

Plan d'actions



Contact BL Evolution

Guillaume MARTIN

guillaume@bl-evolution.com

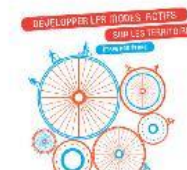
Contact Collectivité

Baptiste GUYOMARCH

bguyomarch@bassinpompey.fr



Promu par





Janvier – Juillet
2021

Diagnostic
participatif

Juillet 2021 –
Janvier 2022

Stratégie :
Scénarisation

Février – Mars 2022

Plan d'actions
+ vision long terme

Bilan quantitatif

30 temps d'échange (comité vélo, COPIL, réunions élus,...)

300 réponses au questionnaire

300 contributions à la cartographie participative

150 participations aux comités vélos



Engagement du Bassin de Pompey pour le vélo

Multiplier par 8 l'usage du vélo d'ici 2030.

En priorité, développer les déplacements domicile-travail et domicile-école, déplacements du quotidien (aller faire des courses, se rendre à une activité de loisirs...)

Créer des **liaisons** inter-quartiers et intercommunales

Conforter les usages sportifs et de loisirs

Pour augmenter la pratique du vélo sur le Bassin de Pompey, les élus du Bassin de Pompey considèrent qu'il est prioritaire de développer :

- Des **infrastructures cyclables sécurisées**
- Une **offre de stationnement vélo sécurisée**
- Un **accompagnement des acteurs touristiques** à l'accueil de cyclistes et cyclotouristes et **des entreprises**
- Des campagnes de **communication** dédiées et une **identité de territoire** qui intègre le vélo
- Des actions de **formation à la remise ou la mise en selle**



Les moyens financiers de l'ambition : 25€ / an / habitant



Méthodologie : une analyse du territoire en 4 zones

Pour une analyse plus fine du territoire, et une concertation plus ciblée, le territoire a été découpé en 4 Zones par la CCBP dans une logique de mobilité.
Découpage selon l'espace vécu, les similitudes en termes de milieu urbain et les pôles principaux de rabattement pour les besoins de mobilité (gare, autoroute...).

Zone Nord (pôle : Marbache)

- Territoire rural et périurbain
- Rive gauche de la Moselle
- Gare de Marbache au centre

Zone Ouest (pôle : Pompey-Frouard)

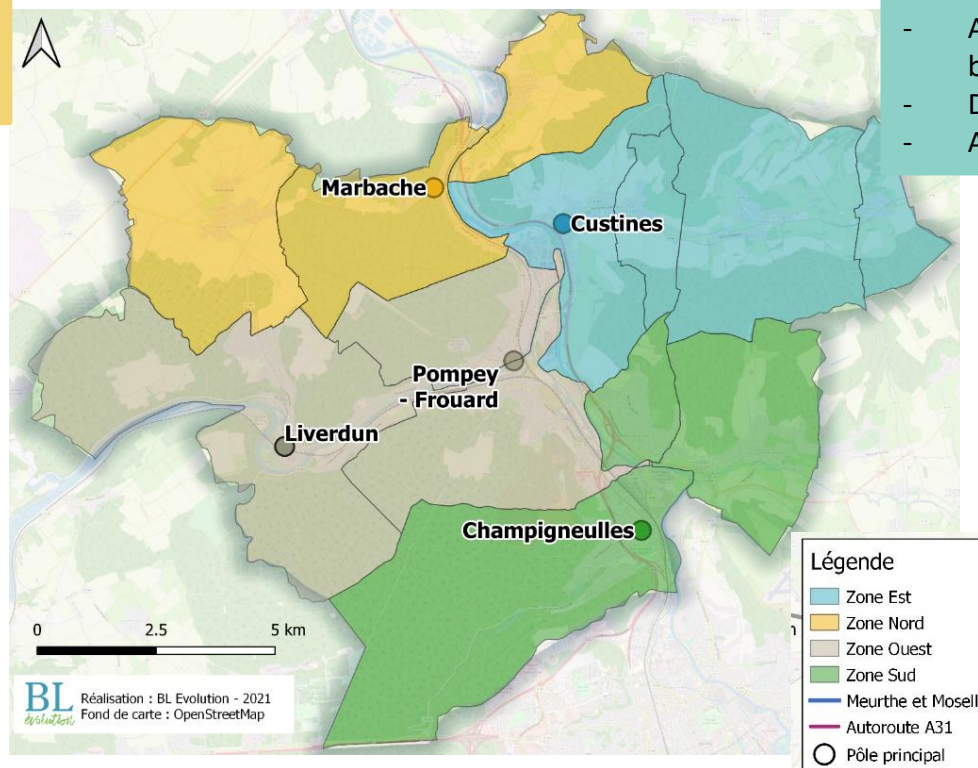
- Territoire urbain séparé par la Moselle
- Pôle d'Echange multimodal à Pompey
- Pôles urbains centraux et haltes ferroviaires à Frouard, Pompey et Liverdun
- Pompey, historiquement la ville la plus polarisante (anciennes aciéries)
- Pôles d'activité secondaire et tertiaire
- Desserte importante via l'A31

Zone Est (pôle : Custines)

- Rive droite de la Moselle
- Vallée de la Mauchère
- Accès depuis la Zone rurale vers le centre-bourg de Custines, commune la plus dense
- Desserte autoroutière à Custines
- Absence de gare

Zone Sud (pôle : Champigneulles)

- Proximité de la métropole du Grand Nancy
- Champigneulles, commune la plus peuplée du Bassin de Pompey
- Présence de la Voie Express de la Banlieue Est (VEBE) (obstacle, trafic, et usage facilité de la voiture)





4 axes stratégiques

Le plan d'action du Schéma directeur cyclable de la communauté de communes du bassin de Pompey est décliné selon **4 axes** :



1 : Développer les services de l'écosystème vélo : Développer des services pour une offre vélo globale qui va au-delà de la simple piste cyclable, et permet d'élargir et de diversifier les usages, notamment le stationnement vélo



2 : Aménager un réseau cyclable : Développer la pratique du vélo sur le territoire en aménageant des liaisons dans les bourgs et entre les bourgs du Bassin de Pompey afin de favoriser les déplacements du quotidien, et améliorer les continuités cyclables



3 : Rendre le vélo plus attractif pour les habitants : Promouvoir le vélo comme outil de mobilité du quotidien via une communication régulière et l'organisation d'événements



4 : Assurer l'évaluation et le suivi de la politique cyclable : Mettre en place des outils d'évaluation et de suivi de la programmation des aménagements, de la fréquentation cyclable, des services et de la stratégie de communication afin d'améliorer la politique cyclable dans le temps



4 axes stratégiques



Développer les services de l'écosystème vélo

Action 1.1 Installer des stationnements vélos sécurisés à proximité des lieux d'intérêt

Action 1.2 Créer un atelier vélo participatif et solidaire

Action 1.3 Proposer un service de location longue durée de vélos et VAE en complément de la prime vélo en place

Action 1.4 Mettre en place le Savoir Rouler A Vélo auprès des scolaires



Aménager un réseau cyclable

Action 2.1 Jalonner le réseau cyclable

Action 2.2 Rendre cyclable le secteur nord

Action 2.3 Rendre cyclable le secteur ouest

Action 2.4 Rendre cyclable le secteur Est

Action 2.5 Rendre cyclable le secteur sud

Action 2.6 Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries

Action 2.7 Entretenir les aménagements cyclables de manière régulière

Action 2.8 Evaluer les impacts environnementaux



Rendre le vélo plus attractif pour les habitants

Action 3.1 Organiser des événements de promotion du vélo

Action 3.2 Pérenniser le comité vélo

Action 3.3 Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien

Action 3.4 Mettre en place un système de comptage



Assurer l'évaluation et le suivi de la politique cyclable

Action 4.1 Examiner l'opportunité de recruter un chargé de mission Vélo

***AXE 1 : DÉVELOPPER LES
SERVICES DE L'ÉCOSYSTÈME
VÉLO***

Fiches action services

AXE 1 : Développer les services de l'écosystème vélo



Objectif

Le développement d'un réseau cyclable s'accompagne de **la mise à disposition de services vélo**. Le **manque de stationnements sécurisés pour vélos** est un frein majeur à la pratique (derrière le manque d'infrastructures sécurisées et la météo).

