



CE PROJET EST COFINANCÉ PAR LE FONDS EUROPÉEN AGRICOLE
POUR LE DÉVELOPPEMENT RURAL. L'EUROPE INVESTIT DANS LES ZONES RURALES

Schéma directeur des modes actifs

Synthèse du Diagnostic

Communauté de Communes Vie et Boulogne

SOMMAIRE

01	INTRODUCTION.....	p.3
02	ANALYSE DU TERRITOIRE.....	p.8
03	ANALYSE DES AMENAGEMENTS ET EQUIPEMENTS EXISTANTS.....	p.17
04	ANALYSE DE LA SECURITE.....	p.21
05	ANALYSE DES PRATIQUES ET BESOINS DES CYCLISTES.....	p.24
06	SYNTHESE ET ENJEUX.....	p.27





1. INTRODUCTION

INTRODUCTION

- Lauréate de l'Appel à Projets de l'ADEME « Vélo et Territoires », la Communauté de Communes Vie et Boulogne s'est engagée dans l'élaboration de son **schéma directeur des modes actifs**. Ce projet s'inscrit dans une démarche globale de développement durable du territoire portée par l'élaboration du **Plan Climat Air Energie Territorial 2020 – 2026** et fait ainsi l'**objet d'une des fiches actions** de sa stratégie.
- Ce schéma s'inscrit également en parfaite concordance avec la **loi LOM** (du 26 déc. 2019) qui transforme en profondeur la politique des mobilités avec un objectif simple : des transports du quotidien plus faciles, moins coûteux et plus propres.
- Quelques **chiffres-clés** issus du diagnostic du PCAET :
 - **84% des déplacements journaliers** sont réalisés en voiture sur le territoire intercommunal (**89% pour les déplacements domicile/travail**; moy Département: 86%, moy. nationale: 70%)
 - **55% des ménages** possèdent 2 voitures ou plus (moy. nationale : 35%)
 - **l'offre de transports en commun ne représente que 1%** des déplacements domicile-travail et reste très peu développée (moy. Département: 2 %, moy. nationale: 15 %)
- En réponse aux **principaux enjeux et objectifs** identifiés dans le cadre du PCAET et de la loi LOM (amélioration de la qualité de l'air, climat et réduction des émissions de GES, réduction de l'autosolisme, développement de modes de transports doux, apport de solutions de mobilités, développement de l'intermodalité, ...), **l'élaboration d'une stratégie en faveur des modes actifs** sur le territoire se révèle être à la fois une démarche très pertinente et un futur outil opérationnel en totale adéquation.



METHODOLOGIE

PHASE 1 DIAGNOSTIC

- Relevés de terrain
- Ateliers de concertation
- Réalisation du diagnostic du territoire (voir méthodologie du diagnostic page suivante)

PHASE 2 STRATEGIE

- Benchmark
- Etudes des potentiels d'aménagements et cyclables communaux et d'intérêt communautaire
- Proposition d'actions (services, équipements, animation,...)
- Elaboration des scénarii
- Concertation avec les maires pour priorisation et hiérarchisation

PHASE 3 PLAN D'ACTION ET GOUVERNANCE

- Réalisation d'un plan de stationnement
- Réalisation d'un plan de jalonnement
- Rédaction des fiches actions
- Réalisation des études pré-opérationnelles
- Projection du maillage cyclable à l'horizon 2030
- Proposition de gouvernance
- Réalisation d'un plan de communication

METHODOLOGIE DU DIAGNOSTIC



Concertation (enquêtes, balades, réunions)

Phase 1 – Diagnostic

Analyse de l'offre

-> Aménagements, stationnement, services

Analyse des pratiques et besoins des cyclistes

-> Enquêtes, cartographie participative, réunions publiques

Evaluation de la cyclabilité du territoire

Potentiels
d'aménagement

Pôles
générateurs de
déplacements

Continuité et
points noirs

INTRODUCTION AU DIAGNOSTIC



L'objectif de ce diagnostic est de **mettre en lumière les forces et les faiblesses**, mais également **les opportunités** de développement concernant la pratique des modes actifs (marche et vélo) sur le territoire de la Communauté de communes Vie et Boulogne.

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

Il se décompose en plusieurs parties :

- Analyse du profil de la communauté de communes 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 des objectifs



2. ANALYSE DU TERRITOIRE

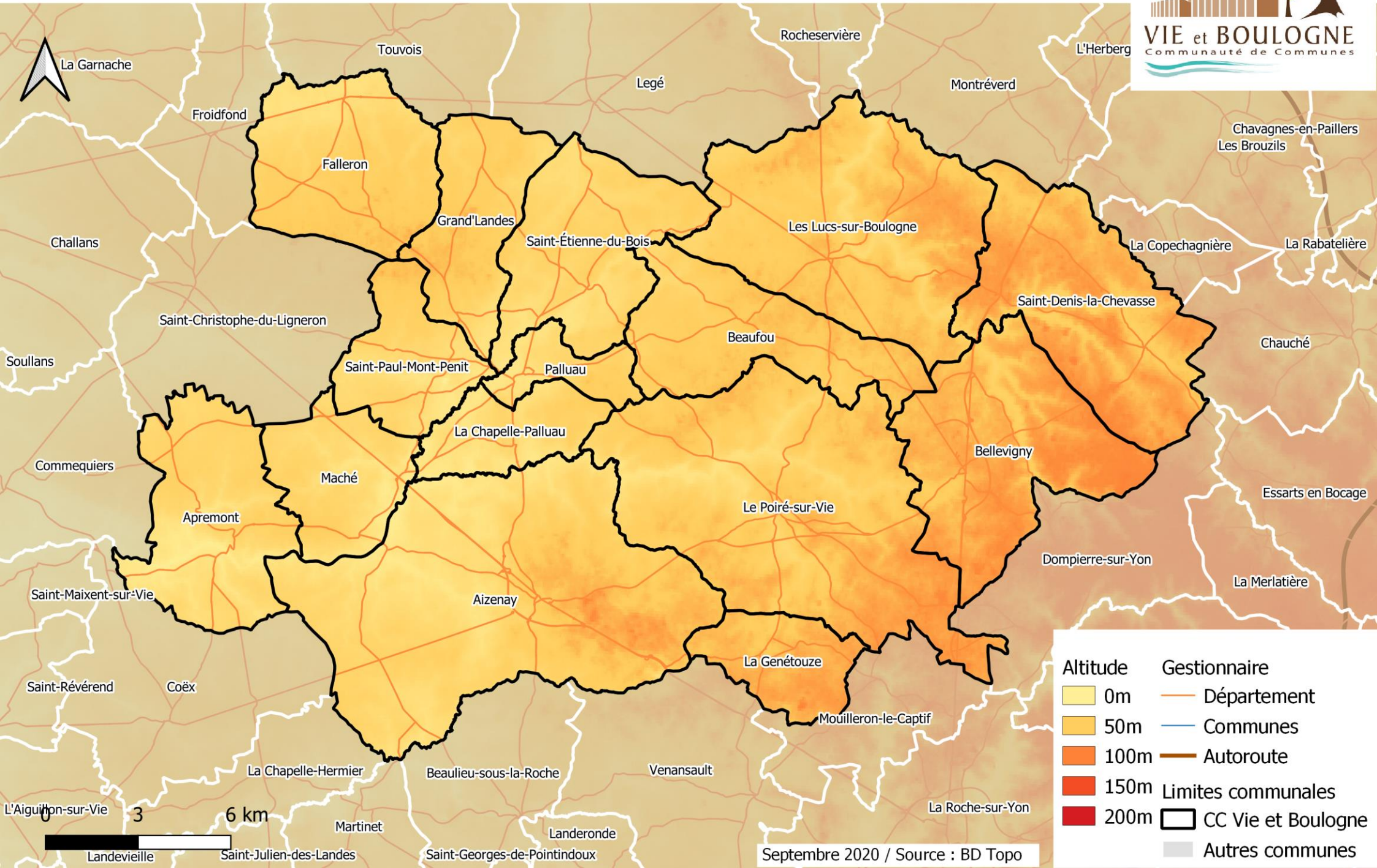
2. Analyse du territoire : Synthèse

Le diagnostic des modes actifs implique une analyse globale du territoire, de sa structure et des flux inhérents aux activités.

