

Conseillers en exercice :	77	L'an deux mille vingt-quatre, le huit juillet, à dix-neuf
Présents :	56	heures, le Conseil Communautaire s'est réuni en séance
Absents excusés :	14	ordinaire à la salle des Conférences du Rozier-Coren à
Pouvoirs :	7	Saint-Flour, après convocation légale en date du 2 juillet
Votants :	63	2024, sous la Présidence de Madame Céline CHARRIAUD.

**Présents :**

MME Agnès AMARGER, M. Didier AMARGER, MME Annie ANDRIEUX, MME Béatrice ANTONY, M. Frédéric ASTRUC, MME Nicole BATIFOL, MME Sophie BENEZIT, M. Jean-Paul BERTHET, MME Marina BESSE, M. Gilles BIGOT, M. Jean-Luc BOUCHARINC, MME Sylvie VAISSADE, M. Jean-Marc BOUDOU, MME Céline CHARRIAUD, M. Pierre CHASSANG, MME Yolande CHASSANG, M. Marcel CHASTANG, M. Gilbert CHEVALIER, M. Guy CLAVILIER, M. Bernard COUDY, M. Gérard COURET, M. Philippe DE LAROCHE, M. Frédéric DELCROS, M. Philippe DELORT, M. Gérard DELPY, MME Ghislaine DELRIEU, M. Philippe ECHALIER, M. Christian GENDRE, MME Olivia GUEROULT, MME Martine GUIBERT, M. Jean-Pierre JOUVE, MME Annick MALLET, M. Philippe MATHIEU, M. Bernard MAURY, M. Jean-Marie MEZANGE, M. Guy MICHAUD, M. Daniel MIRAL, M. Jean-Jacques MONLOUBOU, M. Gérard MOULIADE, M. Louis NAVECH, M. René PELISSIER, M. Jean-Luc PERRIN, M. Loïc POUDEROUX, M. Marc POUGNET, M. Jean-Claude PRIVAT, M. Bernard REMISE, MME Bernadette RESCHE, M. Jean-Paul RESCHE, MME Jeanine RICHARD, MME Patricia ROCHÈS, M. Michel ROUFFIAC, M. Robert ROUSSEL, M. Serge TALAMANDIER, MME Maryline VICARD, M. Christophe VIDAL, M. David VITAL.

**Absents excusés :**

MME Pierrette BEAUREGARD, M. Hervé VIGIER, M. Richard BONAL, M. Claude BONNEFOI, M. Joël BRUN, M. Vital GENDRE, M. Éric GOMESSE, MME Nadine JANVIER, MME Nathalie LESTEVEN, M. Christian RISS, MME Sylvie PORTAL, M. Pascal POUDEVIGNE, M. Olivier REVERSAT, M. Pierre SEGUIS.

**Pouvoirs :**

M. Eric BOULDOIRES donne pouvoir à M. Jean-Pierre JOUVE  
MME Bonnie DELEPINE donne pouvoir à MME Annick MALLET  
M. Jérôme GRAS donne pouvoir à M. Frédéric DELCROS  
M. Adrien LAMAT donne pouvoir à M. Marc POUGNET  
MME Marine NEGRE donne pouvoir à M. Jean-Claude PRIVAT  
MME Emmanuelle NIOCEL JULHES donne pouvoir à M. Jean-Luc PERRIN  
MME Marie PETITIMBERT donne pouvoir à MME Maryline VICARD

M. Loïc POUDEROUX a été désigné pour remplir les fonctions de secrétaire de séance.

La Présidente certifie qu'un extrait de la présente délibération sera publié sous format électronique sur le site internet de Saint-Flour Communauté le **12 JUIL. 2024**, conformément à l'ordonnance n°2021-1310 du 7 octobre 2021 et au décret n°2021-1311 du 7 octobre 2021 portant réforme des règles de publicité, d'entrée en vigueur et de conservation des actes pris par les collectivités territoriales et leurs groupements.

Acte rendu exécutoire après transmission en Préfecture du Cantal, le **12 JUIL. 2024**

Tout recours contentieux à l'encontre de la présente délibération doit être déposé, dans un délai de deux mois à compter de son affichage, auprès du Tribunal Administratif de CLERMONT-FERRAND.

La juridiction administrative compétente peut aussi être saisie par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr).

**OBJET : MOBILITES - APPROBATION DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE INTERCOMMUNAL**

**RAPPORTEUR** : Monsieur Jean-Luc PERRIN

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales notamment ses articles L1111-8 et R.1111-1 ;

**Vu** la loi n°2015-991 du 24 décembre 2019 dite Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) ;

**Vu** le Code des transports et notamment ses articles L. 1231-4, par lequel la Région peut déléguer, par convention, toute attribution ainsi que tout ou partie d'un service ou plusieurs services énumérés aux articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du même code ;

**Vu** la délibération n°CP-2021-04 I 17-117-5454 du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes du 30 avril 2021 approuvant la convention de coopération entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et Saint-Flour Communauté ;

**Vu** la convention de délégation de compétences pour l'organisation des mobilités entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et Saint-Flour Communauté conclue le 7 juillet 2022 ;

**Vu** la décision de financement entre l'Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie (ADEME) et Saint-Flour Communauté approuvant le financement partiel pour l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable par l'appel à projet AVELO2 ;

**Considérant** la volonté des élus de développer le vélo et les modes actifs comme moyen de déplacement au quotidien alternatif à la voiture individuelle ;

**Considérant** l'étude menée de septembre 2023 à juin 2024 en concertation avec les élus de chaque commune de Saint-Flour Communauté et leurs retours sur les aménagements cyclables à réaliser ;

**Vu** l'avis favorable des communes en conférence des maires en date du 17 mai 2024 ;

**Vu** l'avis favorable du bureau exécutif en date du 10 juin 2024 ;

Le Conseil Communautaire, après avoir entendu l'exposé du rapporteur et après en avoir délibéré,

**↓ APPROUVE** le Schéma Directeur Cyclable de Saint-Flour Communauté tel qu'annexé à la délibération ;

**↓ AUTORISE** Madame le Président à signer tous documents administratifs nécessaires pour le déploiement du Schéma Directeur Cyclable Intercommunal.

POUR : 58 VOIX

CONTRE : 3 (M. Frédéric ASTRUC, M. Jean-Marie MEZANGE, M. Jean-Paul RESCHE)

ABSTENTIONS : 2 (M. Guy MICHAUD, M. Serge TALAMANDIER)

Ainsi délibéré en séance les jours, mois et an susdits, et les membres présents ont signé au registre,

La Présidente,

Céline CHARRIAUD



Le secrétaire de séance,

Loïc POUDEROUX

A large, stylized signature in black ink, likely belonging to Loïc PouderoUX, is written over the text of the secretary's name.

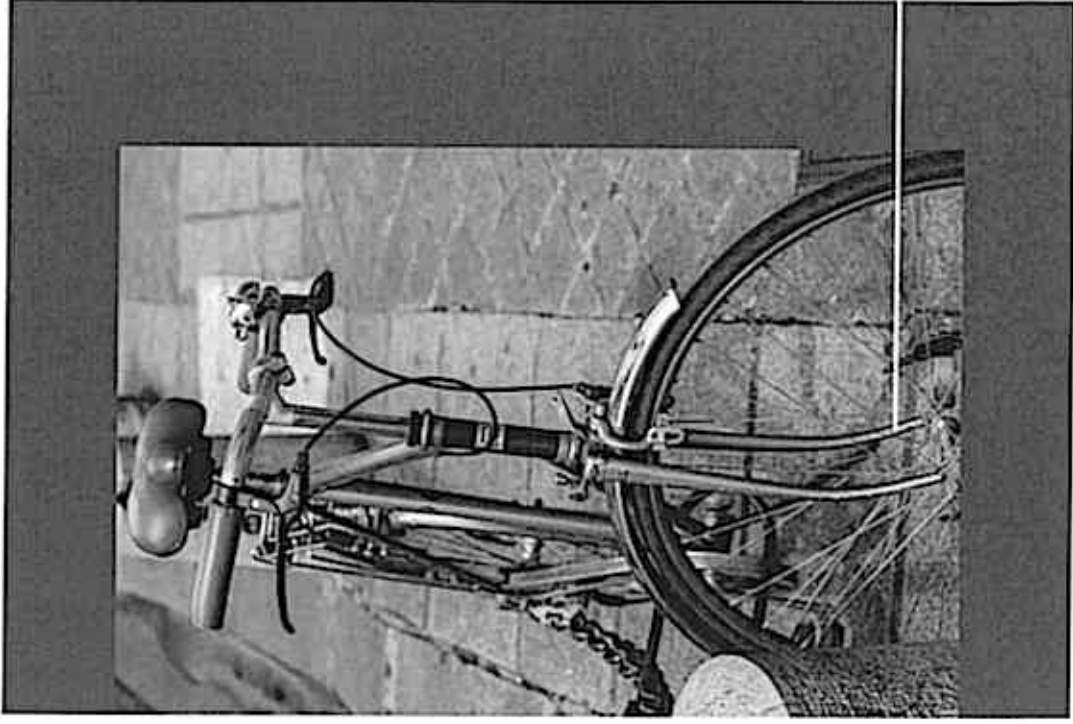
Accusé de réception en préfecture  
015-200066660-20240708-DELIB2024-179-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2024  
Date de réception préfecture : 12/07/2024



# SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

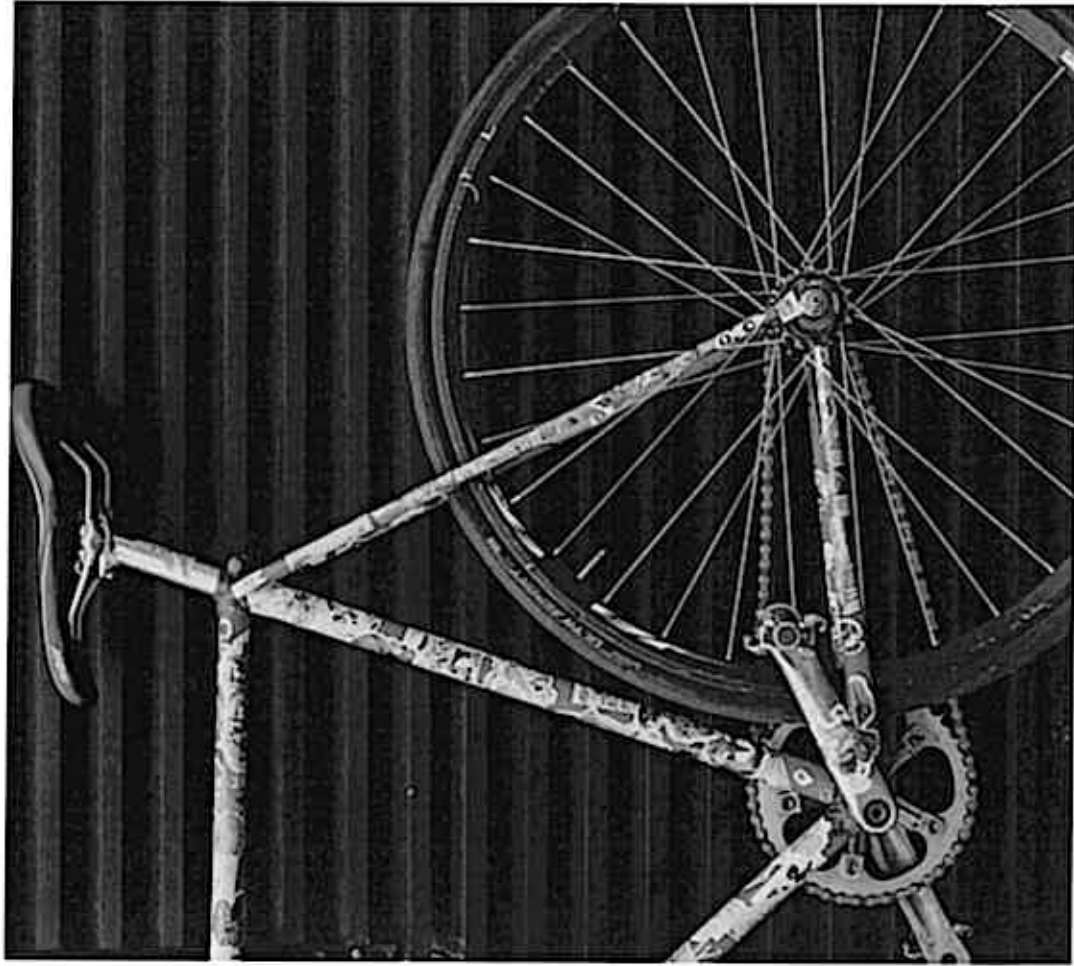
---

Saint-Flour Communauté



## SOMMAIRE

P.3	<b>01. PRÉAMBULE</b>
P.6	<b>02. ÉTAT DES LIEUX</b>
P.24	<b>03. ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE</b>
P.31	• <i>Aménagements cyclables - synthèse</i>
P.34	• <i>Stationnement vélo - synthèse</i>
P.36	• <i>Jalonnement vélo - synthèse</i>
P.39	• <i>Action parallèle - synthèse</i>
P.54	<b>04. SYNTHÈSE DES COÛTS</b>
P.55	• <i>Coûts par commune - aménagements</i>
P.57	• <i>Coûts par commune - stationnement</i>
P.59	• <i>Coûts par commune - jalonnement et signalétique</i>
P.61	<b>05. ANNEXES</b>



# 1 - PRÉAMBULE



SCHÉMA DIRECTEUR MOBILITÉS ACTIVES

## PRÉAMBULE

**La Communauté de Communes Saint-Flour Communauté (SFC)** est engagée depuis plusieurs années sur le développement des mobilités actives sur son territoire. Par l'aménagement de liaisons douces, la Communauté de Communes se mobilise pour répondre à la fois aux enjeux de transition écologique et à la demande croissante des usagers dans le cadre des trajets du quotidien ou dans celui du cyclotourisme.

Dans la continuité de cette démarche, la Communauté de Communes a initié l'élaboration d'un **schéma directeur cyclable, visant à orienter et encadrer le développement de la politique cyclable du territoire à moyen terme.**

Ce document est le fruit de nombreux échanges au cours de l'année 2023 et 2024 entre l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire et notamment les 53 communes composant l'EPCL.

Le schéma directeur a pour objectifs **d'analyser l'offre et la demande d'aménagements concernant les mobilités actives et d'élaborer un plan d'actions pour favoriser l'usage quotidien du vélo.** Ce plan d'actions fixe à

court, moyen et long terme de grandes orientations dans le déploiement d'un réseau favorisant des déplacements sécurisés et continus. Il propose également des actions et services complémentaires à mettre en place (stationnement, signalétique et jalonnement, communication...).

La portée intercommunale du schéma vise le développement du réseau cyclable et des actions inscrites ayant un intérêt communautaire tel que la desserte d'enjeux clés (zones d'activités, gare SNCF, aires de covoiturage...) ou encore la réalisation d'axes majeurs permettant d'effectuer des trajets sécurisés de commune à commune. **Le développement du réseau cyclable doit se faire en lien avec les différents acteurs de l'aménagement du territoire** (communauté de communes, commune, département) afin d'apporter de la cohérence dans sa structuration et d'éviter toute discontinuité.

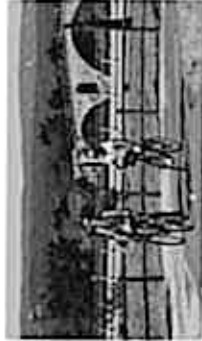


Quels sont les caractéristiques propres des différents modes d'utilisation du vélo en France ?



#### UTILITAIRES

- Distances courtes, s'allongeant avec le VAE, trajets récurrents souvent en zone urbaine;
- Recherche de trajets directs, sûrs, sur des aménagements 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

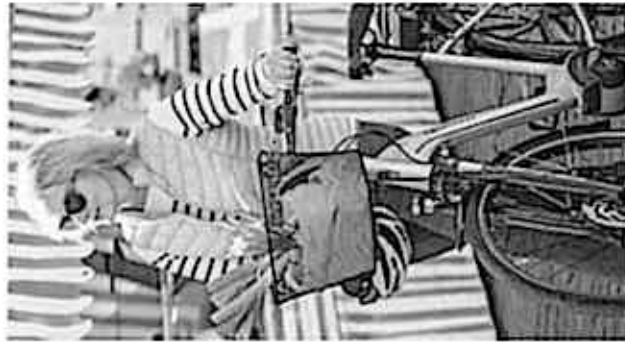
- Vacances à vélo : Voyages ou découverte et visites à vélo;
- Voyages hebdomadaires en moyenne sur des itinéraires agréables, sécurisés (sites propres si possibles), services spécialisés pour cyclistes (train + vélo, stationnement, réparation, ...);
- Visites : 30km de trajet en moyenne, cadre agréable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

# 02- ÉTAT DES LIEUX







L'état des lieux a pour objectif d'identifier les forces, faiblesses et opportunités de développement des mobilités actives sur le territoire de la Communauté de Communes Saint-Flour Communauté.

