

**Elaboration du schéma directeur
des mobilités douces de Baud
Communauté**

Conseil Communautaire – 22 février 2024

Qu'est-ce qu'un Schéma ?

Par définition un Schéma doit :

- **Préfigurer les éléments essentiels d'un projet, les grandes lignes, les points principaux...**
- **Traduire une ambition pour développer les mobilités actives comme des modes crédibles**
- **Cibler les déplacements utilitaires... sans exclure les pratiques de loisirs et/ou de tourisme**
- **Définir un réseau d'itinéraires cohérent :**
 - **Donnant accès aux pôles** (administrations, établissements scolaires, commerces, équipements de loisirs, etc.)
 - **Faisant le lien avec les aménagements existants et projetés et les autres modes de déplacements**
- **Intégrer des services complémentaires** (stationnement...) **pour favoriser la pratique des mobilités actives**
- **Être issu d'une démarche participative** (élus, partenaires et acteurs de la société civile, les habitants...)
- **Être concrètement applicable via des éléments d'aide à la décision** (préconisations d'aménagements, coûts, priorité...)
- **Réaliser un Schéma permet de prétendre à des subventions / aides d'autres acteurs institutionnels...**

**Un schéma traduit une ambition pour rendre le vélo crédible et concurrentiel face à l'automobile...
mais n'a pas de caractère opposable ni obligatoire**

Un schéma est évolutif en fonction des opportunités / aléas / choix politiques

Une démarche décomposée en 3 phases

Phase 1

Elaboration du diagnostic

- Etat des lieux
- Réalisation des entretiens avec les communes et partenaires
- Recensement de terrain
- Analyses

Réunion de lancement : 3 juillet

Comité de Pilotage élargi : 10 juillet

Réunion publique : 6 septembre

Phase 2

Elaboration de la stratégie pré-opérationnelle

- Co-construction du maillage
- Formalisation des attentes
- Chiffrage des préconisations
- Déclinaison du maillage en scénario

2 ateliers de co-construction : 20 septembre et 4 octobre

Comité Technique : 7 novembre

Validation en Bureau Communautaire : 14 décembre

Phase 3

Elaboration du programme d'actions et du plan pluriannuel d'investissements

- Priorisation / programme d'actions
- Plan Pluriannuel d'Investissements
- Gouvernance
- Finalisation du schéma

Temps d'échanges sur la priorisation et la gouvernance : 29 novembre et 6 décembre