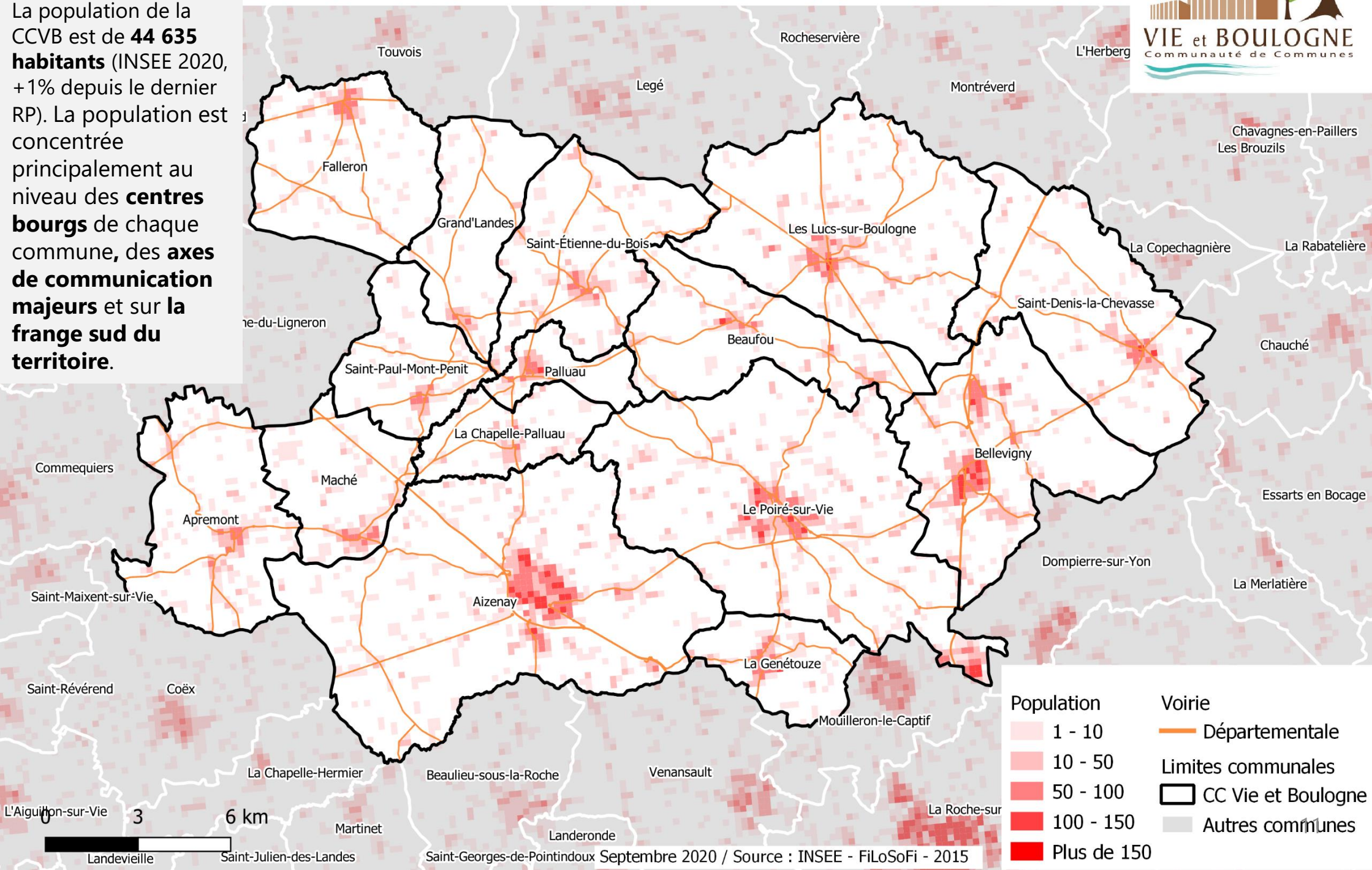
Cette analyse territoriale permet de dresser les constats suivants :

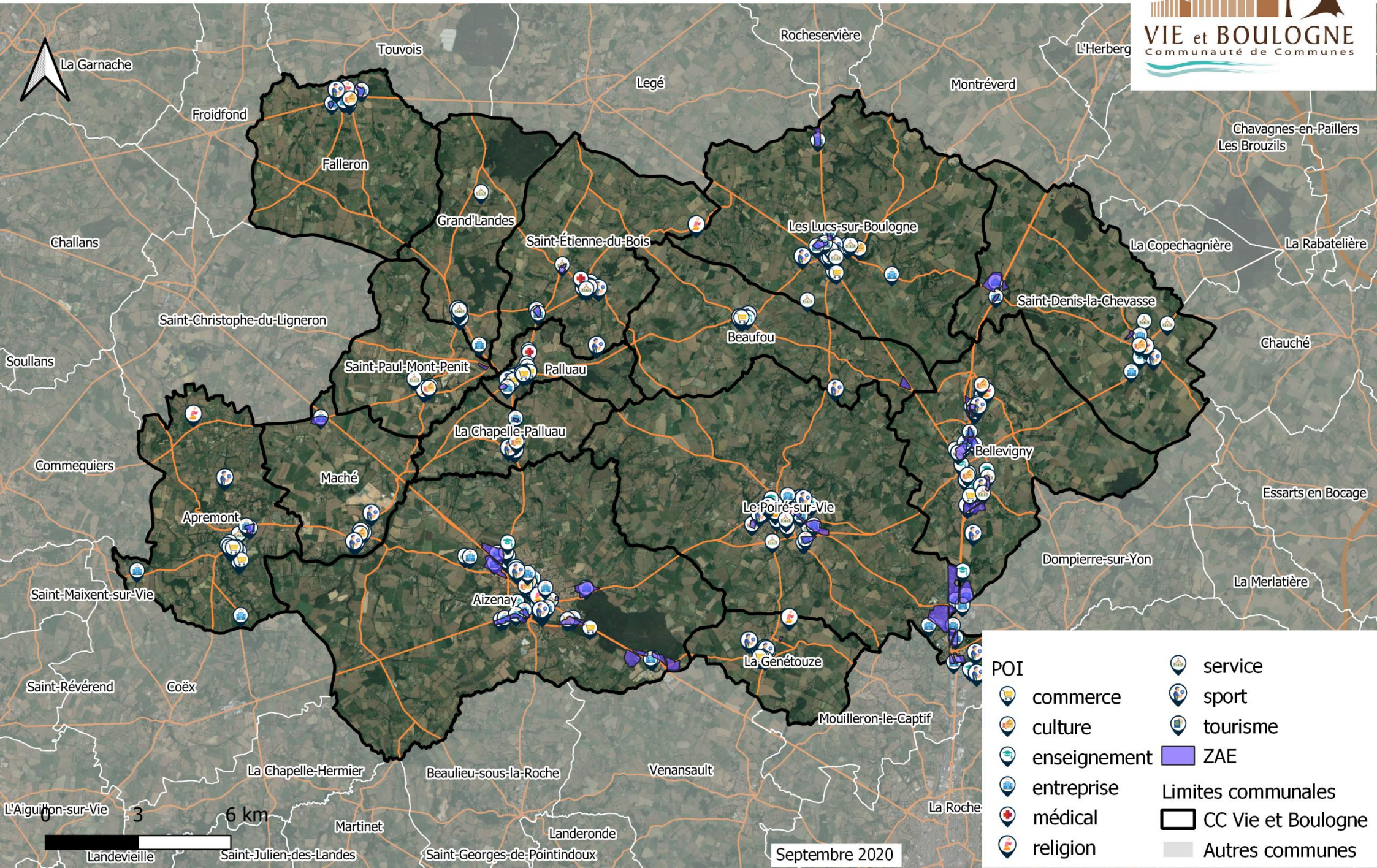
- **Un relief assez favorable** à la pratique du vélo
- **Une population majoritairement concentrée sur la partie Sud du territoire** (Aizenay – Le Poiré-sur-Vie – Bellevigny)
- **Des zones d'activités économiques attractives sur la partie Sud du territoire** (notamment les ZAE de la Ribotière au Poiré-sur-Vie et des Blussières à Aizenay)
- **Des flux domicile-travail très majoritairement dirigés vers l'agglomération de La Roche-sur-Yon**, mais également entre les communes de la partie Sud du territoire (principales ZAE), ce qui met en avant **le profil résidentiel** du territoire.
- **Des établissements scolaires**, enseignement primaire et collèges, **également répartis sur le territoire** et complétés par l'ouverture prochaine du lycée d'Aizenay
- **Des flux domicile – études principalement internes au territoire**, avec la particularité de déplacements vers la gare SNCF de Bellevigny, ou en direction de l'agglomération de La Roche-sur-Yon