Ce diagnostic est basé sur des entretiens avec l'ensemble des acteurs de la politique des mobilités actives, une enquête auprès de la population et des relevés images du terrain, permettant d'assurer un diagnostic technique de l'état du réseau existant.

Ce diagnostic est essentiel afin d'élaborer une stratégie cohérente sur le territoire, exploitant les forces et aménagements existants pour les compléter et les renforcer.

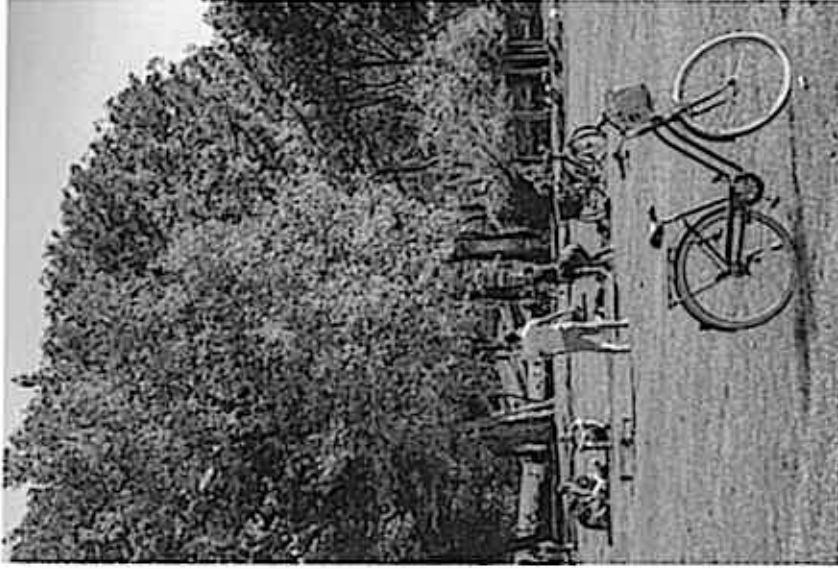
Le diagnostic se décline en trois parties :

- Analyse du potentiel captible
- Analyse de l'existant : états des lieux des aménagements, inventaire de l'offre de stationnement, ...
- Synthèse des enjeux et objectifs

## ANALYSE DU POTENTIEL CAPTABLE

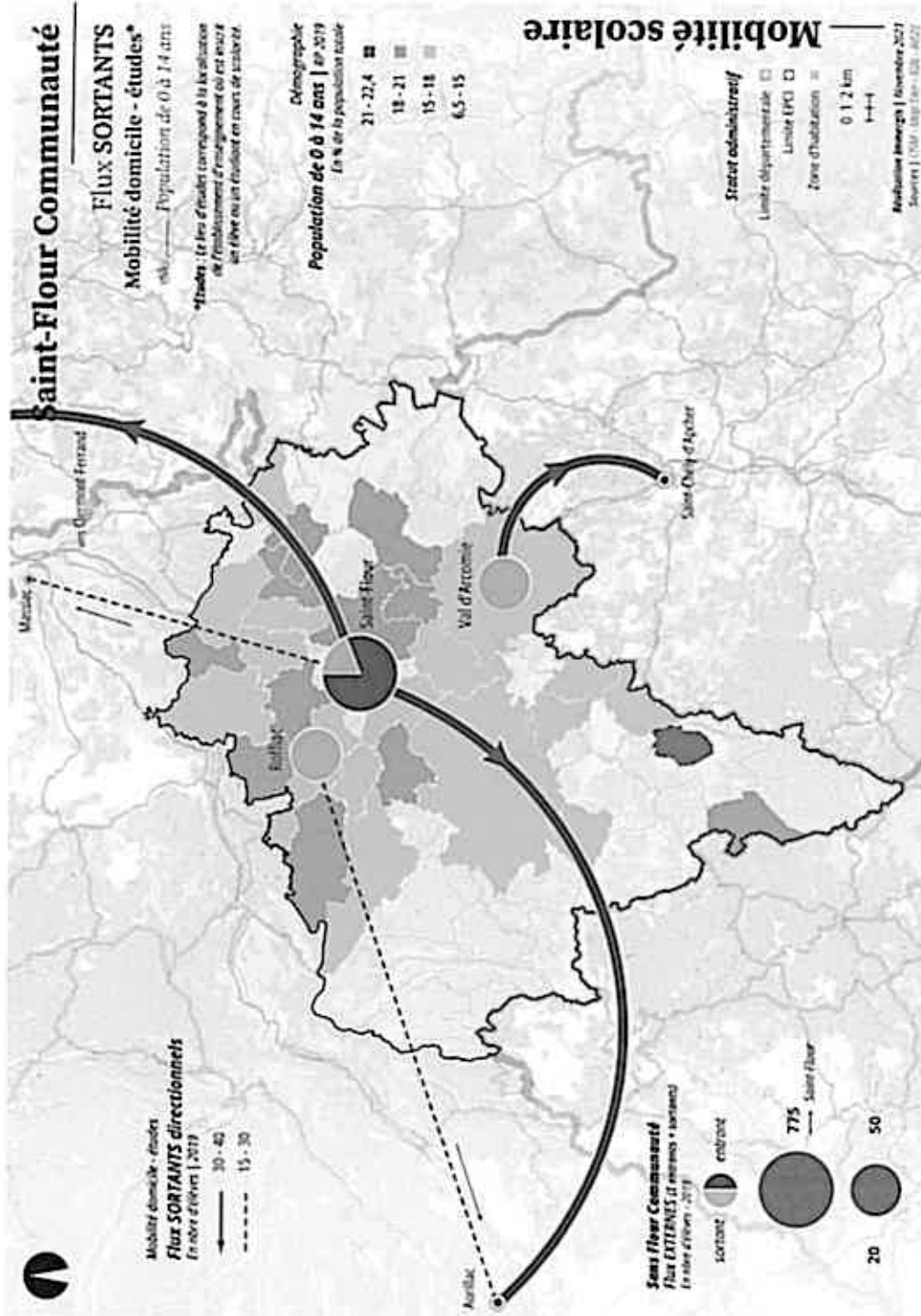
**Le territoire de la Communauté de Communes recense environ 23 447 habitants sur 53 communes** (INSEE RP 2020), répartis de manière hétérogène. **La Communauté de Communes comprend près de 10 265 emplois sur son territoire**, toutefois son Indice de Concentration de l'Emploi (ICE)\* est de 101,4, soit 101,4 emplois pour 100 actifs occupés en 2020 (Source Observatoire des Territoires). Ayant un presque égale à 100, la CCSFC se caractérise par sa fonction de pôle d'emploi.

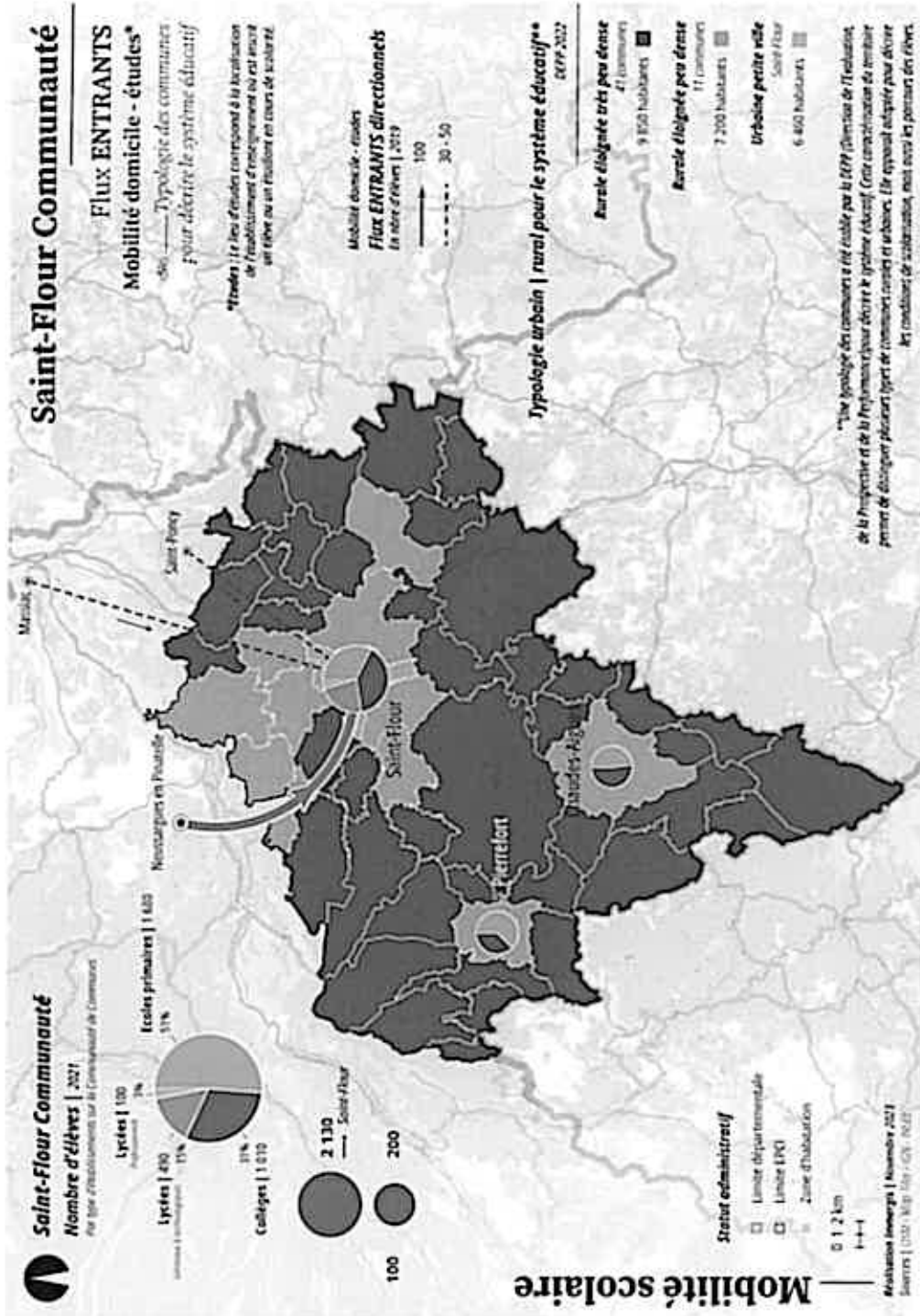
Son caractère rural est ainsi marqué dans plusieurs parties du territoire. Elle s'organise autour de **5 bourgs principaux : Saint-Flour, Chaudes-Aigues, Pierrefort, Neuveglise-sur-Truyère et Ruynes-en-Margeride**. Par ailleurs, les 3 premières communes citées ci-dessus sont inscrites au programme des Petites Villes de Demain (PVD). Le cadre de vie est composé de paysages naturels et anthropisés exceptionnels, variés et préservés souvent mis en valeur par une topographie marquée entre vallées plus ou moins profondes et paysages proposant des formes urbaines.



