

SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO

Estérel Côte d'Azur Agglomération



Promu par



SOMMAIRE

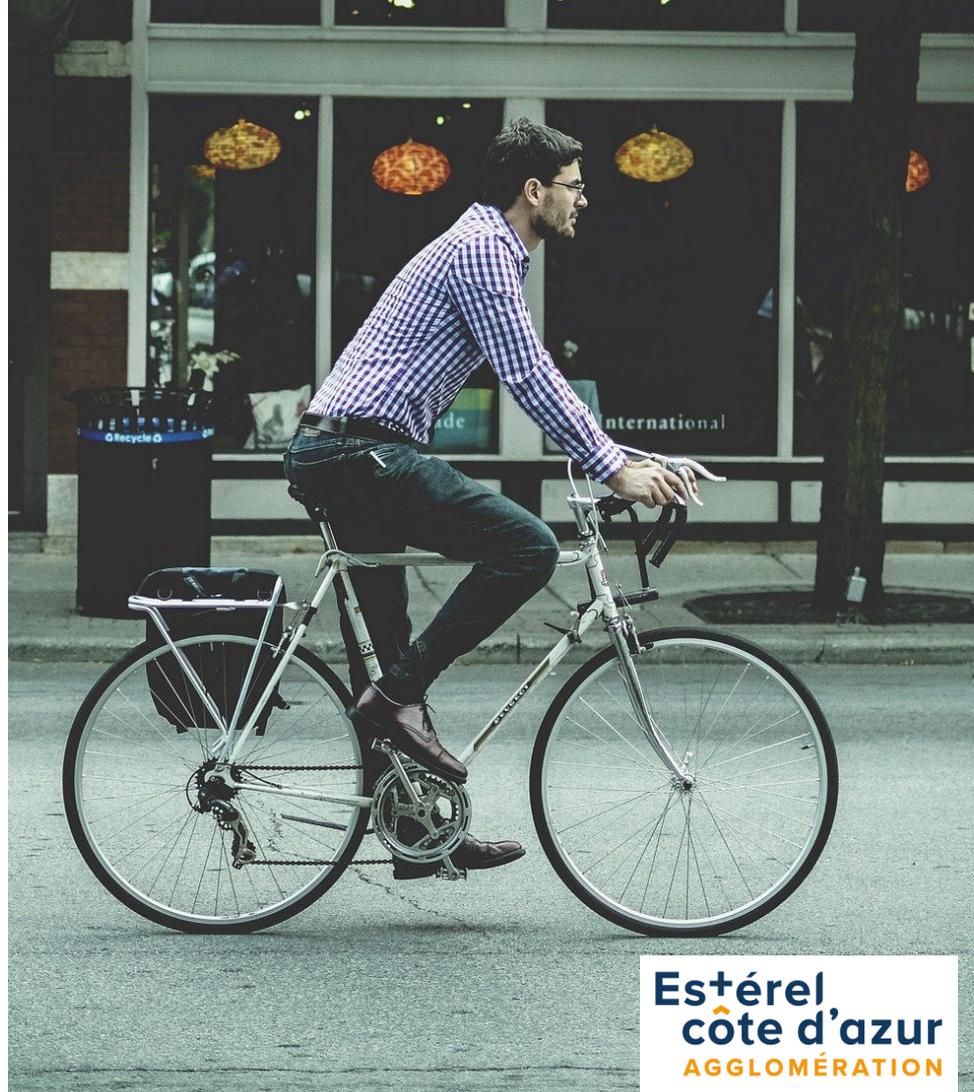
01. MOT DU PRÉSIDENT DE LA
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

02. PRÉAMBULE

03. ÉTAT DES LIEUX

04. ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE

05. MISE EN OEUVRE DU SCHÉMA
DIRECTEUR VÉLO



MOT DU PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Dynamique et attractive, Esterel Côte d'Azur Agglomération se veut également durable et exemplaire

Fort d'une qualité de vie reconnue, notre territoire dispose d'un environnement et d'un patrimoine exceptionnels qui en font un site privilégié.

Pour préserver cette richesse et répondre aux enjeux de demain, j'ai souhaité faire des mobilités durables, et notamment du vélo, une véritable priorité.

Pratique, économique, bon pour la santé et l'environnement, le vélo contribue à pacifier nos déplacements

Avec l'élaboration d'un schéma directeur cyclable, Esterel Côte d'Azur Agglomération se donne les moyens de tripler, d'ici 2023 le nombre d'utilisateurs réguliers

De nombreux projets favorisant ces déplacements doux se déploieront dès cette année

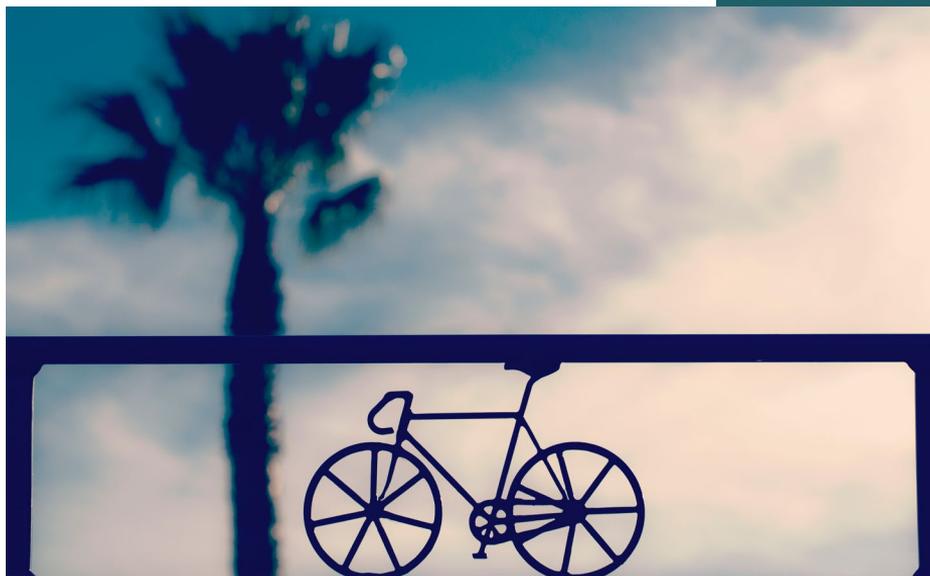
Ainsi, la future Promenade des Bains, qui reliera la base nature de Fréjus au port Santa Lucia, à Saint-Raphaël verra la mise en place d'une mobilité douce de 7,7 kms dont 5,5 kms en site propre.

C'est un bel exemple de maillage intercommunal, fruit d'une vision et d'une réflexion sur les modes de vie de demain.

Frédéric Masquelier

Président d'Esterel Côte d'Azur Agglomération

Maire de Saint-Raphaël



PRÉAMBULE

Schéma Directeur Vélo

Le développement des mobilités douces, et notamment de l'usage du vélo, est un enjeu important pour le territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération, pour **améliorer le cadre et la qualité de vie de tous et offrir des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle**.

Dès 2016, la Communauté d'agglomération, à travers son **Plan de déplacements urbains (PDU)**, a souhaité orienter son action en la matière autour de trois priorités :

- Réduire les nuisances environnementales ;
- Accompagner le développement économique et touristique du territoire ;
- Susciter, à travers une communication et des propositions adaptées, une évolution des comportements et des usages en matière de déplacements.

Le PDU abordait évidemment, dans ce cadre, la question des déplacements à vélo. Dans la continuité, Estérel Côte d'Azur Agglomération a initié l'élaboration d'un **schéma directeur vélo**, qui fait l'objet de ce document.

Ce schéma directeur a pour objectifs de **dresser un cadre et de fixer des objectifs pour optimiser et rendre pleinement complémentaires et cohérentes, à l'échelle du territoire de la Communauté d'agglomération, les actions menées par les communes membres en matière de développement des aménagements cyclables sur les années à venir**. Il permettra la réalisation progressive d'un véritable maillage intercommunal afin d'une part de faciliter, d'autre part de sécuriser, les déplacements à vélo.

Ce schéma est le fruit d'une **large concertation avec les usagers et l'ensemble des acteurs de l'aménagement au sein des différentes communes**. Il permet de dresser des perspectives ambitieuses mais réalistes pour la période 2022-2036. Celles-ci accompagneront l'objectif national de tripler la part modale du vélo dans les déplacements d'ici 2033, pour passer dans un premier temps à un peu plus de 3% de l'ensemble de ceux-ci. Et davantage à moyen terme.

Outre les aménagements en eux-mêmes, le présent schéma développe aussi la question des **services complémentaires**, et indispensables, au développement de la pratique (signalétique et jalonnements, stationnement, communication...). En outre, il s'inscrit aussi dans la perspective d'une finalisation d'autres grands itinéraires cyclables, tels la « **Piste cyclable du littoral** » et de **connexion avec les réseaux des intercommunalités voisines**.

Après un diagnostic de l'offre actuelle et des attentes exprimées par les usagers, ce schéma présente la stratégie retenue et les principaux objectifs, et enfin détaille les actions à mettre en œuvre pour les atteindre.

QUELS SONT LES DIFFÉRENTS MODES D'UTILISATION DU VÉLO ET LEURS ATTENTES ?



UTILITAIRES

- **Déplacements quotidiens** :Travail, loisirs, études, achats, visites, ...;
- **Distances courtes**,s'allongeant avec le VAE, trajets récurrents souvent en zone urbaine;
- Recherche de **trajets directs**, sûrs, sur des **aménagement cohérents**
- Besoin d'un **stationnement** à proximité immédiate du pôle de destination ou de correspondance;
- Vélo standard, VAE*, vélos cargos;



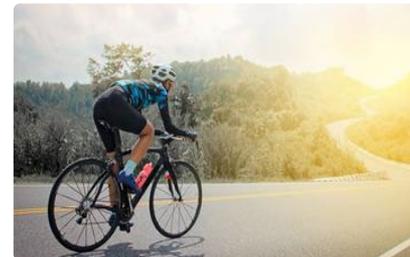
LOISIRS / BALADE

- **Promenades**, utilisation familiale, récréative, touristique;
- **Destinations variées**, distances moyennes dans/et hors agglomération;
- **Trajets agréables, sécurisés par la séparation des usages** avec des aménagements confortables;
- Tout type de vélos.



TOURISME

- **Vacances à vélo** Voyages ou découverte et visites à vélo;
- **Voyages** #400km hebdomadaires en moyenne sur des itinéraires agréables, sécurisés (sites propres si possibles), services spécialisés pour cyclistes (train+vélo, stationnement, réparation, ...);
- **Visites** :30km de trajet en moyenne, cadre agréable et itinéraires jalonnés et sécurisés.



SPORTIF

- **Longues distances**,sur voirie en interurbain;
- **Trajets sportifs, sécurisés par la limitation du trafic**, hors des pistes pour des raisons de confort;
- Vélos de route/sportifs.

* Voir glossaire



ÉTAT DES LIEUX

Schéma Directeur Vélo



L'objectif de ce diagnostic est de **mettre en lumière les forces et les faiblesses mais également les opportunités** de développement de la pratique des modes actifs sur le territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération.

Le diagnostic constitue **un éclairage nécessaire à l'élaboration d'une stratégie vélo** cohérente à l'échelle du territoire.

Il se décompose en plusieurs parties :

- Analyse du profil de la communauté d'agglomération et de la pratique : socio-économie, mobilités, activités économiques, scolarité, lieux de vie, offre de transports, ...
- Analyse de l'existant : état des lieux des aménagements existants, inventaire de l'offre vélo, points noirs, zones à enjeux, ...
- Analyse des potentiels d'aménagements, synthèse des enjeux et objectifs

Le territoire de l'agglomération compte 114 875 habitants sur 5 communes (INSEERP 2018), concentrés majoritairement sur les communes de Fréjus et Saint Raphaël **L'agglomération comprend plus de 38 746 emplois sur son territoire, notamment grâce aux nombreuses zones d'activités.**

Les communes de Fréjus et Saint-Raphaël exercent une très forte attractivité et polarisent le territoire. Dans une moindre mesure, les communes de Puget-sur-Argens et Roquebrune-sur-Argens ont elles aussi d'importantes dynamiques sur leur territoire. **Les flux domicile-travail et domicile-études internes sont majoritairement concentrés autour de ces communes.** Ces éléments font ressortir un réel enjeu à créer un réseau cyclable reliant ces communes entre elles ainsi que leurs communes limitrophes, pour faciliter les déplacements de proximité au sein de l'agglomération.

De plus, de nombreuses personnes vivent et travaillent dans la même commune ce qui favorise les déplacements du quotidien locaux. Il est donc **aussi nécessaire de mailler l'intérieur des communes afin de faciliter les déplacements sur de courtes distances.**

Enfin, les flux entrants sur le territoire se dirigent majoritairement en direction de Fréjus et Puget-sur-Argens et les flux sortant en direction de Cannes, Nice et Draguignan. Il est ainsi nécessaire de **créer des liaisons vers les EPCI* voisins afin de développer l'usage du vélo;** mais surtout sur des distances aussi importantes il est impératif de **favoriser l'intermodalité** en mettant à disposition de stationnement de vélo à proximité des arrêts de bus ou des gares ou en développant l'emport du vélo dans les transports en commun.

* Voir glossaire

FLUX DOMICILE - TRAVAIL INTERNES AU TERRITOIRE

Trajet	Flux interne
Fréjus ↔ Saint-Raphaël	4 856
Fréjus ↔ Puget-sur-Argens	1 920
Fréjus ↔ Roquebrune-sur-Argens	1 598
Puget-sur-Argens ↔ Saint-Raphaël	733
Puget-sur-Argens ↔ Roquebrune-sur-Argens	659
Roquebrune-sur-Argens ↔ Saint-Raphaël	502
Les Adrets-de L'Estérel ↔ Fréjus	119

FLUX DOMICILE-ETUDES INTERNES AU TERRITOIRE

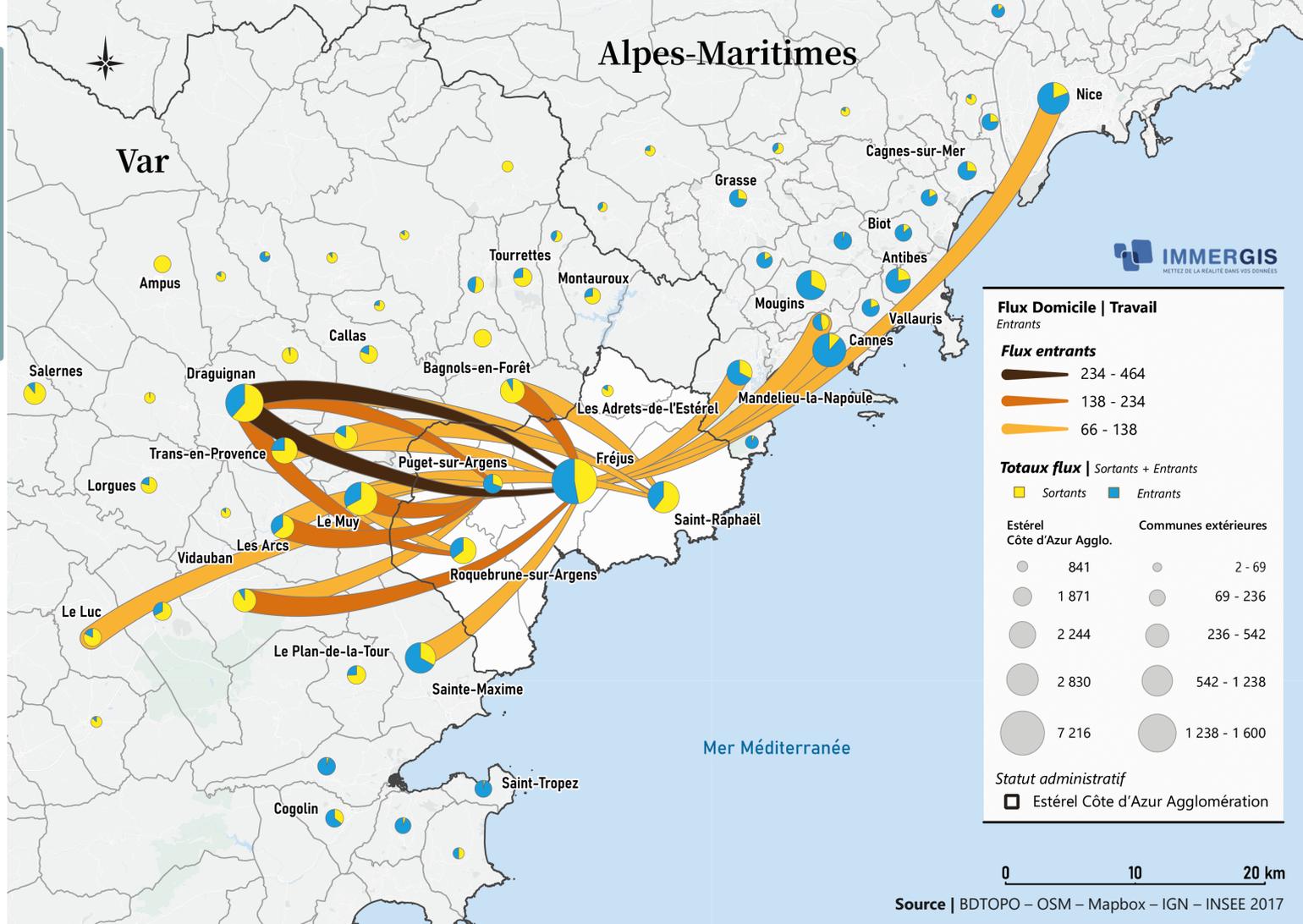
Trajet	Flux interne
Fréjus ↔ Saint-Raphaël	1 451
Fréjus ↔ Roquebrune-sur-Argens	261
Roquebrune-sur-Argens ↔ Saint-Raphaël	222