Les cartographies suivantes permettent d'illustrer de façon claire ces différents constats issus du diagnostic territorial.

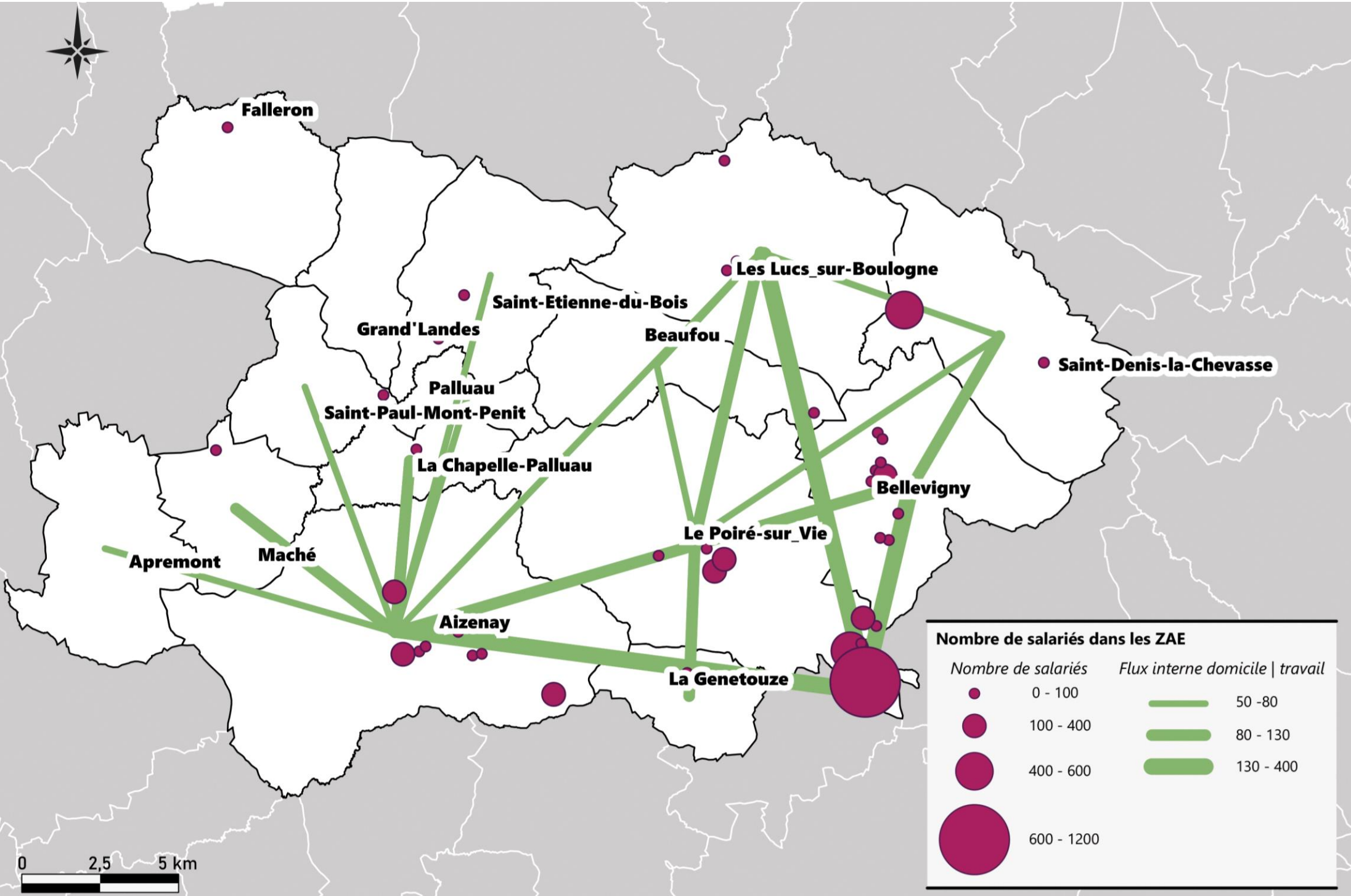


La population de la CCVB est de **44 635 habitants** (INSEE 2020, +1% depuis le dernier RP). La population est concentrée principalement au niveau des **centres bourgs** de chaque commune, des **axes de communication majeurs** et sur la **frange sud du territoire**.