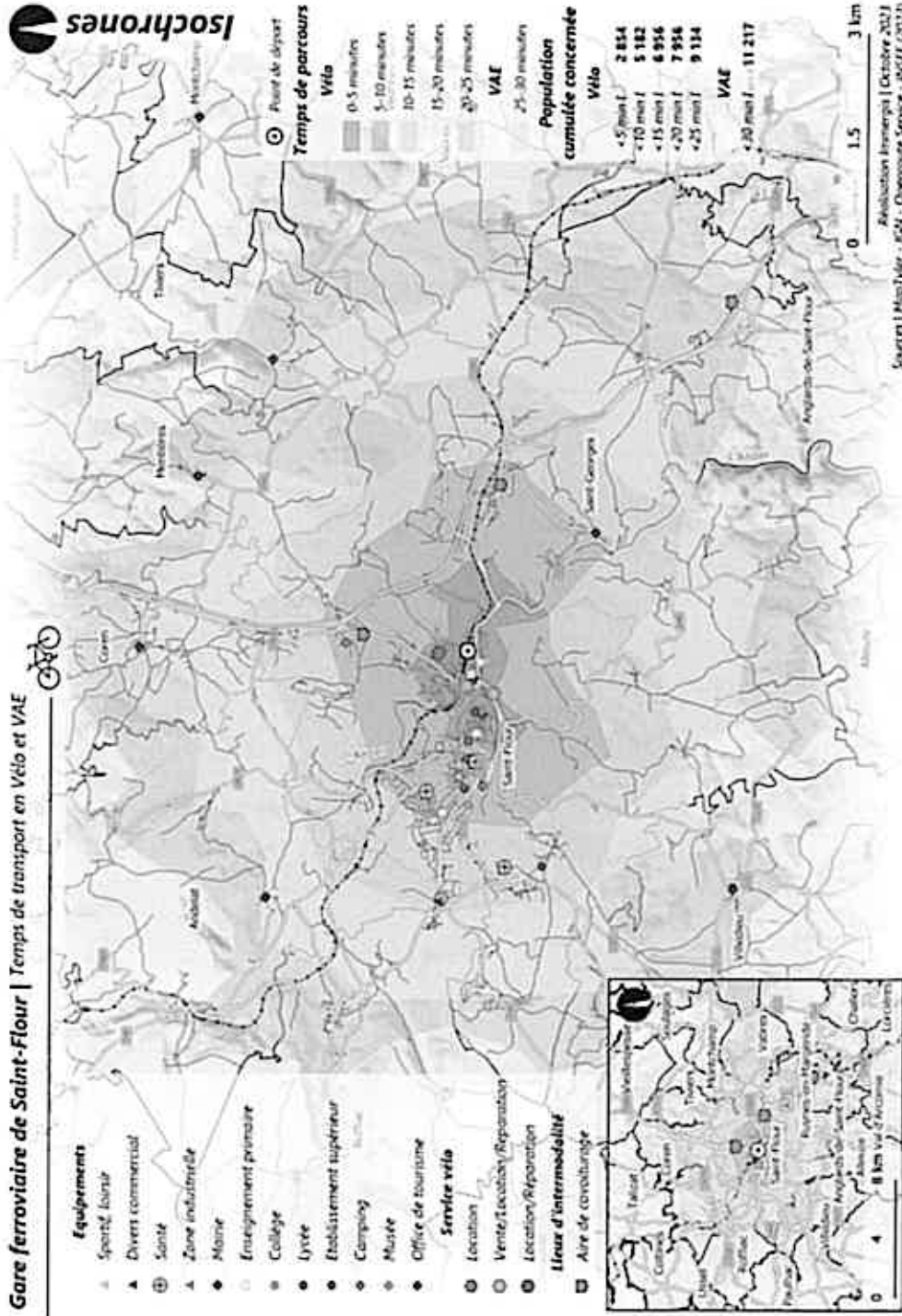




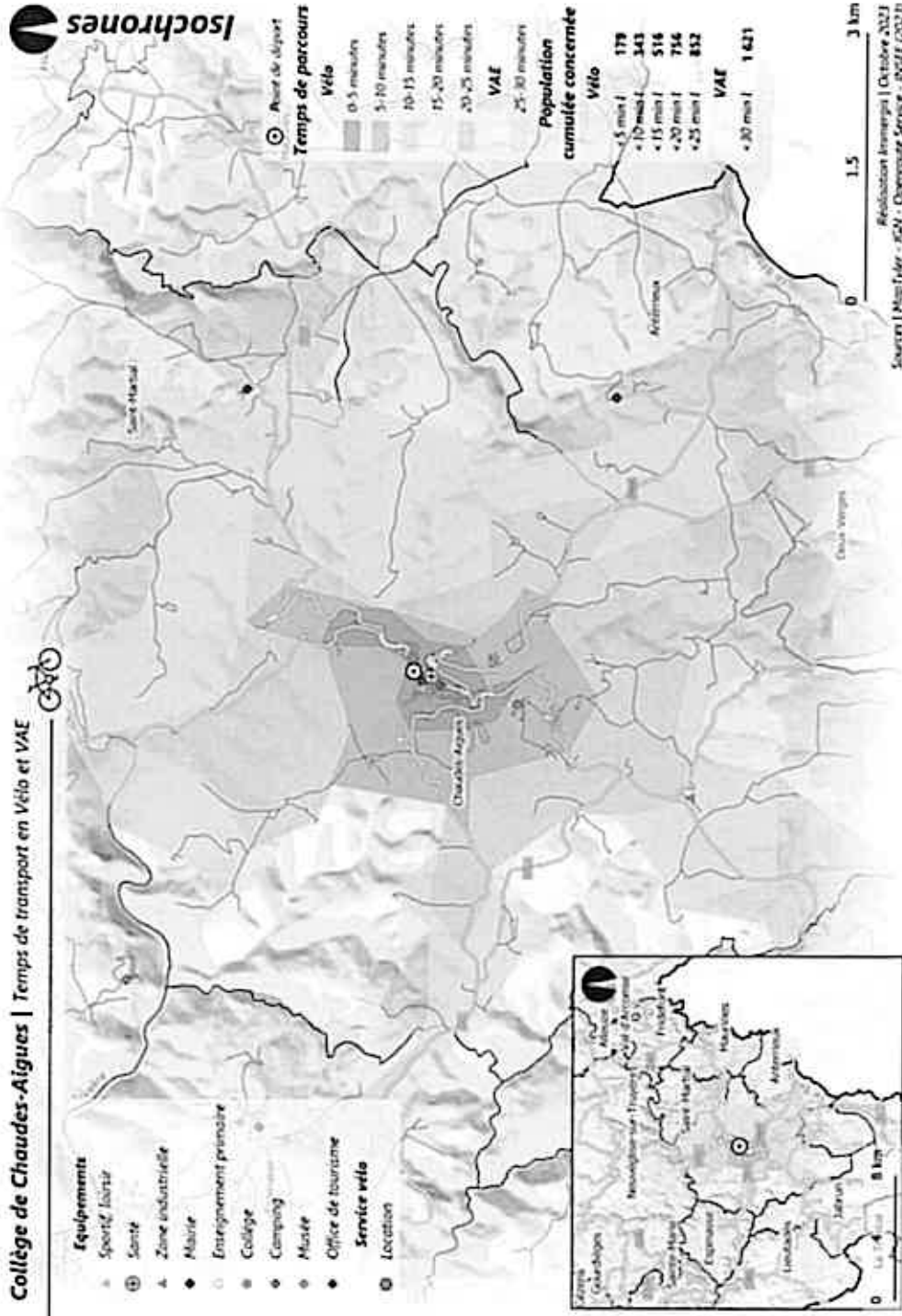












# RETOURS DE L'ENQUÊTE

## INTRODUCTION

**100**

Participants

**11%/89%**  
% Hommes - Femmes

Actifs

**56%**  
2 enfants

**LIEUX DE  
RÉSIDENTE :**

- 1- Saint-Flour
- 2- Neuvéglise-sur-Truyère
- 3- Chaudes-Aigues

**71%**

des enfants disposent d'un vélo

**Le chemin qui mène votre domicile au collège/lycée vous semble-t-il dangereux ?**

**81%**  
OUI

**19%**  
NON

## TYPES DE STATIONNEMENTS UTILISÉS

1- Local à vélo au sein de

l'immeuble ou garage privé : 88%

2- Barrière, lampadaire ou

mobilier urbain : 5%

Autres : 9%

A quelles conditions laisseriez-vous vos enfants aller à l'école à vélo :

1 Séparation nette de la circulation vélo et automobile

2 Réseau cyclable continu

3 Amélioration des carrefours

4 Réduction globale de la vitesse à 30km/h en agglomération

## LIEUX JUGÉS DANGEREUX :

- Route nationale
- Avenue de la Fontlong
- Route départementale
- Zone Montplain
- Saint-Thomas
- Descente Fraissinet
- Avenue de la République

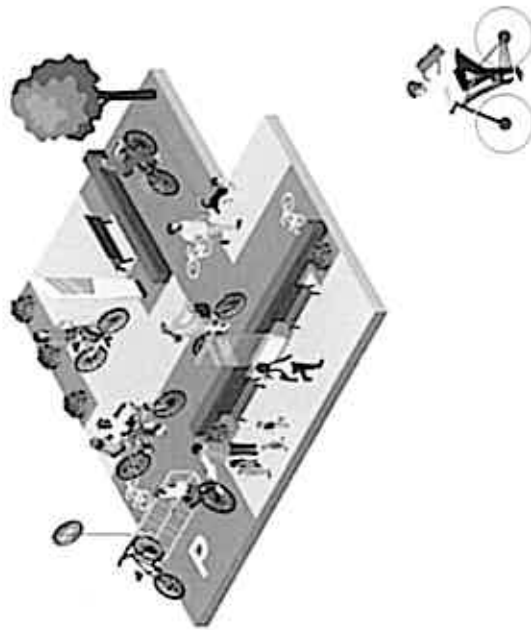


La plupart des parents jugent le trajet **trop long** et par conséquent irréalisable.

Ils ont ainsi exprimé un besoin en matière **d'aménagements cyclables** pour garantir une meilleure sécurité de leurs enfants lors de leurs déplacements en vélo.



## CONCLUSION



**Freins à la pratique** : les principaux freins à la pratique cyclable sur le territoire restent le sentiment d'insécurité, la distance à parcourir et le relief. Le manque d'aménagements dédiés en sites propres. Les routes départementales sont des lieux concentrant les frustrations des usagers vélos.

**Les salariés**: Les répondants déclarent que le vélo est un moyen pertinent pour rejoindre leur lieu de travail.

- Faciliter l'embarquement des vélos dans les transports publics (palier au frein de la distance à parcourir)
- Au sein des entreprises, le stationnement sécurisé, le forfait mobilités durables et la mise à disposition d'une flotte de vélos sont demandés.

### Inciter à l'utilisation du vélo :

Les usagers affirment **utiliser le vélo avant tout pour le sport, à des fins de loisirs et promenades**. Les usagers sont prêts à utiliser davantage le vélo pour se maintenir en bonne santé, pour le plaisir, et le loisir.

- Améliorer le stationnement aux pôles touristiques et installer des bornes de réparation/recharge sur les itinéraires touristiques

L'aide à l'achat d'un VAE est fortement demandée également avec en justification les longues distances et le relief.



## ANALYSE DU POTENTIEL CAPTABLE

Les déplacements au sein de la Communauté de Communes se font très largement en véhicule motorisé :

Type de déplacement	Part modale CCVL (%)	Part modale département Cantal (%)	Part modale région Auvergne-Rhône-Alpes (%)	Part modale nationale (%)
Pas de déplacement	13	12,8	4,3	4,1
Marche à pied (ou rollers, patinette)	12,1	9,5	6,7	6,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	0,3	0,6	2,5	2,3
Deux-roues motorisé	0,2	0,4	1,2	1,8
Voiture, camion ou fourgonnette	74	75,4	74,5	70,4
Transports en commun	0,4	1	10,7	15,2

*Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP 2019)*

**La typologie de déplacement sur le territoire de la CCSCC** est semblable aux moyennes du département, à l'exception de l'utilisation de la marche à pied comme type de déplacement. La voiture reste le mode de déplacement dominant face aux longues distances des déplacements.



→ Les chiffres nationaux prennent en compte des territoires fortement urbanisés, à la structure différente de celle de la Communauté de Communes. C'est ce qui explique en partie les écarts de valeurs. Rappelons que l'objectif national est d'atteindre une **part modale vélo de 9 %** d'ici fin 2024. La Communauté de Communes vise à participer autant que possible à l'atteinte de ces objectifs.

## ANALYSE DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

Analyse des aménagements existants et de l'apaisement de la circulation



Bande cyclable et marquage au sol/chevrons à Saint-Flour

Sur le territoire, 30 kms de voiries sont aménagées ou apaisées, dont :

- 7,5 km en aménagement cyclable dont :
- 7 km d'aménagement mixte piéton vélo hors voie verte
- 314 m de bande cyclable
- 174 m de marquage au sol, chevrons...
- 22 km en zone de circulation apaisée dont :
- 5,3 km voirie à 50km/h
- 5,3 km voirie à 30km/h
- 554 m de Zone de rencontre.
- 11,7 km de zone 30

La communauté de communes est peu équipée en aménagement cyclable. Ainsi, la sécurité n'est pas optimale pour les modes actifs.

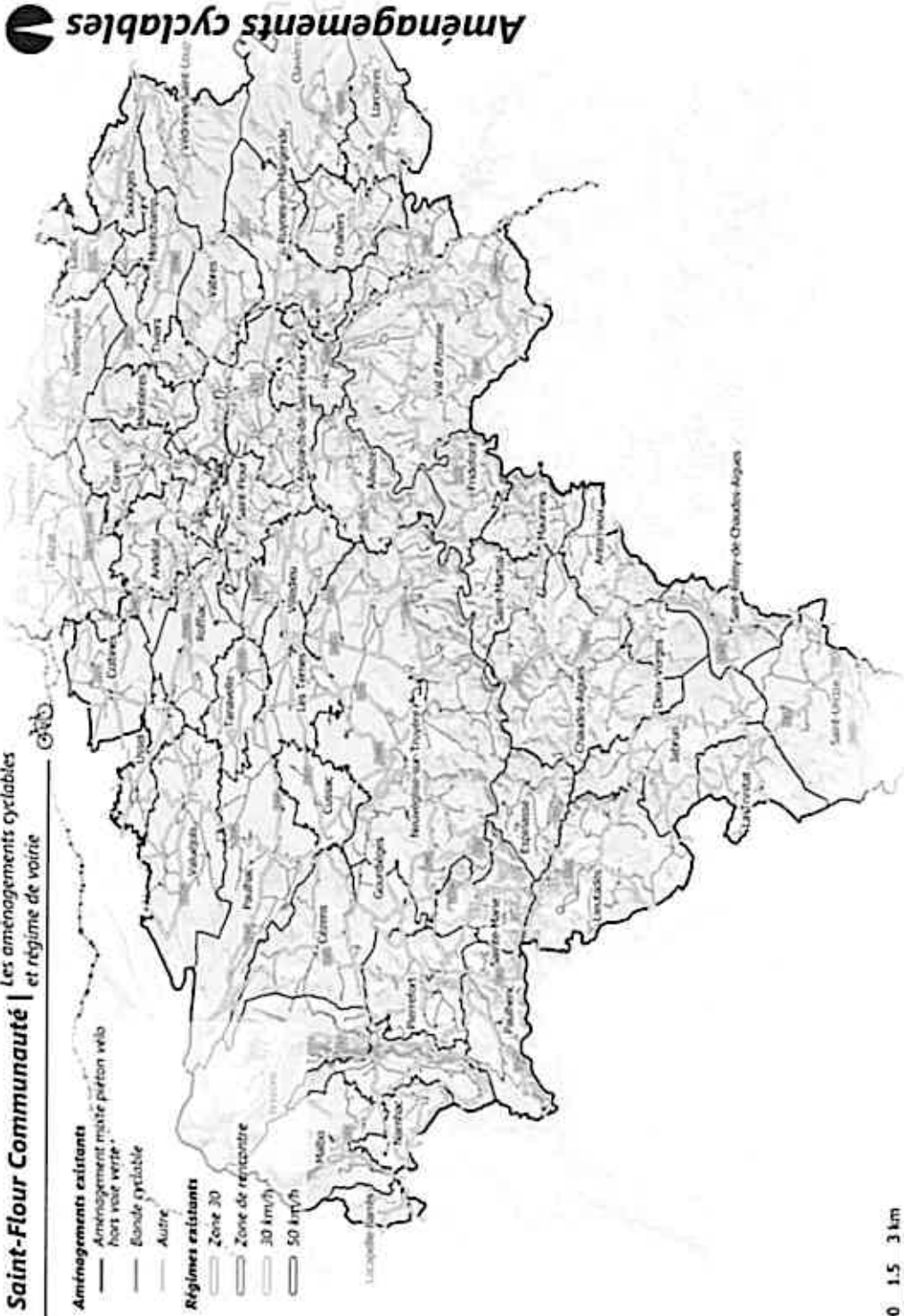
Néanmoins, certaines communes voient leurs **centres-villes apaisés** par du dispositif de ralentissement du trafic automobile ce qui contribue à la pratique cyclable de ces espaces. De plus, plusieurs cheminements ont été relevés comme des **itinéraires potentiel en modes actifs** (piétons, vélos). L'idée serait d'aménager ces cheminements en ayant une attention particulière sur la **résorption des potentiels conflits piéton/vélo**.

Le schéma directeur cyclable prévoit le **déploiement d'aménagements cyclables permettant de résorber les discontinuités et créer des continuités depuis les aménagements existants et/ou régimes de voirie.**

### Saint-Flour Communauté | Les aménagements cyclables et régime de voie

### Aménagements cyclables

- Aménagements existants**
- Aménagement piste paron velo
  - hors voie verte
  - Bande cyclable
  - Autre
- Régimes existants**
- Zone 30
  - Zone de rencontre
  - 30 km/h
  - 50 km/h



Source | MaaS/Ver - IGH, 2023

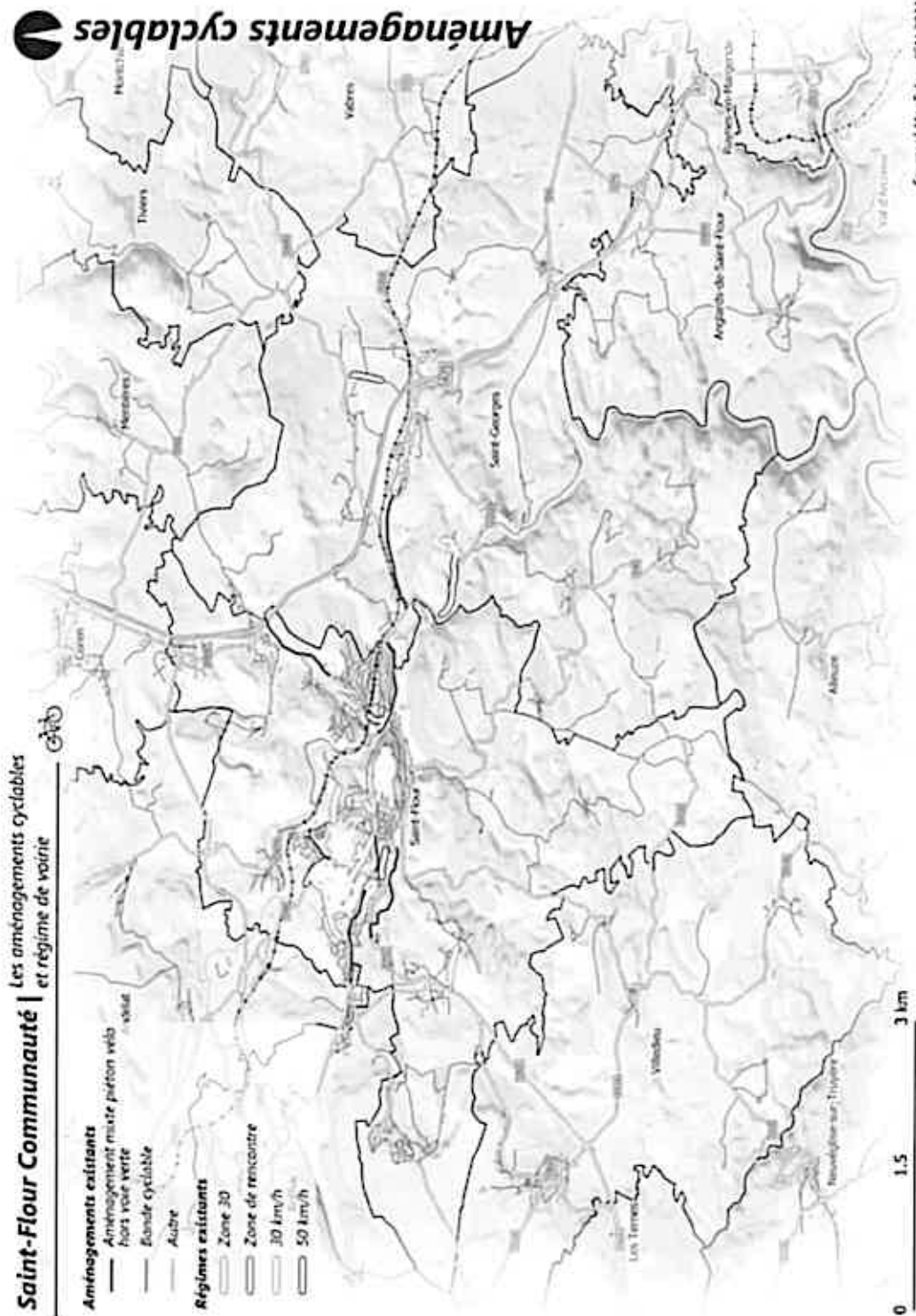
Accusé de réception en préfecture  
 015-200066660-20240709\_01\_19-2024-179-DE  
 Date de télétransmission : 12/07/2024  
 Date de réception préfecture : 12/07/2024



### Saint-Flour Communauté | Les aménagements cyclables et régime de voirie



- Aménagements existants**
  - Aménagement piste piéton vélo
  - Hors voirie verte
  - Bande cyclable
  - Autre
- Régimes existants**
  - Zone 30
  - Zone de rencontre
  - 30 km/h
  - 50 km/h



### Aménagements cyclables

Source : MapTiler - IGN, 2023

## L'OFFRE DE SERVICES EXISTANTE

**95 places sont localisées sur 2 communes. On compte :**

- 42 places sous forme d'arceaux
- 53 places de râteliers
- => Dont 48 places de râteliers à Saint-Flour.




