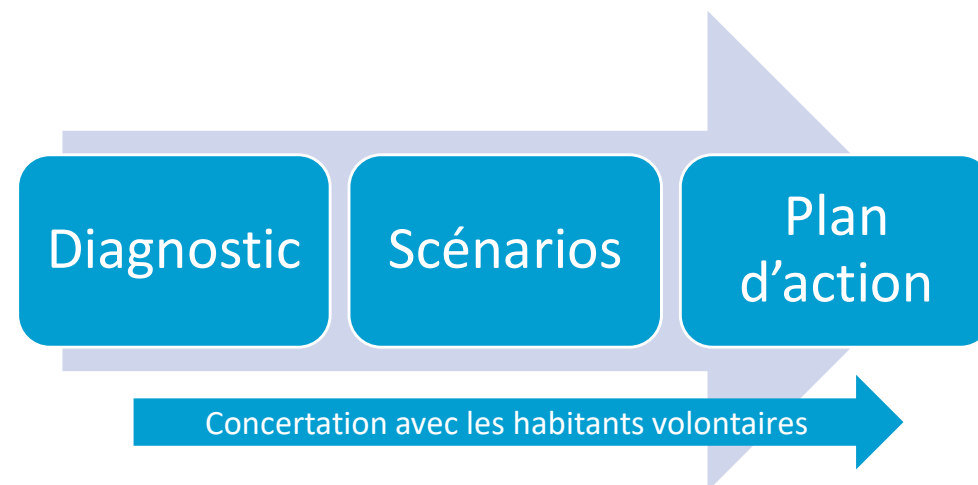
- Le présent diagnostic constitue **la première étape** du Schéma directeur vélo : il dresse un état des lieux de la situation du territoire, et révèle les atouts et les faiblesses du territoire en matière de potentiel de développement des pratiques cyclables, le plus objectivement possible;
- A la suite de son partage avec les habitants, les élus et les techniciens du territoire, une phase d'élaboration de scénarios d'aménagement sera lancée.
- Enfin, une troisième et dernière étape consistera à traduire le scénario de référence choisi par les élus communautaires en un plan d'actions pluri-annuel et un programme d'investissement concret à court et moyen termes.

Un diagnostic s'appuyant sur l'expertise des élus, des techniciens et des usagers :

- Dans une vision fortement participative de ses enjeux de mobilité, la Communauté d'agglomération du Bocage Bressuirais a souhaité associer la population à l'ensemble du processus d'élaboration du présent schéma. Ainsi, dès le diagnostic, d'importantes actions de **concertation** ont eu lieu sur le territoire. B&L évolution a proposé notamment de déployer une grande carte dite « de Gulliver » de l'ensemble du bocage bressuirais, lors de plusieurs manifestations grand public (marchés, fêtes...) en septembre et octobre, mais aussi en ligne (visioconférences participatives) pour faire face aux contraintes du re-confinement en oct-novembre 2020.
- **La méthode consiste également à des visites de terrain en plusieurs journées complètes et des interviews de cyclistes rencontrés sur le territoire.** Cela permet à l'équipe de se rapprocher le plus possible de l'expérience que vivent les usagers sur les routes et dans les rues des communes traversées.

Sources : crédits photos : Nouvelle-république.fr

Résumé de l'élaboration du Plan Vélo Intercommunal



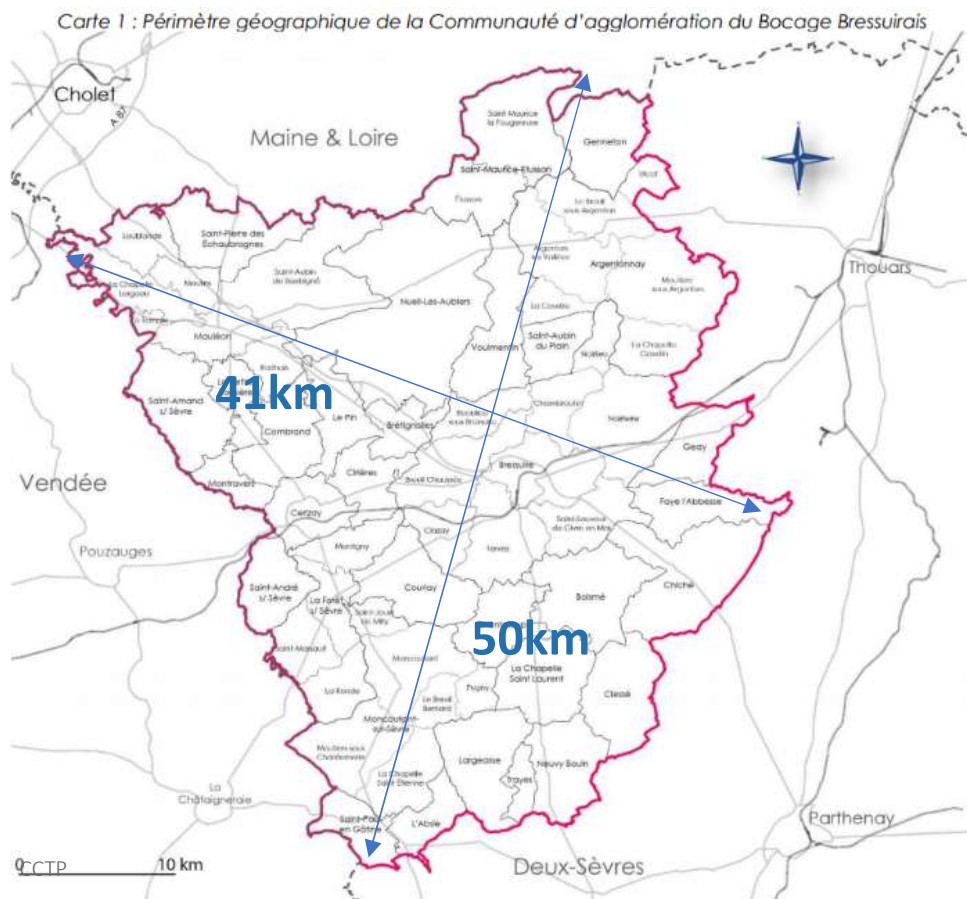
Concertation carte de Gulliver – fête des plantes à Bressuire

Présentation du diagnostic vélo du territoire

- **Morphologie du territoire**
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux

Morphologie du territoire

La morphologie générale du territoire – distances, limites, relief



La CA du Bocage Bressuirais s'étend sur environ **41 km de Saint-Amand-sur-Sèvre à l'Ouest à Faye l'Abbesse à l'Est** et sur près de **50 km de Saint-Maurice-Etisson au Nord à Saint-Paul en Gâtine au Sud**.

La morphologie du territoire est caractérisée par :

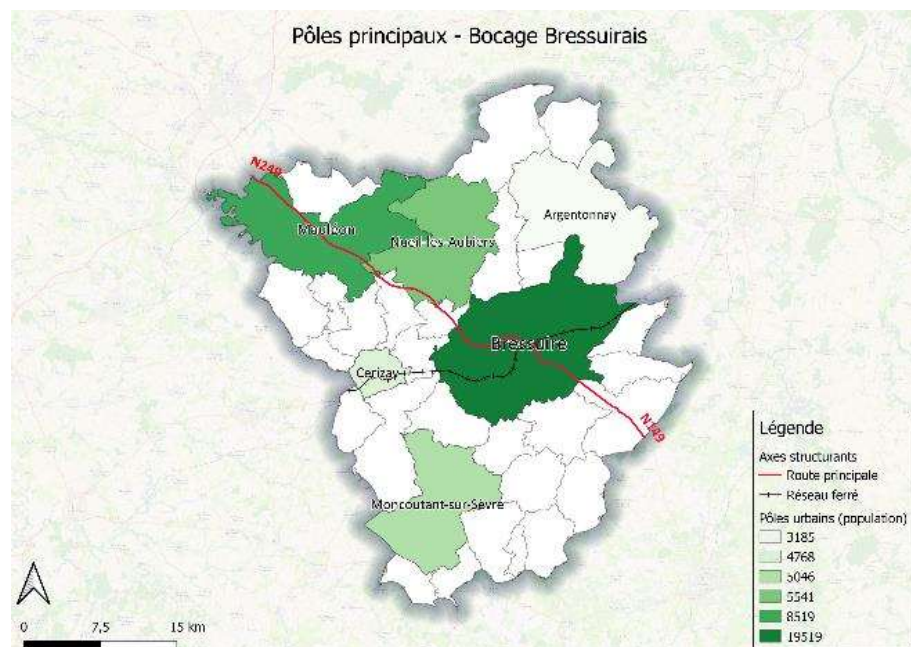
- Des bourgs toujours à **moins de 10 kms d'un pôle urbain structurant à l'exception de quelques villages au sud du territoire**.
- Un **territoire moyennement vallonné, caractéristique d'un pays de bocage**; une topographie en « tôle ondulée », avec des pentes faibles et courtes, mais un terrain rarement plat. Globalement favorable au déplacement à vélo, mais qui incitera beaucoup à recourir à l'assistance électrique dans l'avenir;
- Un **réseau hydrographique** qui se caractérise par un réseau dense de ruisseaux et d'étangs, qui forment des obstacles selon les itinéraires recherchés;
- **Plusieurs axes routiers** très passants : N149, N249, puis un réseau de routes départementales qui structurent le territoire. Parmi les plus importantes : D748, D744, D41, D759, D939ter, et D960bis. **Elles constituent des barrières physiques à la pratique du vélo**.
- Les routes les plus directes permettant de rejoindre les pôles principaux **ne sont pas suffisamment aménagées pour la pratique sûre du déplacement à vélo**;
- Un territoire fortement **polarisé autour de la ville de Bressuire, Mauléon étant le deuxième pôle le plus important**.

Ville de départ	Ville d'arrivée	Distance du trajet le plus court (km)	Temps de parcours à vélo (15 km/h) (min)	Temps de parcours en VAE (20 km/h) (min)	Temps de parcours voiture (trafic fluide) (min)
Bressuire	Mauléon	23 km	1h32 min	69 min	24 min
Bressuire	Cerizay	16 km	64 min	48 min	19min
Nueil-Les-Aubiers	Argentonnay	14 km	56 min	42 min	16 min
Mauléon	Nueil-Les-Aubiers	13 km	53 min	39 min	16 min
Nueil-Les-Aubiers	Bressuire	14 km	56 min	42 min	16 min
Cerizay	Mauléon	14 km	56 min	42 mins	17 min

Tableau ci-contre : Distances et temps de parcours importants entre pôles à vélo / temps optimisés en VAE ; B&L évolution.

Morphologie du territoire

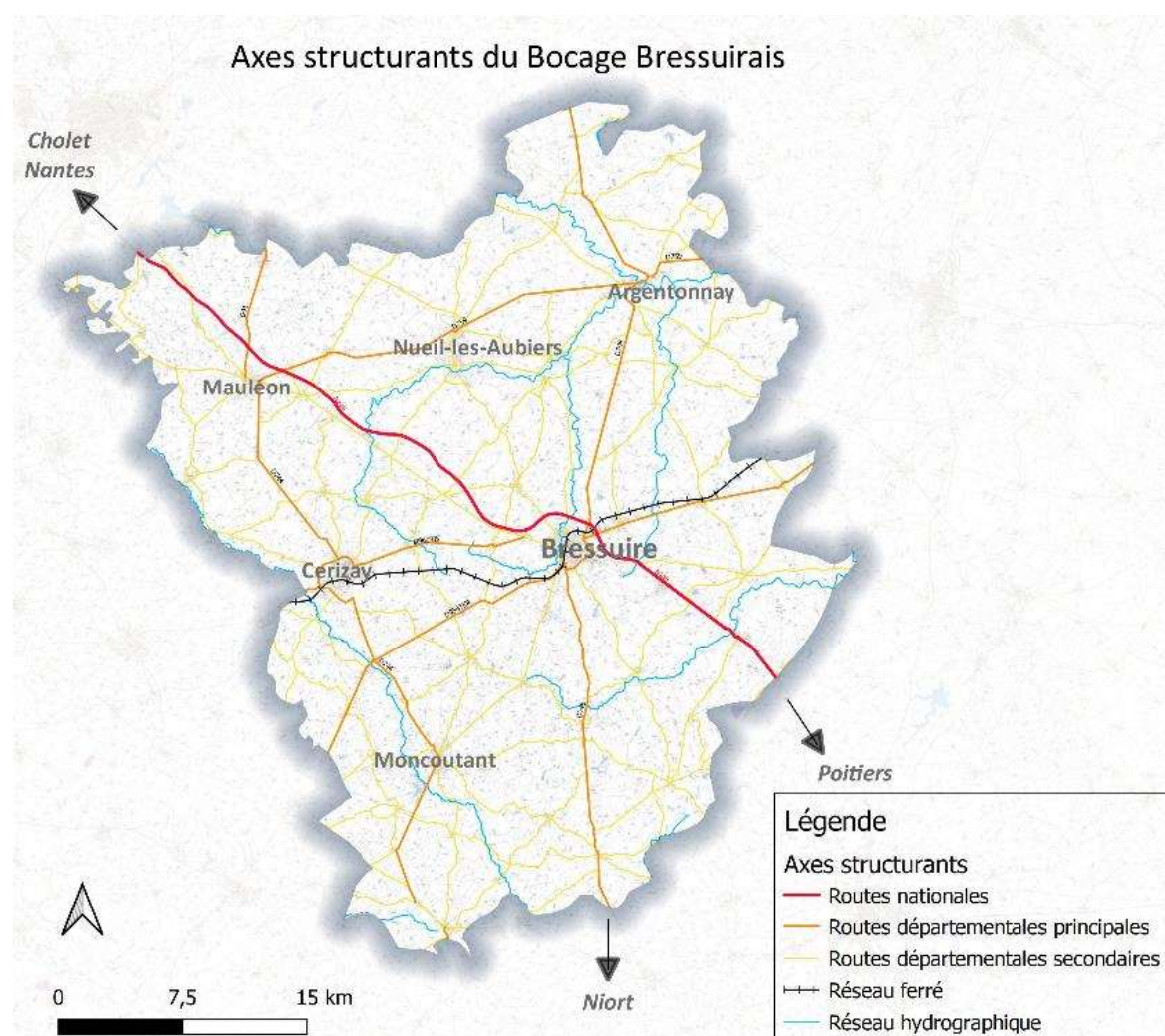
La morphologie générale du territoire – les pôles et le maillage



Le territoire comporte :

- Un **pôle majeur** : **Bressuire**. C'est la commune principale du territoire où se concentrent les emplois et les entreprises, les équipements structurants, les services et les commerces exceptionnels.
- Des **pôles principaux** : **Mauléon, Nueil-les-Aubiers, Moncoutant-sur-Sèvre, Cerizay**. Ce sont des générateurs de déplacements qui convergent vers ces pôles, du fait de petits bassins d'emplois, d'équipements publics (scolaires notamment), de commerces et de services. Elles disposent d'un centre-ville et de zones d'activités.
- Des **pôles secondaires** : **Argentonnay**, présente moins d'activités mais assez pour être un pôle attractif. Commerces, zones d'activités, Ecoles, cinéma etc...

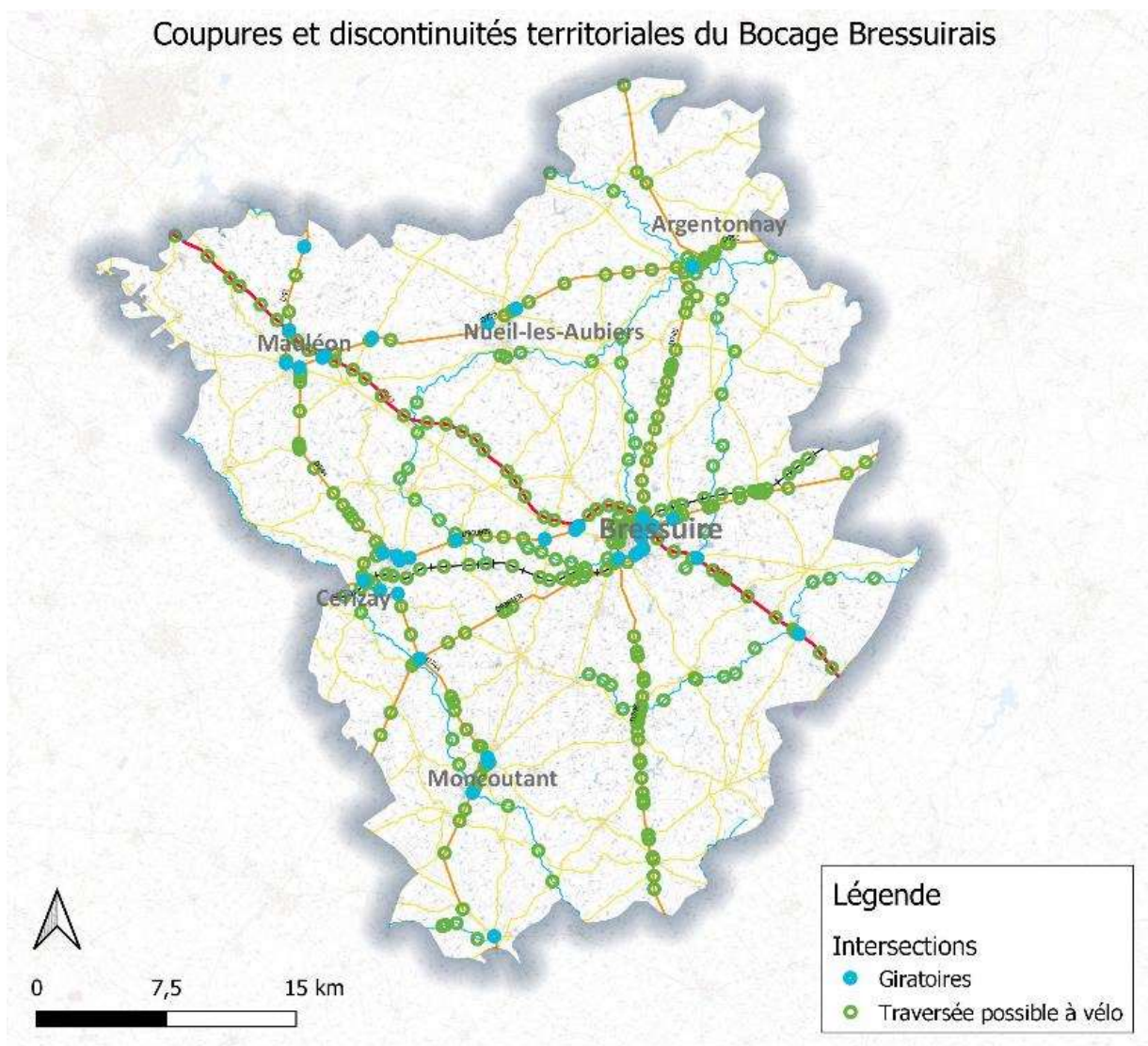
Sources : Insee 2017, PGD. Cartes : Réalisation cartographique : BL évolution



Un territoire très bien relié aux pôles structurants régionaux connectés par le réseau routier

Morphologie du territoire

Un territoire marqué par des coupures et discontinuités territoriales



Sources : google-maps, Carte : Réalisation B&L évolution

Le territoire de la CA du Bocage Bressuirais est marqué par **plusieurs phénomènes de coupures**, dus aux infrastructures de transports qui impactent la réalité des déplacements à vélo et leur potentiel :

- Des traversées difficiles et non sécurisantes sur la **N149 et les principales routes départementales**. Le trafic élevé de ces axes met en danger les cyclistes qui souhaiteraient les traverser;
- De nombreux **ronds-points** qui représentent des obstacles ponctuels, car peu sécurisants à vélo. Proches des principaux pôles, peu d'entre eux ont pour l'instant été traités pour réduire ces difficultés de franchissement, rédhibitoires pour nombre de cyclistes occasionnels;
- De petits **axes hydrographiques** mais souvent avec peu de franchissements, ce qui rallonge les distances.
- Un manque de franchissements sur la **D938ter, la D748 notamment au Nord de l'Argentonnay**

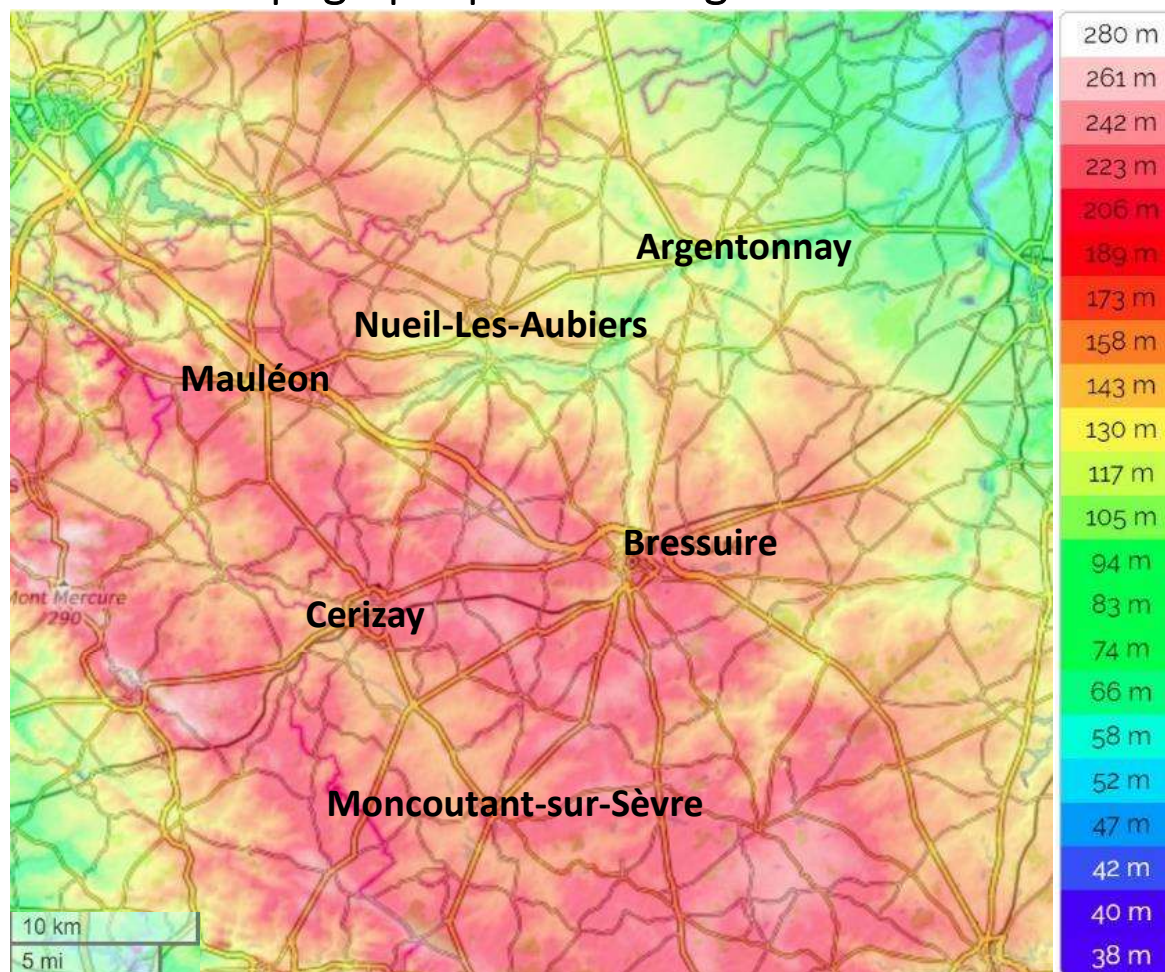
Mais l'on trouve aussi des situations plus favorables comme :

- Des passages sécurisants : la **N249** en 2x2 voies Bressuire-Cholet bien qu'inaccessible à vélo est très facilement franchissable par beaucoup de routes à faible trafic et grâce aux ponts et tunnels.

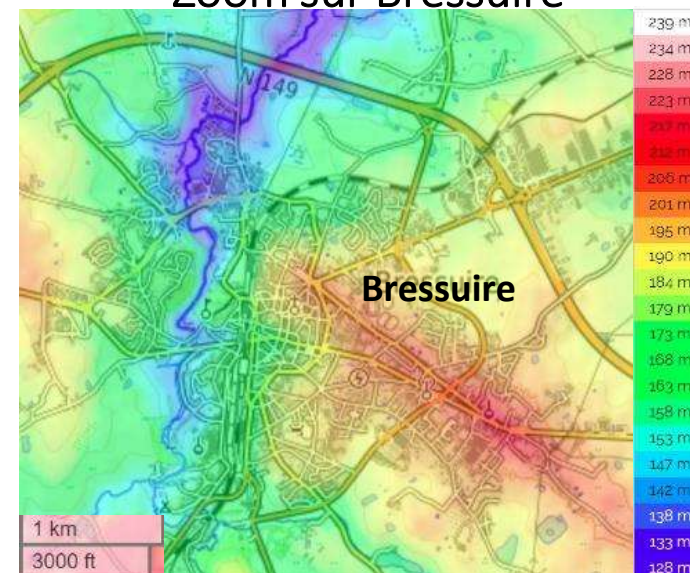
Morphologie du territoire

Profil topographique du Bocage Bressuirais

Relevé topographique du Bocage Bressuirais



Zoom sur Bressuire



Le profil topographique est globalement modéré, avec des écarts maximaux de 280m entre le point le plus bas et le point le plus haut.

Le territoire est globalement vallonné de façon assez douce, sauf lorsque le réseau hydrographique a entaillé davantage la roche-mère, générant par exemples des buttes à contreforts importants comme à Mauléon et à Bressuire.

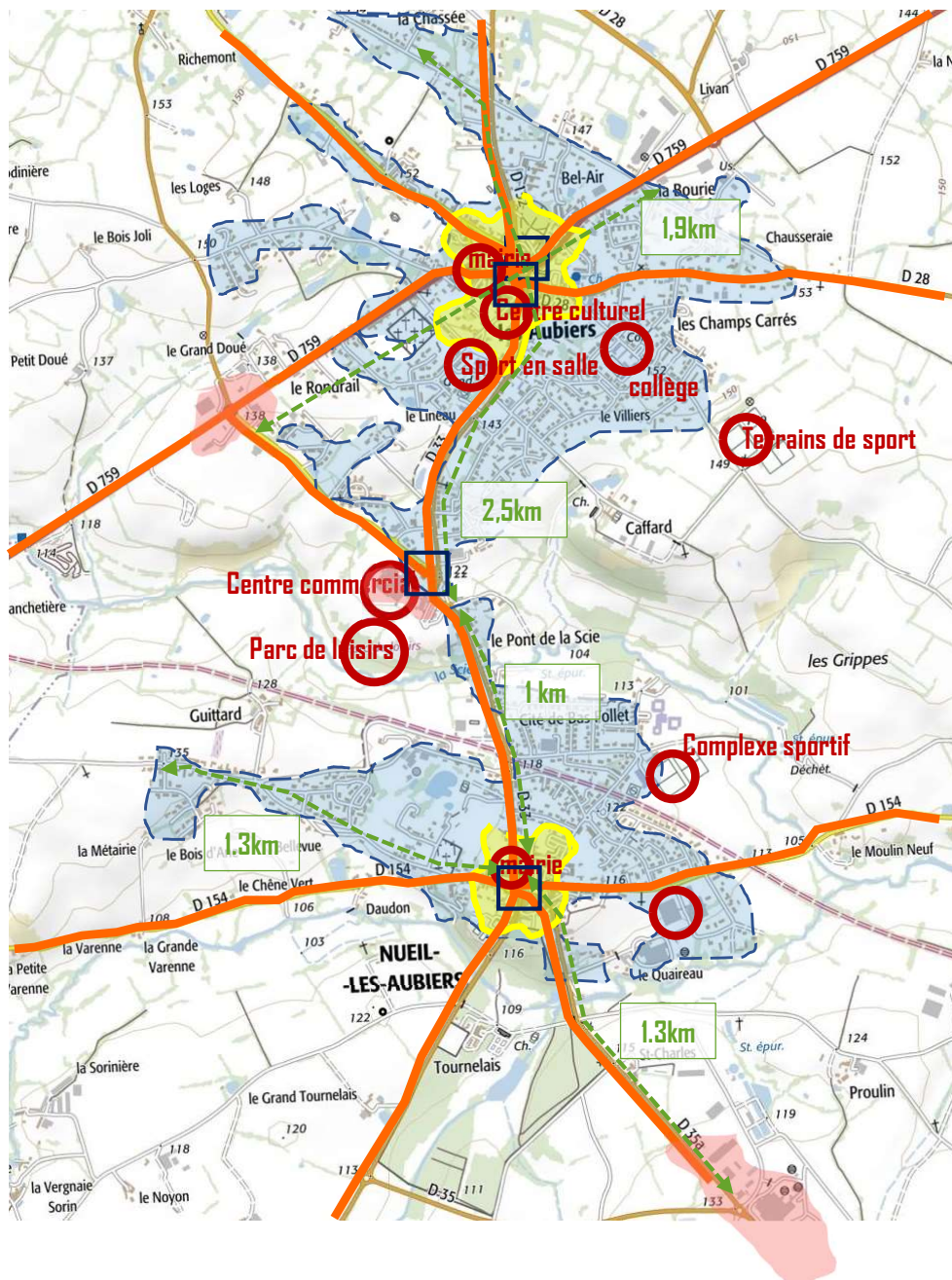
Ces obstacles physiques plus intensifs à la pratique du vélo peuvent expliquer la part modale modeste du vélo dans ces villes pourtant assez denses en équipements et en emplois. L'émergence du VAE pourrait changer progressivement, ou rapidement la donne.

Morphologie du territoire

Zoom sur les pôles

Avertissement de méthode : ces analyses rapides à l'échelle des pôles majeurs du territoire ne constituent pas un diagnostic cyclable de ceux-ci, mais une toute première approche des enjeux associés à la morphologie de chacun d'entre eux.

Ils permettent d'illustrer les premiers enjeux associés à l'articulation entre la dimension intercommunale du Schéma directeur cyclable et le rôle des pôles dans la structuration des déplacements.



2 - Organisation urbaine de Nueil-les-Aubiers.

Historiquement il s'agit de deux « paroisses », deux villages, deux petites villes qui se sont développées à proximité l'une de l'autre. L'histoire récente conduit à le rapprocher jusqu'à les fusionner sur le plan de services, équipements et organisation de vie quotidienne. Les deux centres bourgs sont distants de 2 km environ, qu'il serait logique de relier à vélo, ce qui suppose de requestionner le partage de la voirie de la RD33. En particulier puisque chaque pôle dispose d'équipements que l'autre n'a pas, ce qui génère des besoins de déplacements sur cet axe.

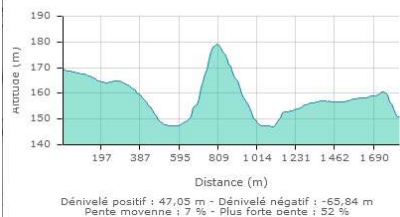
Au milieu de cette « histoire » et de cette géographie, un nouveau centre est en émergence, avec un centre commercial et surtout un parc récemment aménagé de grande qualité. Nous avons noté sur le terrain qu'il a été largement équipé en accès et stationnement cyclables, ce qui anticipe intelligemment sur ce qu'il faudrait étendre à l'échelle de ce micro-bassin de vie.