Source: INSEE RP 2018

Estérel Côte d'Azur
Agglomération

PRINCIPAUX FLUX
DOMICILE- TRAVAIL

ENTRANTS



Flux Domicile | Travail
Entrants

Flux entrants

- 234 - 464
- 138 - 234
- 66 - 138

Totaux flux | Sortants + Entrants

- Sortants
- Entrants

Estérel Côte d'Azur Agglo.	Communes extérieures
	2 - 69
	69 - 236
	236 - 542
	542 - 1 238
	1 238 - 1 600

Statut administratif

- Estérel Côte d'Azur Agglomération

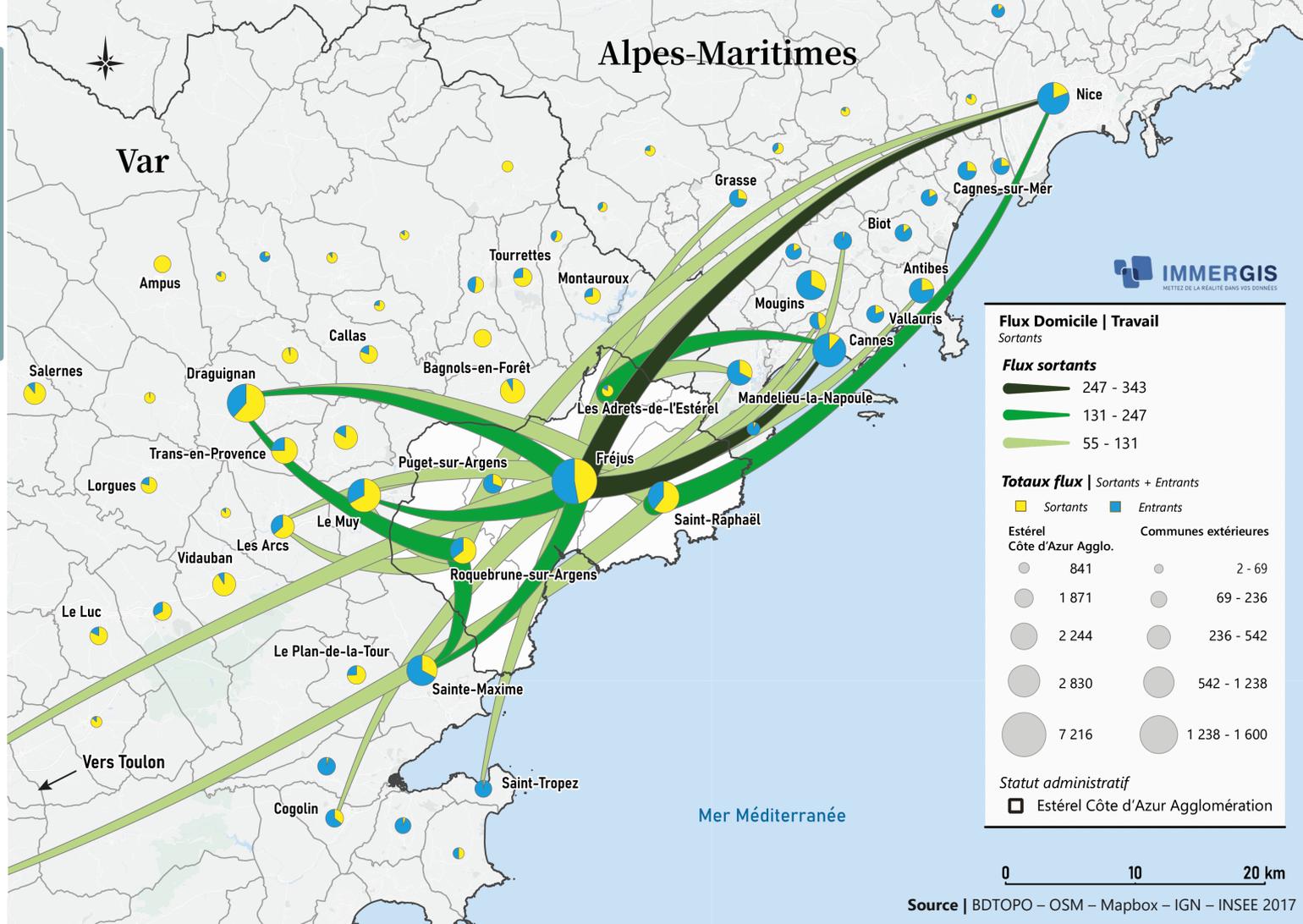
0 10 20 km

Source | BDTOPO – OSM – Mapbox – IGN – INSEE 2017

Estérel Côte d'Azur
Agglomération

PRINCIPAUX FLUX
DOMICILE- TRAVAIL

SORTANTS



LA PRATIQUE DU VÉLO SUR LE TERRITOIRE

Les déplacements au sein de la Communauté d'Agglomération se font très largement en véhicule motorisé :

Type de déplacement	Part modale Estérel Côte d'Azur Agglomération	Part Modale Département du Var	Part modale nationale
Pas de déplacement	4,2	4,0	4,3
Marche à pied (ou rollers, patinette)	5,6	6,9	6,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	1,1	1,6	2,1
Deux-roues motorisé	3,4	3,6	1,8
Voiture, camion ou fourgonnette	82,9	78,4	70,5
Transports en commun	2,9	5,5	15,2

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP 2017)

La typologie de déplacement sur le territoire de Estérel Côte d'Azur Agglomération se rapproche des moyennes du département du Var, avec toutefois une part modale de la voiture plus importante (+ 0,5 %) et une part modale des transports en commun plus faible (- 0,8 %).

→ Les chiffres nationaux prennent en compte des territoires fortement urbanisés, à la structure différente de celle de la Communauté d'agglomération. La marge de progression de la part vélo doit donc s'évaluer au regard de l'objectif fixé à l'échelle nationale : **9 % de part modale d'ici 2024.**



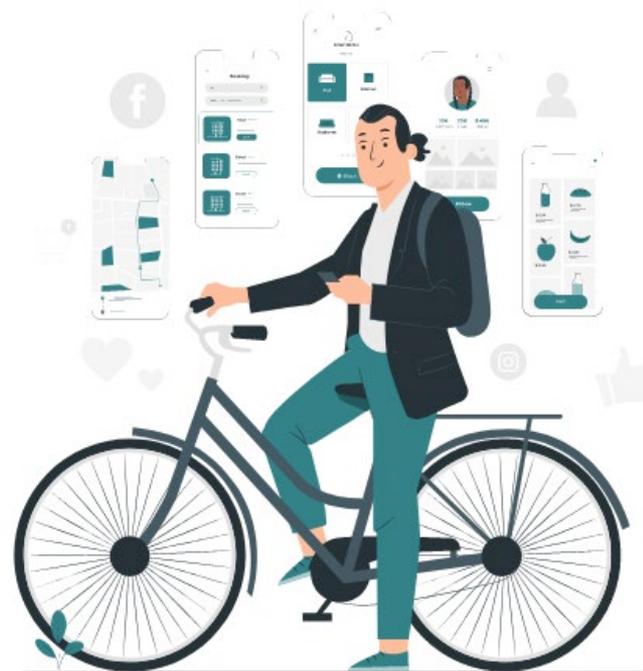
Une partie du territoire de l'agglomération **est traversée par le dernier tronçon de la PCL « Piste Cyclable du Littoral » arrivant de l'Ouest du territoire par Roquebrune-sur-Argens et finissant au centre de Saint-Raphaël**. Cet axe permet de relier Toulon à Saint-Raphaël, bien que le projet ne soit pas complètement terminé et que des portions restent à aménager.

En dehors du territoire intercommunal, on trouve au Nord le tracé de l'EV8 « La Méditerranée à Vélo », traversant les EPCI* mitoyens d'Estérel Côte d'Azur Agglomération de la Dracénie, du Pays de Fayence et de Cannes Pays de Lérins.

Ces itinéraires cyclables sont principalement à vocation touristique et de loisirs, une proposition de connexion à ces itinéraires est émise dans le cadre du schéma directeur vélo d'Estérel Côte d'Azur Agglomération.

Afin d'analyser plus finement la pratique du vélo sur le territoire, une enquête mobilité a été réalisée au cours de l'élaboration du schéma directeur cyclable. Cette enquête a facilité l'identification des usages du vélo sur le territoire, des freins à sa pratique et des attentes de la population en termes de services vélos annexes.

Les pages suivantes détaillent les résultats de l'enquête en ligne.



* Voir glossaire



1377

Participants

26%

65-75 ans

24%

55-64 ans

50/50

Hommes - Femmes



Estérel
côte d'azur
AGGLOMÉRATION

ILS PREFERENT

AVOIR PLUS DE :

- Vélos en libre service (39%)
- Parking vélo (38%)
- Aides pour l'achat des VAE (36%)
- Ateliers réparation vélo (29%)
- Bornes de recharge (25%)
- Forfait mobilité durable (15%)

PLUS DE

Communication autour du vélo (69%)

UNE POLITIQUE

Favorisant le vélo au travail, pour prendre le vélo pour les déplacements quotidiens (36%)

38%

Utilisent un VTT

29%

Utilisent un VAE

66%

Pour tourisme ou pour se balader



PENDANT PLUS DE 30 MIN



71%

Considèrent que les aménagements existants ne sont pas suffisamment sécurisés



65%

Estiment que le manque de continuité du réseau cyclable s'avère être un frein à leur pratique du vélo

70%

Empruntent régulièrement des axes dans aménagements cyclables sur l'agglomération

74%

Considèrent le trafic motorisé comme la plus grande crainte à leur pratique cyclable



- La plupart des participants habite sur les communes de Saint-Raphaël et Fréjus. Ils ont **entre 45 et 75 ans**, âge qui mélange de personnes actives et retraitées.
- Les usagers affirment utiliser le vélo **entre 1 et 3 fois par semaine pour plus de 30 min**, néanmoins 13% n'utilisent jamais le vélo.
- **Le VTT et le VAE** sont les types de vélo privilégiés chez les usagers.



Motif de déplacement : Bien que la majorité des usagers utilise le vélo pour des balades et le tourisme, une grande partie le fait également pour le sport et pour les achats. Seulement 1% des usagers utilisent le vélo pour leurs déplacements domicile-travail.



Intermodalité : La majorité des répondants ne prennent pas leur vélo lors de leurs déplacements en train car ils n'en n'ont pas l'utilité. 44% seraient prêts à utiliser un mode de transport avec un vélo si cela était plus facile.



Stationnement : Les usagers évaluent un sous équipement et une mauvaise qualité du stationnement vélo sur le territoire. Ils déplorent un manque de services liés aux stationnements sécurisés et aux services de réparation.



Freins à la pratique : Les principaux freins à la pratique cyclable sur le territoire restent le manque d'aménagements et le sentiment d'insécurité sur les axes de circulation. Le trafic motorisé, le manque de continuité du réseau cyclable et le « manque de temps » restent les craintes majeures à la pratique cyclable.



Non-usagers : Les non-usagers répondants déclarent ne pas se sentir en sécurité à vélo. Une part importante n'a pas de vélo, raison pour laquelle ils sont favorables à la mise en place d'une flotte de vélos en libre service. La voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé pour leurs trajets quotidiens. Ils souhaitent réduire son usage mais ils sont convaincus que le développement de la pratique cyclable passe par l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés.



Entretien/Réparations : Les répondants seraient intéressés par des vélos en libre service et des ateliers de réparation. Ils demandent également des parkings, des stations de gonflage et des aides à l'achat de VAE. La prime liée au « Forfait mobilité durable » pour les salariés est aussi ressortie de cette enquête.

Selon les participants, **inciter à la pratique du vélo pour toutes les générations** est à privilégier afin de mieux répondre aux enjeux environnementaux de l'Agglomération. Ils souhaitent également **plus de communication et d'information liées à l'usage vélo**, aux aides du gouvernement ainsi qu'aux associations vélo.

ÉTAT DES LIEUX DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS ET FUTUR

En 2021 sur le territoire, on recense **74 km d'infrastructures cyclables** ainsi que **29 km de cheminement doux pouvant devenir des itinéraires mixtes cyclables-piétons** :

- **38 km** d'aménagements de partage de voirie : bandes cyclables, zone 30, bandes multifonctionnelles, double sens cyclable sont recensés sur le territoire.
- **36 km** d'aménagements en site propre : pistes cyclables et voies vertes.
- **29 km** de cheminement doux potentiellement utilisable par des vélos.

Cela représente 5,1 % du linéaire revêtu de la communauté d'agglomération (1 390 km de voie revêtue). Certains de ces aménagements n'étant pas satisfaisants, des propositions de requalification sont aussi proposées sur ce linéaire.

L'offre d'aménagements cyclables peut être améliorée **en créant de grands linéaires cyclables et en réduisant les discontinuités**.

Le schéma directeur vélo a pour vocation de traiter les points évoqués ci-dessus.

Le schéma directeur propose la création de :

- **156 km** d'itinéraires cyclables : jalonnement et marquage au sol.
- **105 km** en voie partagée avec des aménagements concrets : bandes cyclables, zones apaisées, vélorue, chaudioux ...
- **50 km** d'aménagements en site propre ou semi-propre : pistes cyclables, voies vertes, interdiction de circulation sauf riverains et engins agricoles ...

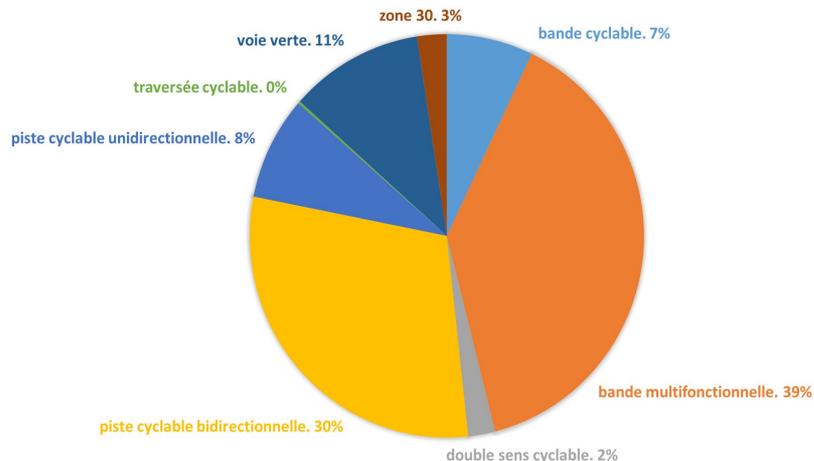
De plus il apparaît que :

- **28 km** de projets d'infrastructures cyclables sont en cours de réalisation par le département, les communes ou l'agglomération que ce soit en voies partagées ou en site propres

Certains cheminements doux pourront faire l'objet d'aménagements complémentaires en fonction des évolutions de la réglementation. Par exemple l'autorisation de passage sur des piste DFCl* ou le passage sur certains trottoirs très larges en voie verte.

La concrétisation de ces aménagements permettrait de créer un linéaire d'itinéraire et d'infrastructure cyclable de **442 km** soit 31,8 % du linéaire revêtu d'Estérel Côte d'Azur Agglomération.