Les emplacements sont concentrés sur les communes de Saint-Flour et Andelat. Certaines aménités urbaines importantes du territoire sont dépourvues de stationnement cyclable, comme les différents lieux d'intermodalité (notamment certaines aires de covoiturage et la gare) ou les différents équipements scolaires. Ce manque de stationnement semble être un point de travail important.


Le schéma directeur cyclable prévoit de **renforcer cette offre de stationnement notamment au niveau des pôles générateurs de déplacements afin de favoriser les déplacements du quotidien.**





**Saint-Flour Communauté** | Service et stationnement vélo 

- Stationnement**
-  Arceaux
  -  Rétroliers
  -  Autre
  -  En projet

- Services**
-  Location
  -  Location/Réparation
  -  Vente/Location/Réparation


**Aménagements cyclables** 

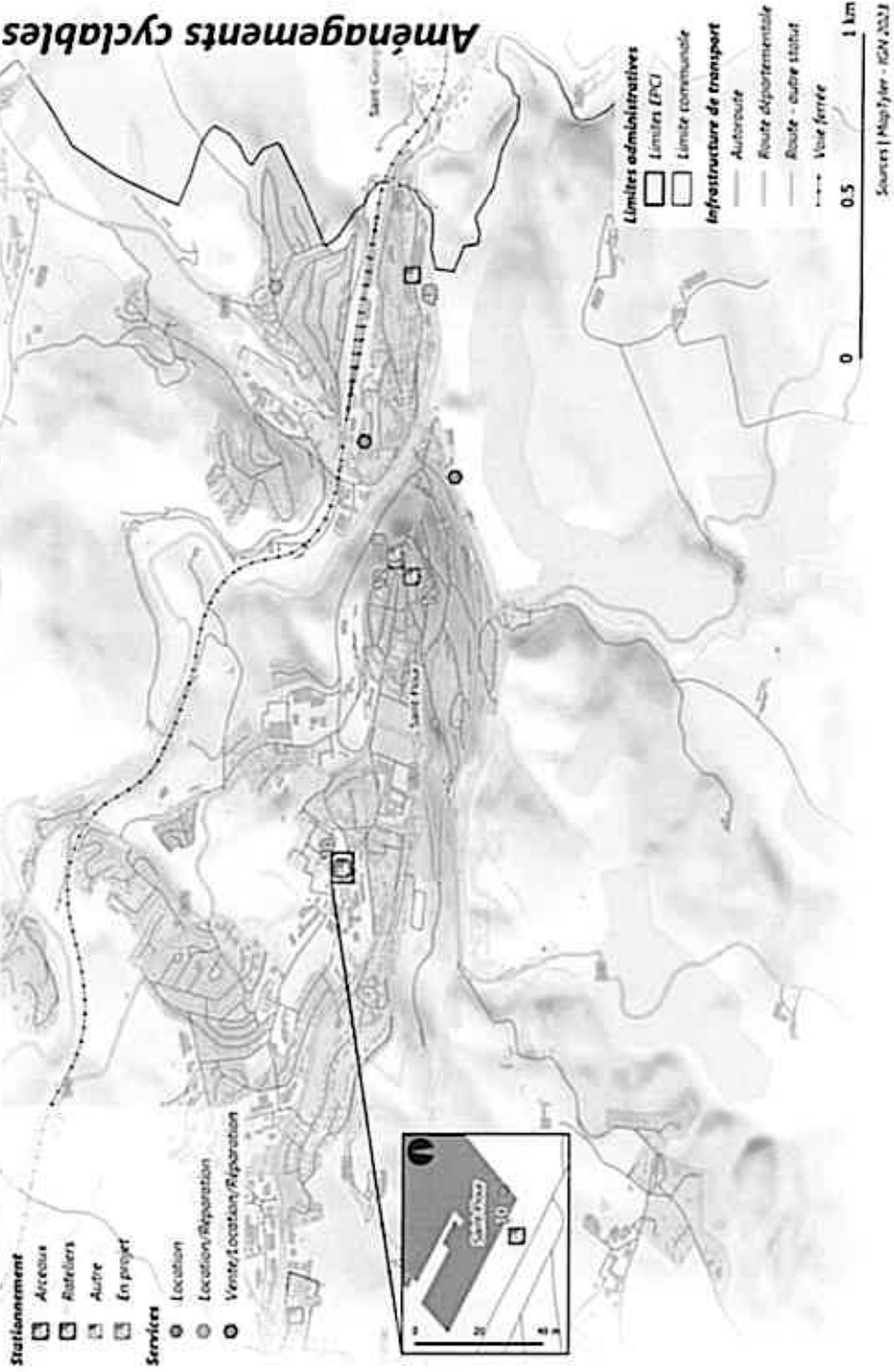


- Limites administratives**
-  Limites EPCI
  -  Limite communale
- Infrastructure de transport**
-  Autoroute
  -  Route départementale
  -  Route - autre statut
  -  Voie ferrée
- 0 2.5 5 km
- Source : MapTiler - IGN, 2023



**Saint-Flour Communauté** | Service et stationnement vélo 

**Aménagements cyclables** 



## SYNTHÈSE

### Objectifs identifiés

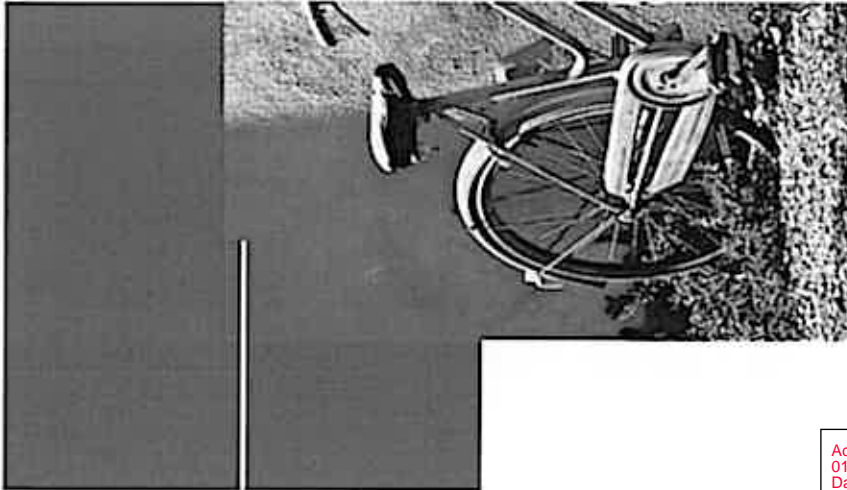


- Traiter les **nombreuses discontinuités sur le territoire**
- **Mutualiser les enjeux** (utilitaire et touristique) dans le développement des aménagements cyclables
- **Offre de VAE à valoriser et à développer** afin d'aplanir les reliefs et réduire les distances
- **Potentiel d'intermodalité** important sur le territoire
- **Des aménagements existants à mettre en valeur** et à articuler avec le schéma cyclable
- **Desservir** les principaux pôles générateurs de déplacement
- **Développer l'offre de stationnement** sur l'ensemble du territoire.

### STRATÉGIE PROPOSÉE



# 03 – ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE





## LES ACTIONS

Le travail de concertation réalisé avec les acteurs du territoire a permis d'identifier et de prioriser les actions à réaliser sur le territoire afin de développer les pratiques cyclables.

Les actions retenues sont listées ci-après.



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

- Assurer la continuité vers les pôles majeurs de proximité
- Renforcer et faciliter l'accessibilité vers les lieux d'intermodalité
- Mettre en place une signalisation directionnelle sur les aménagements
- Développer un réseau de compteurs modés actifs

### AXE 2 : DEVELOPPER DES SERVICES VELO ADAPTES ET COMPLEMENTAIRES

- Renforcer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public
- Doter les principaux pôles générateurs de flux de stationnement vélo
- Mettre en place des stations de réparations et/ou gonflage
- Développer un service de vélo en libre service
- Développer la mise en place de borne de recharge VAE

### AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER LA PRATIQUE DU VELO

- Communiquer et inciter à la pratique du vélo
- Renforcer les actions éphémères en faveur des mobilités actives
- Actions de sensibilisation aux mobilités douces dans les écoles
- Développer une vélo-école
- Inciter et sensibiliser au label « Accueil vélo »

## 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 liaisons entre les communes
- Desservir les pôles générateurs de déplacement
- Desservir les établissements scolaires
- Desservir les zones d'activités
- Assurer les continuités d'aménagement à partir du réseau existant

Afin de réaliser cet ambitieux projet, **le schéma doit être organisé dans sa phase opérationnelle pour permettre le développement progressif du vélo sur le territoire.**

D'autre part, les axes ont été hiérarchisés en **3 classes d'importance**, découlant notamment de leur fonction. Ces niveaux de hiérarchie ne nécessitent pas les mêmes aménagements et n'impliquent donc pas le même degré d'investissement.



## ÉLABORATION DU RÉSEAU CYCLABLE

### LE RÉSEAU PROPOSÉ EST DÉCLINÉ EN TROIS NIVEAUX DE HIÉRARCHIE :

#### LE RÉSEAU STRUCTURANT :

C'est la structure sur laquelle se repose l'ensemble du réseau. Il permet de se déplacer efficacement sans viser à une desserte fine des enjeux du territoire. Le réseau structurant se concentre autour des artères des petites villes de demain du territoire (Saint-Flour, Chaudes-Aigues, Pierrefort). Il ne dessert que les enjeux communaux et intercommunaux les plus importants : gare, lycées, collèges, Za...

#### LE RÉSEAU SECONDAIRE :

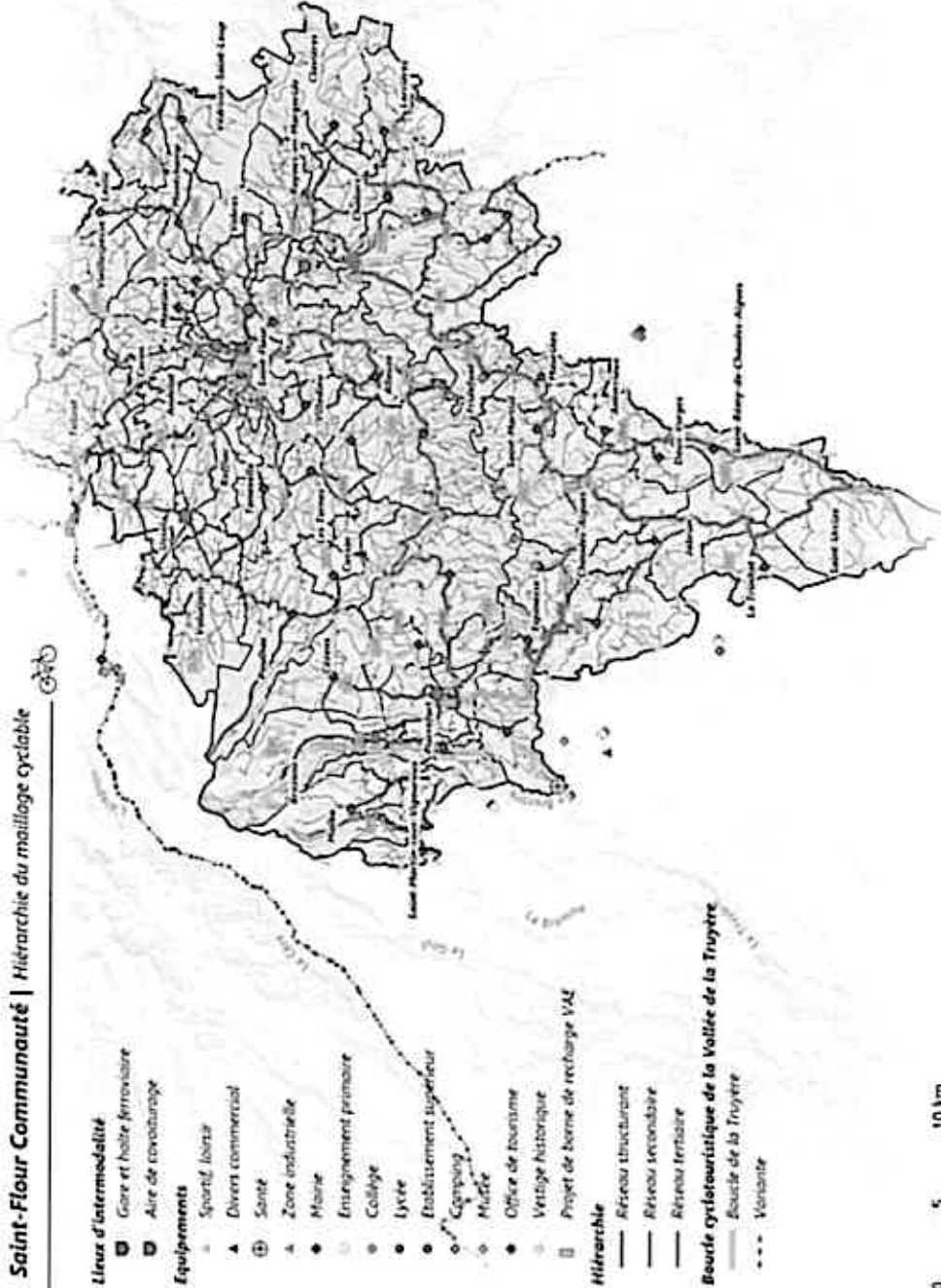
Il permet de faire la jonction entre les polarités importantes du territoire et les communes limitrophes. Ce réseau dessert plus finement les communes autour des équipements à enjeux intercommunal (intermodalité, scolaire, activités...)

#### LE RÉSEAU TERTIAIRE :

Il permet de faire la jonction entre différents axes du réseau et dessert le territoire plus en profondeur afin de capter l'ensemble des communes du territoire. L'enjeu du réseau tertiaire est également de créer des liaisons vers des sites touristiques, éloignés des polarités du territoire.



**Saint-Flour Communauté | Hiérarchie du maillage cyclable**



0 5 10 km

**Schema directeur cyclable**



Sources | MapTiler - IGN 2024

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS

Les propositions d'aménagement établies sur le territoire suivent les recommandations du CEREMA concernant les aménagements cyclables.

Les propositions dépendent à la fois du **niveau d'enjeu** et du **niveau de dangerosité** des axes.

Le tableau suivant présente la logique suivie dans les propositions d'aménagement : l'aménagement proposé dépend principalement de la **vitesse pratiquée**, le **trafic motorisé** et le **débit cycliste souhaité**.

VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUEE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC > 3000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	≤ 2000	Traffic mixte	Mixte ou trafic mixte	Vitesse ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	≤ 1500		Traffic mixte	
	1500 A 6000		Piste ou bande cyclable	
	> 6000			
70/80 KM/H	≤ 1000	Traffic mixte	Piste cyclable/vitesse verte/bande cyclable/bande élargie de droite	
	1000 A 4000	Piste cyclable/vitesse verte/bande cyclable/bande élargie de droite		Piste cyclable ou voie verte
	> 4000			

Tableau du CEREMA (2021) inspiré des recommandations néerlandaises du CROW (Design Manual for bicycle traffic - 2016).