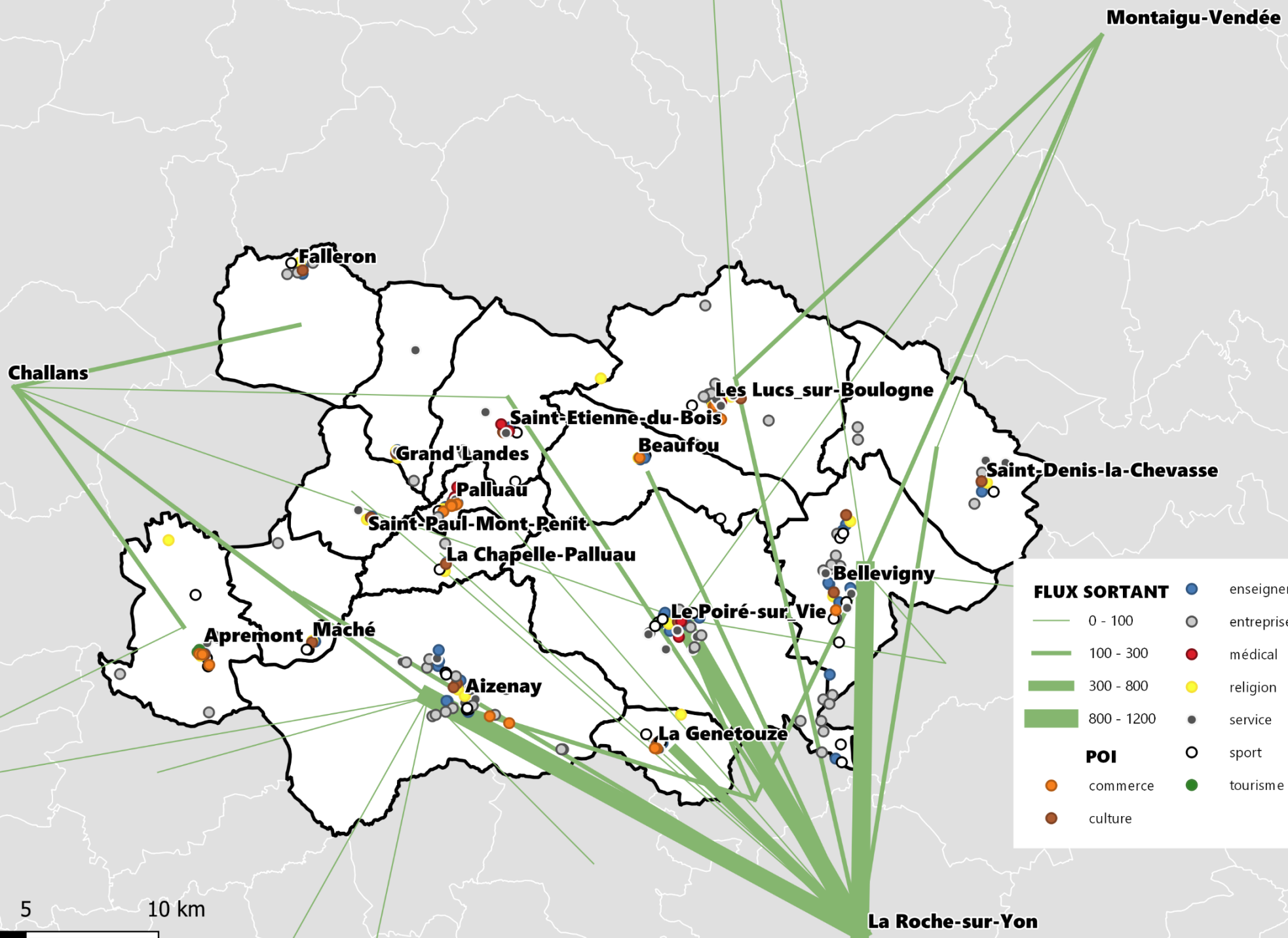




FLUX INTERNES DOMICILE-TRAVAIL



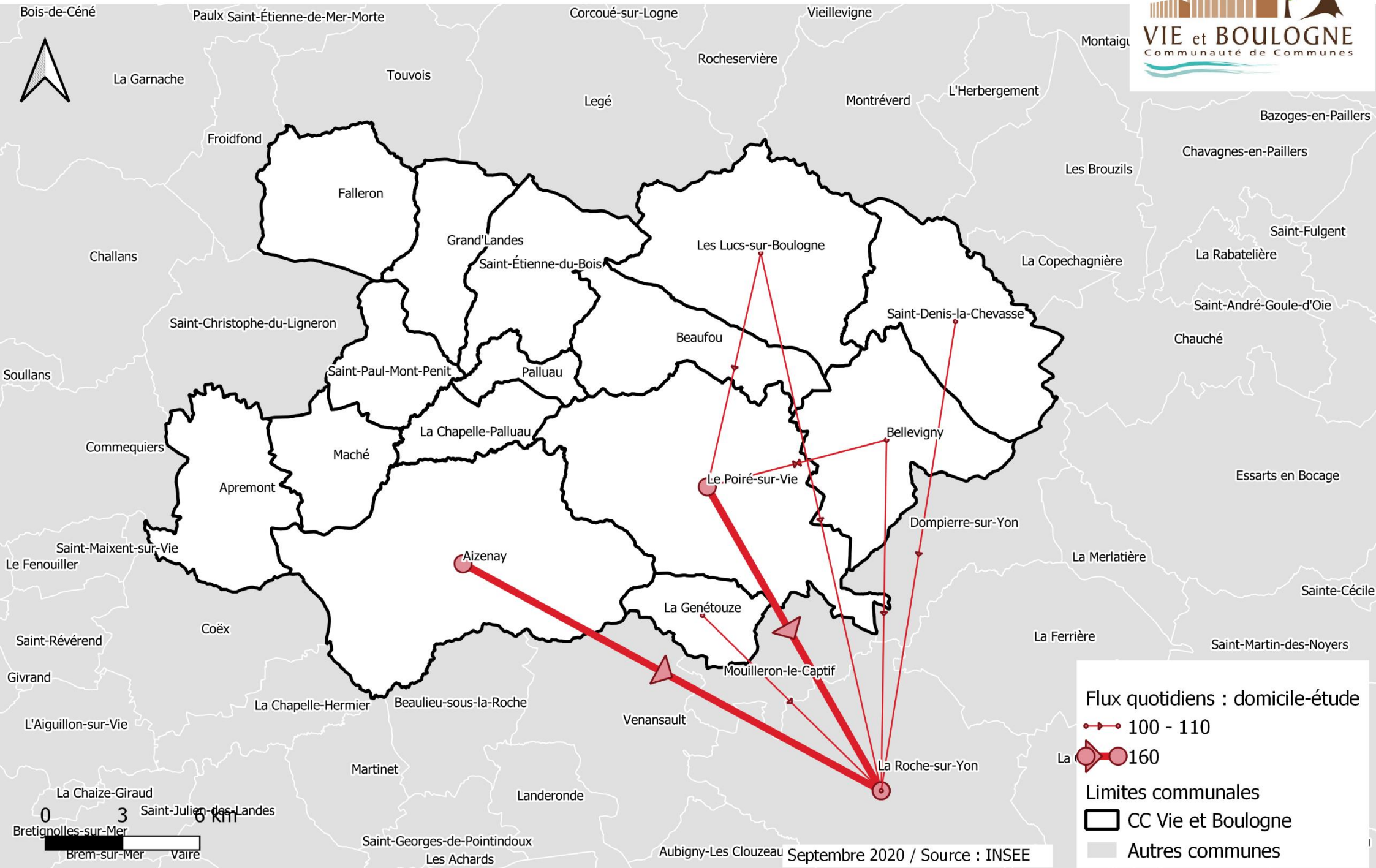
LES FLUX SORTANTS DOMICILE-TRAVAIL SUPERIEUR A 50



FLUX SORTANT	
	0 - 100
	100 - 300
	300 - 800
	800 - 1200

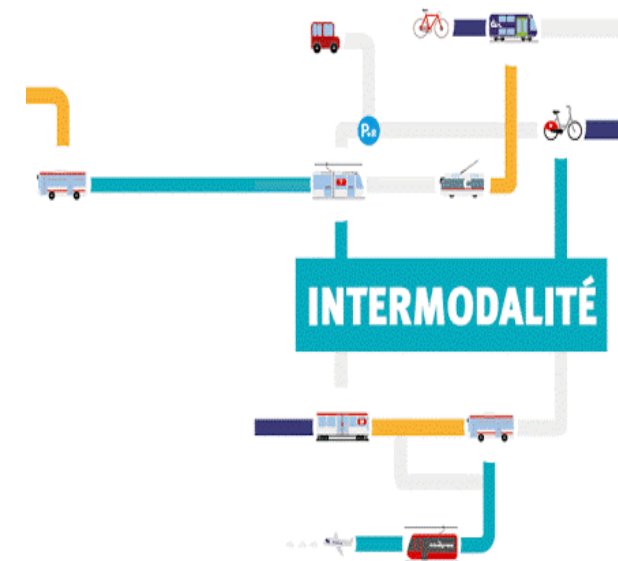
POI	
	enseignement
	entreprise
	médical
	religion
	service
	sport
	tourisme
	commerce
	culture





2. Analyse du territoire : les transports en commun (intermodalité/rabattement) - Synthèse

- Le territoire de la CCVB propose une **offre de transports en commun limitée** à étoffer afin de proposer un véritable **maillage à l'échelle communautaire**. La mise en place d'une logique de pôle d'échange multimodal permettra de valoriser le potentiel structurant de plusieurs lieux du territoire.
- Les grandes distances séparant parfois certaines communes et la typologie même du territoire impliquent de réfléchir à une **complémentarité des modes de transport**. Les trajets de type covoiturage + vélo, transport collectif + vélo ou vélo + train représentent un fort potentiel pour couvrir des distances parfois difficilement envisageables pour des déplacements quotidiens uniquement à vélo.
- Cette complémentarité permettrait de résoudre certains **inconvéniens** actuellement identifiés sur le territoire, tels que les **distances à parcourir** ou le **traitement de certains axes difficilement aménageables** et pourtant structurants
- Plusieurs propositions pourront être formulées sur ces « **nœuds de mobilité** » : gare de Bellevigny, aires de covoiturages existantes ou à développer, arrêts essentiels du réseau de bus ALEOP.