Répartition des aménagements existants en 2021



* Voir glossaire



ESTÉREL CÔTE
D'AZUR
AGGLOMÉRATION

AMÉNAGEMENTS
EXISTANTS

- Projet en cours
- Voie partagée
- Site propre
- Cheminement doux cyclable
- Piste Cyclable du Littoral

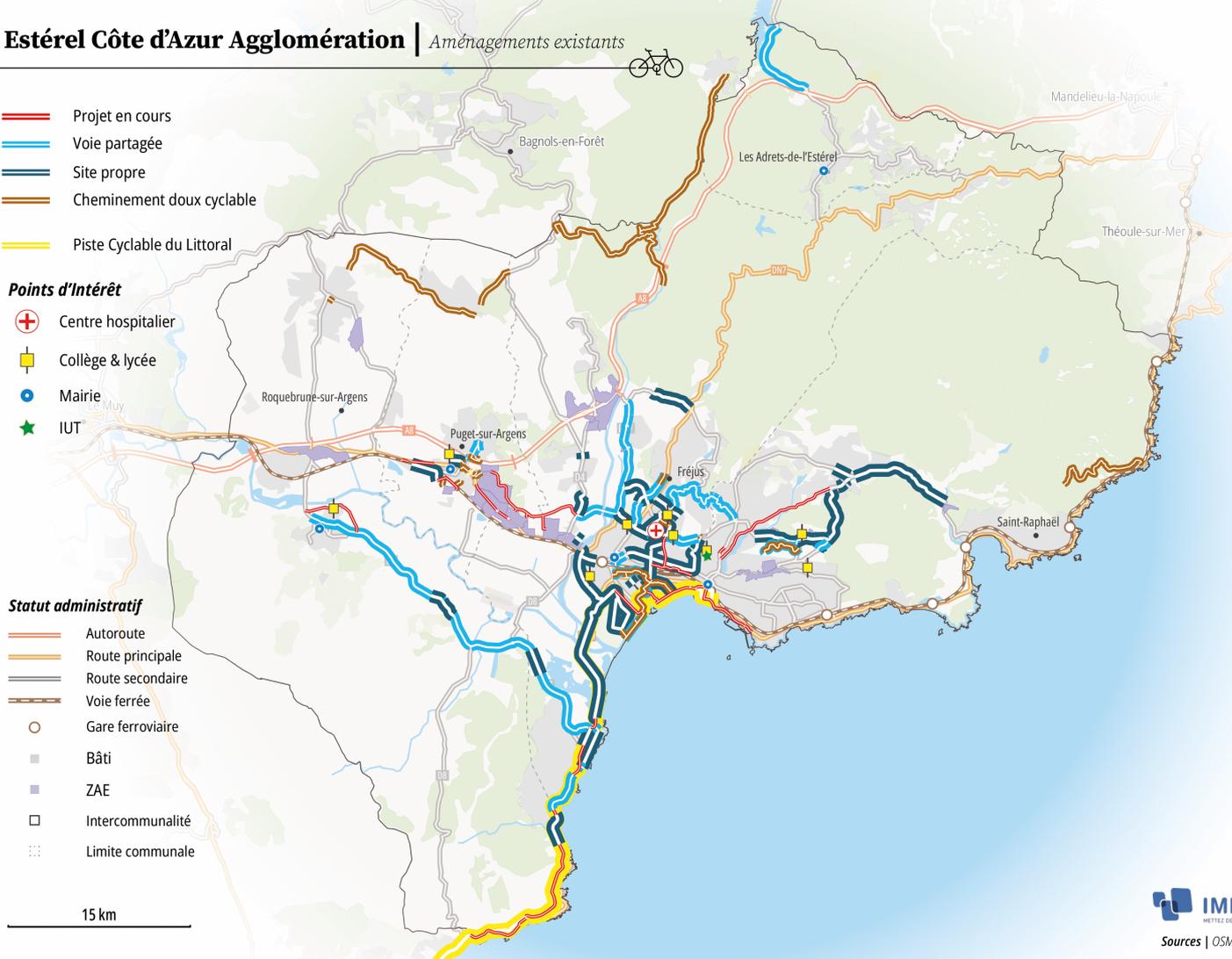
Points d'Intérêt

- Centre hospitalier
- Collège & lycée
- Mairie
- IUT

Statut administratif

- Autoroute
- Route principale
- Route secondaire
- Voie ferrée
- Gare ferroviaire
- Bâti
- ZAE
- Intercommunalité
- Limite communale

15 km



314 places de stationnement vélo public (soit 3 places par millier d'habitants) sont recensées sur le territoire, selon la répartition suivante :

Arceaux 263 places
Racks 48 places
Bornes de recharge: 3 places

L'enjeu dans le cadre du développement du schéma directeur vélo sera de **renforcer cette offre de stationnement notamment au niveau des pôles générateurs de déplacements afin de favoriser les déplacements du quotidien .**

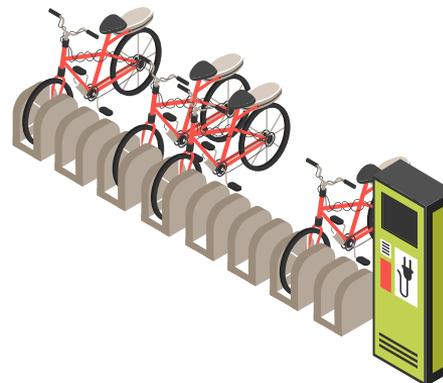
La **mise en place de stationnement vélo** à proximité des pôles suivants est primordial :

- Les gares voyageurs
- Les établissements scolaires
- A proximité des commerces
- Dans les parkings voitures existants
- Sur les itinéraires touristiques notamment en bord de mer

Concernant les services d'achat et de réparation des vélos sur Esterel Côte d'Azur Agglomération, l'offre est assez importante et concentrée sur Fréjus, Saint-Raphaël et Puget-sur-Argens

La ville de Fréjus a mis en place une aide de 200€ pour l'acquisition d'un VA sans condition de revenu

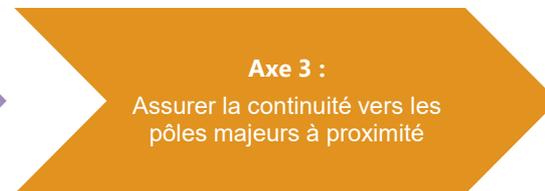
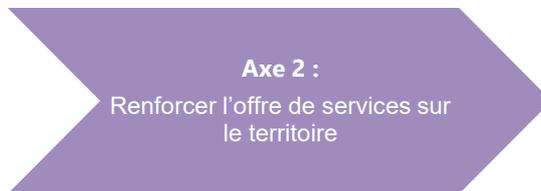
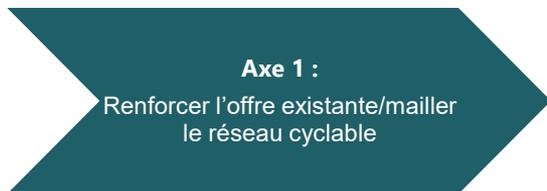
Des solutions complémentaires sont à déployer sur l'ensemble des communes dans le cadre du développement de la politique cyclable telles que **des bornes de réparation manuelles** pour les cyclistes itinérants et **des compteurs vélos** pour avoir des indicateurs sur la pratique dans le temps et par période.





- **Poursuivre et renforcer le développement des aménagements** pour la desserte des gares (routières et SNCF) en vélo (et des services (point de réparation, location, ...))
- Développer des liaisons vers **CADRacénié – CACannes Pays de Lérins – CCdu Golf de Saint-Tropez – CCdu Pays de Fayence**
- **Développer les aménagements cyclables** à proximité des établissements scolaires et ERP (voies partagées, zones apaisées)
- **Traiter les discontinuités cyclables** dans les communes principales
- **Développer la desserte des zones d'activités** les plus importantes
- **Renforcer l'offre de stationnement** dans les centres des communes principales et à proximité des lieux de vie
- **Renforcer les zones apaisées** dans la traversée des centres bourgs et les dessertes de courte distance vers les lieux de vie (stade, école, commerce de proximité, services, ...)
- **Renforcer le développement des itinéraires cyclables dédiés au tourisme**
- Expérimenter une offre location orientée vers les habitants et les touristes et renforcer le nombre de points de location et une offre de location longue durée VAË sur le territoire,

STRATÉGIE PROPOSÉE





ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE

Schéma Directeur Vélo

Proposition de ligne « Vélo »
Stratégie de développement du réseau cyclable
Lignes essentiellement composées de réseau structurant



CARTE D'ITINÉRAIRES CYCLABLES
ESTÉREL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION

ELABORATION DE LA STRATÉGIE

ESTÉREL CÔTE
D'AZUR
AGGLOMÉRATION

HIÉRARCHISATION

Estérel Côte d'Azur Agglomération | Aménagements à créer



-  Voie partagée
-  Site propre
-  Réseau tertiaire sans proposition
-  Passerelle

PCL

-  Piste Cyclable du Littoral

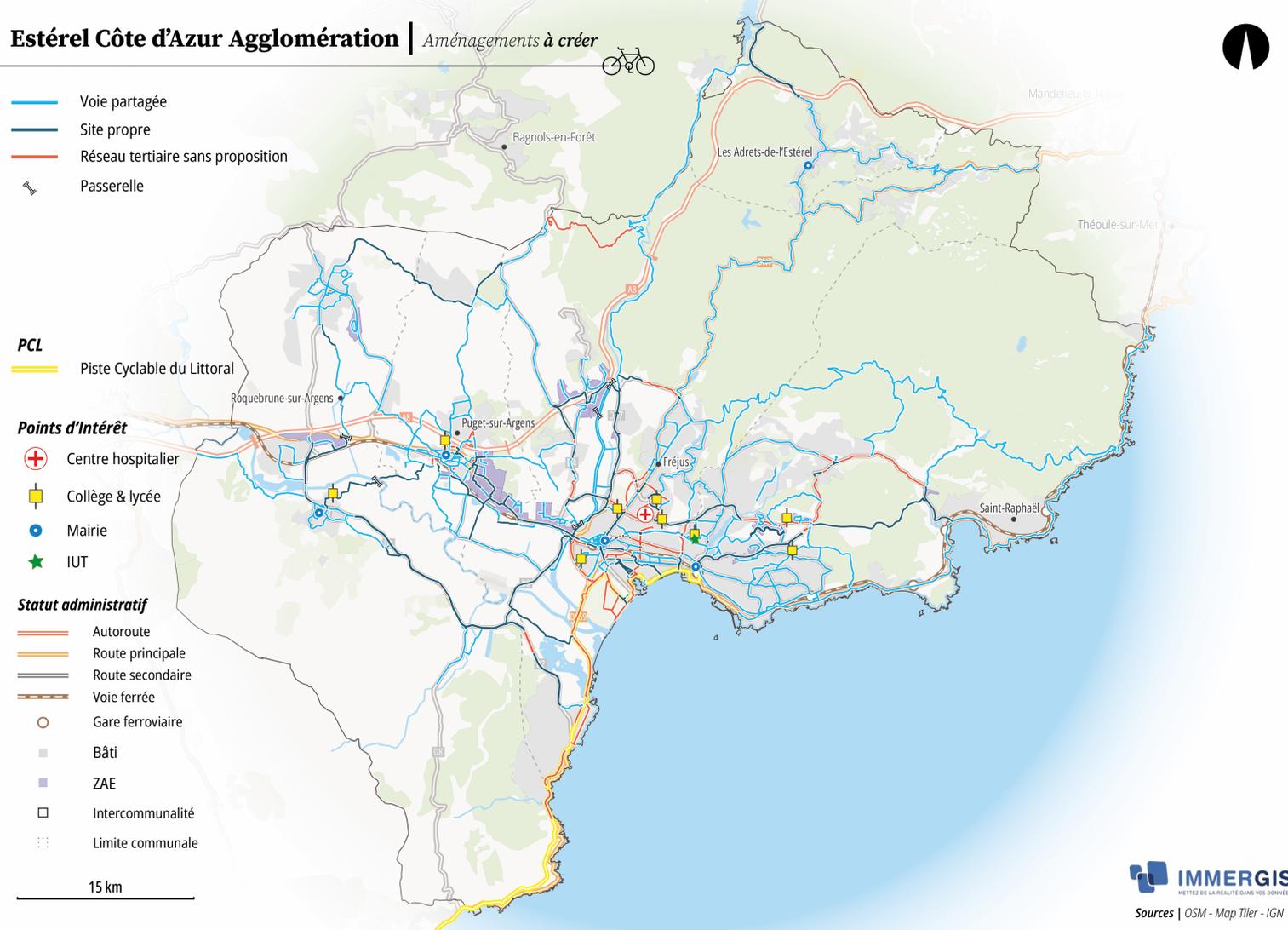
Points d'Intérêt

-  Centre hospitalier
-  Collège & lycée
-  Mairie
-  IUT

Statut administratif

-  Autoroute
-  Route principale
-  Route secondaire
-  Voie ferrée
-  Gare ferroviaire
-  Bâti
-  ZAE
-  Intercommunalité
-  Limite communale

15 km



ÉLABORATION DU RÉSEAU CYCLABLE

Sur la base des **éléments du diagnostic terrain, des analyses de données et des rencontres avec les communes**, le réseau cyclable proposé est construit en vue de créer des lignes d'un réseau « vélo » sur les cirières suivants :

- Créer des liaisons entre les communes
- Desservir les pôles générateurs de déplacement
- Desservir les établissements scolaires
- Desservir les zones d'activité
- Assurer les continuités d'aménagements à partir du réseau existant
- Développer des itinéraires plus axés sur le tourisme et les ballades
- Desservir les intercommunalités mitoyennes
- Assurer une continuité d'aménagement avec les schémas vélo limitrophes

Le réseau cyclable projeté est ambitieux puisqu'il porte le ratio à 3,8 mètres linéaires cyclables/habitant. Cet objectif est atteignable sur le long terme, soit 15 ans. Afin de réaliser ce projet, **le schéma doit être organisé dans sa phase opérationnelle pour permettre le développement progressif du vélo sur le territoire** .

Les aménagements cyclables prévus dans ces phases dépendent de plusieurs caractéristiques.

Les pages suivantes détaillent l'ensemble des trois phases.





CRITÈRES

- Faisabilité technique
- Faisabilité Maîtrise d'œuvre
- Coût
- Foncier
- Desserte des pôles principaux

PHASE 1 : DE 2022 A 2026

Traiter les discontinuités cyclables
Desservir les pôles générateurs majeurs
Développement de liaisons entre les communes
Développement du «réseau vélo»
Traiter les itinéraires touristiques simples à mettre en œuvre

PHASE 2 : DE 2027 A 2031

Faisabilité à moyen terme
Desservir les pôles générateurs majeurs et secondaires
Connecter les autres intercommunalités
Terminer la ligne 6 et 7 du «réseau vélo»

PHASE 3 : DE 2032 A 2036

Faisabilité à long terme
Développer les axes desservant moins de pôles
générateurs de déplacements
Finaliser le «réseau vélo»

ESTÉREL CÔTE D'AZUR D'AZUR AGGLOMÉRATION

PHASE 1 (2022-2026)

Estérel Côte d'Azur Agglomération | Phase 1



Aménagements existants

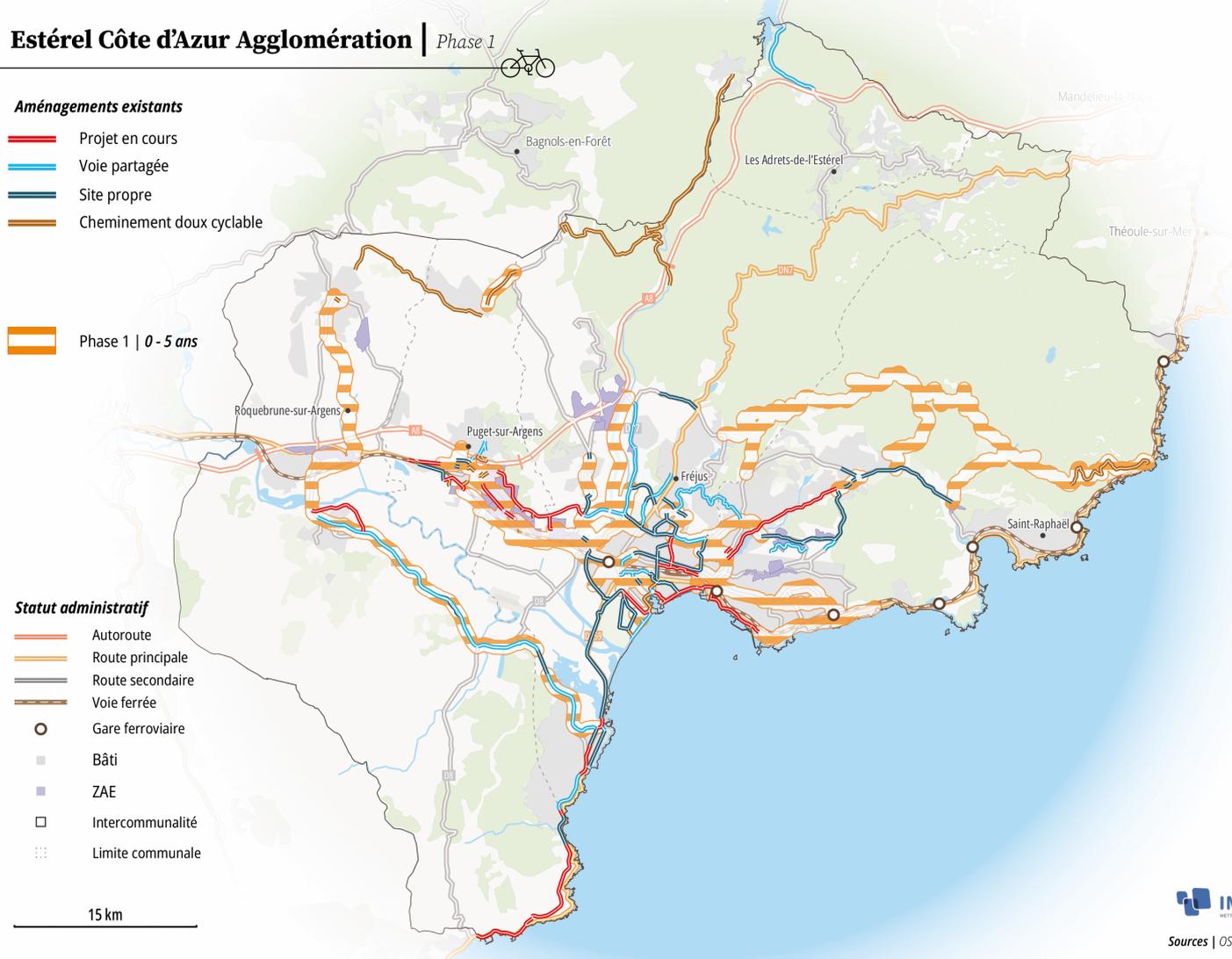
- Projet en cours
- Voie partagée
- Site propre
- Cheminement doux cyclable

- Phase 1 | 0 - 5 ans

Statut administratif

- Autoroute
- Route principale
- Route secondaire
- Voie ferrée
- Gare ferroviaire
- Bâti
- ZAE
- Intercommunalité
- Limite communale

15 km





Estérel Côte d'Azur Agglomération | Phases 1 & 2



ESTÉREL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION

PHASE 2 (2027-2031)