**Saint-Flour Communauté | Propositions d'aménagements cyclables**

**Lieux d'intermodalité**

- Gare et halte ferroviaire
- Aire de cohabitage

**Équipements**

- Sportif, loisir
- ▲ Divers commercial
- ⊕ Santé
- ▲ Zone industrielle
- ◆ Mairie
- Enseignement primaire
- Collège
- Lycée
- Établissement supérieur
- Compagnie
- Musée
- Office de tourisme
- Vestige historique
- Projet de borne de recharge VAE

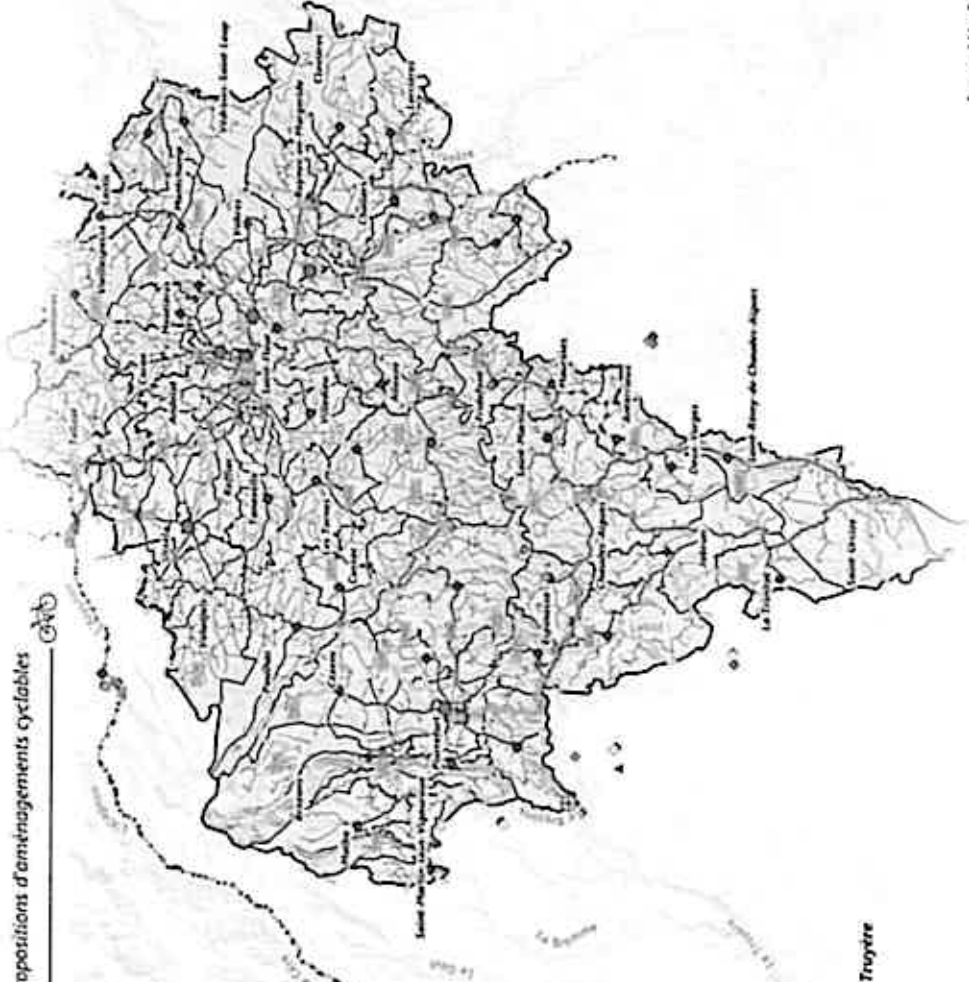
**Propositions aménagements**

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Voir verte
- Franchissement
- Alésage et marquage au sol
- Zone de circulation apaisée
- Revêtement
- Aménagement existant

**Boucle cyclotouristique de la Vallée de la Truyère**

- Bourle de la Truyère
- ... Variante

0 5 10 km



**Schema directeur cyclable**



## LA PRIORISATION DANS LA RÉALISATION DU RÉSEAU

L'atteinte des objectifs visés par le schéma nécessite de séquencer sa réalisation en plusieurs étapes.

Le travail de concertation avec les élus a permis d'identifier les axes les plus essentiels. Couplée à une analyse multicritère, des axes prioritaires se sont détachés.

Ce séquençage permet d'étaier les coûts et de se projeter vers le probable état intermédiaire du réseau à moyen terme, puis vers le réseau complet à long terme.

Les priorités sont susceptibles d'évoluer selon les opportunités : la réfection d'une voirie sera ainsi à prendre en compte.

*L'ensemble de ces chiffrages sont des estimations HT ne comprenant pas l'achat de foncier et les éventuelles études de maîtrise d'œuvre complémentaires.*

## CRITÈRES DE PRIORISATION

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

## COÛT DU DEPLOIEMENT DES AMENAGEMENTS

- Réseau à 0 – 5 ans : 3 222 930 €
- Réseau à 5 – 10 ans : 3 142 138 €
- Réseau à 10 – 15 ans : 2 897 023 €

**ESTIMATION HT : 9 262 091 €**

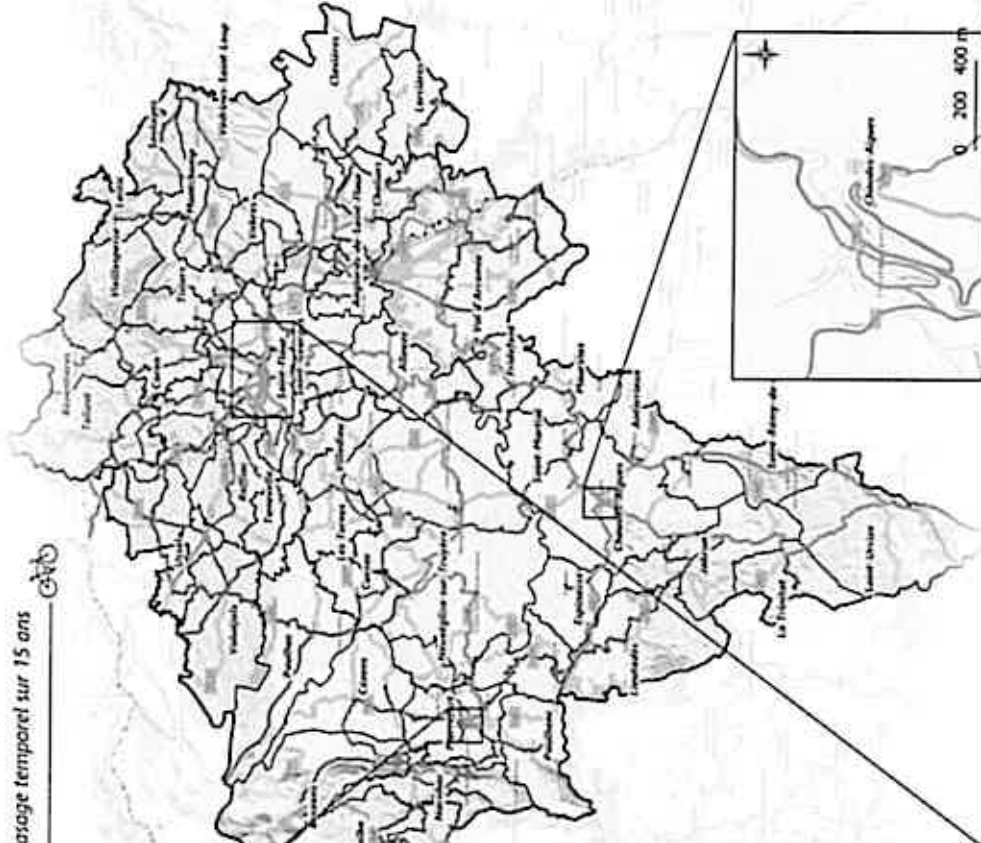
# CC Sanit-Flour Communauté | Phasage temporel sur 15 ans



- Phasage**
- 0 - 5 ans
  - 5 - 10 ans
  - 10 - 15 ans



# Schema directeur cyclable



0 2.5 5 km  
Sources | MapTiler - IGN 2024

Accusé de réception en préfecture  
015-200066660-20240708-CC-L18-2024-179-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2024  
Date de réception préfecture : 12/07/2024

## RENFORCER 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 de stationnement sécurisé à proximité des principales destinations.

### Les objectifs à atteindre sont les suivants :

- Développer l'offre de stationnement sur l'espace public
- Offrir du stationnement au niveau des pôles générateurs, des aires de covoiturage,...

Par ailleurs, le déploiement d'une politique cyclable efficace passe également par la mise en place d'un plan de signalétique et de jalonnement. Au-delà d'apporter un service de direction et de sécurisation des cyclistes, le jalonnement participe à la mise en lumière de l'option pertinente que représente le vélo pour les trajets quotidiens ou de loisirs.





## STATIONNEMENT : DÉTAIL ET COÛTS

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

- Gare
- Aires de covoiturage
- Tous les établissements scolaires
- Toutes les mairies
- Commerces de proximité
- Equipements sportifs
- Equipements culturels
- Equipements administratifs
- Etablissements de santé



## COÛT DES STATIONNEMENTS VÉLO

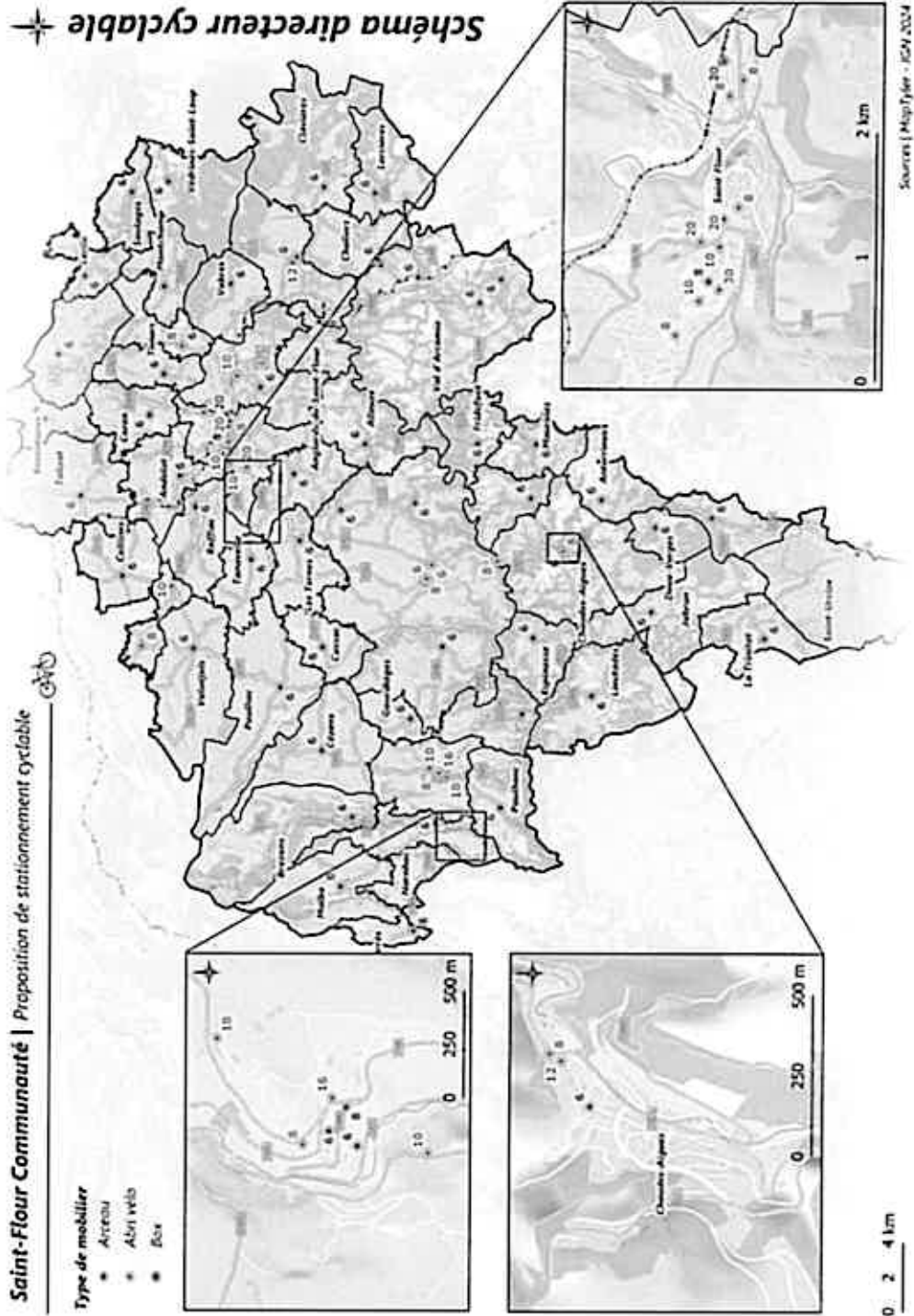
Le plan de déploiement de stationnement prévoit la mise en place d'équipements divers et adaptés au lieu d'implantation.

Le déploiement de 670 places de stationnement sur les 53 communes, se répartit de la manière suivante :

- 304 places en abris vélo
- 350 places en arceau
- 20 places en box vélo

**ESTIMATION HT : 259 760 €**

Le scénario idéal pour un stationnement vélo de qualité sur le territoire serait de **remplacer les râteliers et pinces-roues existants par des arceaux vélo** qui sont beaucoup plus adaptés et sécurisés pour les cyclistes.



## PLAN DE SIGNALÉTIQUE ET DE JALONNEMENT

Le plan de signalétique et jalonnement prévoit l'implantation de deux types de panneaux :

- Les panneaux A21a visent à avertir les automobilistes du débouché d'un cycliste
- Les panneaux type DV visent à orienter les cyclistes vers les itinéraires qui leur sont dédiés.

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 incluent :

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



### COÛT DU JALONNEMENT

- Support : 100 €/support
- Lames directionnelles : 120 €/lame
- Pose de panneau A21a : 1 support et 1 panneau A21a : 400 €/pose

**COÛT GLOBAL : 208 590 €**

### Les objectifs de la signalétique et du jalonnement





- Guider le cycliste
- 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-villes



### CC Saint-Flour Communauté | Plan de jalonnement



#### Typologie de jalonnement

-  Pannoneux A21A
-  Pannoneux Partageons la route
-  Jalonnement proposé
-  Jalonnement de la boucle cyclotouristique



## Schema directeur cyclable



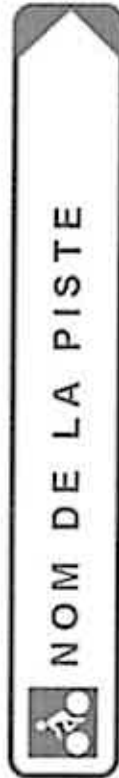
0 2.5 5 km

Sources | MapTyler - IGN 2024

## Plan de jalonnement : type de panneau



Le panneau **Dv21a** est un panneau de position simplifié placés où l'usager doit faire sa manœuvre.



Le panneau **Dv21b** est un panneau de position simplifié placés où l'usager doit faire sa manœuvre.



Le panneau **Dv21c** est un panneau de position simplifié placés où l'usager doit faire sa manœuvre.



Le panneau **Dv43c** est un panneau de pré-signalisation simplifié placés en amont des carrefours (50m avant).



Dans le cas où les itinéraires proposés empruntent des voies de circulation à trafic non-apaisé, il peut être pertinent de proposer l'implantation de panneaux de type **A21a**, afin de prévenir les automobilistes que des vélos peuvent être présents sur les voies de circulation.



Les panneaux **Partageons la route** visent à inciter les automobilistes à faire attention aux cyclistes

## ACTION 1.1 : Assurer la continuité vers les pôles majeurs de proximité

### Axe 1 : Renforcer et valoriser le réseau cyclable du territoire

**Déployer un réseau cyclable continu, direct et sécurisé en lien également avec les communes en-dehors de l'EPCI.**

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Hiérarchiser le réseau des aménagements cyclables en proposant des axes nécessitant un aménagement cyclable séparé de la chaussée et ceux où la circulation automobile limitée à 30 km/h ou moins, sur des voiries faiblement circulées qui nécessitent rarement des aménagements séparatifs.
- Proposer des aménagements larges et confortables aux rayons de courbures importants et sans ressauts pour les franchissement de seuils.
- Marquer les séparations entre les usages, aménagement cyclable et chaussée, et aménagement cyclable et trottoir lorsque nécessaire.
- Sécuriser les passages des cyclistes aux intersections et carrefours en appliquant des traitements spécifiques pour chaque régime de voirie traversée.
- Adapter le plan de circulation lorsque possible ou nécessaire pour favoriser des déplacements apaisés en réduisant les coûts d'aménagement.



#### Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDC



#### Suivi :

- Taux de réalisation des itinéraires structurants
- Investissements dans l'aménagement des itinéraires structurants

#### Constat :

Aménager un réseau cyclable continu, direct et sécurisé pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo et permettre aux usagers de se sentir en sécurité en se rendant partout de façon rapide et directe.

#### Objectifs :

- Aménager des itinéraires directs, confortables et sécurisés, en assurant un meilleur partage de l'espace public entre l'ensemble des usagers, tout mode de transport confondu.
- Hausse des déplacements cyclables au quotidien.
  - Baisse de l'accidentologie des cyclistes à l'échelle de la Communauté de communes

#### Porteur :

Communes, Département, Communauté de communes dans le cas des voiries d'intérêt communautaire.