- Autoroute/voie rapide
- Réseau routier principal
- Zones d'activités
- Zones habitées
- Aire de centralité
- Équipement attirant du public, des usagers
- Parcours à vélo et distance
- Carrefour sensible à vélo, à expertiser

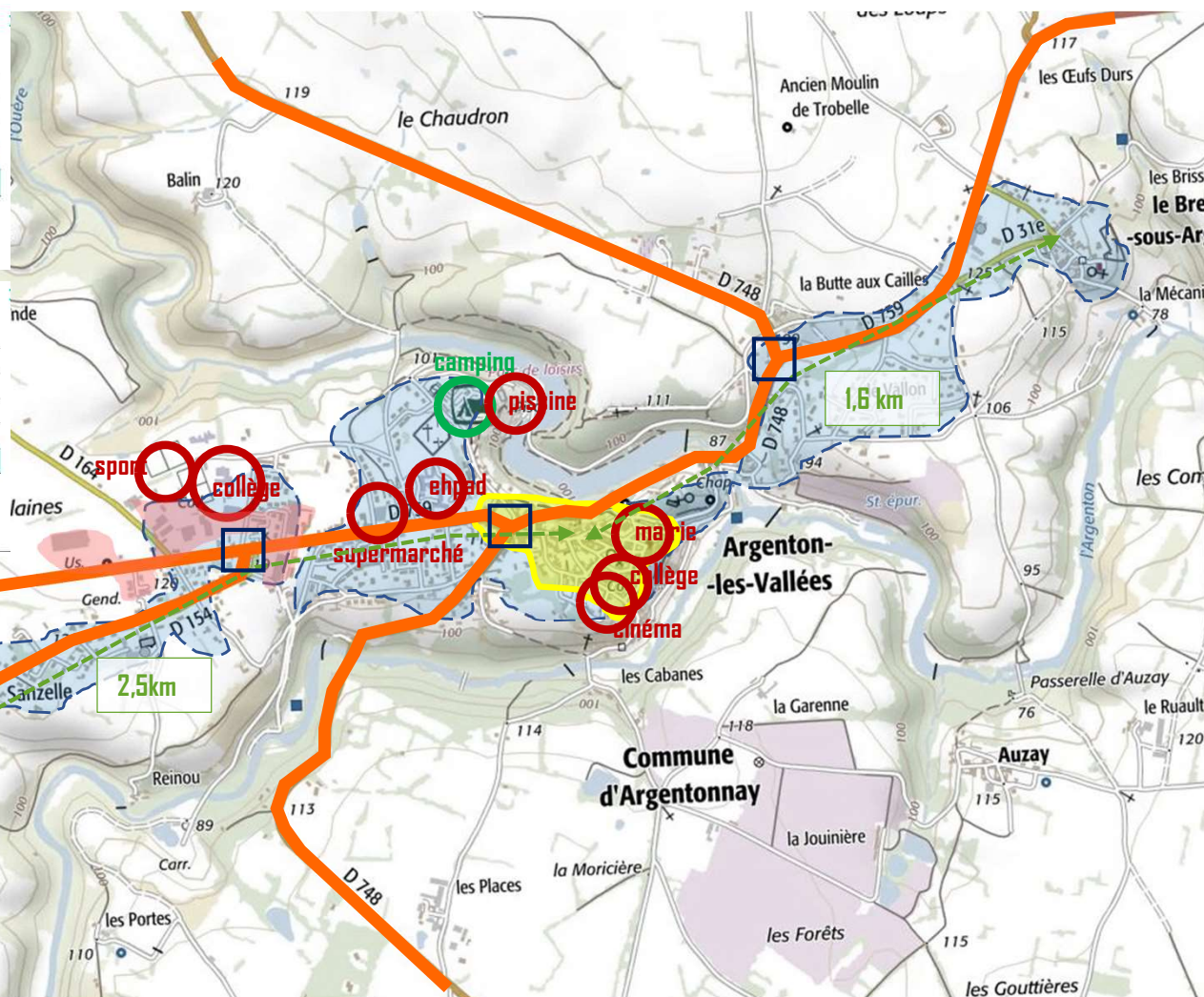
Morphologie du territoire

Zoom sur les pôles

1 PROFIL ALTIMÉTRIQUE



2 PROFIL ALTIMÉTRIQUE

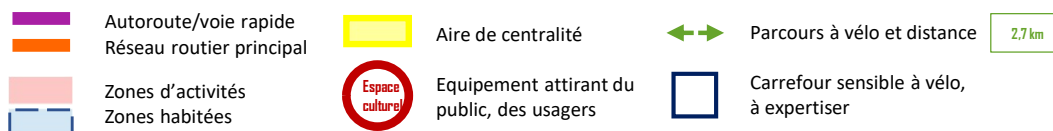


1 - Organisation urbaine d'Argentonnay

L'organisation de la ville est marquée par le relief de la vallée de l'Argenton (coteaux, encaissement) qui contraint les déplacements à vélo, sans les empêcher totalement (les profils altimétriques montrent ces reliefs). Le réseau viaire a historiquement géré cette morphologie avec une épine dorsale de la vie urbaine sur la D759 qui la traverse d'est en ouest.

Les équipements publics ainsi que le centre urbain historique forment l'armature de la vie urbaine à Argenton les Vallées, dans des distances de 2 à 3 km maximum, favorables et efficaces à vélo, ce qui supposera d'aménager / sécuriser la D759.

Les faubourgs de Boësse et du Breuil sous Argenton sont également situés, et se sont développés en lien avec cette épine dorsale.



BL
evolution

	Aire de centralité		Parcours à vélo et distance			Autoroute/voie rapide
	Equipement attirant du public, des usagers		Carrefour sensible à vélo, à expertiser			Réseau routier principal
			Piste cyclable aménagée			Zones d'activités
						Zones habitées

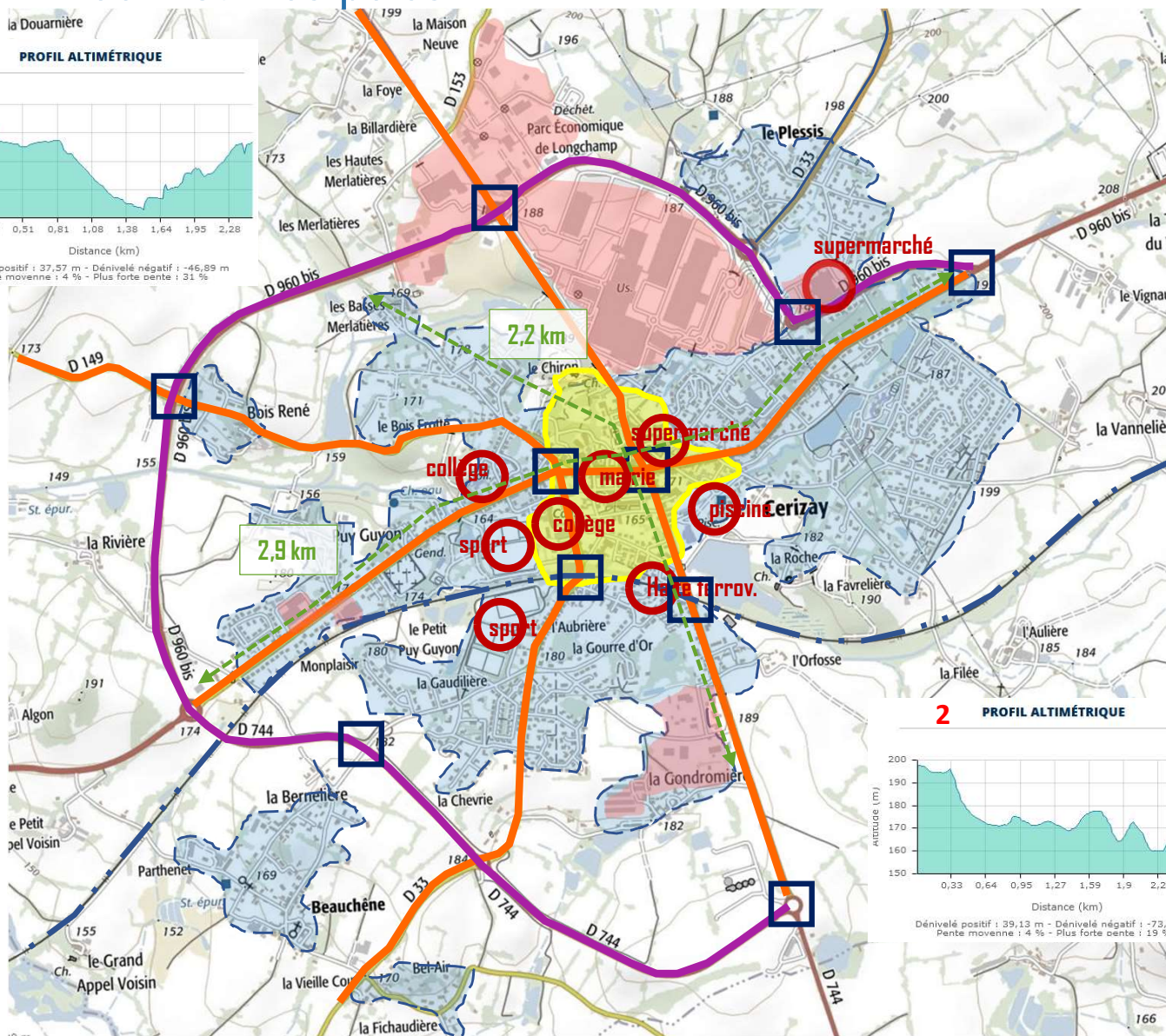
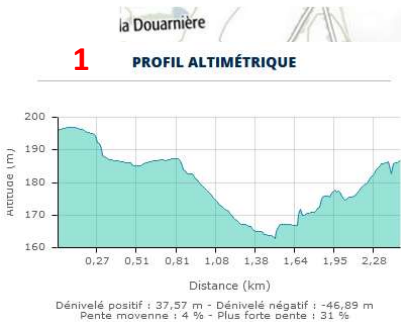


Le territoire de la commune est globalement plat, à la différence des autres pôles comme Mauléon, Bressuire ou Argentonny, ce qui devrait favoriser l'usage du vélo et des autres micro-mobilités actives.

Morphologie du territoire

Zoom sur les pôles

1 PROFIL ALTIMÉTRIQUE



2 PROFIL ALTIMÉTRIQUE



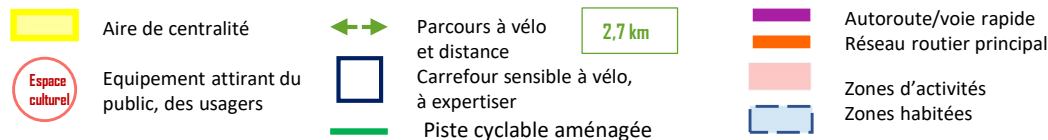
4 - Organisation urbaine de Cerizay

La ville est organisée de façon « radioconcentrique », à savoir que le réseau viaire traverse la ville et faisaient de Cerizay un carrefour. Le centre ancien, dont le charme et le patrimoine font son attrait touristique mais aussi résidentiel, est relativement étroit.

Autour de lui se sont localisés les principaux équipements du pôle : équipements sportifs, alimentation, équipements scolaires...qui sont tous situés dans un « mouchoir de poche », moins d'un kilomètre. Les faubourgs habités qui forment la 2^e couronne plus récente de l'urbanisation de la commune, ainsi que le grand pôle d'emploi constitué des usines sont eux-mêmes dans un rayon de moins de 2 km, ce qui augmente encore la pertinence des mobilités à vélo.

De nombreux carrefours seront à apaiser voire aménager pour favoriser les déplacements à pied comme à vélo, pour valoriser ces échelles de déplacement de proximité :

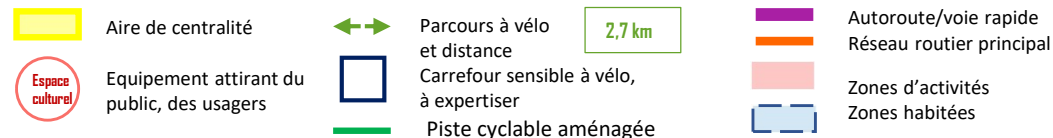
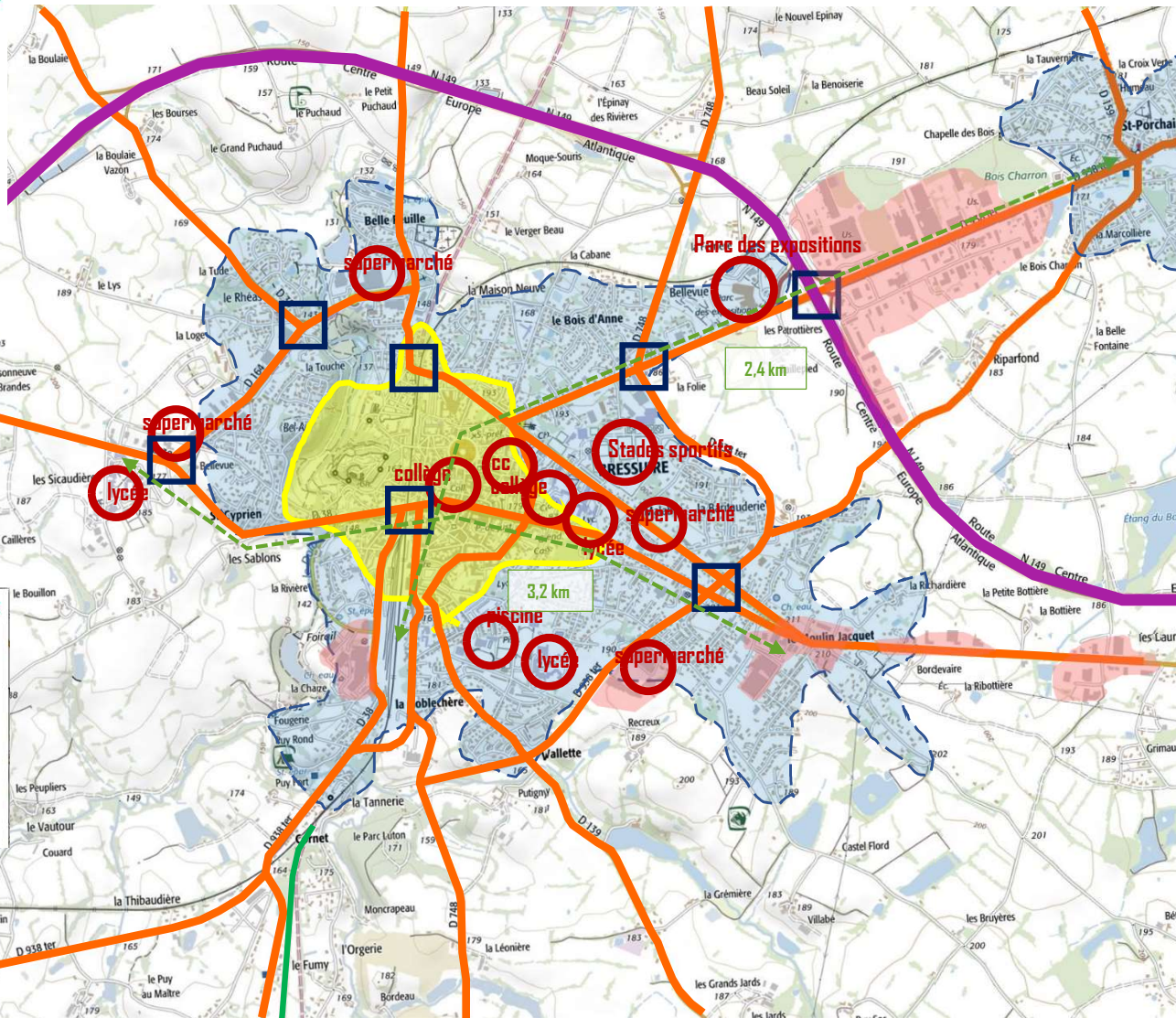
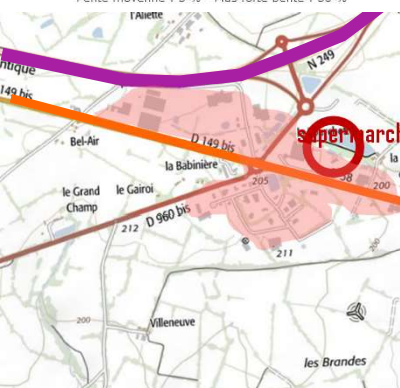
- la rocade qui contourne la ville pose la question du traitement d'un certain nombre de ronds-points;
- Les radiales, les voies qui pénètrent dans la ville pourront être ramenées à une vitesse de 30 voire 20 km/h (zones de rencontres) pour permettre une réappropriation du centre ville par les habitants, quel que soit leur âge.



Morphologie du territoire

Zoom sur les pôles

1 PROFIL ALTIMÉTRIQUE



5 - Organisation urbaine de Bressuire.

La ville de Bressuire, pôle urbain le plus important de la CA2B, tant en termes d'emplois que d'habitat et d'équipements de premier ordre (comme le parc des Expositions, les lycées) qui ne sont pas présents ailleurs, ne peut pas être résumé en une page. Il exigerait une approche spécifique pour ces mobilités internes, donc un schéma cyclable pour ce pôle.

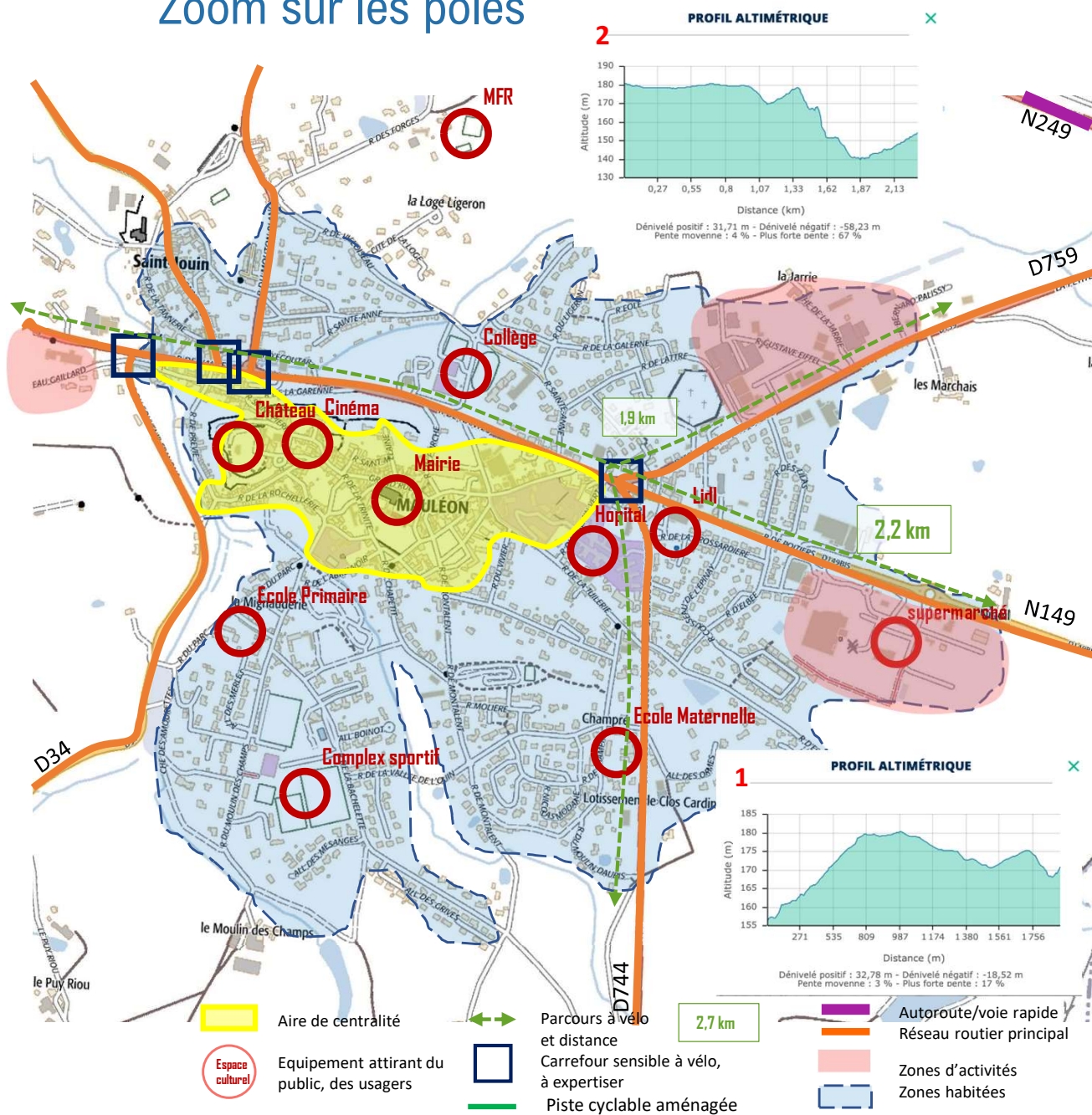
Néanmoins, plusieurs constats : la ville reste assez compacte puisque par exemple les principales zones d'activités et d'emplois sont situées à moins de 3 km du centre ville et des quartiers d'habitat.

Ceci est favorable au développement du vélo au quotidien, même si le relief, en particulier en centre ville, pose une réelle contrainte, qui peut être dépassée 1/ par l'assistance électrique, 2/ par le jalonnement d'itinéraires évitant les côtes les plus difficiles.

La ville est actuellement traversée par des flux de circulation importants, qui ne s'y arrêtent pas, parce que celle-ci n'est pas contrainte par une vraie stratégie de réaffectation de l'espace aux déplacements à pied et à vélo. Celle-ci sera au service d'une ambiance urbaine restaurée, favorable aux commerces et aux équipements de vie collective, culturelle et sociale.

Morphologie du territoire

Zoom sur les pôles



6 - Organisation urbaine de Mauléon

La commune de Mauléon, pôle urbain de la CA2B, possède un nombre d'établissements publics important ainsi que 3 ZAE disposées aux entrées de villes. La commune centrale est étendue (2,2 km d'Est en Ouest ainsi que 1,9 km du Nord au Sud) pour le piéton, mais idéale pour les déplacements à vélo. Les communes déléguées quant à elles sont éloignées et peu accessibles à vélo.

Le centre-bourg de Mauléon surplombe le reste de la commune rendant les accès à vélos difficiles. Cependant, les rues sont apaisées et le château est attractif pour de nombreux visiteurs et habitants de l'agglomération, comme pour les cyclotouristes : un élément d'attractivité pour la ville.

Mauléon est traversé par des axes routiers majeurs et dangereux pour la circulation des vélos (N149, D41 etc.). De nombreux commerces et établissements scolaires étant situés sur ces axes, le Schéma directeur cyclable pourra travailler à les apaiser, pour développer réellement le potentiel de déplacements à vélo quotidien et de proximité.



D149bis dangereuse pour les vélos. Ceux-ci circulent d'ailleurs sur le trottoir.

Morphologie du territoire

La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité

L'évolution démographique est marquée par un vieillissement de la population: la part de la population âgée de **60 à et plus est de 28% (moyenne départementale 30%)**. Ce qui représente environ 20 500 personnes.

Mais le territoire comprend également une population jeune numériquement importante: la population entre **0 et 29 ans représente 34%, soit près de 25 000 habitants**.

Ces populations qui a elles deux représentent plus de 60% du total devront être des **cibles spécifiques d'une politique vélo adaptée** à leurs besoins et à leurs attentes particuliers.

Le « 3^e tiers » de la population est la population active, âgée de 15-64 ans et qui se répartit de la manière suivante :

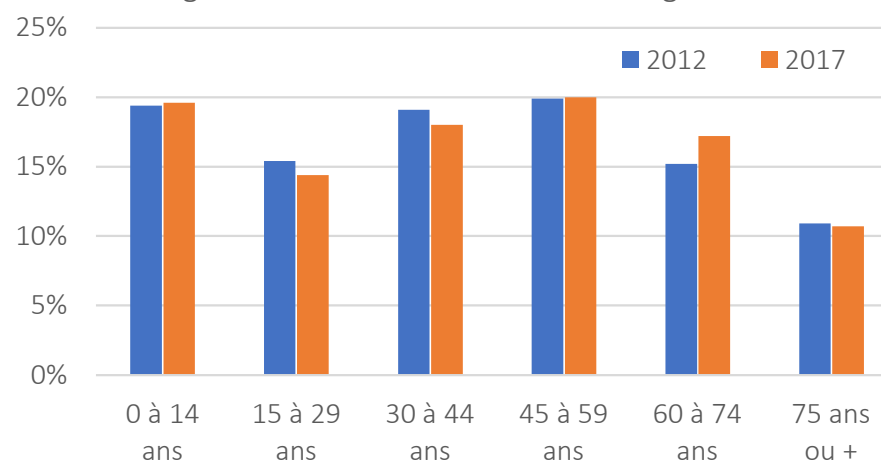
- 77,6% d'actifs dont 69,6% en emploi et 10,3% de chômeurs, d'où un potentiel de développement des déplacements cyclables domicile-travail a priori important ;
- 22,4% d'inactifs, dont 7,6% d'élèves, étudiants, stagiaires, 8,9% retraités et 5,9% d'autres inactifs.

Pour développer le vélo, le levier du déplacement domicile – école/collège/lycée est particulièrement pertinent surtout dans les pôles structurants et les villages environnants.

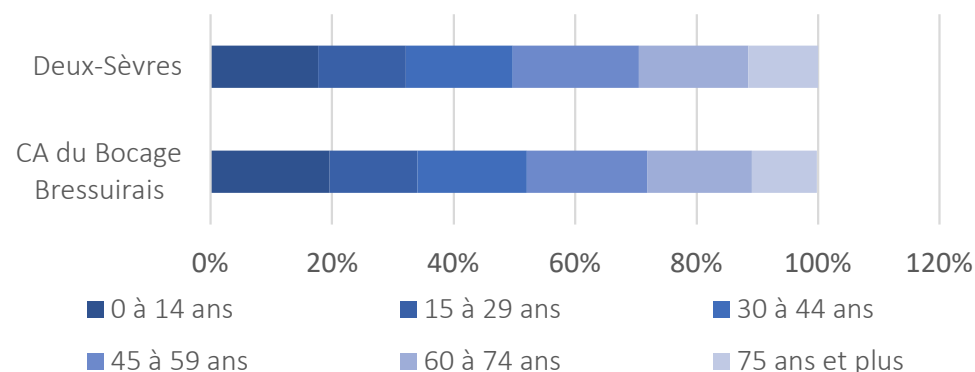
« 23% des Français ont déjà renoncé à un travail ou une formation faute de moyens de transport. Un taux qui monte à 43% chez les jeunes et à 54% chez ceux qui vivent dans un foyer avec moins de 1.000 euros par mois. » *Les Echos 18 janv. 2017*. Cette citation pour le national se retrouve dans le territoire, avec des actions menées en ce sens (centre d'action sociale; prêt de véhicules et de deux-roues)

Sources : INSEE 2017

Evolution de la population par grandes tranches d'âges entre 2012 et 2017 sur le Bocage Bressuirais

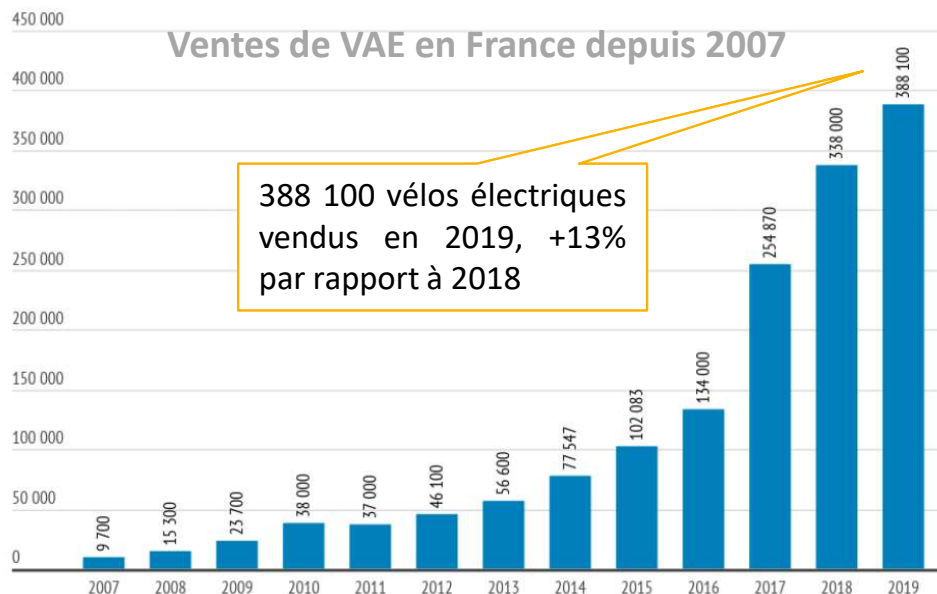


Répartition de la population par tranche d'âge (2017)



Morphologie du territoire

La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité



Total des ventes de vélos en 2018 en France : 2,7 millions.

Le Schéma Directeur Cyclable Intercommunal doit intégrer fortement la notion de service et d'accompagnement au changement des habitudes de mobilité en complément du volet d'aménagement qui en constitue le socle indispensable.

S'adresser aux actifs : le vélo, un mode apaisant.

Les actifs du territoire représentent environ 33 636 habitants (45% de la population totale). Une grande majorité des actifs travaillent comme ouvriers (34,7%) et employés (23,7%). Suivi des professions intermédiaires (20,7%), cadres (8,2%), artisans, commerçants (6,3%) et enfin les agriculteurs (6,4%).

Ces chiffres montrent l'enjeu du développement du vélo comme moyen de déplacement utilitaire. De façon plus émergente, les vélos-cargos professionnels commencent à faire leur apparition dans certaines villes, permettant à des artisans ou logisticiens à vélo de remplacer le véhicule motorisé.

S'adresser aux personnes âgées : le vélo, un mode de déplacement pratique pour les petites déplacements, et qui maintient en bonne santé.

Le vieillissement de la population du territoire peut être un obstacle à l'usage du vélo. L'acquisition d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE) peut lever ce frein surtout auprès des retraités. Des distances beaucoup plus longues peuvent être alors parcourues, avec un minimum d'effort.

S'adresser aux familles : le vélo, un mode économique pour un ménage.

Circuler à vélo induit de s'équiper de façon complète (équipements de pluie, bagages, selle confortable...), voire de disposer d'un vélo cargo ou d'un vélo pliant pour des déplacements combinés avec d'autres modes ou des déplacements familiaux. Mais lorsqu'il est possible de substituer le vélo à au moins un véhicule motorisé, ce sont entre 4000 et 6000 euros, coût global d'un véhicule / an, qui sont économisés.

Les aides nationales, régionales ou locales à l'acquisition de VAE ont véritablement brisé la barrière à l'achat pour nombre de ménages aux ressources modestes. ((voir <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique>)).

Un territoire avec un fort potentiel de développement du vélo et des enjeux majeurs

Diagnostic

- Un **territoire moyennement vallonné**; des sections, secteurs ou quartiers ponctuellement concernés par du dénivelé sur de courtes distances^(Bressuire, Mauléon...)
- Des **pôles d'attractivités proches à vélo** (maximum 10 km) mais difficiles à rejoindre à vélo du fait d'axes routiers sans aménagement cyclable et supportant une circulation motorisée importante
- Des **coupures territoriales marquées** : N149, N249, D41, D744, D748, D960bis, D938ter, rivières, voies ferrées, **qui nécessitent d'améliorer les franchissements aux mobilités actives.**
- Une **population regroupée dans et autour des pôles urbains majeurs**. 62% des habitants vivent dans les 6 pôles principaux (45 600 habitants).
- **Trois tiers de populations aux besoins de mobilités spécifiques** : 34% de 15-29 ans, 38% de 30-64 ans et 28% de 60 ans et plus; demandant des actions ciblées pour les convaincre des bénéfices du vélo comme mode de déplacement complémentaire ou principal

Présentation du diagnostic de territoire vélo

- Morphologie du territoire
- **Analyse de la demande potentielle**
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux

Introduction de méthode – Pourquoi parler de demande potentielle

Les mobilités sont la résultante d'un ensemble de paramètres d'organisation et de vie sociale qui conduisent les personnes à se déplacer.

Les personnes font des choix de mobilités en fonction de leurs besoins, de leurs préférences mais aussi de leurs perceptions, ainsi que de l'offre disponible pour les différents modes.

Comme il s'agit de rééquilibrer les modes de déplacement pour réduire la place dominante des modes individuels et carbonés, il faut **comprendre où se trouve la demande potentielle** en matière de mobilité douce/active : la demande potentielle théorique, et la demande potentielle que l'on espère toucher par l'amélioration de la situation pour les modes actifs.

Et pourquoi la voiture domine dans les territoires peu denses?

- Parce qu'on a construit en France un système de mobilité général qui l'a favorisée depuis 50 ans, en oubliant le vélo
- Que les habitudes sont lentes à changer
- Qu'elle est polyvalente et répond bien au chaînage de déplacements, sans pour autant répondre aux aspirations de tous

La demande potentielle se mesure en considérant trois dimensions :

- 1/ Des équipements et activités constituant des générateurs de déplacements;
- 2/ Des modes de transport en concurrence et en complémentarité qui offrent des niveaux de confort et d'efficacité variables
- 3/ Des représentations sociales et des freins psychologiques qui s'expriment à travers les choix de tel ou tel mode de déplacement. Ces représentations sont susceptibles d'évoluer dans le temps en fonction des conditions qui leur sont faites, mais les habitudes sont fortes pour chacun ou chaque groupe social.

Le vélo est un mode particulièrement efficace :

- Pour les boucles et déplacements de proximité
- Pour les trajets directs et continus jusqu'à 20 km
- Pour l'autonomie des jeunes, du 2^e conjoint
- Pour un grand nombre de professions de services

Mais à quelles conditions?