Aménagements existants

- Projet en cours
- Voie partagée
- Site propre
- Cheminement doux cyclable

- Phase 1 | 0 - 5 ans
- Phase 2 | 5 - 10 ans

Statut administratif

- Autoroute
- Route principale
- Route secondaire
- Voie ferrée
- Gare ferroviaire
- Bâti
- ZAE
- Intercommunalité
- Limite communale

15 km





ESTÉREL CÔTE D'AZUR AGGLOMÉRATION

PHASE 3 (2032-2036)

Aménagements existants

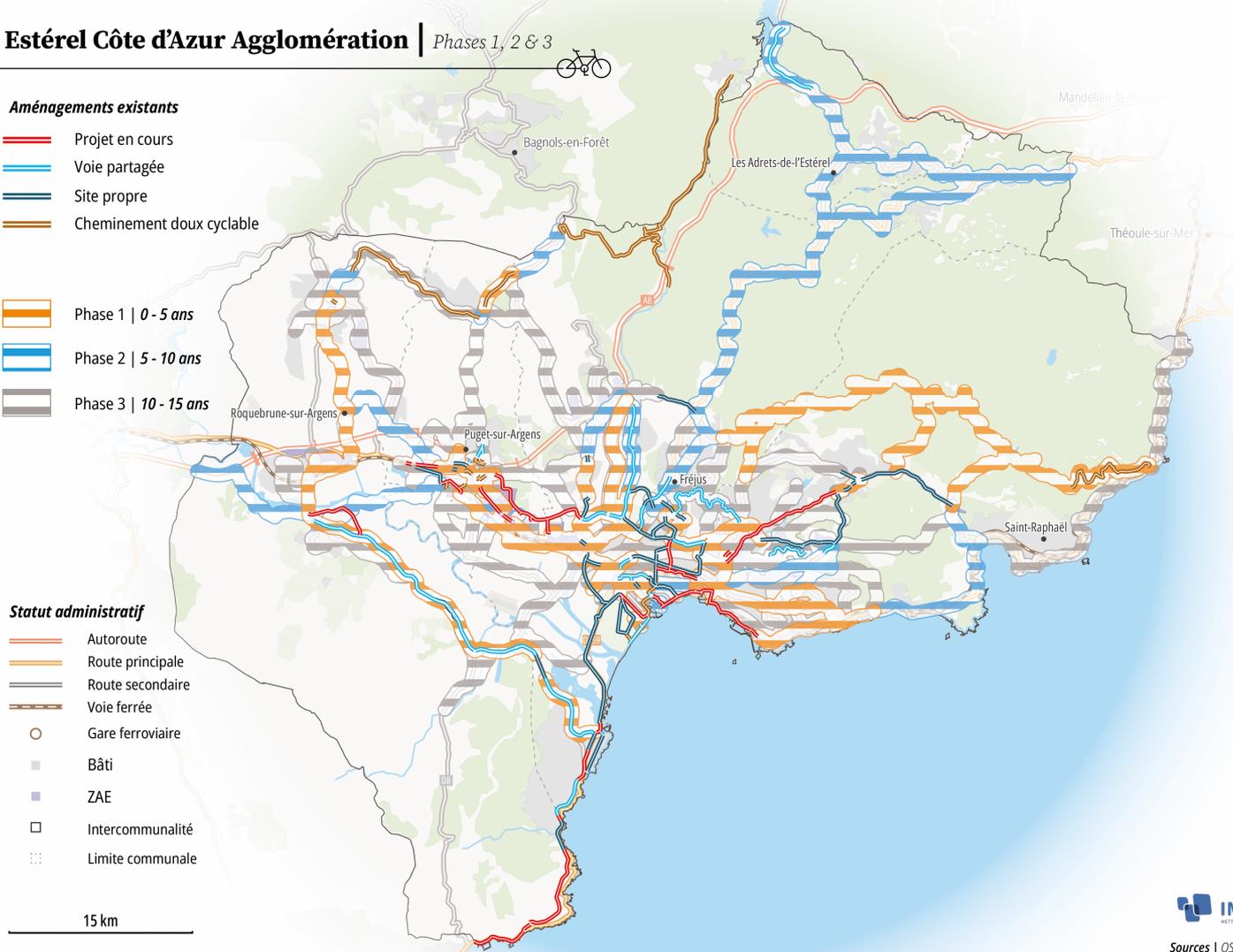
- Projet en cours
- Voie partagée
- Site propre
- Cheminement doux cyclable

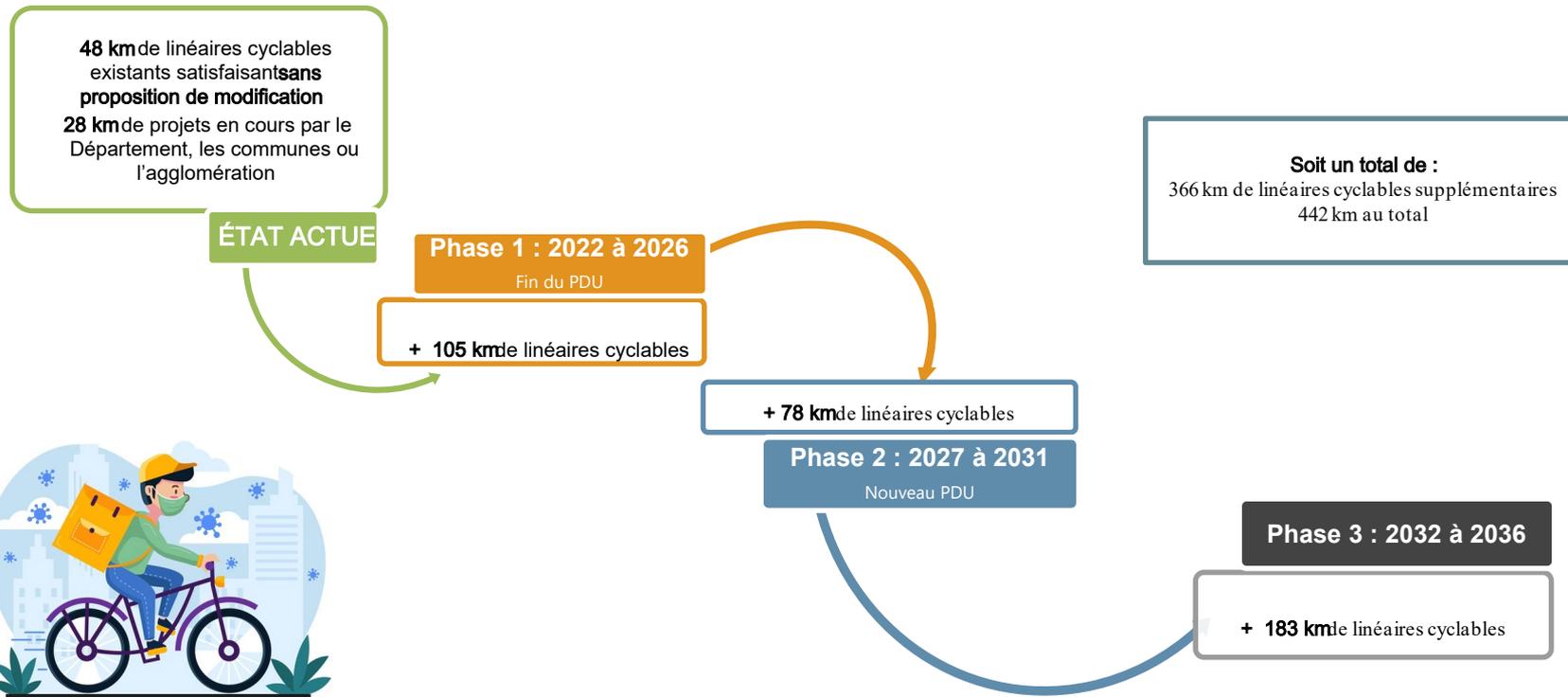
- Phase 1 | 0 - 5 ans
- Phase 2 | 5 - 10 ans
- Phase 3 | 10 - 15 ans

Statut administratif

- Autoroute
- Route principale
- Route secondaire
- Voie ferrée
- Gare ferroviaire
- Bâti
- ZAE
- Intercommunalité
- Limite communale

15 km





ÉLABORATION DU RÉSEAU CYCLABLE

LE RÉSEAU PROPOSÉ ÉTÉ HIÉRARCHISÉ EN 3 STRATES

LE RÉSEAU STRUCTURANT

Il permet de **se déplacer assez rapidement sur des distances relativement longues**. Les aménagements du réseau structurant sont **majoritairement séparés du trafic automobile en site propre**.

LE RÉSEAU SECONDAIRE

Il permet de **relier le réseau structurant avec le réseau tertiaire**. Les aménagements du réseau secondaires sont majoritairement des **aménagements moins conséquents en termes financiers** tels que des bandes cyclables, chaudioux ou du partage de voirie.

LE RÉSEAU TERTIAIRE

Il permet de **desservir l'intérieur des communes**, un réseau de dessertelocale. Ce réseau dessert les zone d'habitations et les points d'intérêt sur le territoire. **Les aménagements sur ce réseau sont majoritairement constitués d'apaisement de voies** tels que des zones 30, zones de rencontre...



Estérel Côte d'Azur
Agglomération

HIÉRARCHISATION

Estérel Côte d'Azur Agglomération | Hiérarchisation



- Réseau structurant
- Réseau secondaire
- Réseau tertiaire
- Itinéraire à définir
selon opportunité(s) et entente

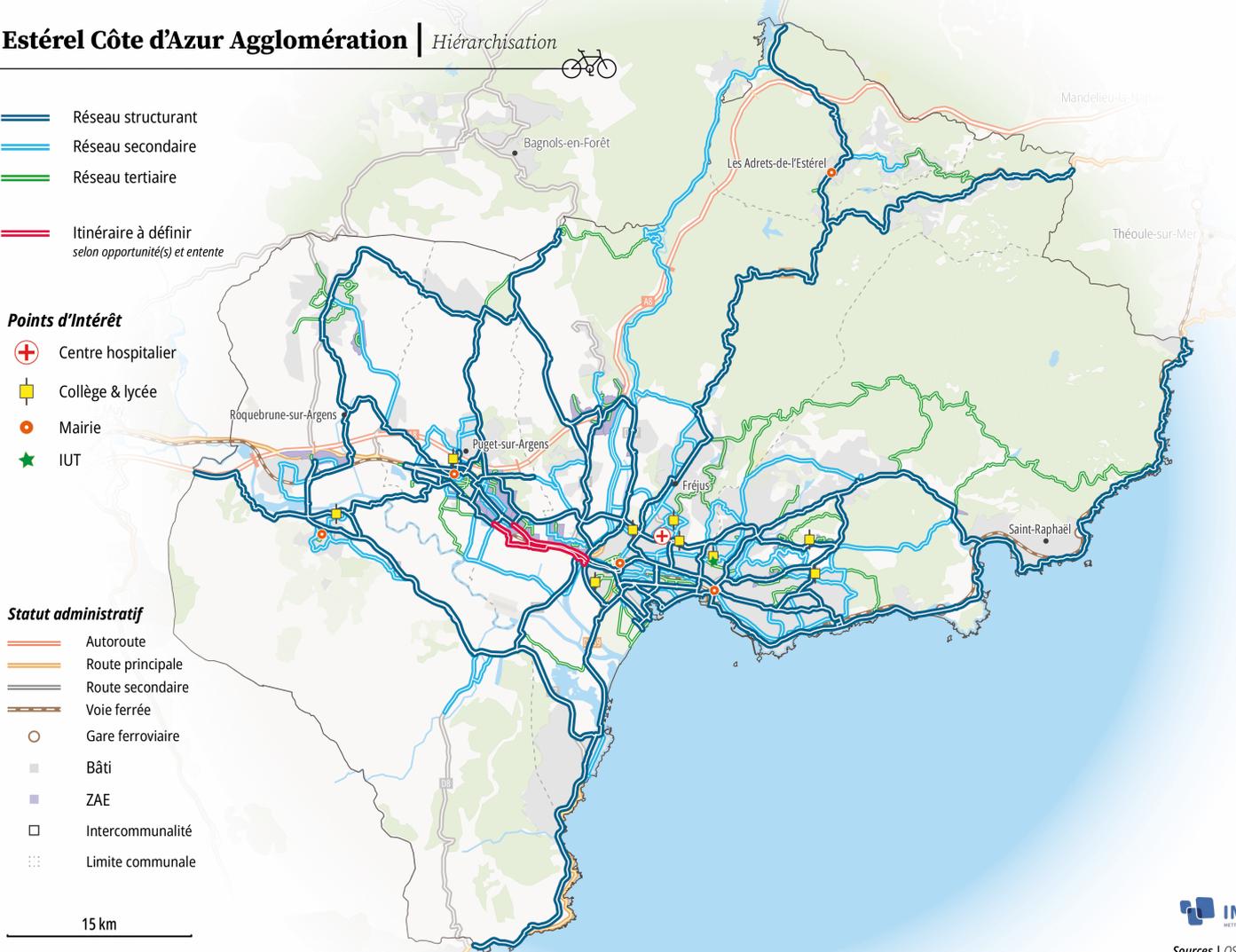
Points d'Intérêt

- Centre hospitalier
- Collège & lycée
- Mairie
- IUT

Statut administratif

- Autoroute
- Route principale
- Route secondaire
- Voie ferrée
- Gare ferroviaire
- Bâti
- ZAE
- Intercommunalité
- Limite communale

15 km



PRINCIPAUX POSTES DE DÉPENSES

Schéma Directeur Vélo

I. L'AMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE

Différents types d'aménagements ont été proposés dans le cadre du schéma directeur vélo, au regard de la typologie et les problématiques éventuelles de chaque tronçon routier,

Le tableau ci-dessous présente les 18 types d'aménagements proposés et leur répartition:

Proposition d'aménagements	Longueur en ml
bandes cyclables	75 500
Itinéraire apaisés (zones 30, 30 km/h, zones de rencontres)	21 670
aménagement mixte piéton-vélo	5 680
couloir mixte bus-vélo	4 104
double sens cyclable	1 336
encorbellement	128
goulotte	77
cycliste roulez au pas	378
chaucidou	9 083
jalonement et marquage au sol	154 585
passerelle	305
piste cyclable bidirectionnelle	26 267
piste cyclable unidirectionnelle	23 523
voie verte	24 400
projet en cours par les acteurs du territoire	28 040
Sans proposition (Aménagement existant ou jalonement uniquement > <i>plan de jalonnement</i>)	61 211
traversée cyclable	68 > unités
vélorue	269
voie réservé aux riverains, cyclistes, piétons et engins agricoles	5 690
Total	442 314



AMÉNAGEMENTS : DÉTAILS DES COÛTS

Certainstronçons peuventfaire l'objet de plusieurspropositions:

Scénario 1 : Optimal en termes de sécurité mais parfois difficile à mettre en œuvre (élargissement de chaussée, site propre, voie verte, etc.)

Scénario 2 : Plus simple à mettre en place (abaissement de la vitesse, jalonnement uniquement, bandes cyclables ou chaudiou)

Commune / Gouvernance	Longueur en ml	Coût scénario 1	Coût scénario 2
Fréjus	180 611	14 472 846 €	12 807 404 €
communale	105 217	4 627 178 €	4 365 563 €
départementale en agglomération	32 345	4 285 967 €	4 394 237 €
départementale hors agglomération	43 049	5 559 701 €	4 047 603 €
Saint-Raphaël	118 096	7 471 628 €	3 160 648 €
communale	77 999	3 748 010 €	2 200 259 €
départementale en agglomération	19 946	1 960 602 €	675 042 €
départementale hors agglomération	20 151	1 763 016 €	285 348 €
Roquebrune-sur-Argens	69 818	8 057 470 €	8 047 457 €
communale	49 707	3 938 935 €	3 916 366 €
départementale en agglomération	5 723	704 079 €	230 184 €
départementale hors agglomération	14 388	3 414 455 €	3 900 907 €
Puget-sur-Argens	53 475	5 162 783 €	4 407 586 €
communale	50 309	4 984 590 €	4 267 482 €
départementale en agglomération	2 263	- €	- €
départementale hors agglomération	903	178 193 €	140 104 €
Saint-Raphaël	16 038	1 533 206 €	673 808 €
communale	1 301	2 386 €	2 386 €
départementale en agglomération	2 676	15 120 €	15 120 €
départementale hors agglomération	12 060	1 515 700 €	656 303 €
Hors agglomération	4 276	- €	- €
communale	3 887	- €	- €
départementale en agglomération	390	- €	- €
Total général	442 314	36 697 933 €	29 096 903 €

Phasage par gouvernance tous gestionnaires confondus

Coût scénario 1	Phasage			Total général
	0-5 ans	5-10 ans	10-15 ans	
Commune				
Fréjus	5 414 177 €	4 050 913 €	5 007 756 €	14 472 846 €
Saint-Raphaël	- €	2 594 213 €	2 861 852 €	7 471 628 €
Roquebrune-sur-Argens	2 015 564 €	1 988 057 €	1 417 962 €	8 057 470 €
Puget-sur-Argens	4 651 541 €	2 945 290 €	711 654 €	5 162 783 €
Les Adrets-de-l 'Estérel	1 505 839€	1 533 206 €	- €	1 533 206 €
Hors agglomération	- €		- €	- €
Total général	13 587 030 €	13 111 679 €	9 999 224 €	36 697 933 €

