



Schéma Directeur Mobilités Durables

Communauté de Communes Alsace Rhin Brisach

--

Novembre 2024

CONTACT

Immergis :
Vincent Lecamus
vlecamus@immergis.fr
+33 (0)4 34 11 65 51

SOMMAIRE

01 CONTEXTE DE L'ÉTUDE

03 LA STRATEGIE

02 LE DIAGNOSTIC

04 LE PLAN D' ACTIONS

01

CONTEXTE DE L'ETUDE



La Communauté de Communes Alsace Rhin Brisach (CCARB) s'engage sur les problématiques de durabilité. L'élaboration du schéma directeur des mobilités durables prend place dans une stratégie plus large de réduction des Gaz à Effet de Serre (GES). On compte notamment :

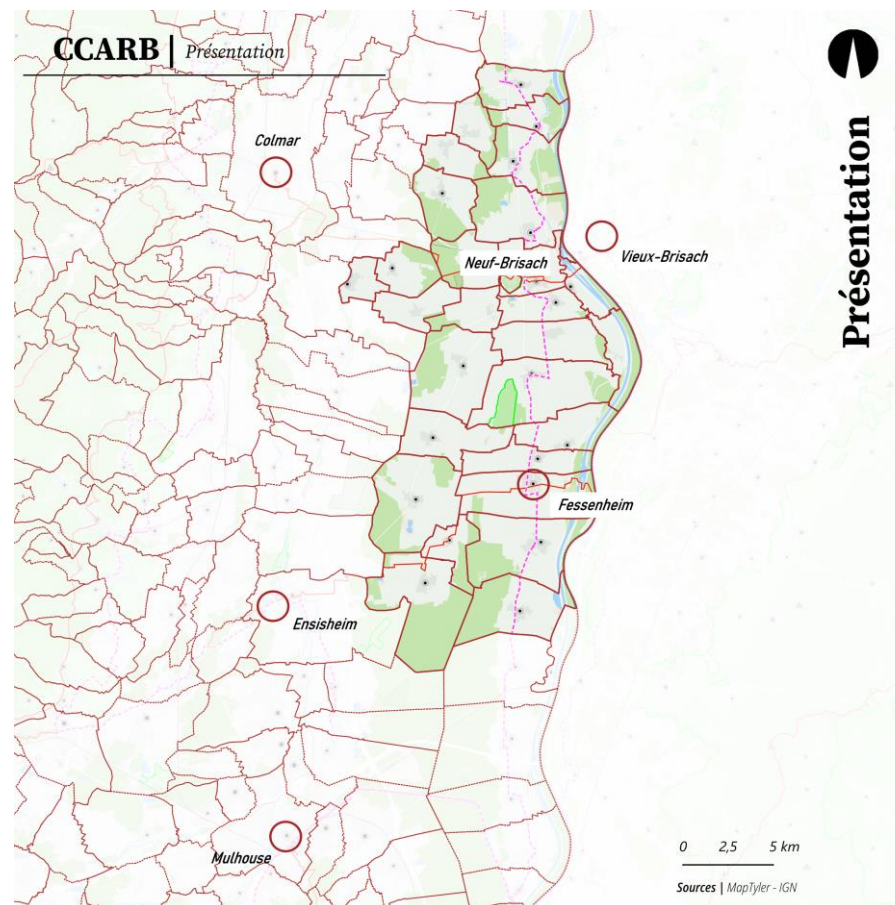
- L'élaboration du PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) par le PETR pays Rhin Vignoble Grand Ballon
- Le programme Petites villes de Demain qui vise au développement des petites centralités par des trajectoires engagées dans la transition écologique sur Neuf-Brisach
- Des actions locales comme le développement d'enjeux touristique verts, tel que l'itinéraire de la Véloroute du Rhin, les Berges de l'Ill. Le territoire travaille par ailleurs sérieusement à la réalisation de nouvelles pistes cyclables utilitaires.



Ce schéma vise à planifier la stratégie de la communauté de communes des Alsace Rhin Brisach en matière de mobilités durables en ciblant prioritairement le vélo et le covoiturage et à doter les communes d'outils pour répondre à des enjeux communaux et intercommunaux sur ces questions.

Le territoire de la communauté de communes Alsace Rhin Brisach est né en 2017 par la fusion de la communauté de communes Essor du Rhin et de la communauté de communes du Pays de Brisach. Elle compte 34 000 habitants répartis sur 29 communes. Le territoire est caractérisé par sa position stratégique, proche de Colmar Agglomération (CA) et de Mulhouse Alsace Agglomération (M2A). La communauté de communes est frontalière à l'Allemagne.

Bordé par le Rhin, le territoire est également défini par sa faible déclivité. Une activité économique significative se concentre le long du fleuve.

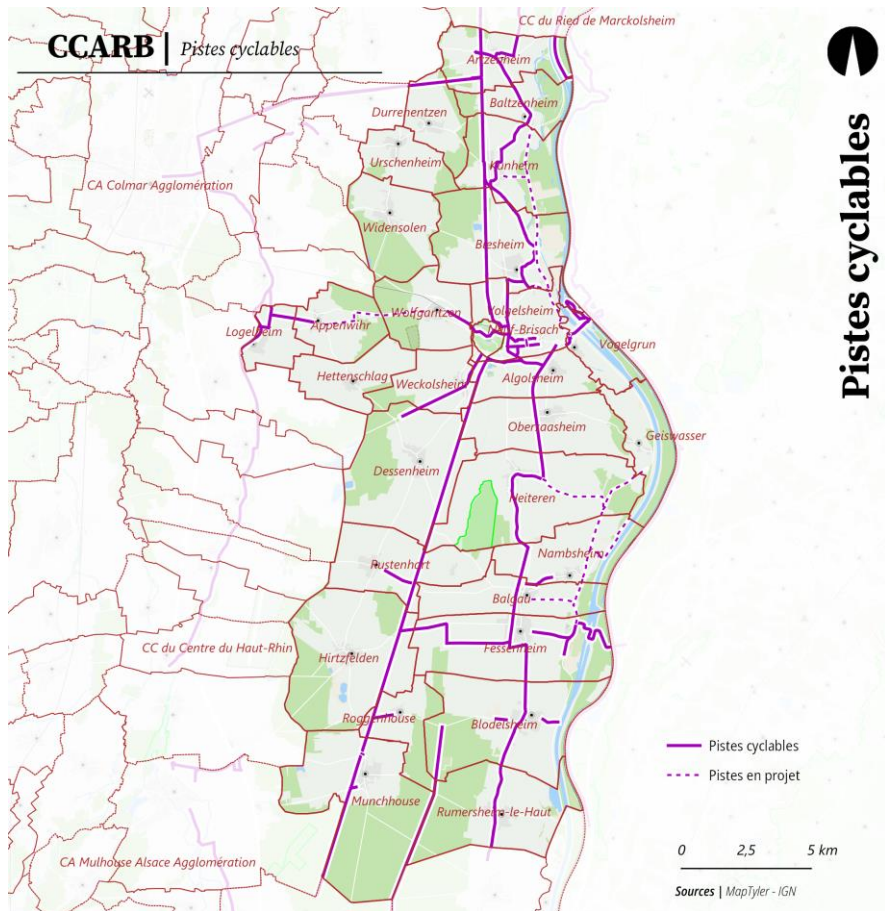


En termes de mobilité, la CCARB dispose sur son territoire d'un réseau cyclable existant important. Ce réseau représente une armature de qualité sur laquelle le schéma cyclable se repose. Plusieurs projets cyclables structurants pour la mobilité du territoire sont également prévus à court terme. La piste économique le long du Rhin est un exemple qui est très récemment sorti de terre.

En matière de covoiturage de gares ferroviaires, les habitants doivent aujourd'hui se reporter vers les communautés de communes voisines pour bénéficier de ces infrastructures.

À noter que le projet de voie ferrée Colmar-Fribourg dotera le territoire d'une solution de mobilité supplémentaire grâce à l'implantation d'une gare voyageur.

Les nombreux chemins et routes peu fréquentées du territoire offrent des alternatives au réseau routier départemental.



Pistes cyclables



Images extraites des relevés de terrain sur le territoire



02

LE DIAGNOSTIC



Le diagnostic a pour objectif d'identifier les forces, faiblesses et opportunités de développement de la mobilité cyclable sur le territoire de la Communauté de Communes Alsace Rhin Brisach.

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

En s'appuyant sur un panel de données, l'analyse du potentiel captable doit permettre d'appréhender les déplacements effectifs sur le territoire et d'identifier les secteurs à enjeux pour la mobilité cyclable.

Cette analyse s'appuie sur :

- Des bases de données publiques concernant la mobilité
- Les flux pendulaires, qui permettent notamment d'évaluer les trajets effectués par les personnes habitants et/ou travaillant sur le territoire dans le cadre de leurs trajets domicile-travail
- Les cartographies isochrones, qui visent à illustrer les secteurs atteignables en un temps donné depuis un objectif et qui permettent de mettre en valeur la population atteignable dans l'hypothèse de la structuration d'aménagements
- La consultation de la population via l'enquête publique, qui a donné l'occasion à la population du territoire de signifier leurs attentes et les problématiques rencontrées sur le réseau

Les déplacements domicile-travail au sein de la CC Alsace Rhin Brisach se font très largement en véhicule motorisé.



Type de déplacement	Part Modale CCARB (%)	Part Modale Haut-Rhin (%)	Part modale nationale (%)
Pas de déplacement	3,6	3,7	4,1
Marche à pied (ou rollers, patinette)	2,6	5,4	6,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	2,1	3,1	2,3
Deux-roues motorisé	1,0	0,8	1,8
Voiture, camion ou fourgonnette	87,4	79,9	70,4
Transports en commun	3,3	7,1	15,2

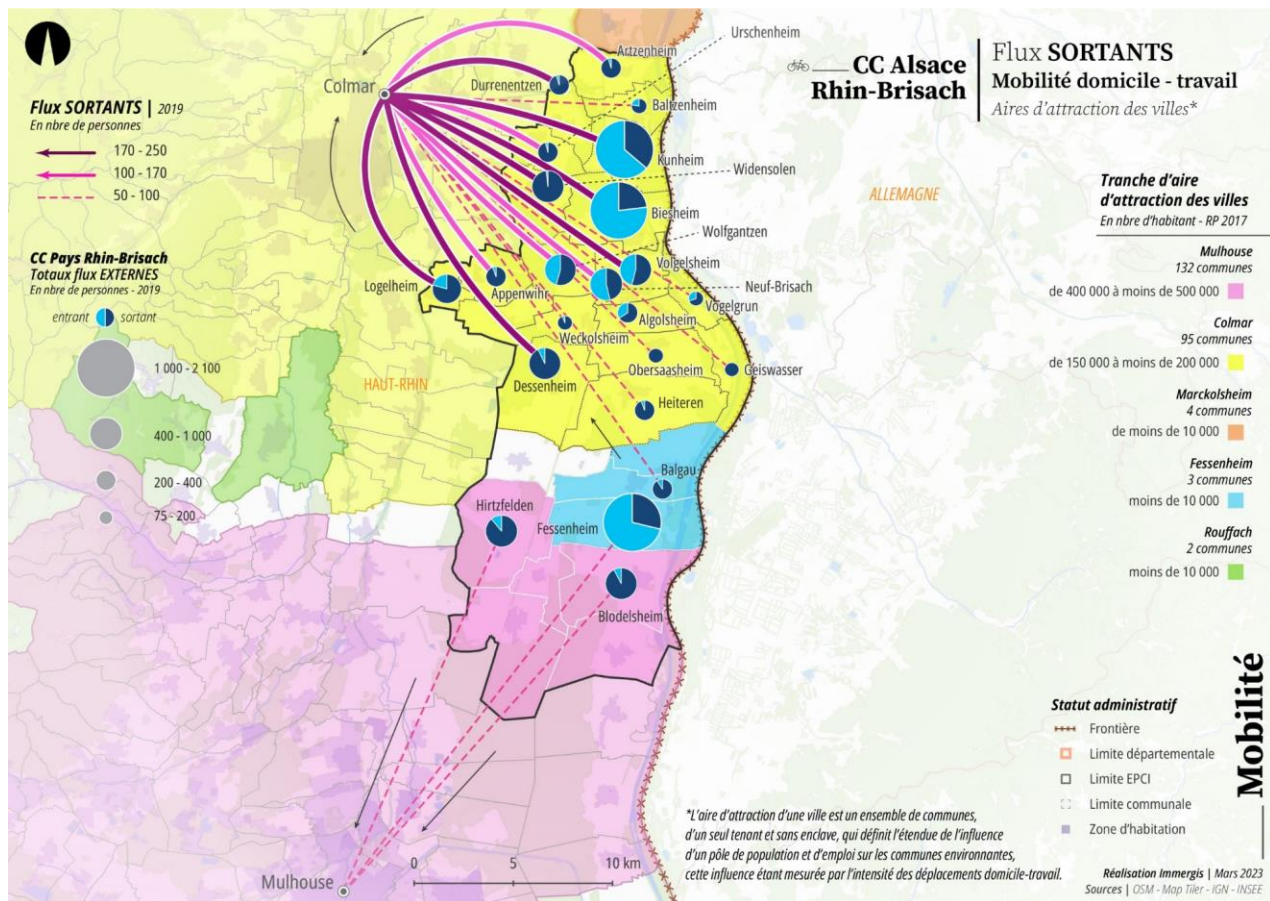
Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP 2019)

Le territoire fait aujourd'hui état de peu de déplacements en mobilité cyclable dans les trajets domicile-travail.