#### Partenaire :

Communauté de communes.

#### Subventions :

Etat (DSIL, DETR...), Région, Département, Fonds Européens.



## ACTION 1.2 : Renforcer et faciliter l'accessibilité des lieux d'intermodalité

### Axe 1 : Renforcer et valoriser le réseau cyclable du territoire

#### Perfectionner le réseau cyclable existant en l'intégrant aux différents usages.

##### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en cohérence le réseau cyclable existant avec le niveau de service projeté dans le cadre du schéma directeur cyclable.
- Assurer la continuité et la fluidité du réseau cyclable, la cohérence entre les usages et renforcer le confort d'utilisation sur les axes du réseau d'itinéraires à l'échelle de la Communauté de communes.
- Supprimer les zones dangereuses (visibilités, largeurs, emportierage, etc.).
- Assurer la cohérence globale du réseau, avec la mise en place d'une signalétique harmonisée, d'une couleur de revêtement commune et d'un marquage au sol commun, dans le cadre d'une charte technique des aménagements.
- Sécuriser les abords des arrêts de bus pour inciter l'intermodalité vélo + bus, ainsi que les abords des aires de covoiturage.



Vue drone entre Thize et le rond point D144/D134  
© Google StreetView



#### Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDC



#### Suivi :

- Linéaire d'aménagements réalisé annuellement
- Coûts de réalisation annuels des aménagements

#### Constat :

Aménager un réseau cyclable continu, direct et sécurisé pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo et permettre aux usagers de se sentir en sécurité en se rendant partout de façon rapide et directe.

#### Objectifs :

- Hausse des déplacements cyclables au quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes à l'échelle de l'agglomération.

#### Porteur :

Communes, Département, Communauté de communes dans le cas des voieries d'intérêt communautaire

#### Partenaire :

Communauté de communes

#### Subventions :

Etat (DSIL, DETR...), Région, Département, Fonds Européens

## ACTION 1.3 : Mettre en place une signalisation directionnelle sur les aménagements

### Axe 1 : Renforcer et valoriser le réseau cyclable du territoire

**Garantir efficacité et cohérence des réseaux cyclables grâce au jalonnement et à la signalétique.**

**Mise en œuvre opérationnelle de l'action**

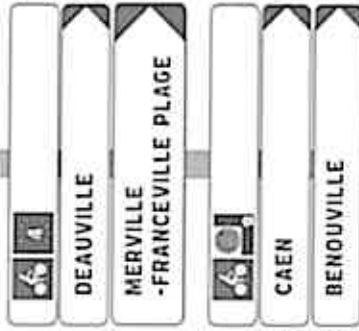
- Harmoniser le jalonnement, les cartouches et les panneaux réglementaires de type Dv en se fondant sur les modalités prévues par l'ISIR et le guide Vélo & Territoires, afin d'assurer continuité, uniformité et compréhension des usagers.
- Favoriser le déploiement d'une signalisation d'itinéraires selon une logique d'origine et de destination, dont les itinéraires d'intérêt communautaire par des cartouches comportant le numéro de ces derniers. Par exemple : « L'itinéraire 1, de couleur verte, permet de relier Auriac à Thèze ».
- Mettre en œuvre une surveillance et une maintenance régulière à hauteur de 2 passages par an à minima pour le jalonnement.

#### Constat :

Le jalonnement cyclable contribue à l'efficacité et à la cohérence des réseaux cyclables. Il articule et mutualise les réseaux à différentes échelles, permettant ainsi un usage optimal et une meilleure sécurité.

#### Objectifs :

- Rendre le réseau cyclable lisible et continu pour des usagers se déplaçant sur le réseau, communiquer efficacement sur l'objectif du réseau et son existence auprès des usagers du vélo.
- Lisibilité accrue des aménagements dédiés aux cyclistes (du quotidien, cyclotouristes, ...).
  - Compréhension accrue de la structure du maillage cyclable au sein de l'agglomération, des cartographies communicantes pour le grand public.
  - Baisse de l'accidentalité pour les usagers via la mise en continuité et l'identification des itinéraires.



#### Coût :

Defini dans le plan de jalonnement du SDC

#### Suivi :

- Suivi des implantations sur les itinéraires aménagés
- Retour d'expérience des usagers du réseau cyclable

#### Porteur :

Communes, Département

#### Partenaire :

Subventions :  
Etat, Région

## ACTION 1.4 : Développer un réseau de compteurs modes actifs

### Axe 1 : Renforcer et valoriser le réseau cyclable du territoire

**Apporter des éléments quantitatifs et qualitatifs pour saisir l'impact de la politique mise en œuvre sur les déplacements.**

**Mise en œuvre opérationnelle de l'action**

- Mettre en place une méthodologie de comptage des flux cyclistes sur la Communauté de Communes en déployant des outils comme des compteurs mobiles.
- Réaliser régulièrement des enquêtes de satisfaction.



© M.J. Libre  
Compteur Montpellier Méditerranée Métropole

#### Coût :

A préciser au cas par cas selon les actions retenues

- Fourniture et pose d'un dispositif de comptage permanent : entre 3 000 € et 6 800 €/compteur
- Transmission des données : 300 €/compteur
- Compteur-totem : entre 13 500 € et 26 000 €
- Coûts supplémentaires de maintenance, détection et compréhension des erreurs, analyse des données

#### Suivi :

Retours chiffrés mensuels et comparaisons des résultats obtenus

#### Constat :

Evaluer la politique cyclable d'un territoire aiguille les investissements au plus près des besoins. Cette évaluation des politiques cyclables tend à s'organiser pour disposer de retours tant quantitatifs que qualitatifs, afin d'appréhender au mieux l'impact de la politique mise en place sur les déplacements.

#### Objectifs :

Permettre un suivi complet et chiffré du déploiement du schéma directeur des mobilités actives, assurer les expérimentations sur les services et suivre l'évolution de la fréquentation vélo dans le cadre des aménagements nouvellement mis en place.

- Déploiement de compteurs sur les itinéraires cyclables.

**Porteur :**  
Communauté de communes

**Partenaire :**  
Communes, opérateurs de mobilité

**Subventions :**



## ACTION 2.1 : Renforcer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public

### Axe 2 : Développer des services vélo adaptés et complémentaires

#### Déployer une offre de stationnement dédiés aux vélos sur l'espace public.

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Augmenter le nombre de places de stationnement disponibles sur voirie (une place de stationnement automobile équivaut à huit emplacements vélo de courte durée avec 4 arceaux), notamment aux points d'arrêt de courte durée sur l'intercommunalité (commerces de proximité...) et au niveau de points d'intérêt touristique (Musée gallo-romain de Claracq, Château de Morlanne...).
- Assurer un équipement en arceaux vélos, avec ou sans abri, pour des durées de stationnement entre l'heure et la demi-journée. Ces arceaux doivent permettre d'attacher sans difficultés des VAE avec des antivolés U.
- Généraliser la création de stationnement vélo sur les places de stationnement automobile dans le cadre de la mise en application de la loi LOM (à horizon 2026).



© Grand Lyon



#### Coût :

- Arceau : entre 60 et 150 € par place
- Abri vélo couvert mais ouvert : entre 800 et 900 € par place



#### Suivi :

- Cartographie des implantations

#### Constat :

Le stationnement est considéré par l'ensemble des acteurs de la filière des mobilités comme le point essentiel pour assurer à court-terme une hausse notable des déplacements à vélo sur un territoire.

#### Objectifs :

- Assurer une offre de services suffisante en renforçant le stationnement vélo sur voirie et structurant l'implantation de celui-ci (critères de qualité minimum, d'implantation sécurisée, de limitation de l'encombrement visuel, etc.)
- Hausse du nombre d'emplacements dédiés aux vélos dans l'espace public.
  - Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements.
  - Baisse du nombre de vols de vélos.

**Porteur :**  
Communes

**Partenaires :**  
Communauté de communes, Commerçants,  
Office de tourisme

**Subventions :**  
Alvéole + (pour les stationnements avec abri)

## ACTION 2.2 : Doter les principaux pôles générateurs de flux de stationnement vélo

### Axe 2 : Développer des services vélo adaptés et complémentaires

**Répondre aux besoins des citoyens en mettant en place des stationnements vélos sécurisés répondant à la réglementation en vigueur et aux recommandations du Cerema.**

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Suivre les normes mises en place par l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments :
  - Bâtiments à usage tertiaire ou industriel : au minimum 15% de l'effectif total accueilli simultanément dans les bâtiments,
  - Bâtiment accueillant un service public : 15% de l'effectif total des agents accueillis simultanément dans le bâtiment + 15% de l'effectif total des usagers accueillis simultanément dans le bâtiment.
- Commerces ou cinémas : 10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 emplacements.
- A noter qu'il est recommandé :
  - De prévoir un ratio d'au moins 1 emplacement supplémentaire pour vélo spécial à partir de 20 emplacements de vélos simples, plus 1 emplacement par tranche de 30 emplacements de vélos simples supplémentaires.
  - D'équiper les bâtiments en matériels de confort et d'ergonomie (douches, vestiaires, casiers...)
- Suivre les recommandations du CEREMA afin d'implanter des stationnements vélos dans les établissements scolaires :
  - Au minimum, des stationnements vélos équivalents à 30 % des effectifs de l'établissement, puis de compléter l'offre selon les répartitions suivantes.
  - Ecoles primaires : 1 place de stationnement pour 8 à 12 élèves.
  - Collèges et lycées : 1 place de stationnement pour 3 à 5 élèves.



© Banque des territoires

Stationnement sécurisé au sein d'un village, Département des Yvelines



#### Coût :

- Arceau : entre 60 et 150 € par place
- Abri vélo couvert mais ouvert : entre 800 et 900 € par place



#### Suivi :

- Cartographie des implantations

#### Constat :

Composante clé de l'usage du vélo au quotidien, le stationnement est le premier besoin de service mentionné par les cyclistes pour permettre d'assurer la cyclabilité d'un territoire et concerne tout autant les scolaires.

#### Objectifs :

Développer l'accessibilité, la faisabilité et la sécurisation du stationnement afin de faciliter le choix du vélo comme mode de déplacement au quotidien. Il s'agit ainsi de répondre aux besoins des scolaires en mettant en place des stationnements vélos sécurisés.

- Hausse du nombre d'emplacements dédiés aux vélos dans les établissements scolaires.
- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien domicile/école.
- Baisse du nombre de vols de vélos.
- Limitation des besoins de stationnement vélo sur l'espace public.

#### Porteur :

Communes, Département, Région

#### Partenaires :

Communauté de communes

#### Subventions :

Alvéole+ (pour les abris couverts)



## ACTION 2.3 : Mettre en place des stations de réparations et/ou gonflage

### Axe 2 : Développer des services vélo adaptés et complémentaires

**Déployer des bornes de réparation le long des itinéraires aménagés pour faciliter l'expérience des cyclistes.**

**Mise en œuvre opérationnelle de l'action**

- Mettre en place des bornes de réparation sur les lieux de passage propices à faire une pause et les lieux accueillant du public : aire de service, site touristique, office de tourisme...
- Coupler les bornes de réparation aux autres services (tables de pique-nique, borne de recharge électrique, stationnement...) afin de créer des aires de service
- Privilégier des bornes de réparation avec gonfleur

*Sources à étudier : circuits touristiques de l'Anjou (réseau de bornes de recharge)*



© SIVM

#### Constat :

Avec l'augmentation du nombre de cyclistes, le nombre de pannes de cyclistes est également en croissance. Les cyclotouristes manquent parfois de matériel. L'implantation de bornes de réparation peuvent également permettre aux personnes démunies d'équipement de petite réparation de réparer leurs vélos. Aujourd'hui, à l'échelle de la France, le stock de vélos hors d'usage chez les habitants est très important.

#### Objectifs :

Permettre aux cyclistes de réparer leurs vélos en cas de difficulté.



#### Coût :

- A partir de 2 800 € l'équipement (avec gonfleur)



#### Suivi :

- Cartographie des implantations
- Retour des usagers

**Porteur :**  
Communes, Communauté de Communes

**Partenaires :**  
Département, région, Office de tourisme

**Subventions :**



## ACTION 2.4 : Développer une offre de location longue durée pour la population

### Axe 2 : Développer des services vélo adaptés et complémentaires

#### Diversifier les services vélo grâce à une offre de location longue durée afin d'élargir le public touché.

- Mise en œuvre opérationnelle de l'action**
- Favoriser l'ensemble des durées de location pour répondre aux différents besoins :
  - Ponctuels pour certains usages
  - Durables pour les habitants du territoire souhaitant changer durablement de moyen de déplacement avec des locations moyennes (hebdomadaire) et longues durées (à partir de mensuelle).
  - Développer une offre de location VAE de longue durée de reconductible jusqu'à 12 mois, avec la possibilité d'aménager les conditions de reconduction pour les publics en réinsertion ou précaire.
  - Dimensionner le service en fonction des recommandation du Cerema :
  - Au lancement, un ratio de 10 vélos pour 10 000 habitants.
  - Augmentation progressive du ratio pour atteindre 20 vélos pour 10 000 habitants.



VAE de location, Communauté de communes de Val de Digne  
© CC BY-SA 4.0



#### Coût :

- Achat VAE : entre 1 200 et 2 500 €
- Exploitation : environ 1/4 d'ETP



#### Suivi :

- Nombre de kilomètres parcourus par la flotte VAE
- Nombre de vélos en circulation
- Nombre de contrat de location /an

#### Constat :

En déployant un service de location longue durée adapté aux territoires, la Communauté de communes peut permettre à des personnes non motorisées d'accéder à une solution de mobilité viable sur des moyennes distances, mais aussi la dépendance à la voiture individuelle pour les ménages qui le souhaitent.

#### Objectifs :

Accompagner la démarche de mobilité cyclable de nouveaux usagers afin de les convaincre des bienfaits multiples du vélo.

- Diversifier les services vélo proposés.
- Ouvrir l'accès aux vélos mécaniques et VAE sur le territoire afin de favoriser les déplacements actifs au sein de l'intercommunalité.
- Augmenter la part modale du vélo dans les trajets du quotidien.

#### Porteur :

Communauté de Communes

#### Partenaires :

Etat

#### Subventions :

## ACTION 2.4 : Développer une offre de location longue durée pour la population

### Axe 2 : Développer des services vélo adaptés et complémentaires



#### Exemples :

- **Communauté de communes Mirecourt-Dompaire (Grand Est)**
  - Service de location de vélo à assistance électrique (VAE) longue durée.
  - 15 VAE à la location sur un mois non renouvelable.
  - -40€/mois
- **Communauté de communes Terre des 2 Caps (Hauts-de-France)**
  - Service de location de vélo à assistance électrique (VAE) longue durée.
  - 8 VAE / 1 VAE cargo / 1 vélo rallongé « long tail » à la location sur trois mois non renouvelable.
  - 100€/mois
  - A l'issue de la période de location, une prime d'aide à l'achat d'un VAE vous sera proposée à hauteur de 40% du prix d'achat TTC, neuf ou d'occasion, plafonnée à 250€.
- **Syndicat mixte des transports du bassin de Briey (Grand Est)**
  - Service de location de vélo à assistance électrique (VAE) longue durée.
  - 100 vélos à la location sur plusieurs mois.
  - 20€/mois
- **Communauté de communes du Liencourtois (Hauts-de-France)**
  - Association avec le service Teebike, service de location de roue électrique allant de 6 à 12 mois.
  - De 60€ à 100 € selon la durée de location.

## ACTION 2.5 : Développer la mise en place de borne de recharge VAE



### Axe 2 : Déployer des services vélos adaptés et complémentaires

**Déployer des bornes de recharge électrique le long des itinéraires aménagés pour faciliter l'expérience des cyclistes.**

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en place 6 bornes de recharge sur les lieux de passage propices à faire une pause et les lieux accueillant du public : aire de service, site touristique, croisement d'itinéraires...
- Prioriser les bornes de recharge rapide qui permettent de recharger la batterie entre 30 et 90 minutes (au lieu de minimum 3h pour des bornes classiques).
- Y assortir des dispositifs associés : prise USB pour recharger les téléphones, accès wifi, casiers sécurisés...
- Possibilité de mettre en place des recharges alimentées par panneaux photovoltaïques pour des bornes isolée du réseau électrique existant.



© S.F.M.