Coût scénario 2	Phasage			Total général
	0-5 ans	5-10 ans	10-15 ans	
Commune				
Fréjus	5 896 011 €	3 577 559 €	3 333 834 €	12 807 404 €
Saint-Raphaël	935 127 €	535 022 €	1 690 499 €	3 160 648 €
Roquebrune-sur-Argens	4 826 219 €	2 535 140 €	686 098 €	8 047 457 €
Puget-sur-Argens	628 093 €	3 166 688 €	612 805 €	4 407 586 €
Les Adrets-de-l 'Estérel		673 808 €	- €	673 808 €
Hors agglomération			- €	- €
Total général	12 285 451 €	10 488 216 €	6 323 235 €	29 096 903 €

Subvention et coût annualisé

Le taux de subvention moyen est de l'ordre de 20% minimum sur les aménagements cyclables. Dans le cas d'application de ces subventions aux montants calculés, les montants estimés sont les suivants:

Scénario 1 : 29 358 346€ (soit 1 957 223 € / an ou 67 802 € / km)
 Sans les départementales hors agglomération : 19 413 949 €

Scénario 2 : 23 277 522 € (soit 1 551 835 € / an ou 53 759 € / km)
 Sans les départementales hors agglomération : 16 053 310 €

SYNTHESE DES COÛTS D'AMÉNAGEMENTS, EN GESTION COMMUNALE ET DEPARTEMENTALE, EN AGGLOMERATION PAS DE VOIES DEPARTEMENTALE HORS AGGLOMERATION

Commune	Longueur	Scénario 1	Scénario 2
Fréjus	137 561	8 913 145 €	8 759 800 €
communale	105 217	4 627 178 €	4 365 563 €
départementale en agglomération	32 345	4 285 967 €	4 394 237 €
Saint-Raphaël	97 945	5 708 612 €	2 875 300 €
communale	77 999	3 748 010 €	2 200 259 €
départementale en agglomération	19 946	1 960 602 €	675 042 €
Roquebrune-sur-Argens	55 430	4 643 015 €	4 146 550 €
communale	49 707	3 938 935 €	3 916 366 €
départementale en agglomération	5 723	704 079 €	230 184 €
Puget-sur-Argens	52 572	4 984 590 €	4 267 482 €
communale	50 309	4 984 590 €	4 267 482 €
départementale en agglomération	2 263	- €	- €
Les Adrets-de-l'Estérel	3 977	17 505 €	17 505 €
communale	1 301	2 386 €	2 386 €
départementale en agglomération	2 676	15 120 €	15 120 €
Hors agglomération	4 276	- €	- €
communale	3 887	- €	- €
départementale en agglomération	390	- €	- €
Total	351 762	24 266 868 €	20 066 638 €
Total - 20 % de subventions	351 762	19 413 494 €	16 053 310 €

II. LE RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE SERVICES

Au regard du diagnostic du stationnement vélo existant, il apparaît nécessaire de développer l'offre afin de permettre à la population de bénéficier d'une offre à proximité des principales destinations mais également de stationner en sécurité.

Les objectifs à atteindre sont les suivants :

- Développer l'offre de stationnement sur l'espace public (centre bourgs, des établissements scolaires, ...)
- Offrir du stationnement au niveau des pôles générateurs, des gares, ...
- Proposer des offres de stationnement vélo dans les parkings sécurisées

Le besoin global de places de stationnement a été estimé à 1057 places supplémentaires, notamment sur les centres bourgs, les gares voyageur, les établissements d'enseignement et le littoral.

Ainsi l'offre de stationnement serait portée à 1 371 places sur l'ensemble du territoire comprenant la création de :

Type à créer	Unité	Places de stationnement
Borne de réparation	5	
Abris vélo	13	155
Box vélo	20	235
Arceaux	325	650
Bornes de recharge	9	17
Total	372	1 057

Il est aussi nécessaire d'inciter au développement du stationnement vélo dans les entreprises, les logements, et dans les zones d'activités. Ce sont des initiatives plutôt privées qui peuvent être accompagnées par l'état, la collectivité ou la commune d'un point de vue financier et/ou technique.

<https://employeurprovelo.fr/rejoindre-le-programme/je-suis-employeur/>

Le PDU prévoit le développement du stationnement vélo dans les locaux privés (logements, bureaux, commerces) via des règles qui doivent être adoptées dans les PLU des communes avant 2022 (P.46 du PDU)

La part d'utilisation du vélo dans les déplacements est aujourd'hui encore faible, de l'ordre de 1% sur le territoire. Pour développer le vélo, le développement du réseau cyclable et de ses équipements doit s'accompagner du développement de l'offre et des services à destination des cyclistes associés.

Ainsi les services envisagés sont les suivants :

- Activer l'aide à l'acquisition de VAE, de vélos musculaire et utilitaires (action intercommunale voire communale)
- Mettre en place un service de location VAE
- Développer un jalonnement et une signalétique vélo adaptés afin de trouver facilement son chemin
- Mettre en place des stations de réparation et de gonflage

Les enjeux autour de ces services sont développés dans un plan d'actions, élaboré en parallèle du schéma directeur vélo, et dont les fiches sont annexées à ce document.

TYPE DE STATIONNEMENTS PROPOSÉS

ABRIS



- Stationnement moyenne et longue durée.
- Protège le vélo des intempéries et des regards
- Peut être sécurisé par des portes et un système de contrôle d'accès (plutôt urbain).

ARCEAUX



- Stationnement courte durée : commerces, centre, stades, plages...
- Peu coûteux et peu encombrant
- Le vélo est stable et sécurisé (3 points d'accroche possible)

BOX VÉLO



- Stationnement longue durée: P+R, Gare
- Aménagement sécurisé par contrôle d'accès
- Raccord au réseau électrique et télécom nécessaire
- Peut être installé dans des parkings sécurisés des centres villes si convention trouvée avec l'exploitant.

BORNE DE RECHARGE



- Casier avec connectique
- Plan du port de Fréjus intégré.
- Racks d'ancrage
- Raccord au réseau électrique nécessaire

BORNE DE RÉPARATION



- Borne d'outillage et de gonflage

AUTRES ÉQUIPEMENTS



- Casiers pour les cyclistes
- Vidéo surveillance
- Contrôle d'accès (clé, badge...).

STATIONNEMENT : DÉTAILS ET COÛTS

Les points de stationnement proposés sont implantés à proximité des pôles générateurs de déplacements tels que :

- Établissements scolaires
- Gares
- Commerces de proximité
- Équipements sportifs
- Équipements culturels
- Équipements administratifs
- Établissements de santé
- Littoral



COÛT DES STATIONNEMENTS VÉLO

- Arceau: 100€/ place
- Abri vélo : 500€/ place
- Box vélo : 1000€/ place
- Bornes de recharge: 2000€/ place
- Borne de réparation: 2000€/ Borne

COÛT GLOBAL : 333 500 €

Le scénario idéal pour un stationnement vélo de qualité sur le territoire serait de **remplacer les râteliers et pincettes existants (360) par des arceaux vélo** qui sont beaucoup plus adaptés et sécurisés pour les cyclistes. **Le coût global prend ne prend pas en compte les places qui doivent être créées par Gare & Connexion au niveau des gares, ce qui représente 80.000€**

III. LE PLAN DE SIGNALÉTIQUE ET DE JALONNEMENT

Deux typologies de jalonnement sont identifiées :

- Un jalonnement **dédié au réseau vélo-bus**
- Un jalonnement **dédié aux réseaux secondaire et tertiaire** permettant aux cyclistes de rejoindre les pôles générateurs de déplacements.



OBJECTIFS DU JALONNEMENT

- Guider le cycliste
- Identifier les itinéraires
- Identifier les pôles générateurs de déplacements
- Augmenter la visibilité du vélo
- Sensibiliser l'ensemble des usagers sur le développement de la pratique du vélo
- Identifier les rabattements vers les centres

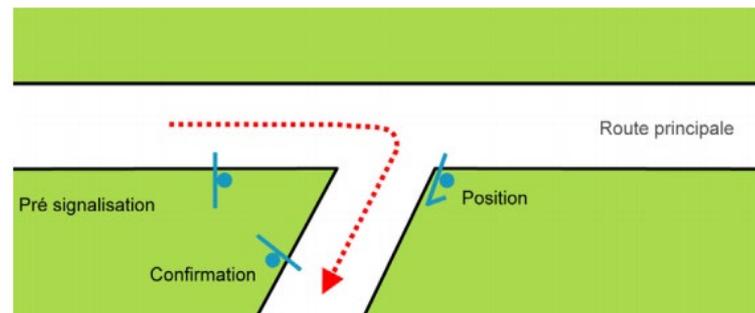
Pour la signalisation des lignes « Vélos », il est recommandé de se rattacher à la signalisation des directionnels vélo réglementaires à minima sur les départementales

Pour chacune des lignes, une couleur de balise sera choisie

En théorie il est conseillé de mettre en place 3 types de panneaux

- Panneau de pré-signalisation
- Panneau de position
- Panneau de confirmation

	Mentions et kilométrages	Simplifié
Pré-signalisation	 Dv 43a	 Dv 43c  Dv 43d
Position	 Dv 21a	 Dv 21c
Confirmation	 Dv 61	



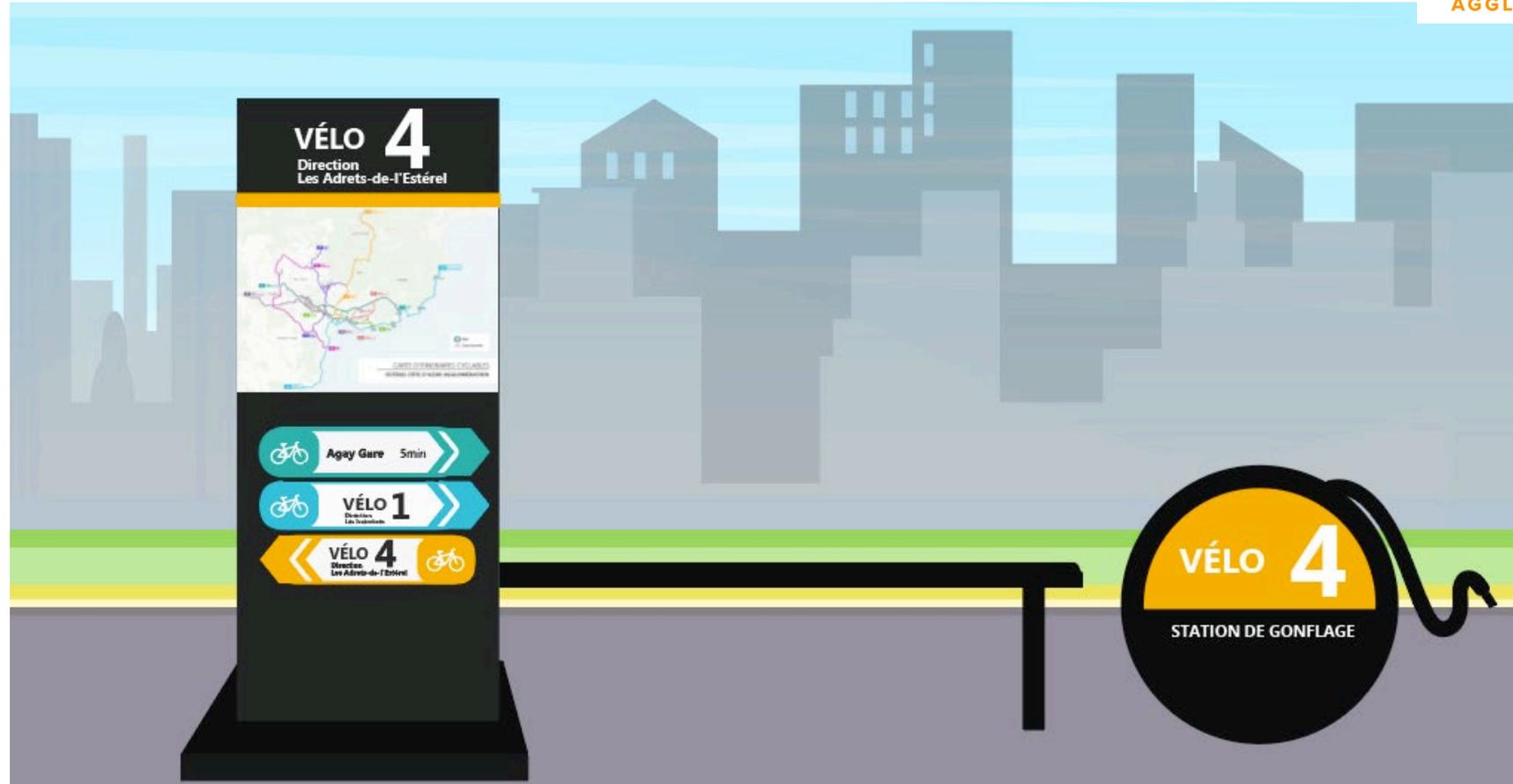
Les itinéraires proposés empruntent des voies de circulation à fort trafic. Afin de prévenir les automobilistes que des vélos peuvent être présents sur les voies de circulation, l'implantation de panneaux de type A21a est suggérée.

Le panneau de **type A21** est utilisé en France pour indiquer un débouché de cyclistes venant de gauche ou de droite. Cette annonce se fait à 150 mètres environ du danger hors agglomération et entre 0 et 50 mètres du danger en agglomération.





PROPOSITION D'AIRE DE REPOS VÉLO



JALONNEMENT : DÉTAILS ET COÛTS

Le prix d'installation d'un panneau varie selon les collectivités et dépend des marchés actuels ou de ceux pouvant être spécifiquement passés. Les prix varient entre 200€ et 700€ H.T pour l'ensemble d'une prestation de pose, ce prix inclut :

- Le support et les équipements de fixation
- Le transport
- Les travaux de tranchées
- La remise en état du sol ou du substrat

400€ H.T par support avec une lame, auquel nous ajoutons un coût de 100€ H.T par lame supplémentaire sur un même support. Certains supports de jalonnement peuvent contenir plusieurs directions et donc plusieurs lames.



COÛT DU JALONNEMENT VÉLO

- Support : 803 supports - 100 € / support
- Lame directionnel : 803 lames - 100 € / lame
- Pose : 803 supports et lames à poser - 200 € / pose
- Lame supplémentaire : 288 lames complémentaires (plusieurs lames sur un support) - 100 € / objet

COÛT GLOBAL : 348 400 €

Afin de réduire les coûts, des panneaux simplifiés peuvent être mis en place (c'est-à-dire sans mention de l'itinéraire ou du kilométrage)

RÉCAPITULATIF DES COÛTS

Schéma Directeur Vélo

SYNTHESE DES COÛTS, TOUS POSTES, TOUS GESTIONNAIRES CONFONDUS

AMÉNAGEMENT – PLAN DE JALONNEMENT – PLAN DE STATIONNEMENT

Scénario 1	Aménagement (par phasage)			Plan de stationnement / jalonnement		Total général
	0-5 ans	5-10 ans	10-15 ans	Coût jalonnement ligne vélo	Coût stationnement	
Commune						
Fréjus	5 414 177 €	4 050 913 €	5 007 756 €	169 300 €	169 300 €	14 811 446 €
Saint-Raphaël	2 015 564 €	2 594 213 €	2 861 852 €	74 300 €	107 100 €	7 653 029 €
Roquebrune-sur-Argens	4 651 451 €	1 988 057 €	1 417 962 €	35 900 €	18 000 €	8 111 370 €
Puget-sur-Argens	1 505 839 €	2 945 290 €	711 654 €	57 800 €	30 900 €	5 251 483 €
Les Adrets-de-l'Estérel		1 533 206 €	- €	9 800 €	8 200 €	1 551 206 €
Hors agglomération			- €	1 300 €	- €	1 300 €
Total	13 587 031 €	13 111 679 €	9 999 224 €	348 400 €	333 500 €	37 379 834 €
Total - 20 % de subventions	10 869 625 €	10 489 343 €	7 999 379 €	278 720 €	266 800 €	29 903 867 €

Scénario 2	Aménagement (par phasage)			Plan de stationnement et jalonnement		Total général
	0-5 ans	5-10 ans	10-15 ans	Coût jalonnement ligne vélo	Coût stationnement	
Commune						
Fréjus	5 896 011 €	3 577 559 €	3 333 834 €	169 300 €	169 300 €	13 146 004 €
Saint-Raphaël	935 127 €	535 022 €	1 690 499 €	74 300 €	107 100 €	3 342 048 €
Roquebrune-sur-Argens	4 826 219 €	2 535 140 €	686 098 €	35 900 €	18 000 €	8 101 357 €
Puget-sur-Argens	628 093 €	3 166 688 €	612 805 €	57 800 €	30 900 €	4 496 286 €
Les Adrets-de-l'Estérel		673 808 €	- €	9 800 €	8 200 €	69 808 €
Hors agglomération			- €	1 300 €	- €	1 300 €
Total	12 285 450 €	10 488 217 €	6 323 236 €	348 400 €	333 500 €	29 778 803 €
Total - 20 % de subventions	9 828 360 €	8 390 574 €	5 058 589 €	278 720 €	266 800 €	23 823 042 €

Survoie d'intérêt communautaire (VIC): Zones d'activités économiques et Front de Mer

VIC	Scénario 1			Scénario 2			Total Scénario 1	Total Scénario 2
	0-5 ans	5-10 ans	10-15 ans	0-5 ans	5-10 ans	10-15 ans		
Commune								
Fréjus	39 300 €	196 794 €	24 361 €	17 116 €	70 301 €	24 312 €	260 456 €	111 730 €
Saint-Raphaël	207 317 €	1 013 361 €	333 696 €	22 329 €	398 099 €	80 243 €	1 554 375 €	500 670 €
Roquebrune-sur-Argens	51 263 €		1 631 €	34 646 €		1 631 €	52 894 €	36 277 €
Puget-sur-Argens	501 704 €	522 291 €	15 215 €	46 879 €	95 645 €	15 215 €	1 039 211 €	157 739 €
Total	799 584 €	1 732 447 €	374 904 €	120 970 €	564 045 €	121 401 €	2 906 935 €	806 416 €
Total - 20 % de subventions	639 668 €	96 776 €	1 385 958 €	451 236 €	299 923 €	97 121 €	2 325 548 €	645 133 €



MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO

La mise en œuvre du schéma directeur vélo se déclinera sur 15 ans pour Estérel Côte d'Azur Agglomération. Ce plan d'action permettra d'identifier les axes prioritaires et les montants affectés.