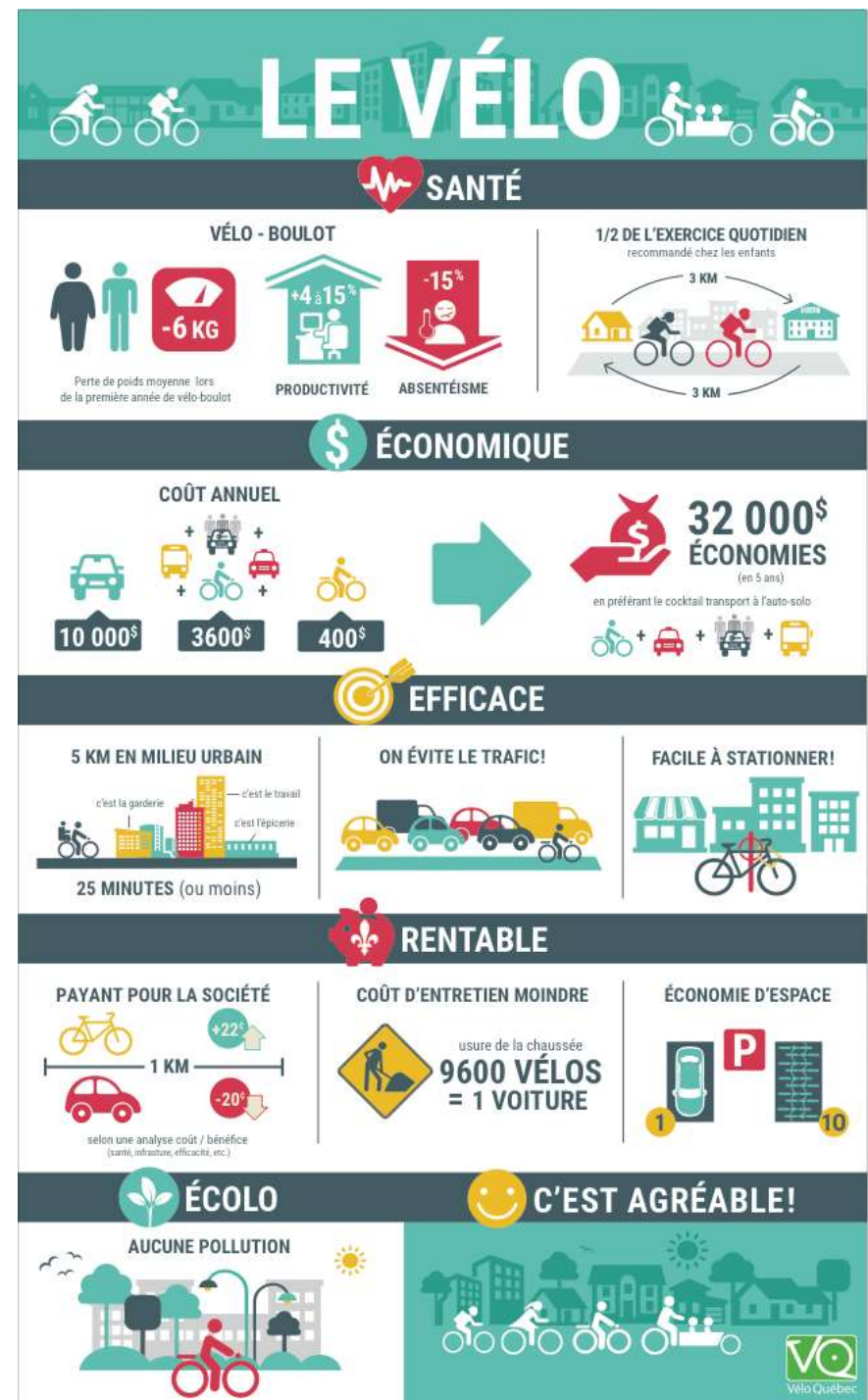
Analyse de la demande

Quelques idées reçues, peu de freins et beaucoup de bénéfices

- **Santé, bien-être, économies, écologie, efficacité** : les arguments sont nombreux et à adapter au public cible pour construire une culture partagée par toutes et tous. Malgré tout, le vélo est encore plutôt associé aux loisirs qu'à un véritable outil de mobilité. En complément des infrastructures nécessaires au développement des mobilités douces, il est important dans un pays comme le nôtre où les clichés sur le vélo ont encore la vie dure, d'appréhender ces pratiques sous l'angle de la culture et de la communication afin de favoriser les changements d'usages.
- **Pour la collectivité**, les arguments en faveur des mobilités douces sont également nombreux. Les déplacements motorisés coûtent beaucoup plus cher à la communauté : coût d'entretien des routes, coût de la pollution atmosphérique, et, plus globalement, diminution de la qualité de vie (coût santé de la pollution atmosphérique, mortalité sur la route, sédentarité...)
- **Pour les employeurs**, un salarié à vélo est un salarié moins absent, et plus efficace. Le salarié à vélo est aussi un salarié fiable : il restera très ponctuel tout au long de l'année, il connaît mieux la valeur de son temps de trajet. Le trajet à vélo, disent les actifs qui se déplacent en bicyclette, est un vrai sas pour passer de la vie familiale au cadre professionnel, et réciproquement : il est source d'une meilleure concentration, et d'une meilleure décompression. **Les gains pour la santé (et l'assurance maladie)**, chiffrés aux Pays Bas, se chiffrent en centaines de millions d'euros.

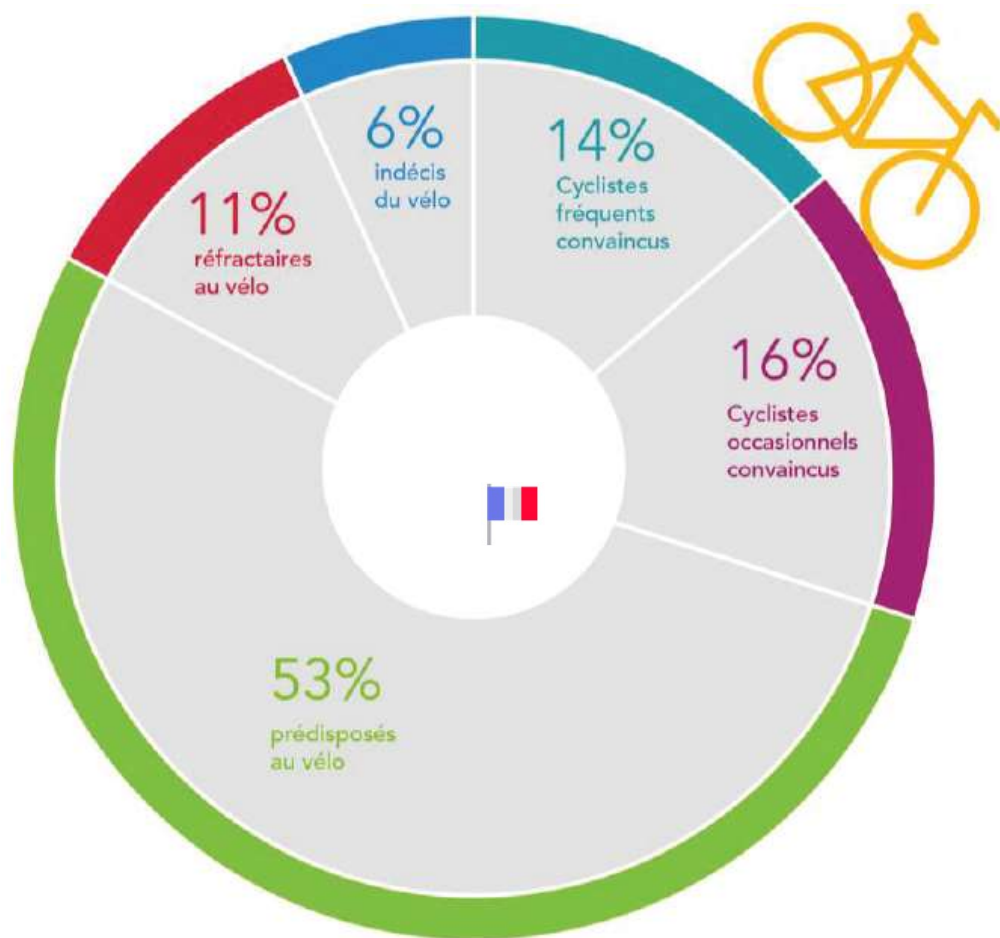
→ Le Schéma Directeur Cyclable Intercommunal doit aussi se penser en termes de **communication** : lever les idées reçues, convaincre des bénéfices et favoriser les changements d'usages. Ces actions sont nécessaires afin que la demande potentielle s'exprime et qu'une nouvelle demande émerge.

Sources : Infographie Vélo Québec



Analyse de la demande

La population prédisposée à l'usage du vélo au quotidien



Sondage SNCF-IFOP, Etude Facteur 4 SNCF, 2015

La demande des Français vis-à-vis du vélo est potentiellement forte :

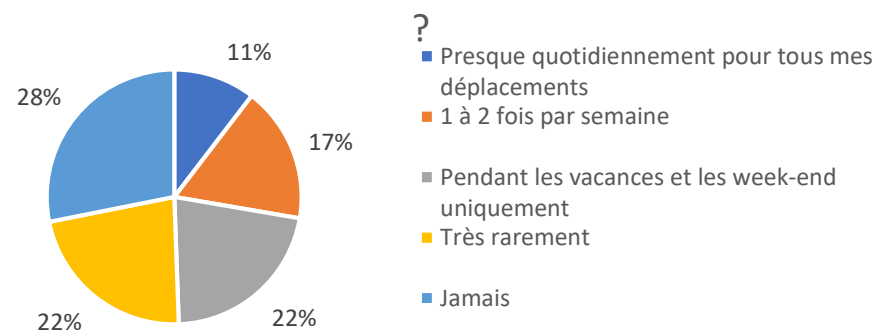
- Seulement 11% de réfractaires et 6% d'indécis
- 53% de prédisposés au vélo + 30% de convaincus

Le vélo apparaît au fil des enquêtes depuis 10 ans, comme un mode de transport pratique, agréable et présente des atouts concernant la santé, le faible coût économique et le respect de l'environnement.

Le vélo apparaît comme un **moyen de déplacement attendu par les citoyens et dans l'air du temps**, même si bien sûr ils lui reconnaissent des freins auxquels ils sont plus ou moins sensibles (voir slides suivantes).

A l'échelle du territoire du Bressuirais, **892 répondants à l'enquête en ligne**.

Utilisez-vous le vélo pour vos déplacements du quotidien



« Enquête sur les pratiques cyclables du Bressuirais » (892 réponses)

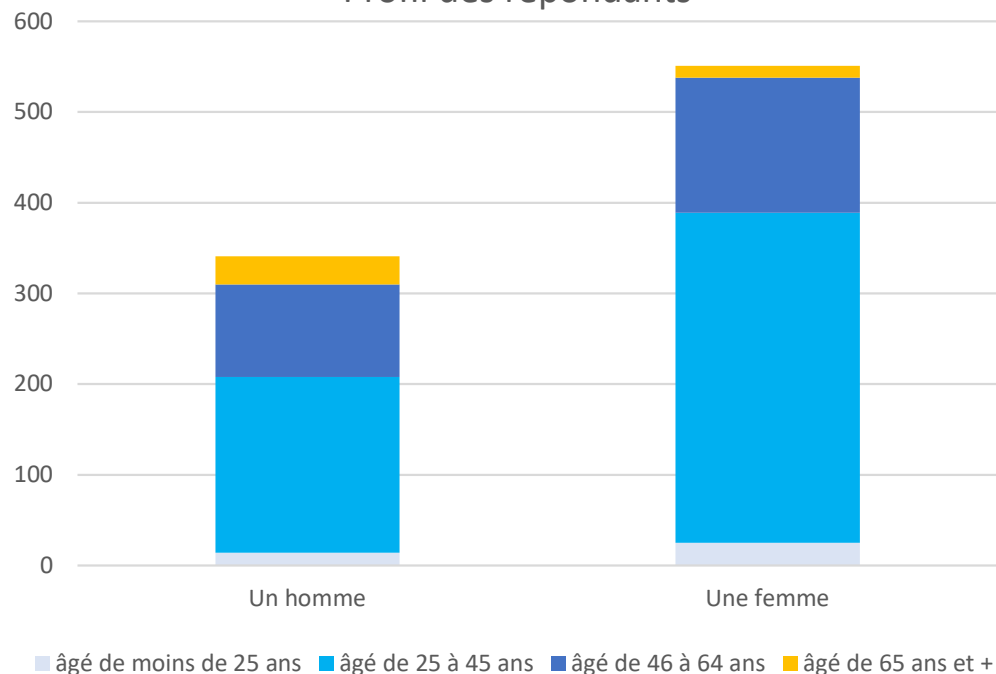
Analyse de la demande

Caractéristiques des répondants

892 habitants du Bressuirais ont souhaité donner leur avis sur la mobilité à vélo. Parmi eux, 531 femmes et 341 hommes dont une majorité d'adultes. Tous les âges y sont représentés, ce qui témoigne d'un intérêt tout à fait renouvelé pour le sujet.

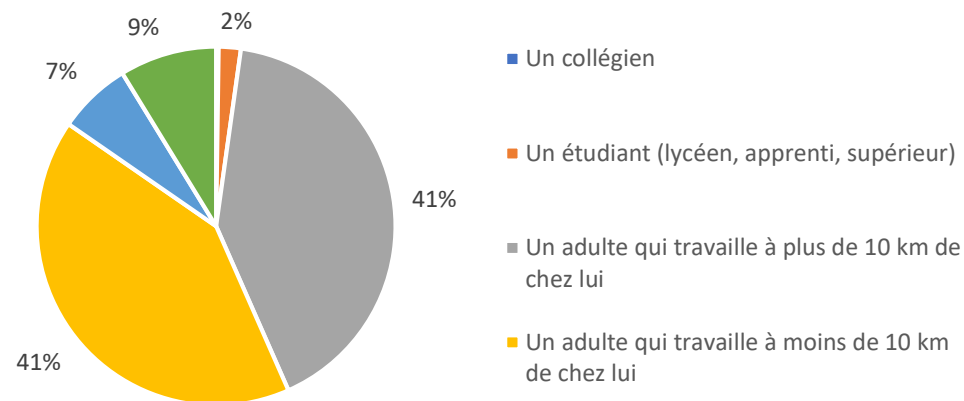
Les cyclistes du quotidien déjà convaincus se déplacent majoritairement pour faire des courses, aller au travail et pour une activité de loisir. Chez les cyclistes très occasionnels, les déplacements pour une activité de loisirs sont majoritaires puis, quelques courses de proximité : logique pour des personnes qui nous disent redouter les routes trop chargées, ils évitent donc ainsi les heures de pointe.

Profil des répondants

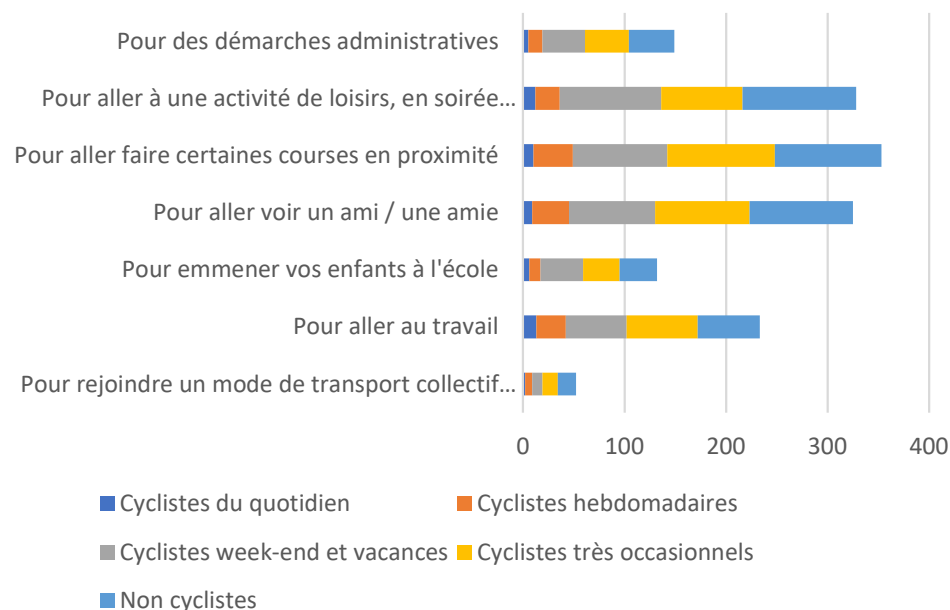


Source : « Enquête sur les pratiques cyclables sur le Bocage Bressuirais » (892 répondants)

Activité des répondants



Vous faites du vélo régulièrement. Pour quel(s) motif(s) de déplacement principalement ?



Analyse de la demande

La sécurité et le vol, premiers freins à lever

La sécurité, premier frein à l'usage du vélo : La majorité des répondants, cyclistes ou non mettent en avant le manque d'infrastructures sécurisées même les cyclistes du quotidiens qui sont censés être aguerris. Ce ressenti n'est pas seulement propre au Bocage Bressuirais, il s'agit d'un sentiment national.

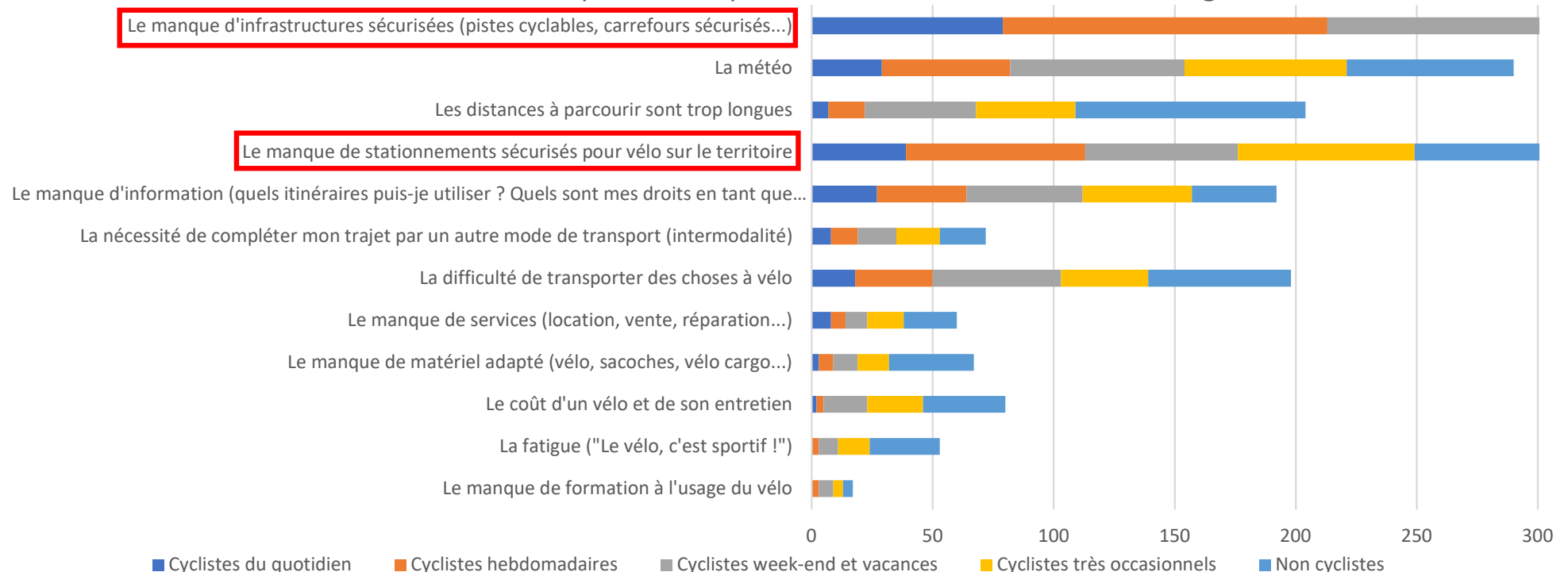
Le vol, deuxième frein au développement du vélo : Là encore, tous les répondants sont sur la même tonalité, les habitants réclament des stationnements sécurisés pour éviter le vol de leur vélo. Pour certains, il s'agit de leur moyen de transport.

« Nous aimerions relier Terves à Nueil-les-Aubiers à vélo par la voie verte. Malheureusement les discontinuités rendent le cheminement compliqué surtout au-dessus de la rocade où il faudrait une passerelle »



Parole d'une habitante du Bressuirais
Carte de Gulliver – Bressuire

Quelles sont les raisons qui vous empêchent de faire du vélo, ou davantage de vélo?



Source : « Enquête sur les pratiques cyclables sur le Bocage Bressuirais » (892 répondants)

Analyse de la demande

Identification des points à résoudre

La majorité des répondants vivent, travaillent, étudient, ou font leurs courses à Bressuire, puis Nueil-les-Aubiers et Cerizay. La part des déplacements pour les courses est plus importante que les autres déplacements.

La sécurisation des axes routiers et le stationnement sécurisés, essentiels :

L'enquête révèle en quoi les déplacements à vélos pourraient être facilités. Nous retrouvons les deux freins nationaux à l'usage du vélo, la sécurité et la crainte du vol. Les habitants pointent du doigt ces deux problèmes comme essentiels à résoudre sur le Bocage Bressuirais pour développer le vélo du quotidien.

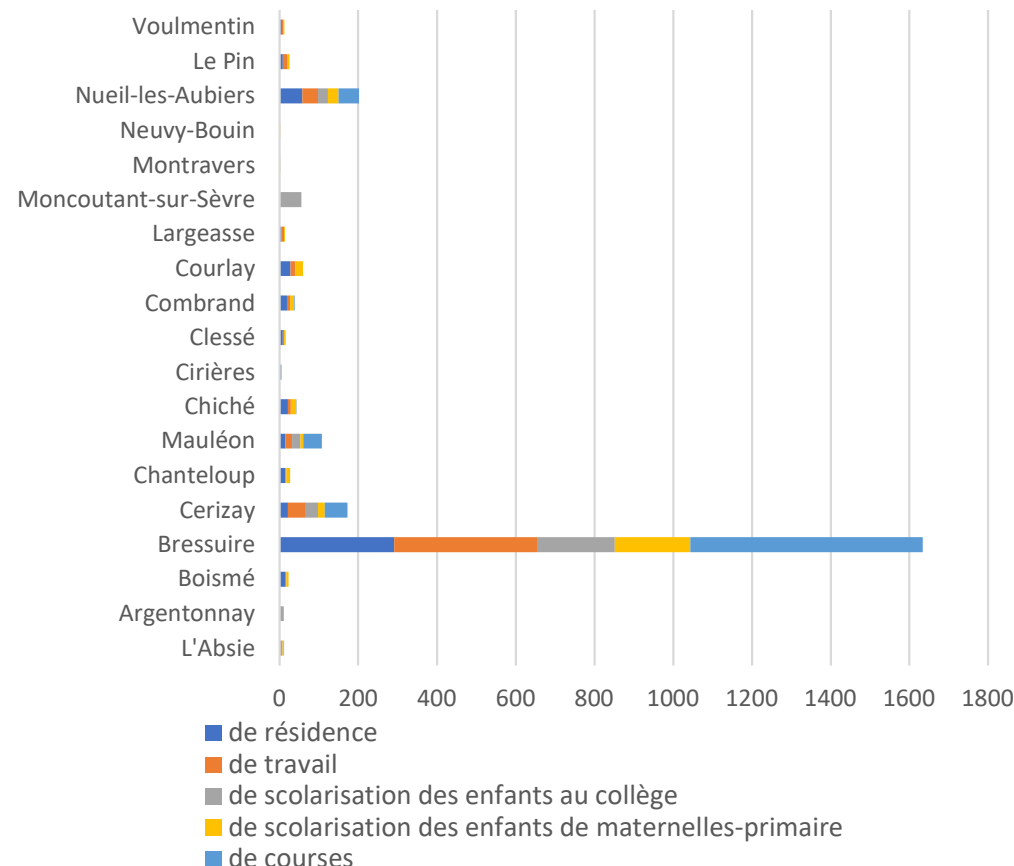
L'apprentissage du vélo à l'école :

L'apprentissage du vélo à l'école est également identifié comme une priorité à développer ainsi que la transition des entreprises au mode vélo.

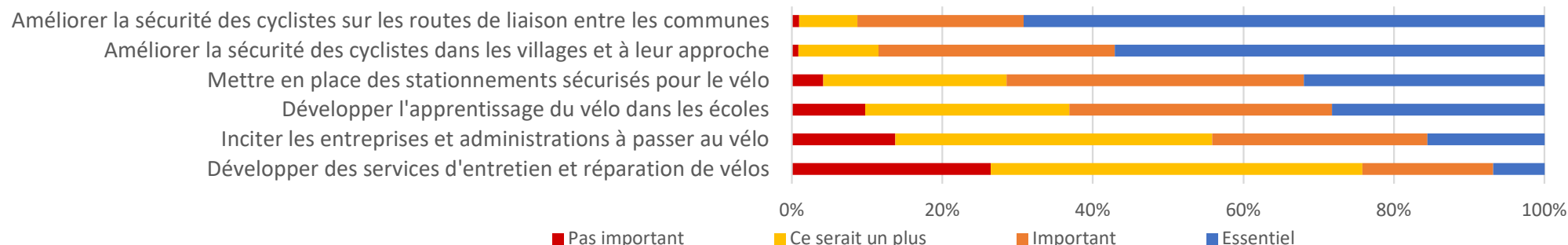
Les services, moins prioritaires :

Enfin, les services d'entretiens et réparation vélos ont été identifiés comme un plus pour les habitants, les estimant moins prioritaires.

Lieux de résidences, travail etc.



D'après vous, que pourrait faire le Bressuirais pour faciliter l'usage du vélo au quotidien ?



Source : « Enquête sur les pratiques cyclables sur le Bocage Bressuirais » (892 répondants)

Analyse de la demande

Enquête Parlons-vélo pour la ville de Bressuire

Edition 2019 du baromètre des villes cyclables : Enquête hexagonale sur la cyclabilité des villes selon différents critères (sécurité, confort, effort de la ville, services, stationnement).

Durant cette enquête datant de 2019, seule la ville de Bressuire a eu assez de participants pour être classée dans le baromètre. Les habitants ont pu indiquer précisément les différents points noirs de la ville. Cette étude est très enrichissante et permet de mettre en avant deux choses :

- **Les difficultés sur les grands axes** : la majorité des répondants ont indiqué une grande fragilité sur les axes de transits de la ville. Les demandes d'aménagements en rouge sur la carte comme le Boulevard de Poitiers ou le Boulevard de Nantes indiquent un besoin fort de sécurisation.
- **Les intersections** : la majorité des points noirs se situent au niveau des carrefours, giratoires. Ci-dessous la place Labate largement citée mais aussi le rond point Leipzig. Rien de spécifique à Bressuire, mais un point noir qui revient dans l'ensemble des enquêtes : le Cerema préconise plusieurs outils pour aménager les carrefours, qu'il conviendra de replacer dans le contexte.

Gageons que s'il y avait eu assez de répondants à Mauléon, Nueil-les-Aubiers ou Cerizay, les résultats auraient été proches : l'écrasante majorité des villes et territoires reçoivent un jugement sévère des usagers. **Simplement parce qu'en France nous avons pris 40 ans de retard sur les politiques cyclables par rapport à la plupart de nos voisins européens.**



Place Labate – Bressuire



Rond-Point Leipzig - Bressuire

Carte Parlons-vélo – Fédération des Usagers de la Bicyclette

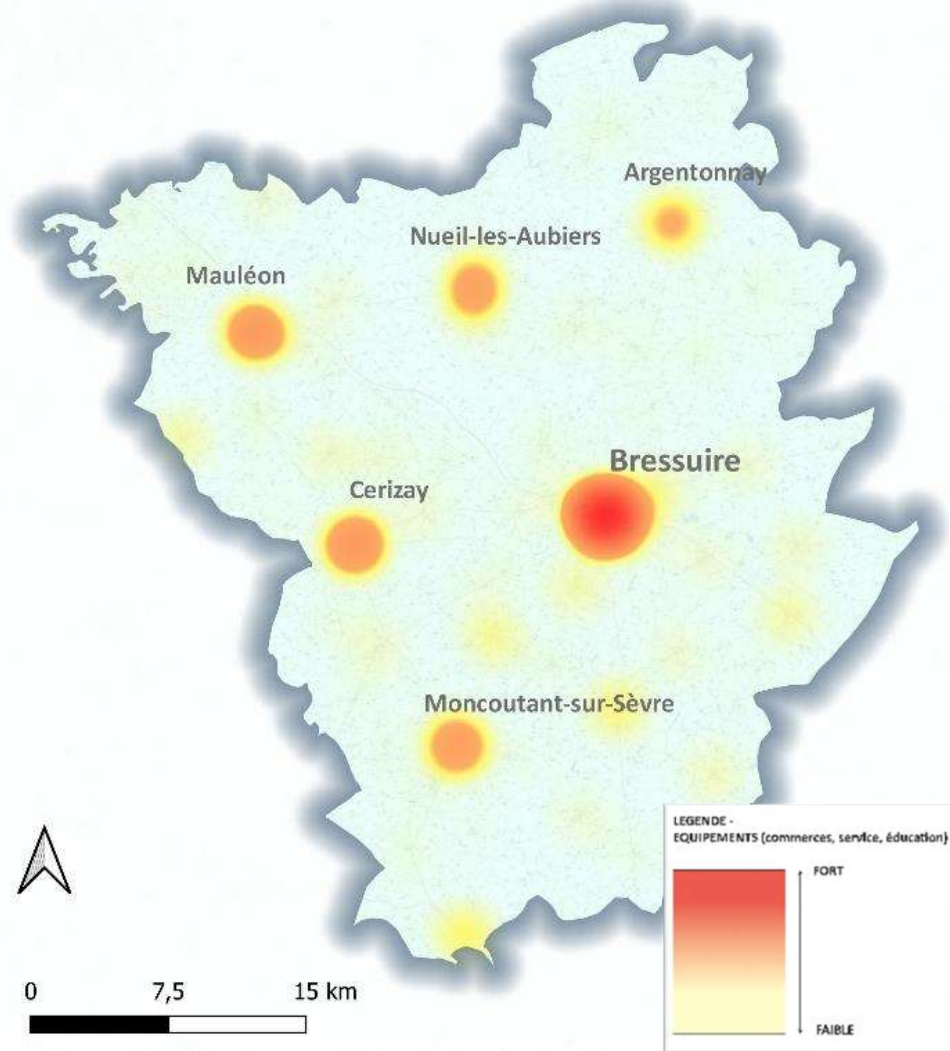
Cercles bleus : points noirs identifiés

Lignes rouges : demande d'axes à sécuriser

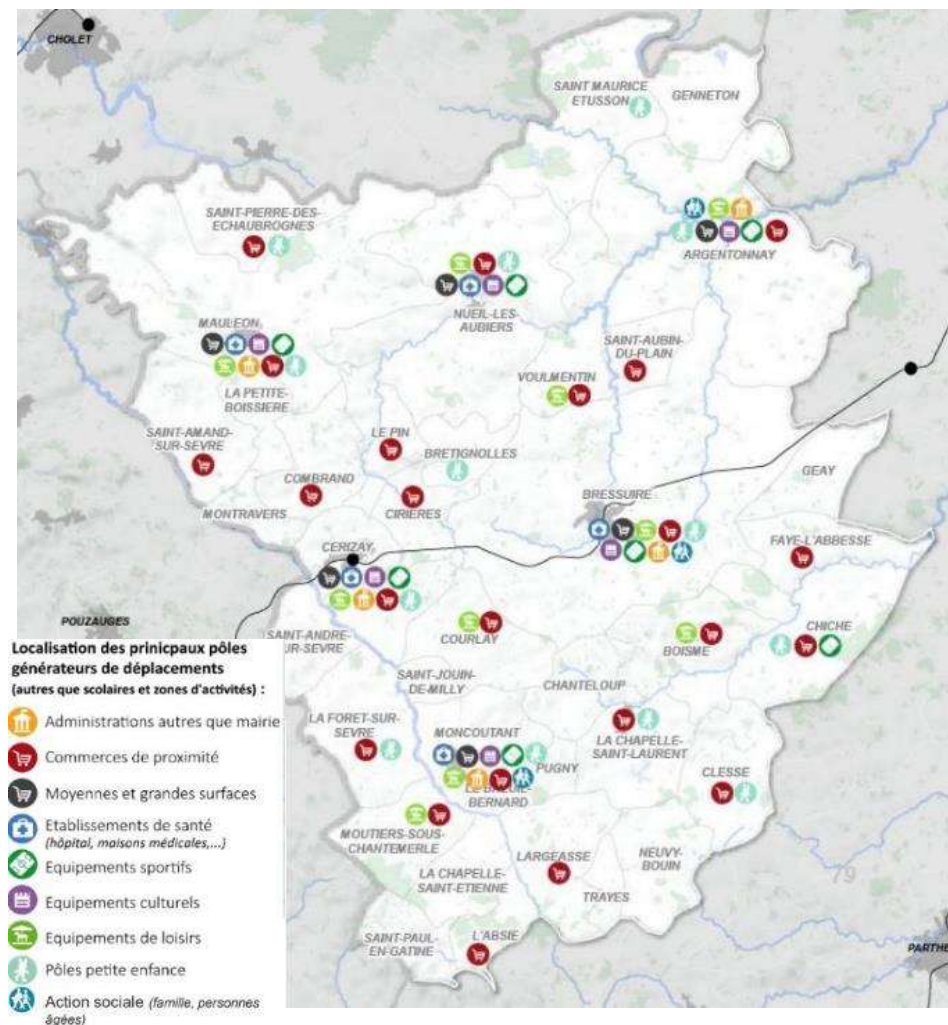
Analyse de la demande

Motifs de déplacements réguliers – services, commerces, écoles.