Une bonne couverture de stationnements vélo libres (arceaux) bien dispersés sur le territoire (centre-bourgs, arrêts de bus, écoles ...) couplée à une offre de stationnements sécurisés aux endroits stratégiques (gares, zones commerciales, ...) est un véritable levier de fréquentation vélo.

L'accompagnement des habitants à l'achat ou à la location longue durée de vélos de tout type (vélo de ville, VAE, vélo cargo...) peut être un coup de pouce efficace pour la remise en selle, tout comme la disponibilité de **services de réparation** vélo fixes ou itinérants pour couvrir l'ensemble des communes du territoire.



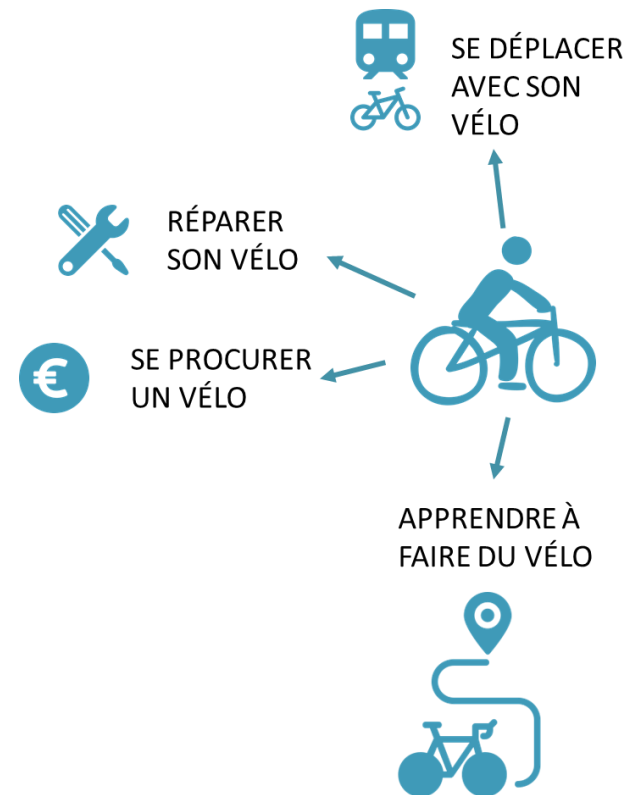
Fiches actions

Action 1.1 Installer des stationnements vélos sécurisés à proximité des lieux d'intérêt

Action 1.2 Créer un atelier vélo participatif et solidaire

Action 1.3 Proposer un service de location longue durée de vélos et VAE en complément de la prime vélo en place

Action 1.4 Mettre en place le Savoir Rouler A Vélo auprès des scolaires





Action n°1: Installer des stationnements vélos sécurisés à proximité des lieux d'intérêt



Contexte et objectifs de l'action

Pour 81% des personnes ayant répondu à l'enquête menée dans le cadre de ce Schéma Directeur Cyclable, mettre en place des stationnements sécurisés pour le vélo serait important, voire essentiel pour faciliter l'usage du vélo au quotidien.

Il convient alors, pour développer le vélo comme outil de mobilité du quotidien, **d'élargir l'offre de stationnement** existante sur le territoire avec des infrastructures adaptées. Une communication sur le vélo pourra par ailleurs être mise en place sur les abris vélo (vélocistes, circuits vélo, etc.).



Description des mesures

- ☐ Augmenter le nombre d'arceaux vélos qualitatifs à proximité des zones d'intérêts du bassin de Pompey (établissements scolaires, zones d'activités, centre-ville, commerces alimentaires, arrêts de bus en priorité) afin d'atteindre 2000 places de stationnement sur la communauté de communes
- ☐ Installer 15 abris sécurisés ou des véloboxes à proximité des lieux de résidence
- ☐ Planter 3 consignes à vélo, dans les principales gares du bassin



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBP, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Alvéole.



Indicateurs et Objectifs (scénario intermédiaire)

Indicateur de résultat	N	N+3	N+8
Nombre de consignes installées	1	2	3
Nombre d'abris et vélobox installés	5	10	15
Nombre d'emplacements sous forme d'arceaux vélo installés	200	800	2000



Action n°1: Installer des stationnements vélos sécurisés à proximité des lieux d'intérêt

Arceaux

- Stationnement de courte durée
- Peu coûteux et peu encombrant
- Le vélo y est bien stable et sécurisé (3 points d'accroche)



Abri et véloboxes

- Stationnement à la demi journée ou journée
- Doit contenir des arceaux
- Protège le vélo des intempéries (limite l'entretien, confort d'usage)



Garage

- Aménagement sécurisé
- À dimensionner en fonction du flux
- Idéal pour les pratiques multimodales ou en milieu urbain (stationnement difficile en copropriété)





Action n° 2 : Créer un atelier vélo participatif et solidaire



Contexte et objectifs de l'action

Le développement du vélo passe par un **élargissement de l'offre de services**. En complément des vélocistes exerçant déjà sur le territoire, il serait intéressant de voir s'implanter des services de réparation alternatifs, tels des ateliers participatifs et solidaires (atelier vélo, cafés-vélo associatifs, ou des services de réparation itinérants), en lien avec les réflexions du groupe de travail « Un atelier près de chez vous » animé par l'association Dynamo et avec les ateliers mobiles d'autoréparation. **Ces lieux permettent aux usagers de faire réparer leur monture voire en profitant de services annexes** (café, nourriture, jeux, ateliers, etc.).

Ce type de service pourrait bénéficier tant aux habitants du territoire qu'aux (cyclo)touristes. **La structure créée pourrait par ailleurs participer à l'organisation d'ateliers d'entretien et d'autoréparation dans les différentes communes de la CCBP**. Pour accompagner ce développement, il existe des organisations spécialisées dans le lancement de cafés-vélo associatifs, comme le réseau national des ateliers vélo « L'Heureux Cyclage »¹, la coordination locale « La Clavette du coin »² ou cafevelo³.



Description des mesures

- ☐ Accompagner la création de cafés-vélo associatifs sur des axes cyclables majeurs du territoire



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBP, Citoyennes et citoyens

Bénéficiaires : Usagers du quotidien, touristes

Partenaires : Organisations spécialisées



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	N	N+1	N+8
Nombre de cafés-vélo créés	0	1	2

¹ <https://www.heureux-cyclage.org/>

² <https://clavetteducoin.fr/>

³ <https://cafevelo.org/>



Action n°3 : Proposer un service de location longue durée de vélos et VAE en complément de la prime vélo en place



Contexte et objectifs de l'action

La location longue durée est une étape pour certaines personnes n'ayant pas les moyens pour acquérir un vélo dont le prix peut parfois être répulsif (ex du VAE). Après avoir testé dans la durée les avantages du VAE et l'avoir adopté pour les déplacements domicile-travail, des ménages possédant plusieurs véhicules peuvent revendre un véhicule et faire l'acquisition d'un VAE.

La location d'un vélo pour une longue durée permet aussi l'accès à la mobilité pour des personnes éloignées de l'emploi, et pour qui l'accès à un mode de transport peu coûteux est un gage d'insertion professionnelle.

En complément, la mise en place d'une aide à l'achat permet à des ménages avec peu de moyens d'acquérir un vélo qui sera leur mode principal de transport. Ce dispositif représente une transition entre la location longue durée et un usage plus pérenne du vélo dans les déplacements utilitaires. La prime à l'achat mise en place en 2020 sur le Bassin de Pompey devra être analysée chaque année pour vérifier son impact.