L'actualisation des bases de données de l'INSEE devront permettre d'évaluer l'évolution de la part modale, et donc l'efficacité des politiques publiques en faveur des mobilités actives.

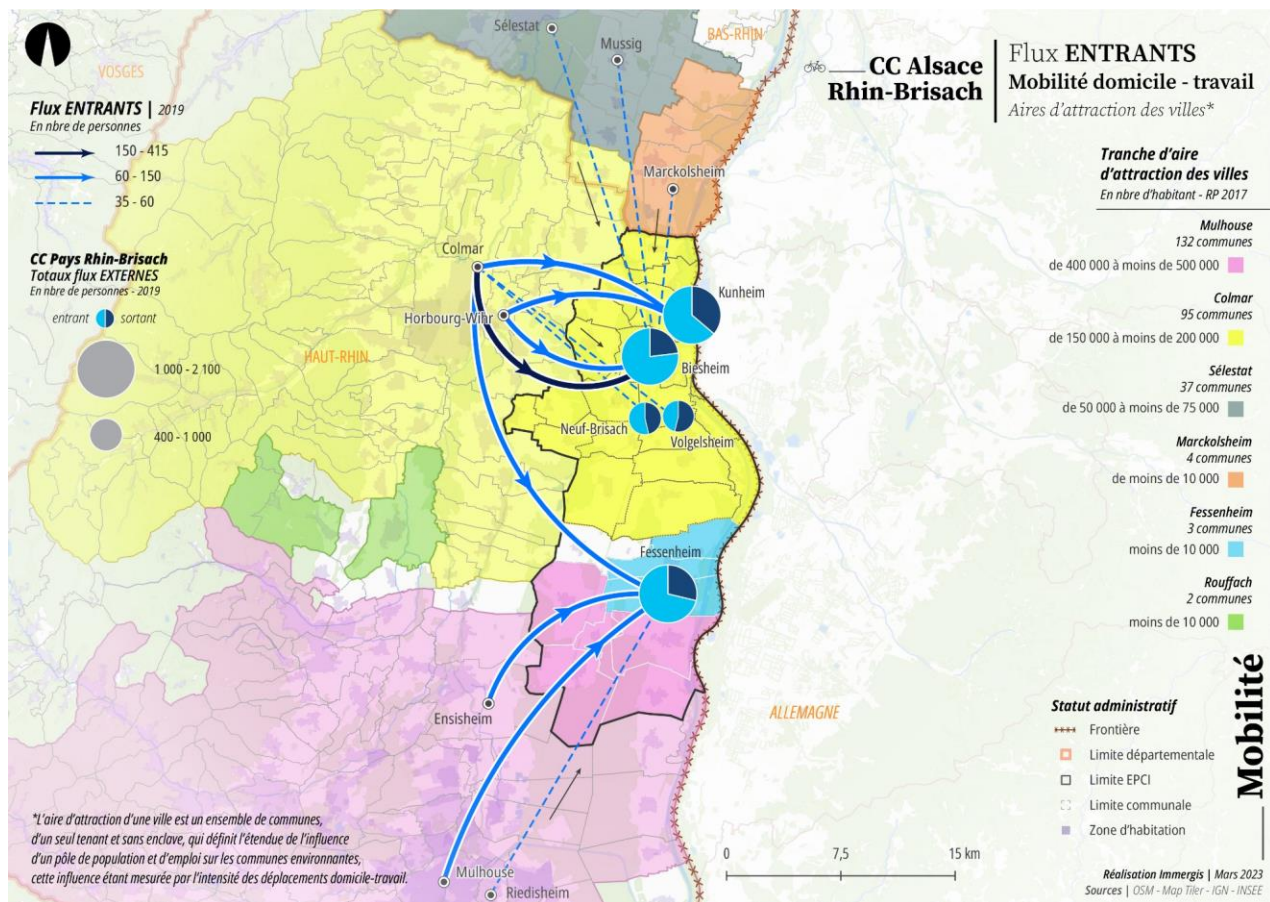
Les flux domicile-travail sortants sont principalement portés vers Colmar au Nord et Mulhouse au Sud.

Les flux sortants sont globalement très significatifs et – compte tenu des distances parcourues par les personnes travaillant hors du territoire – l'intermodalité ressort comme un axe particulièrement pertinent à travailler.



Les flux entrants sont relativement peu importants et sont essentiellement centrés sur Fessenheim, Biesheim et Kunheim.

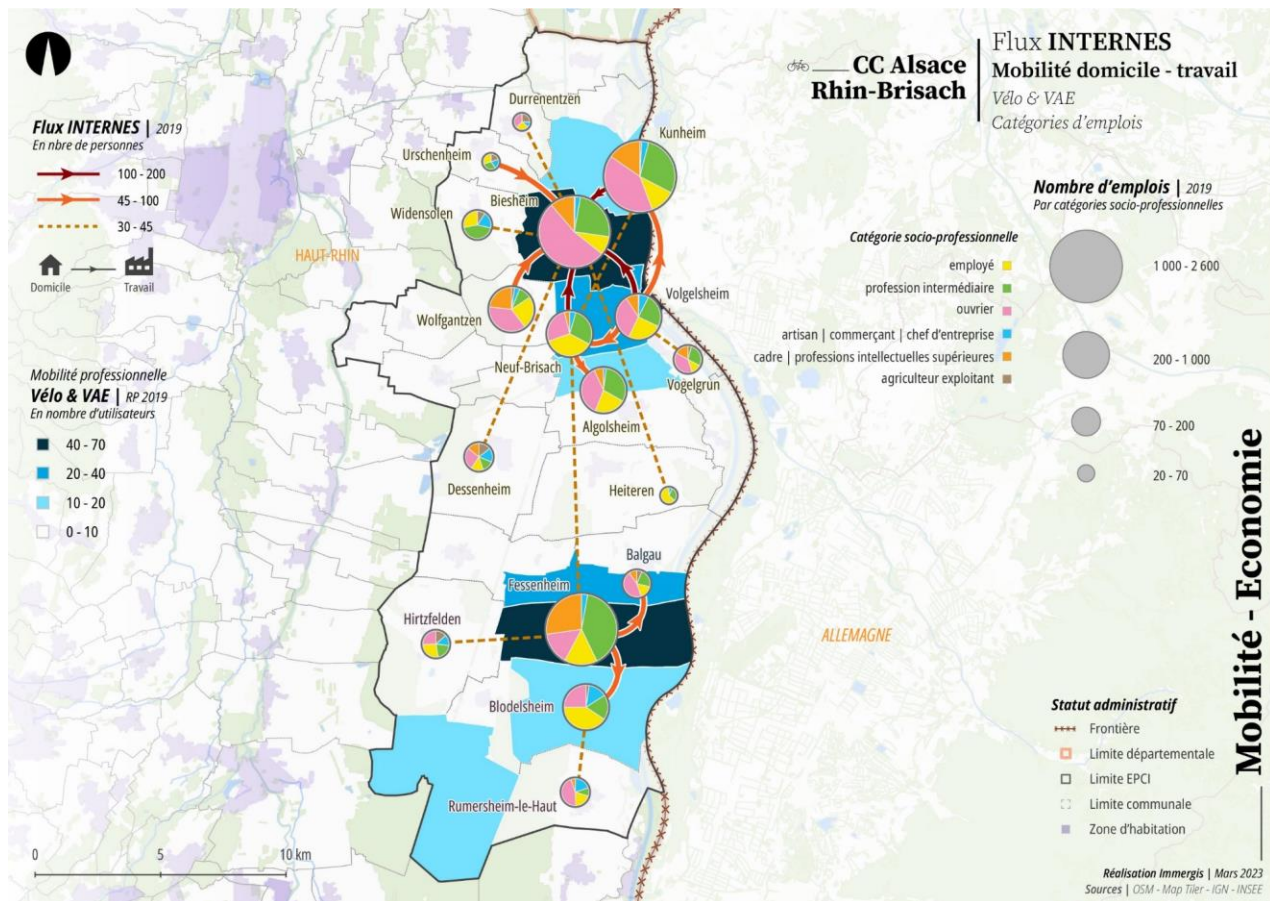
On constate sur le territoire une concentration des entreprises sur les communes bordant le Rhin. Cette répartition témoigne d'un intérêt à travailler autour des véloroutes (qui longent entre-autres le Rhin et les canaux du territoire) pour les trajets pendulaires.



Les flux internes significatifs sont essentiellement centrés sur deux secteurs : le secteur de Biesheim / Neuf-Brisach au Nord et le secteur Fessenheim au Sud.

Ces secteurs rayonnent surtout localement auprès de leurs communes frontalières mais quelques interactions plus larges se distinguent : c'est notamment le cas de la connexion entre ces deux pôles.

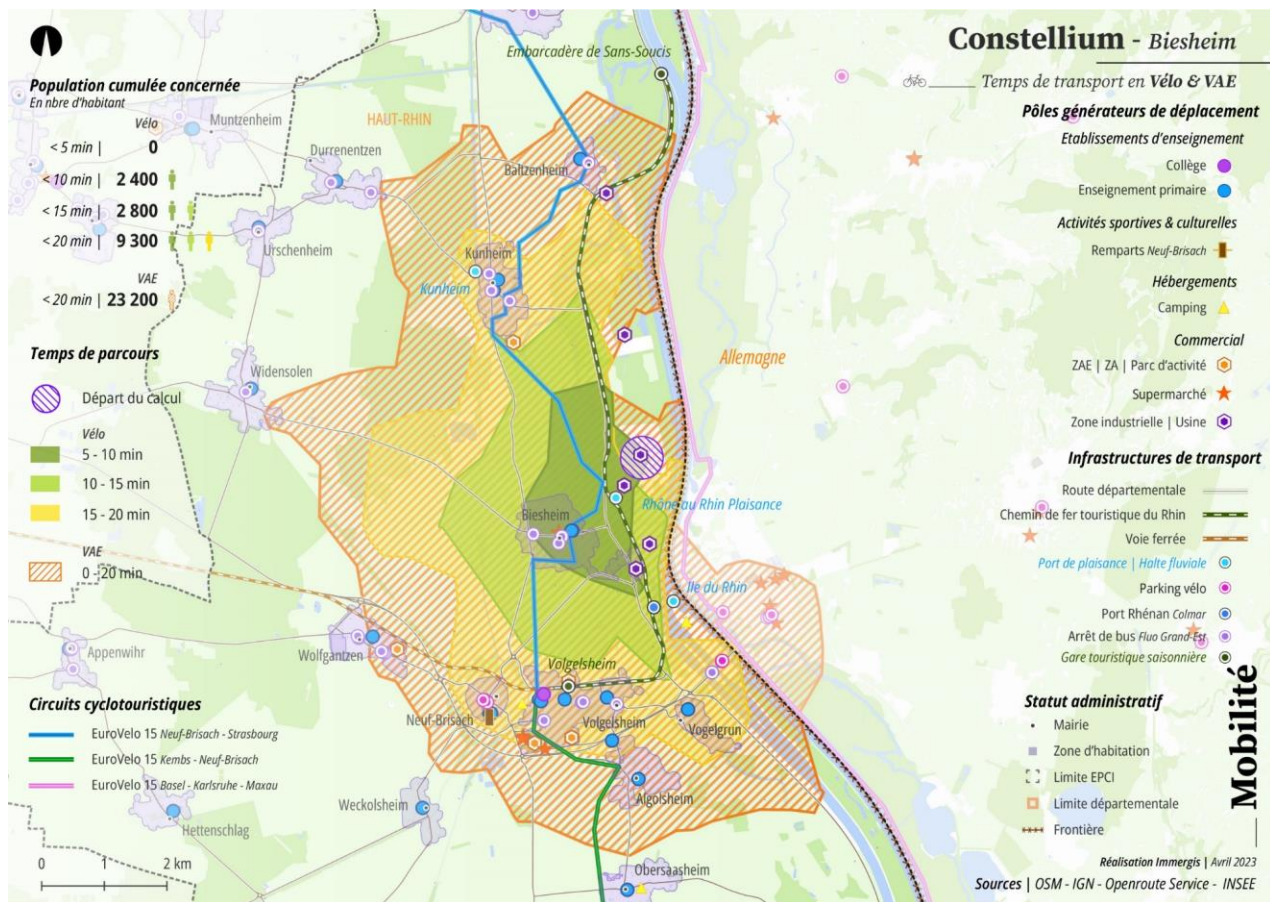
Les communes les plus rurales font état de peu de déplacements vers les autres communes du territoire, mais ce sont également les communes qui disposent du moins de solution de mobilité.



L'activité économique est importante sur le territoire et est centrée autour du Rhin.