Concentration des pôles générateurs de trafic

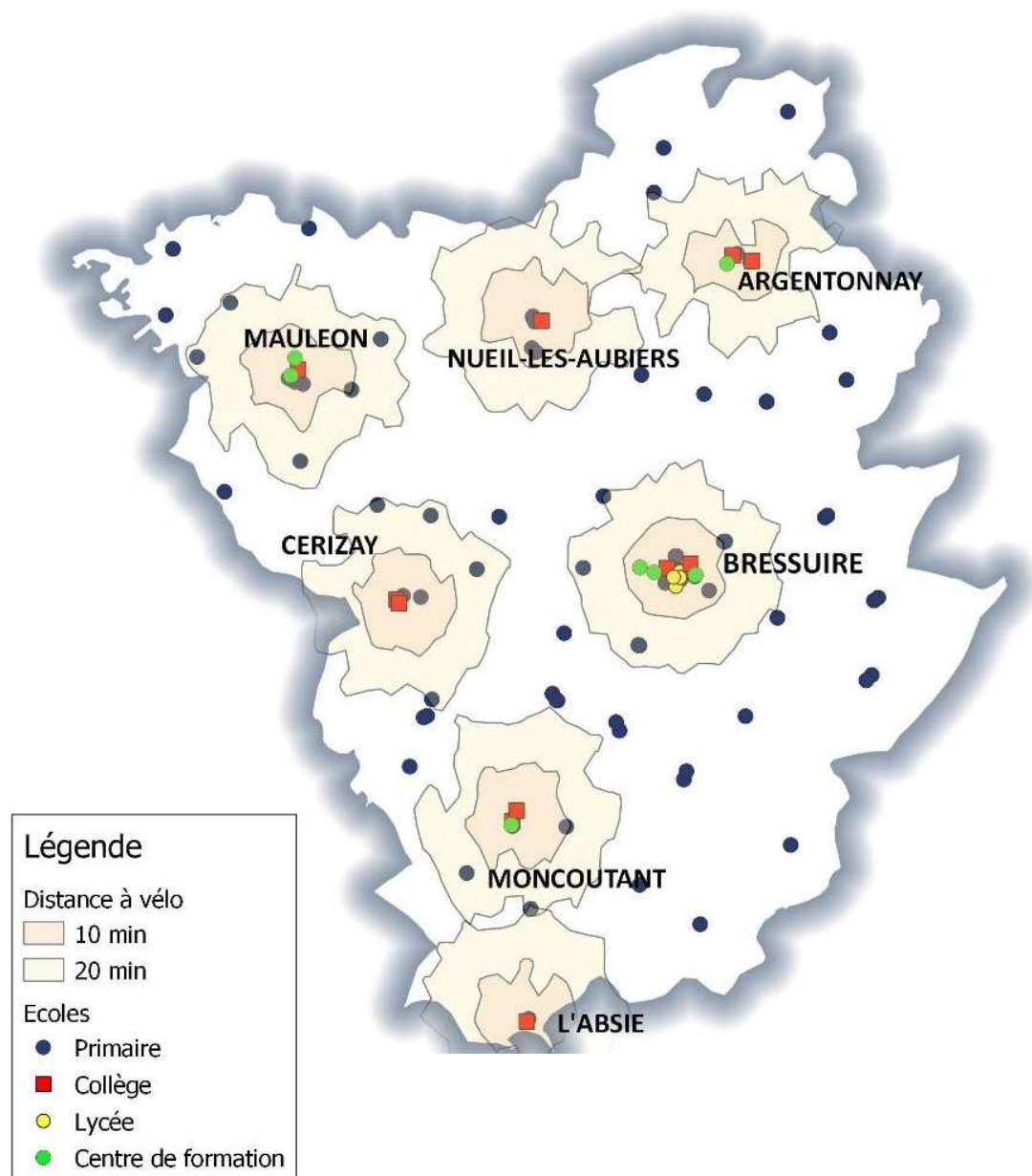


Des équipements principalement localisés dans les pôles



Forte concentration d'équipements générateurs de flux autour des principaux pôles, ce qui induit une demande cyclable potentiellement forte dans leur proximité.

Répartition des établissements d'enseignement dans le territoire



Sources : INSEE 2017, Carte : réalisation BL évolution

Se déplacer à vélo pour se rendre à l'école, au collège, au lycée

Grâce à la carte ci-contre et aux calculs qu'elle permet de réaliser, nous savons que 8500 élèves du Bocage bressuirais se trouvent à moins de 20 minutes de leur établissement à vélo, soit moins de 5 km. Plus des deux tiers d'entre eux se trouvent à moins de 10 minutes à vélo de leur lieu d'enseignement.

Mais aujourd'hui la grande majorité des élèves sont conduits à l'école, au collège en voiture par leurs parents, ou empruntent une ligne de bus de ramassage scolaire.

En Europe, il y a 30 ans les écoliers étaient 84% à se rendre à l'école à pied ou vélo, ils ne sont plus que 14%. C'est la crainte pour leur sécurité qui conduit les parents à ne pas leur offrir cette autonomie, dont ils ont pourtant besoin à partir de 11 ans pour se développer.

L'enseignement du vélo va devenir obligatoire à l'école

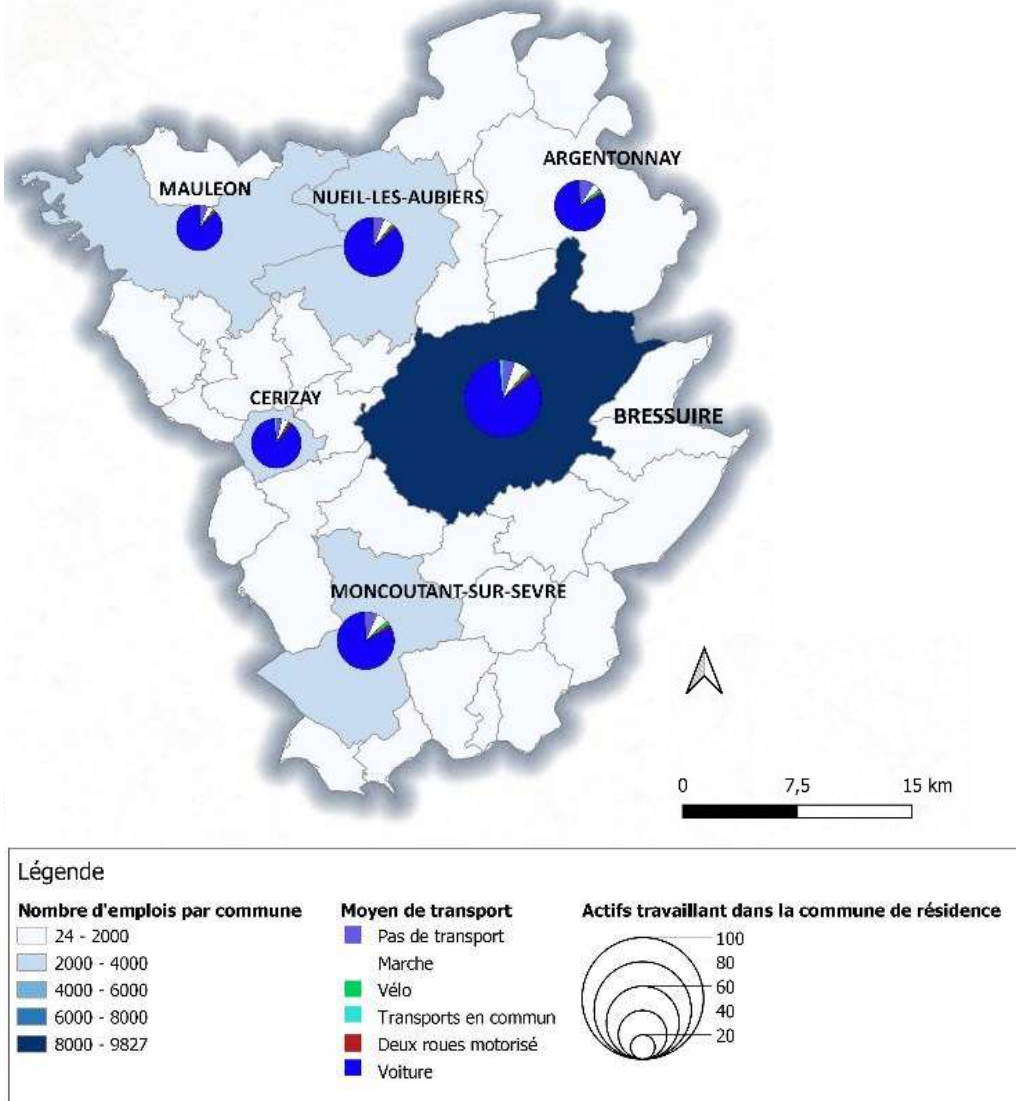
Une formation en 3 étapes

Les dix heures de cette formation seront **découpées en trois modules** permettant d'acquérir l'ensemble des bases pour savoir rouler à vélo. La première étape, « *Savoir pédaler* » permettra aux élèves de **maîtriser les fondamentaux** du vélo. Dans un second module intitulé « *Savoir circuler* », il s'agira de **découvrir la mobilité à vélo** en milieu sécurisé, avec notamment la découverte des panneaux et du code de la route. Enfin, des entraînements en situation réelle emmèneront les plus jeunes à « *Savoir rouler à vélo* » et à **circuler en autonomie** sur la voie publique.

Analyse de la demande

Flux domicile-travail – Un usage massif de la voiture

Habitudes de transports des actifs travaillant dans le Bocage Bressuirais



Sources : INSEE 2017, Carte : réalisation B&L évolution

Étude des flux quotidiens et type de transports

Commune	Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence	Nombre d'emplois	Concentration d'emploi	Part des trajets domicile-travail en voiture	Part Modale Vélo
Bressuire	61%	9 827	120%	85%	1,2%
Mauléon	36%	3 224	87%	87%	1%
Nueil-Les-Aubiers	47%	2 770	126%	86%	1,4%
Moncoutant-Sur-Sèvre	45%	2 256	110%	82%	2,3%
Cerizay	39%	2 070	122%	88%	0,9%
Argentonnay	40%	915	76%	82%	2,5%

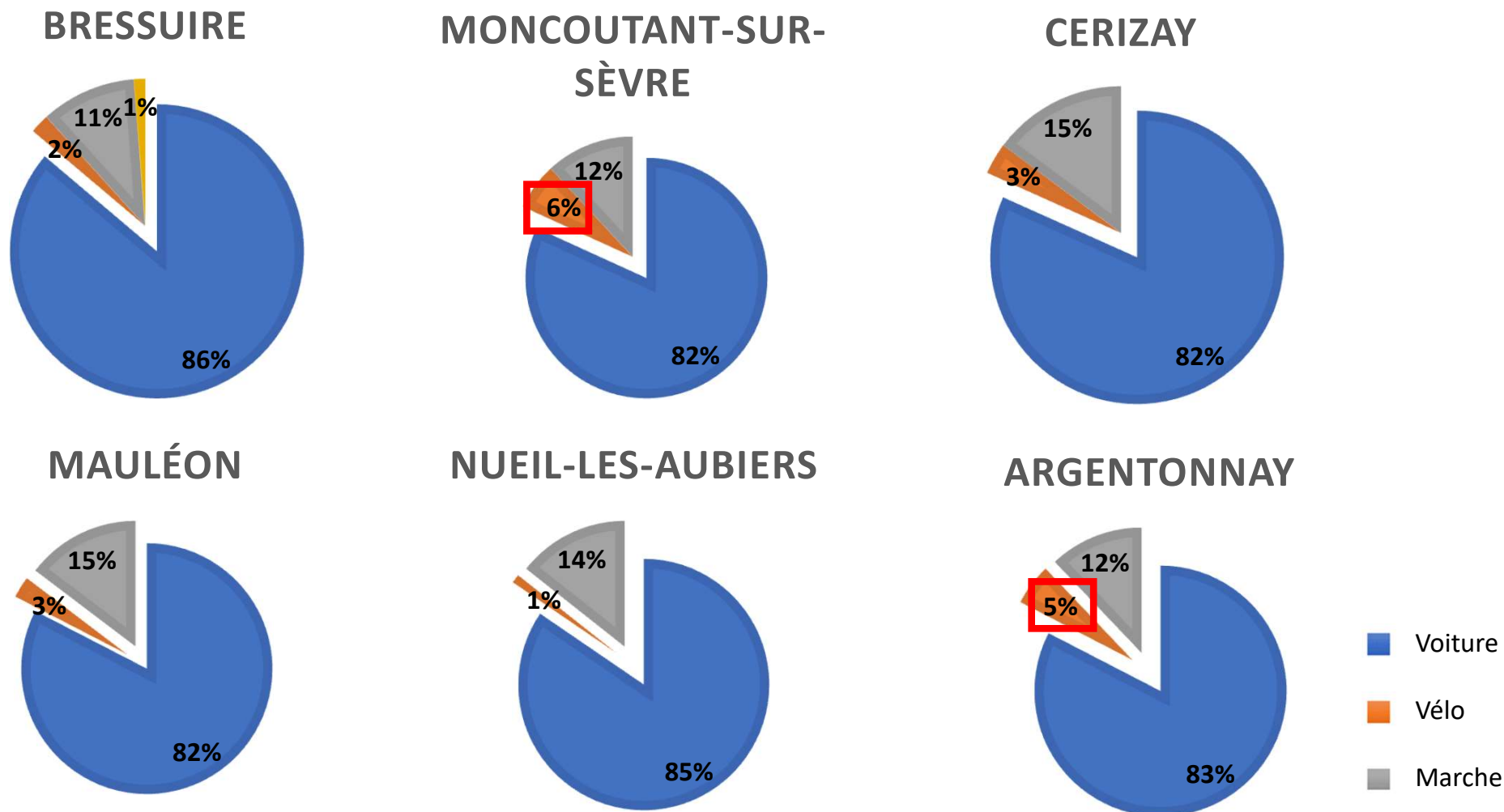
- Part des déplacements faits à vélo pour se rendre au travail < 3%
- 85% des habitants de la CA du Bocage Bressuirais se déplacent en voiture.
- 61% des actifs habitant à Bressuire y travaillent. Ils sont 85% à se rendre au travail en voiture.
- Ce qui peut s'expliquer par le fait que le territoire communal est étendu, et les zones d'emploi souvent extérieures à la ville.

Il faudra des campagnes et un accompagnement spécifique du Schéma cyclable pour amener les actifs résidents à expérimenter le déplacement à vélo puis l'adopter plus régulièrement.

Analyse de la demande

Proportion d'actifs à vélo selon la commune de résidence

Déplacements des actifs travaillant dans les communes ci-dessous.



- 6% des actifs travaillant et vivant à Moncoutant-sur-Sèvre vont au travail à vélo.
- Les déplacements d'actifs à vélos entre communes sont quasiment inexistant

Sources : INSEE 2017, calculs diagrammes : réalisation BL évolution

Analyse de la demande

Liaison avec les pôles touristiques



Un cyclotouriste dépense en moyenne 70 € par jour, c'est donc devenu un enjeu fort de développement touristique local dans les territoires traversés par les grands itinéraires cyclotouristiques.

Un réseau cyclable touristique bien développé et à étendre.

La majorité des sites touristiques sont reliés au Bocage Bressuirais soit par les voies vertes ou par les différentes véloroutes.

Afin d'améliorer les connexions et d'encourager le cyclotourisme, plusieurs mesures doivent être prises :

- Sur l'existant, améliorer le jalonnement et diminuer la vitesse de circulation ;
- Prolonger la voie verte au Nord vers Maulévrier, site touristique majeur ;
- Connecter le Bocage Bressuirais avec l'Ouest du territoire en passant par Cerizay, Saint-Amand-sur-Sèvre ;
- Promouvoir le vélo en tant que moyen de déplacement pour se rendre sur les sites touristiques ou inciter les sites touristiques à proposer cette solution de transports dans leur communication.

D'autres événements touristiques importants localement :

Bocage Bressuirais :

- Festival photographique de Moncoutant
- Festival « Eclats de voix » - Nueil-les-Aubiers

Hors Bocage Bressuirais :

- Festival Ah ! - Parthenay
- Festival Ludique International de Parthenay (FLIP)

Analyse de la demande

Liaisons cyclables à développer entre les sites touristiques.

Le Schéma Cyclable Régional

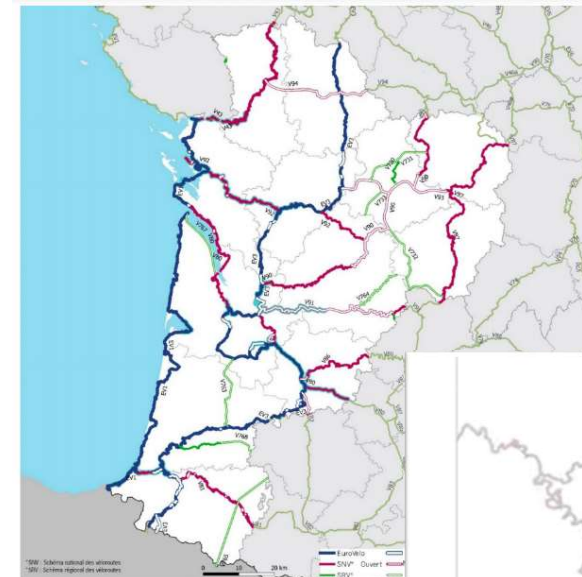
La vélofrancette est un axe majeur à travailler, à relier par la Vallée de l'Argenton et la voie verte en direction de Parthenay.

Schéma Cyclable Touristique des Deux-Sèvres

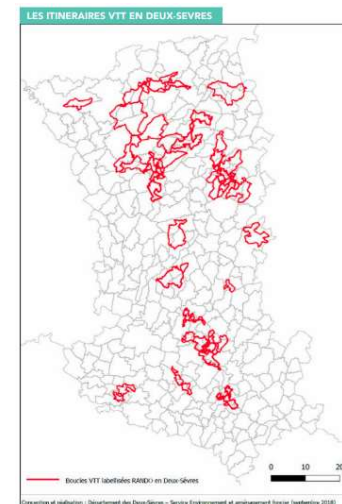
On peut noter dans ce schéma plusieurs projets qui intéressent le Bressuirais :

- La liaison Nueil-les-Aubiers / Mauléon / Vendée à l'étude par la commune de Treize-Vents. Il s'agirait d'un profil véloroute + sections en sites propres. A plus long terme, potentielle continuité de la voie verte en direction de Cholet
- Le projet de liaison cyclable Moncoutant-sur-Sèvre – les Sables-d'Olonne
- Un réseau d'itinéraires de randonnées VTT pouvant être exploité comme alternative à certains axes routiers difficiles à sécuriser
- Le renforcement de la signalisation sur les voies vertes selon les indications du CEREMA.
- Le budget participatif : liaison Rorthais – Mauléon : Projet d'une bande cyclable pour un montant de 9460 €

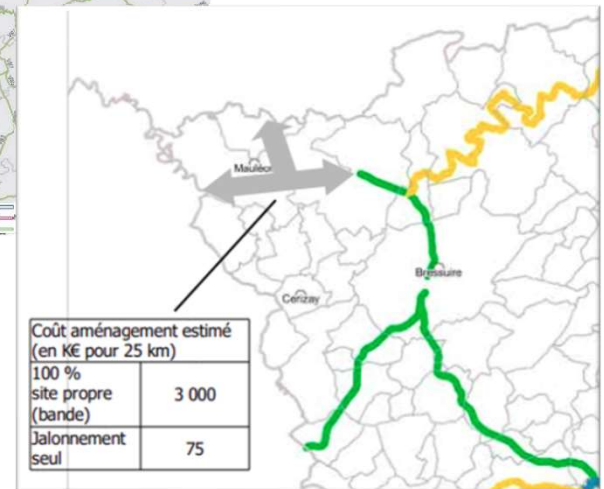
Sources : Vélos&territoires, schéma cyclable touristique des Deux-Sèvres



Carte du Schéma cyclable régional
Crédits photo : Vélos&territoires.



Carte réseau circuits VTT
Schéma cyclable touristique des Deux-Sèvres



Projet de connexion entre Mauléon au reste du territoire et aux départements voisins –
Crédits photo : Schéma cyclable touristique des Deux-Sèvres.

Analyse de la demande

Liaisons cyclables à développer entre les sites touristiques.

La Vendée, un territoire en avance, à suivre et auquel se relier

- 1160 km dont 406 km de site propre.

A travers nos concertations, la Vendée a été citée de nombreuses fois comme un territoire modèle par les habitants du Bocage Bressuirais. De nombreuses demandes concernent des liaisons de Mauléon, Cerizay et Moncoutant-sur-Sèvre à approfondir.

- Des usages diversifiés (déplacement utilitaire, loisirs, cyclotourisme).

Le réseau Vendéen ouvre la porte à une mixité d'usages du vélo permettant à la fois des déplacements de longues distances comme de courtes distances entre deux communes.

- Des aménagements de qualités, parfois séparés du trafic.

Le niveau de hiérarchisation de la voirie est très clair. Sur routes départementales, des aménagements cyclables en site propre sont séparés des véhicules motorisés. Le partage de la voirie se fait sur des voies communales où le trafic est limité.

- Créer des liaisons touristiques et de déplacements utilitaires avec le Bocage Bressuirais.

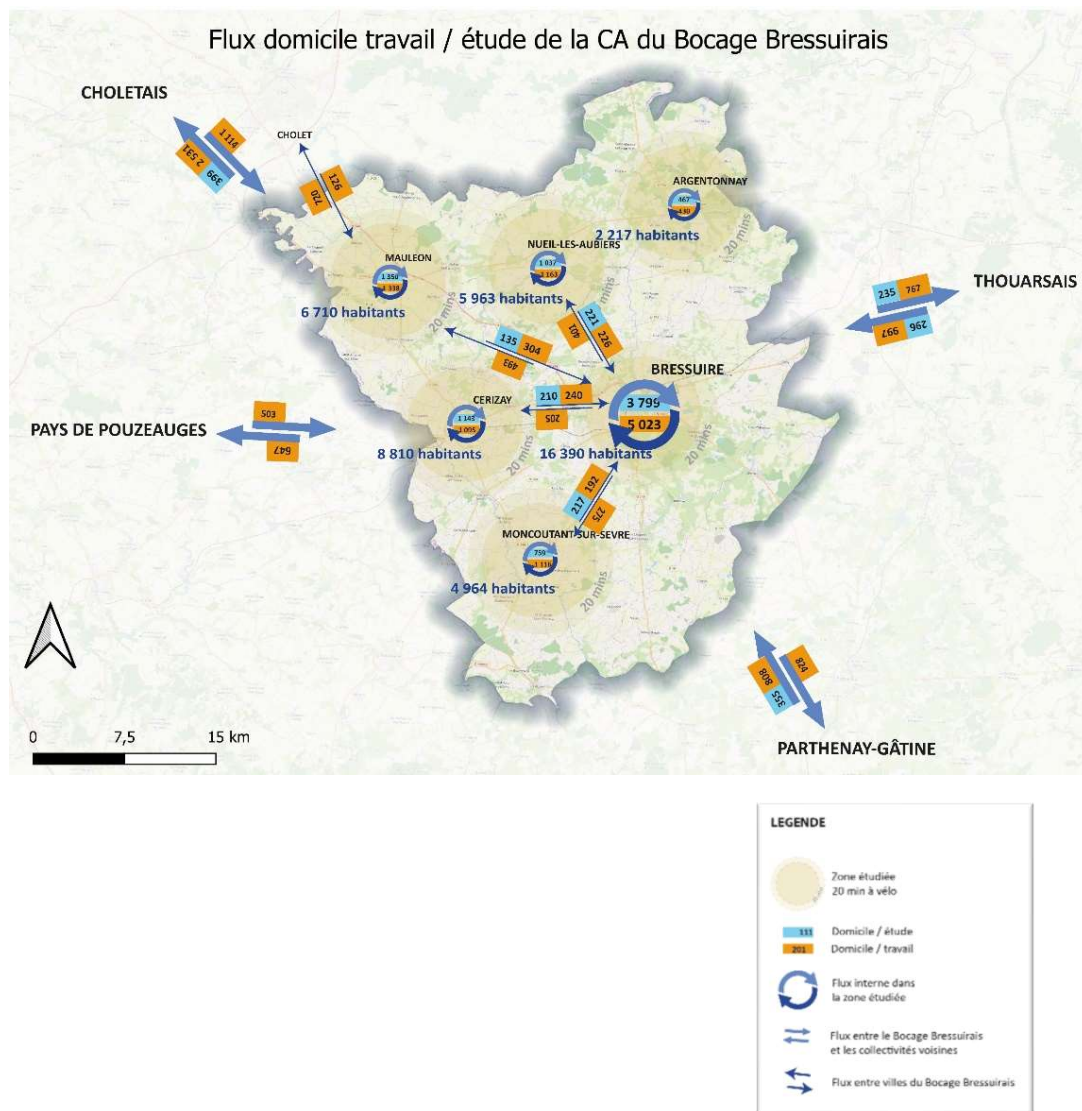
Le réseau Vendéen est accessible depuis plusieurs pôles de l'agglomération (Mauléon, Cerizay et Moncoutant-sur-Sèvre). Les élus et habitants de ces communes sont dans l'attente de connexion avec le territoire voisin pour profiter des itinéraires cyclables.



Pistes cyclables protégées éloignées de la route.
Crédits photo : google-maps.fr

Analyse de la demande

Synthèse de la demande potentielle : Flux et population susceptible de circuler à vélo



59% des habitants du CA du Bocage Bressuirais (44 375 habitants) sont à moins de 20 minutes à vélo d'un pôle du territoire.

- La majorité des déplacements ont lieu au sein des pôles urbains dans un rayon d'action inférieur à 20 min à vélo.
- 16 385 personnes habitent à moins de 20 minutes à vélo de centre-ville de Bressuire.
- 8 100 habitants vivent à moins de 20 minutes de Cerizay.

Mais aussi des potentiels besoins d'intermodalité importants, pour remplacer la voiture sur de plus longs trajets :

- entre les pôles principaux :

Les déplacements domicile-travail/domicile-étude sont importants surtout entre Bressuire et le reste des pôles.

- entre la CA du Bocage Bressuirais et les autres arrondissements :

Bocage Bressuirais-> Choletais :

flux domicile-travail : 2 531

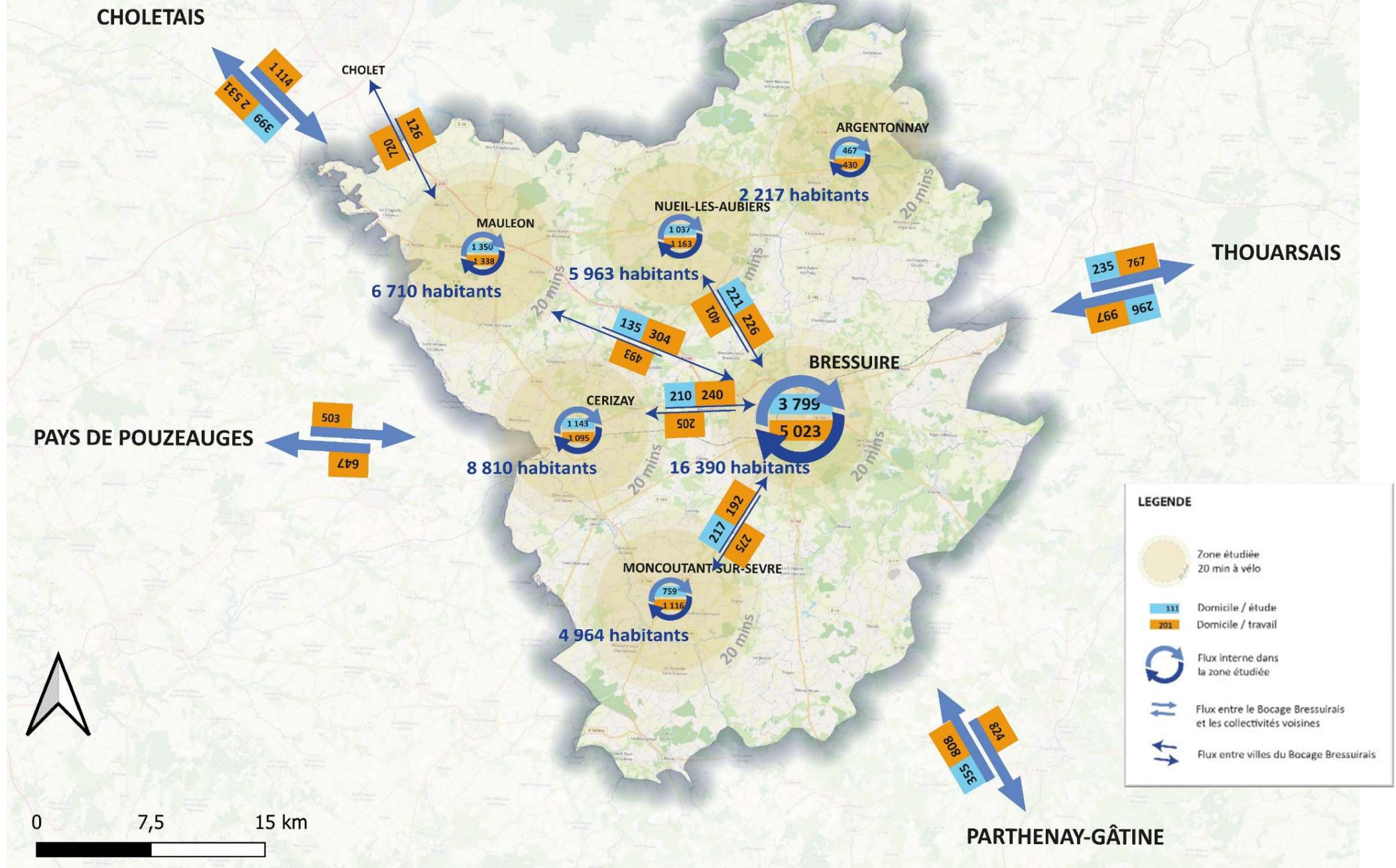
flux domicile étude : 399

Thouarsais -> Bocage Bressuirais :

flux domicile-travail : 997

flux domicile-étude : 296

Flux domicile travail / étude de la CA du Bocage Bressuirais



Populations à moins de 20 min à vélo de sa destination (emploi, école)

**TOTAL
PERSONNES
45 000**

**ACTIFS
10 000**

**ELEVES
8500**

Bressuire



16 390 personnes touchées



5 023 actifs



3 799 élèves

Mauléon



6 710 personnes touchées



1 338 actifs



1 350 élèves

Cerizay



8 810 personnes touchées



1 095 actifs



1 143 élèves

Nueil-les-Aubiers



5 963 personnes touchées



1 163 actifs



1 037 élèves

Moncoutant-sur-Sèvre



4 964 personnes touchées



1 116 actifs



759 élèves

Argentonnay



2 217 personnes touchées



430 actifs



467 élèves

Analyse de la demande

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

**ET SI EN 2030,
LE BOCAGE BRESSUIRAIS DEVENAIT UN TERRITOIRE 100% CYCLABLE**

DÉPLACEMENTS D'ACTIFS DANS LE TERRITOIRE :

ETAT ACTUEL : 2020



85,3 % - 77 211 dép/jour



1,3 % - 1 146 dép/jour

OBJECTIF 2030



60 % - 54 310 dép/jour



12 % - **9 822 dép/jour**

Des leviers importants :

- 1 actif sur 3 habite et travaille dans la même commune = **36 960 dép/jour**
- Nombre de déplacements total des habitants de l'agglo2b = **220 581 dép/jour**

Calcul de 3 déplacements par jour/habitant (moyenne nationale)

Analyse de la demande

Une demande bien identifiée par les élus au niveau communal

Quels sont les problèmes qui se posent dans votre commune pour l'usage, la circulation, le déplacement et le stationnement des vélos ?

- Des liaisons à vélos dangereuses dans toutes les communes à cause des grands axes routiers autant à l'intérieur des bourgs que pour accéder aux communes limitrophes, ZAE etc.
- Des stationnements vélos inexistants, une crainte pour le vol surtout des VAE (Vélo à Assistance Electrique).
- Un manque de jalonnement pour indiquer les directions, temps de parcours
- Des communes parfois étendues
- Des aménagements existants à réétudier
- Le dénivellement de la ville et l'étroitesse de certaines rues, la difficulté de circulation à vélo aux heures d'affluence

Des remarques au sujet des déplacements à vélos dans votre commune et plus largement sur le territoire de la CA2B ?

- Manque de réflexion autour de l'insertion des cycles et le partage de l'espace.
- Développer une offre d'autopartage et faire du vélo le mode de déplacement à privilégier
- Des enjeux d'intermodalité à prendre en compte (vélo/car) et (vélo/train/autocar)
- Seule la pratique du vélo sportif ou loisir est pris en compte
- Un réseau de chemins à identifier et à valoriser
- Connexions avec les départements voisins à approfondir
- Peu d'informations autour du vélo au sein de la CA2B
- Manque de soutien aux employeurs, dénivelé encore élevé du VAE, agglomération rurale avec des distances parfois longues 2B

Analyse de la demande

Une demande bien identifiée par les élus au niveau communal

Quelles sont vos attentes par rapport à ce Schéma Directeur Cyclable de la CA2B ?

- **Créer un maillage cyclable cohérent** du territoire pour les **déplacements du quotidien** en s'appuyant sur les trois voies vertes comme réseau structurant.
- **Conseils techniques** pour réaliser les aménagements, accompagnement financiers, exemples de bonnes idées
- **Uniformisation des aménagements** et de la signalétique sur l'agglomération
- **Favoriser les groupements d'achats** de VAE notamment.
- **Mise en relation communes limitrophes** et dans les démarches, 1 voie verte vers Cerizay
- **Actions de savoir rouler à vélo** dans les établissements scolaires
- **Vélos en location courte durée; incitation des employeurs, mise en place d'un véritable maillage territorial cohérent**

Quels sont les projets que porte la commune, réalisés, en cours ou à venir pour faciliter les déplacements à vélo, améliorer les circulations douces ?

- **Liaisons cyclables à l'étude**
- **Prioriser l'accès aux voies communales** pour les cycles
- **Stationnement vélo**
- **Communication** autour des aménagements existants
- **Développement label accueil vélo**
- **Création d'une commission voies douces**
- **Généralisation du double-sens cyclable et zone 30 à l'étude, continuité des voies vertes du nord au sud de la ville et aménagement d'un pôle multimodal à la gare**

Une demande potentielle forte de déplacements à vélo, mais un usage encore faible

Diagnostic

- **Un usage de la voiture prédominant et une part modale vélo très faible**, comme dans la plupart des territoires ruraux et péri-urbains. Mais la demande cyclable est importante au regard de la configuration par pôles du territoire, du potentiel touristique et de la demande scolaire potentielle
- **Une concentration de la population autour des pôles de services et d'emplois :**
 - 16 385 habitants à moins de 20 min à vélo du centre du pôle structurant de la CA qu'est Bressuire
 - Mais aussi : plus de 1000 actifs et plus de 1000 élèves à moins de 20 min à vélo dans les bassins de vie de Cerizay, Montcoutant sur Sèvre et Nueil-les-Aubiers, et plus de 70% d'entre eux dans un rayon de moins de 2,5km à vélo
 - **Importance d'aménager les pôles urbains qui concentrent la majorité des activités et des équipements.** Pour des **publics cibles divers** : familles, actifs, professionnels... avec des besoins (équipements, services...) et des messages de communication spécifiques.
- **Une pratique du vélo majoritairement tournée vers les loisirs, la promenade :**
 - Des voies vertes qui rencontrent un réel engouement pour une pratique de loisirs comme de déplacement utilitaire
 - Des exemples à suivre en termes de développement cyclo-touristique (Vendée, Loire à vélo...) pour faire vivre le territoire

Présentation du diagnostic de territoire vélo

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - **Aménagements**
 - Stationnement
 - Réseaux
 - Services liés à la mobilité
- Synthèse des enjeux

Introduction de méthode – Qu'entend-on par offre?