3. ANALYSE DES AMENAGEMENTS ET EQUIPEMENTS EXISTANTS

3.1 Etat des lieux des aménagements cyclables - Synthèse

Longueur des aménagements :

Type	Longueur en km (gérée par les communes)
bande cyclable	2.5
cheminement doux	46.4
cheminement récréatif	16.0
itineraire cyclable sur route	0.0
liaison	0.7
liaison piste	0.1
piste cyclable	16.2
piste sur trottoir	0.8
voie verte	0.2
TOTAL GENERAL	82.8

Plus de la moitié des aménagements recensés sont de nature **non revêtus**.

Les limitations de vitesse existantes en centre-bourg présentent un **important potentiel d'apaisement** (zones 30, zones de rencontre, ...)

Les aménagements du Département sont ceux les plus représentés sur le territoire avec 115 km de piste ou itinéraire cyclable du **réseau départemental**.

Ces **aménagements structurent fortement le territoire** et sont présents sur la quasi-totalité de la CCVB (exceptés sur les communes de Saint-Denis-la-Chevasse et de Bellevigny).

Au niveau communal, **le cheminement doux est l'aménagement le plus représenté (46 km)**.

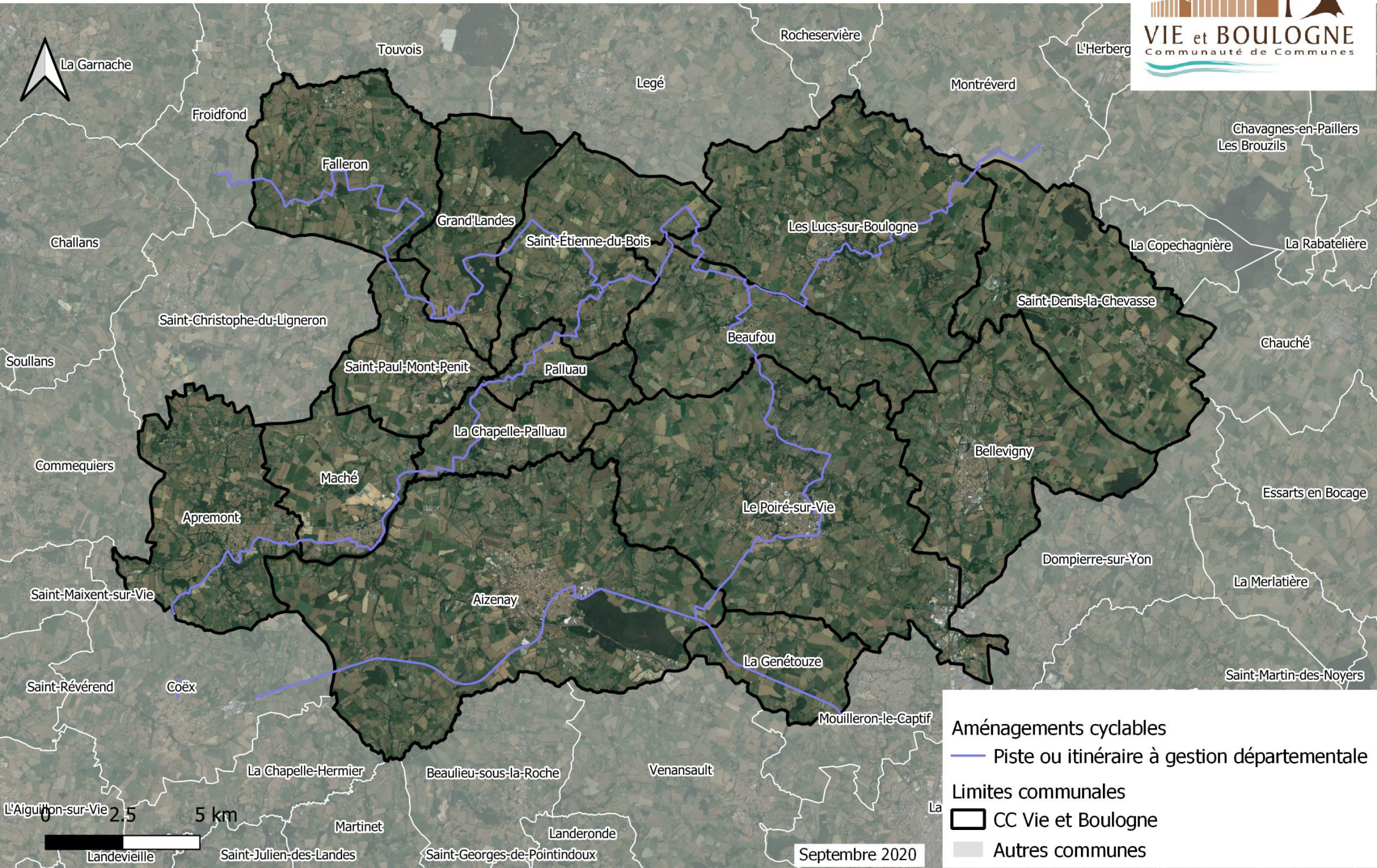
Les avantages et les inconvénients de ce type d'aménagement sont les suivants :

Avantages :

- Liaisons à l'écart de la route
- Sécurité pour les piétons et les cyclistes

Inconvénients :

- Aménagement généralement assez étroit
- Cohabitation difficile entre les piétons et les cyclistes
- Aménagement non revêtu, baisse de la cyclabilité (climat)



3.2 Stationnement vélo - Synthèse



- Une offre totale de **1 453 stationnements vélos (tout type confondus)** sur le territoire.
- **24% de râteliers sur le territoire** : stationnement inapproprié pour la sécurité des vélos (vol, entretien, ...). Viser un objectif d'une forte réduction de ce type de stationnement (moins de 10%, puis 0%).
- **29% d'arceaux sur l'ensemble du territoire** : une marge de progression importante, avec pour objectif 50% d'arceaux.
- Un nombre total de stationnements de l'ordre **d'une place de stationnement pour 30 habitants**.
- **Une offre de stationnement en milieu scolaire importante**, à renforcer dans le cadre du développement du vélo sur le territoire.
- **Des opportunités de financement** pour l'ensemble des acteurs via le projet « Alvéole 2 ».



4. ANALYSE DE LA SECURITE

4.1 Caractérisation du réseau existant - Synthèse



- **De nombreux aménagements non revêtus identifiés** : problème d'adhérence et problème de circulation lorsque les conditions climatiques sont dégradées => la cyclabilité diminue
- La largeur des cheminements identifiés est parfois insuffisante
- La signalisation de police est souvent absente ou incohérente
- Présence de discontinuités au niveau du maillage intra-communal
- **La cohabitation est souvent obligatoire entre les cyclistes et les piétons** : problème de sécurité des aménagements par l'absence de signalisation et d'aménagements adaptés.