**Coût : 12 000 €**



#### Suivi :

- Cartographie des implantations

#### Constat :

Avec une augmentation de la vente de VAE et la démocratisation de la pratique au quotidien et en vacances, la peur de tomber en panne le long des itinéraires aménagés peut devenir un frein. La présence de bornes de recharge sur l'itinéraire peut alors rassurer les usagers.

#### Objectifs :

- Permettre aux cyclistes de recharger leur VAE lors de leur parcours en cas de panne.
- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien
- Hausse du cyclotourisme

#### Porteur :

Communauté de communes

#### Partenaires :

Communauté de Communes, Département, Région

#### Subventions :



## ACTION 3.1 : Communiquer et inciter à la pratique du vélo

### Axe 3 : Animer et accompagner la pratique du vélo

Favoriser la création d'un écosystème vélo à l'échelle de la Communauté de communes en permettant une mise en relation des usagers et des professionnels.

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Créer des synergies entre professionnels et usagers pour la réparation et l'entretien des vélos.
- Communiquer sur l'écosystème vélo du territoire avec par exemple la publication d'un guide mobilité recensant l'ensemble des vélocistes et garagistes proposant des services de réparation et d'entretien.
- Développer une communication originale et ludique, sur le modèle du kit de communication de l'ADEME pour développer la culture vélo sur le territoire.
- Intégrer à la cartographie (action précédente) les vélocistes et garagistes.

#### Constat :

L'information et la communication sur l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle est un levier d'action majeur pour favoriser le changement de pratiques en matière de déplacements.

#### Objectifs :

Développer la mise en relation entre usagers et vélocistes et garagistes.

Communiquer sur l'offre de services disponible et créer un écosystème vélo renforcé.



© ADEME - A.E. de communication



#### Coût :

Intégré au service communication



#### Suivi :

Nombre de visites par mois de la page web

**Porteur :**  
Communauté de Communes

**Partenaire :**

## ACTION 3.2 : Renforcer les actions événementielles en faveur des mobilités actives

### Axe 3 : Animer et accompagner la pratique du vélo

Inclure la participation des citoyens à des événements en faveur de la mobilité active.

#### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Plébisciter et inciter les entreprises à participer à certains challenges. Les challenges « Mois des Mobilités » ou « Tous à vélo », auxquels les entreprises et établissements scolaires peuvent participer et disposent d'un classement dédié, sont de bons exemples d'implication des entreprises et institutions dans la démarche de mobilité cyclable. Les résultats valorisent la cyclabilité du territoire et le passage via les entreprises et établissements scolaires permet de proposer, de manière ludique, une solution d'écocompatibilité à leurs salariés ou leurs élèves, à minima le temps du challenge.
- Des lots pour les lauréats des challenges en lien avec le vélo peuvent être mis en place afin de rendre les challenges plus ludiques (kits de réparation, bon d'achat pour les équipements de vélo, révision offerte...)
- Mise en œuvre d'actions renforcées dans le cadre d'événements tels que « Mois des Mobilités » ou la « Semaine Européenne de la Mobilité » (du 16 au 22 septembre) avec une place « significative » donnée aux déplacements à vélo (ateliers de réparation, ateliers d'apprentissage, ciné-débat, ciné-vélo, rando...).
- Réalisation d'une action événementielle sur les mois « creux » de l'année pour les déplacements à vélo (fin de l'automne, hiver) pour avoir un impact sur le nombre d'usagers cyclistes au cours des mois aux conditions météorologiques moins clémentes.



Jour à vélo - Lays en Béarn  
© République des Pyrénées



#### Coût :

- Organisation d'un challenge vélo : 250 € pour les lots maximum et 1 ETP
- Organisation d'une fête du vélo : exemple de la Ville d'Avignon avec 170 € pour 1 000 habitants/an



#### Suivi :

- Nombre d'événements
- Nombre de participants

#### Constat :

Occasion de favoriser le changement des mentalités et de sensibiliser l'ensemble des habitants aux enjeux de cohabitation et de sécurité, les actions événementielles permettent de favoriser une prise de conscience collective plus rapide à propos de la pertinence du vélo.

#### Objectifs :

Utiliser les événements en place comme vecteurs de communication et de sensibilisation pour la population. Donner une plus forte visibilité aux actions portées pour le vélo et renforcer la perception du vélo par la population locale comme véritable solution de mobilité dans les déplacements du quotidien.

- Une forte mobilisation de la population autour des animations et événements.

#### Porteur :

Communes, Communauté de communes

#### Partenaire :

Associations, entreprises, professionnels du cycle, opérateurs de mobilité, médias, établissements scolaires

#### Subventions :



### ACTION 3.3 : Action de sensibilisation aux mobilités douces dans les écoles

#### Axe 3 : Animer et accompagner la pratique du vélo

Proposer des ateliers afin de développer la pratique du vélo à l'aide de la sensibilisation et de la formation.

##### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Augmenter le nombre d'animateurs à l'échelle de la communauté de communes et favoriser une extension de l'apprentissage sur les écoles primaires du Savoir Rouler à Vélo.
- Renforcer les moyens donnés à l'apprentissage du vélo comme mode de déplacement quotidien chez les plus jeunes : piste de sécurité routière, guide des bonnes pratiques, aide à l'accès aux outils indispensables pour les jeunes cyclistes (casques, gilets, sonnettes, ...), encourager la mise en place d'un vélobus par les associations de parents d'élèves.
- Développer et animer différents ateliers participatifs et solidaires et d'auto-réparation en s'appuyant sur le savoir-faire et savoir-être des acteurs de terrain : ateliers de réparation fixes et/ou mobiles, séances de remise en selle sur des parcours stratégiques, cours de vélo-insertion, vélo-écoles pour petits et grands, balades à vélos pour les citoyens et les élus, etc.
- Proposer aux chauffeurs de bus du réseau Fluo des formations pour la conduite en présence de vélos, afin de sécuriser les cyclistes lors des dépassements.
- Proposer des flyers en mairie pour les usagers afin qu'ils puissent les déposer sur les parkings brisés des voitures stationnant sur les pistes cyclables.



##### Coût :

- A définir en fonction de la méthodologie choisie
- Atelier de réparation : 150€ (1h30)
- Soutien financier à une association : à partir de 2 500 €
- Edition d'un document pédagogique et d'animation : 5 000€ (exemple d'un site internet à la Métropole de Toulouse ou d'une vidéo à l'Eurométropole de Strasbourg)

##### Suivi :

- Nombre d'attestations de formations fournies
- Nombre d'ateliers réalisés

##### Constat :

Afin de favoriser l'écomobilité, la sécurité est un enjeu primordial. Outre l'aménagement du territoire, utiliser à bon escient son vélo c'est rouler de manière sécurisée en adoptant les bons gestes. Se déplacer à vélo c'est apprendre à cohabiter avec l'ensemble des usagers de l'espace public.

##### Objectifs :

Favoriser les bons gestes et la sécurité des cyclistes, comprenant également l'entretien de son propre vélo.

Renforcer la formation au travers du programme Génération Vélo pour le jeune public, et des ateliers vélo pour touché un public plus élargi.

##### Porteur :

Communauté de Communes, Communes

##### Partenaire :

Région, Département, ADEME, Maisons de l'emploi, opérateurs de mobilité, associations



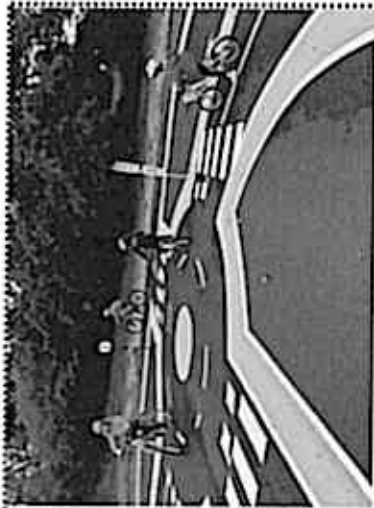
## ACTION 3.4 : Développer une vélo-école

### Axe 3 : Animer et accompagner la pratique du vélo

**Créer un / des lieux intercommunaux d'apprentissage du vélo & des mobilités actives**

**Mise en œuvre opérationnelle de l'action**

- Réaliser une / des pistes pour permettre l'apprentissage du vélo
- Équiper les lieux des équipements vélo existants et futurs : Chaussée à Voie Centrale Banalisée, Réseau point nœud, Voie verte...
- Equiper les tiers lieux en équipements de réparation pour permettre des ateliers d'auto-réparation
- Communiquer auprès des écoles / collèges pour encourager à l'organisation d'événements sur le tiers lieux



#### Coût :

- Selon les services mis en œuvre



#### Suivi :

- Réalisation des tiers lieux
- Nombre d'événements accueillis par le tiers lieux

#### Constat :

L'éducation au vélo et autres mobilités actives nécessite de disposer d'aménagements adaptés comme des pistes d'apprentissage. Le territoire ne dispose pas aujourd'hui d'équipements de la sorte.

#### Objectifs :

Disposer de lieux pour l'organisation d'événements, associés à des pistes d'apprentissage.

**Porteur :**  
Communauté de communes

**Partenaire :**  
Communes

**Subventions :**

## ACTION 3.5 : Inciter et sensibiliser au label « Accueil vélo »

### Axe 3 : Animer et accompagner la pratique du vélo

#### Offrir aux usagers une expérience accueillante et facilitée sur le territoire intercommunal.

##### Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Promouvoir et faire connaître la marque nationale auprès des acteurs locaux afin qu'ils puissent se saisir de l'opportunité d'être labellisé (hébergement, loueur et réparateur de cycles, restaurateur, office de tourisme et site touristique).
- Sensibiliser les professionnels du tourisme aux bénéfices du cyclotourisme et des opportunités commerciales qu'il représente.
- Communiquer davantage sur les enjeux d'écotourisme.
- Déployer des services dédiés aux voyageurs à vélo : stationnements vélo aux abords des établissements labellisés, kits de réparation à disposition...



© J. DANIEL - SAFINÉ DEVELOPPEMENT



#### Coût :

Selon les services mis en œuvre



#### Suivi :

- Cartographie des établissements labellisés

#### Constat :

Le label garantit un accueil, des services et des équipements spécifiques adaptés aux besoins des touristes. Il permet alors de rassurer la clientèle à vélo et de faciliter le voyage à vélo tout en identifiant rapidement les structures labellisées.

#### Objectifs :

Inciter les touristes à circuler avec des mobilités douces sur le territoire et permettre aux touristes de bénéficier d'un accueil de qualité.  
Augmenter la visibilité du territoire en termes de cyclotourisme.

**Porteur :**  
Communauté de communes

**Partenaire :**  
Office de tourisme, établissements labellisés

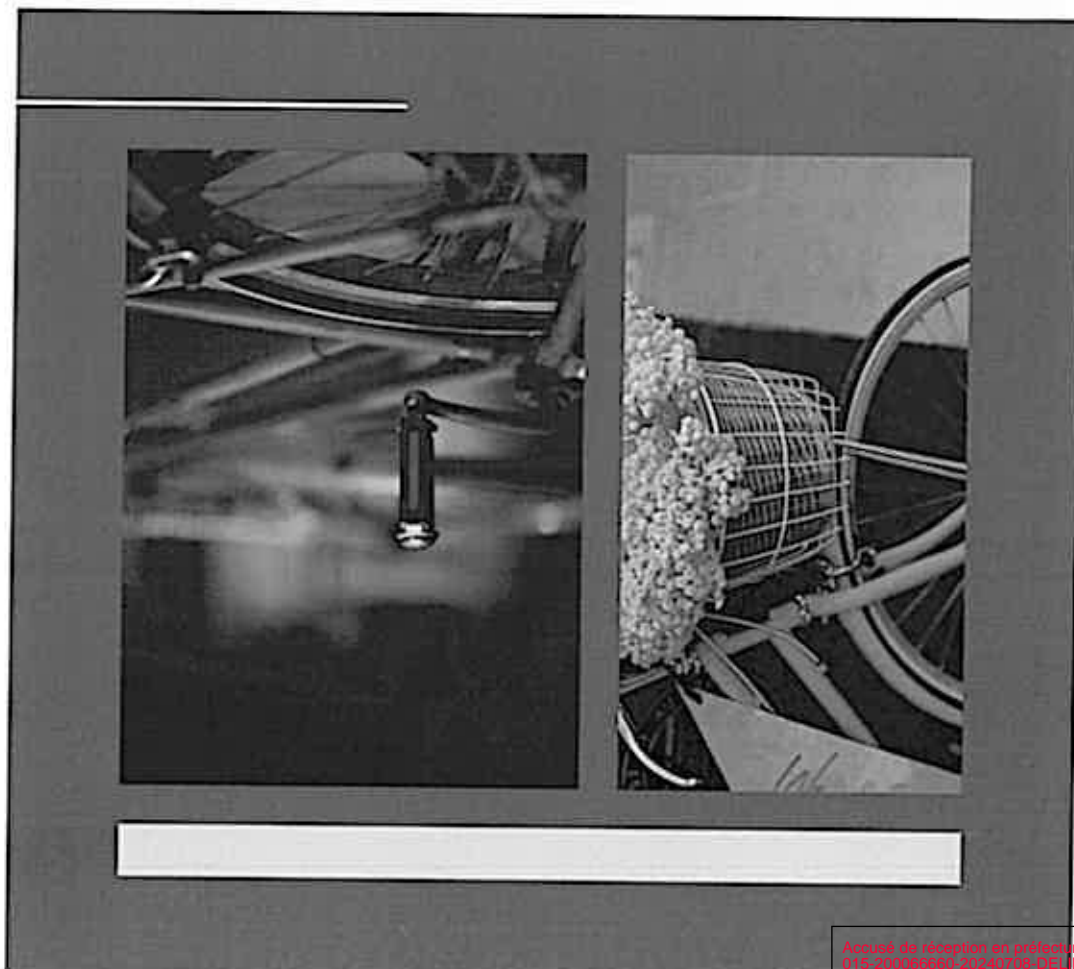
**Subventions :**

# 4- SYNTHESE DES COÛTS



Scoti Post  
Carnet de  
Conducteur

SCHEMA DIRECTEUR MOBILITES ACTIVES



Accusé de réception en préfecture  
015 202402640 20240709 DE B2024-179-DE  
Date de rémission : 12/07/2024  
Date de réception préfecture : 12/07/2024



**LES PROPOSITIONS  
D'AMÉNAGEMENT  
COÛTS DU SCHÉMA (1/2)**

Communes	0 – 5 ans	5 – 10 ans	10 – 15 ans	Total général
Alleuze		37 104 €	6 060 €	43 164 €
Andelat			55 551 €	55 551 €
Anglards-de-Saint-Flour			31 767 €	31 767 €
Anterrieux		5 424 €	7 047 €	12 471 €
Bretons			13 362 €	13 362 €
Cézens			74 991 €	74 991 €
Chaliers		20 679 €	29 280 €	49 959 €
Chaudes-Aigues	118 196 €	146 325 €	2 415 €	266 936 €
Clavières			22 719 €	22 719 €
Collines			34 533 €	34 533 €
Coren			384 069 €	384 069 €
Cussac			15 795 €	15 795 €
Deux-Verges		8 142 €	4 572 €	12 714 €
Espinasse		19 221 €	5 298 €	24 519 €
Fridefont		17 463 €	13 329 €	30 792 €
Gourdièges		1 587 €	5 439 €	7 026 €
Jabrun		21 408 €	18 504 €	39 912 €
La Trinitat		4 821 €	8 631 €	13 452 €
Lacapelle-Barrès			2 307 €	2 307 €
Lastic			7 311 €	7 311 €
Les Ternet			109 038 €	109 038 €
Lieutadès		15 135 €	35 472 €	50 607 €
Lorcières			21 537 €	21 537 €
Malbo			41 328 €	41 328 €
Maurines		8 655 €	7 083 €	15 768 €
Mentières			12 021 €	12 021 €
Montchamp			29 796 €	29 796 €
<b>Total</b>	<b>3 222 910 €</b>	<b>3 142 118 €</b>	<b>2 897 023 €</b>	<b>9 262 091 €</b>