Description des mesures

- ☐ Mise en place d'un service de location longue durée
- ☐ Développement de la prime d'aide à l'achat de vélo mécaniques et à assistance électriques



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBP, Communes

Bénéficiaires : Usagers réguliers, Touristes

Partenaires : Communes



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	N	N+3	N+8
Nombre de primes à l'achat délivrées	150	300	450
Nombre de VAE proposés à la location longue durée	15	30	60



Action n°3 : Proposer un service de location longue durée de vélos et VAE en complément de la prime vélo en place

Dimensionnement de l'offre

	Dimensionnement visé		Moyen-terme	
Nombre de vélos	60	vélos	30	vélos
Distance parcourue	120 000	km/an	60 000	km/an
Distance en voiture évitée	75 000	km/an	30 000	km/an
Emissions évitées	22	tCO2e/an	11	tCO2e/an

Ratios utilisés:

		vélos/10 000
Nombre de vélos	15	hab
Distance parcourue	1921	km/an/vélo
Distance en voiture évitée	1420	km/an/vélo
facteur d'émission	0,254	kgCO2/km

Bénéfices (étude ADEME de l'impact des services vélo – 2016)

- Incitation à la démotorisation
- Réduction des émissions de CO2
- Activité physique
- Création d'emplois locaux
- ➔ Impact économique

- Pour atteindre un objectif de 15 vélos pour 10 000 habitants, la CCBP devra s'équiper de **60 VAE**.
- Nous préconisons de commencer par un **test avec 15 vélos en 2022**. Le coût d'investissement serait d'environ 6 000€. Ce test permettra d'observer les profils des usagers afin de mieux répondre à leurs attentes. Si l'expérimentation est un succès, la CA pourrait s'équiper des **45 vélos restants d'ici 2030**.
- Les contrats de location pourront aller de **1 mois minimum à 6 mois maximum**.
- Les calculs ci-contre se basent sur une **tarification moyenne** qui permet d'avoir un reste à charge d'environ 225€ par vélo.
- Il peut être pertinent de prévoir de **diversifier l'offre de vélos** (vélos classiques, vélos cargos, vélos adaptés au handicap...) en réalisant une enquête sur les 100 premières demandes.
- L'offre peut être développée sans condition de ressources sur la flotte grand public. Il est aussi possible de réserver une partie de la flotte pour un loueur social, qui opère par délégation de service.
- Le service pourrait continuer d'être géré en **régie**.
- Il est difficile d'évaluer les besoins humains nécessaires à la gestion du service, car trop peu de données sont disponibles pour les petits EPCI. Pour les parcs de plus de 100 vélos, la gestion mobilise 0,42 ETP (Equivalent Temps-Plein) pour 100 vélos. La gestion de 60 vélos mobiliserait donc 0,25 ETP soit environ 10h par semaine. Ce chiffre est sûrement sous-estimé et ne tient pas compte du temps nécessaire au démarrage du projet.
- L'opération permettrait d'éviter plus de 75 000 kilomètres en voiture, soit l'équivalent de 22 tonnes de CO2 équivalent évitées chaque année.



Action n°4 : Mettre en place le Savoir Rouler A Vélo auprès des scolaires



Contexte et objectifs de l'action

Le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) a comme objectif de garantir à chaque enfant un socle de compétences lui permettant de savoir circuler à vélo. Ce dispositif pourra être étudié en complément d'autres mesures permettant **d'accompagner le changement de mobilité** des plus jeunes ou des adultes (vélobus, vélo-école,...). La CCBP pourrait jouer un rôle de facilitateur ou de coordinateur dans le déploiement de ce programme.



Description des mesures

- ☐ Développer la mise en place du programme SRAV dans les écoles du bassin de Pompey afin que chaque élève entrant en 6^{ème} ait pu être sensibilisé en amont, et puisse s'il le souhaite utiliser le vélo comme moyen de locomotion pour se rendre en classe.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBP, Communes, Département

Bénéficiaires : Ecoliers, professeurs

Partenaires : Ecoles



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	N	N+3	N+8
% d'élèves rentrant en 6 ^{ème} ayant suivi le programme SRAV	30%	70%	100%

AXE 2 : AMÉNAGER UN RESEAU CYCLABLE

Fiches action aménagements

AXE 2 : AMENAGER UN RESEAU CYCLABLE



Objectif

Le développement d'un réseau cyclable **sécurisé, continu, confortable et attractif** constitue la principale attente des usagers, ce que la concertation du schéma directeur cyclable a pu démontrer.

Il est proposé de développer **un réseau cyclable structurant** pour le territoire de la communauté de communes du Bassin de Pompey. Ce réseau, plutôt constitué **d'aménagements séparés de la chaussée** (pistes cyclables, voies vertes ...), mais aussi **d'itinéraires sur voirie partagée** dans des quartiers apaisés, ou entre communes, permettra un développement considérable de la pratique cyclable sur le territoire.



Fiches actions

Action 2.1 Jalonner le réseau cyclable

Action 2.2 Rendre cyclable le secteur nord

Action 2.3 Rendre cyclable le secteur ouest

Action 2.4 Rendre cyclable le secteur est

Action 2.5 Rendre cyclable le secteur sud

Action 2.6 Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries

Action 2.7 Entretenir les aménagements cyclables de manière régulière

Action 2.8 Evaluer les impacts environnementaux

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

Cerema – Rendre sa voirie cyclable - 2021





une appréciation des scénarios par les comités vélos locaux

4 comités vélos locaux ont été consultés sur les 4 différents secteurs pour apprécier et coconstruire les différents scénarios. Ils ont pu noter de 1 à 3 les différents itinéraires proposés selon 4 critères : vélo loisir, vélo utilitaire, continuité du réseau et desserte.

Les échanges furent très abondants et fructueux (cf. CR des différents comités vélos).

Critères de priorisation	Note BE	Note Comité vélo
Vélo loisir	🚲	🚲
Vélo utilitaire	🚲 🚲 🚲	🚲
Continuité du réseau	🚲	🚲 🚲 🚲
Desserte	🚲 🚲	🚲 🚲 🚲
Facilité technique et financière	🚲 🚲 🚲	