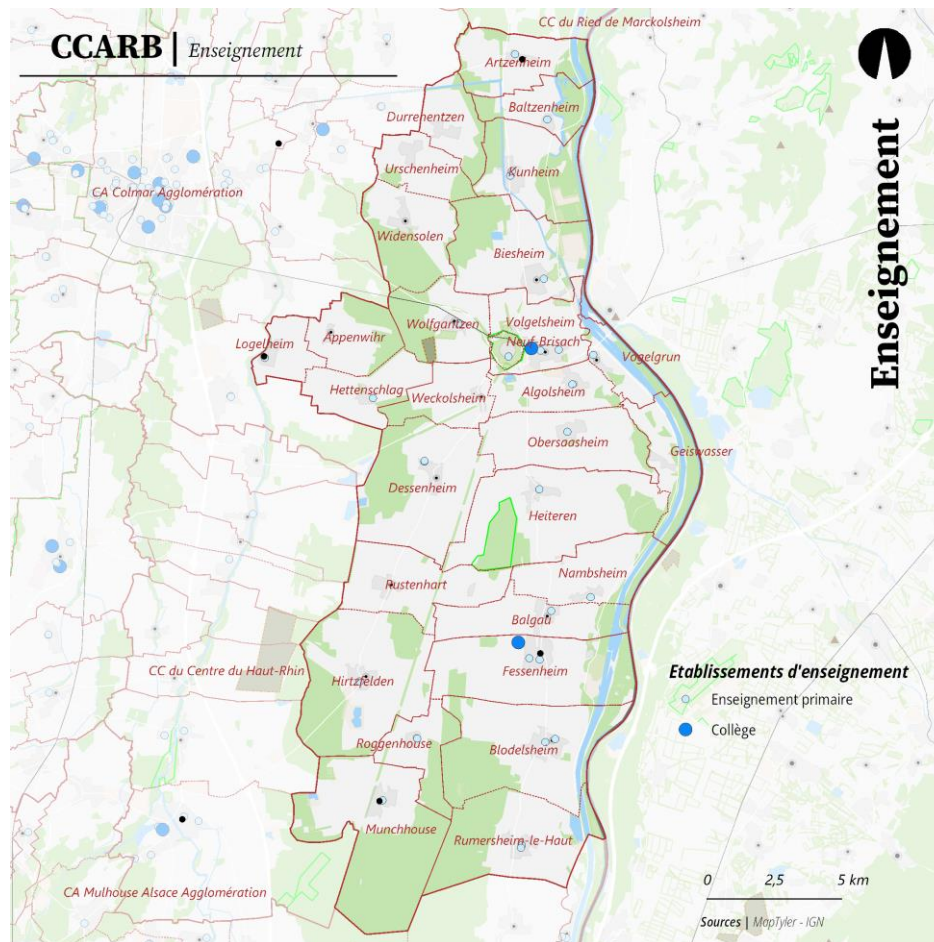
Le développement de connexions cyclables à ces enjeux est particulièrement pertinent : compte tenu de l'importance des populations habitant à moins de 20 min en vélo ou VAE de ces divers sites, des implications concrètes en termes de report modal sont à anticiper avec la réalisation de nouveaux aménagements.

À noter que la Communauté de communes s'engage déjà aujourd'hui dans la création de nouveaux aménagements cyclables visant à connecter ces sites. Le schéma cyclable saura s'ancrer dans cette dynamique.



La présence de deux collèges sur le territoire (Collège Félix Eboué à Fessenheim / Collège Robert Schuman à Volgelsheim) représente une opportunité pour le renforcement de la culture vélo sur le territoire.

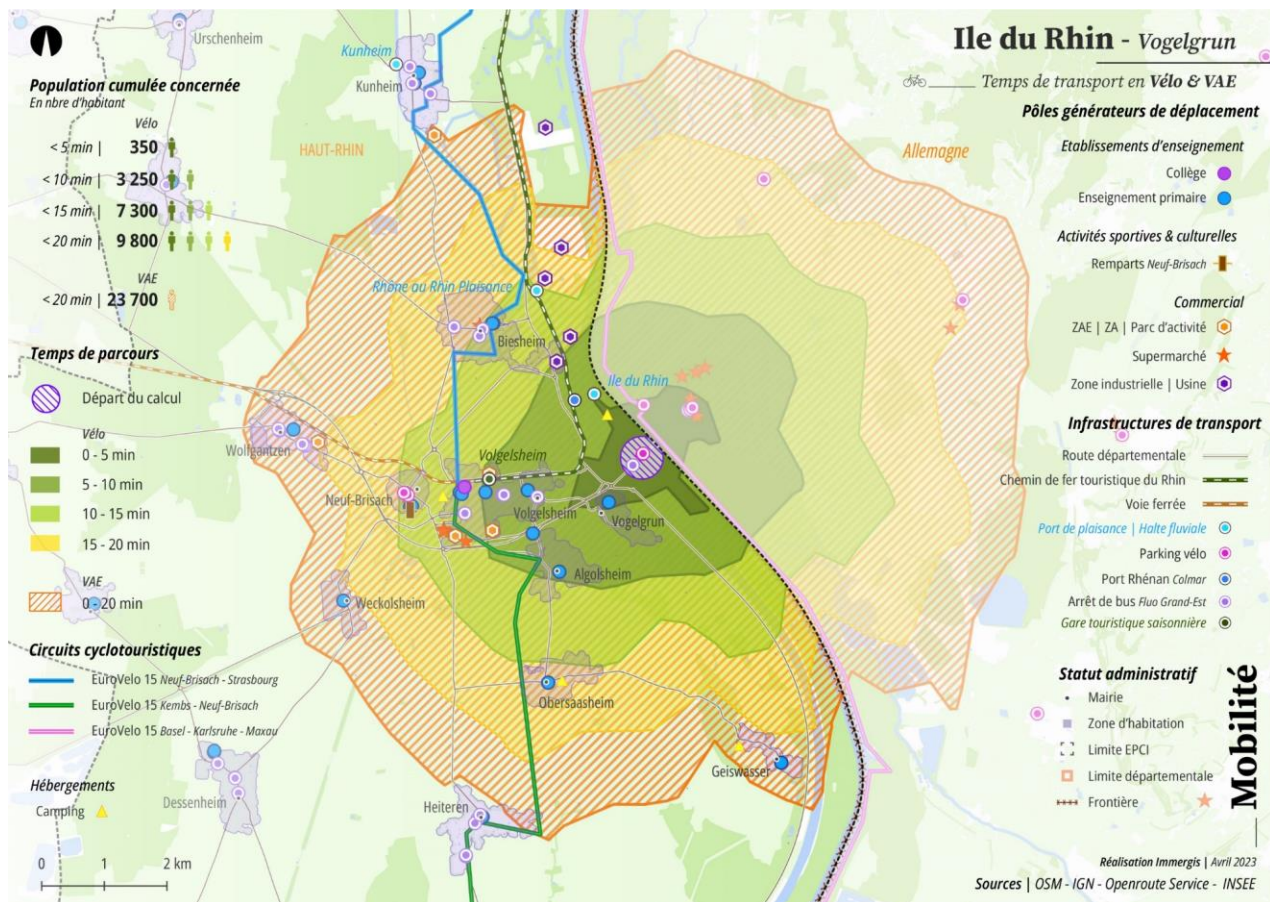
Le fonctionnement en RPI implique de la mobilité inter-communale importante à l'échelle des déplacements scolaires. Il pourrait être pertinent d'amorcer des réflexions autour d'actions auprès des écoles, comme la mise en place de ramassage scolaire à vélo (ou vélo-bus)



Les travaux autour de l'activité de loisir et des déplacements quotidiens sont complémentaires : sur le territoire, les axes structurant l'activité de loisirs (principalement les berges des canaux, les digues...) se connectent aux pôles de vie principaux et offrent donc des opportunités pour les déplacements quotidiens.

La question de la mutualisation des enjeux est particulièrement impactant sur la CCARB.

Par ailleurs, la mobilité de loisir représente une portion non négligeable de la mobilité du quotidien : les réflexions devront également s'articuler autour de lieux stratégiques comme l'Île du Rhin, les stades, les aires de jeux...



Intermodalité train

L'ouverture à venir de la ligne ferroviaire Colmar-Fribourg représentera une opportunité significative à saisir pour le travail autour de l'intermodalité en articulation avec le train.

Intermodalité bus

La communauté de communes dispose de lignes de bus du réseau Fluo Grand Est sur son territoire. Le travail sur l'intermodalité restera pertinent ponctuellement sur certains arrêts stratégiques.

La proximité directe de certains arrêts des réseaux de bus voisins renforce également l'intérêt de travailler les connexions cyclables inter-EPCI. C'est le cas pour :

- Le réseau Soléa (M2A) avec des connexions possibles à Bantzenheim &
- Le réseau Trace (Colmar Agglomération)

La création de stationnement vélo et d'accès sécurisés certains arrêts stratégiques pourra aussi bénéficier ponctuellement au réseau de TAD de la CC Alsace Rhin Brisach.

Intermodalité covoiturage

Compte tenu des distances moyennes à parcourir pour les trajets domicile-travail et compte tenu de la structuration du territoire, le covoiturage présente un potentiel important.

La création de nouvelles aires de covoiturage pourra se faire en accord avec une logique d'intermodalité, en prenant en compte la sécurité des accès en vélo et l'implantation de stationnement cyclable longue durée.



Le diagnostic est passé par un travail de concertation, qui s'est traduit par la mise en place de 2 ateliers de concertation avec les veilleurs de pistes et le groupe de travail vélo. L'objectif de ces ateliers a été d'identifier les enjeux du territoire à travers l'expérience de terrain que portent les élus.

Une enquête a également été réalisée auprès de 355 personnes à savoir : en ligne sur le site de la communauté de communes Alsace Rhin Brisach.

L'enquête visait à obtenir une vision concrète des habitudes et des perceptions de la population se déplaçant sur la Communauté de Communes sur les problématiques liées à 4 thématiques : vélo, marche à pied, covoiturage, randonnée.

La page suivante présente les conclusions de l'enquête.



Un grand nombre de déplacements de proximité sont captables par les modes doux (3,5 par jours en moyenne) à condition que la sécurité soit garantie.



Le vélo est la problématique qui a le plus mobilisé avec 238 répondants ce qui témoigne d'un intérêt pour cette question.



La question de l'intermodalité, notamment vélo / autres modes, intéresse les usagers.



Les communes du territoire sont globalement trop peu desservies pour l'usages des modes de mobilité durable.

La sécurisation des abords des écoles est prioritaire selon les répondants.

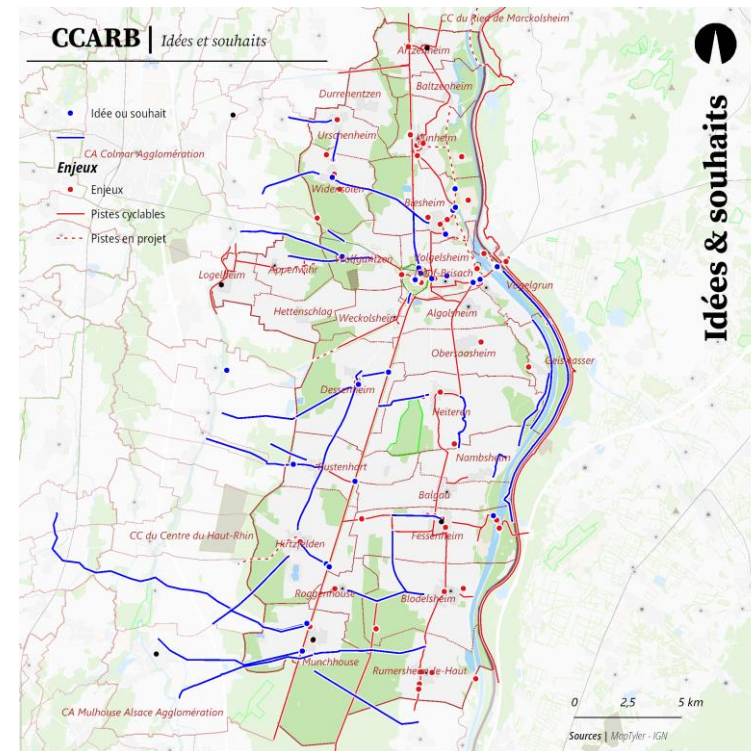
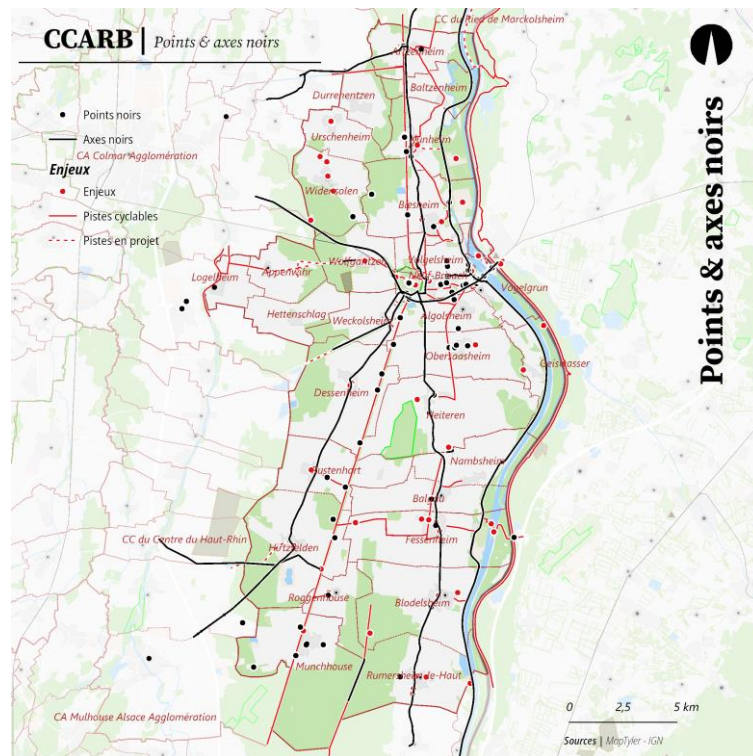


Le covoiturage intéresse la population mais trouve peu d'usagers. L'absence d'aires et de moyens de mise en relation entre les usagers est pointée comme des problématiques importantes sur cette question.