Réseau cyclable



Maillage parking vélo



Services



Communication, animation

Définition de l'offre cyclable

Face à la demande potentielle (besoins, attentes...) des usagers examinée dans la partie précédente, il s'agit de mettre en regard l'offre cyclable existante. Donc de recenser tout ce qui constitue un service rendu aux cyclistes et qui facilite leur mobilité à vélo.

Il convient de distinguer quatre thématiques concernant l'offre :

- l'offre d'aménagements cyclables sur la voirie, dans l'espace public, constituant un premier maillage, aussi incomplet soit-il;
- l'offre de stationnement dédié aux vélos (et VAE), depuis le simple arceau jusqu'à la consigne sécurisée en gare;
- l'offre en matière de services : location de vélo, réparation, livraison à vélo, vélo-école, etc. Que l'offre soit publique ou privée;
- L'offre en matière de communication et d'animation : contenus, messages, campagnes des acteurs publics et privés pour la promotion du vélo; informer, animer, promouvoir

Méthode pour évaluer l'offre existante

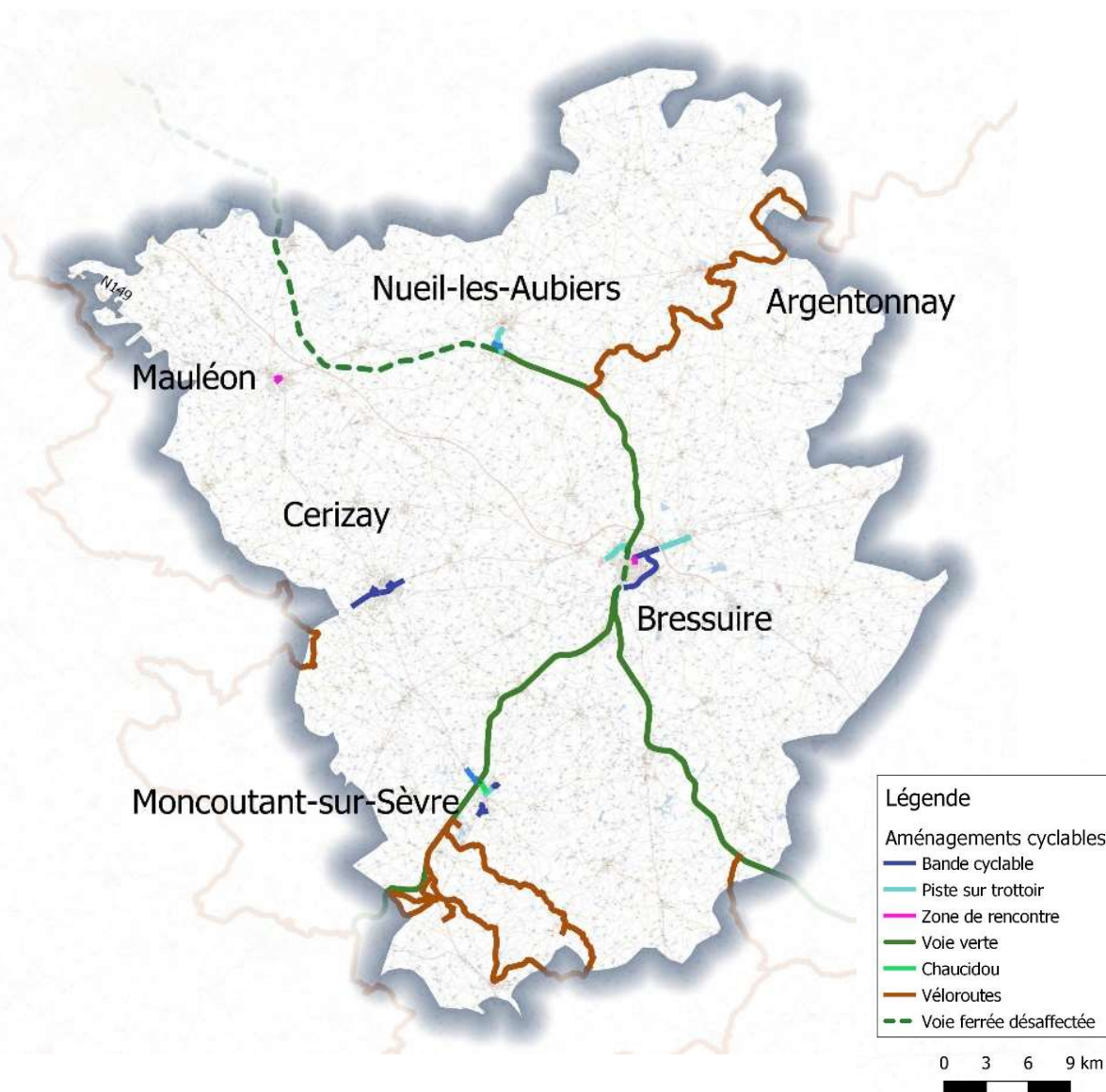
Plusieurs sources d'information et d'évaluation de l'offre existante sont croisées :

- Le repérage terrain : sillonner le territoire à vélo et évaluer les aménagements, le stationnement, les services in situ;
- L'enquête et les interviews d'acteurs;
- La cartographie réalisée à partir des bases de données existantes;
- La consultation de la documentation, des études, de l'ensemble des sources existantes sur le territoire;
- La consultation des usagers (enquête, club vélo)

C'est par l'évaluation la plus objective de l'offre existante que peut se construire le Schéma directeur cyclable répondant le mieux à la demande cyclable des années à venir.

Analyse de l'offre

Itinéraires cyclables existants – CA du Bocage Bressuirais



Sources : Données SIG Aglo2B ; google-maps.fr ; Carte : réalisation B&L évolution

Des voies vertes représentant la colonne vertébrale de la CA.

Reliant Moncoutant-sur-Sèvre, Parthenay à Bressuire ainsi que Nueil-Les-Aubiers. Les voies vertes sont une force pour le territoire. Pour l'instant majoritairement utilisées pour du loisir, elles peuvent être valorisées pour du déplacement utilitaire en les connectant plus et mieux aux territoires et communes qu'elles traversent.

Le réseau cyclable existant est relativement faible et discontinu

Le manque de maillage des aménagements cyclables représente un frein majeur au développement de la mobilité à vélo. Quelques bandes ont été réalisées dans chaque commune principale, ce qui constitue un aménagement a minima, et les carrefours sont rarement protégés.

Un réseau de véloroutes pouvant être valorisé

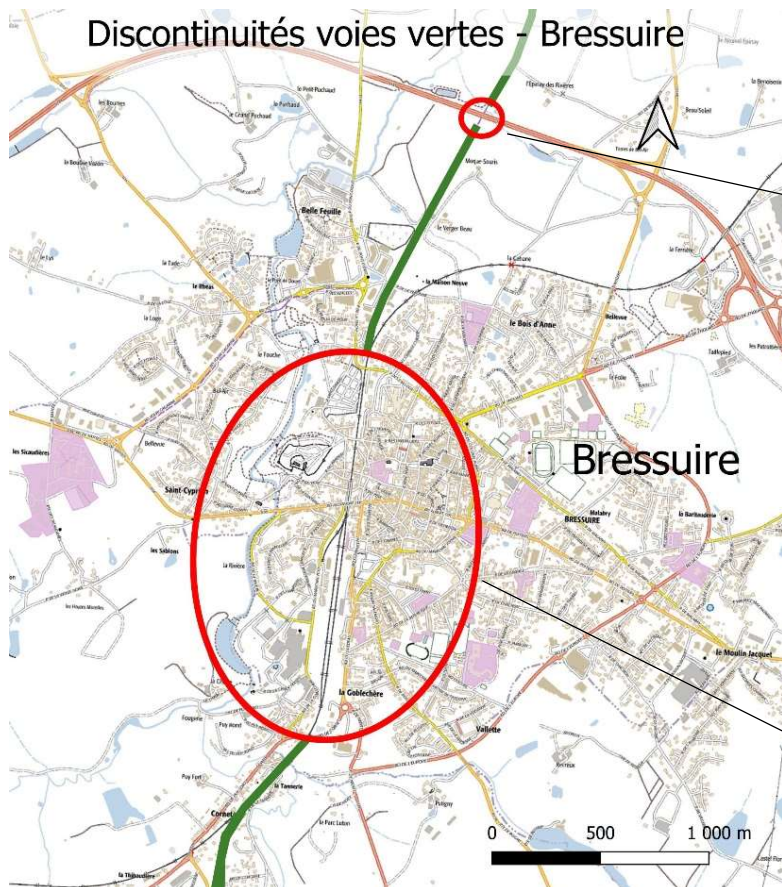
Composé d'un mix routes communales et départementales, les véloroutes sont aujourd'hui simplement destinées à une vocation de loisirs. Certaines sections pourraient être valorisées si les aménagements voiries s'avèrent compliqués afin de compléter l'offre de déplacement utilitaire (revêtement, jalonnement, sécurité).

Les enjeux qui en découlent sont :

- **En milieu rural** : de **sécuriser** au maximum et **jalonner** les itinéraires cyclables. De **relier** les aménagements en créant un maillage du territoire.
- **En zone urbaine** : de **hiérarchiser** les aménagements selon le type d'axe routier (bande cyclable, pistes cyclables, rue partagée). Et de **sécuriser** les aménagements le long d'axes de transits et jalonner les itinéraires afin de mieux orienter les usagers.

Analyse de l'offre

Discontinuités voies vertes - Bressuire

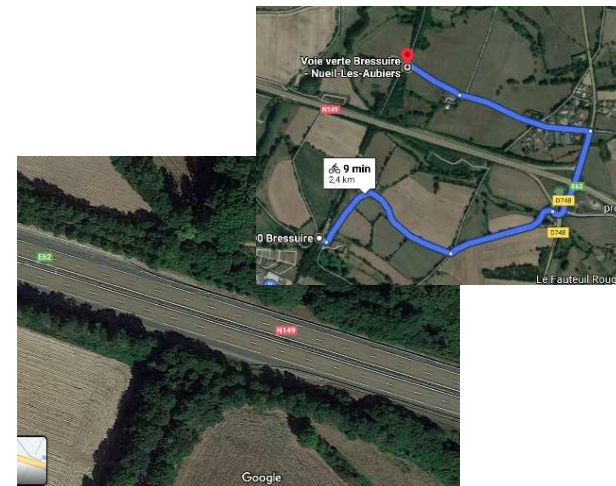


Résoudre les discontinuités à la fois pour le développement de grandes liaisons touristiques et le développement du vélo utilitaire :

- Au Nord une passerelle au-dessus du contournement.
- Au Sud, évaluer la faisabilité d'une connexion au niveau des emprises ferroviaires dans le cadre du réaménagement du pôle gare.

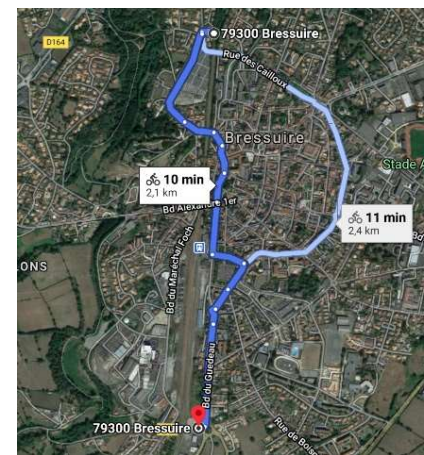
Sources : google-maps.fr ; visites terrain Crédits photo : BL évolution; Carte : réalisation BL évolution

Section Nord, coupure niveau contournement



Le détour oblige aujourd'hui un détour de 2,4 km.
Sans détour : 800 m sans relief.

Section centre-ville, pas de continuité.

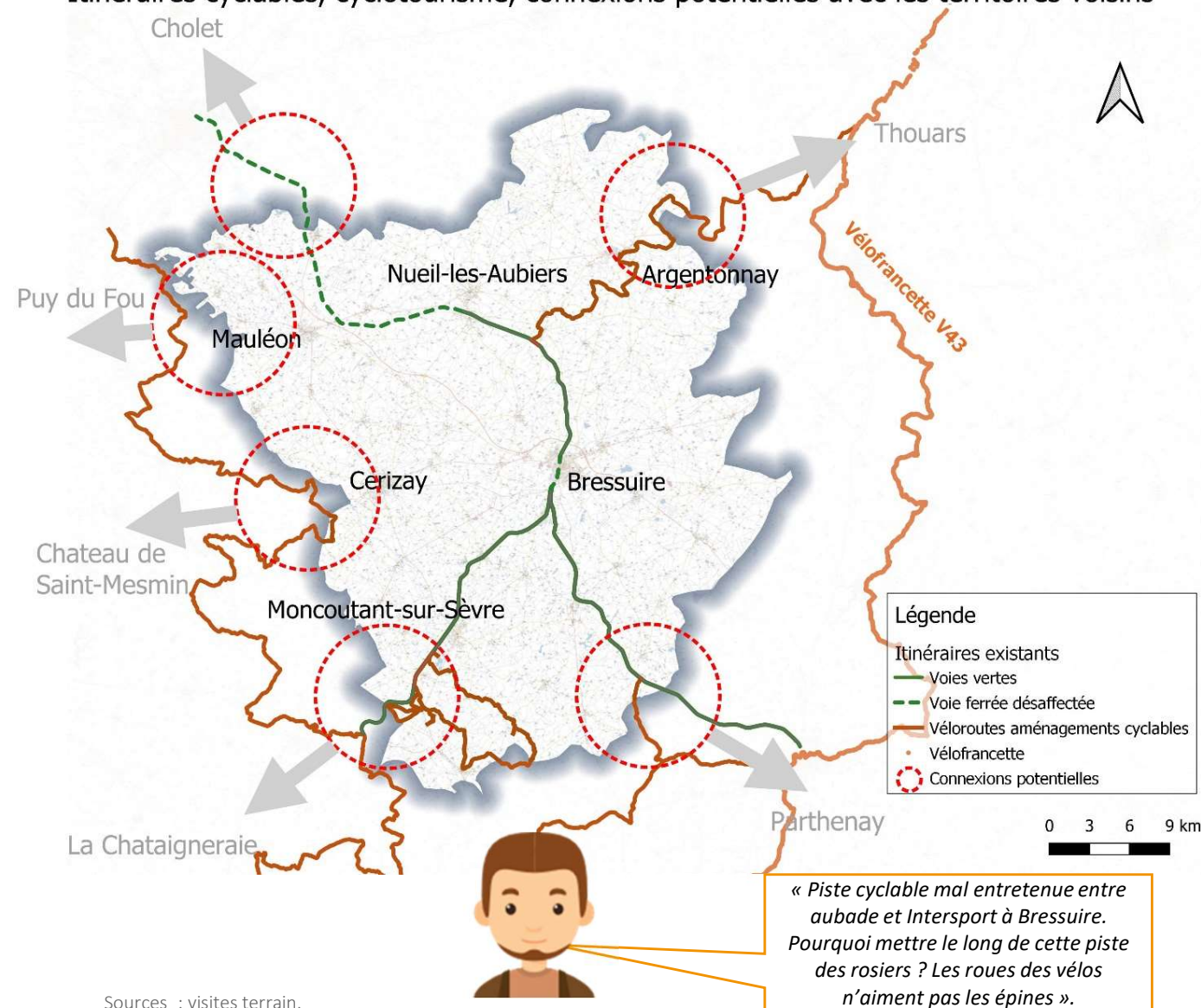


Le détour oblige aujourd'hui un détour de 2,1 km.
Sans détour : 1,6 km sans relief.

Analyse de l'offre

Aujourd'hui : une pratique vélo centrée sur les loisirs, et la pratique sportive.

Itinéraires cyclables, cyclotourisme, connexions potentielles avec les territoires voisins



Sources : visites terrain.

Aujourd'hui, la pratique du vélo est essentiellement touristique, pour les loisirs le week-end ou encore à vocation sportive.

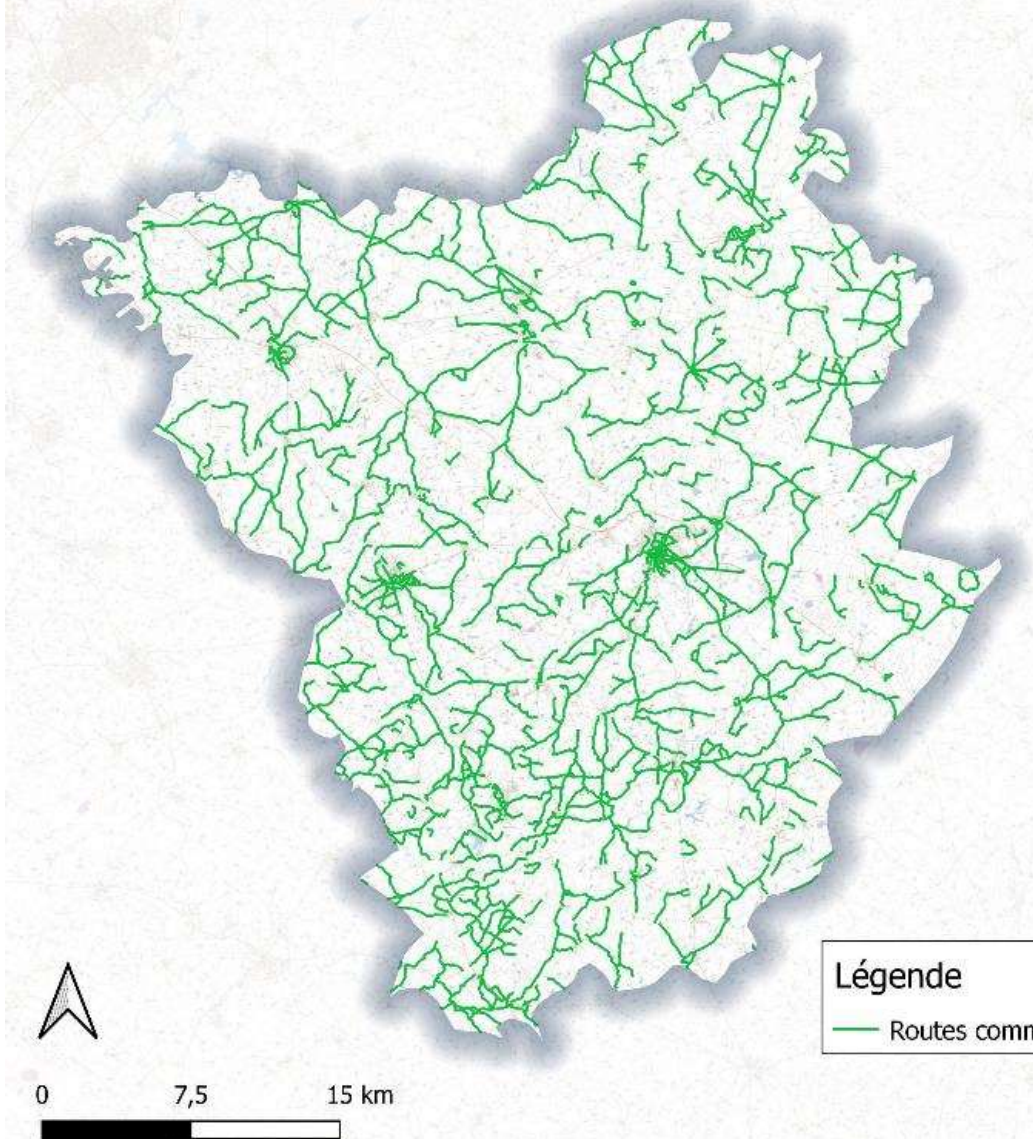
Quelques itinéraires de balades sont indiqués sur le site de l'office du tourisme du Bocage Bressuirais pour des boucles à la journée. La Vallée de l'Argenton au Nord-Est relie la Vélofrancette à la voie verte. Réalisée sur des routes à faible trafic, l'itinéraire est jalonné.

Les portions de véloroutes au Sud-Est ne présentent pas de jalonnement et ne sont pas répertoriées sur le site de tourisme du Bressuirais.

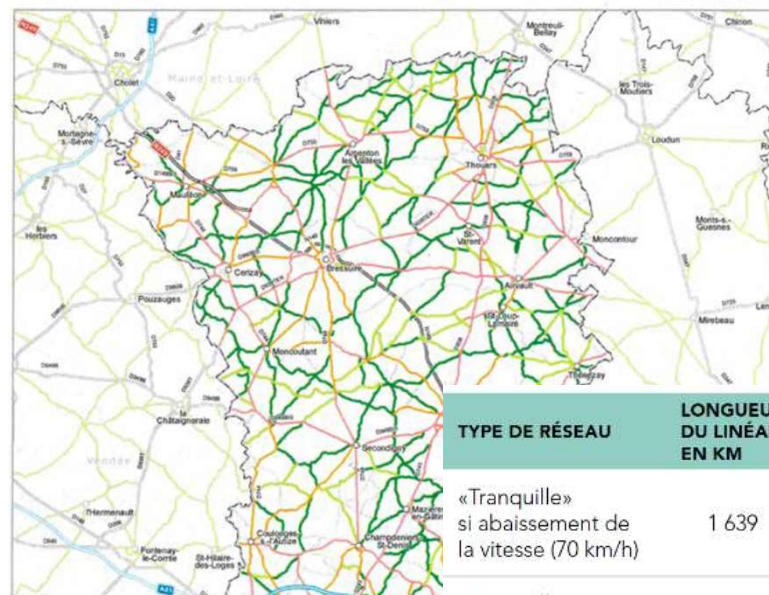
Pistes de réflexion du Schéma cyclable touristique des Deux-Sèvres :

- Se connecter aux territoires voisins ;
 - Relier et prolonger les voies vertes ;
 - Renforcer le jalonnement
- etc. (voir page 40)

Réseau routier communal du Bocage Bressuirais



Département des Deux-Sèvres
Classification des routes départementales
pour un usage cyclable



Source :
Schéma cyclable touristique
Départemental – 2018-2023

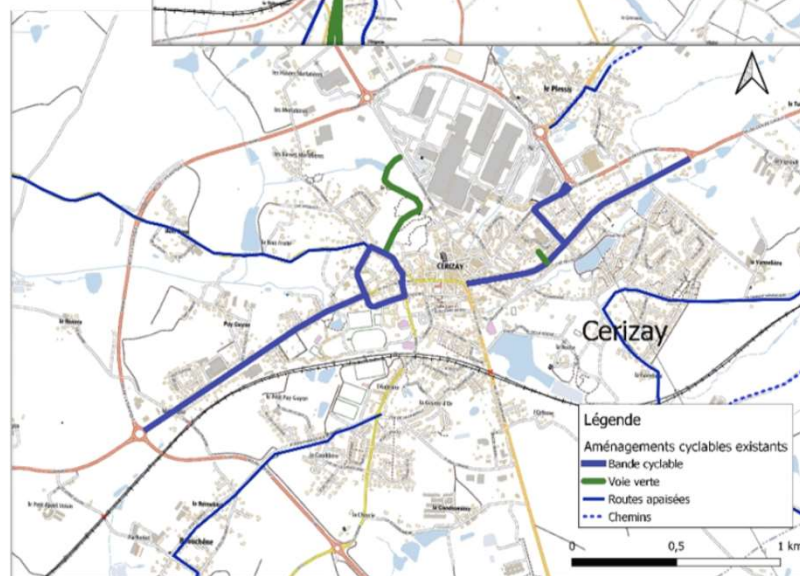
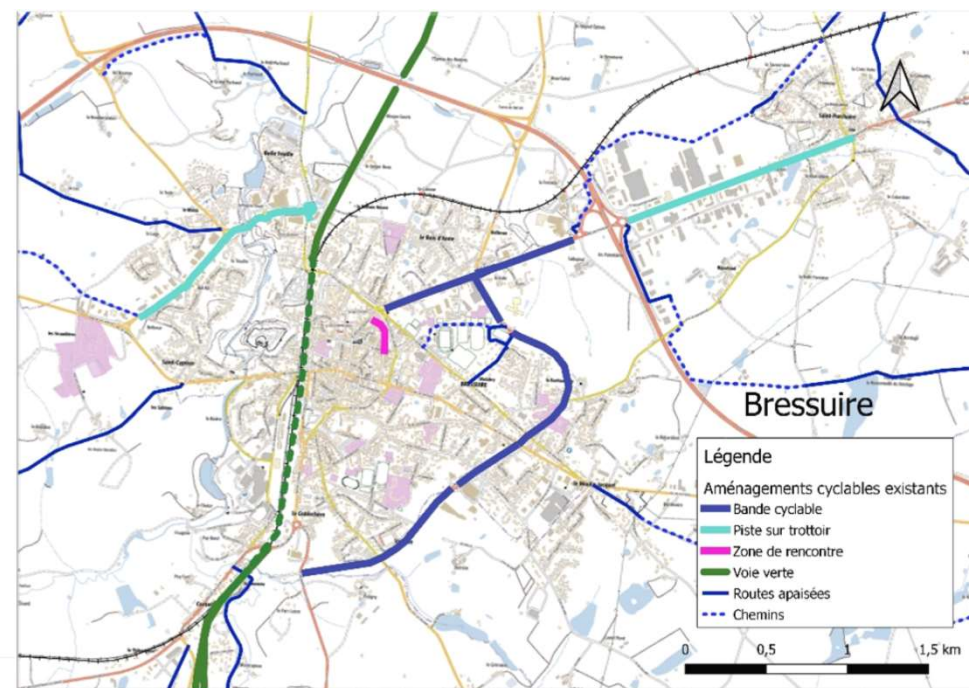
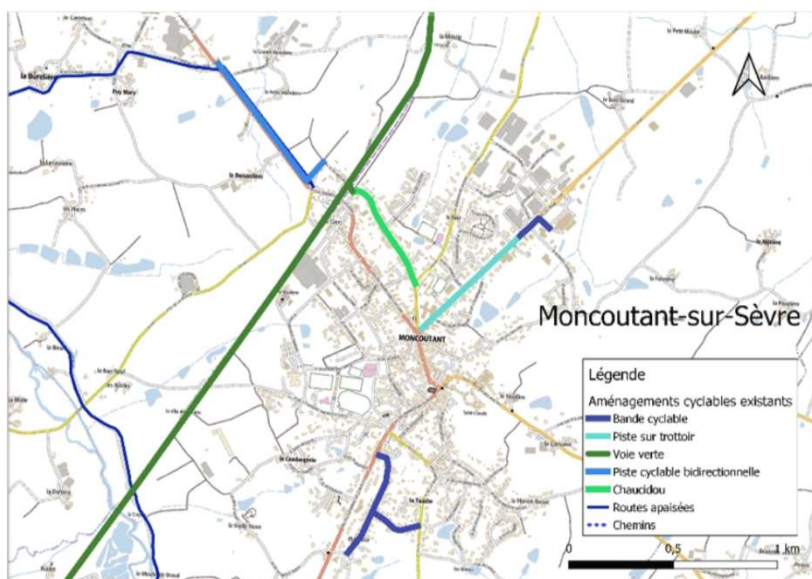
TYPE DE RÉSEAU	LONGUEUR DU LINÉAIRE, EN KM	% DU RÉSEAU DÉPARTEMENTAL
«Tranquille» si abaissement de la vitesse (70 km/h)	1 639	40,9 %
«Tranquille» si abaissement de la vitesse et études complémentaires	554,4	13,8 %
Déconseillé à la pratique cyclable	787,6	19,6 %
Inadapté à la pratique cyclable	1 029	25,7 %
Total du linéaire	4 010	

Un enjeu convergent : apaiser/jalonner les routes communales et départementales tranquilles.

Analyse de l'offre

Itinéraires cyclables existants - zoom sur les pôles

- 5 pôles sur 6 disposent d'aménagements cyclables : le vélo bénéficie d'une prise en compte certaine, et déjà ancienne;
- Néanmoins, caractère encore **discontinu** et hétérogénéité des aménagements, ne formant pas un réseau pour l'utilisateur;
- Manque de signalétique et de signalisation verticale comme horizontale pour bien renseigner les cycliste;
- **Manque de hiérarchisation des aménagements**, des axes routiers structurants nécessitant une séparation entre usagers de la route et les vélos.
- Certaines portions d'aménagements cyclables intéressantes (Moncutant/Javrelière). Cet aménagement pourra servir de test pour l'implanter sur d'autres axes.

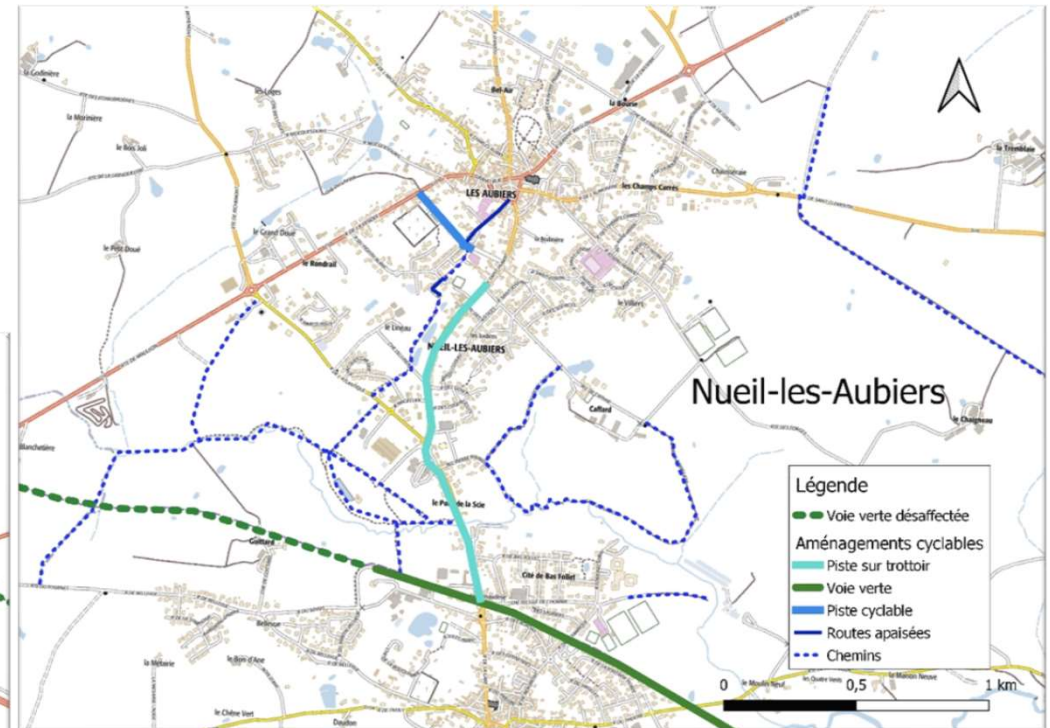
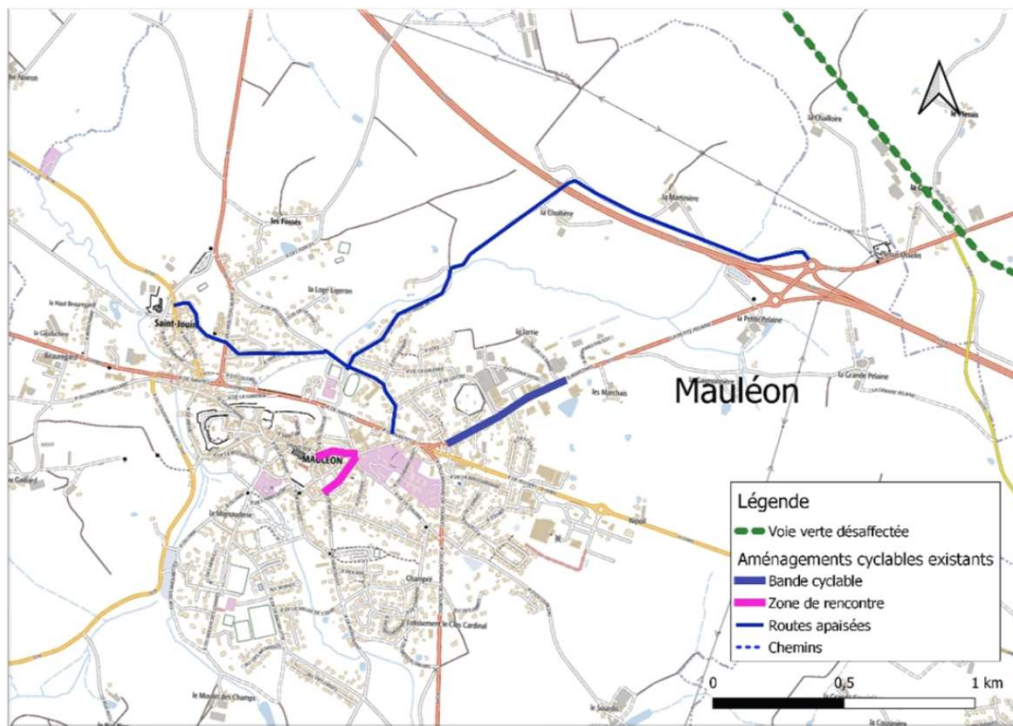


Sources : Données SIG Aglo2B ; google-maps.fr ; Carte : réalisation B&L évolution

Analyse de l'offre

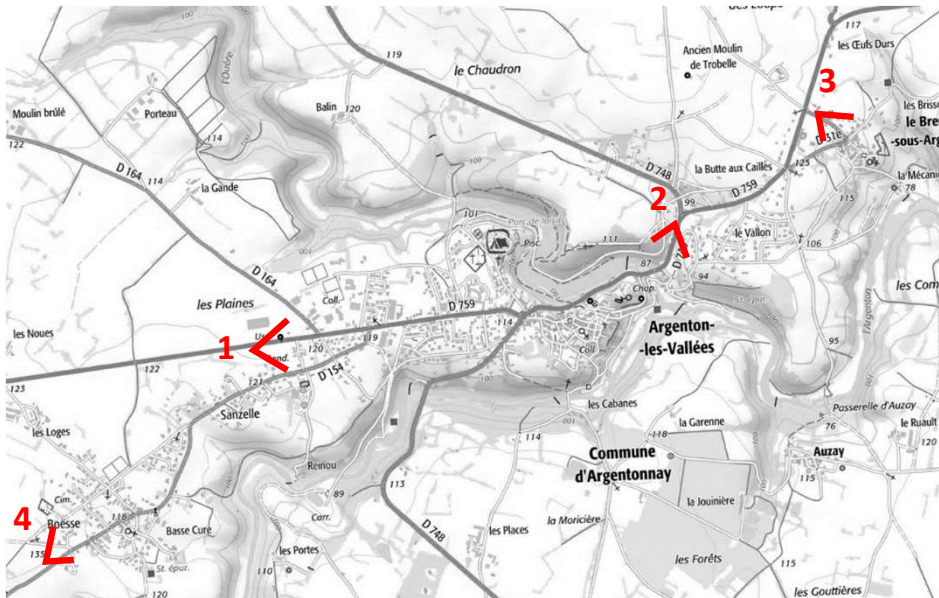
Itinéraires cyclables existants – zoom sur les pôles

- **Peu d'aménagements mais des initiatives récentes** qui montrent l'intérêt des collectivités pour le vélo ;
- **Des difficultés de connexions entre quartiers**, axes de transits dangereux ;
- **Argentonnay, aucun aménagement cyclable?**



Sources : données SIG, visites terrain, cartes : réalisation BL évolution

Itinéraires cyclables existants – entrées d'agglomération à Argentonnay



1. Entrée par la D759 côté Argenton-les-Vallées Ouest. Aucun aménagement cyclable, pas de dispositif de ralentissement sur une route en ligne droite. Vitesses élevées.