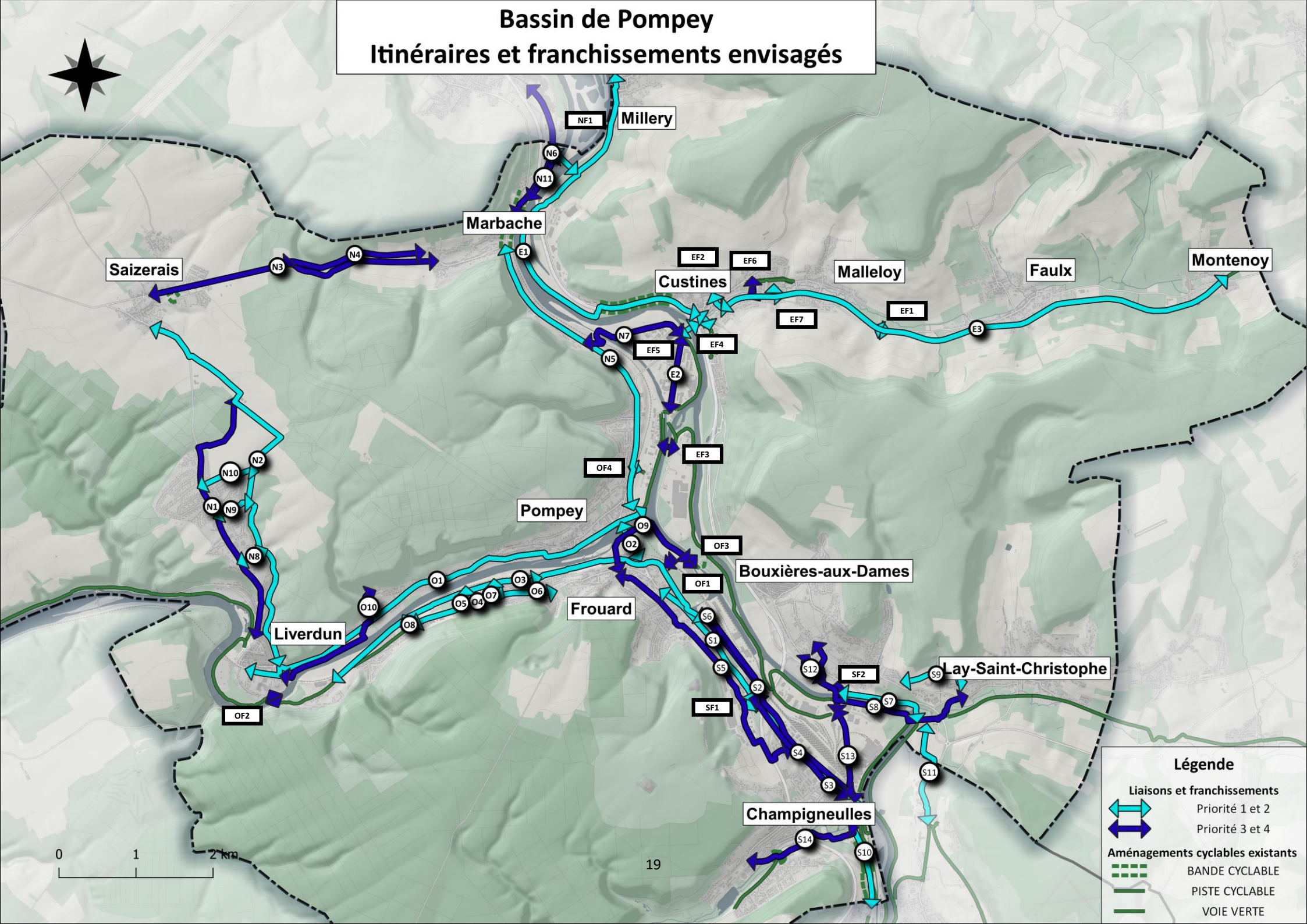


- Chaque liaison et franchissement envisagés ont été validés et se sont vus attribuer un **niveau de priorisation** (1 étant le plus élevé, 4 étant le plus faible) au regard des diverses consultations :
 - réflexions au sein des différents comités vélo
 - questionnaire « Hiérarchisation des tronçons » suite au comité vélo du 12 janvier
 - échanges avec les communes

- Ces niveaux de priorisation sont symbolisés par des flèches de couleur variable, permettant ensuite de dresser **4 types de liaisons à priorités différentes** :
 - Liaisons de priorité 1 : aménagements structurants ou faciles à enclencher
 - Liaisons de priorité 2 : aménagements importants
 - Liaisons de priorité 3 : aménagements à réaliser en cas d'opportunité de financement
 - Liaisons de priorité 4 : aménagements à réaliser en cas d'opportunité de travaux (rénovation de chaussée, programmation voirie, développement urbain, ...)

Bassin de Pompey

Itinéraires et franchissements envisagés



Légende

Liaisons et franchissements



Priorité 1 et 2



Priorité 3 et 4

Aménagements cyclables existants

BAUDE CYCLABLE

PISTE CYCLABLE

VOIE VERTE



Action n°1 : (Re)Jalonner le réseau cyclable



Contexte et objectifs de l'action

Le jalonnement du réseau cyclable permet d'orienter les usagers dans leurs déplacements en agglomération et hors agglomération. Il est indispensable pour connecter les principaux pôles d'activités aux quartiers résidentiels ou aux centres bourgs. Il doit être pensé à l'échelle du réseau cyclable à l'aide **d'un plan de jalonnement** des itinéraires et du réseau cyclable.

La signalisation se déclinera selon 3 types : signalisation de police, verticale (panneaux) et horizontale (marquage au sol). Il conviendra de **respecter les recommandations du Cerema* en matière de principes de jalonnement** (implantation, composition des panneaux, choix des mentions, etc.)



Description des mesures

Il s'agit d'identifier les besoins en jalonnement sur le réseau :

- **Signalisation de police** : en complément de la signalisation réglementaire, des panneaux de police peuvent permettre de faciliter les déplacements cyclables (ex. : panneaux M12)
- **Signalisation verticale** : procéder au recensement des carrefours à jalonner sur le réseau cyclable aménagé. Puis, à l'aide d'un relevé de terrain, élaborer le plan de jalonnement indiquant pour chaque carrefour les ensembles de panneaux directionnels (avec ou sans mentions) à implanter.
- **Signalisation horizontale** : en complément du jalonnement vertical, le marquage au sol vient renforcer l'information aux cyclistes (direction, mouvements de giration ...)

☐ Mise en place d'une signalétique directionnelle complète

☐ Mise en place d'une signalétique RIS complète. Le format de celle-ci devra être concerté avec les différents acteurs du vélo



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBP, Communes, Département

Bénéficiaires : Usagers réguliers, Touristes, Commerces

Partenaires : Communes, Commerces, Conseil Départemental de Meurthe-et-Moselle, Associations, Office de Tourisme



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	N	N+1	N+3
Montant de panneaux installés ou remis en état	X	X	X



Action n°2 : Rendre cyclable le secteur nord



Contexte et objectifs de l'action

Le secteur nord est un territoire à la fois urbain et périurbain, situé sur la rive gauche de la Moselle. Les déplacements interbourgs sont nombreux sur les axes nord-sud :

- D'une part entre Marbach et Pompey pour les actifs entre autres ;
- D'autre part, entre Liverdun et Saizerais, en particulier pour des collégiens se rendant à Liverdun.

Entre Saizerais et Marbach, il y a un enjeu à redonner de la place aux cyclistes sur des routes départementales où la vitesse et le trafic des véhicules motorisés freinent les personnes hésitant à emprunter leur vélo pour accéder à la gare de Marbach qui a été identifiée comme un pôle majeur. Au Nord, l'accès à Belleville ou encore la traversée de la Moselle vers Millery viennent compléter le plan d'action de ce secteur.



Description des mesures

- ☐ Aménager les liaisons cyclables identifiées dans le plan d'actions



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Ville, Communauté de Communes