4.2 Points noirs identifiés au cours des ateliers de concertation



Les points noirs mis en exergue lors de la concertation concernent essentiellement :

- la sécurité des cyclistes (intersection, discontinuités, partage de l'espace, place de la voiture)
- le manque d'aménagements adaptés au niveau des communes
- le manque de liaisons sécurisées entre les communes et vers les pôles générateurs
- La qualité du stationnement

La **sécurité des cyclistes** et le développement de **liaisons cyclables adaptées à la pratique** sont des enjeux majeurs à développer afin de favoriser l'usage du vélo au sein du territoire, en les accompagnant **d'actions de sensibilisation et de formation** pour les usagers et non usagers



5. ANALYSE DES PRATIQUES ET BESOINS DES CYCLISTES

5.1 Besoins et enjeux identifiés par les usagers

Besoins et enjeux développés au cours de la concertation

- Réseau et aménagements cyclables :
 - **Sécuriser** les itinéraires et l'accès aux établissements scolaires
 - Pallier à l'existence des **discontinuités** en centre-bourg
 - Créer un **maillage** et des liaisons inter-communes
 - Créer des **aménagement cyclables** vers les zones d'activités et les pôles générateurs
 - **Séparer les flux** vélos et voitures
 - Réaliser des **revêtements adaptés** aux vélos
 - Améliorer la **signalétique**
- Services connexes :
 - Proposer un **service de location de VAE et d'aide à l'achat**
 - **Stationnements** davantage sécurisés et qualitatifs
 - Disposer de vestiaires/douches sur les lieux de travail & établissements scolaires
 - **Proposer des services** sur les lieux à fort enjeu (nœud de modalité, pôles générateurs)
- Education, communication, sensibilisation :
 - **Communiquer** sur la pratique du vélo
 - **Eduquer** et **sensibiliser** la population aux bienfaits des modes actifs
 - **Sensibiliser** les conducteurs automobiles
 - **Proposer des ateliers** de remise en selle et de réparation vélo
 - Aider à la **conduite du changement**

5.2 Services d'achat et de réparation identifiés



- **L'offre de services de location** sur le territoire **est très peu développée** (en comparaison de territoires à contexte et échelle similaire du Grand Ouest).
- **L'offre en services de réparation permanente et d'achat** est quasiment inexistante (un seul service de réparation sur le territoire, en activité partielle et certaines communes proposent quelques VAE à la location).
- Cela impose un **report vers les territoires limitrophes** et notamment l'agglomération de la Roche-sur-Yon afin d'assurer l'achat, l'entretien et la réparation de son matériel.
- L'offre de services de location, d'achat et de réparation sera prise en compte dans l'élaboration du schéma directeur des modes actifs.
- Une action portée par le schéma pourrait consister en **la mise en place de services connexes** à destination de l'ensemble des publics cyclistes (quotidiens, loisirs, touristes) et adapté aux particularités du territoire.
- Certaines de ces actions se développent généralement sur les territoires peu dotés en offre de service et permettent de faciliter l'accès au matériel et son entretien, en étant accompagnées d'**actions de formation et de sensibilisation**.
- Il s'agira d'**identifier les lieux pertinents** pour la mise en place de ce type de services sur le territoire.



6. SYNTHÈSE ET ENJEUX

6.1 Synthèse du diagnostic – Analyse AFOM

Atouts

- **Des axes cyclables structurants le territoire** (réseau départemental)
- Un important réseau de **cheminements doux** internes aux communes et de sentiers de randonnée
- **50 % des déplacements internes** à la CCVB (tous modes confondus)
- Un volume important de **déplacements de proximité** (notamment sur la frange sud du territoire)

Menaces

- **Distance moyenne domicile/travail** assez élevée (15 km)
- Une logique **d'intervention communale segmentée** à éviter pour une recherche d'efficacité et de cohérence intercommunale
- Une **capacité d'action actuelle réduite** en la matière (pas de compétence « voirie cyclable d'intérêt communautaire »)
- **Des problèmes de congestion** (encore légers) à certains endroits qu'il convient d'anticiper en incitant à un report modal depuis la voiture

Faiblesses

- Un réseau de cheminements doux assez **mal qualifié et valorisé** => **faible cyclabilité**
- Un **manque de sécurisation** sur les axes principaux reliant les communes (RD)
- Très **peu de services et d'incitation** à la pratique du vélo
- Un **manque de liaisons cyclables** entre les centres-bourgs et les différentes polarités (ZAE, pôles de services,...)
- **Une gouvernance cyclable** encore **mal définie**

Opportunités

- **Une hausse de la fréquentation cyclable** et un potentiel de report modal
- Des **potentiels cyclables importants** sur les centres-bourgs et entre les principales polarités (surtout en frange sud)
- Des **potentiels de développement des services vélo** à articuler avec la politique d'infrastructures
- **Des dispositifs de financements et d'accompagnement** nombreux et renouvelés

6.2 Synthèse du diagnostic : enjeux

Clefs de lecture et enjeux

- **Un réseau articulé autour d'un usage occasionnel et à vocation loisirs à valoriser :**
 - **Un relief relativement favorable** à la pratique du vélo et des distances moyennes globalement compensées par le potentiel du VAE
 - Des **itinéraires cyclables départementaux** structurants sur **le territoire**, et à bonne cyclabilité
 - Une **part très importante de la voiture** mais un véritable **potentiel de report modal**
 - De nombreuses **liaisons et cheminement doux dans les principaux centre-bourgs** mais **un manque d'incitation à la pratique** : sécurisation, revêtement peu adapté, entretien, signalétique/jalonnement, offre de services, sensibilisation,...
- **Un potentiel « déplacements de proximité » important sur la frange Sud du territoire mais à structurer :**
 - **Une forte polarisation de l'emploi** vers l'agglomération voisine de La Roche-sur-Yon et **des distances relativement courtes (- de 15km)** pour y accéder
 - **Des pôles d'emplois dynamiques** concentrés sur Le Poiré-sur-Vie et Aizenay et de bon niveaux de services
 - Une **organisation territoriale et une cohérence** à améliorer pour augmenter la part modale du vélo

6.3 Synthèse du diagnostic : Objectifs et stratégie envisagée

Objectifs identifiés

- Améliorer le maillage, la qualité et la sécurité du réseau cyclable existant
- Développer la desserte des plus importantes zones d'activités économiques et les liaisons avec les territoires voisins
- Développer l'intermodalité depuis et vers la gare de Bellevigny
- Améliorer la desserte et la sécurité d'accès à pied et à vélo aux principaux établissements scolaires du territoire
- Renforcer l'offre de stationnement, la signalétique et le jalonnement sur l'existant
- Développer l'offre de services en des lieux stratégiques du territoire (centre-bourgs, proximité des pôles générateurs, ...) pour les déplacements domicile/travail et une démarche de tourisme durable (itinérance douce, cyclotourisme)
- Inciter à la pratique des modes actifs (sensibilisation, animation, communication)
- Définir une gouvernance « Vélo » cohérente et efficace à l'échelle du territoire