2. Entrée par la D759 côté Argenton-les-Vallées Est. Idem (1).

Conditions d'accessibilité cyclable à Argentonnay

- La part modale actuelle du vélo à Argentonnay est faible pour les déplacements du quotidien. Aucun aménagement cyclable n'est présent sur la commune. De plus, de grands axes routiers la traversent, confirmant les craintes des habitants de circuler à vélo.
- Toutefois, des axes apaisés parallèles à la D759 peuvent être exploités comme le chemin touristique sur la partie Nord ainsi que la véloroute partie Sud, avant d'engager des investissements plus importants sur les axes stratégiques pour un réel décollage du vélo du quotidien.



3. Entrée par le Breuil-sous-Argenton, voie sans ligne séparative. Pas d'aménagement cyclable mais entrée plus calme que les 1,2,4.

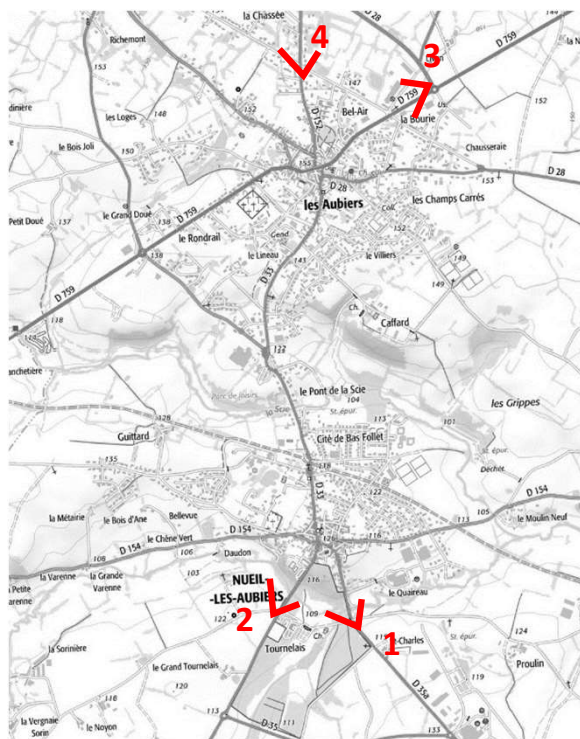


4. Entrée depuis la D154, départementale avec circulation modérée en heures creuses.



Jalonnement de la Vallée de l'Argenton.
Itinéraire très agréable à apaiser pour en
faire un véritable axe cyclable des
déplacements du quotidien.

Itinéraires cyclables existants – entrées d'agglomération à Nueil-les-Aubiers



1. Entrée de ville par la D35A, alternant qui permet un ralentissement des automobilistes. En revanche, pas de passage vélo prévu.



2 Entrée de ville depuis le Sud-Ouest D33 sans aménagement cyclable. Aucun ralentisseur prévu pour apaiser la circulation.



3. Entrée au Nord-Est par la D759, axe très anxiogène et arrivée sur un carrefour giratoire. Celui-ci ne dispose pas d'espace pour les cycles.



4. Au Nord, entrée de la commune par la D152. Moins de circulation que sur les axes routiers structurants mais une chaussée à risque pour la circulation des vélos.

Conditions d'accessibilité cyclable à Nueil-les-Aubiers

- Les seules entrées protégées de la ville se font par la voie verte ou par des voies communales comme la Route du Fournet.
- L'axe principal traversant la commune est anxiogène par endroits (notamment aux giratoires), et offre quelques séquences avec bande cyclable. Des témoignages de piétons qui se plaignent du passage des vélos sur les trottoirs.
- Des rues calmes, des chemins au sein de la commune qui peuvent également participer à l'armature d'un réseau cyclable efficace.

Itinéraires cyclables existants – entrées d'agglomération à Moncoutant-sur-Sèvre.



1 Entrée de ville depuis l'ouest par la RD 744 (avenue De Gaulle) : aucun aménagement cyclable, quelques petits dispositifs ponctuels pour réduire la vitesse (devant une école, passages surélevés)



2. Entrée de ville par le nord (la D744), avenue du Gal Leclerc, qui présente les mêmes caractéristiques que l'avenue de Gaulle. Des axes à travailler pour améliorer sérieusement la cyclabilité.



3. La D150 qui relie les quartiers nord au centre ville dispose de quelques dispositifs ponctuels de réduction de la vitesse, et une largeur qui permet le passage de vélos



4. A l'arrivée sur le carrefour de centre ville par l'avenue de Paris : aucune signalétique vélo à ce jour, ni jalonnement, ni aménagement.

Conditions d'accessibilité cyclable à Moncoutant-sur-Sèvre

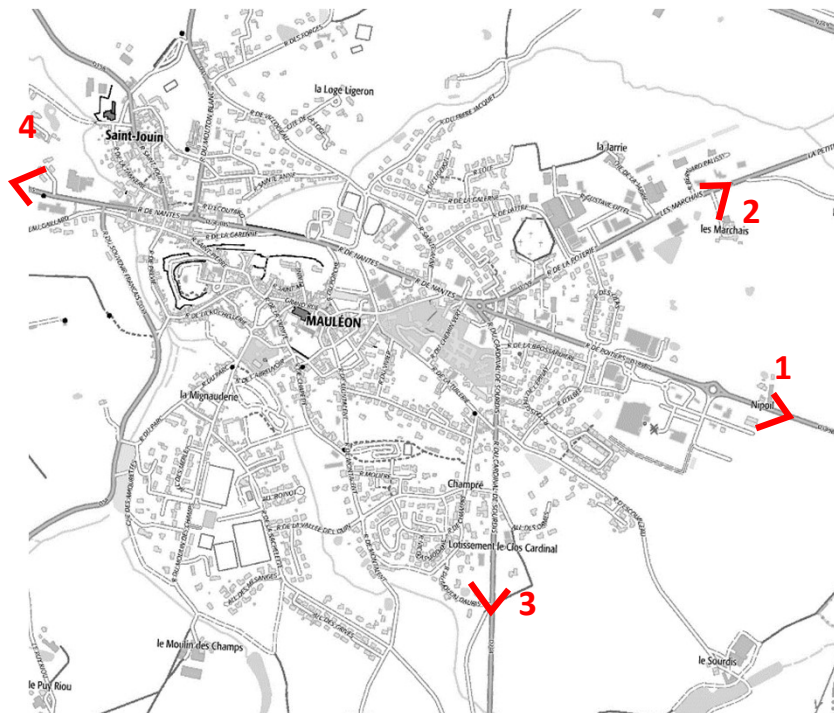
- La part modale actuelle du vélo à Moncoutant est faible pour les déplacements du quotidien, très certainement du fait d'un réseau viaire qui n'offre pour l'instant que trop peu d'incitations à la circulation à vélo. Le piéton connaît les mêmes difficultés, en particulier aux traversées d'axes, et dans le partage de l'espace public.
- Néanmoins il existe une piste cyclable bidirectionnelle de qualité qui dessert le site industriel Galliance, qui montre la voie d'aménagements de routes départementales pour faire du lien intercommunal. Il manque quelques centaines de mètres et parking vélo plus qualitatif pour servir totalement de référence pour le reste du territoire.



Voie cyclable bidirectionnelle le long de la RD 744 vers le nord-ouest : un exemple à suivre, avec quelques détails d'aménagement à parfaire.

Sources : google-maps ; carte : réalisation BL évolution

Itinéraires cyclables existants – entrées d'agglomération à Mauléon.



1. Entrée de ville depuis l'Est par la N149 un carrefour giratoire permettant de réduire la vitesse des véhicules motorisés mais aucun aménagement cyclable.



2. Même constat que le 1. sans aucun dispositif de ralentissement.



3. D744 au Sud de Mauléon. Une entrée en agglomération à 70 et pas d'aménagements cyclables.



4. Même constat que 1. 2. 3. 4.

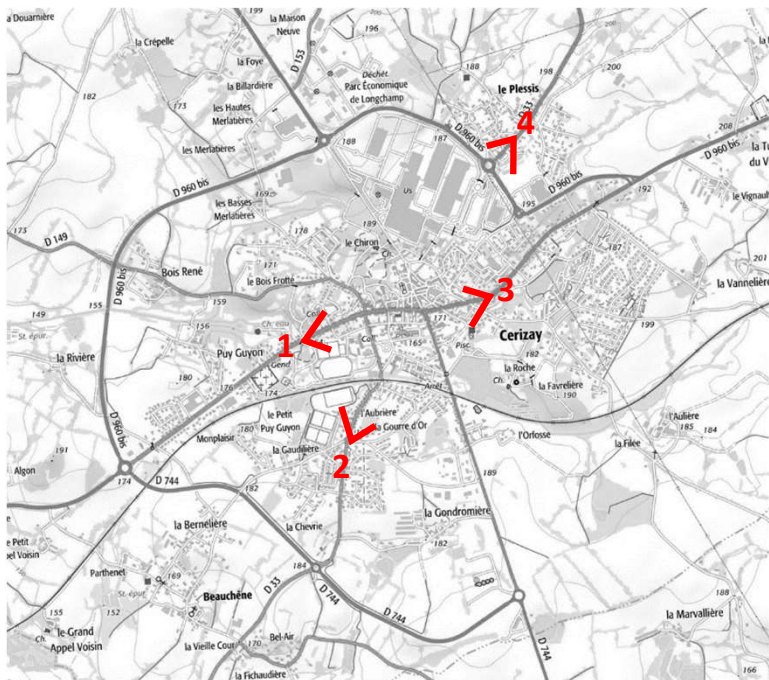
Conditions d'accessibilité cyclable à Mauléon

- La part modale actuelle du vélo à Mauléon est faible. Les axes routiers structurants sont là aussi très contraignants et insécurisants pour les déplacements des modes actifs.
- Seulement quelques aménagements cyclables existent mais ils ne sont pas connectés entre-eux et les entrées et sorties ne sont pas sécurisantes.
- Un projet de voie cyclable entre Rorthais et Mauléon a été choisie par les habitants dans le cadre du budget participatif des Deux-Sèvres. Ce projet viendra s'inscrire dans le schéma directeur cyclable de l'agglomération 2020-2030.



Bandes cyclables étroites et effacées. Cet aménagement n'est pas adapté à ce type de voirie. La vitesse et les flux sont beaucoup trop élevés ainsi que le nombre de poids-lourds.

Itinéraires cyclables existants – entrées d'agglomération à Cerizay



Conditions d'accessibilité cyclable à Cerizay

- L'axe traversant de la ville d'est en ouest a bénéficié d'actions d'aménagement et de jalonnement pour les déplacements cyclables : pas encore achevées, mais déjà assez continues, où l'on peut constater une réelle pratique du vélo. L'avenue du 25 août a également fait l'objet de mesures d'apaisement et de délimitation de bandes cyclables, qui ont vieilli et pourront être renouvelées et améliorées.
- Le cœur de ville bénéficie de quelques mesures d'apaisement et de mise en visibilité des déplacements doux, mais encore insuffisants pour permettre par exemple à des écoliers d'aller à leur établissement en sécurité



1 Avenue du 25 août, entrée dans Cerizay par le sud-ouest, qui présente une bande cyclable usagée, et sur la photo un passage piéton surélevé destiné à réduire la vitesse. La cyclabilité semble assez bonne, vu un flux relativement modeste sur cette voie.



3. L'avenue du Gal de Gaulle dans l'entrée de Cerizay bénéficie d'une bande cyclable monodirectionnelle dans chaque sens, récentes, qualitatives. Mais qui s'arrêtent au droit de la rue de la Garenne, vers le centre ville, du fait d'un rétrécissement



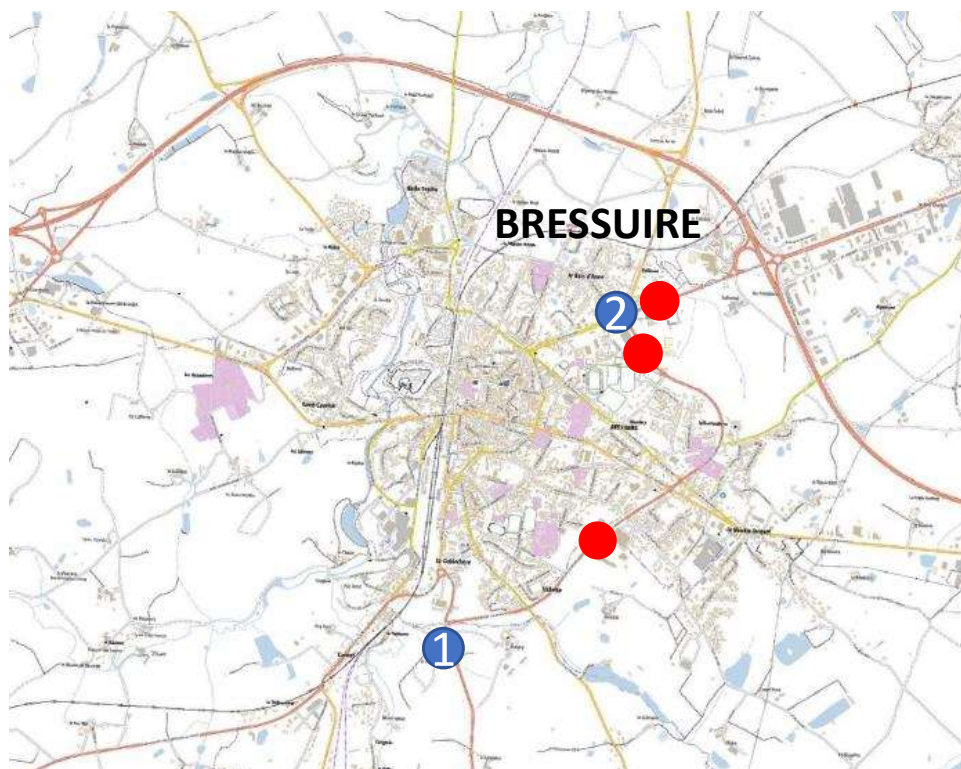
2. Rue du Gué de l'Épine, depuis le sud-ouest : le manque d'aménagement cyclable est possiblement pénalisant pour le développement du vélo du quotidien, avec des quartiers habités nombreux cherchant à accéder au centre ville.



4. Arrivée dans Cerizay par le nord-est, par la rue de la Croix Durand, où l'on constate l'absence d'aménagement cyclable à la présence d'un cycliste sur le trottoir, ce qui est susceptible de créer des conflits avec les piétons.

Analyse de l'offre

Itinéraires cyclables existants – entrées d'agglomération à Bressuire



Ambiances – Entrée en agglomération



A gauche : D748, à droite D938ter – deux axes impraticables à vélo dès l'entrée en agglomération



Boulevard de Thouars.

Piste cyclable sur trottoir. Les lampadaires sont mal positionnés et représentent un obstacle au cheminement cyclable.



Bd de l'Europe – Carrefour Market (à gauche) : A chaque carrefour, l'aménagement cyclable se termine alors que c'est là où le risque d'accident y est le plus élevé.



Bd de l'Europe – Collège Supervielle (à droite) : La bande cyclable n'est pas assez protectrice vu le trafic poids-lourds. Elle est normalement prévue pour un trafic de moins de 2000 véhicules par jour.

Sources : google-maps ; carte : réalisation BL évolution

Analyse de l'offre

Différentes perceptions de la route selon le trafic

Routes à faible trafic

D159 – véloroute vallée du Thouet à Chambrouet



Rue de l'Hôpital à Bressuire
© Crédit photo : B&L évolution



© Crédit photo : 2020 Google

Sources : Google-maps.fr

Routes à fort trafic

D744 – Contournement Cerizay



N149 – centre-ville Mauléon



© Crédit photo : 2020 Google

Hors-agglomération

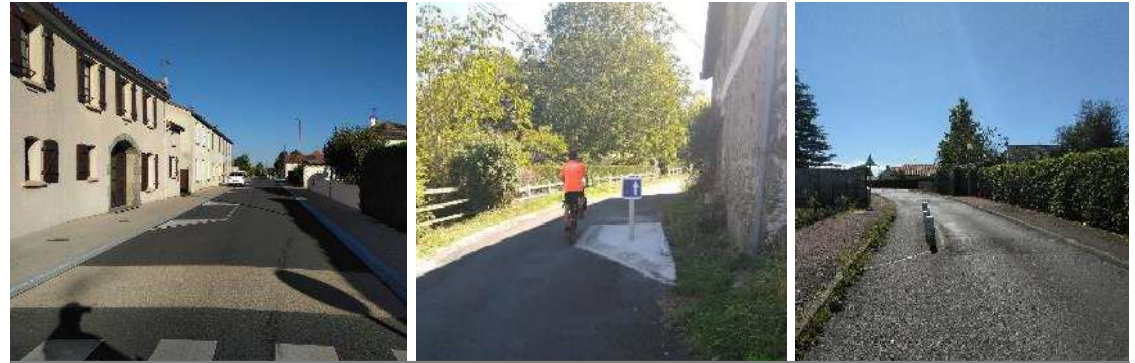
Agglomération

Analyse de l'offre

Dans les bourgs : variété des mesures prises et aménagements pour apaiser le trafic



De nombreuses communes du territoire ont déjà mis en place des mesures d'apaisement du trafic : limitations des vitesses à 30 km/h, zones de rencontres et interdictions de circulation aux poids-lourds.



Des chicanes permettent également une réduction de la vitesse. Sur la photo de droite, celle-ci permet un passage pour les vélos.



Afin de casser le trafic, de simples barrières, pots de fleurs permettent d'apaiser les rues et de les rendre cyclables.



Effets d'optiques, abaissement des trottoirs, caniveau central, permettent de sortir l'automobiliste de sa zone de confort et de rendre les piétons prioritaires.

Les bourgs et leur centre ne présentent pas tous les mêmes conditions de circulation : beaucoup ont vu leur trafic apaisé par des limitations de vitesse et aménagement bienvenus, mais aucun n'a encore fait l'objet d'un traitement de qualité pour les cyclistes.

Analyse de l'offre

Des aménagements cyclables encourageants, qu'il faut généraliser.



Présence de nombreux DSC (double sens cyclables) devant comporter deux panneaux ainsi qu'une signalisation au sol.



Sécurisation des carrefours garantissant la protection des cyclistes et la continuité de l'aménagement cyclable.



Passerelle permettant de couper la discontinuité causée par la N149.



De nombreuses voies vertes dans les différents pôles. Attention, les voies vertes ne sont pas souvent pertinente en agglomération. Elles doivent être larges et permettant l'accès aux piétons, vélos et cavaliers.

Le Bocage Bressuirais montre des aménagements cyclables récents. Beaucoup d'entres-eux nécessitent des modifications car ils présentent des discontinuités et ne sont pas adaptés à la chaussée sur laquelle ils ont été créés.

Analyse de l'offre

Quelques aménagements qui manquent souvent de finitions et d'entretien



A gauche : Rue du Bocage à Moncoutant / A droite : Bd Y. Gagarine à Bressuire
Peinture effacée, l'aménagement cyclable devient inexistant



A gauche : Bd de l'Europe à Bressuire / A droite : Bd Y. Gagarine à Bressuire
Les racines des arbres détériorent les aménagements cyclables les rendant alors inutilisables.



Entrée voie verte 3 à Bressuire
Bordure chanfreinée trop haute et inconfortable pour le passage des vélos.



Entrée de la Javrelière
Trottoir cyclable bidirectionnel trop étroit. L'aménagement est encombré par panneaux et de nombreux résidus au sol.

→ Le territoire compte très peu d'aménagements cyclables. Pour être efficaces, les aménagements nécessitent : entretien, jalonnement, abaissement des bordures de trottoirs, séparation de la voie cyclable et de la chaussée, connexions stratégiques...C'est un des enjeux centraux du Schéma Directeur cyclable que de les programmer.

Analyse de l'offre

Les points durs : ronds-points, carrefours et ponts



Rond-point Bd de l'Europe, collège Supervielle à Bressuire : zone dangereuse à vélo et à pied car aucun aménagement cyclable dans cet immense carrefour.



Ponts à Moncutant D744 et 70, avenue du Maréchal Leclerc : Franchissement dangereux par l'étroitesse de la chaussée et impossibilité de se déporter.



Tunnel ferroviaire 48 rue du Gué de l'Epine à Cerizay : Passage étroit et sombre.



13 rue de l'Argentonnière à Bressuire : Le passage à niveau constitue également un passage étroit pour le vélo. Parfois, le revêtement des rails n'est pas bien entretenu pouvant causer une chute.



7, rue du calvaire à Bressuire : Traversées de la voie verte parfois dangereuses. Un plateau pourrait réduire la vitesse des véhicules motorisés.

Le territoire présente de nombreux points durs pour les cyclistes : ronds-points non-aménagés, carrefours avec des axes routiers passants comme la N149, franchissements de ponts D744 et de tunnels étroits... **Un unique point dur sur un trajet suffit souvent à dissuader une personne d'utiliser son vélo**, ces points durs sont donc essentiels à traiter.

Des messages parfois peu clairs en ce qui concerne la pratique du vélo



Des informations parfois confuses qui doivent être simplifiées.

Différents dispositifs qui contraignent l'usage du vélo et qui ne permettent pas son développement. Le partage de l'aménagement convient si les circulations sont faibles. A plus grande échelle, cela peut poser des problèmes de conflits.



Fin de la voie verte 2 à Bressuire, coupée en deux par la N149. Une passerelle est essentielle afin de créer le raccordement avec la suite de la voie verte. Discussion entre le département et l'agglo imminente à ce sujet.



A gauche, Bd de Thouars à Bressuire, l'aménagement cyclable sur trottoir est malmené par les entrées charretières. A droite : sortie de la voie verte 3 à Moncoutant-sur-Sèvre. Le marquage s'arrête sur chaussée et n'est pas très lisible.

Le territoire présente des dispositifs qui peuvent freiner le développement du vélo. Plus généralement, rares sont les aménagements cyclables qui sont réellement réservés aux vélos. Or la cohabitation avec les piétons et/ou les automobiles ne fonctionnent pas dans tous les cas : une meilleure lisibilité sera à rechercher.

L'avis des cyclistes

Vous vous déplacez souvent à vélo : quels sont les rues, routes, carrefours qui sont dangereux sur votre parcours? Quels sont les obstacles physiques qui vous obligent à des détours? Soyez le plus précis possible pour nous permettre de les retrouver sur une carte, merci

Extraits de réponses

Principaux axes dangereux et peu envisageables à vélo car beaucoup de passage et de vitesse des véhicules, peu d'alternative à moins de gros détours :

- D938ter : entre Clazay et Bressuire / Noitierre – Bressuire / D725 : Rte de Faye-l'Abbesse / D744 : La Forêt-Moncoutant-sur-Sèvre / D759 : Saint-Aubin-de-Baubigné – Mauléon / D960bis : Bressuire – Cerizay / Nueil-les-Aubiers - Maulévrier

Liaisons cahotiques entre les centres aux ZAE (Zones d'activités), communes limitrophes :

- Bressuire – Saint-Porchaire coupure au niveau bocapole / Noirlieu-Bressuire : interruption de la voie verte sur le contournement puis centre-ville.
- Mauléon – Rorthais : liaison très dangereuse à protéger.

Mais aussi les centres-bourgs...

- Bressuire : Boulevard de Poitiers dangereux, Bd Alexandre 1^{er} / centre-ville : absence de zone 30, double-sens cyclable et parking vélos. Peu de sas vélos aux feux, pas de ronds-points aménagés.
- Mauléon : Rue de Nantes, Routes de Moulins, Route de Saint-Amand-sur-Sèvre dangereuses.

Source : [Enquête vélo du Bocage Bressuirais](#) / BL évolution – Septembre à Octobre 2020 – 892 répondants

La voie verte parfois compliqué d'accès, surtout au Nord de Bressuire :

-Bressuire : accès à la voie verte pas relié à la gare / Difficulté rejoindre voie verte en direction de Nueil-les-Aubiers.

Les ronds-points non-sécurisés pour les vélos :

-Rond-point du nouveau collège de Bressuire dangereux ainsi que de nombreux autres / Rond-point de Bocapole / tous les ronds-points de Bressuire / Rond-point de jardiland à Bressuire etc.

Enjeux de desserte des écoles et collèges

- Des parents inquiets et qui aimeraient voir leur enfants circuler sereinement. Difficultés d'accès à Bressuire vers le collège Notre-Dame, danger au niveau du rond-point de collège Simone Viel / Sortie de Terves, route de Clazay dangereuse / Voitures stationnées à la sortie des écoles à Saint-Porchaire sans parler des gens qui roulent à contre-sens.

D'importantes demandes pour desservir l'hôpital Nord-Deux-Sèvres

- Demande de piste cyclable sécurisée pour rejoindre Bressuire à l'hôpital de Faye-l'Abbesse. Une dame explique également qu'elle ne peut pas aller à l'hôpital à vélo car la route est trop dangereuse.

Présentation du diagnostic de territoire vélo

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - Aménagements
 - **Stationnement**
 - Réseaux
 - Services liés à la mobilité
- Synthèse des enjeux

Offre de stationnement vélo par arceaux – équipements publics



Les **stationnements vélos sont peu nombreux et parfois sous dimensionnés.**

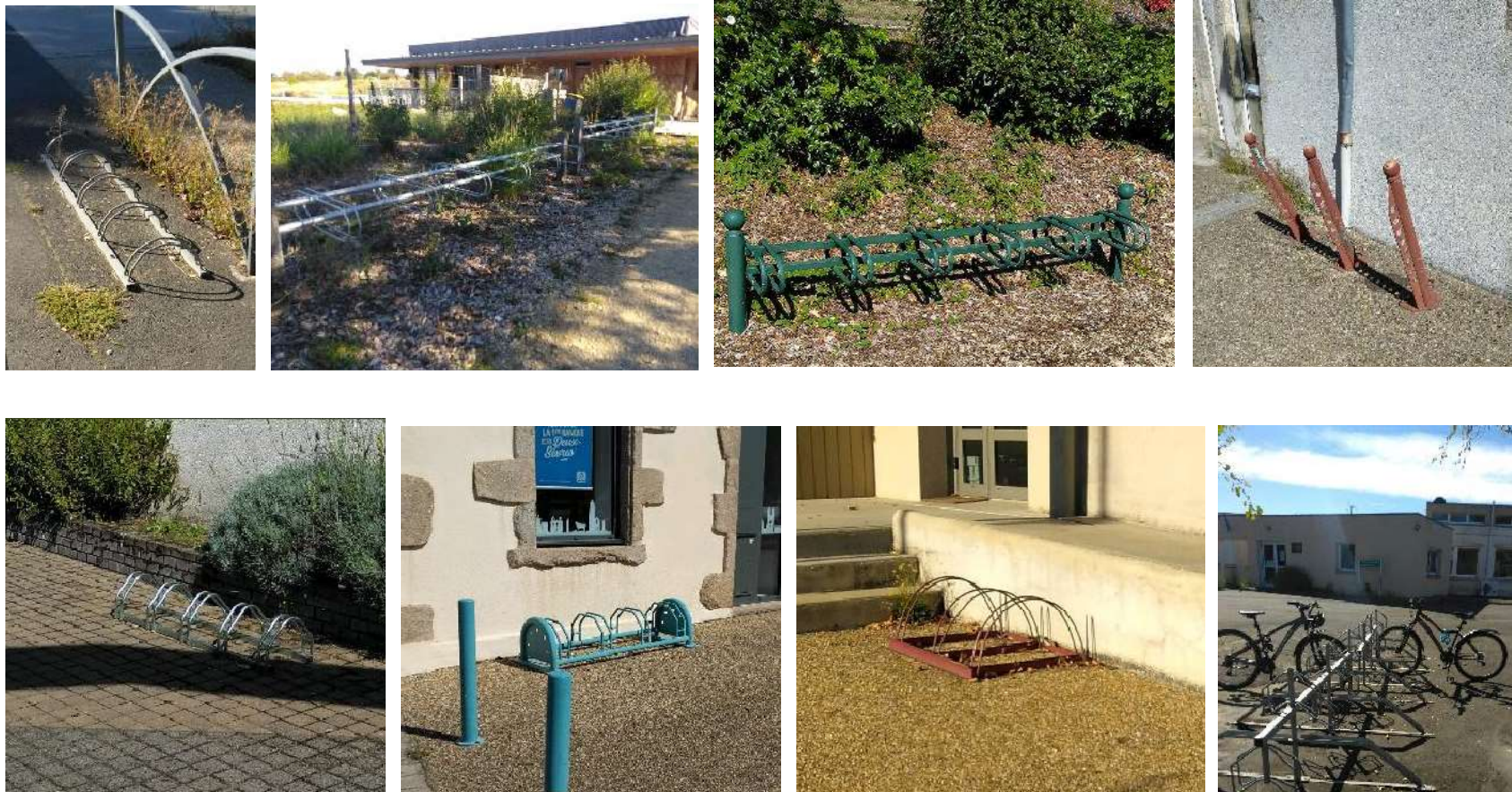
Les arceaux permettent un stationnement ponctuel afin de réaliser une course, une visite, une activité allant de quelques minutes à quelques heures. Ils ne sont en aucun cas destinés à un stationnement longue durée et résidentiel.



Crédits photos : BL évolution

Offre de stationnement vélo par arceaux – équipements publics

Les arceaux doivent permettre une **sécurisation du vélo en trois points (cadre et roues)**. Si possible, ils doivent être **abrités** pour les arrêts de longue durée afin de protéger les équipements contre les intempéries. Des consignes fermées, en cas de stationnement de longue durée (intermodalité à la journée, stationnement résidentiel). Ci-dessous, **ces arceaux peuvent endommager les roues et rayons** car tout le poids du vélo repose sur la roue accrochée. De plus, le cadre n'étant pas sécurisé, il y a un risque plus important de vols. Souvent bon marché, ce type de stationnement est facilement dégradable.