Bénéficiaires : Usagers

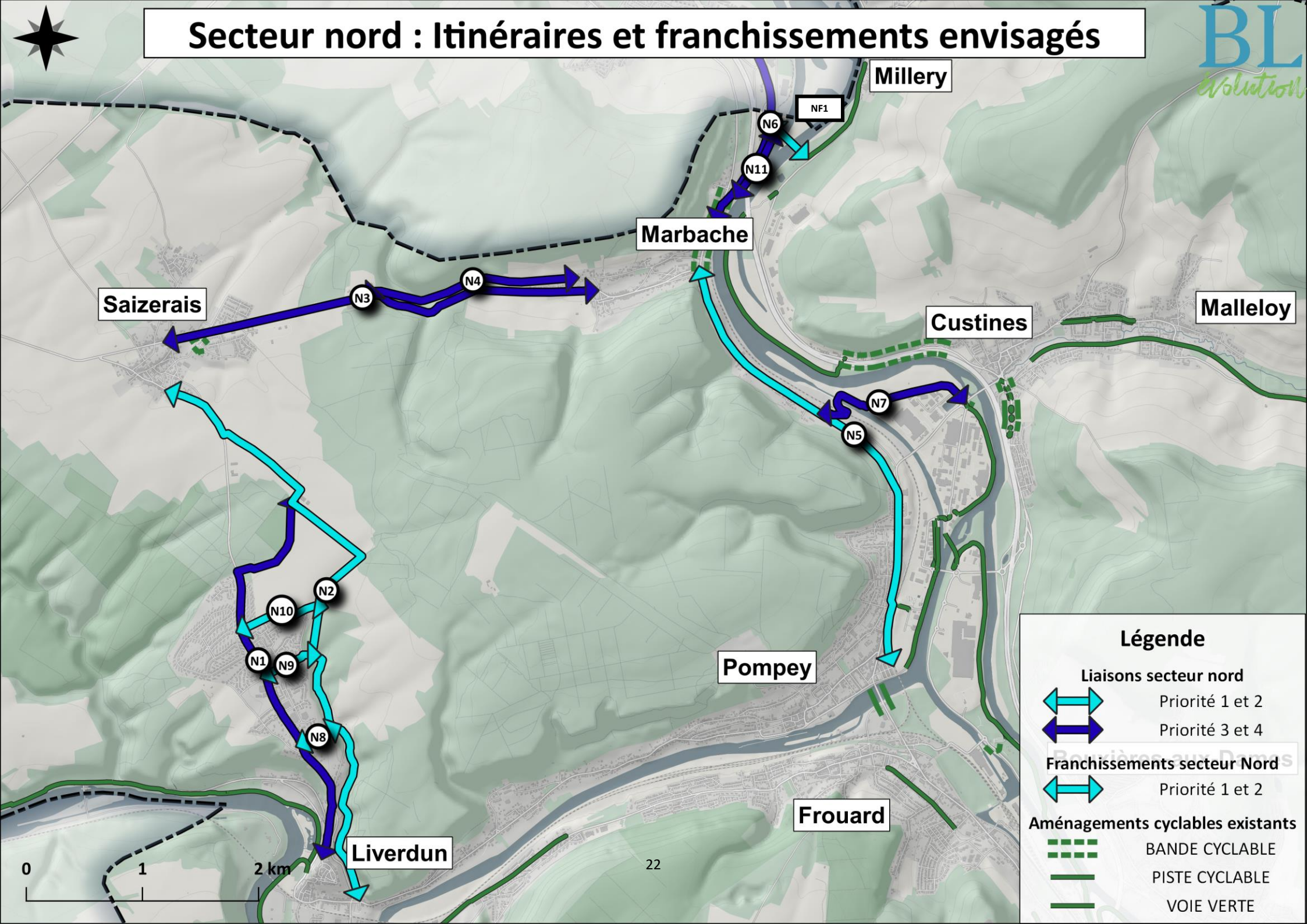
Partenaires : Gestionnaires de voirie : département, communauté de communes, communes



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	N+3	N+5	N+10
Linéaire d'aménagements réalisés (km)	3,1	6,2	9,2

Secteur nord : Itinéraires et franchissements envisagés



0 1 2 km



Action n°3 : Rendre cyclable le secteur ouest



Contexte et objectifs de l'action

Le secteur ouest est un territoire à dominante urbaine séparé par la Moselle. Il bénéficie d'une desserte importante via l'A31 et par la présence du futur pôle d'échange multimodal de Pompey. On y trouve des pôles urbains centraux et des haltes ferroviaires à Frouard, Pompey et Liverdun, ainsi que des pôles d'activités secondaires et tertiaires.

Le principal enjeu est de favoriser les liaisons cyclables de chaque côté de la Moselle, en reliant Liverdun à Pompey au Nord, et Liverdun à Frouard au Sud. Dans chacun des cas, les conditions de circulation et de trafic actuels des véhicules motorisés n'entraînent pas le même niveau d'exigence dans les aménagements cyclables proposés.

Un accès facilité à la gare de Pompey est aussi identifié comme enjeu prioritaire pour ce secteur.



Description des mesures

- ☐ Aménager les liaisons cyclables identifiées dans le plan d'actions



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Ville, Communauté de Communes

Bénéficiaires : Usagers

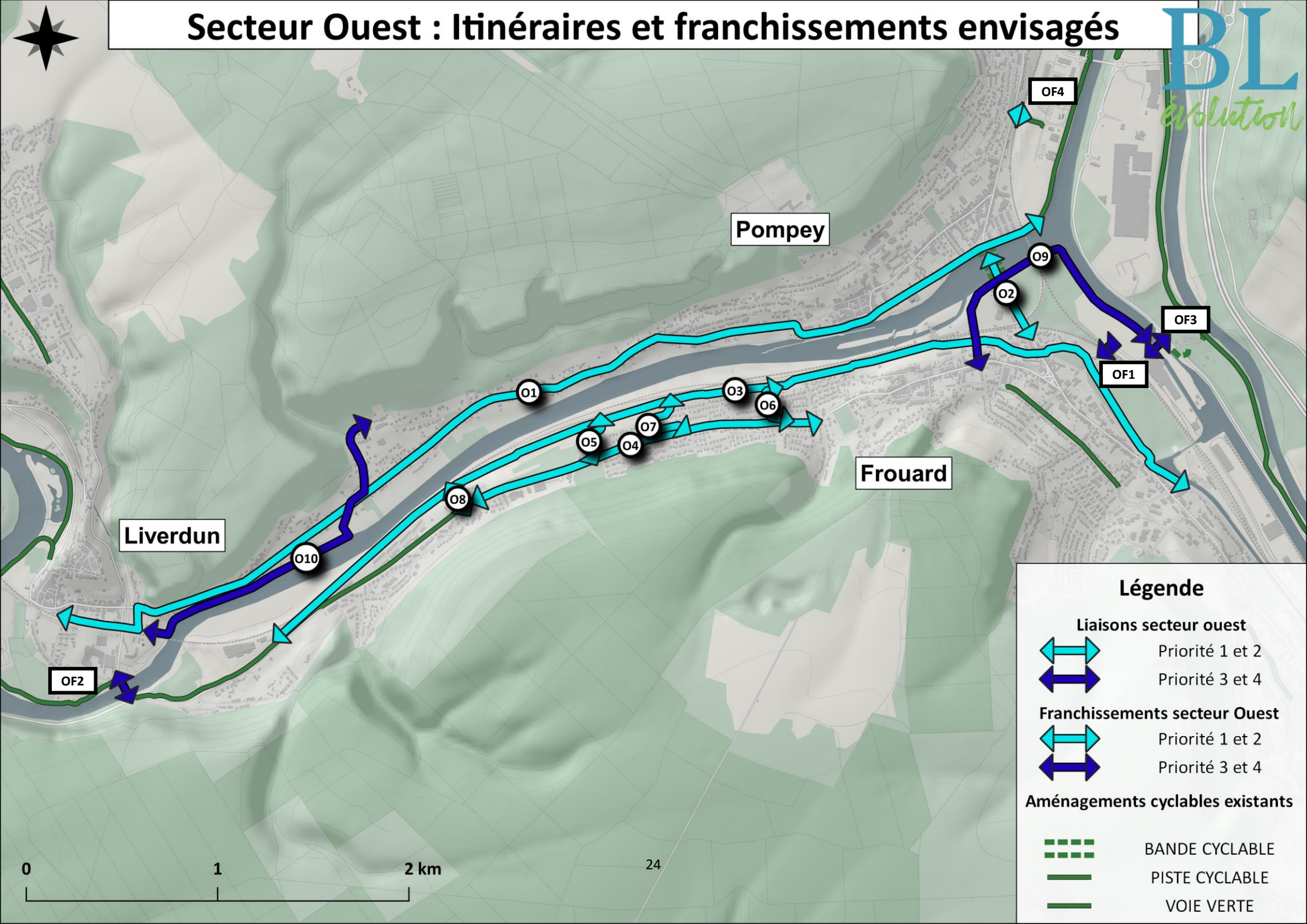
Partenaires : Gestionnaires de voirie : département, communauté de communes, communes



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	N+3	N+5	N+10
Linéaire d'aménagements réalisés (km)	4,9	9,8	14,7

Secteur Ouest : Itinéraires et franchissements envisagés





Action n°4 : Rendre cyclable le secteur est



Contexte et objectifs de l'action

Le secteur EST est situé sur la rive droite de la Moselle le long de la vallée de la Mauchère. L'absence de gare SNCF dans ce secteur oblige les habitants à aller à Pompey afin de rejoindre ensuite Nancy ou Metz en train. Pour cela, le pont de Custines fait office de passage obligé. Cependant, le trafic important et la vitesse des véhicules contraignent les cyclistes peu aguerris à délaissé leur vélo. Ce franchissement constitue le point noir principal de ce secteur, il représente également une discontinuité de l'itinéraire européen V50 - La Voie Bleue.