Comité Technique : 13 décembre

Comité de Pilotage : 10 janvier

Bureau Communautaire : 5 février

Conseil Communautaire 22 février

Mise en œuvre opérationnelle des itinéraires

1. Rappel du chiffrage du maillage projeté

27 itinéraires pour un linéaire de 108 km

Un coût brut et global estimé de 7,5 M€

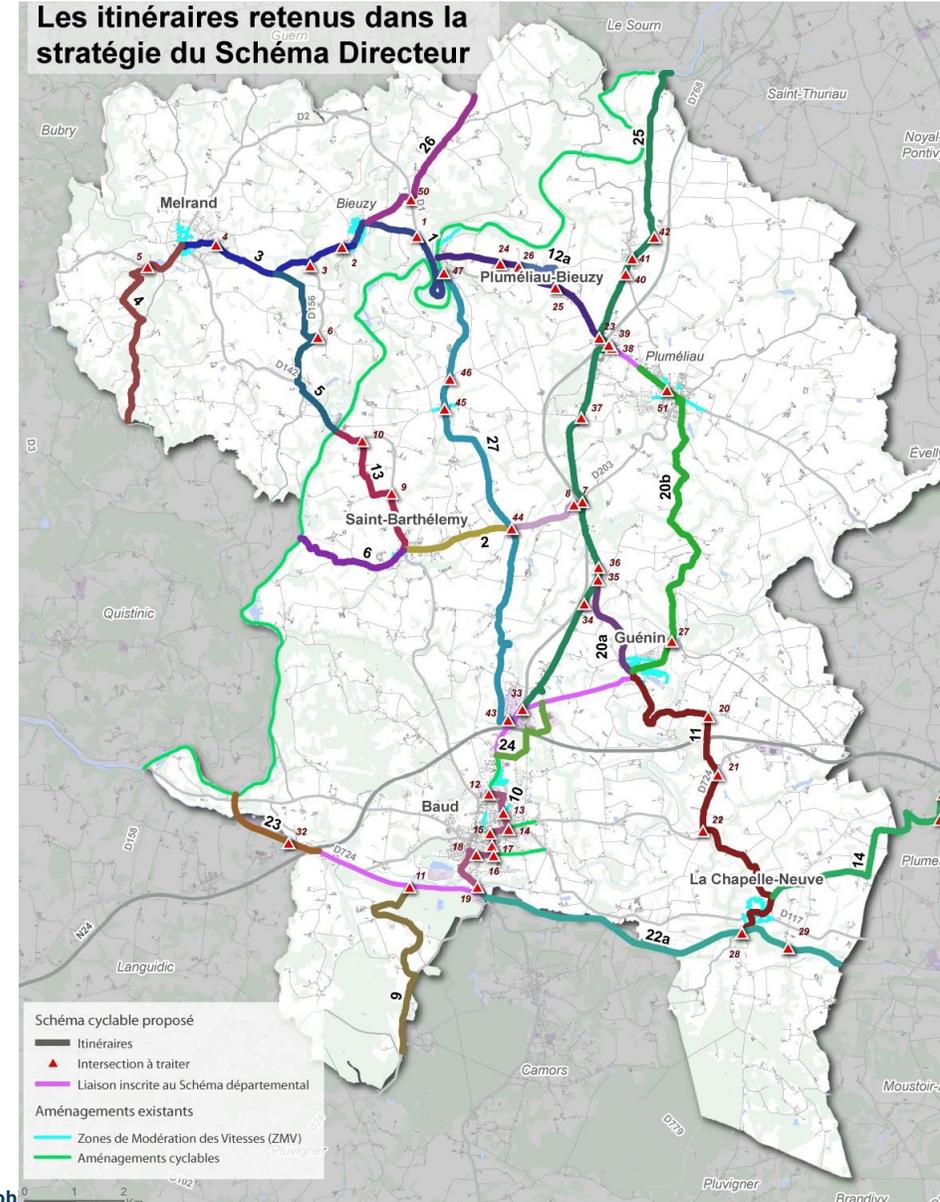
Des préconisations linéaires qui :

- Ne sont pas figées...
- Qui relèvent de conseils formulés par ITEM sur la base des recommandations nationales (*parfois contradictoires...*)
- Permettent d'aboutir à une estimation par itinéraire et au global

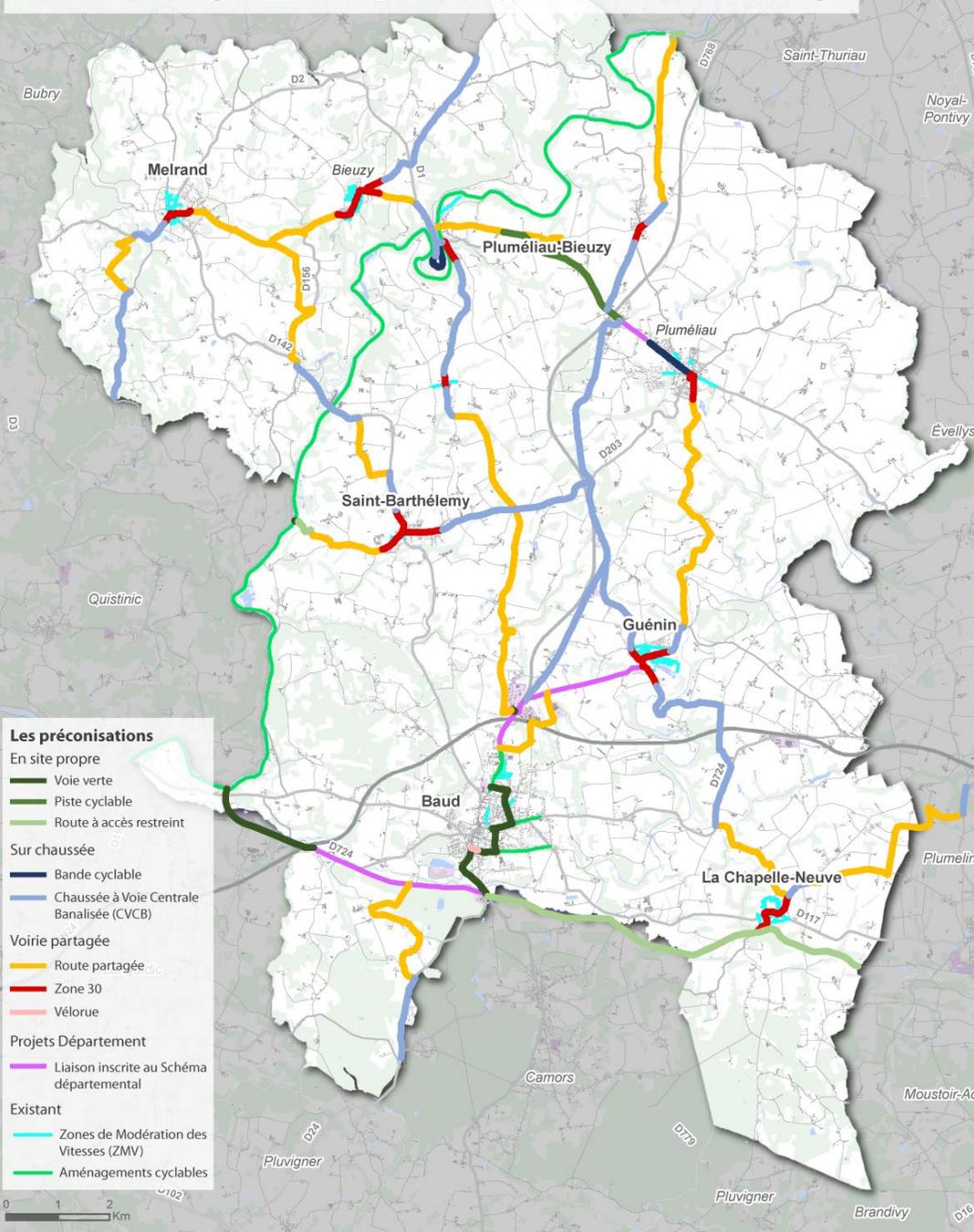
Détails des coûts	Coûts estimatifs (Total)
 Aménagement du linéaire	7,2 M€
 Traitement des intersections	244 K€
 Installation du jalonnement	51,4 K€
Total <i>(Hors coûts d'acquisitions foncières et études)</i>	7,5 M€ +/- 20 %