La communication et la signalétique sont à travailler pour permettre à la population d'identifier les enjeux et les solutions apportées par les acteurs publics.

L'implication des élus, des partenaires et de la population dans une démarche de concertation a permis d'identifier des secteurs à éviter ou à sécuriser dans la mise en place de la politique cyclable.



Par ailleurs, le travail de concertation a permis d'identifier un réseau d'idées, qui permet d'orienter la stratégie sur les bases des connaissances de terrain et des idées de la population et des élus.

L'offre vélo est aujourd'hui principalement tournée vers le cyclotourisme : la présence d'itinéraires cyclotouristiques majeurs (Eurovélo 15, Berges de l'Ill, véloroute du Canal de Colmar...) a favorisé le développement des fondements d'un écosystème vélo dont les principaux acteurs économiques sont listés ci-après.

Cependant, la création d'une piste économique témoigne de la volonté de la communauté de communes de se saisir des enjeux de la mobilité du quotidien, et notamment les trajets domicile-travail. Les grands employeurs du territoire structurent progressivement une offre en lien avec le développement du vélo (stationnement cyclable, casiers...) et la communauté de communes a un rôle à jouer dans l'accompagnement de ces entreprises autour de ces questions (promotion du label employeur pro-vélo, mise en place de forfait mobilité durable, etc...).

Label accueil vélo

- Neuf Brisach – *Office de Tourisme*
- Neuf Brisach – *Hôtel Restaurant Aux Deux Roses*
- Neuf Brisach – *Camping Onlycamp Vauban*
- Fessenheim – *Espace muséographique Victor Schoelcher*
- Artzenheim – *Meublé de tourisme de Nathalie Valentin*



Réparation vélo

- Dessenheim – *Atelier cycle du Reid*
- Artzenheim – *Optima France Bikes*

Location vélo touristique

- Neuf Brisach – *Office de Tourisme (Avril à septembre)*
- Hors territoire (Allemagne, Vieux Brisach) – *Fahrradverleih Breisach*

La location vélo à l'office de tourisme – destinée aujourd'hui à la location estivale – pourrait s'étendre au reste de l'année à destination de la population de la CCARB pour les trajets du quotidien.

Les éléments du diagnostic permettent de tirer les conclusions suivantes propres au territoire, qui permettront d'orienter la stratégie locale.

Atouts

- Un réseau de cyclotourisme préexistant avec Véloroute du Rhin (EuroVélo 15)
- Un maillage rural peu fréquenté potentiellement exploitable
- Un paysage plat
- Des distances inter-villages relativement courtes
- Une culture ancrée autour des modes de mobilité durables

Faiblesses

- Des traversées dissuasives pour l'utilisation des modes doux (cours d'eau, voie ferrée, réseau routier départemental)
- Une offre de stationnement vélo inadaptée
- Peu de signalétique et jalonnement
- Peu de solutions de mobilités alternatives pour les communes isolées
- Des distances moyennes domicile/travail pouvant être élevées

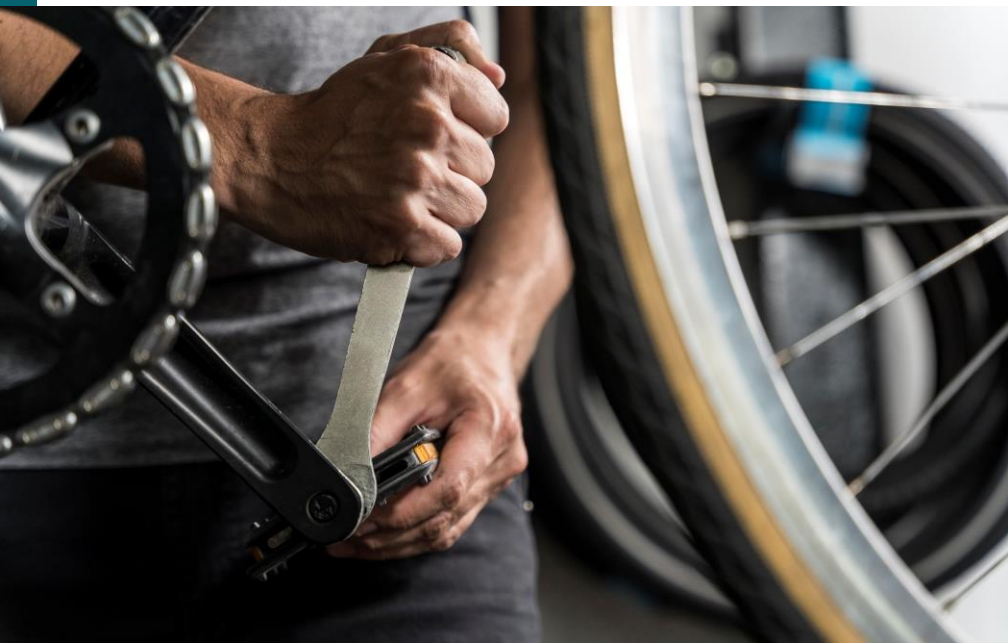
Analyse AFOM

Menaces

- Des possibles manques de moyens pour concrétiser des aménagements
- Une action segmentée à éviter pour une unité des aménagements sur le territoire
- Une réalisation d'aménagements ponctuels coûteux risquant de déséquilibrer l'investissement sur le territoire
- Une prise en compte complexe des dynamiques transfrontalières

Opportunités

- Une part très importante de la voiture mais un véritable potentiel de report modal sur les modes durables
- Des dispositifs de financements et d'accompagnement captables
- Des déplacements de proximité captables autour des pôles d'activité
- Un potentiel sur l'intermodalité du fait du développement à venir du ferroviaire et du potentiel du covoiturage



03

LA STRATÉGIE

Élaboration du réseau mobilités actives

Sur la base des éléments du diagnostic terrain, des analyses des données et des rencontres avec les communes, le réseau cyclable proposé a été construit en vue de :

- Créer des liaisons entre les communes
- Desservir les pôles générateurs de déplacement
- Desservir les établissements scolaires
- Desservir les zones d'activité
- Assurer les continuités d'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.



LE RÉSEAU PROPOSÉ EST DÉCLINÉ EN TROIS NIVEAUX DE HIÉRARCHIE

LE RÉSEAU STRUCTURANT :

Il fait la jonction entre les différentes communes du territoire et lie la communauté de communes aux principaux enjeux extraterritoriaux. Il permet de se déplacer assez rapidement sur des distances relativement longues, à l'image du réseau de départementales pour les véhicules motorisés.

LE RÉSEAU SECONDAIRE :

Il dessert les enjeux d'importance intercommunale et fait la jonction entre les différents axes du réseau structurant. Ce niveau de réseau ne nécessite que rarement du site propre, des aménagements de partage de chaussée y sont généralement favorisés (voies vertes, bandes cyclables, chaussée à voie centrale banalisée...).

LE RÉSEAU TERTIAIRE :

Il intervient de manière locale ou correspond plutôt à des enjeux de loisirs. Il permet la desserte d'enjeux locaux tels que des bassins de vies, commerces, écoles, équipements sportifs... ou des connexions intercommunales de loisirs. Des aménagements d'apaisement de circulation tels que des zones de rencontre ou des zones 30 sont généralement préconisés sur ces itinéraires.

À noter que la hiérarchie se différencie du phasage : la priorisation des travaux (phasage) dépend de l'importance que l'on donne aux axes (hiérarchie) mais s'appuie sur d'autres aspects qui contraignent la réalisation des travaux, comme le coût des travaux ou l'acquisition foncière...

À court terme, un itinéraire efficace mais peu coûteux pourra être privilégié à son alternative très efficace mais très coûteuse.

Le travail de terrain, de consultation de la population et de concertation auprès des élus a permis de définir un maillage hiérarchisé sur le territoire.

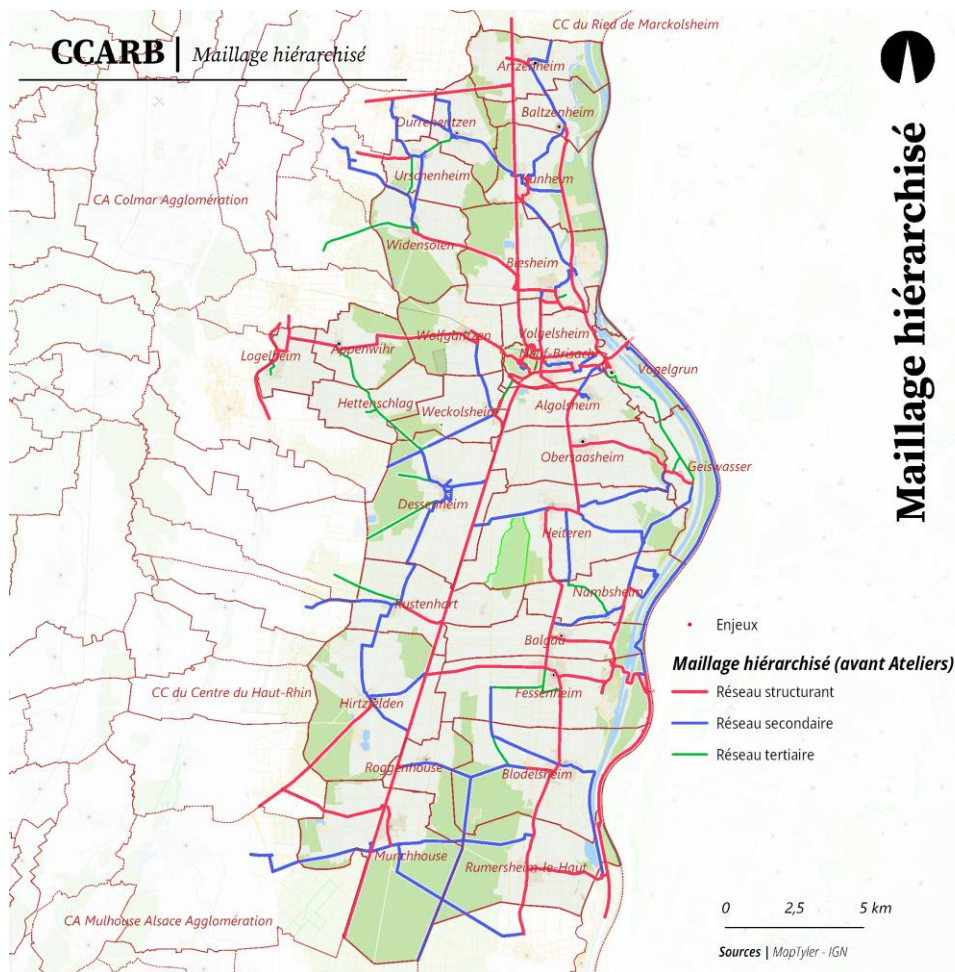
Ce maillage permet d'envisager ce à quoi pourra ressembler le réseau mobilités actives à terme sur le territoire. C'est sur les axes recensés au maillage qu'ont été établies des recommandations selon plusieurs critères.

On compte :

- 170 km de réseau structurant
- 136 km de réseau secondaire
- 37 km de réseau tertiaire

La hiérarchisation des axes a été établie selon les critères suivants :

- | | |
|----------------------------------|---|
| • Nature de l'usage potentiel | • Nombre d'enjeux à proximité |
| • Portage politique | • Efficacité dans la connexion aux enjeux du territoire |
| • Connexion inter-EPCI | |
| • Nombre d'habitants à proximité | |



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

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.

Par ailleurs, le travail de concertation avec les élus du territoire a permis de conforter ou corriger les propositions avancées.