La voie verte de la Mauchère, qui dessert les communes de Malleloy, Faulx et Montenois depuis Custines nécessite un nouveau revêtement si son usage se veut davantage utilitaire que loisir. Par ailleurs, l'accès à la voie verte depuis Custines et la traversée de la départementale 90 ont été remontés comme des points noirs à traiter.

Enfin, l'aménagement de la véloroute de la voie Bleue qui draine de nombreux cyclotouristes se révèle discontinu entre Custines et Millery lors de passages en voie partagée le long de la D40. Cette portion a également été identifiée comme prioritaire pour le Schéma Directeur Cyclable.



Description des mesures

- ☐ Aménager les liaisons cyclables identifiées dans le plan d'action (voir pages suivantes)



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Ville, Communauté de Communes

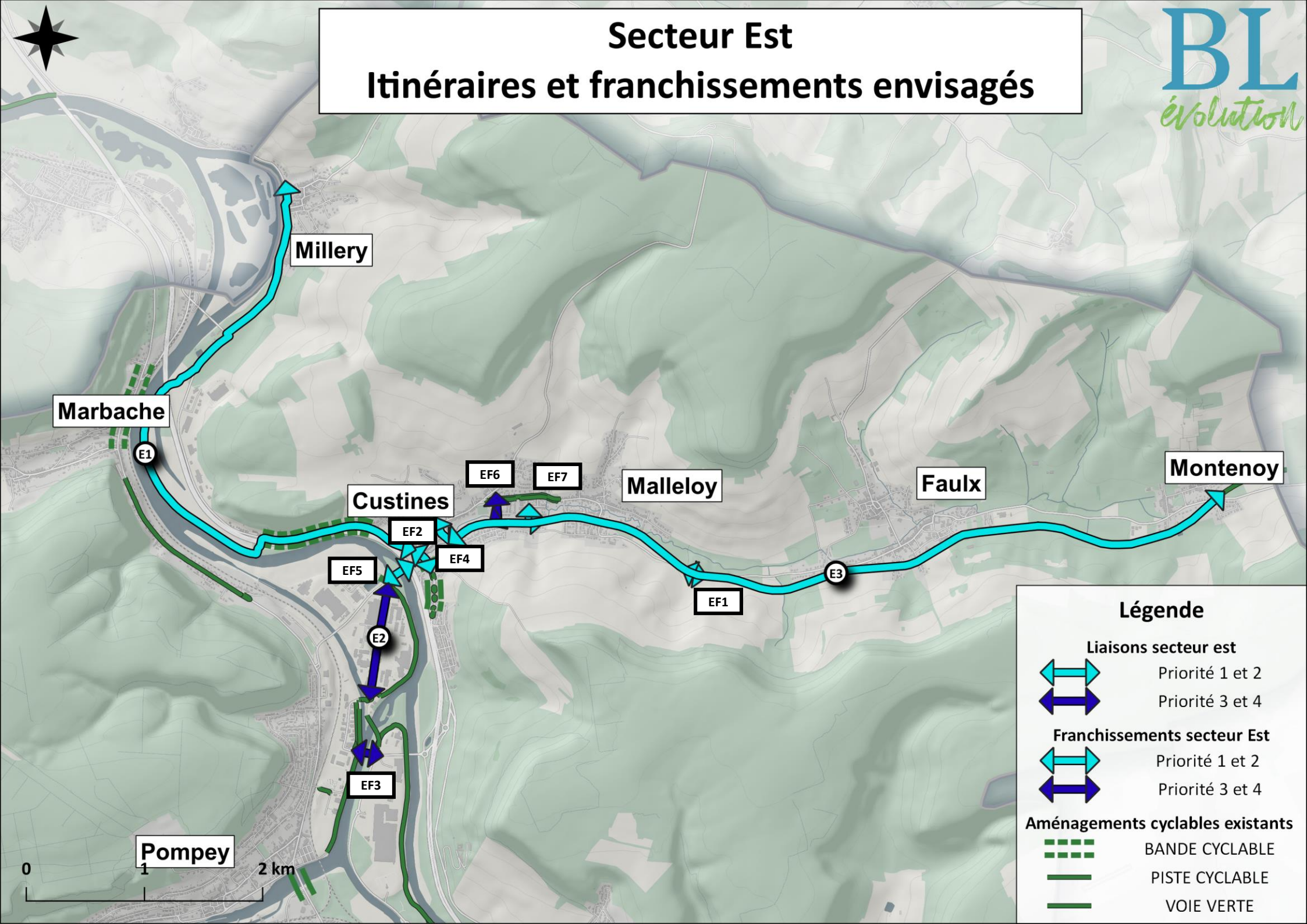
Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Gestionnaires de voirie : département, communauté de communes, communes



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	N+3	N+5	N+10
Linéaire d'aménagements réalisés (km)	2,8	5,6	8,4





Action n°5 : Rendre cyclable le secteur sud



Contexte et objectifs de l'action

Le secteur sud contient la commune de Champigneulle, commune la plus peuplée du Bassin de Pompey. Un premier enjeu concerne ici les déplacements entre Champigneulle et Frouard, nécessitant de franchir la Voie Express de la Banlieue Est. Parmi les différentes alternatives de liaisons entre ces deux villes (zone commerciale, Munch, canal, route), c'est finalement la liaison au Nord par la D657 et la rive gauche du canal à partir de Grand-Air qui apparaissent comme prioritaires.

Ce secteur se caractérise aussi par sa proximité avec la métropole du Grand Nancy. La D657 doit finir d'être aménagée afin de permettre aux habitants de rejoindre facilement et directement Maxéville puis Nancy.

Enfin, les communes de Bouxières-aux-Dames et Lay-St-Christophe nécessitent d'être reliées entre elles.



Description des mesures

- ☐ Aménager les liaisons cyclables identifiées dans le plan d'actions



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Ville, Communauté de Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Gestionnaires de voirie : département, communauté de communes, communes



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	N+3	N+5	N+10
Linéaire d'aménagements réalisés (km)	2,5	5	7,5

BL

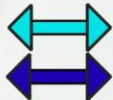
évolution



Lay-Saint-Christophe

Champigneulles

Liaisons et franchissements secteur sud



Priorités 1 et 2

Priorités 3 et 4

Aménagements cyclables existants



BANDE CYCLABLE



PISTE CYCLABLE



VOIE VERTE

0

1

2 km



Action n°6 : Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries



Contexte et objectifs de l'action

La stratégie et la planification de développement de la pratique du vélo se construit à l'échelle du Département, de l'EPCI et des communes via l'élaboration du schéma directeur cyclable.

Parce que les travaux de traverse de quartiers, d'aménagements d'espaces publics sont conçus pour plusieurs années, et donc fixent les conditions de déplacements sur cette période, **il convient de se poser systématiquement la question des aménagements cyclables** (et piétons) dans ces projets au moment de leur conception en application de l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour les voies urbaines. Lorsqu'un aménagement cyclable est opportun, **les recommandations du CEREMA¹ devront être respectées.**



Description des mesures

En fonction de la voirie concernée (communale, intercommunale, départementale, etc.), la maîtrise d'ouvrage de la réfection de la voirie varie. Il s'agit dans tous les cas de **définir au préalable les objectifs recherchés des aménagements**. Il s'agit de définir notamment : quels sont les principaux usages concernés ? En plus des déplacements quotidiens qui sont la priorité, sont-ils également destinés au vélo loisir / vélo tourisme ? Quels sont les services, commerces à rendre accessibles ? Quels sont les équipements à réaliser (cheminement, stationnement) ? Quelles sont les communes à desservir/connecter ?