Stratégie envisagée

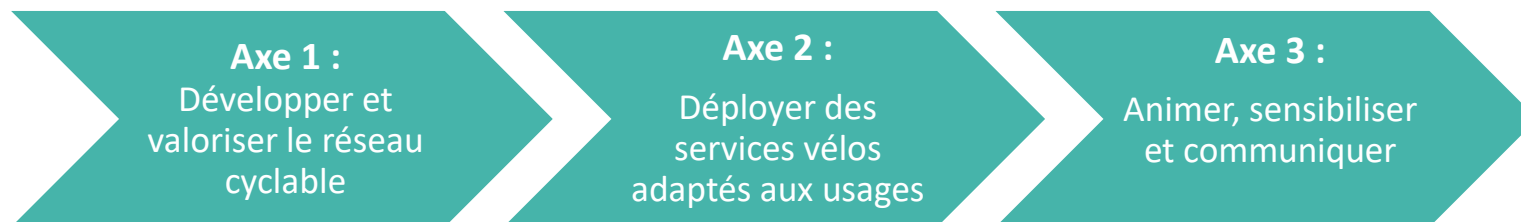




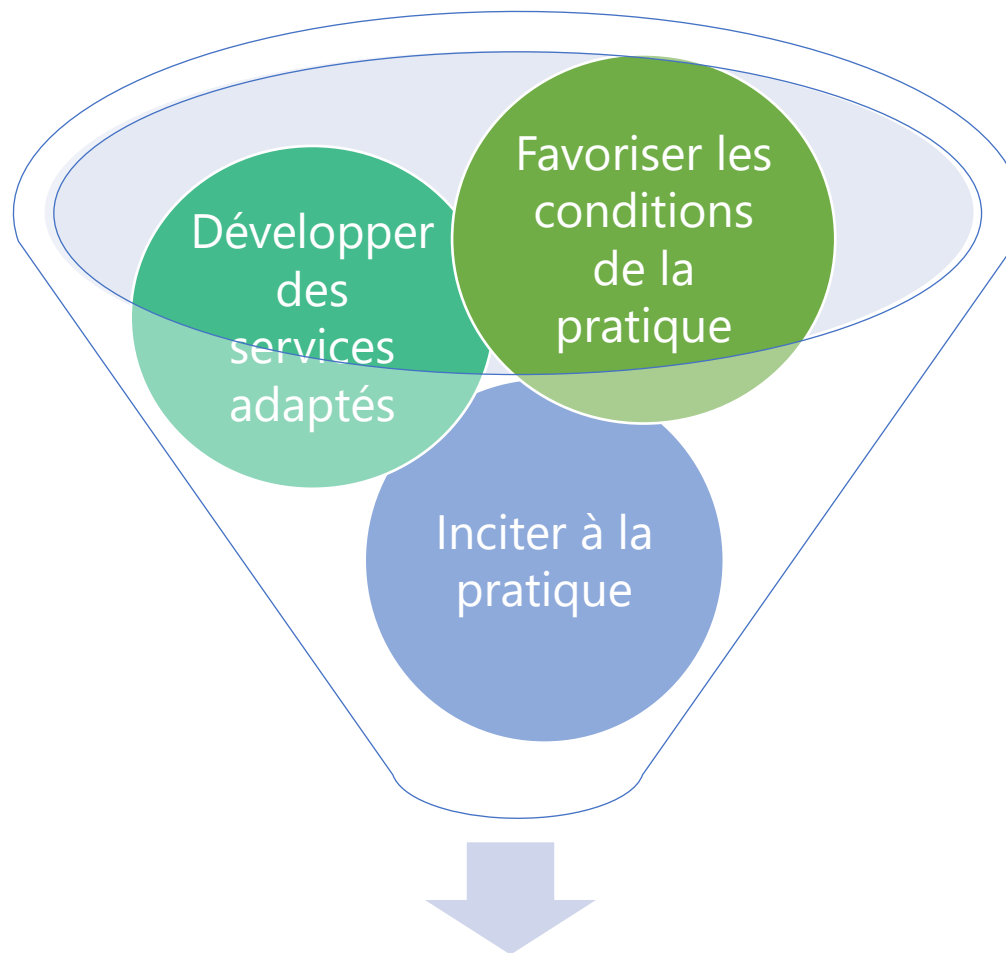
Schéma directeur des modes actifs

Synthèse de la stratégie et du plan d'action
Communauté de Communes Vie et Boulogne



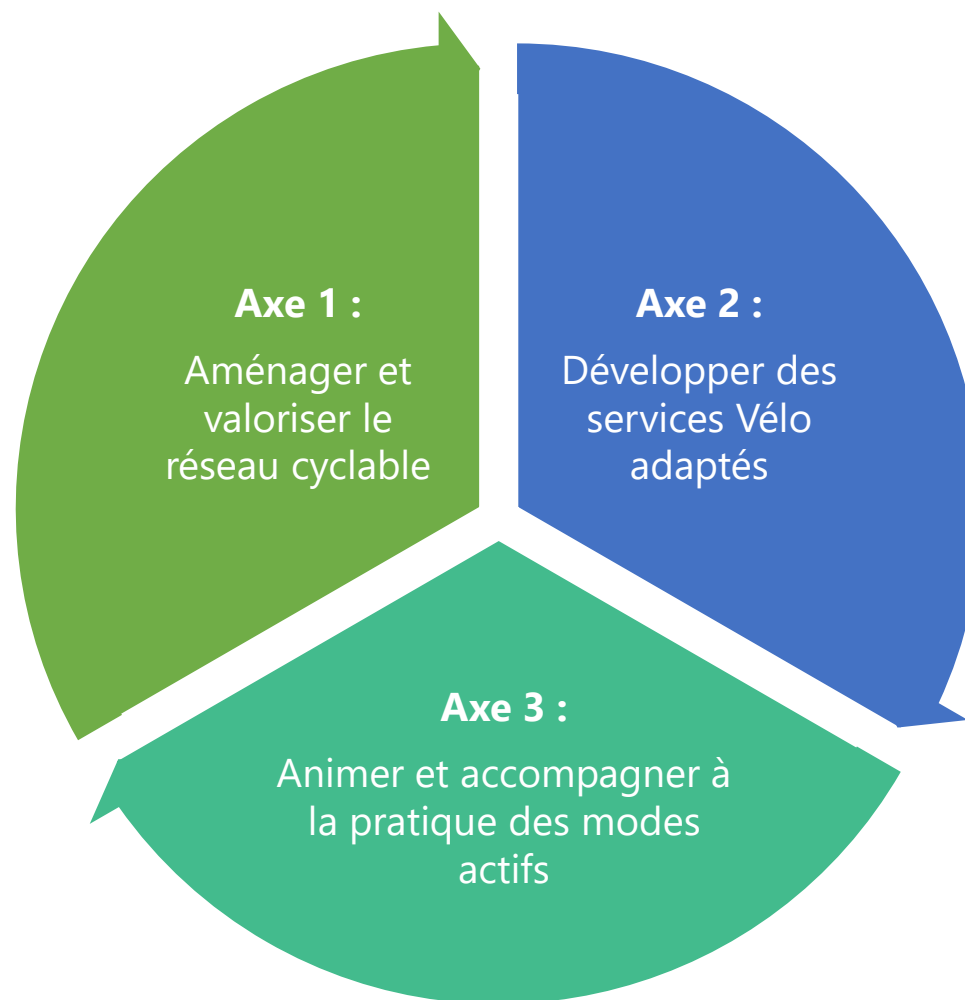
CE PROJET EST COFINANCÉ PAR LE FONDS EUROPÉEN AGRICOLE POUR LE DÉVELOPPEMENT RURAL. L'EUROPE INVESTIT DANS LES ZONES RURALES

LES OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR



**Augmenter la part modale
des modes actifs**

LES AXES STRATEGIQUES du SCHEMA DIRECTEUR



16 actions proposées lors des ateliers de concertation avec les communes (en janvier 2021)

Suite à la concertation et hiérarchisation, 10 actions retenues organisées selon 3 axes et répondant aux enjeux et objectifs fléchés dans le PCAET et dans le diagnostic du schéma directeur