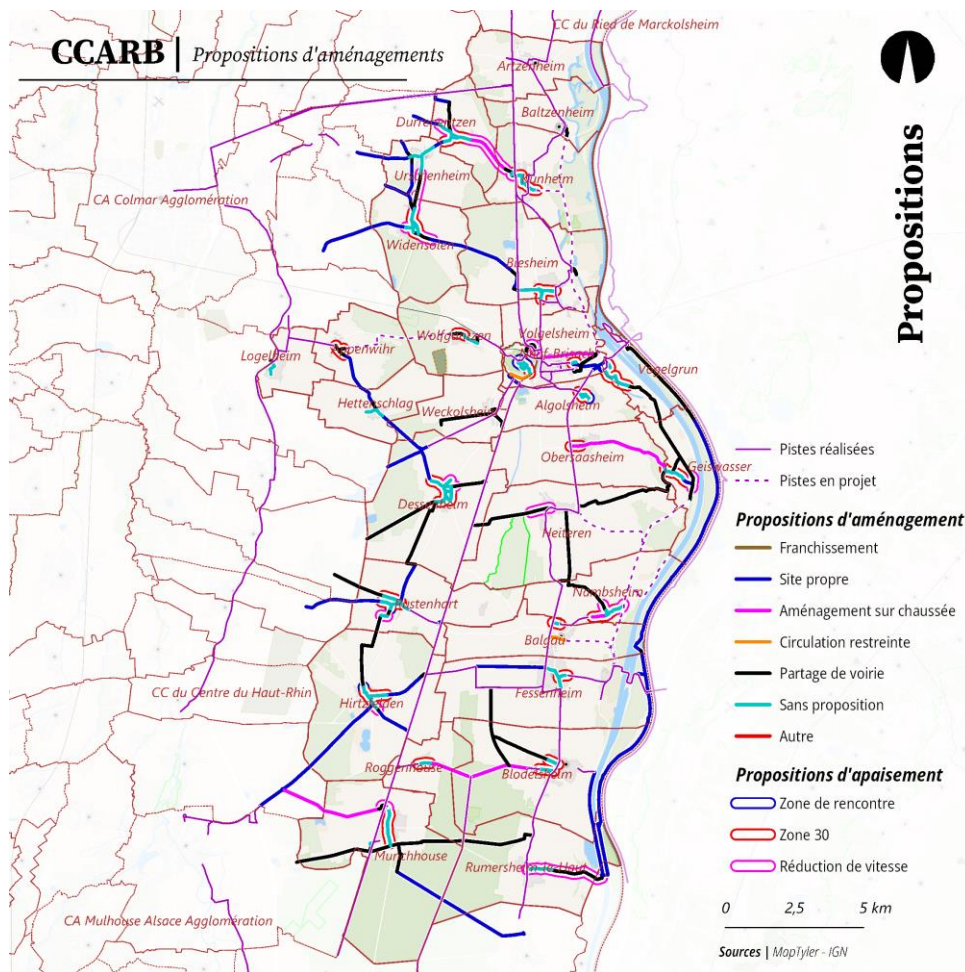
 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUEE		 TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)    				
			RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE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

Tableau du CEREMA (2020) inspiré des recommandations néerlandaises du CROW (Design Manual for bicycle traffic – 2016).

Les propositions d'aménagements ont été établies sur l'ensemble du réseau et sont déclinées dans le schéma en fiches aménagement.

Sur la base des échanges, ces propositions donnent une perspective des aménagements à réaliser. C'est également autour de lui que se dessinent les propositions d'équipements (stationnement, bornes de recharge...) et de jalonnement.

Attention : les propositions n'ont pas de valeur contraignante : le schéma vélo est une boîte à outils à destination des acteurs du territoire (notamment des communes) dont ils peuvent se servir pour améliorer les conditions de la cyclabilité sur le territoire.



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. Couplé à une analyse multicritères, des axes prioritaires se sont détachés.

Ce séquençage permet d'étaler 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.

Attention : en matière d'aménagements, la priorité est de terminer ce qui est engagé sur le territoire, à savoir les équipements inscrits au PPI de la communauté de communes.

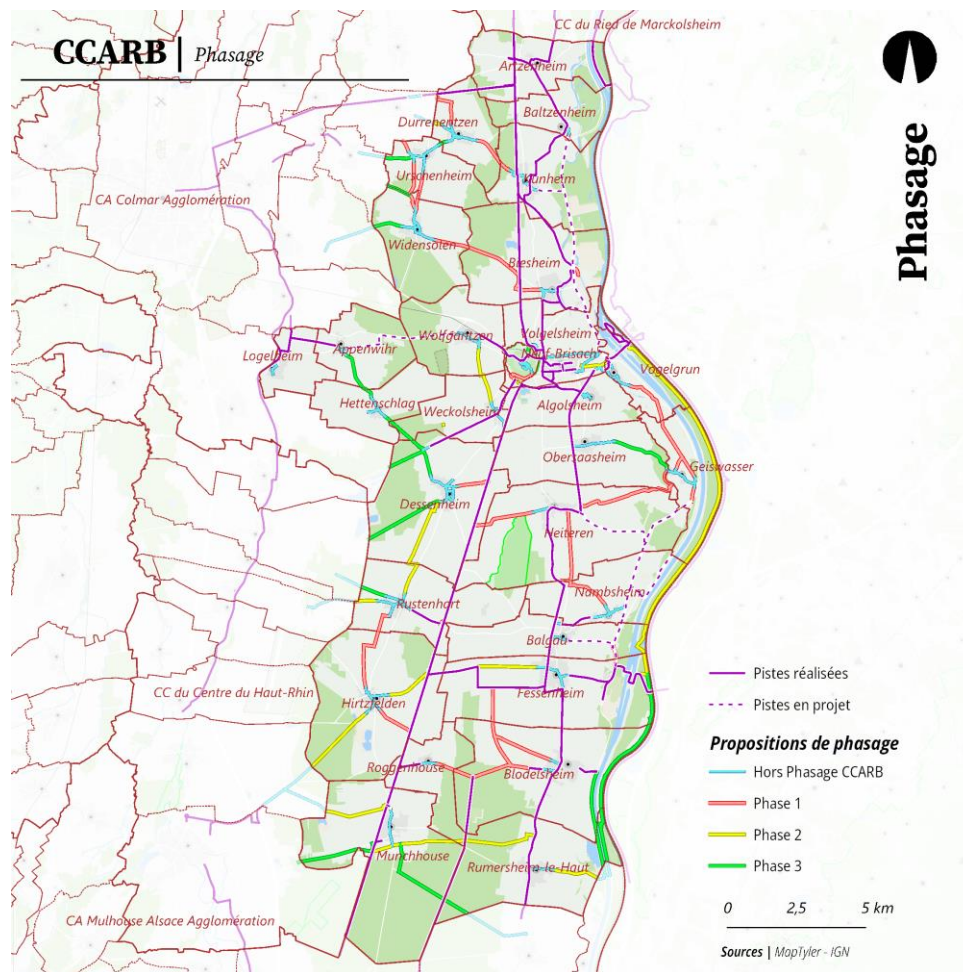
CRITÈRES DE PRIORISATION

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

Le phasage correspond ainsi à la temporalité dans laquelle devraient être réalisés les aménagements.

Il s'appuie sur la hiérarchie (le niveau d'importance des axes) mais aussi sur d'autres critères : certains axes identifiés comme « structurants » peuvent ainsi être réalisés en phase 2 ou 3, car une alternative moins chère existe ou parce que des difficultés de réalisation sont identifiées.

Alors que la hiérarchie est pensée à une échelle principalement intercommunale, le phasage est également pensé au niveau communal pour que les communes puissent identifier les aménagements à travailler en premier lieu, même si l'ensemble des axes de la commune indiquent un même niveau de hiérarchie.



Renforcer l'offre de services

Au regard du diagnostic, il apparaît nécessaire de développer l'offre de services 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, ...

Le besoin global de stationnement a été estimé à 546 places réparties sur les pôles générateurs de déplacements du territoire.

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.



ÉQUIPEMENTS : DÉTAIL ET COÛTS

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

- Aires de covoiturage, gares & arrêts de bus
- Établissements scolaires
- Commerces de proximité
- Équipements sportifs
- Équipements culturels
- Équipements administratifs
- Établissements de santé



ESTIMATIF DES COÛTS UNITAIRES DES ÉQUIPEMENTS

- Arceau : 145 € / place
- Abri vélo : 1 200 € / place
- Box vélo : 2 000 € / place
- Borne de recharge : 2 200 €
- Borne de réparation : 2 800 €

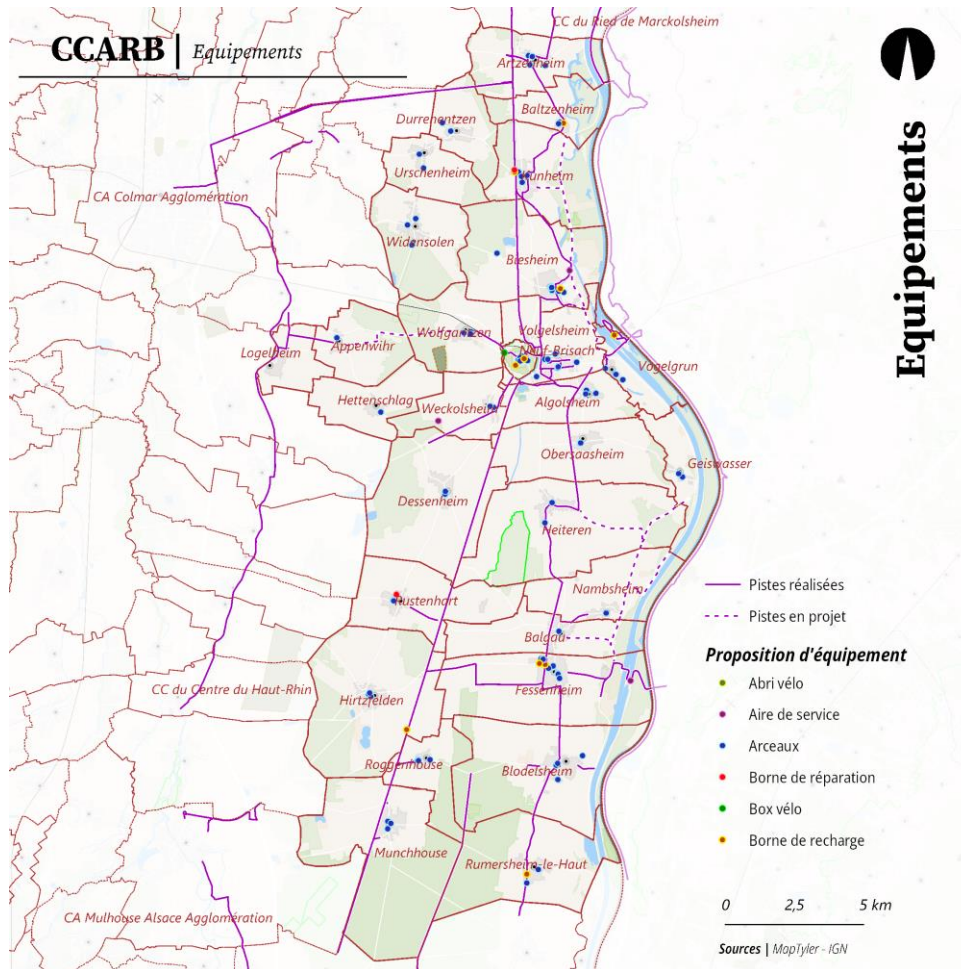
Le scénario idéal pour un stationnement vélo de qualité sur le territoire serait de remplacer les râteliers et pinces-roues existants par des arceaux vélo qui sont beaucoup plus adaptés et sécurisés pour les cyclistes.

Les propositions d'équipements

Les arceaux sont déployés sur secteurs sur lesquels les usagers s'arrêtent peu de temps : commerces, mairie...

Les box vélo sont plutôt dédiés aux secteurs sur lesquels les usagers stationnent à la demi-journée / journée : gares, aire de covoiturage, musée...

Les abris vélos et les consignes peuvent être ponctuellement déployés selon les enjeux des secteurs (ex. piscine).



PLAN DE SIGNALÉTIQUE ET DE JALONNEMENT

Le plan de signalétique et jalonnement prévoit l'implantation des panneaux type DV visant 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



ESTIMATIF DES COÛTS UNITAIRES DU JALONNEMENT

- Support : 180 € HT / support
- Lames directionnelles : 120 € HT / lame

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

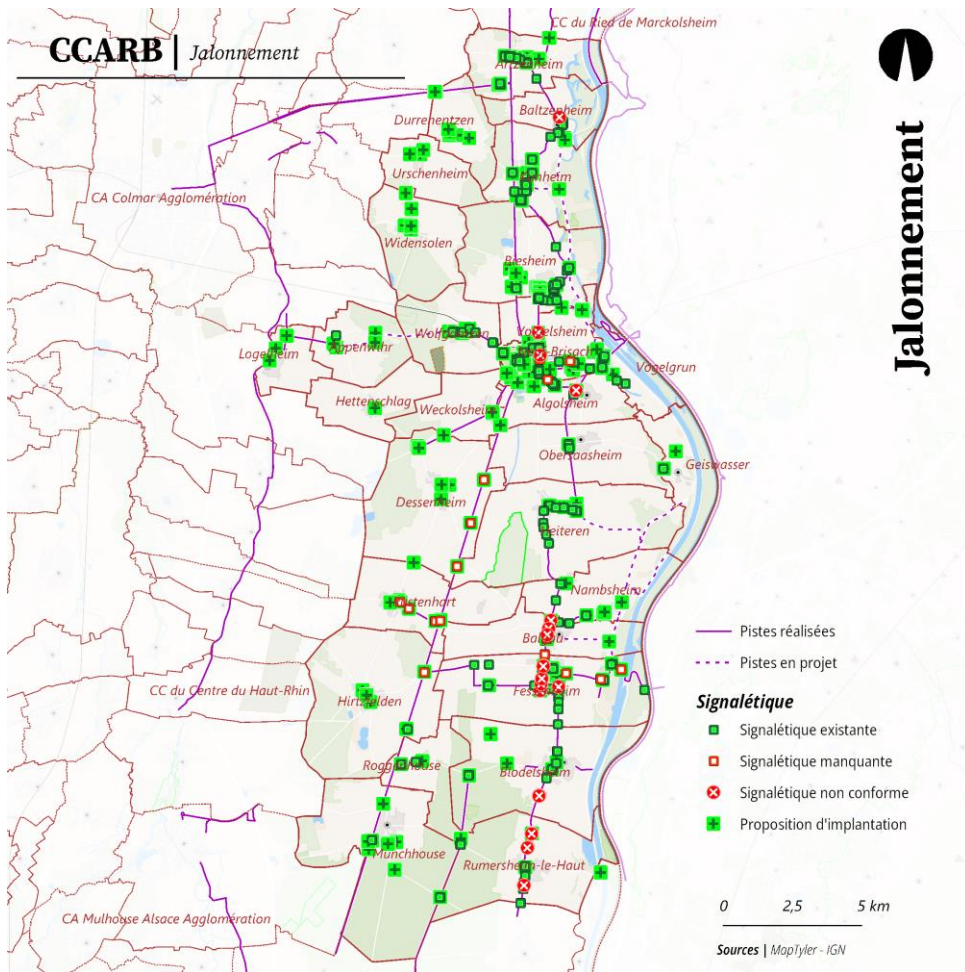
Les propositions de jalonnement

L'implantation de la signalétique permet en premier lieu de cibler les communes de part et d'autre d'un itinéraire.