L'objectif de ce plan d'actions vise à favoriser le nombre de déplacements effectués en vélo par les usagers pratiquant déjà le vélo mais surtout de susciter l'intérêt des non-usagers pour cette pratique. En effet, en développant les infrastructures, en apportant une nouvelle image du vélo et en mettant en place les services nécessaires, cela permettra de lever certains freins à la pratique du vélo.

Ce plan d'actions s'articule autour de fiches actions et des fiches aménagements.

Les fiches actions, présentées ci-après, comportent l'ensemble des éléments essentiels pour développer l'action (constat, objectifs, valeur cible à atteindre, résultats attendus, porteur, partenaire, source de financement, coût, suivi et évaluation, description de l'action).

Il s'agit de la stratégie retenue par Estérel Côte d'Azur Agglomération et l'ensemble des communes membres pour sécuriser et développer l'usage du vélo sur le territoire.

Les fiches aménagements quant à elles sont focalisées sur les propositions d'aménagement. Ces fiches permettent d'identifier sur chaque tronçon du réseau cyclable, le type d'aménagement préconisé en ayant des informations générales sur l'axe, des spécifications techniques et des données sur le jalonnement et le stationnement. Ces fiches seront une base de travail pour les communes et elles leur permettront de constater les préconisations effectuées sur l'axe étudié avant d'effectuer un projet ou des travaux. Elle permettent aussi de voir le coût de l'aménagement, l'estimation de l'entretien et du renouvellement de la proposition. Des exemples de fiches sont présentés dans cette partie et l'ensemble des fiches est situé en annexe.

ÉVALUATION DES COÛTS DE LA POLITIQUE CYCLABLE

L'investissement des aménagements cyclables s'évalue à plus de 36 millions d'euros sur 15 ans (tous gestionnaires confondus).

A cet investissement s'ajoutent les coûts des acquisitions foncières dont l'ampleur ne peut faire l'objet d'un chiffrage définitif à ce jour, celui de la création des stationnements (333 500 €) et celui du jalonnement (348 400 €).

Compte tenu des montants relativement faibles comparés aux investissements nécessaires pour la globalité du schéma, le stationnement vélo pourrait être mis en œuvre dès les premières années de façon à disposer d'une offre homogène et suffisante sur le territoire.

Les services et les actions de communication liés au développement du vélo seront sûrement plus importants les premières années afin de susciter l'intérêt pour la pratique du vélo. Le budget pour cette partie est détaillé dans les fiches actions présentées en annexe.

L'entretien du réseau doit également être pris en compte et est évalué à 277 000 €/an sur le réseau fini. Ce coût comprend le balayage et l'inspection du réseau cyclable ainsi que des petites réparations ponctuelles.

Pour finir, le renouvellement de l'ensemble du réseau une fois mis en place est également à considérer et s'élèvera à 1 200 000 €/an. Ce coût est un indicateur de la remise en état des infrastructures une fois leur durée de vie atteinte. Exemple: Remplacement d'un panneau posé tous les 10 ans / Reprise du marquage au sol tous les 6 ans / Reconstruction de la piste cyclable tous les 40 ans....

FICHES ACTIONS

Schéma Directeur Vélo





FICHES ACTIONS

AXE 1 : RENFORCER ET VALORISER LE RÉSEAU CYCLABLE

- Fiche action 1 : Prendre en compte systématiquement le vélo dans les travaux de voiries
- Fiche action 2 : Développer, entretenir et mailler le réseau existant et futur
- Fiche action 3 : Mettre en place une signalisation directionnelle *voir plan de jalonnement*
- Fiche action 4 : Renforcer l'offre de stationnement (qualité et quantité) *voir plan de stationnement*
- Fiche action 5 : Développer un réseau de compteur modes actifs

AXE 2 : DEVELOPPER DES SERVICES VELO ADAPTÉS ET COMPLÉMENTAIRES

- Fiche action 6 : Mettre en place une aide à l'acquisition VAE et vélo utilitaire
- Fiche action 7 : Mettre en place un service de location VAE longue durée (VLD)
- Fiche action 8 : Renforcer et accompagner l'offre de réparation ambulante
- Fiche action 9 : Créer des aires de services sur le réseau

AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER A LA PRATIQUE DU VÉLO

- Fiche action 10 : Communiquer pour inciter à la pratique *voir plan de communication*
- Fiche Action 11 : Organiser des événements autour des mobilités actives *voir plan de communication*
- Fiche Action 12 : Sensibiliser aux mobilités douces dans les écoles (SPV) *voir plan de communication*

AXE 1 : RENFORCER
ET VALORISER LE
RESEAU CYCLABLE
DU TERRITOIRE

ACTION : PRENDRE EN COMPTE SYSTÉMATIQUEMENT LE VÉLO DANS LES TRAVAUX DE VOIRIES

Constat :

- Le vélo n'est pas toujours pris en compte lors des aménagements de voirie malgré son aspect réglementaire

Objectif :

- Identifier les aménagements prévus par les différents acteurs de l'aménagement
- Organiser des rendez-vous avec les acteurs pour insuffler les objectifs cyclable aux projets de voirie VRD

Résultats attendus :

- Une meilleure prise en compte du vélo dans les aménagements prévus
- Une hausse de tous types d'aménagements vélo
- Des augmentation de la part modale des déplacements à vélo

ACTIONS :

- Identifier les différents aménagements de voirie prévus dans les 5 prochaines années
- Rester informé de l'évolution de ces aménagements
- Provoquer des réunions pour insuffler des prises de conscience concernant les aménagements vélos qui doivent être mis en place
- Rappeler les orientations du schéma directeur vélo mais aussi l'aspect réglementaire de la loi LOM : L'article L. 228-2 du code de l'environnement a été modifié par l'article 61 de la loi LOM comme suit : «A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. ... »

COURT TERME

Porteur :

Estérel Côte d'Azur Agglomération

Partenaire :

Commune, Département

Financeur :

Estérel Côte d'Azur Agglomération, Commune, Etat, Département, Région



Coût : Variable selon l'aménagement



Priorité : 5/5



Suivi & Evaluation :

- Suivi du linéaire cyclable
- Cycloscope ADEME

**AXE 1 : RENFORCER
ET VALORISER LE
RESEAU CYCLABLE
DU TERRITOIRE**

ACTION : DEVELOPPER, ENTRETENIR ET MAILLER LE RESEAU EXISTANT ET FUTUR

Constat :

- Potentiel de mise en place d'un réseau structurant à l'échelle de l'Agglomération.
- Gros potentiel de report modal

Objectif :

- Identifier les itinéraires prioritaires et les travaux à réaliser.
- Mailler l'ensemble du territoire selon la cartographie validée au schéma directeur vélo à long terme.

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

ACTIONS :

- Importance de la carte de maillage qui est produite à l'issue de la phase 2 car pré-visualise à long terme la maillage cyclable du territoire.
- Le chiffrage dépend des actions validées et de la nature de l'aménagement selon le revêtement, la typologie, les contraintes,

LONG TERME

Porteur :

Communes, Département, Estérel Côte d'Azur Agglomération

Partenaire :

Usagers (associations, ...)

Financier :

Communes, Estérel Côte d'Azur Agglomération, Département, Région, Etat (AAP ADEME)



Coût Estimé : Selon les aménagements envisagés



Suivi & Evaluation :

- Km aménagements réalisés / an
- Etat d'avancement du schéma directeur vélo

**AXE 1 : RENFORCER
ET VALORISER LE
RESEAU CYCLABLE
DU TERRITOIRE**

ACTION : METTRE EN PLACE UNE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE VÉLO

Constat :

- Manque de signalisation directionnelle du réseau pour les modes actifs
- Un besoin de communiquer sur le réseau

Objectif :

- Orienter les déplacements vers le réseau proposé dans le maillage
- Faciliter la navigation des vélos dans l'agglomération, tant pour les déplacements locaux qu'intercommunaux

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une réponse aux besoins de déplacements du quotidien et locaux

ACTIONS :

- Eléments financiers :
 - Panneaux normés existants : entre 50 € et 200 € /panneau selon le modèle, la dimension et la gamme.
 - Panneaux sur mesure : entre 30 € et 90 € /panneau
 - Pose des panneaux : 10 € à 30 € /panneau pour pose sur un mât existant ; 65 € à 180 € /panneau pour pose et fourniture d'un mât.
- Possibilité de coupler la signalisation normée proposée dans le Plan de jalonnement avec la SIL locale dans les centres-bourgs, en ajoutant une indication de temps entre le panneau et la destination identifiée. Compter dans ce cas 100€/lame, en réutilisant les supports existants de la SIL.
- Le détail de la signalisation nécessaire à la réalisation du maillage est disponible dans le Plan de jalonnement.

COURT TERME

Porteur :

Communes, Département, Estérel Côte d'Azur Agglomération

Partenaire :

Associations d'usagers

Financeurs :

Communes : voirie communale
EPCI : voirie intercommunale
Département : voirie départementale, voie verte, PCL
Région : Cadre de financement du plan vélo



Coût Estimé : Selon le type et le nombre de panneaux



Suivi & Evaluation :

- Carte d'implantation du jalonnement
- Retour des usagers

**AXE 1 : RENFORCER
ET VALORISER LE
RESEAU CYCLABLE
DU TERRITOIRE**

ACTION : RENFORCER L'OFFRE DE STATIONNEMENT (QUANTITÉ / QUALITÉ)

Constat :

- Une offre de stationnement insuffisante au regard du ratio places/habitants.

Objectif :

- Identifier les lieux clés dépourvus ou insuffisamment pourvus en stationnement
- Démocratiser l'usage des arceaux comme stationnement de base pour les cyclistes

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une hausse du rapport stationnement vélo / habitant
- Une hausse de la fréquentation cyclo-touristique du territoire

ACTIONS :

- Identifier les lieux propices et mettre en place des box pour vélos ou des consignes dans les lieux clés pour la mobilité (gare, zones d'activités, ...) pour les stationnements
- Entre 180 € et 300 € par arceau vélo, pour un coût de 120 € en moyenne par emplacement vélo.
- Entre 1 750€ et 2 000€ par place dans une consigne collective (stationnement sécurisé de vélos accessibles par badge ou code). Environ 60 000 € pour 50 places.
- Entre 1 000 € et 2 000€ par emplacement vélo en consigne individuelle (coût variable : modèle, capacité de l'abri, pose en régie ou non).

COURT TERME

Porteur :

Communes (Voirie) /
Estérel Côte d'Azur Agglomération

Partenaire :

ADEME
Région PACA (Gare)

Financeur :

Communes, Estérel Côte d'Azur
Agglomération, Programme Alveole 2



**Coût : Variable selon le
plan de stationnement**



Priorité : 5/5



Suivi & Evaluation :

- Arceaux / habitants
- Fréquentation des box / consigne

**AXE 1 : RENFORCER
ET VALORISER LE
RESEAU CYCLABLE
DU TERRITOIRE**

ACTION : DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE COMPTEURS MODES ACTIFS

Constat :

- Possibilité de développer un réseau de comptage pour le suivi de la politique cyclable et exploitation des données

Objectif :

- Identifier les points cruciaux pour la mise en place du comptage fixe et les enjeux de déploiement de comptages temporaires/mobiles

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Un suivi du schéma complet et référencé, une intégration au réseau de comptage national, un outil d'aide à la décision.
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

ACTIONS :

- La mise en place de compteurs mobile permet des comptages temporaires afin d'assurer un suivi ou d'identifier des enjeux en terme d'aménagements cyclables. Ce réseau mobile permet également de mener, en interne, un suivi de la pratique et une mise à jour du schéma directeur vélo à long terme.
- L'ADEME conseille **une dizaine de compteurs** pour les collectivités de taille moyenne et pour les agglomérations d'équiper la ou les ville(s)-centre(s) et l'ensemble des communes.
- **Coûts :**
 - Campagne de comptages manuel (4 jours, 8 points de comptage) : 6 500 €
 - Fourniture et pose d'un dispositif de comptage permanent : entre 3 000 € et 6 800 €/compteur
 - Transmission des données : 300 €/compteur
 - Compteur-totem : entre 13 680 € et 26 000 €

COURT TERME

Porteur :

Estérel Côte d'Azur Agglomération,
Département, Communes

Partenaire :

Observation touristique, ADEME,
CEREMA, ...

Financier :

Estérel Côte d'Azur Agglomération,
Département, Région, Communes



Coût Estimé : Selon le type et le nombre de compteurs



Priorité : 5/5



Suivi & Evaluation :

- Carte d'implantation des compteurs modes actifs

ACTION : METTRE EN PLACE UNE AIDE A L'ACQUISITION DE VAE ET DE VÉLOS UTILITAIRES (1/2)

Constat :

- Difficulté d'accès au vélo sur le territoire et de la sensibilisation de la population

Objectif :

- Offrir un accès au VAE / vélos musculaires / vélos spécifiques à l'ensemble de la population et mener une politique incitative

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

ACTIONS :

- Fixer le montant de l'aide à l'acquisition : Ces aides s'expriment en % du prix d'achat éventuellement plafonnées ou en forfait (150 € à 200 € en moyenne dans les communautés d'agglomération). Pour rappel, les attentes les plus importantes des administrés d'Estérel Côte d'Azur Agglomération sont le stationnement (38%), l'aide à l'achat d'un vélo / VAE (36%) et les ateliers de réparation vélo (29%).
- Cette aide vient compléter les aides régionales et nationales. Son organisation dépend de la volonté ou non des Communes de la conditionner à un niveau de ressources.
- Quelques exemples:
 - Ville de Fréjus (53 000 habitants) : prime VAE, 200 €, sans condition de revenu
 - Ville de Ronchin (19 000 habitants) : 25% du prix d'achat, plafond variable selon le type de vélo : vélo classique ou pliant : 150 €, VAE ou vélo-cargo : 300 €. Inclus un antivol de minimum 30 € ou 15% du prix du vélo. **Coût annuel : 20 000 €**
 - CA Portes de l'Isère (108 000 habitants) : 25% prix d'achat plafonné à 250€. **Coût annuel : 23 000 €**

COURT TERME

Porteur :
Estérel Côte d'Azur Agglomération
ou Communes

Partenaire :
N/A

Financier :
Estérel Côte d'Azur Agglomération
ou Communes



Coût Estimé : 20 K €/ an



Priorité : 4/5



Suivi & Evaluation :

- Dossiers déposés / an

ACTION : METTRE EN PLACE UNE AIDE A L'ACQUISITION DE VAE ET DE VÉLOS UTILITAIRES (2/2)

Conditions d'éligibilité de la prime

- Être résident principal d'Estérel Côte d'Azur Agglomération (ou de la commune) ;
- Achat d'un vélo électrique neuf sans batterie au plomb ;
- Demander la prime à raison d'un vélo par an et par foyer fiscal ;
- Achat auprès d'un vendeur situé dans le ressort territorial d'Estérel Côte d'Azur Agglomération.

Il n'y avait aucune condition relative aux ressources, durée du service 2010-2011

Proposition de critères

Approche sociale: Ciblées sur une condition de ressources revenus fiscaux de référence inférieure à 20000€ ou 40000€ pour un foyer

Approche territoriale : Contraindre à l'achat chez un vélociste sur le territoire



ACTION : METTRE EN PLACE UN SERVICE DE LOCATION VAE LONGUE DURÉE (VLD) (1/6)

Constat :

- Territoire topographiquement contraint qui nécessite l'usage du VAE
- Attractivité touristique exploitable

Objectif :

- Porter l'offre VAE à proximité directe des usagers en localisant des sites de locations pertinents

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

ACTIONS :

- Différentes modalités de location peuvent être étudiées selon les usagers visés. Location saisonnière plutôt du courte durée pour un public de touristes. Location longue durée : inciter les habitants à passer à l'achat du VAE, surtout si cela est accompagné d'une politique d'aide à l'achat.
- Coût de l'ordre de 800 €/VAE/an (200 € à 300 €/an pour un vélo classique) – A mettre en lien avec les chiffres actuels
- Charges liées au personnel : variable en fonction de la maintenance, du temps d'accueil du public, de la partie administrative et de gestion. Estimé entre 1,5 et 2 ETP pour des flottes inférieures à 250 vélos.
- Coûts annexes : Estimés entre 10 % et 15 % du coût global du service (*aménagement des locaux, loyers, assurances des vélos et des locaux, achats de bureautique, entretien/maintenance du local, rapport d'activité, ...*)

COURT TERME

Porteur :

Estérel Côte d'Azur Agglomération
ou communes

Partenaire :

Opérateur privé
Banque des territoires
Région

Financeur :

Estérel Côte d'Azur Agglomération
ou communes, AAP régionaux,
Etat (TEP-CV)



**Coût Estimé : Variable
selon dimensionnement**



Suivi & Evaluation :

- Contrats de location / an
- Km parcourus / an
- Rentabilité du service

ACTION : METTRE EN PLACE UN SERVICE DE LOCATION VAE LONGUE DURÉE (VLD) (2/6) DIMENSIONNEMENT

Pour une collectivité de **50 000–100 000 habitants** :

- **48% des EPCI** ont mis en place un service VLD.
- En moyenne **12 vélos classiques** et **9 VAE** par tranche de **10 000 habitants**.
- En moyenne **86 vélos par parc**.
- En moyenne **0,42 ETP** pour **100 vélos** en service.
- **Un coût moyen par vélo (tout type) de 585 € par an** (toutes tranches de population confondues, le coût moyen est de 349 € par an).
- Des **recettes moyennes de 152 € par an et par vélo**.
- **Le reste à charge moyen par an et par vélo est de 400 €**. Environ 20 services prévoient la **revente des vélos du service en fin d'amortissement**.