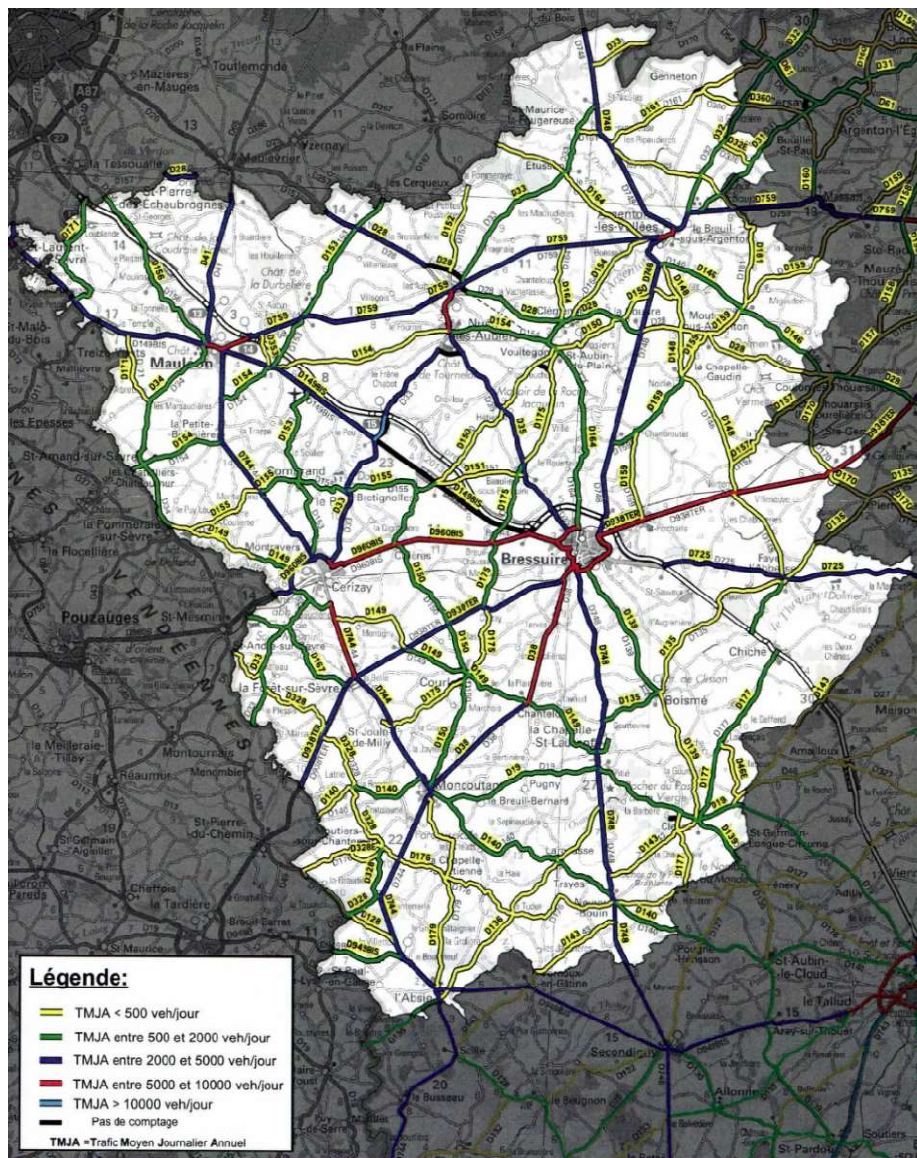
Crédits photos : BL évolution

Présentation du diagnostic de territoire vélo

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - Aménagements
 - Stationnement
 - **Réseaux**
 - Services liés à la mobilité
- Synthèse des enjeux

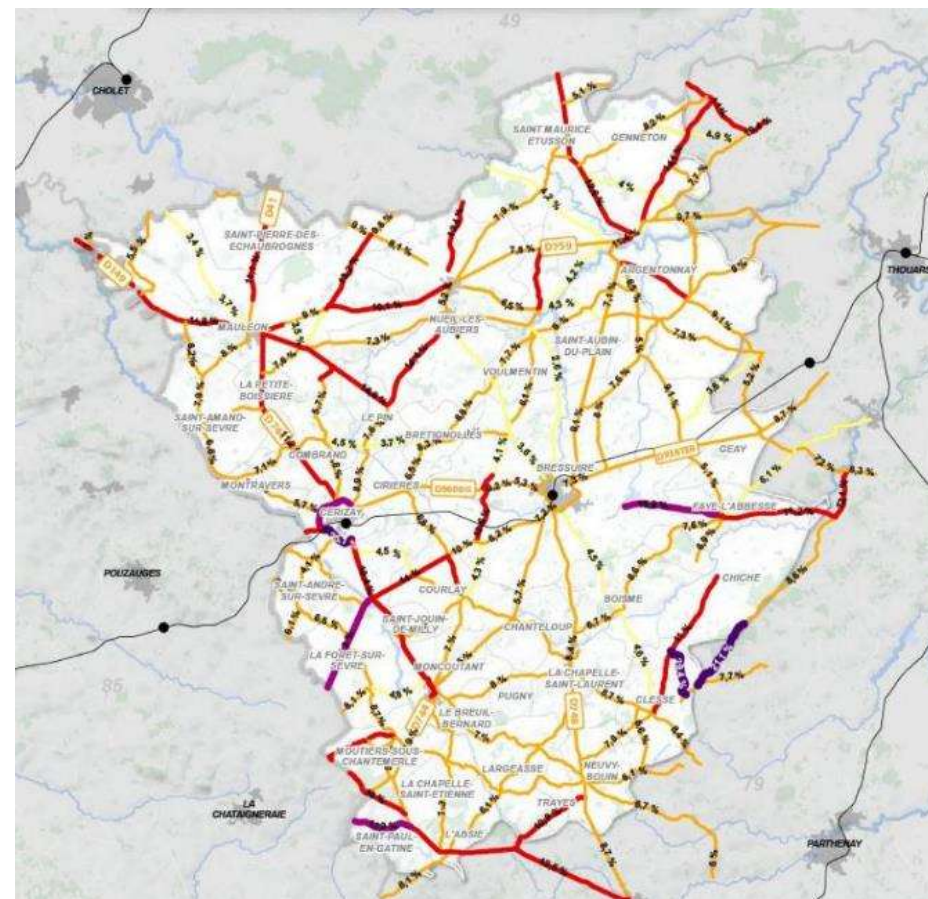
Analyse de l'offre

Trafic routier journalier sur le réseau routier du Bocage Bressuirais.



- Les grands axes routiers ressortent avec les TMJA.
- Plus le trafic est élevé et plus le taux de PL est important, plus les aménagements cyclables doivent être séparés du trafic.

Trafic poids-lourd – CA du Bocage Bressuirais



Analyse de l'offre

Cyclabilité du réseau existant

Le travail d'identification réalisé repose sur l'étude des données de trafics routier, ainsi que sur le repérage de terrain par l'équipe et les concertations carte de Gulliver effectuées à Bressuire, Cerizay et Nueil-les-Aubiers. Le code couleur (cartes pages suivantes) permet de visualiser le niveau de cyclabilité du territoire :

- **Violet** : La N249 en voie rapide, interdite aux vélos. Elle représente une coupure importante.
- **Rouge** : Les sections de routes jugées dangereuses à aménager ou à proscrire, dont le trafic et la vitesse des véhicules motorisés sont conséquentes. La part des poids-lourds étant conséquente, il est nécessaire de créer des aménagements cyclables éloignés de ces axes.
- **Rouge pointillés** : Ces axes conservent un trafic motorisés important pour partager la route. Seul les plus téméraires y circulent à vélo. De plus, ces axes sont larges et donc à risque.
- **Vert foncé** : Les aménagements cyclables (pistes et bandes) existantes. Les discontinuités sont marquantes. Mais elles laissent apparaître les aménagements à compléter.
- **Bleu** : Les routes communales et voies apaisées identifiées par notre équipe et les habitants en concertation lors des cartes de Gulliver.

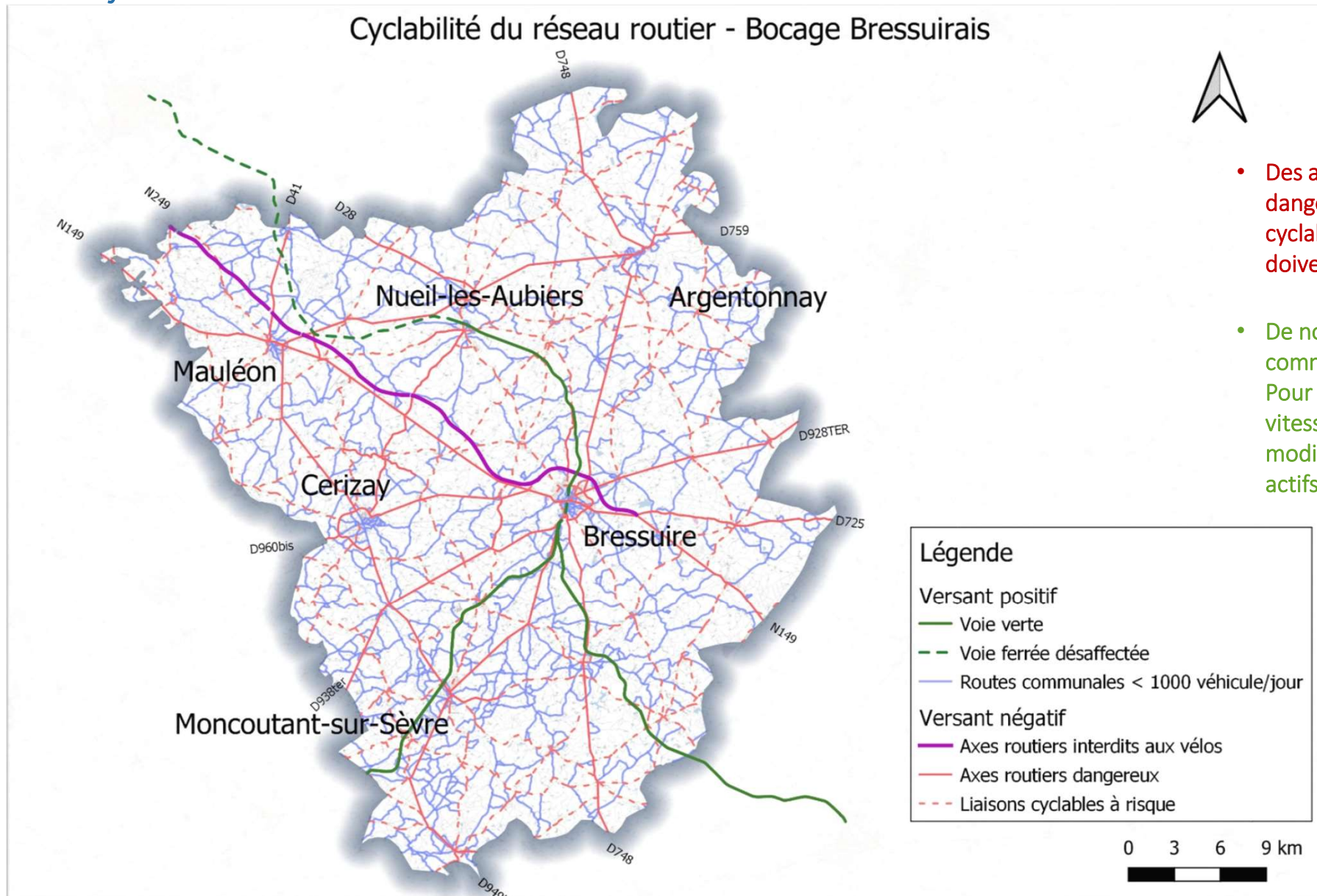
Principaux enjeux autour du réseau et de sa cyclabilité :

- Profiter des **voies vertes** existantes et en projet en assurant **davantage de rabattements sur ces axes**.
- Permettre un **franchissement efficace et sécurisé des grands axes routiers** (N149, N249 puis routes départementales principales) pour limiter les effets de rupture du territoire.
- **Jalonner et diminuer la vitesse sur les routes apaisées** et leur assurer une continuité vers les lieux stratégiques par des aménagements.
- Accentuer l'**apaisement des bourgs** en généralisant la mise en place de zones de circulation apaisées, les accompagner d'aménagements de réduction de vitesse et d'une modification du plan de circulation lorsque cela est nécessaire.
- Pour les liaisons vers les pôles stratégiques et les points d'intermodalité, mettre en place des **aménagements cyclables sécurisés en site propre sur les grands axes routiers lorsqu'aucun itinéraire de substitution n'est possible**.

Analyse de l'offre

Cyclabilité du réseau routier

Cyclabilité du réseau routier - Bocage Bressuirais



- Des axes routiers structurants dangereux. Les aménagements cyclables s'ils longent ces axes doivent en être éloignés.
- De nombreuses routes communales avec peu de trafic. Pour les sécuriser, une baisse de la vitesse et leurs accès doivent être modifiés en faveur des modes actifs.

Présentation du diagnostic de territoire vélo

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre**
 - Aménagements
 - Stationnement
 - Réseaux
 - **Services liés à la mobilité**
- Synthèse des enjeux

Analyse de l'offre

Le réseau de transport en commun, complémentaire à la pratique cyclable

Le réseau de transport en commun est **complémentaire à la pratique cyclable** : dans tous les pays ou villes où le mode cyclable est développé, cette complémentarité a été valorisée par le stationnement sécurisé/les consignes vélo en gare/ aux arrêts, par l'import du vélo dans certains transports (trains, cars), et par des tarifications adaptées et avantageuses TC + vélo.

Dans le territoire du Bocage bressuirais, le potentiel est important dans la mesure où des efforts importants sont faits pour maintenir et développer les transports en communs, pour les scolaires comme pour les autres usagers. La phase 2 « scénarios » permettra de travailler plus en détail ces complémentarités à valoriser.

Ter ligne 10 Bressuire-Saumur : Seule la gare de Bressuire dispose d'une liaison quotidienne. 3 aller-retour.

-Car TER :

Ligne Poitiers-Bressuire-Nantes. 4/5 aller-retour

Ligne Bressuire / Saumur en complément de l'offre ferroviaire : 3/4 aller-retour.

-Réseau régional de Cars :

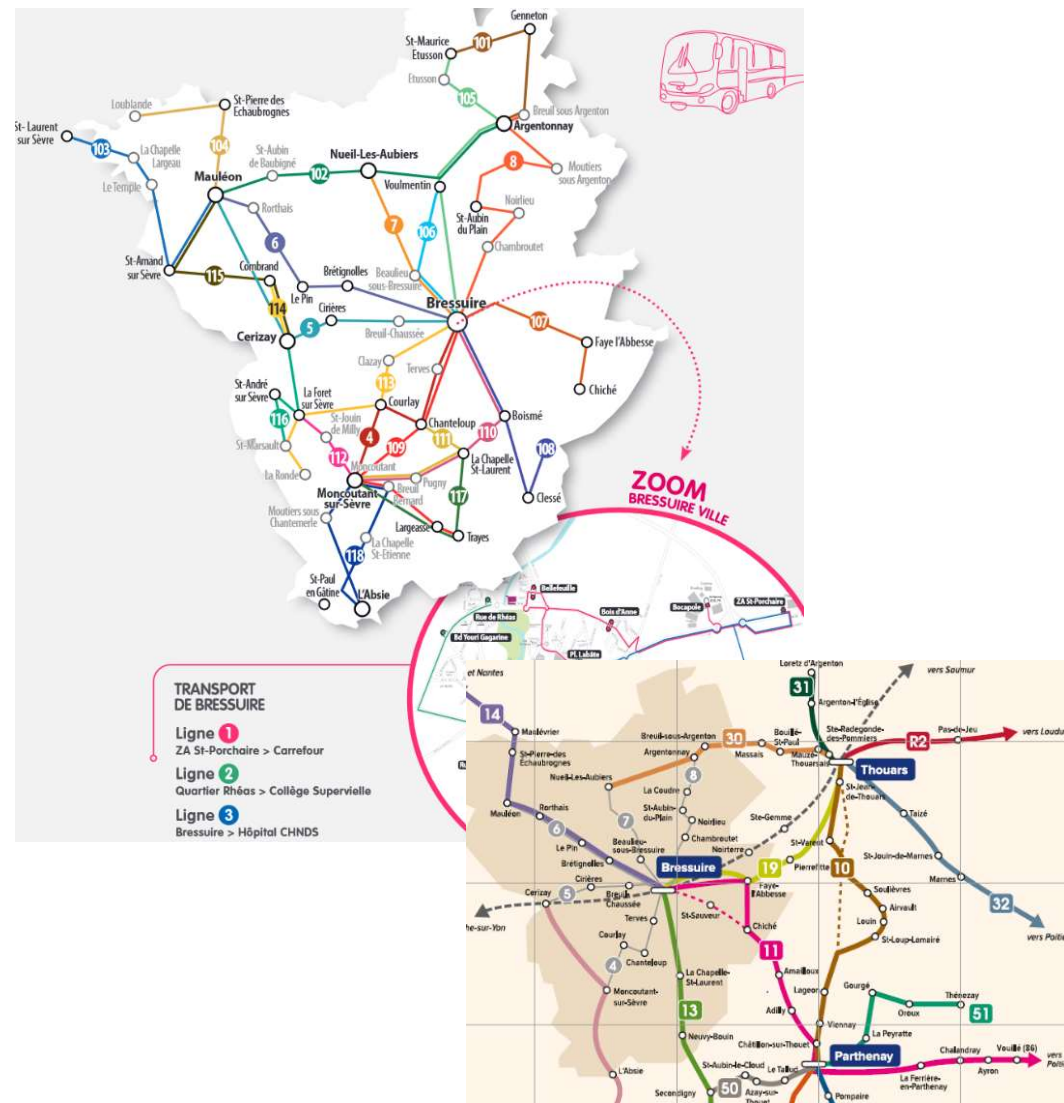
8 lignes desservant l'agglomération et toutes passent par Bressuire. L'enjeu d'intermodalité est important, surtout à la gare de Bressuire. Plus de la moitié des trajets sont effectués par des scolaires.

-Lignes interurbaines Trema :

8 lignes urbaines, 17 destinées à tout public et plus spécifiquement aux scolaires.

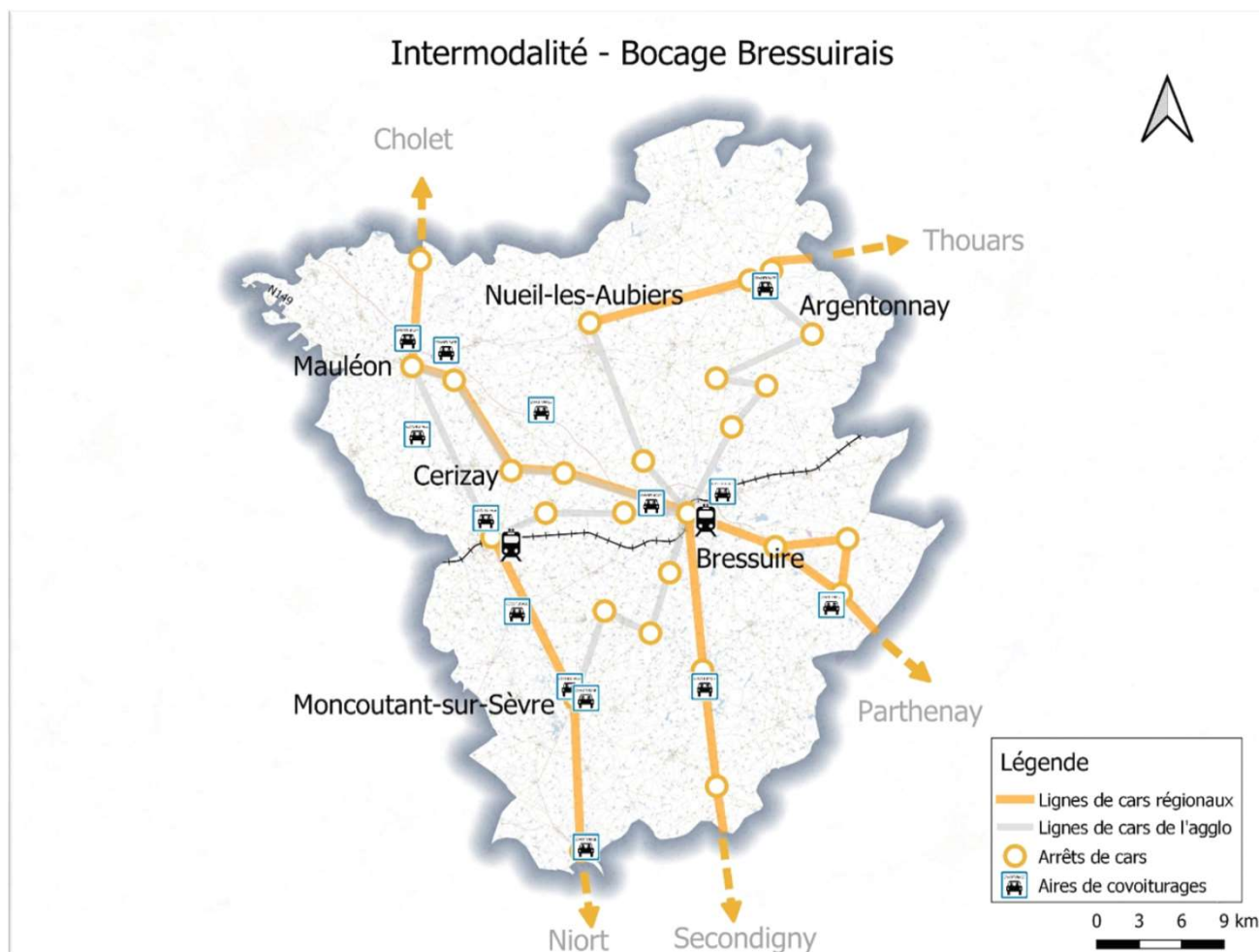
-Trans Bocage Solidaire :

Réseau développé pour faciliter le déplacement de personnes ayant des difficultés à se déplacer.



Analyse de l'offre

Le réseau de transport en commun, complémentaire à la pratique cyclable



Covoiturage + vélo : comment le développer?

En complément de l'offre de transport en commun, 14 aires de covoiturages ont été aménagées dans le territoire, situées en périphérie des pôles. Les personnes la rejoignent généralement en voiture, pour ensuite mutualiser un véhicule. Venant souvent de quelques km seulement.

Pour inviter les covoitureurs à s'y rendre à vélo sur ces faibles distances, il est important d'offrir la possibilité de pouvoir garer son vélo ou VAE en toute sécurité durant la journée sur l'aire de covoiturage. La crainte du vol étant un des freins à cette pratique à la fois écologique et bonne pour sa santé. L'autre critère important est la qualité des pistes cyclables qui relient l'aire de covoiturage aux quartiers environnants.

Le principe de l'affrètement

« Dans le but de mutualiser l'offre de transport sur même territoire, le principe de l'affrètement permet aux élèves et usagers commerciaux de l'Agglomération d'emprunter les services régionaux pour la réalisation d'un trajet interne au ressort territorial de l'Agglomération. » (extrait de la convention Région NA / CA2B)

L'interpolation des offres de transports devrait permettre de pouvoir se passer de sa voiture dans les années à venir pour ceux qui le souhaitent. Le vélo est un maillon fort de cette chaîne.

Potentiel d'intermodalité dans les pôles et autres communes desservies par les transports en communs et aires de covoiturages.

Analyse de l'offre - services

Où faire réparer son vélo? Où trouver un vélo à louer? La problématique des services vélos



Vélocistes à Bressuire



Mauléon



Moncoutant



Les Ateliers du bocage qui développent des projets autour de la mobilité inclusive et de la réparation de vélo



L'Offre de services aux cyclistes (conseils, réparation, location, vente, stages de remise en selle, etc.) est un critère important :

- De la maturité cyclable d'un territoire;
- Des Schémas directeurs cyclables tels que définis dans le cadre national et labellisé par l'Ademe, avec des aides possibles au montage / financement de nouveaux services;
- Et bien sûr un indice de satisfaction et de confort pour les habitants se convertissant au déplacement à vélo

Offre actuelle : vente, réparation

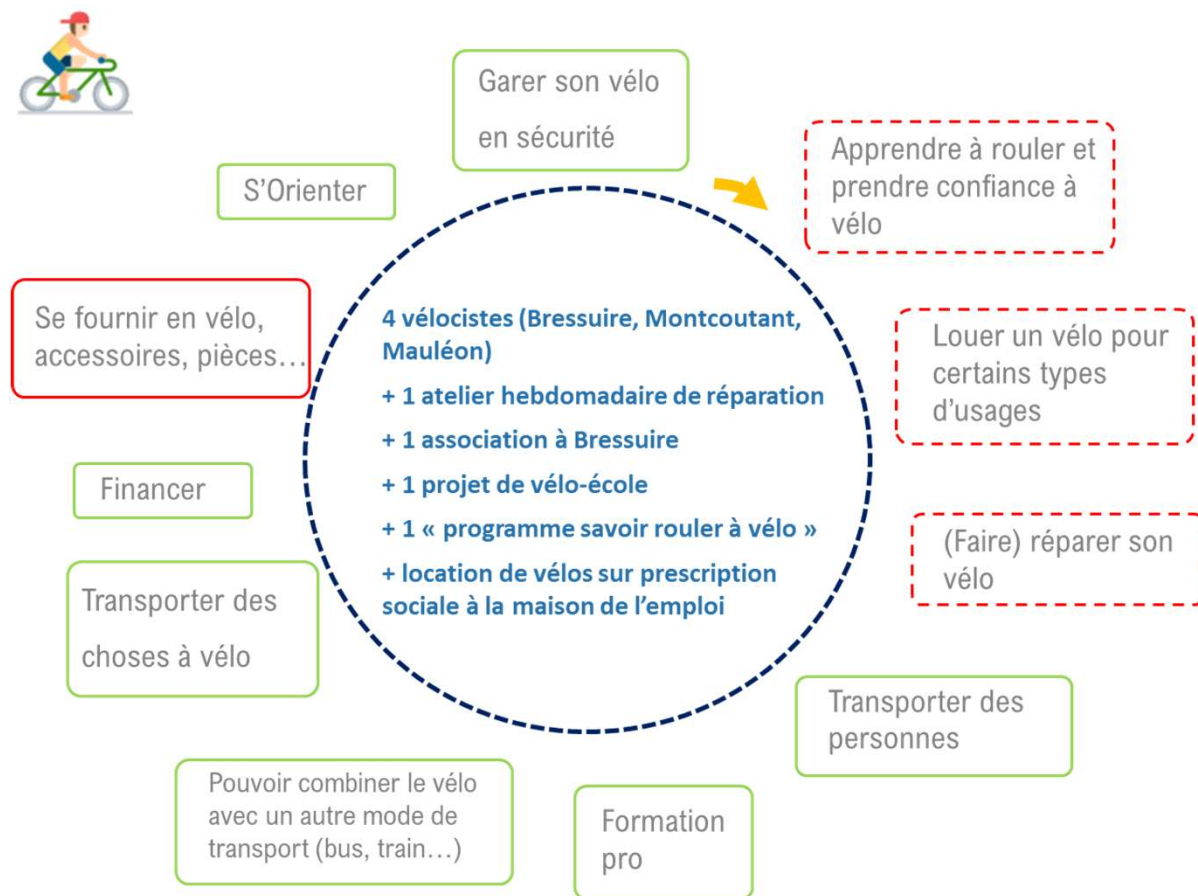
- Bressuire : 1 magasin : vélo-cité en ville et 1 grande surface
- 1 vélociste à Moncoutant, bien implanté, reconnu.
- 1 vélociste à Mauléon

Offre actuelle côté associatif et citoyen, solidaire : animation, ateliers participatifs, vélo-école

- Des associations de cyclisme sportif bien ancrée sur le territoire
- Ateliers de réparation une fois par semaine. (Le centre socioculturel de Bressuire)
- L'association Allonzavelo promeut l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport utilitaire au sein de l'Agglo2B.
- Vélo-école en cours d'expérimentation et de déploiement

Analyse de l'offre - services

Où faire réparer son vélo? Où trouver un vélo à louer? La problématique des services vélos



En rouge, les services que l'on peut trouver dans le territoire

Le territoire du Bressuirais est non dépourvu d'acteurs, ni d'atouts, pour travailler rapidement à étoffer l'offre de services et la faire connaître.

Le cercle de l'écosystème vélo ci-contre montre que certains services essentiels sont déjà présents dans le territoire, même s'ils n'existent pas partout.

Ce qui fait défaut, tel que nous le révèle la première session du Club vélo (acteurs, cyclistes du quotidien, élus intéressés...) du 4 décembre (voir en annexe le détail), ce sont les services permettant :

- 1/ de trouver un vélo ou un VAE en location, prêt ou à l'essai
- 2/ les services qui permettent l'intermodalité vélo + transports en commun : stationnement sécurisé, embarquement des vélos, information
- 3/ les services d'éducation, d'animation, de communication et d'information



Atelier de travail avec les élus sur les services vélo à promouvoir : organisé en phase 2 Scénarios.

Le territoire n'est pas encore adapté à l'usage du vélo du quotidien

Diagnostic

- **Une pratique du vélo essentiellement sportive et touristique.**
- **Des aménagements cyclables récents témoignant d'une véritable envie de transition. Des voies vertes traversant le territoire et reliant 3 pôles.**
- Des **grands axes routiers** (N149, N249, D41, D744, D748, D759, D960bis, D938ter), axes hydrographiques, ferroviaires et **ronds-points** qui constituent des **obstacles physiques majeurs** à la pratique du vélo.
- **Une offre d'intermodalité à développer** : Une gare SNCF, Bressuire et de nombreuses lignes de car, développement du covoiturage **levier important de changement des pratiques.**
- Une **offre de stationnement temporaire très limitée et pas de stationnement sécurisés.**
- Un **niveau de service essentiellement sur** Bressuire avec 2 vélocistes, 2 autres vélocistes à Moncoutant et Mauléon.