Au-delà des directions des communes, la signalétique pointe également les enjeux utilitaires les plus importants : Gare, Zone d'Activité Economique...

Les rabattements vers les itinéraires existants sont aussi des pistes pour viser un usage utilitaire des itinéraires cyclo-touristiques. De la même manière, le jalonnement utilitaire pourra servir aux cyclotouristes désireux de découvrir le territoire.

Le territoire est équipé d'itinéraires cyclables jalonnés, mais parfois non-réglementaires ou présentant des états avancés de dégradation. Le plan de jalonnement identifie ces secteurs et propose des solutions adaptées. L'uniformisation des panneaux est également un axe essentiel du plan de jalonnement.



IMPLANTATION D'AIRES DE COVOITURAGE

Le territoire ne dispose pas d'aires de covoiturage et les habitants doivent en l'état s'orienter vers les aires de la communauté de communes du Centre Haut Rhin.

Pour répondre aux enjeux du domicile-travail, il sera pertinent d'implanter des aires sur des secteurs stratégiques. Dans cette optique, des secteurs pertinents ont été ciblés pour le développement d'aires sur le territoire.

Le prix des aires varie selon plusieurs facteurs :

- Le nombre de places de stationnement
- La nature des équipements proposés
- La nature du terrain initial



Aires de covoiturage

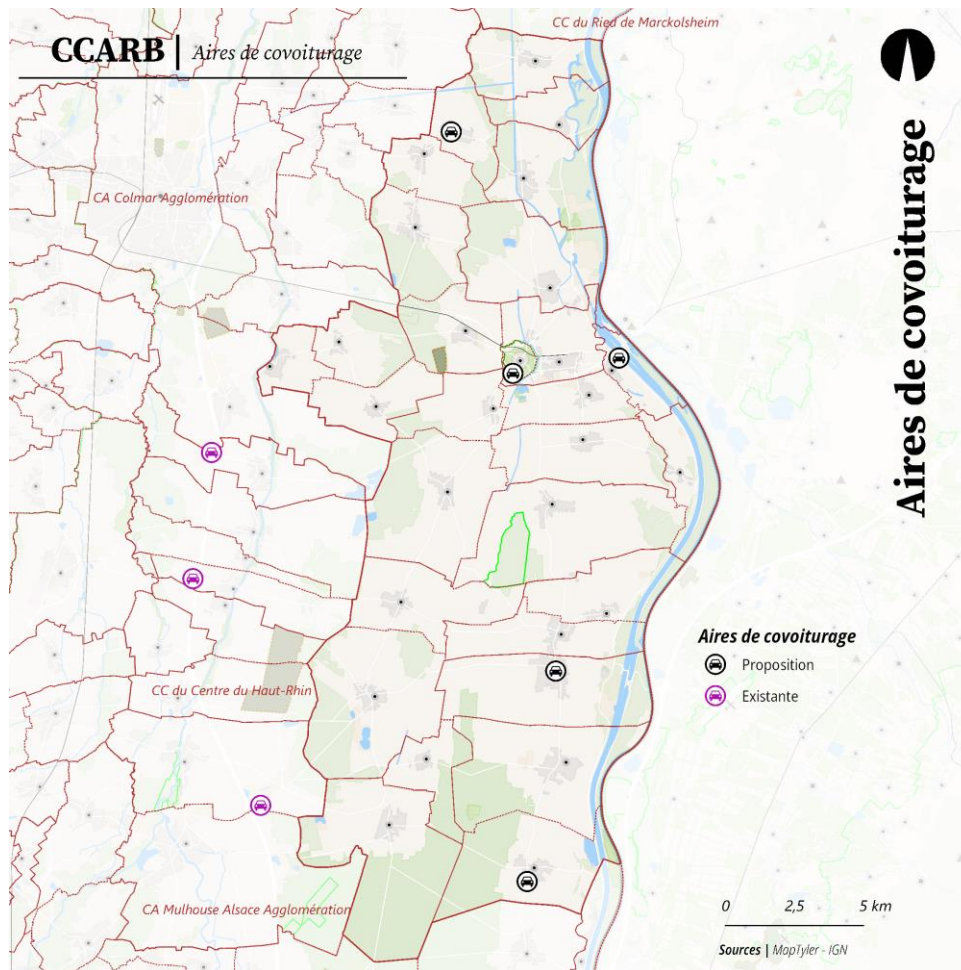
- Création d'aires : 5

Les objectifs des aires de covoiturage

- Travailler sur l'accès et la visibilité de la zone
- Proposer une solution de stationnement cyclable
- Installer à minima 1 place de stationnement PMR

Les aires proposées sont localisées le long d'axes routiers principaux :

- Au sud de Neuf-Brisach sur la D415 (direction Colmar)
- Au Nord de Vogelgrun à proximité de la D415 et de la D52
- Dans les centre-bourgs de Fessenheim et Rumersheim le Haut sur la D468
- Dans le centre-bourg de Durrenentzen



Au-delà du maillage et des équipements, le plan d'action doit permettre de cibler les éléments à mettre en place sur le territoire. Défini collectivement à travers un travail de concertation et de consultation, le plan d'action se scinde en 3 axes :

- Axe 1 : Aménager le territoire
- Axe 2 : Déployer une offre de services
- Axe 3 : Communiquer, sensibiliser, animer

Le contenu de ces axes est listé dans la diapositive suivante.



AXE 1 : Aménager le territoire

- Sécuriser les itinéraires cyclables
- Apaiser les centres des communes
- Limiter les obstacles sur les pistes cyclables (chicanes, plots)
- Signaler les croisements dangereux
- Installer des miroirs
- Développer l'éclairage sur les voies cyclables

AXE 2 : Déployer une offre de services

- Développer les aires de repos équipées
- Installer du stationnement aux sites clés
- Installer des bornes de réparation
- Développer des « points de ravitaillement » en nourriture et en eau
- Installer des bornes de recharge électrique
- Indiquer les défibrillateurs
- Installer un Pump-track
- Déployer des aires de covoiturage

AXE 3 : Communiquer, sensibiliser, animer

- Installer de la RIS
- Indiquer les lieux et points d'intérêt depuis les pistes cyclables (avec distances)
- Revoir la signalétique actuelle
- Clarifier les droits d'accès aux pistes
- Installer des QR codes
- Multiplier les événements autour du vélo
- Mettre à jour les bases de données vélo
- Développer le label accueil vélo
- Développer des boucles adaptées à tous (label Tourisme & Handicap)
- Communiquer sur le vélo au sein des écoles
- Communiquer sur l'ouverture de nouveaux tronçons cyclables
- Développer et communiquer sur les ateliers de réparation participative
- Organiser des sorties vélo avec une communication à l'échelle de la CCARB

04

LE PLAN D'ACTION

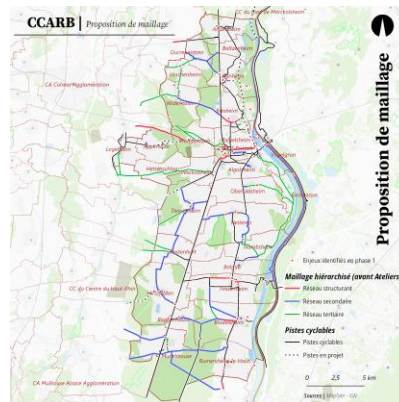


Axe 1

Aménager le territoire

Mise en œuvre opérationnelle

- Voir les **fiches aménagements** proposées reprenant l'ensemble des propositions du bureau d'études et permettant de distinguer les acteurs concernés.
- Proposer des axes nécessitant un aménagement cyclable séparé de la chaussée et ceux où la circulation automobile limitée à 30 km/h ou moins, et sur des voiries faiblement circulées qui nécessitent rarement des aménagements séparatifs en suivant les recommandations du CEREMA autant faire se peut.
- Proposer des aménagements larges et confortables aux rayons de courbures importants et sans ressauts pour les franchissement de seuils.
- Sécuriser les passages des cyclistes aux intersections et carrefours en appliquant des traitements spécifiques pour chaque régime de voirie traversée.
- Limiter les obstacles sur les pistes cyclables (chicanes, plots...) pour assurer une fluidité de parcours pour les cyclistes.
- Marquer les séparations entre les usages, aménagement cyclable et chaussée et aménagement cyclable et trottoir. Lorsque l'aménagement est mixte, veiller à améliorer les conditions (panneaux de signalisation) afin d'apaiser la cohabitation entre l'ensemble des usagers.



Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDMD



Suivi :

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

Constat :

L'aménagement d'un réseau cyclable continu, direct et sécurisé en assurant un meilleur partage de l'espace public entre l'ensemble des usagers est un élément fondamental pour accroître la pratique cyclable sur le territoire.

Objectifs :

- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes

Priorité :

1

Porteurs :

CCARB, Communes, Département

Partenaire :

Région

Subventions :

Etat, Fonds européens

Mise en œuvre opérationnelle

- Voir les **fiches aménagements** proposées reprenant l'ensemble des propositions du bureau d'études et permettant de distinguer les acteurs concernés.
- Plusieurs aménagements d'apaisement de la circulation sont possibles : zone 30, zone de rencontre et rue piétonne. De plus, le rétrécissement de la largeur de la rue, l'ajout d'obstacles au tracé, la surélévation de portions de la voie (pour les traverses piétonnes), ou encore le changement de revêtement constituent également des mesures d'apaisement de la circulation. Ces aménagements sont à privilégier dans les centres-villes, mais aussi aux abords des établissements scolaires et lieux de loisirs (dont les centres équestres).
- En outre, plusieurs actions peuvent être envisagées concernant des micro-aménagements piétons, qu'ils soient temporaires ou permanents, ou bien intégrer des éléments de l'urbanisme tactique, afin de rendre l'espace public plus agréables aux piétons et en faire un véritable lieu de vie. Ces éléments s'insèrent davantage dans des projets piétons, et notamment avec **l'APP de l'Ademe « Marche du quotidien »**. Cela comprend ainsi l'implantation de bancs dans l'espace public et la prise en compte du bien-être et du confort du piéton de tout âge, ainsi que les personnes à



Exemple urbanisme tactique – Commune de Courbevoie © Coloco



Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDMD



Suivi :

- Taux de réalisation des aménagements identifiés
- Investissements dans les aménagements
- Enquête de satisfaction auprès des administrés.

Constat :

L'apaisement de la circulation regroupe un éventail de mesures visant à réduire la vitesse ou le nombre des véhicules pour parvenir à un partage plus équitable de l'espace public entre les différents usagers, en accordant une place accrue aux plus vulnérables (piétons, cyclistes, enfants, aînés, personnes à mobilité réduite...).

Objectifs :

- Hausse de la part modale du vélo et de la marche à pied dans les déplacements du quotidien
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes et des piétons

Priorité :

1

Porteurs :
Communes

Partenaire :
CCARB

Subventions :
Etat, Fonds Européens

Mise en œuvre opérationnelle

- Voir les **fiches signalétique et jalonnement** proposées reprenant l'ensemble des propositions du bureau d'études et permettant de distinguer les acteurs concernés.
- L'aménagement des intersections et carrefours cyclistes de manière sécurisée est intégré dans les fiches aménagements. Afin d'accroître la sécurité des sections dangereuses, leur signalisation à l'ensemble des usagers (automobilistes et cyclistes prioritairement) est une nécessité.
- Lorsque la visibilité est quasi nulle, il convient d'installer des miroirs pour garantir la sécurité de tous.



© CEREMA



Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDMD



Suivi :

Suivi des implantations
Evolution de l'accidentologie



© Syndicat des équipements de la route

Constat :

Les intersections sont des lieux où se concentrent les interactions et les conflits potentiels. Plusieurs objectifs doivent être poursuivis dont la visibilité réciproque et la lisibilité des intersections.