- Un coût qui sera réparti entre Baud Communauté, les communes et le CD56 :
 - Selon la vocation des itinéraires (*distinction entre le communal et l'intercommunal*)
 - Selon la domanialité de la voirie ...
 - Auquel viennent s'ajouter les subventions possibles (*Région, ADEME, appels à projets...*)

Les itinéraires retenus dans la stratégie du Schéma Directeur



Les aménagements préconisés sur le maillage



PLUSIEURS VIGILANCES :

1) Les 7,5 M€ ne concernent pas les projets du Schéma Cyclable départemental du CD56

- PLUMELIAU-BIEUZY - ZA PORT ARTHUR- RD 768
- BAUD - GARE DE BAUD
- BAUD - ZONE DE TY ER DOUAR - GUENIN

2) Sur 7,2 M€ d'aménagement linéaire : 508 K€ d'investissement concernent des communes voisines de Baud Communauté (Languidic, Camors, et Plumelin)

➔ Soit 6,7 M€ d'aménagement linéaire interne à Baud Communauté

3) Dont plus d'1 M€ consacrés à une passerelle supplémentaire sur la RN24, dans le cas où le projet départemental (BAUD - ZONE DE TY ER DOUAR - GUENIN) sur la D768 ne serait pas réalisé

Aménagements en site propre	Aménagements sur chaussée	Aménagements partagés
3,7 M€* pour 18 km	3,0 M€* pour 37,8 km	0,6 M€* pour 50,9 km

* Coût total du maillage (interne / externe) - Hors traitement des intersections

2 ● La mise en œuvre opérationnelle des itinéraires

Proposition de priorisation du maillage

Afin d'afficher un PPI, il est nécessaire d'établir une feuille de route

Cette programmation reste indicative et évolutive au regard :

- Des logiques **distinctes** selon les acteurs
- Des priorités qui peuvent **évoluer** selon les **opportunités / aléas** de chacun (urbaines, financières, politiques, ...)

1/ Horizon Court terme - 5 ans

Accompagner le déploiement du Schéma Cyclable du Morbihan

Relier les centre-bourgs avec deux dorsales nord / sud structurantes, en lien avec l'existant