ACTION : METTRE EN PLACE UN SERVICE DE LOCATION VAE LONGUE DURÉE (VLD) (3/6) DIMENSIONNEMENT

Pour une collectivité de **100000–250000 habitants** :

- **48% des EPCL** ont mis en place un service VLD.
- En moyenne **31 vélos classiques** et **22 VAE** par tranche de **10000 habitants**.
- En moyenne **480 vélos** par parc.
- En moyenne **0,42 ETP** pour **100 vélos** en service.
- **91% des services proposent des VAE** dans leur parc de location longue durée. **49% proposent des vélos classiques** **20% des services proposent également des vélos cargos et vélos pliants** (voir des vélos cargos électriques). Sont toutefois **négligés les vélos adaptés aux handicaps** (tricycles, vélos couplés à fauteuil, tandems, ...).
- Par tranche de 10 000 habitants, **la moyenne d'actes de location est de 80,9**.
- L'âge moyen des utilisateurs est de **42 ans**, **90% des abonnés sont des actifs** et **55% des CSP+**. Les conditions tarifaires des services sont souvent **avantageuses en combinaison avec le remboursement employeur**.
- **68% des usagers possèdent un vélo personnel**, mais seulement **6% d'entre eux possèdent un VAE**



ACTION : METTRE EN PLACE UN SERVICE DE LOCATION VAE LONGUE DURÉE (VLD) (4/6) MODES DE GESTION ET ÉLÉMENTS FINANCIERS

Pour les agglomérations moyennes :

- **80% des services VLD sont intégrés à la DSP transports en commun**, avec un service **organisé par les opérateurs de transports**, généralement Transdev ou Keolis via leurs filiales ou des SEM locales.
- **La gestion par les SPL tend également à se développer**, comme par exemple l'agence écomobilité Chambéry (passée d'association à SPL) ou encore l'ouverture de services aux EPCI nouvellement adhérents de la SPL Vélodéa Grand Lac (CA Grand Lac – Aix-les-Bains)
- Le service peut également être **groupé avec d'autres activités**, transport en commun, publicité (et Vélo Libre Service) ou stationnement sécurisé (SPL) sont en moyenne de **taille intermédiaire (400 à 1000 vélos)**, là où les parcs gérés **en régie sont en moyenne inférieurs à 300 vélos**.

Pour une collectivité de **100000–250000 habitants** :

- **Un coût moyen par vélo (tout type) est de 517 € par an** (toutes tranches de population confondues, le coût moyen est de 349 € par an).
- Des **recettes moyennes de 133 € par an et par vélo**.
- **Le reste à charge moyen par an et par vélo est de 368 €**. Environ 20 services prévoient la **revente des vélos du service en fin d'amortissement**.



ACTION : METTRE EN PLACE UN SERVICE DE LOCATION VAE LONGUE DURÉE (VLD) (5/6) SCÉNARIOS

SCENARIO 1 : GESTION EN REGIE PAR ESTEREL COTE D'AZUR AGGLOMERATION

ACTIONS :

- Au titre de son statut d'AOM, Estérel Côte d'Azur Agglomération peut organiser le service de location longue durée en régie

Avantages :

- Permet notamment de traiter une différenciation des besoins : location en offices de tourisme sur les communes touristiques et une offre ciblée domicile-travail sur les communes de zone urbaine.
- Permet de calibrer le service en fonction de la demande de la population.

Inconvénients :

- Nécessite l'achat et la gestion (entretien notamment) des vélos / VAE
- Nécessite le recrutement d'au **minimum 1 ETP** pouvant gérer les aspects suivants : départs/retours des vélos, entretien de la flotte, gestion administrative du service.
- La mise en place du parc se fait de manière progressive et le risque financier est supporté par la collectivité.

Dimensionnement :

- Le dimensionnement optimal du service à l'échelle de la population du territoire et au regard des moyennes nationales serait, à **terme de 135 vélos musculaires et 110 VAE**.
- Dans le cadre du déploiement du service et afin de limiter les risques en terme de fréquentation, nous proposons un déploiement en **3 tranches : 40 VAE et 50 vélos musculaires au lancement du service**. La collectivité doit être en capacité à court terme de prévoir le doublement du parc (sur la base de la fréquentation de l'offre) et d'aboutir à terme à l'offre moyenne.



Coût Estimé :

- 126 665 € pour un parc de 245 vélos tout type confondu
- 46 530 € pour 90 vélos tout type confondu



Suivi et évaluation :

- Suivi du nombre de contrats de location / an
- Suivi du coût du service
- Profil socio-économique des bénéficiaires du service

ACTION : METTRE EN PLACE UN SERVICE DE LOCATION VAE LONGUE DURÉE (VLD) (6/6) SCÉNARIOS

SCENARIO 2 : INTEGRATION DU SERVICE DANS UN FUTUR CONTRAT DE DSP TRANSPORTS EN COMMUN

ACTIONS :

- Dans le cadre d'une DSP transports, les prestataires majeurs à l'échelle nationale proposent aujourd'hui d'intégrer plusieurs services : VLS / VLD / Stationnement sécurisé longue durée (box, consignes, ...)

Avantages :

- La gestion du service revient intégralement à la charge du prestataire.
- Flotte de vélos plus conséquente et déployée plus rapidement.

Inconvénients :

- Coût intégré au contrat de DSP et augmentant la charge de celui-ci.

Exemples :

- Veloway (Transdev) à Nice, Avignon, Montpellier, Montauban, Villeneuve-sur-Lot, Mont-de-Marsan, Niort, Calais, ...
- Cykleo (Keolis) à Bordeaux, Lille, Laval, Orléans, Rennes, Pau, Dijon, Caen, Nîmes, ...
- RATP Dev à Brest, Bourges, Boulogne sur Mer, Valenciennes, Creil, ...



Coût Estimé :

- Variable selon le dimensionnement et le prestataire



Suivi et évaluation :

- Suivi du nombre de contrats de location / an
- Suivi du coût du service
- Profil socio-économique des bénéficiaires du service

ACTION : RENFORCER ET ACCOMPAGNER L'OFFRE DE RÉPARATION AMBULANTE

Constat :

- Difficulté d'accès à des services d'entretien du vélo au sein des communes éloignées du territoire.

Objectif :

- Offrir un service de mécanicien professionnel, mobile, à destination de la population et des touristes sur les communes excentrées d'Estérel Côte d'Azur Agglomération.

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens, notamment dans les communes rurales.
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire
- Une fréquentation accrue de services au sein même du territoire.

ACTIONS :

- Estérel Côte d'Azur Agglomération peut accompagner à la mise en place d'un service ambulant dédié à la réparation vélo, au lancement de l'activité économique, au conventionnement pour la récupération de vélos (conventions pour la déchetterie, mais également conventions avec les communes envisageables pour que la police municipale transmette les vélos abandonnés sur la voie publique).
- Estérel Côte d'Azur Agglomération peut également communiquer autour du service auprès de la population.
- Ce service peut notamment être couplé avec d'autres (maison du vélo, événementiel vélo, ...)
- De prestataires privés proposent ce service sur le territoire, notamment à destination des touristes. Consolider et renforcer celui-ci via une activité exclusive permettrait de renforcer l'offre de service à destination de la population de l'ensemble de l'agglomération.

COURT TERME

Porteur :

Estérel Côte d'Azur Agglomération

Partenaire :

N/A

Financier :

Estérel Côte d'Azur Agglomération



Coût Estimé : 10 – 20 K € / an



Priorité : 3/5



Suivi & Evaluation :

- Fréquentation du service
- Activité annuelle

ACTION : CRÉER DES AIRES DE SERVICES SUR LE RESEAU

Constat :

- Accompagner la mise en place du réseau d'aires structurantes pour les besoins des usagers

Objectif :

- Offrir un service à destination des usagers, structurer le réseau cyclable dans la logique de « lignes » (type transport en commun, avec des points d'arrêt définis)

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une meilleure visualisation et connaissance du réseau pour les usagers

ACTIONS :

- Localiser les lieux pertinents d'arrêt le long des itinéraires du réseau structurant pour y implanter des aires de services essentiels pour les cyclistes. Nous préconisons d'implanter une aire par tronçon de 2 km à 3km pour le réseau structurant.
- A titre d'exemple, le coût d'une aire de service avec banc, cartes et station de gonflage sur les axes de la métropole de Grenoble est de 7 000 € / aire (la Métropole a déployé entre 30 et 40 aires de services sur son réseau structurant)
- Les modèles les plus communs : 1 500 € la station de gonflage / 1 700 € la station de réparation complète.

COURT TERME

Porteur :

Communes, Estérel Côte d'Azur Agglomération

Partenaire :

N/A

Financeur :

Communes, Estérel Côte d'Azur Agglomération



Coût Estimé : 5 K – 7 K €
en fonction des services



Suivi & Evaluation :

- Fréquentation des services

AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER A LA PRATIQUE DU VELO

ACTION : COMMUNIQUER POUR INCITER A LA PRATIQUE DU VELO

Constat :

- Besoin de communication autour du développement du réseau cyclable.

Objectif :

- Mettre en place une campagne de communication composée de plusieurs temps forts pour communiquer sur la réalisation d'aménagements et le maillage du territoire auprès du grand public.

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une fréquentation rapide des nouveaux itinéraires mis en place
- Une visibilité des actions et investissements en faveur des mobilités actives portées par Estérel Côte d'Azur Agglomération

ACTIONS :

- Création de plusieurs temps forts et actions de communication
- Diffusion de la campagne via plusieurs supports : carte des itinéraires mise à jour à mesure de la réalisation d'itinéraires, flyer autour des services existants ou de la mise en place de services complémentaires, kakémono et/ou beachflag au nom de la campagne,....
- Coût à forte variation, notamment selon la quantité de supports et d'impression souhaitées (hors coût de création des supports)
- Des supports de type cartes et flyers ne sont efficaces que si une signalétique adaptée et un jalonnement réfléchi et concerté est mis en place sur les itinéraires.

COURT TERME

Porteur :
Estérel Côte d'Azur Agglomération, communes

Partenaires :
Associations, Entreprises, Ecoles, Office de Tourisme labélisés
« Accueil Vélo »

Financier :
Estérel Côte d'Azur Agglomération, communes



Coût : Voir le plan de communication



Priorité : 4/5



Suivi & Evaluation :

- Fréquentation des nouveaux aménagements
- Retours d'usagers

AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER A LA PRATIQUE DU VELO

ACTION : ORGANISER DES ÉVÈNEMENTS AUTOUR DES MOBILITÉS ACTIVES

Constat :

- Besoin de sensibilisation d'incitation de la population pour modifier les comportements de déplacements

Objectifs :

- Inciter à l'utilisation du vélo pour ses déplacements quotidiens via une compétition par équipe
- Créer une communauté digitale fédérée autour des déplacements domicile-travail & professionnels

Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail et professionnels
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une visibilité des actions en faveur des mobilités actives portées par Estérel Côte d'Azur Agglomération

ACTIONS :

- Organisation d'un **challenge vélo** : 1 mois de compétition sur le nombre de kilomètres effectués à vélos entre équipes. L'objectif est de cumuler le plus grand nombre de kilomètres. Coût fortement dépendant des aspects techniques (application web et mobile) et des modalités d'organisation et d'animation : 35 000 € à 200 000 €.
- Mise en place de la **Fête du vélo** à l'échelle de l'agglomération (sur le modèle du mois « Mai à Vélo », exploiter de manière locale la démarche) : création d'un rendez-vous annuel autour du vélo et sensibilisation de la population via des animations ludiques. Coût de 5 000 € à 16 000 € selon l'organisation.
- Promouvoir la participation au **Challenge Mobilité** : une semaine de défi durant laquelle les salariés d'entreprises et les scolaires du territoire se mobilisent ensemble pour se déplacer en mobilité active (en partenariat avec l'ADEME).

MOYEN TERME

Porteur :

Estérel Côte d'Azur Agglomération, Communes

Partenaire :

Association, acteurs économiques vélo/mobilité, ...

Financier :

Estérel Côte d'Azur Agglomération, communes



Coût : 7 000 € à 200 000 € selon l'organisation



Priorité : 3/5



Suivi & Evaluation :

- Statistiques participants
- Statistiques kilomètres effectués
- ...

AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER A LA PRATIQUE DU VELO

ACTION : SENSIBILISER AUX MOBILITES DOUCES DANS LES ECOLES

Constat :

- Fort potentiel de formation / sensibilisation auprès du public scolaire, en complément du programme de sensibilisation et d'éducation à la Sécurité Routière dans les écoles

Objectifs :

- Sensibiliser les écoliers à la pratique des mobilités douces

Résultats attendus :

- Une connaissance des modes doux et une sensibilisation des jeunes pour inciter aux déplacements à pied, en vélo, en roller, en trottinette,...
- Une hausse de la part modale du vélo et de la marche et autres modes doux dans les déplacements quotidiens
- Une visibilité des actions en faveur des mobilités actives portées par Estérel Côte d'Azur Agglomération

ACTIONS :

- Organisation de séances de sensibilisation aux modes doux dans les écoles : montrer les différentes possibilités de se déplacer en dehors de la voiture, expliquer les enjeux environnementaux, l'impact sur la santé, etc. au travers d'expositions ou d'animations ludiques adaptées au public écolier.
- Définition des modalités d'organisation et d'animation : en interne, par la maison du vélo, une association ou prestataire.
- Définition des équipements à utiliser (vélos, roller, trottinette, ...) ?
- Le coût de mise en place ou de subventionnement dépend de la fréquence du service et du nombre d'établissements et de classes concernées.

COURT TERME

Porteur :

Communes, Estérel Côte d'Azur Agglomération

Partenaire :

Associations

Financier :

Communes, Estérel Côte d'Azur Agglomération



Coût : 6 500 € à 14 000 € selon l'organisation



Priorité : 4/5



Suivi & Evaluation :

- Nombre d'ateliers
- Nombre de classes participantes

FICHES AMÉNAGEMENTS

Schéma Directeur Vélo

Est+érel
côte d'azur
AGGLOMÉRATION



Afin d'atteindre les objectifs fixés dans le schéma directeur vélo d'Estérel Côte d'Azur Agglomération, des fiches aménagements ont été proposées pour **les 780 tronçons routiers identifiés**. Ces fiches proposent aux maîtres d'ouvrage différents scénarios d'aménagements afin d'aboutir au maillage prévisionnel du territoire.

Ce recueil de fiches aménagements se trouve en annexe du schéma directeur vélo.

Chaque fiche aménagement est organisée selon le même format:

- En titre, le nom de la voirie ainsi que son numéro d'aménagement
- Un encart sur les informations utiles, caractéristiques du tronçon
- L'estimation financière des propositions
- Une cartographie avec les aménagements existants s'il y en a ainsi que ceux à créer
- Le plan de jalonnement et de stationnement afférent à ce tronçon
- Un outil de suivi de la réalisation de la fiche

Les pages suivantes détaillent la clé de lecture de ces outils.