Ces objectifs et besoins seront ensuite étudiés et évalués dans les études du projet : études préopérationnelles, études de maîtrise d'œuvre.

Les principes qui guideront cette réflexion seront :

- le **ménagement plutôt que l'aménagement** : ne pas faire plus, mais faire différemment pour permettre les déplacements sécurisés à vélo
- la **qualité paysagère des équipements** pour « donner envie » de se déplacer à vélo via des équipements simples et qualitatifs
- **Budget** : à étudier dans le budget global de l'opération de travaux
- **Calendrier** :
 - programmation lors de la réalisation de programmes d'aménagements
 - mise en œuvre au moment des travaux d'aménagements de voiries, d'espaces publics communaux
- **Moyens** : Maîtrise d'œuvre de la voirie concernée



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CC Bassin de Pompey et communes

Bénéficiaires : Usagers

Article L. 228-2 du Code l'environnement

« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. »



Action n°7 : Entretien des aménagements cyclables de manière régulière



Contexte et objectifs de l'action

Le territoire va aménager son réseau cyclable. Dès la phase opérationnelle, il convient de prendre en compte **les coûts et la gestion de l'entretien des aménagements** (pistes, stationnements, haltes, etc.) car un mauvais entretien **constitue un frein majeur à la pratique du vélo**. Un aménagement non entretenu peut rapidement devenir non-utilisé et donc non-rentable.

De plus, selon le type de revêtement, **un entretien régulier garantit la qualité d'utilisation et rallonge la durée de vie** de l'aménagement (réduisant finalement les coûts globaux à long terme).



Description des mesures

- ☐ Entretien régulier du réseau de pistes cyclables/voies vertes existant (Priorités 1 et 2)

Il conviendra d'établir dès le démarrage de la phase opérationnelle (réalisation des travaux) et en coordination avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage (Département, communes) les modalités de gestion de l'entretien du réseau cyclable.

Il est préconisé de rédiger une convention de gestion entre maîtres d'ouvrage pour formaliser ses modalités. La collectivité pourra s'appuyer sur ses agents techniques pour assurer un patrouillage régulier (à voir pour une mutualisation du matériel d'entretien : débroussailleuse, ... avec les services du Département) qui devra être suivi d'interventions d'entretien de la voirie, signalisation, équipements, etc.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Services techniques (CCBP), Entreprises spécialisées

Bénéficiaires : Usagers



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	N+2	N+5	N+10
Nombre de signalements pour mauvais entretien sur l'outil dédié	100	50	25

Action n°8 : Evaluer les impacts environnementaux



Contexte et objectifs de l'action

Les aménagements cyclables induisent des impacts environnementaux très limités*. Comparées aux autres projets d'aménagement (zones d'activités économiques, autoroutes, extensions d'aéroport), les pistes cyclables représentent une part infime de l'artificialisation des sols en France.

Même avec le scénario de développement du vélo le plus ambitieux couplé à une trajectoire Zéro Artificialisation Nette en 2050, cette part resterait toujours très minime (0,60% de l'ensemble des surfaces artificialisées). Dans ce même scénario, les collectivités territoriales devront réserver environ **6% des consommations foncières annuelles aux infrastructures cyclables** afin de construire une France 100 % cyclable disposant de 100 000 km d'aménagements cyclables.

Il existe **une boucle vertueuse** entre le développement des infrastructures cyclables et la transformation des habitudes de mobilité autour des pôles de vie et de proximité. **Le développement du vélo comme moyen de transport entraîne une baisse des besoins de consommation foncière et de ressources** via la densification du bâti résidentiel et commercial et la baisse des besoins en infrastructures de transport lourdes.



Description des mesures

- ☐ Réaliser un bilan annuel des aménagements réalisés, de l'évolution de la part modale vélo en s'appuyant sur l'outil « cycloscope » de l'ADEME
- ☐ Communiquer sur les résultats auprès des habitants, élus, associations, ...

*Voir *Quels impacts environnementaux des aménagements cyclables ?* BI évolution



Acteurs concernés

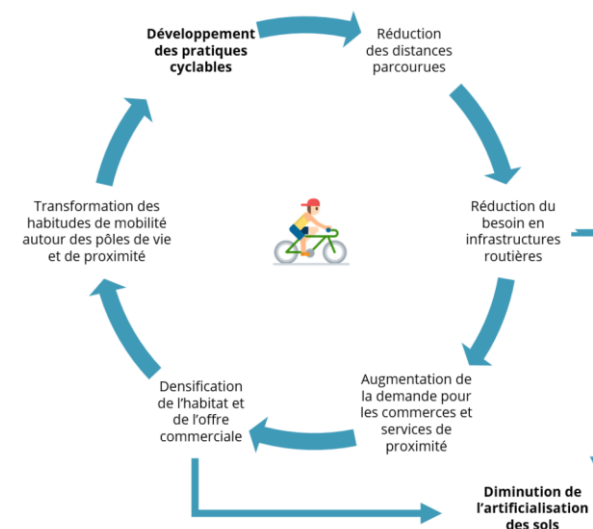
Mise en œuvre : CCBP

Bénéficiaires : Usagers



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	N+2	N+5	N+10
Par modale du vélo	1%	3%	8%



***AXE 3 : RENDRE LE VÉLO
PLUS ATTRACTIF AUPRÈS
DES HABITANTS***

Fiches action communication



AXE 3 : Rendre le vélo plus attractif auprès des habitants



Objectif

Au-delà de l'offre d'infrastructures et de services, il s'agit **d'amener les différents publics à une pratique du vélo plus fréquente** notamment sur des courts trajets.

Il s'agit à la fois :

- De promouvoir la pratique du vélo auprès des publics scolaires, entreprises, seniors, etc. avec des événements dédiés (Fête du vélo, challenge de la mobilité, ...)
- De s'appuyer sur un collectif d'usagers vélo qui pourraient devenir les « ambassadeurs » de la politique cyclable
- De décliner un plan de communication visant à diffuser une culture vélo : logo, vidéo, témoignages, campagne de communication, réseaux sociaux, défis, exemplarité, etc.



Fiches actions

Action 3.1 Organiser des événements de promotion du vélo

Action 3.2 Pérenniser le comité vélo

Action 3.3 Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien

Action 3.4 Mettre en place un système de comptage



Action n°1 : Organiser des événements de promotion du vélo



Contexte et objectifs de l'action

Les aménagements et les services sont 2 maillons essentiels pour développer la pratique cyclable. **Des événements de promotion du vélo permettront d'accompagner ces 2 volets**, afin de transmettre sur le terrain à la population les bonnes informations et d'inciter les citoyens à modifier leurs habitudes de mobilité.

L'objectif étant de **développer une culture vélo encore plus large**, en particulier pour le vélo du quotidien, il paraît alors très pertinent d'organiser des **événements variés autour du vélo pour les habitants du territoire**.