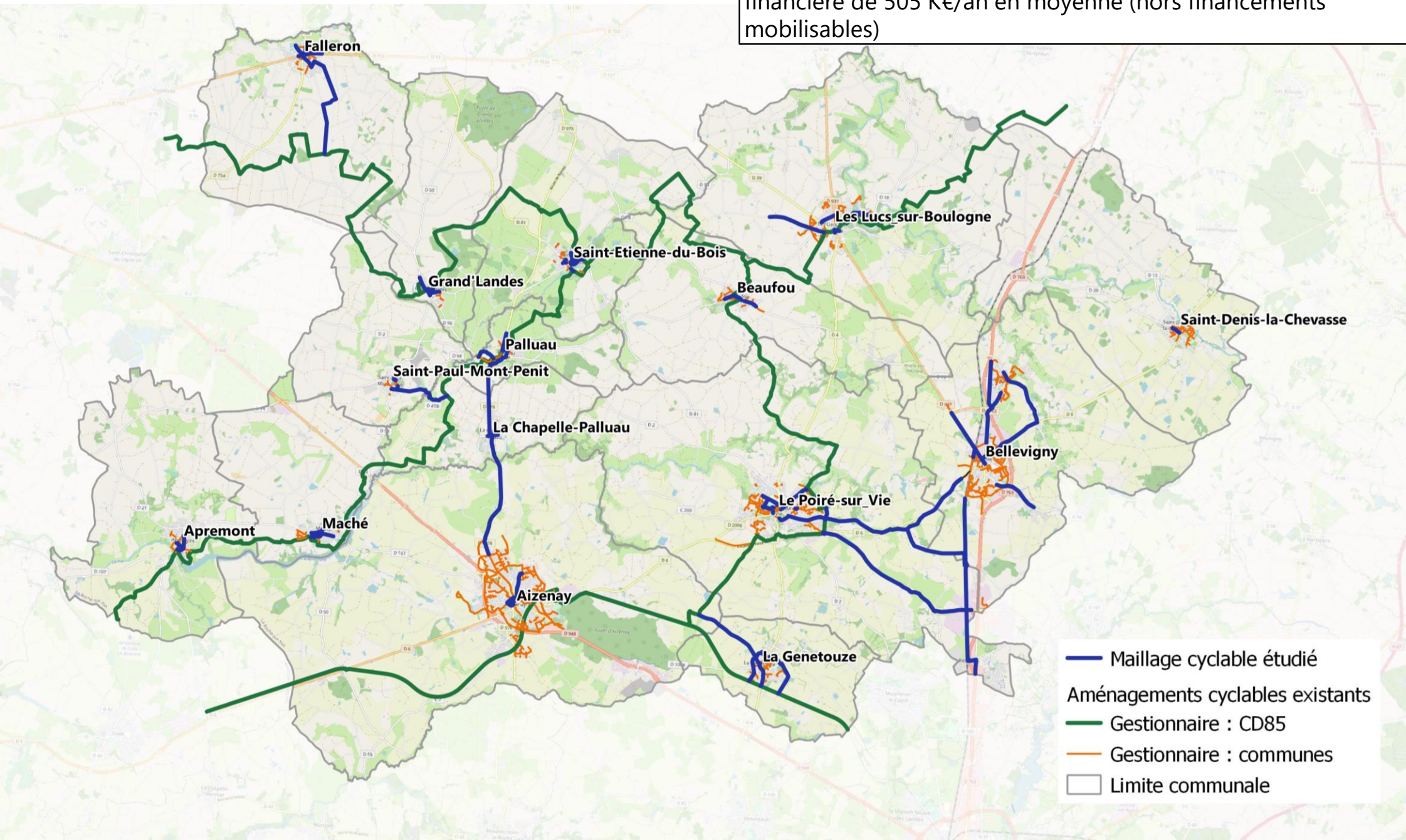
UN PLAN D'ACTION SUR 6 ANS

Axes	Actions
AXE 1 : AMÉNAGER ET VALORISER LE RÉSEAU CYCLABLE	1. DEVELOPPER ET MAILLER LE RESEAU D'AMENAGEMENTS CYCLABLES
	2. RENFORCER L'OFFRE DE STATIONNEMENT et l'intermodalité
	3. METTRE EN PLACE UNE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE SUR LES AMENAGEMENTS
AXE 2 : DÉVELOPPER DES SERVICES VÉLO ADAPTES	4. METTRE EN PLACE UNE AIDE A L'ACQUISITION de VAE
	5. METTRE EN PLACE DES STATIONS DE REPARATIONS, GONFLAGE, ...
	6. METTRE EN PLACE UN SERVICE DE LOCATION VAE
AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER A LA PRATIQUE DU VELO	7. COMMUNIQUER ET INCITER A LA PRATIQUE DU VELO
	8. SENSIBILISER AUX MOBILITES DOUCES DANS LES ECOLES
	9. SOUTIEN STRATEGIQUE AU DEVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE CYCLABLE
	10. ACTIONS ÉVÉNEMENTIELLES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ ACTIVE

RESEAU CYCLABLE ETUDIE (A L'HORIZON 2035)

89 km d'aménagements cyclables existants et 116 km de pistes cyclables départementales

Estimatif : + 66 km d'aménagements cyclables, estimation financière de 505 K€/an en moyenne (hors financements mobilisables)



Gouvernance définie :

Concours technique et financier de la CCVB pour des projets d'aménagements cyclables communaux

CCVB : compétente sur la voirie d'intérêt intercommunal (ZAE principalement)

Communes du territoire : compétente sur le réseau de voirie communale

= > possibilité d'accompagnement technique et financier de la CCVB pour des projets d'aménagements cyclables qualitatifs et des besoins en équipements

PRIORISATION DES ACTIONS

1) **Réseau cyclable** : priorité donnée en faveur **des « petits » déplacements du quotidien** (déplacements utilitaires)

=> priorité aux aménagements en intra-bourg

2) Parallèlement, priorité à **la mise en œuvre des premières actions de l'axe 2 et 3 du schéma** (services, sensibilisation, animations) permettant de **développer une « culture vélo »** nécessaire à l'essor de la pratique cyclable sur le territoire

1^{ère} actions :

=> **mise en place de l'aide à l'acquisition de VAE à partir d'octobre 2021**

(action 4)

=> **organisation de 4 animations « Tous à Vélo ! »** en septembre et octobre 2021

(action 10)

Ce premier temps permettra également de juger de la pertinence ou non d'envisager l'aménagement d'itinéraires cyclables de plus grande ampleur au regard d'autres solutions de mobilité

ESTIMATIF FINANCIER DU SCHEMA VELO

	Actions	Budget moyen annuel estimatif 2021-2026	Budget moyen annuel estimatif à l'horizon 2035 (2026-2035)
Infrastructures (Aménagements cyclables)	A phasage 0-5 ans	300 K€	-
	A phasage 5-10 ans		480 K€
	A phasage 10-15 ans		730 K€
	TOTAL Aménagements cyclables (selon ratios CEREMA)	300 K€/an (hors financements mobilisables)	Env 600 K€/an (hors financements mobilisables)
Services et animations (hors budgets communes)	Stationnement et intermodalité	17 K€	10 K€
	Signalisation directionnelle	8,5 K€	3 K€
	Aide à l'acquisition de VAE	20 K€	
	Stations de réparation, gonflage,...	2,5 K€	
	Service de prêt/location VAE	14 K€	5 K€
	Actions de communication	10 K€	8 K€
	Sensibilisation du public scolaire	12 K€	12 K€
	Soutien stratégique au développement de la pratique cyclable	-	-
	Evènementiels mobilité douce	12 K€	12 K€
	Total Services et animations (hors budget communes)	Env 97 K€/an (prévus au budget PCAET)	Env 50 K€/an
	ESTIMATIF BUDGET ANNUEL TOTAL	Env 397 K€/an (hors financements mobilisables)	Env 650 K€/an (hors financements mobilisables)