Objectifs :

- Hausse du sentiment de sécurité
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes

Priorité :

1

Porteurs :

Communes, Département

Partenaire :

CCARB

Subventions :

Etat, Fonds Européens

Axe 1 : Aménager le territoire

Mise en œuvre opérationnelle

- Si les aménagements en agglomération bénéficient de l'éclairage public déjà présent, certains aménagements cyclables hors agglomération peuvent nécessiter une attention particulière concernant l'éclairage.
- Plusieurs solutions sont envisageables :
 - Système d'éclairage « classique » à l'aide de lampadaires.
 - Marquage au sol avec une lumière lumineuse (à étudier : *Ville de Colmar*) ou plot à led.



© Ville de Colmar



© Maxi Led



Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDMD



Suivi :

- Implantation des éclairages
- Enquête de satisfaction auprès des usagers

Constat :

Un des critères majeurs pour accroître la pratique cyclable sur le territoire est la sécurité, dont la sécurité ressentie. Les exigences relatives à la sécurité sont déterminées également par l'éclairage.

Objectifs :

- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien, notamment lorsque la luminosité est faible.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes.

Priorité :

3

Porteurs :

CCARB, Communes, Département

Partenaire :

Région

Subventions :

Etat, Fonds européens

Axe 1 : Aménager le territoire

Mise en œuvre opérationnelle

- Voir les **fiches stationnement** proposées reprenant l'ensemble des propositions au bureau d'études.
- La LOM impose la **neutralisation des places de stationnement des véhicules 5 mètre en amont des passages piétons** (art. 52). Cela permet donc d'intégrer des espaces végétalisés, avec une attention particulière pour l'entretien pour assurer le dégagement visuel, mais aussi du stationnement sécurisé vélo de type arceau.
- Une place de stationnement automobile libère l'espace nécessaire pour l'implantation de 4 arceaux, soit 8 places pour les vélos. Il convient d'identifier les espaces neutralisés les plus opportuns pour accueillir le stationnement vélo. Les arceaux sont destinés à des durées de stationnement allant de l'heure à la demi-journée. Ils sont particulièrement appréciés aux abords des commerces et établissements recevant du public (bibliothèque, équipements sportifs...).



© Cerema



Coût :

- Voir le plan de stationnement
- Arceau : 110 € HT



Suivi :

- Suivi des neutralisations de stationnement
- Suivi des implantations de stationnement vélo sécurisés
- Fréquentation des équipements

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 :

- 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

Priorité :

1

Porteurs :
Communes

Partenaire :
CCARB

Subventions :
Etat, Fonds européens

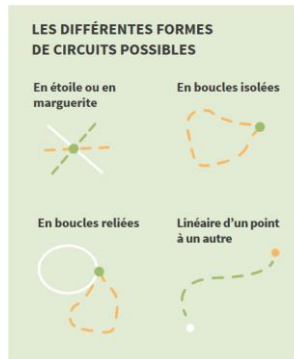
Axe 1 : Aménager le territoire

Mise en œuvre opérationnelle

- Elaborer des itinéraires équestres en suivant le guide de recommandations du Conseil national de la transition écologique et la Fédération française d'équitation.
- Trois grandes étapes sont à réaliser : 1) créer un itinéraire ; 2) aménager les circuits de randonnée dont l'aménagement de sites d'étapes « midi » et « nuit » ; 3) valoriser l'itinéraires équestre.
- A noter qu'il est important de proposer autant faire se peut des itinéraires permettant de varier les allures dans de bonnes conditions en prenant en compte le type de revêtement (sol), la visibilité et la sécurité des cavaliers.
- Une attention particulière doit être portée à la cohérence du réseau d'itinéraires créés avec les différents itinéraires de randonnée pédestres et cyclables déjà en place. L'harmonie entre les différents usagers doit être une priorité dans l'élaboration d'une telle offre.



© Alsace à cheval



© FFE



Coût :

Selon la stratégie adoptée (sentiers existants, jalonement et signalétique...)



Suivi :

- Suivi des itinéraires créés
- Fréquentation des itinéraires
- Retour des usagers à l'aide d'enquêtes de satisfaction

Constat :

Il existe sur le territoire de la CCARB un forte offre de centres équestres. Le développement d'itinéraires équestres de pleine nature diversifierait ainsi la pratique, tout en valorisant le territoire et l'attractivité de ce dernier.

Objectifs :

- Valoriser le territoire en y introduisant une nouvelle activité.
- Dynamiser et diversifier l'offre touristique et de loisirs.
- S'engager davantage dans une démarche de développement durable en promouvant une activité respectueuse de l'environnement.
- Valoriser le patrimoine local.

Priorité :

1

Porteur :

Office de tourisme

Partenaires :

CCARB, Département, Région, Comité Régional de Tourisme Equestre, associations de cavaliers

Subventions :

Axe 2

Déployer une offre de services

Mise en œuvre opérationnelle

- L'ensemble de ces équipements s'adressent tant aux cyclistes qu'aux marcheurs, voire aux cavaliers. Le mobilier à installer invite à s'arrêter plusieurs minutes, profiter des équipements le temps d'un pique-nique, que l'on soit de passage ou bien un habitant du territoire.
- Plusieurs éléments peuvent être implanter sur ces aires de repos : tables de pique-nique, bancs, points d'eau, RIS, aires de jeux...
- En lien avec l'action précédente, il est nécessaire de réfléchir ces aires de repos également en lien avec l'offre d'itinéraires équestres.

CLASSIFICATION DES ÉQUIPEMENTS VÉLO SELON LEUR IMPORTANCE, SUR LES AIRES DE SERVICES ET LES HALTES-REPOS

	AIRE DE SERVICES	HALTES - REPOS
RÉPARTITION	Tous les 20 à 30 km environ	Tous les 10 km environ
TABLE DE PIQUE-NIQUE	● ● ●	● ● ●
STATIONNEMENT VÉLO	● ● ●	● ● ●
POINT D'EAU POTABLE	● ● ●	●
SANITAIRES	● ● ●	●
RELAIS INFORMATION SERVICES	● ●	●
ABRI	● ●	●
CONSIGNE BAGAGE SÉCURISÉE	● ●	●
POUBELLES	●	●
ATELIER D'AUTO-RÉPARATION ET D'ENTRETIEN	●	●
POINT DE RECHARGES	●	●
BORNE WIFI	●	●
AIRE DE JEUX	●	●
BANC	●	●

Légende
 Équipement indispensable : ● ● ●
 Équipement recommandé : ● ●
 Équipement facultatif : ●

© Vélo&Territoires



Coût :

- Selon les équipements choisis



Suivi :

- Suivi des implantations sur le territoire
- Retours des usagers

Constat :

Le déploiement d'équipement de loisirs et de détente permet d'améliorer le niveau de service proposé aux usagers et de faciliter le parcours de tous.

Objectifs :

- Améliorer le confort des usagers
- Hausse du nombre de cyclotouristes et marcheurs
- Hausse de la satisfaction des usagers

Priorité :

2

Porteurs :

CCARB, Communes, Département

Partenaire :

Région

Subventions :

Programme « Développer le Vélotourisme » (ADEME)

Mise en œuvre opérationnelle

- Voir les **fiches stationnement** proposées reprenant l'ensemble des propositions au bureau d'études.
- 5 critères primordiaux à prendre en compte dans le choix d'implantation des stationnement vélo pour assurer sécurité et utilisation de ces derniers :
 - Visibilité : environnement de fort contrôle social, signalétique de rabattement
 - Praticité : minimisation des obstacles, stabilité du vélo
 - Sécurité : cadre et roue avant attachés, environnement de fort contrôle social, surveillance, sentiment de sûreté
 - Quantité suffisante
 - Eclairage : éclairage public ou éclairage spécifique selon les cas

Durée	Destination	Distance admise	Support
Courte durée : inférieure à 1h	Commerces, services publics...	Entre 10 et 20m	Arceaux ; abris à vélo ouverts
Moyenne durée : entre 1h et la ½ journée	Lieux de travail, loisirs, parcs publics, établissements scolaires, entreprises	Entre 30 et 50m pour des espaces sécurisés	Arceau ; abris vélo ouvert ; consigne collective avec accès sécurisé ; consignes individuelles
Longue durée : jour(s)	Aux abords des pôles d'échanges multimodaux et parkings relais	Jusqu'à 70m des espaces abrités, sécurisés, à l'accès contrôlé et attractifs	Consignes collectives avec accès sécurisé ; Consignes individuelle



Coût :

- Voir le plan de stationnement
- Arceau : 110 € HT
- Abri : 700€ /place
- Box : 1400€ / place
- Consigne collective : à partir de 1600€/place



Suivi :

- Suivi des implantations de stationnement vélo sécurisés
- Fréquentation des équipements

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 :

- Augmenter le nombre de stationnements sécurisé vélo sur le territoire
- Réduction du nombre de vols de vélo

Priorité :

1

Porteurs :

Communes, CCARB

Partenaire :

Selon implantation

Subventions :

Alvéole + (pour le stationnement couvert)

Mise en œuvre opérationnelle

- Déployer jusqu'à trois bornes (réparation et stations de gonflage) en libre-service en expérimentation sur le réseau cyclable structurant afin d'identifier les potentiels et d'étudier l'usage du service. L'implantation se fait sur le réseau structurant sur les itinéraires réalisés en premier et sur le réseau dédié au tourisme.
- Concernant les bornes de recharge VAE, ces dernières sont à privilégier pour une pratique de loisirs et touristique :
 - Implantation sur les lieux de passage propices à faire une pause et les lieux accueillant du public : aire de service, site touristique, office de tourisme...
 - 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.



© SIEM



Coût :

- De 500 € pour une borne d'outillage simple, à 7 000 € pour la station de réparation avec banc, carte du réseau, pompe à vélo.



Suivi :

- Suivi des implantations sur le territoire
- Retour des usagers

Constat :

L'accès au vélo peut être amélioré en mettant en place des services « pratiques » pour améliorer le niveau de service proposé et faciliter le quotidien des usagers du vélo.

Objectifs :

- Hausse du niveau de service.
- Hausse de la pratique cyclable utilitaire et cyclotouristique.

Priorité : 2

Porteur :

CCARB, Communes

Partenaires :

Office de tourisme

Subventions :

Programme « Développer le Vélotourisme » ADEME

Mise en œuvre opérationnelle

- Installation d'une piste de bosses bitumée proposant entre 2 et 4 circuits de différents niveaux intégrant un circuit pour les jeunes enfants et débutants. La piste peut être accessible aux rollers, skates et trottinettes également.
- A noter qu'une telle installation est adaptée aux activités périscolaires, aux écoles de cyclismes et aux personnels éducatifs.

LOCALISATION IDÉALE ET USAGE SOUHAITÉ

A proximité immédiate des centres urbains et des groupes scolaires, associé à un complexe sportif.
Piste dédiée aux pratiques du vélo et de la glisse sous toutes leurs formes.
Cet équipement est idéalement associé à un autre équipement de proximité de cyclisme, de skate ou city stade.

DIMENSION, SURFACE, EMPRISE FONCIÈRE

Surface utile minimale 1000 m², pour environ 100 m de bande de roulement, voir plus en fonction des besoins et de l'espace disponible.

MATÉRIAUX TYPES (SOL, MOBILIER, ...) ET OPTIONS ENVISAGEABLES (COUVERTURE, ÉCLAIRAGES, ...)

Piste construite en enrobé pour la durabilité et la mixité des usages.
Les coûts de fonctionnement et d'entretien sont réduits.
Options : Système de chronométrage intégré ; Panneau avec QR code conseils techniques ; certification fédérale pour l'accueil de compétitions officielles.
Équipement à valoriser par une démarche de Design actif.

POSSIBILITÉ DE MODULARITÉ OU PLURIDISCIPLINAIRE

L'équipement peut accueillir tout type de vélos, des draisienues, trottinettes, rollers et skates.

ADAPTATION ET INCLUSION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

Un parcours vert est accessible aux tricycles et fauteuils roulants.



© FFC



Coût :

- Entre 50 et 200 000 € HT.



Suivi :

- Fréquentation de l'aménagement
- Enquête de satisfaction

Constat :

Lors des ateliers de concertation, la commune de Biesheim a fait connaître sa volonté d'aménager un pump-track sur son territoire communal.

Objectifs :

- Offrir un nouveau équipement sportif de proximité en libre accès pour diverses pratiques.

Priorité :

2

Porteur :

Commune de Biesheim

Partenaires :

CCARB, FFC

Subventions :

Mise en œuvre opérationnelle

- Afin de poursuivre la stratégie de covoiturage inscrite dans le cadre du Plan Climat Air Energie Territorial, l'aménagement d'aires de covoiturage est une étape cruciale.
- **Matérialiser des places de covoiturage** aux endroits clés du territoire, notamment en entrée d'agglomération et en lien avec le réseau cyclable pour permettre aux passagers de rejoindre l'aire de manière sécurisée. Il convient ainsi d'intégrer également du stationnement sécurisé vélo de type box individuels.
- Une attention particulière concernant le covoiturage au sein des entreprises est un point essentiel du développement de la pratique. En lien avec les employeurs importants et les zones d'activité du territoire et des environs (territoires où les flux domicile travail sortants sont les plus importants), il convient de travailler sur des solutions internes aux entreprises via des **plans de mobilité (inter)employeurs**.