Description des mesures

- ☐ Séances de remise en selle, se découpant en une partie statique, axée sur le vélo en lui-même (choix, entretien, sécurisation, etc.) et une partie dynamique avec mise en situation réelle. Ces séances peuvent aussi bien être proposées à la demande, que lors d'événements ayant lieu sur le territoire.
- ☐ Ateliers participatif d'entretien et autoréparation : Ateliers à mettre en place de manière régulière dans tous les quartiers de la ville (un atelier de 2h par semaine, avec un roulement entre les communes), ouvert à toutes et à tous, pour apprendre à entretenir et réparer son vélo. Des ateliers plus ciblés pourront aussi être organisés, par exemple dans les écoles, les entreprises.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBP, associations vélo

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Cafés-vélo, velocistes



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	N	N+5	N+10
Nombre de séances de remises en selle organisées sur le territoire	5	50	150
Nombre d'ateliers participatifs d'entretien et autoréparation	13	40 par an	50 par an
Nombre de bourses aux vélos et équipements de vélo organisées	Annuellement		
Nombre de journées sans voitures organisées	Annuellement		
Nombre de participants à la fête du vélo annuelle	100	200	400



Action n°1 : Organiser des événements de promotion du vélo (suite)



Description des mesures

- ☐ Bourse aux vélos et équipements de vélo annuelle, pour permettre aux habitants de vélos et d'équipements de qualité à bas-coût. Une très bonne manière de mettre le pied à l'étrier. Il apparaît stratégiquement intéressant de placer cette bourse sur la période de la rentrée scolaire. Elle pourrait être réalisée en partenariat avec les acteurs vélo du territoire, notamment les vélocistes et cafés-vélo.
- ☐ Organiser avec les entreprises et écoles un challenge mobilité propre le territoire.
- ☐ Créer un AAP pour encourager la pratique quotidienne du vélo à destination des associations, établissements scolaires ou structures intervenants auprès du public. Par exemple : Projet d'organisation d'une manifestation ou d'une activité dédiée à la pratique du vélo (fêtes du vélo, ateliers de réparation...), réalisation de formations (encadrement de groupes à vélo notamment), acquisition de matériel pour faciliter la mise en œuvre de projets vélo (petit matériel dédié à la mise en place d'ateliers de brico-vélo, etc.) hors acquisition de flottes de vélos, acquisition de matériel adapté aux personnes en situation de handicap ou seniors, mise en œuvre du programme «Savoir Rouler à Vélo ».





Action n°2 : Pérenniser le comité vélo



Contexte et objectifs de l'action

Dans le cadre de l'élaboration de ce schéma directeur cyclable, un comité vélo a été mis en place pour représenter les habitants, futurs usagers des infrastructures cyclables.

Si son rôle est essentiel pour la mise en place du plan vélo, il est aussi très important de pérenniser cette démarche pour suivre l'évolution de la mise en œuvre de ce plan.

Ce comité pourra se regrouper jusqu'à deux fois par an afin de faire le bilan des actions mise en œuvre et de rendre un avis citoyen aux services de la mairie. Il pourra être sollicité sur chaque secteur pour faire un point sur les aménagements projetés.



Description des mesures

- ☐ Mettre en place des indicateurs de suivi à définir et compléter annuellement
- ☐ Communiquer annuellement dans les supports de communication de la collectivité sur l'ensemble des démarches cyclables entreprises et communiquer régulièrement sur les tracés existants ou ceux qui sont mis en place. Communication à réaliser également par les collectivités.
- ☐ Organiser une à deux réunions du comité vélo par an afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée du développement des infrastructures, ainsi que pour avis des aménagements projetés



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBP

Bénéficiaires : Comité vélo



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	N	N+5	N+10
Nombre de réunions du comité d'usagers	2	5	5



Action n°3 : Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien



Contexte et objectifs de l'action

Le vélo du quotidien est un mode de transport écologique, économique, bon pour la santé et qui comporte de nombreux autres avantages.

Le développement de la part modale vélo, c'est-à-dire le nombre de déplacements effectués à vélo parmi l'ensemble des déplacements, passe par le développement du vélo du quotidien, et non seulement touristique ou de loisir. Dès lors, **une large campagne de communication pourra notamment permettre de bousculer les représentations des non-cyclistes chez qui les résistances au vélo sont les plus fortes, tout en confortant les cyclistes occasionnels et réguliers dans cette pratique.** C'est aussi une belle manière de mettre en avant les atouts du territoire de la ville.

L'objectif de cette action est de donner envie à tout le monde de (re)tester le vélo.



Description des mesures

- ☐ **Communiquer sur les aménagements cyclables réalisés / en projet** pour faciliter les déplacements des usagers, entre autres :
- ☐ **Développer une stratégie de communication efficace** (réseaux sociaux, presse, etc.) mettant notamment en avant sur les atouts du territoire, la dynamique sur le vélo, le Schéma Directeur Cyclable, etc. L'objectif étant de se rapprocher des citoyens en faisant plus de lien entre les études et le quotidien des habitants du territoire. Les recommandations de l'ADEME¹ pourront être une source d'inspiration intéressante.
- ☐ **Conception d'une vidéo sur le schéma cyclable, conception et impression de flyers**
- ☐ **Montrer l'exemple (acteurs vélos, associations, élus, techniciens des collectivités...qui se mettent en selle et incitent le reste de la population à faire de même)**



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBP

Bénéficiaires : Usagers, Commune, Cyclotouristes

Partenaires : Agglomération, Vélo & Territoires, Conseil Départemental des Landes, acteurs vélo (notamment touristiques) du territoire, ADEME, établissements scolaires, etc.



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	N	N+5	N+10
% de la population touchée par la communication	10%	50%	100%
% de la population qui utilise son vélo à minima 1 fois par semaine	10%	30%	60%



¹ <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/4664-developper-la-culture-velo-dans-les-territoires-9791029717871.html>



Action n°4 : Mettre en place un système de comptage



Contexte et objectifs de l'action

Afin de suivre de près l'évolution de la pratique cyclable sur votre territoire, il peut être intéressant de mettre en place des solutions de comptage des cyclistes sur des points stratégiques du territoire.

Les données ainsi récoltées pourront être transmises aux instances chargées de piloter le plan vélo à l'échelle de la ville et de la métropole, aux organismes chargés de contrôler le développement des mobilités douces annoncées (ADEME, DREAL) et bien sûr aux citoyens avec un objectif de communication sur l'efficacité du plan mis en œuvre.

Il existe de nombreuses solutions de comptage différentes:

- Comptage ponctuel : adapté à une étude courte nécessitant un relevé de fréquentation (sous forme de tube traversant la piste)
- Comptage permanent non-visible: permet de faire remonter des données de fréquentation sans communication directe avec les cycliste (sous forme de dalle, poteau ou système enterré)
- Afficheurs en temps réels : permet de faire remonter des informations tout en communiquant directement les données avec les usagers (sous forme de totem ou de panneau à affichage)



Description des mesures

- ☐ Mettre en place des bornes de comptage communicantes et non communicantes



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBP

Bénéficiaires : Usagers du quotidien, institutions

Partenaires : entreprises de fabrication des bornes, département



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	N	N+5	N+10
Nombre de bornes de comptage mise en service	1	3	5



***AXE 4 : ASSURER
L'ÉVALUATION ET LE SUIVI
DE LA POLITIQUE CYCLABLE***

Fiches action suivi



Action n°1 : Examiner l'opportunité de recruter un chargé de mission Vélo



Contexte et objectifs de l'action

La mise en œuvre d'un Schéma Directeur Cyclable nécessite des moyens humains importants. Les moyens humains actuels du Bassin de Pompey pourraient être insuffisants au regard de l'ambition que porte la Communauté de Communes sur le développement du vélo. Le **recrutement d'un chargé de mission** serait alors un appui important pour la mise en œuvre des actions de ce Schéma Directeur Cyclable.

Pour faciliter cela, l'ADEME a mis en place pour la deuxième fois **l'appel à projets AVELO** dont l'axe 4 consiste à financer des chargés de mission « vélo » au sein des territoires



Description des mesures

- ❑ Examiner l'opportunité de recruter un chargé de mission Vélo (1 ETP), qui aura notamment pour mission de :
 - **Accompagner le développement de services autour du vélo** (organisation d'ateliers participatifs, accompagnement des entreprises du territoire, suivi du label « Accueil Vélo », etc)
 - **Promouvoir et communiquer sur le vélo au sein du territoire** (s'assurer de la visibilité des actions vélo en ligne, promotion des actions de la CCBP et animation d'une communauté « vélo », aide à la réalisation d'une vidéo de promotion du vélo sur le territoire, organisation d'un challenge vélo, etc.)
 - **Améliorer le réseau de pistes cyclables existant** (améliorer la signalétique, mettre en œuvre les scénarios du Schéma Directeur Cyclable, participer à la formation des agents techniques voirie aux aménagements cyclables, etc.)



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CCBP

Bénéficiaires : Tout le monde

Partenaires : ADEME