EXEMPLE DE FICHE AMÉNAGEMENT

INFORMATION GENERALES

Longueur : 591 ml

Phasage : 0-5 ans

Aménagement principal :
piste cyclable bidirectionnelle

Aménagement complémentaire :

Autre solution :
2 bandes cyclables avec reprise de chaussée

Remarques

Continuité entre deux aménagements en site propre. + 10.000 vh/jour. Permet de rejoindre collège / Lycée / Hopital

Aménagement existant sur tronçons : bande multifonctionnelle

Commune : Fréjus

Hiéarchisation : réseau structurant

Gouvernance : départementale en agglomération

Ligne "Vélo-Bus" : Ligne 7

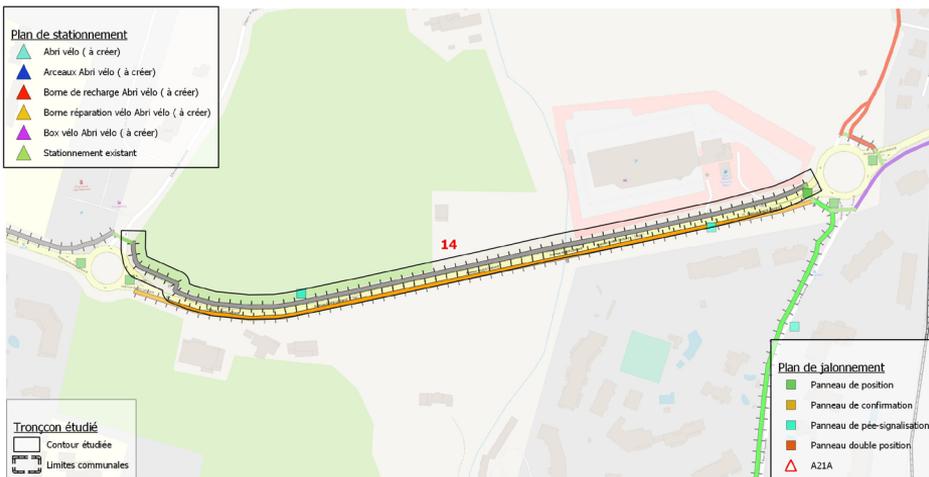
Pôles générateurs à proximité :
Collège André Léotard , Collège Alphonse Karr

Arrêt de bus à proximité :

Les Iles, Pins Parasols 1, Communauté d'Agglomération, Clos de Valescure, Giono

Plan de stationnement

- ▲ Abri vélo (à créer)
- ▲ Arceaux Abri vélo (à créer)
- ▲ Borne de recharge Abri vélo (à créer)
- ▲ Borne réparation vélo Abri vélo (à créer)
- ▲ Box vélo Abri vélo (à créer)
- ▲ Stationnement existant



Plan de jalonnement

- Panneau de position
- Panneau de confirmation
- Panneau de pré-signalisation
- Panneau double position
- ▲ A21A

ESTIMATION FINANCIERE DES AMÉNAGEMENTS

Scénario 1 : piste cyclable bidirectionnelle

Type	Prix unitaire	Linéaire	Fréquence	Coût estimé
Création	356 €	591 ml	-	210 396 €
Panneaux nécessaires	300 €	4 u	-	1200 €
Entretien annuel	0.72 €	591 ml	1	425 €
Renouvellement annuel	356 €	591 ml	0,025	5 260 €

Investissement €HT 211 596 € Fonctionnement €HT 5 685 €

Scénario 1 (aménagement complémentaire) :

Création	0 €	-	-	0 €
Panneaux nécessaires	300 €	0 u	-	0 €
Entretien annuel	0 €	0	0	0 €
Renouvellement annuel	0 €	0	0	0 €

Investissement €HT 0 € Fonctionnement €HT 0 €

Scénario 2 : 2 bandes cyclables avec reprise de chaussée

Type	Prix unitaire	Linéaire	Fréquence	Coût estimé
Création	86 €	591 ml	-	50 826 €
Panneaux nécessaires	300 €	4 u	-	1200 €
Entretien annuel	0.72 €	591 ml	1	425 €
Renouvellement annuel	86 €	591 ml	0,1	5 082 €

Investissement €HT 52 026 € Fonctionnement €HT 5 507 €

Frais ingénierie 1 ~ 6 % : 12 840 € Frais ingénierie 2 ~ 6 % : 3 266 €

SUIVI DU SCHEMA

Indicateurs	Etat actuel	Estimation après la réalisation du projet	Resultat année n+1	Résultat année n+2	Résultat année n+3	Résultat année n+4	Résultat année n+5
Linéaire d'aménagement		591 ml					
Suivi de l'accidentologie lié aux cyclistes							
Fréquentation des places de stationnements sur l'itinéraire							
Jalonnement	0	1					
Evaluation de la pratique (comptage)							

La fréquence d'entretien représente le nombre de passages annuels (balayage, inspection visuelle ainsi que réparation ponctuelle).

La fréquence de renouvellement représente la durée de vie de l'équipement. Dans cette fiche la durée de vie de la piste cyclable est estimée à 40 ans.

$1/40 = 0,025 >$ soit 40 ans

$1/10 = 0,1 >$ soit 10 ans

Le stationnement et jalonnement sont donnés à titre indicatif, certains objets peuvent être associés à un tronçon adjacent à celui représenté. Le décompte visuel peut ne pas correspondre au décompte affiché dans le tableau.

Tronçon étudié

- Contour étudié
- Limites communales

Aménagement existant

- Aménagement existant en site propre
- Aménagement existant en voie partagée
- Aménagement existant en cheminement doux
- Projet en cours par Communes / Département / Agglomération
- Zone d'activités économique

Proposition d'aménagement

- jalonnement et marquage au sol
- piste cyclable bidirectionnelle
- traversée cyclable
- voie verte en enrobé

PLAN DE STATIONNEMENT & JALONNEMENT DIRECTIONNEL

Stationnement supplémentaires :

Arceaux : 0
Box vélos : 0
Abris vélos : 0
Borne de recharge : 0
Borne de réparation : 0

Coût du stationnement :

Arceaux : 0 €
Box vélos : 0 €
Abris vélos : 0 €
Borne de recharge : 0 €
Borne de réparation : 0 €

Jalonnements :

Mât directionnel : 1
Lame directionnel : 1

Coût du jalonnement :

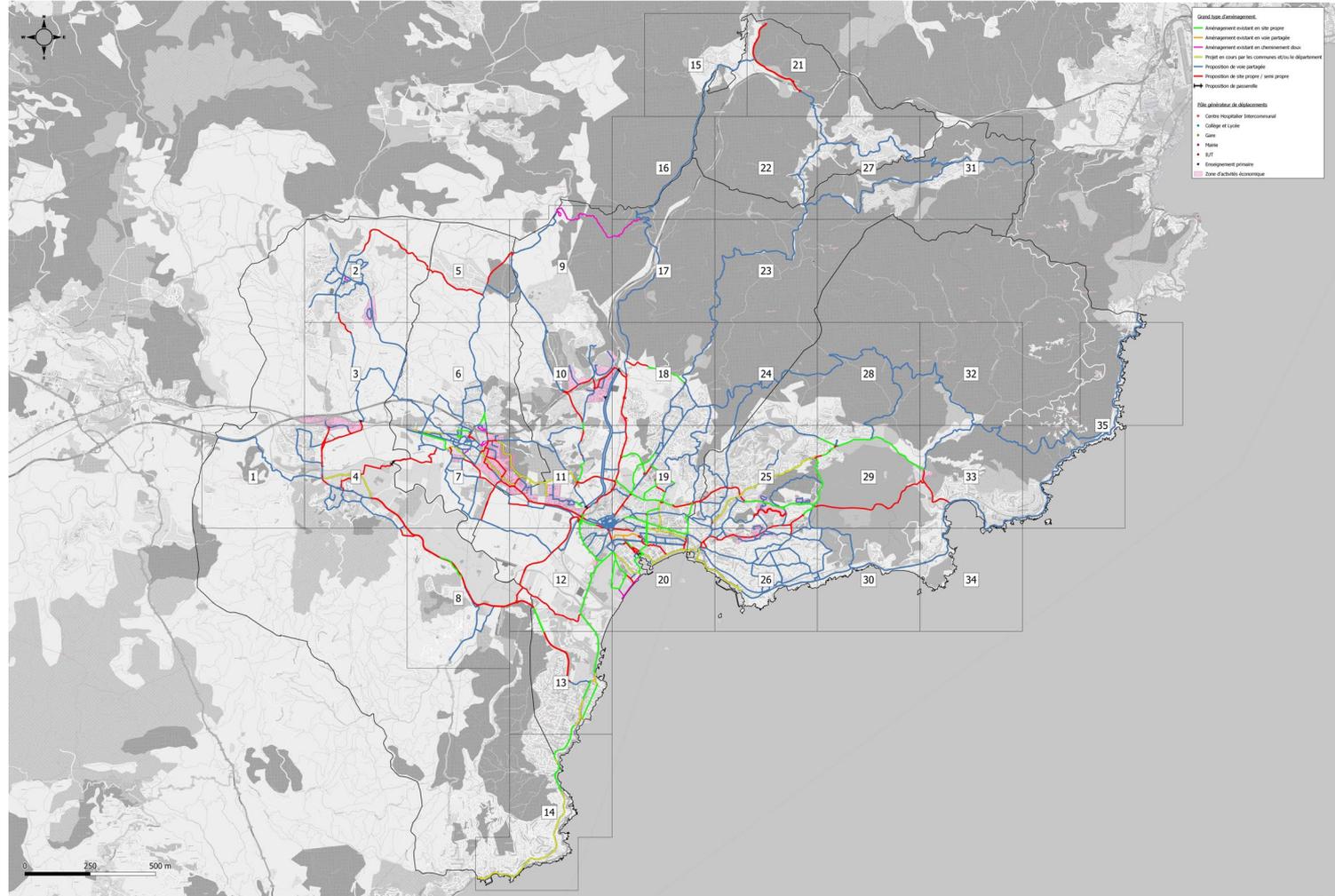
400 €

INDICATEURS À REMPLIR AU FUR ET À MESURE

GRILLE DE
PLACEMENT

Afin de se repérer au mieux sur les aménagements proposés et existants, un carroyage à été réalisé

La grille de placement ainsi que les zooms sur chaque carreau se trouvent en annexe du Schéma Directeur Vélo



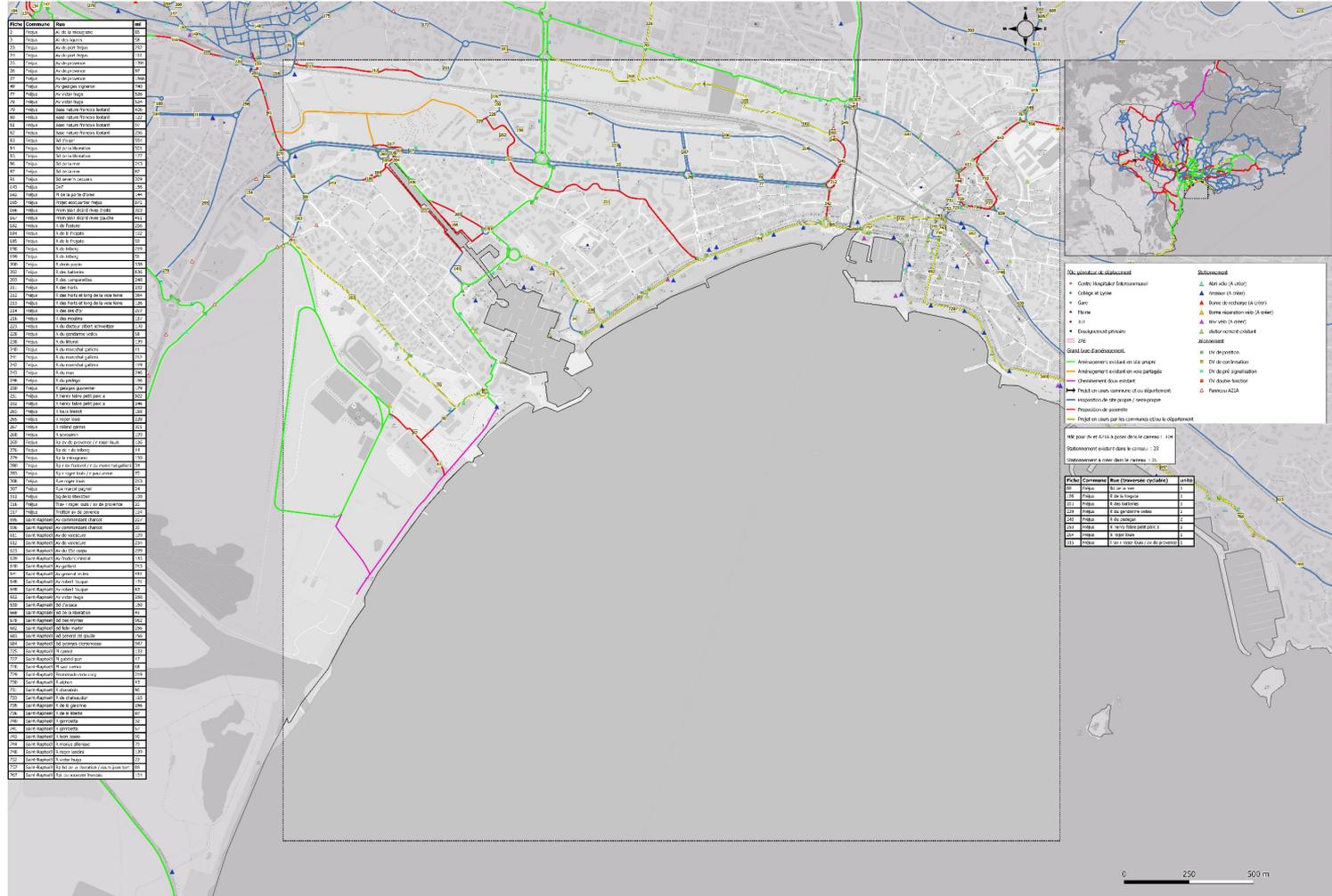
FOCUS SUR UN
CARREAU

Chaque carreau détient sa cartographie présentant les numéros de la fiche aménagement associée

Un tableau latéral permet de visualiser tous les numéros de fiche aménagement et le nom de la rue associée

L'emplacement du carreau est représenté sur une mini carte latérale.

Un dernier tableau permet de comptabiliser le nombre de mâts et de stationnements présents dans le carreau



COMMUNICATION

Schéma Directeur Vélo

Estérel
côte d'azur
AGGLOMÉRATION



OBJECTIFS DE COMMUNICATION

- Définir un programme d'animations afin d'accompagner les habitants au changement vers les mobilités durables
- Revaloriser l'utilisation du vélo et inciter à l'utiliser davantage
- Créer une culture vélo sur le territoire
- Mettre en avant les services et l'offre vélo sur le territoire



ACTIONS DE COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION

Des campagnes d'incitation auprès du grand public avec les cibles prioritaires : scolaires, étudiants, nouveaux habitants. Ces campagnes pourront se faire sous la thématique de la santé, de la sécurité, des économies et des avantages en temps de parcours

Une campagne de sensibilisation au respect de la part des non-cyclistes : automobilistes, avec les autos écoles, campagnes d'affichage et de changement de comportement sont également envisagées

Une campagne sur la sécurité des cyclistes : éclairage, port du casque. .
Animations dans les écoles et les périscolaires, pour apprendre aux jeunes à faire du vélo ou à être prudents sur la route (Savoir rouler à vélo).

UNE COMMUNICATION CONTINUE

Estérel Côte d'Azur Agglomération diffusera aux habitants une **communication continue** grâce aux différents canaux mis en place. Toute l'information afférente au Schéma Directeur Vélo et ses évolutions ainsi que les nouveaux itinéraires et services vélo seront disponibles à tout moment sur les différents canaux de communication.

La partie communication est primordiale pour augmenter la part modale du vélo.

Le détail des actions de communication à développer est présenté dans le plan de communication situé en annexe.

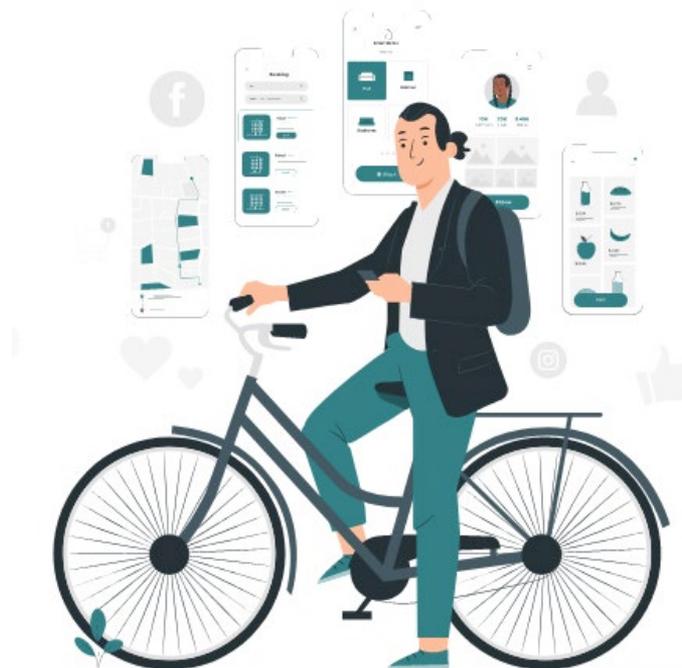
LISTE DES ANNEXES

Est+érel
côte d'azur
AGGLOMÉRATION



Le Schéma Directeur Vélo d'Estérel Côte d'Azur Agglomération est complété par les annexes suivantes

- Annexe 1: Grille de repérage des aménagements à réaliser
- Annexe 2: Fiches aménagements pour chaque tronçon identifié dans le maillage final, comprenant le plan de jalonnement et le plan de stationnement
- Annexe 3: Plan de communication



GLOSSAIRE

Schéma Directeur Vélo

Estérel
côte d'azur
AGGLOMÉRATION





- AAP: Appel à projet
- ADEME Agence de la transition écologique
- AOM Autorité organisatrice de la mobilité
- CA: Communauté d'agglomération
- CC: Communauté de communes
- CEREMA Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- CSP: Catégorie sociaux professionnel
- DSP: Délégation de service public
- EPCI Etablissement public de coopération intercommunal
- ERP: Etablissement recevant du public
- ETP: Equivalent temps
- MOA: Maitrise d'ouvrage
- MOE: Maitrise d'œuvre
- N/A: Sans information
- PDU: Plan de déplacement urbain
- PLU: Plan local d'urbanisme
- SDV: Schéma directeur vélo
- SPL: Société public local
- TERPCV: Territoire à énergie positive pour la croissance verte
- VAE Vélo à assistance électrique
- VLD: Vélo longue durée
- VLS: Vélo libresservice
- VRD Voirie et réseau divers
- VTT: Vélo tout terrain
- ZAE Zone d'activité économique

Est+érel, côte d'azur AGGLOMÉRATION



Promu par