Coût :

- Place de covoiturage sur stationnement existant : 550 €/place (marquage et panneautage)
- Place de stationnement ex-nihilo : 2 500€ environ pour terrassement, compactage et enrobé.
- Éléments de communication
 - Campagne d'affichage (Création et impression) : Entre 5 000 et 40 000 €
 - Publicité et communication sur les réseaux sociaux : entre 1 000 et 3 000 € pour le référencement et la diffusion
- Travailler avec une plateforme de covoiturage : Atelier de sensibilisation et incitation financière (autour de 15 000 - 20 000 €/an)



© CCARB

Offre actuelle de la CCARB :

- Compensation pour le conducteur : entre 2 et 3€/trajet
- 10 premiers trajets gratuits pour les passagers, puis 0,50€/trajet

Suivi :

- Suivi des aménagements réalisés
- Données de fréquentation des aires
- Retour des usagers

Constat :

Depuis octobre 2023, la CCARB favorise la pratique du covoiturage grâce à une incitation financière (2 à 3€ par trajet pour le covoitureur et un coût réduit pour le passager) en partenariat avec six autres Communautés de communes et la plateforme Klaxit. Au-delà de ces actions, l'aménagement d'aires de covoiturage permet d'augmenter la pratique grâce à une matérialisation spatiale et à une simplification pour les covoitureurs.

Objectifs :

- Une hausse de l'utilisation des services de covoiturage dans les déplacements quotidiens inter et extra communaux.
- Diminuer l'autosolisme pour les déplacements domicile-travail.

Priorité :

2

Porteurs :

Communes, CCARB

Partenaires :

Département, Région, Klaxit, PETR Rhin Vignoble Grand Ballon

Subventions :

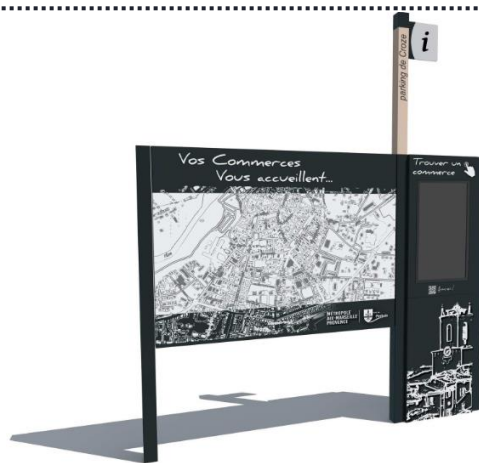
Fonds Vert

Axe 3

Communiquer, sensibiliser, animer

Mise en œuvre opérationnelle

- Voir les **fiches signalétique et jalonnement** proposées reprenant l'ensemble des propositions du bureau d'études et permettant de distinguer les acteurs concernés.
- Suivre les indications présentes dans la **Charte Interdépartementale de signalisation d'information locale (SIL)** adoptée en 2018 par les Départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin.
- Indiquer les défibrillateurs.
- Mettre des QR codes redirigeant vers les itinéraires vélos présents sur le territoire.



© Collectivité européenne d'Alsace



© Parc Naturel Régional des Vosges du Nord

Constat :

Les RIS sont des équipements de signalisation routière composée de panneaux d'information, implantés en ou hors agglomération sur le domaine public ou privé de la commune. Ils se composent d'une cartographie présentant une nomenclature des voiries et des activités, services et équipements de la commune.

Objectifs :

- Renforcer l'efficacité de la signalisation des sites, équipements et activités utiles aux habitants et aux touristes.

Priorité :

2



Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDMD



Suivi :

- Suivi des implantations
- Enquête de satisfaction

Porteur :

Communes

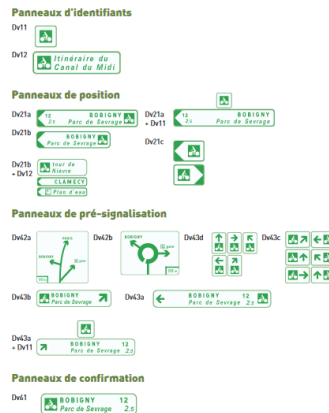
Partenaires :

CCARB, Département

Subventions :

Mise en œuvre opérationnelle

- Voir les **fiches signalétique et jalonnement** proposées reprenant l'ensemble des propositions du bureau d'études et permettant de distinguer les acteurs concernés.
- Simplification des déplacements des cyclistes grâce au jalonnement, outil offrant des possibilités s'orientation et de repérage efficaces à des fins quotidiennes et touristiques. Il convient ainsi d'indiquer les lieux et points d'intérêt depuis les pistes cyclables avec la mention des distances et temps de parcours.
- Harmoniser le jalonnement, les cartouches et les panneaux réglementaires de type Dv en se fondant sur les modalités prévues par l'IISR et le guide Vélo&Territoires, afin d'assurer continuité, uniformité et compréhension des usagers.
- Assurer la cohérence globale du réseau avec la mise en place d'une signalétique harmonisée et d'un marquage au sol commun.
- Spécifier et rappeler les autorisations d'accès aux voies vertes comme défini dans le code de la route.
- Intégrer à chaque proposition les critères essentiels d'une signalétique effective :
 - Uniformité
 - Homogénéité
 - Simplicité
 - Visibilité
 - Lisibilité



© Vélo&Territoires

Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDMD

Suivi :

- Suivi des implantations
- Enquête de satisfaction

Constat :

La signalétique et le jalonnement garantissent l'efficacité et la cohérence des réseaux cyclables grâce à l'articulation des différents itinéraires, mais participent également à la lisibilité du réseau. Cette cohérence participe ainsi à la sécurité du réseau, de même que le jalonnement permet d'avertir les autres usagers de la voirie.

Objectifs :

- Identifier les rabattements vers les centralités du territoire avec une distance de parcours indiquée.
- Renforcer et mettre en cohérence la signalétique existante.
- Rendre le réseau cyclable lisible et continu des usagers se déplaçant sur le réseau.
- Compréhension accrue de la structure du maillage cyclable

Priorité :

1

Porteur :

Communes, CCARB, Département

Partenaires :

Subventions :

Etat, Fonds Européens

Mise en œuvre opérationnelle

➤ Voir le **plan de communication**.

- Poursuivre l'évènement « La Bicyclette, Le Rhin fait la Fête du vélo » et proposer d'autres évènements tout au long de l'année :
 - Les challenges « Géovélo » ou « Tout à vélo », auxquels les entreprises peuvent participer et disposent d'un classement dédié.
 - Mise en œuvre d'actions renforcées dans le cadre d'évènements tels que « Mai à Vélo » ou la « Semaine Européenne de la Mobilité » avec des lots à gagner.
 - Action événementielle sur les mois « creux » de l'année pour les déplacements à vélo (fin de l'automne, hiver)
- Organiser des sorties vélo avec des parcours thématiques tout en travaillant en amont sur une communication à l'échelle de la CCARB.
- Développer et communiquer sur les ateliers de réparation participatifs ouverts à tous. Ces ateliers de réparation peuvent être mobiles ou bien s'effectuer toujours dans le même lieux (local mis à disposition).

Coût : selon la stratégie adoptée

- 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 1000 habitants/an



Suivi :

- Nombre d'évènements réalisés
- Nombre de participants par évènement
- Retours d'expérience des usagers.

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 comme vecteurs de communication et de sensibilisation pour la population.
- Donner une plus forte visibilité aux actions portées pour le vélo.
- Renforcer la perception du vélo par la population locale comme véritable solution de mobilité dans les déplacements du quotidien.
- Forte mobilisation de la population autour des animations et évènements.

Priorité :

1

Porteur :
CCARB

Partenaires :
Communes, associations, entreprises, vélocistes

Subventions :
Etat, Fonds Européens

Mise en œuvre opérationnelle

- Communiquer auprès des établissements éligibles sur les bénéfices d'une telle labellisation : amélioration de la visibilité de l'établissement et référencement dans les topoguides vélos notamment.
- Nature des établissements éligibles :
 - Hébergement (hôtel, maison d'hôte, camping...)
 - Loueur et/ou réparateur de cycles
 - Restaurant
 - Office de tourisme
 - Site touristique
- Éléments nécessaires pour prétendre à la labellisation :
 - Être situé à moins de 5 km d'un itinéraire vélo, ici l'Eurovélo 5 ;
 - Disposer d'équipements adaptés aux cyclistes : abri vélo ; kit de réparation ; stationnement... ;
 - Être un accueil chaleureux aux cyclistes : informations pratiques ; conseils ; itinéraires ; météo... ;
 - Fournir des services dédiés aux cyclotouristes : transfert de bagages ; lessive ; location de vélo ; lavage de vélo...



© France Vélo Tourisme



Coût :

- Labellisation : 200 € pour 3 ans / établissement
- Possibilité de prise en charge par la CCARB



Suivi :

- Nombre d'établissements labellisés
- Fréquentation des établissements labellisés
- Evolution de la fréquentation en interne
- Satisfaction des usagers et des professionnels du tourisme (questionnaire et enquête)

Constat :

Concernant la pratique touristique, la labellisation permet de garantir aux cyclotouristes un accueil et des services de qualité. La marque nationale « Accueil Vélo » est mise en place sous l'égide de France Vélo Tourisme par les organismes touristiques locaux afin de réserver le meilleur accueil aux cyclistes partout en France.

Objectifs :

- Favoriser le développement du vélotourisme sur le territoire
- Hausse du nombre d'établissements labellisés
- Hausse significative de la clientèle touristique à vélo

Priorité :

2

Porteur :

Etablissements touristiques

Partenaires :

CCARB

Subventions :

Programme « Développer le Vélotourisme » (ADEME)

Mise en œuvre opérationnelle

➤ Voir le **plan de communication**.

- Déployer une identité visuelle pour l'ensemble de l'offre de mobilité cyclable (infrastructures et services).
- Développer une communication originale et ludique, sur le modèle du kit de communication de l'ADEME pour développer la culture vélo sur le territoire.
- Axer la communication de la politique cyclable sur divers argumentaires : santé, praticité (fluidité du trafic, souplesse d'usage...), économies réalisées pour l'utilisateur et les entreprises, évitement de GES, diminution de la congestion automobile et du bruit en participant à une ville apaisée, convivialité.
- Communiquer sur le vélo au sein des écoles.
- Communiquer sur l'ouverture de nouveaux tronçons cyclables.



© ADEME



Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDMD



Suivi :

- Campagne de communication réalisée
- Réalisation d'une identité visuelle
- Éléments de communication réalisés

Constat :

La communication est un élément essentiel de la politique vélo pour une collectivité. En effet, elle permet de partager et faire connaître les actions mises en place par la collectivité au public.

Objectifs :

- Rendre la politique cyclable visible et attrayante, grâce à des médias de communication qualitatifs et adaptés.
- Uniformisation de la marque « vélo » de l'intercommunalité.

Priorité :

2

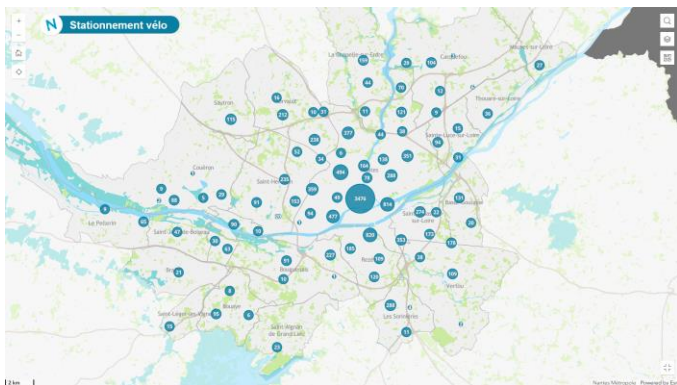
Porteur :
CCARB

Partenaires :
Communes, entreprises, médias...

Subventions :

Mise en œuvre opérationnelle

- Se doter d'une base de données cartographiques, exploitable par un système d'information géographique (SIG) pour localiser l'ensemble des aménagements cyclables dont elle dispose.
- Rendre accessible ce travail de recensement au grand public grâce à l'édition de cartes imprimées, d'un site internet et/ ou d'une application mobile.
- Mettre à disposition des internautes les données recensées en open data afin de susciter des réutilisations citoyennes.
- Déployer des QR codes dans l'espace public (panneaux RIS notamment) pour accéder facilement aux données et itinéraires recensés.



© Nantes Métropole – Recensement des stationnements vélo



Coût :

Selon la stratégie adoptée au SDMD



Suivi :

- Nombre d'itinéraires recensés
- Stationnements recensés
- Enquêtes de satisfaction auprès des utilisateurs
- Nombre de téléchargement si application développée / nombre de vues sur le site

Constat :

Diffuser de l'information sur la pratique du vélo encourage les citoyens à choisir ce mode de déplacement pour leurs besoins en transport quotidiens. Cette information peut comprendre la localisation des stationnement vélo ainsi que le calcul d'itinéraire.

Objectifs :

- Faciliter l'usage du vélo
- Analyser et améliorer la cyclabilité du territoire

Priorité :

1

Porteur :

CCARB

Partenaires :

Plateforme dédiée, Communes, Département, Région

Subventions :



MERCI