**LES PROPOSITIONS  
D'AMÉNAGEMENT  
COÛTS DU SCHEMA (2/2)**

Communes	0 - 5 ans	5 - 10 ans	10 - 15 ans	Total général
Narnhac			20 859 €	20 859 €
Neuvéglise-sur-Truyère	17 967 €	70 080 €	620 956 €	709 003 €
Paulhac			54 321 €	54 321 €
Paulhenc			11 190 €	11 190 €
Pierrefort	30 332 €	13 941 €	61 863 €	106 136 €
Rézenvères			11 076 €	11 076 €
Roffiac		9 408 €	46 013 €	55 421 €
Ruynes-en-Margeride	13 468 €	22 749 €	32 286 €	68 503 €
Sainte-Marie		999 €	28 713 €	29 712 €
Saint-Flour	2 991 567 €	1 019 880 €	116 005 €	4 127 452 €
Saint-Georges	51 400 €	18 990 €	76 173 €	146 563 €
Saint-Martial		6 651 €	4 848 €	11 499 €
Saint-Martin-sous-Vigouroux			11 313 €	11 313 €
Saint-Rémy-de-Chaudès-Aigues		23 253 €		23 253 €
Saint-Urcize		34 488 €	18 369 €	52 857 €
Soulages			18 018 €	18 018 €
Talizat			483 711 €	483 711 €
Tanaveille			16 830 €	16 830 €
Tiviers		1 866 €	18 399 €	20 265 €
Ussel		1 531 447 €	14 433 €	1 545 880 €
Vabres		5 007 €	28 962 €	33 969 €
Val d Arcomie		77 385 €	100 296 €	177 681 €
Valuéjols			42 711 €	42 711 €
Védrines-Saint-Loup			16 440 €	16 440 €
Vieillespesse			8 985 €	8 985 €
Villedieu			34 998 €	34 998 €
<b>Total</b>	<b>3 222 930 €</b>	<b>3 142 138 €</b>	<b>2 697 023 €</b>	<b>9 262 091 €</b>

**PROPOSITION  
D'IMPLANTATION DE  
STATIONNEMENT  
CYCLABLE  
Coûts du schéma (1/2)**

Communes	Nombre de places				Coûts			
	Abri	Arceau	Box	Total général	Abri	Arceau	Box	Total général
Alleuze		6		6		660 €		660 €
Andelat	10	6		16	6 000 €	660 €		6 660 €
Anglards-de-Saint-flour	10			10				6 000 €
Anterrieux		6		6		660 €		660 €
Brezons		6		6		660 €		660 €
Cézans		6		6		660 €		660 €
Chaliers		6		6		660 €		660 €
Chaudes-Algues	20			20	12 000 €	3 600 €		15 600 €
Clavières		6		6		660 €		660 €
Collines		6		6		660 €		660 €
Coren		6		6		660 €		660 €
Cutsac		6		6		660 €		660 €
Deux-Verges		6		6		660 €		660 €
Espinasse		6		6		660 €		660 €
Fridefont		6		6		660 €		660 €
Gourdièges		6		6		660 €		660 €
Jabrun		6		6		660 €		660 €
La Trinitat		6		6		660 €		660 €
Lacapelle-Barrière		6		6		660 €		660 €
Lastic		6		6		660 €		660 €
Les Ternès		6		6		660 €		660 €
Lieutadès		6		6		660 €		660 €
Lorcières		6		6		660 €		660 €
Mailbo		6		6		660 €		660 €
Maurines		6		6		660 €		660 €
Mentières		6		6		660 €		660 €
Montchamp		6		6		660 €		660 €
<b>Total</b>	<b>304</b>	<b>350</b>	<b>20</b>	<b>674</b>	<b>182 400 €</b>	<b>45 360 €</b>	<b>32 000 €</b>	<b>259 760 €</b>



Accusé de réception en préfecture  
015-200066660-20240708-DELIB2024-179-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2024  
Date de réception préfecture : 12/07/2024



**PROPOSITION  
D'IMPLANTATION DE  
STATIONNEMENT  
CYCLABLE  
Coûts du schéma (2/2)**

Communes	Nombre de places				Coûts			
	Abri	Arceau	Box	Total (général)	Abri	Arceau	Box	Total (général)
Narnhac		6		6		660 €		660 €
Neuvéglise-sur-Truyère	28	24		52	16 800 €	2 640 €		19 440 €
Paulhac		6		6		660 €		660 €
Paulhenc		6		6		660 €		660 €
Pierrefort	44	20		64	26 400 €	6 120 €		32 520 €
Rézenières		6		6		660 €		660 €
Roffiac		6		6		660 €		660 €
Ruynes-en-Margeride	12	12		24	7 200 €	1 320 €		8 520 €
Sainte-Marie		6		6		660 €		660 €
Saint-Flour	164		20	184	98 400 €		32 000 €	130 400 €
Saint-Georges	10	6		16	6 000 €	660 €		6 660 €
Saint-Martial		6		6		660 €		660 €
Saint-Martin-sous-Vigouroux		6		6		660 €		660 €
Saint-Rémy-de-Chaudes-Algues		6		6		660 €		660 €
Saint-Urcize		6		6		660 €		660 €
Soulages		6		6		660 €		660 €
Talizat		6		6		660 €		660 €
Tanavelle		6		6		660 €		660 €
Tiviers		6		6		660 €		660 €
Usse	18			18	10 800 €			10 800 €
Vabres		6		6		660 €		660 €
Val d'Arcomie		18		18		1 980 €		1 980 €
Valuéjols		6		6		660 €		660 €
Védrines-Saint-Loup		6		6		660 €		660 €
Vieillespesse		6		6		660 €		660 €
Villedieu		6		6		660 €		660 €
<b>Total</b>	<b>304</b>	<b>350</b>	<b>20</b>	<b>674</b>	<b>182 400 €</b>	<b>45 360 €</b>	<b>32 000 €</b>	<b>259 760 €</b>



Accusé de réception en préfecture  
015-200066660-20240708-DELIB2024-179-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2024  
Date de réception préfecture : 12/07/2024

**PROPOSITION  
D'IMPLANTATION DE  
JALONNEMENT  
COÛTS DU SCHÉMA (1/2)**

Communes	Nombre d'éléments							Coûts						
	A11A	DV43C	DV21A	DV21B	DV21C	Parage	Total général	A11A	DV43C	DV21A	DV21B	DV21C	Parage	Total général
Aleuz				4	4		8				500 €	700 €		1 200 €
Andolat	2		4	4	28	2	50	800 €		500 €	700 €	6 430 €	800 €	8 430 €
Anglars-de-Saint-Floret														
Arrens				2	28		30				350 €	4 790 €		5 140 €
Brazens				4	12		16				500 €	1 880 €		2 380 €
Cézans				4	18		22				500 €	3 150 €		3 650 €
Chaliers				4	18		22				500 €	3 150 €		3 650 €
Chaudas-Aigues	3					4	7	1 200 €					1 600 €	2 800 €
Clavères					10		10					1 640 €		1 640 €
Cobines					24		24					4 200 €		4 200 €
Coran				4	40		44				500 €	7 600 €		8 100 €
Coutac					14		14					2 450 €		2 450 €
Gourbières					6		6					1 050 €		1 050 €
Jérun					10		10					1 640 €		1 640 €
La Trinitat					4		4					700 €		700 €
Lauc					10		10					1 750 €		1 750 €
Les Ternas			2		24		26			350 €		4 000 €		4 350 €
Lieuchamps			2		22		24			350 €		3 630 €		3 980 €
Lortubiers			2		12		14			350 €		2 100 €		2 450 €
Maïso			2	4	6		12			350 €		1 050 €		1 400 €
Mendrières				8	8		16					1 290 €		1 290 €
Montchamp			2	8	18		28			350 €	1 180 €	3 150 €		4 680 €
Narrac					20		20					3 280 €		3 280 €
Neudégat-sur-Truyère	1		4	6	62	3	76	600 €		700 €	940 €	10 520 €	1 200 €	11 760 €
Pauliac			2		34		36			350 €		5 840 €		6 190 €
Paulhac					20		20					3 500 €		3 500 €
Pierrefort	3		8	8	36	4	59	1 200 €		1 180 €	1 180 €	5 860 €	1 600 €	11 020 €
Réaumont				14			14				2 340 €			2 340 €
Roffiac			6	8	18		32			1 050 €	1 050 €	3 150 €		5 250 €
Royras-en-Margeride	2		4	4	20	1	27	800 €		500 €		5 140 €	400 €	6 640 €
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>811</b>	<b>24</b>	<b>1169</b>	<b>8 000 €</b>	<b>3 620 €</b>	<b>10 950 €</b>	<b>25 270 €</b>	<b>153 330 €</b>	<b>9 600 €</b>	<b>228 600 €</b>



Accusé de réception en préfecture  
015-200066660-20240708-DELIB2024-179-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2024  
Date de réception préfecture : 12/07/2024

**PROPOSITION  
D'IMPLANTATION DE  
JALONNEMENT  
COÛTS DU SCHÉMA (2/2)**

Communes	Nombre d'éléments							Coûts						
	A21A	DV43C	DV21A	DV21B	DV21C	Partage	TOTM général	A21A	DV43C	DV21A	DV21B	DV21C	Partage	TOTM général
Sainte-Marie					8		8					1 400 €		1 400 €
Saint-Floir	6		4	43	62	6	123	2 400 €		925 €	8 150 €	10 520 €	800 €	24 300 €
Saint-Georges	3	2	8	8	32	4	57	2 100 €	350 €	1 840 €	1 400 €	5 400 €		11 890 €
Saint-Martin-sous-Vignemont		2		4	10		16		350 €		590 €	1 640 €		2 540 €
Saint-Urcite					10		10					1 530 €		1 530 €
Soullages					16		16					2 800 €		2 800 €
Talazac			2	8	36		46	1 200 €		350 €	2 290 €	6 080 €	1 600 €	7 720 €
Tenayville					18		18					3 150 €		3 150 €
Thiers				8	10		18				1 180 €	1 750 €		2 930 €
Ussel		2	4	4	18		28		350 €	700 €	590 €	2 930 €		4 570 €
Vabres				4	20		24				590 €	3 300 €		3 890 €
Val d'Arcomie			8	6	36		50			1 180 €	940 €	6 300 €		8 420 €
Valuffrès		4			26		30		700 €			4 330 €		5 030 €
Vélignes-Saint-Loup					12		12					2 100 €		2 100 €
Viellespesse				2	8		10				350 €	1 400 €		1 750 €
Villedieu					26		26					4 550 €		4 550 €
<b>Total</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>60</b>	<b>137</b>	<b>888</b>	<b>21</b>	<b>1169</b>	<b>8 000 €</b>	<b>3 500 €</b>	<b>10 330 €</b>	<b>25 770 €</b>	<b>151 310 €</b>	<b>9 600 €</b>	<b>208 950 €</b>



# Exemple de fiches techniques

- Aménagement
- Stationnement
- Jalonnement
- Services









## Stationnement • Implantation n° 4 • Saint-Flour



- Type de mobilier**
- Arceau \*
  - Rateleur \*
  - Abri vélo \*
  - Box \*

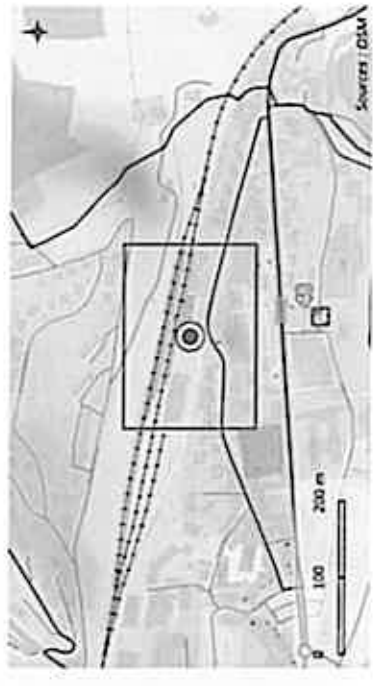
### Informations générales

Mobilier : Box  
 Capacité de stationnement : 20 places  
 Type d'accroche : Roue et cadre  
 Lieu d'implantation : Gare SNCF  
 Latitude : 64.37293  
 Longitude : 700.341

**Réseau cyclable infrastructuré**

- Tertiaire —
- Structurant —
- Secondaire —

BP56 2116  
**Estimation HT : 32000€**



## Stationnement - Implantation n° 2 - Pierrefort



### Type de mobilier

- Arceau
- Ratelier
- Abri vélo
- Box

### Informations générales

Mobilier : Arceau  
Capacité de stationnement : 8 places  
Type d'accroche : Roue et cadre  
Lieu d'implantation : Office de tourisme  
Latitude : 6424645  
Longitude : 657383

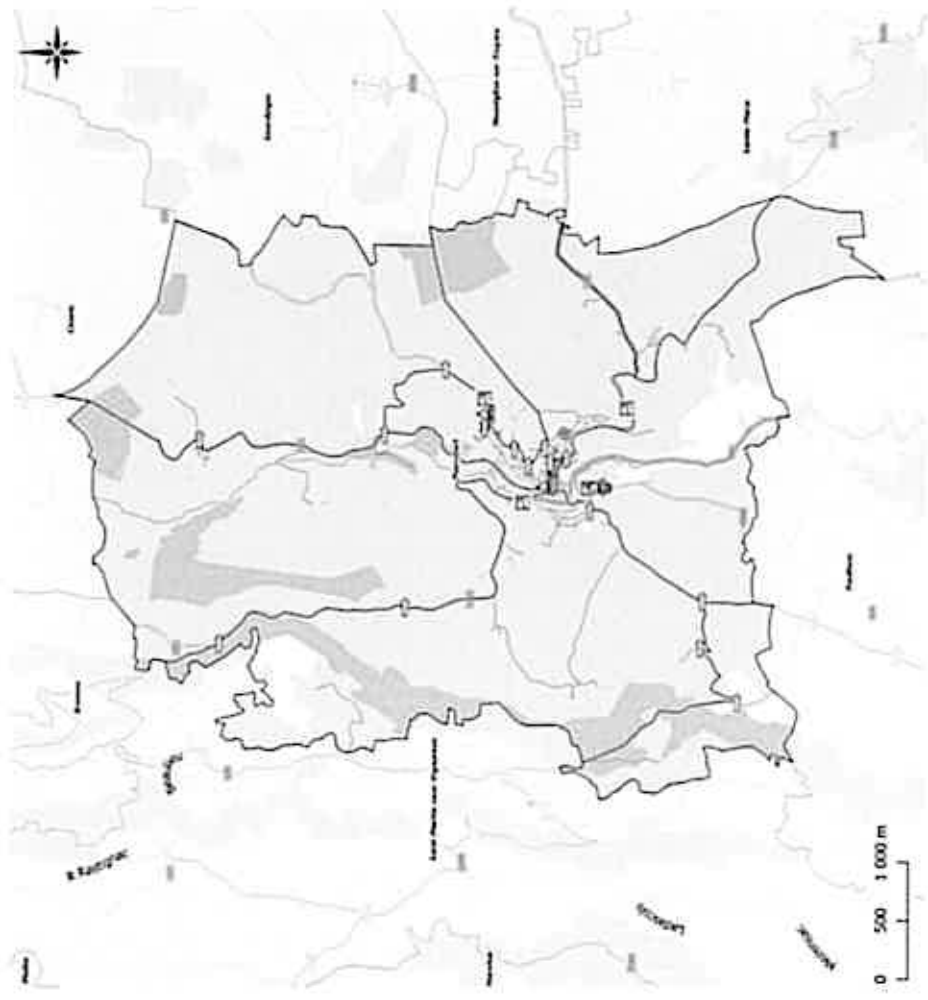


Réseau cyclable hiérarchisé  
Tertiaire —  
Structurant —  
Secondaire —

Estimation HT : 4800€

©PSG 2114





**Réseau cyclable hiérarchisé**

- Tertiaire
- Structurant
- Secondaire

**Typologie de jalonnement**

- A Panneaux AJ1A
- ET Panneaux Partageons la route
- es Jalonnement propose
- es Jalonnement de la base cyclable

**INFORMATIONS GÉNÉRALES**

- Nombre d'implantation Dv : 18
- Nombre de lames Dv à accrocher : 52
- Nombre de panneaux AJ1A à accrocher : 3
- Nombre de panneaux Partage de la route à accrocher : 4
- Nombre de mâts nécessaires : 18

Estimation HT des lames Dv : 8220 €

Estimation HT des panneaux de police : 2500€

**Estimation totale HT :**

11020 €

Les coûts estimés aux mâts sont ajoutés au sein des "Coût des lames". Le prix unitaire d'un mât est de 700 €.





METTEZ  
DE LA RÉALITÉ  
DANS VOS DONNÉES

IMMERGIS SAS, La Vallière - 48 rue Antoine Jérôme Balard - 34 790 Grabels, France  
info@immergis.fr Tel. +33 (0)4 34 11 65 51 Fax. +33 (0)9 74 44 66 21  
www.immergis.fr

CONTACT  
immergis :  
Vincent Lecomte  
v.lecomte@immergis.fr

Accusé de réception en préfecture  
015-200066660-20240708-DELIB2024-179-DE  
Date de télétransmission : 12/07/2024  
Date de réception préfecture : 12/07/2024