Présentation du diagnostic de territoire vélo

- Atouts/contraintes de la situation et de la morphologie du territoire sur les déplacements à vélo
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre
- **Synthèse des enjeux**

Synthèse des enjeux



Faiblesses

Des obstacles à la pratique du vélo au quotidien :

- Territoire moyennement vallonné
- Routes dangereuses (N149, N249, D41, D744, D748, D759, D960bis, D938ter) mais obligatoires à traverser pour de nombreux habitants s'ils veulent accéder aux pôles principaux
- Des aménagements existants peu nombreux mais récents. : le réseau est encore loin d'être maillé
- Stationnement encore peu présent, et services seulement partiels



Atouts

Des points forts et leviers bien identifiés :

- Intérêt fort et croissant pour les mobilités douces (plus de 892 réponses à l'enquête en ligne), schéma cyclable touristique des Deux-Sèvres.
- Distances aux équipements générateurs de flux accessibles pour de nombreux habitants (écoles, commerces, emplois)
- Un réseau de transports en communs local et régional qui peut encourager la pratique du vélo (intermodalité)
- Des voies vertes qui traversent le territoire. Des aménagements cyclables en projet dans le territoire



Opportunités

Un cadre et une dynamique favorables dans lesquels s'inscrire :

- Couverture médiatique nationale et régionale sans précédent autour du vélo du quotidien
- Dynamique positive sur le vélo dans le département, synergies à créer avec les collectivités voisines, voies vertes, véloroutes.
- Aides individuelles et incitations aux entreprises (primes à l'achat, forfait mobilité durable, défiscalisation à l'achat de flottes, CEE...)
- Les financements du plan vélo national pendant 5 ans



Menaces

Des évolutions dont il faut se prémunir :

- Réalisation de nouveaux aménagements routiers ou urbains compliquant la pratique du vélo et sur lesquels il est difficile de revenir
- Suppression de lignes de transport en commun (routières ou ferroviaire) ou diminution de la desserte
- Perte d'engouement pour le vélo du fait de progrès trop lents et baisse des aides proposées aux collectivités et aux entreprises
- Mécontentement de la population automobiliste des nouvelles infrastructures cyclables

Synthèse des enjeux

7 grandes orientations pour répondre aux enjeux



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



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



Assurer des rabattements efficaces et sécurisés vers les véloroutes-voies vertes



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



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

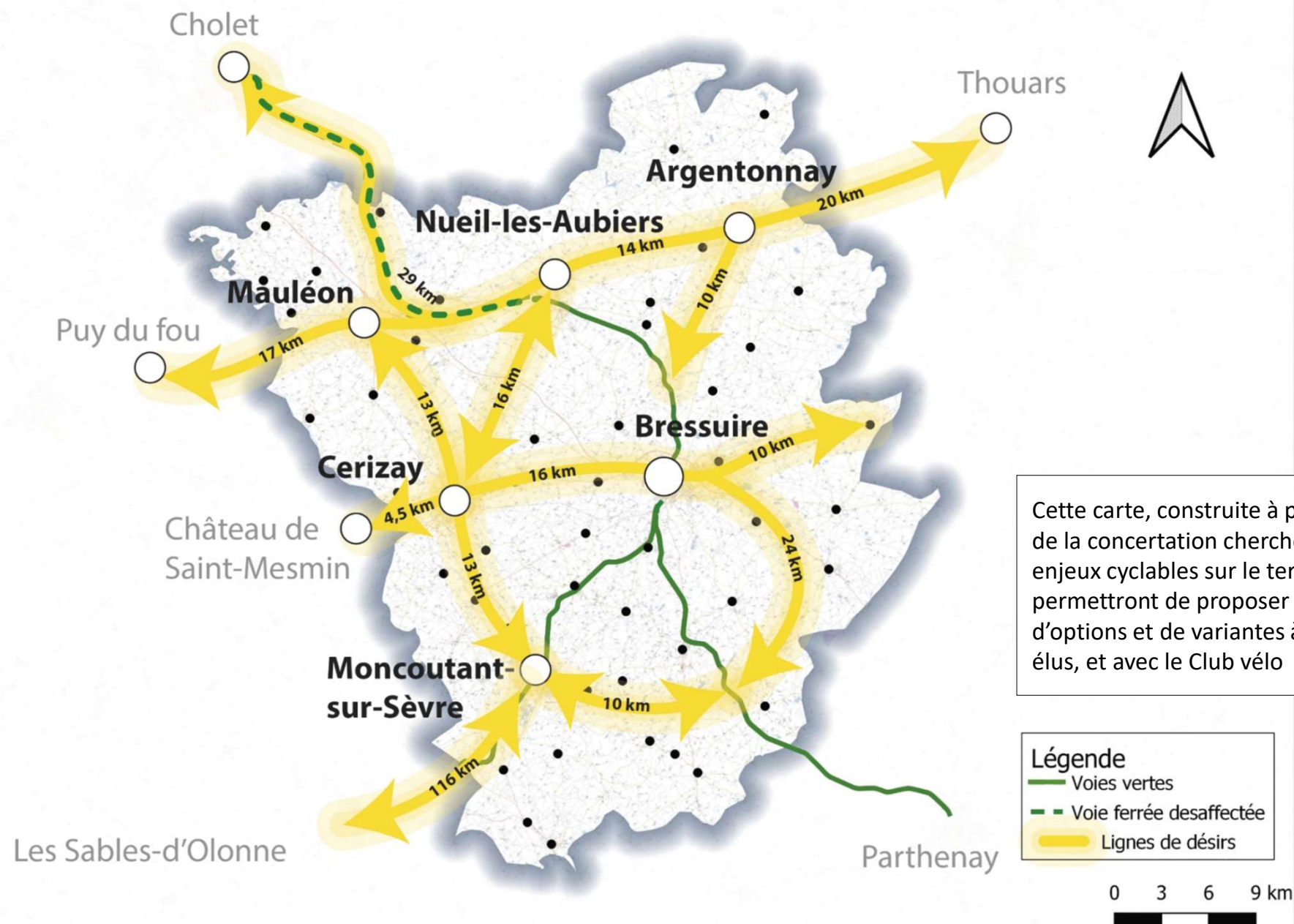


Soutenir les services émergents dans le territoire, associatifs et professionnels, pour déployer davantage de services sur l'ensemble de la Communauté



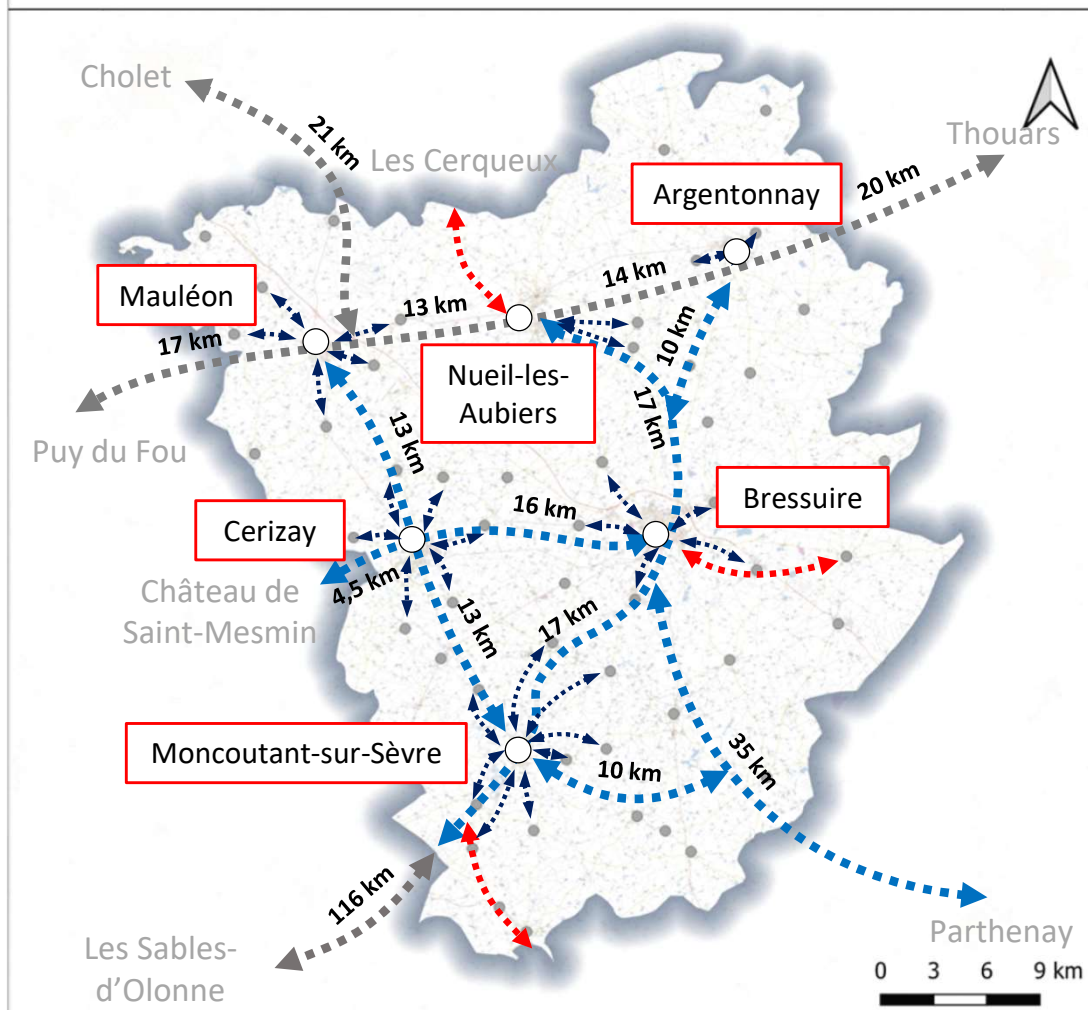
Elaborer une communication dynamique favorisant les changements d'usages. Développer les animations sur les thèmes de la « remise en selle » pour les déplacements du quotidien

Lignes de désirs préfigurant les scénarios du Schéma directeur cyclable du Bocage Bressuirais



Cette carte, construite à partir du diagnostic et de la concertation cherche à synthétiser les enjeux cyclables sur le territoire. Les scénarios permettront de proposer un ensemble d'options et de variantes à discuter avec les élus, et avec le Club vélo

Lignes de désirs, enjeux de liaisons - Bocage Bressuirais.



Légende :

Lignes de désirs – enjeux de liaisons

- Touristique/utilitaire : axes en projets sur de longues distances reliant certains pôles.
- Territoriale : les déplacements structurants de plus longue portée, pour les actifs principalement
- Irrigante : itinéraires complémentaires desservant des communes éloignées des axes structurants ou bassins d'emplois.
- Locale : courtes liaisons de proximité dans les bourgs et vers les communes proches, hameaux.

Nom Pôles structurants/émergents

Autres communes

La carte ci-contre **représente les différentes lignes de désirs** à vélo du territoire. Il s'agit des itinéraires correspondant au croisement des besoins de mobilités des habitants et au potentiel de report modal à vélo (lié principalement à la distance et au temps de parcours).

Les scénarios devront définir les possibilités d'aménagement permettant de répondre aux axes à enjeux validés à la fin du Diagnostic.

Phase 2 : Elaboration de scénarios



Conception de scénarios

- ☐ Un réseau structurant : axes, voies, maillage et typologie des aménagements
- ☐ Un maillage secondaire de rabattement ; logiques de jalonnement



Des éléments d'analyse comparative

- Objectif, pôles desservis et localisation de chaque itinéraire
- Typologie de l'aménagement proposé
- Jalonnement nécessaire (signalétique),
- Services associés à développer
- Faisabilité technique et opérationnelle
- Délai de mise en œuvre
- Bilan énergétique
- Coût financier
- Correspondance avec les appels à projets et subventions existants

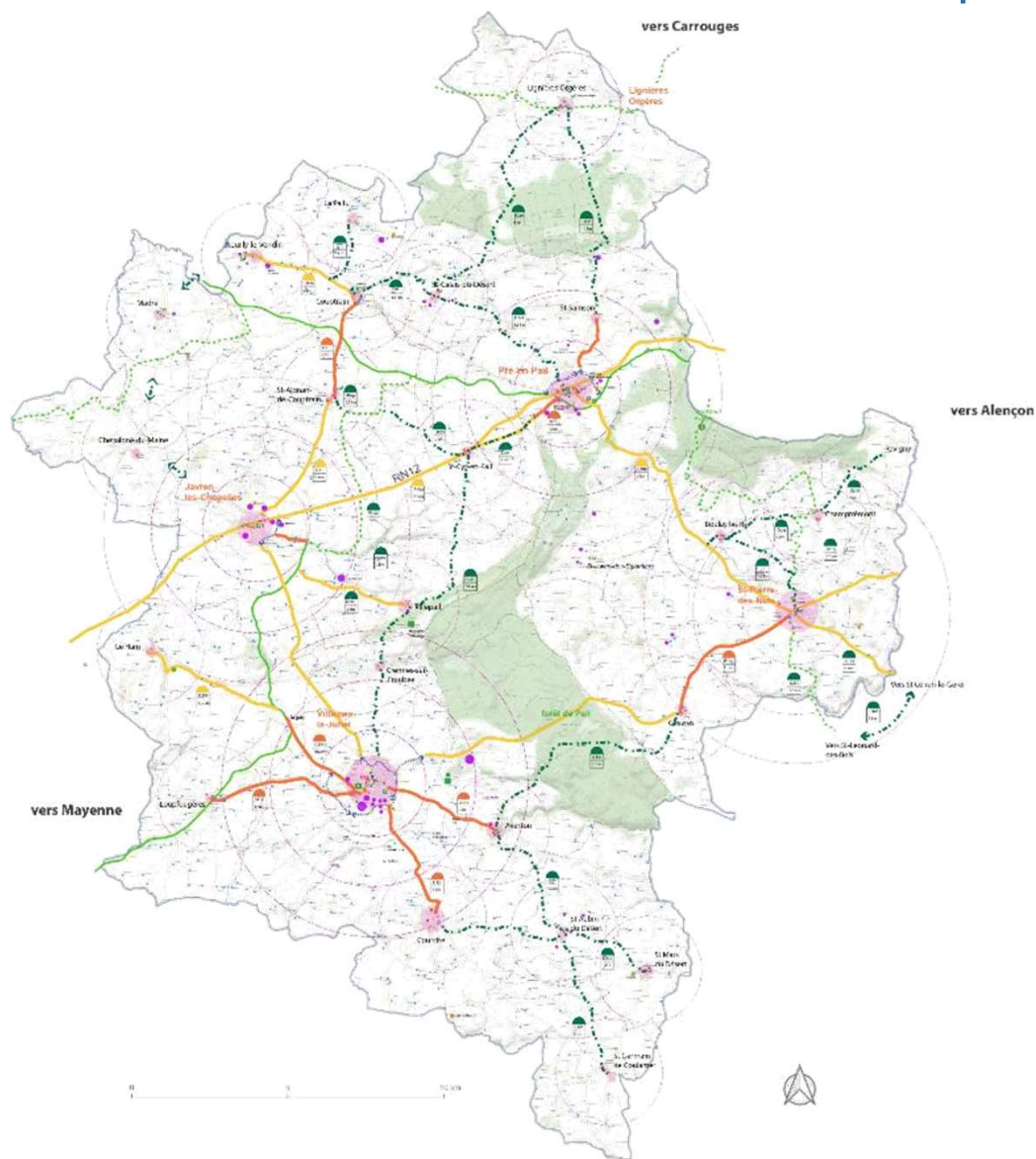
Phase 2 : Elaboration de scénarios

Ateliers élus et techniciens sur 1 journée 1/2

- Présentation interactive des enjeux issus du diagnostic sous forme de cartes d'enjeux
- Ateliers par petits groupes d'affinités géographique
- Restitution des travaux sur la carte de Gulliver et panneaux



Phase 2 : Elaboration de scénarios - exemple



Scénario 3 : Scénario intermédiaire

- Aménagements prioritaires en termes de potentiel de report modal
- Jalonnement d'un maximum de liaisons inter-bourgs du territoire
- Logique d'opportunité sur les grands axes

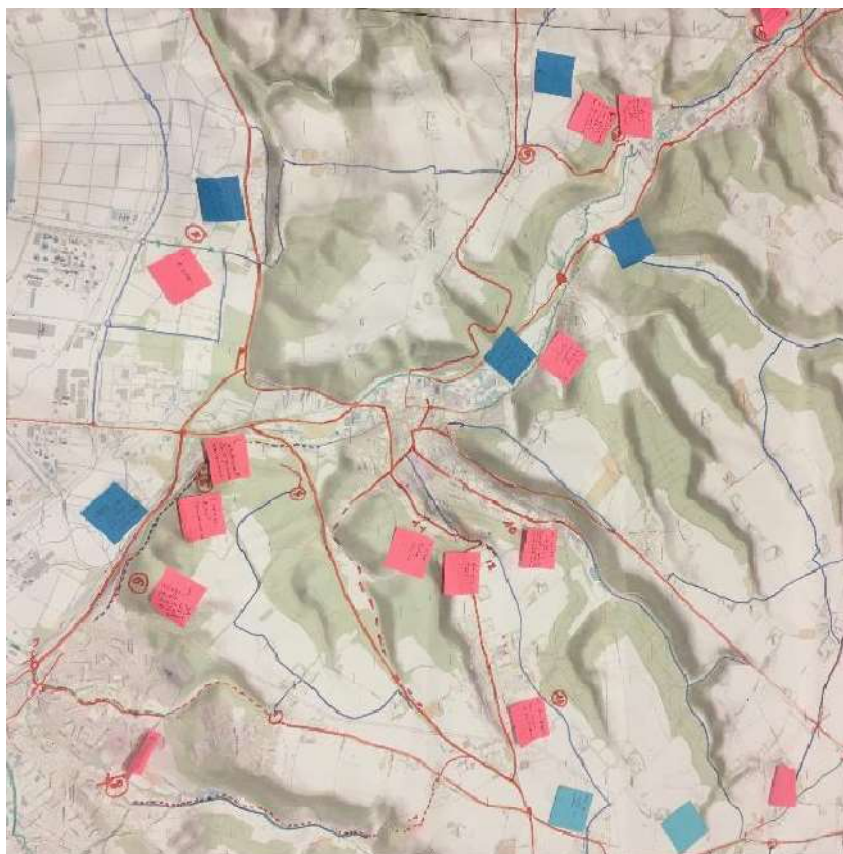
	Coût (€)	Km de voies
Total jalonnement	450 k€	150 km
Total aménagement	10 M€	37 km
Total opportunités	24 M€	78 km
Total	34 M€	280 km
Coût par hab. et par an (sur 10 ans hors opp.)	70	€/hab/an
Part modale en 2030	10	%

Suite de la mission

Phase 2 : Elaboration de scénarios

Travail d'approfondissement avec les usagers / habitants du Club vélo

Ces ateliers participatifs peuvent également être organisés en ligne



Annexes

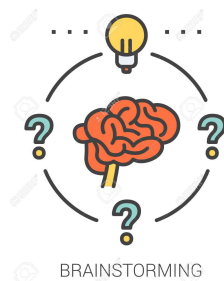
- **Première session du Club vélo : contributions**
- **Éléments réglementaires (en attente des décrets de la loi LOM)**
- **Aides, subventions.**

Annexe : session 1 du Club vélo

4 décembre 2020, en visio

Première brainstorming :

- **Comment rendre les gares, les trains, les bus accessibles aux cyclistes?**
- **Comment convaincre davantage de gens de faire du vélo, malgré le relief?**
- **A quelle population vous vous adresseriez en priorité pour les convaincre d'utiliser davantage le vélo au quotidien?**



BRAINSTORMING

Deuxième brainstorming :

- **Comment convaincre les écoliers, collégiens et lycéens de venir à vélo régulièrement ?**
- **Comment faire du vélo une solution de déplacement convaincante pour les actifs ?**

- Signalétique
- Pôle gare de Bressuire : laisser venir et faire une zone 30 ou 20, ou tout analyser pour aménager ;
- Prêter des vélos VAE pour que les gens se rendent compte que ce n'est pas difficile ;
 - Améliorer les accès et créer des boxes à vélos sur le parking de la gare ;
 - Sécuriser les accès pour convaincre plus largement à la pratique du vélo ;
- Travailler avec les écoles, inciter les parents et les enfants à se déplacer à vélo ;
 - Des systèmes de location de VAE à créer ;
- Pouvoir prendre le train pour aller à Paris, mettre son vélo facilement ;
 - Parking à vélos dans les aires de covoiturage, et arrêts de bus ;
- Sur la voie verte, franchissement de la rocade à Bressuire en direction de Nueil les Aubiers.

- Journée vélo dans les écoles
- Sensibilisation en entreprises ; RSE ; acquérir une flotte de vélos ?
 - Poids de cartables et sécurisation des parcours
- Directeur d'école : je n'ai que 2 enfants sur 50 qui viennent à vélo : donc il faut faire des journées de pratiques, que les parents se rendent compte que c'est possible ;
- Prévoir des moments dédiés aux déplacements à vélo pour les scolaires :
 - par ex 1 semaine à vélo ; asso Allonzavélo l'a proposé ;
- Pouvoir se changer à l'arrivée en entreprise, prendre une douche ;
 - Faire du vélo est une bonne coupure entre maison et travail ;
 - Comparaison du coût entre voiture et vélo ;
- Convaincre en hiver...plus difficile ; partage de la route compliqué ;

La Loi d'Orientations des Mobilités, votée définitivement le 24 décembre 2019 apporte de nombreuses dispositions nouvelles en matière de mobilité, dont certaines concernent directement le vélo, mais les décrets ne sont pas parus à ce jour. Nous suivons avec attention leur prochaine publication (nous les attendons même avec une certaine impatience). Nous compléterons cette annexe réglementaire dans une version définitive en juillet ou septembre 2020. En attendant, quelques rappels des lois et règlements actuellement en vigueur, qui ne seront pas bouleversés par les futurs décrets;

Le partage de la route, de la rue

Cyclistes et code de la route

Les cyclistes sont soumis au code de la route, au même titre que les véhicules motorisés. Il est par ailleurs spécifié pour les cyclistes à l'article R431 du Code de la Route que, sous peine d'une amende de contravention de 2ème classe (Article R431 du Code de la Route) :

L'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet. Lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, les utilisateurs de cette piste doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation. Les conducteurs peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier.

Réglementations annexes qui soutiennent le développement des modes actifs

Limitation de vitesse : Article L2213-1-1 du Code général des collectivités territoriales, introduite par la Loi

« [...] Le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement. »

Illustration : 42 communes de la métropole de Grenoble ont ainsi abaissé la limite de vitesse de 50 à 30 km/h (avec des exceptions sur certaines portions qui restent à 50km/h mais représentent des exceptions).

Signalisation routière - Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives

A l'entrée et à la sortie d'une Zone 30, Zone de rencontre ou d'une Aire piétonne, telles que définies aux articles R. 110-2 et R. 411-3 et 4 du code de la route, un panneau est installé pouvant être complété par un marquage au sol réalisé conformément à l'article 118-7.



Premières dispositions applicables de la loi LOM (orientations des mobilités) du 24 décembre 2019

Cyclistes et code de la route

Les cyclistes sont soumis au code de la route, au même titre que les véhicules motorisés. Il est par ailleurs spécifié pour les cyclistes à l'article R431 du Code de la Route que, sous peine d'une amende de contravention de 2ème classe (Article R431 du Code de la Route) :

L'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet. Lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, les utilisateurs de cette piste doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation. Les conducteurs peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier.

Réglementations annexes qui soutiennent le développement des modes actifs

Limitation de vitesse : Article L2213-1-1 du Code général des collectivités territoriales, introduite par la Loi

« [...] Le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement. »

Illustration : 42 communes de la métropole de Grenoble ont ainsi abaissé la limite de vitesse de 50 à 30 km/h (avec des exceptions sur certaines portions qui restent à 50km/h mais représentent des exceptions).

Signalisation routière - Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives

A l'entrée et à la sortie d'une Zone 30, Zone de rencontre ou d'une Aire piétonne, telles que définies aux articles R. 110-2 et R. 411-3 et 4 du code de la route, un panneau est installé pouvant être complété par un marquage au sol réalisé conformément à l'article 118-7.

Plan national d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA)

Le Plan national d'action mobilités actives (PAMA) a modifié le Code de la Route par décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au « partage de la voirie », afin de faciliter la circulation des vélos :

Généralisation des doubles sens cyclables : Article R412-28-1 du Code de la Route

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »



Sas cyclistes aux feux de signalisation : Article R415-15 alinéa 2 du Code de la Route

« L'autorité investie du pouvoir de police peut décider de mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles, l'autre pour les autres catégories de véhicules. La ligne d'arrêt pour les cycles peut être autorisée pour les cyclomoteurs. »

Contraventions renforcées pour les véhicules motorisés : Article R417-11 du Code de la Route

I. Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté :

a) Sur les trottoirs, à l'exception des motocyclettes, tricycles à moteur et cyclomoteurs ;

b) Sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ;

c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ;

II. Tout arrêt ou stationnement très gênant pour la circulation publique prévu par le présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe¹.

¹ Article R49 Code de procédure pénale : Le montant de l'amende forfaitaire prévue est de 135 euros pour les contraventions de la 4e classe.

Annexe : Quelques éléments réglementaires

Plan national d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA)

III. Lorsque le conducteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement très gênant pour la circulation publique, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

- **Circulation des cyclistes élargie** : Article R412-9 du Code de la Route

« Un conducteur de cycle peut s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une trajectoire matérialisée pour les cycles, signalisée en application des dispositions de l'article R. 411-25, le permet. Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, un conducteur de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité. »

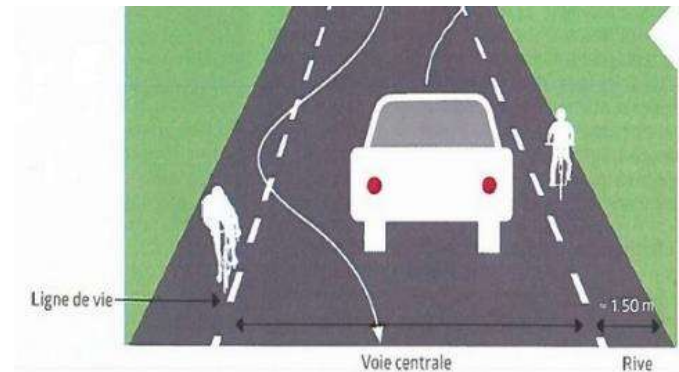
- **Meilleur partage de la chaussée voiture/vélo** : Article R412-19 du Code de la Route

« Lorsque des lignes longitudinales continues axiales ou séparatives de voies de circulation sont apposées sur la chaussée, [...] leur chevauchement est autorisé pour le dépassement d'un cycle dans les conditions prévues par l'article R. 414-4. »

- **La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)** : Article R.431-9 du Code de la Route

Un état des lieux des CVCB a été publié en mars 2017 par le CEREMA. Il montre que cet aménagement, encore peu présent en France, est particulièrement intéressant pour faire le lien entre deux aménagements cyclables plus traditionnels et lorsqu'un aménagement cyclable spécifique n'est pas envisageable (pour manque de place par exemple). L'article R.431-9 du Code de la Route permet depuis 2015 [Décret n°2015-808] la mise en place de cet aménagement en agglomération.

La chaussée à voie centrale banalisée



Les usagers

Salariés - Indemnité kilométrique vélo : Article L3261-3-1 du Code du Travail

« L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés pour leurs déplacements à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une " indemnité kilométrique vélo ", dont le montant est fixé par décret. Le bénéfice de cette prise en charge peut être cumulé, dans des conditions fixées par décret, avec celle prévue à l'article L. 3261-22 lorsqu'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare ou une station. ».

2 Article L3261-2 du Code du Travail : « L'employeur prend en charge, dans une proportion et des conditions déterminées par voie réglementaire, le prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos. »

Traduction du Décret dans l'Article D3261-15-1 et 15-2 :

« Le montant de l'indemnité kilométrique vélo mentionnée au premier alinéa de l'article L. 3261-3-1 est fixé à 25 centimes d'euro par kilomètre » (Article D3261-15-1)

« Le bénéfice de la prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique pour les trajets de rabattement vers des arrêts de transport public peut être cumulé avec la prise en charge des abonnements de transport collectif ou de service public de location de vélo prévue à l'article L. 3261-2, à condition que ces abonnements ne permettent pas d'effectuer ces mêmes trajets. Le trajet de rabattement effectué à vélo pris en compte pour le calcul de la prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique correspond à la distance la plus courte entre la résidence habituelle du salarié ou le lieu de travail et la gare ou la station de transport collectif. » (Article D3261-15-2)

Annexes : Aides au financement pour des projets cyclables



- Aide du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine

- Accompagner les maitres d'ouvrages publics dans leurs projets en faveur de la pratique de l'itinérance cyclable répondant aux enjeux de préservation de l'environnement et en réponse aux nouvelles attentes des clientèles.
 - Bénéficiaires : Maitres d'ouvrages publics : Départements, Etablissements publics, EPCI, collectivités locales
 - Montant de l'aide : 25% maximum du montant HT de l'opération, modulable selon la priorité de l'aménagement et la participation des Départements
 - Éligibilité : Les projets devront être situés sur les itinéraires inscrits au sein du SRVVV Nouvelle-Aquitaine, répondant aux préconisations du schéma et en lien avec les stratégies de développement touristique des territoires.



- Aide du CAUE des Deux-Sèvres

- Être accompagné en amont de projets de construction, architecture, urbanisme, énergie, paysage et environnement, culture
 - Montant de l'aide : Ingénierie technique
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Associations, Particuliers, Agriculteurs, Entreprises privées, Entreprises publiques locales (sociétés d'économie mixte, publiques locales et locales d'aménagement), Établissement public, Recherche
 - Date de clôture : Aide Permanente

Annexes : Aides au financement pour des projets cyclables



Aides du conseil du ministère de la Transition Ecologique

- **Développer le recours au vélo et aux transports en commun** – Dans le cadre du Plan de Relance, des crédits sont disponibles pour financer largement les travaux d'aménagement de réseaux cyclables, sécurisés et efficaces.
 - Montant de l'aide : Les études préalables et les travaux d'aménagement sont éligibles aux moyens prévus dans le Plan de relance (1,2 milliards d'euros), complétés par le programme européen REACT EU ainsi que des fonds de la dotation de soutien à l'investissement local.
 - Bénéficiaires : EPCI à fiscalité propre
 - Date de clôture : 31 mars 2026



Aides proposées dans le cadre du programme Mob'in :

- **Former des conseillers mobilité** pour accompagner les acteurs territoriaux de la mobilité inclusive dans la réflexion, la mise en place et le développement du conseil en mobilité sur leur territoire.
 - Nature de l'aide : Réflexion / conception, Mise en œuvre / réalisation
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Associations, Particuliers, Entreprises privées, Entreprises publiques locales (sociétés d'économie mixte, publiques locales et locales d'aménagement), Établissement public
 - Date de clôture : Aide Permanente
- **Accompagner les territoires à la création d'une offre mobilité solidaire.** Cet accompagnement peut être global et structurer toute la réflexion, de la phase de diagnostic à la mise en œuvre des préconisations.
 - Nature de l'aide : Ingénierie technique, Ingénierie juridique / administrative
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Associations
 - Date de clôture : Aide Permanente



• Aides du CEREMA:

- **Financer les nouveaux projets de mobilité solidaire** (amélioration des mobilités du quotidien, en particulier les déplacements des personnes vulnérables)
 - Nature de l'aide : 70% (le montant est plafonné à 15 000 €)
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Associations, Entreprises publiques locales
 - Date de clôture : Aide Permanente

Annexe : Aides au financement pour des projets cyclables



- Aides financées par des acteurs privés dans le cadre d'appel à programme du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire:

- **Programme WIMOOV** : Accompagner les publics en situation de fragilité vers une mobilité durable et autonome. (Thématiques : Plateformes de mobilités, Entrée dans le dispositif, Test mobilité & Parcours Mobilité, Mobilités et Emploi).
 - Montant de l'aide : Ingénierie technique
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Associations, Particuliers
 - Date de clôture : 31 décembre 2022
- **Coup de Pouce Vélo** : Encourager la pratique du vélo par les français en partenariat avec la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette). Ce projet comprend trois volets: Réparation, Remise en selle et Stationnement.
 - Montant de l'aide: 20 millions ont été avancés sur toute la France
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Associations, Particuliers, Entreprises publiques locales (sociétés d'économie mixte, publiques locales et locales d'aménagement), Établissement public, Entreprises publiques locales
 - Date de clôture : 30 juin 2021
- **Programme MOBY** : Dispositif de certificats d'économies d'énergie (CEE). Développé dans les écoles sur une année scolaire, Moby vise à sensibiliser les élèves des classes élémentaires à la nécessité de se déplacer autrement, plus proprement, en limitant les émissions de gaz à effet de serre. Mais il s'adresse aussi au personnel de ces établissements et par rebond, aux familles et à la collectivité.
 - Montant de l'aide: /
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions
 - Date de clôture : 31 décembre 2023
- **AVELO** : Accompagner les territoires dans la définition, l'expérimentation et l'animation de leurs politiques cyclables. Sur la période 2019-2021, le programme AVELO a comme objectif d'accompagner les territoires dans la définition, l'expérimentation et l'animation de leurs politiques cyclables pour développer l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien.
 - Montant de l'aide : Sept financeurs privés contribuent à hauteur de 13 M€
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre
 - Date de clôture : 12 décembre 2021

Annexe : Aides au financement pour des projets cyclables



- Aides financées par des acteurs privés dans le cadre d'appel à programme du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire:
 - **ALVEOLE** : Financer vos abris vélos et actions de sensibilisation ALVEOLE. Le programme vise la création de 30 000 places de stationnement vélo et l'accompagnement de 18 000 usagers. Alvéole finance deux étapes clés : La création de stationnement vélo et des actions de sensibilisation à l'écomobilités auprès des usagers.
 - Montant de l'aide : Financement à hauteur de 60% pour la création de stationnement vélo et en intégralité (100%) pour le programme de sensibilisation
 - Bénéficiaires : Les collectivités et lieux publics
 - Date de clôture : 31 décembre 2021
 - **Programme V-LOGISTIQUE** : Rouler à vélo pour un déplacement professionnel : Le programme a pour objectif d'accompagner les professionnels et leurs salariés (collectivités publiques, entreprises, professions libérales, artisans, associations) vers une mobilité durable.
 - Montant de l'aide : Ingénierie technique
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Associations, Particuliers, Entreprises privées, Entreprises publiques locales, Établissement public, Recherche
 - Date de clôture : 31 décembre 2021
- Aide financée par des acteurs privés et par la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette)
 - **ADMA** : Dispositif de certificats d'économies d'énergie (CEE). Le programme vise à doter la France d'une expertise en matière d'intégration des sujets vélo et piétons dans l'ensemble des politiques publiques et privées. Il accompagne en particulier la planification et la réalisation d'aménagements piétons ou cyclables, des projets d'infrastructures de stationnement sécurisées les acteurs concernés dans cette transition.
 - Montant de l'aide: La prise en charge peut être intégrale (100%)
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Particuliers, Entreprises privées, Entreprises publiques locales
 - Date de clôture : 30 juin 2023



Annexe : Aides au financement pour des projets cyclables



Commission européenne

- Aides de la Commission européenne

- Subvention FEDER / FSE / IEJ pour mener des projets de cohésion économique, sociale et territoriale.

- Montant de l'aide : 50% maximum des montants engagés dans le projet.
- Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Associations, Entreprises privées, Recherche, Entreprises publiques locales (sociétés d'économie mixte, publiques locales et locales d'aménagement)
- Date de clôture : 31 décembre 2020



Aides de la Direction générale des collectivités locales (DGCL)

- DETR - Financer des projets d'investissement dans le milieu rural - financer les projets d'investissement des communes et de leurs groupements dans le domaine économique, social, environnemental et touristique ainsi que ceux favorisant le développement ou le maintien des services publics en milieu rural.

- Montant de l'aide : Subvention
- Bénéficiaires et critères d'éligibilité : Communes de moins de 2 000 habitants, Communes dont la population est supérieure à 2000 et n'excède pas 20 000 habitants et dont le potentiel financier par habitant est inférieur à 1,3 fois le potentiel financier par habitant moyen de l'ensemble des communes des départements dont la population est comprise entre 2 000 et 20 000 habitants, EPCI à fiscalité propre dont la population n'excède pas 50 000 habitants, sans enclave et ne possédant pas une commune membre de plus de 15 000 habitants.
- Date de clôture : Permanente

Annexe : Aides au financement pour des projets cyclables



- Aides de la Banque des Territoires

- **Investissement dans l'espace public ouvert** - Réaménager et entretenir efficacement l'ensemble des infrastructures et équipements nécessaires à un espace public ouvert. La Banque des territoires propose de cofinancer les études préalables pour une étude d'assistance à maîtrise d'ouvrage visant à évaluer l'opportunité et qualifier le potentiel économique du projet
 - Montant de l'aide: Variable
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Entreprises publiques locales
 - Date de clôture : Permanente
- **MOBI Prêt** - Moderniser vos infrastructures de transport et développer des mobilités innovantes (changements de mode de transports et des comportements, bénéfiques pour l'environnement, sécurité pour les usagers, accessibilité)
 - Montant de l'aide: Prêt
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Établissement public, Entreprises publiques locales (sociétés d'économie mixte, publiques locales et locales d'aménagement
 - Date de clôture : Permanente
- **Mobilité durable** : Développer l'information des usagers et faciliter la multimodalité pour fluidifier la circulation grâce aux systèmes de mobilité durable (notamment déployer un service innovant de mobilité avec vélos en libre service)
 - Montant de l'aide : Dépenses d'investissement
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Entreprises publiques locales (sociétés d'économie mixte, publiques locales et locales d'aménagement)
 - Date de clôture : Permanente
- **Aide DSIL** (dotation de soutien à l'investissement local) pour financer des projets d'investissement en matière d'équipement (notamment pour le développement d'infrastructures en faveur de la mobilité). *(Aide également portée par la DGCL)*
 - Montant de l'aide : Subvention récurrente
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre
 - Date de clôture : Permanente



Les territoires qui ont l'ambition de se développer de manière durable font confiance à notre équipe d'experts depuis plus de 8 ans.

B&L évolution est un bureau d'études et de conseils en développement durable.

Au service de la société, notre équipe engagée souhaite diffuser une vision résiliente de l'aménagement des territoires en associant une vision fortement participative à une prise de conscience réaliste et éclairée des enjeux du XXI^e siècle.

Contact : julien@bl-evolution.com