46 km - 2,8 M€*

2/ Horizon Moyen terme - 5 / 10 ans

Poursuivre le maillage, notamment autour de la Chapelle-Neuve

27 km - 1,3 M€*

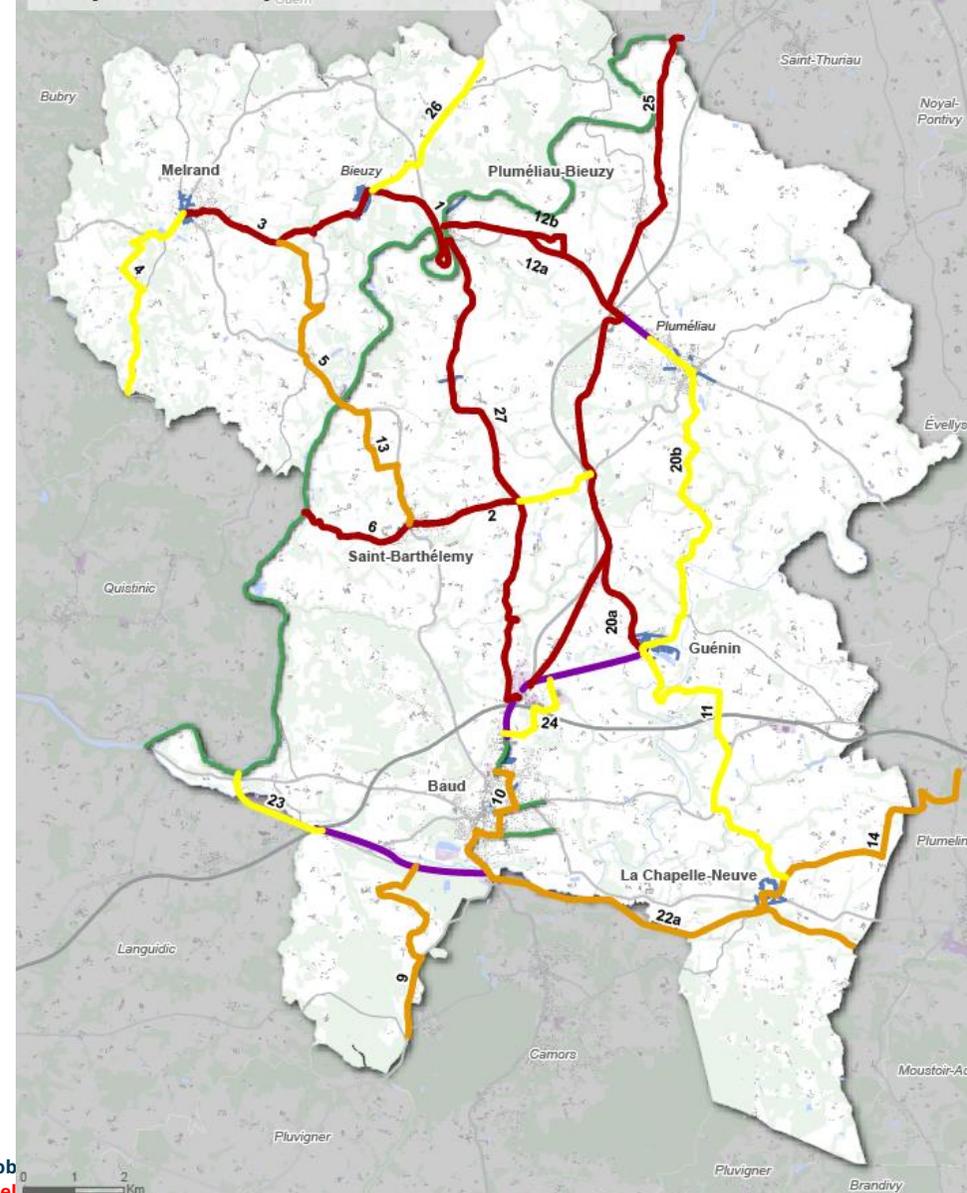
3/ Horizon Long terme - 10 / 15 ans

Finaliser le maillage avec des itinéraires transverses, et une complexité d'aménagement forte

29 km - 2,6 M€*

* Maillage interne à Baud Communauté - Hors traitement des intersections

Proposition de priorisation des itinéraires



Répartition des coûts par priorité par territoire communal - Maillage interne

	TOTAL sur le territoire	Baud	Guénin	La Chapelle-Neuve	Melrand	Pluméliau- Bieuzy	Saint- Barthélemy
Priorité 1 <i>Court terme</i>	2,8 M€	47,4 K€	410,2 K€	0,0	2,9 K€	2,1 M€	223,5 K€
Priorité 2 <i>Moyen terme</i>	1,4 M€	842,9 K€	0,0	240,2 K€	77,8 K€	0,0	125,5 K€
Priorité 3 <i>Long terme</i>	2,6 M€	1,2 M€*	381,0 K€	1,9 K€	209,7 K€	704,6	121,1 K€
TOTAL	6,7 M€	2 M€*	791,2 K€	242,0 K€	290,4 K€	2,8 M€**	470,1 K€

* Coût de la passerelle : 1,1 M€

** Liaison Pluméliau <> Saint-Nicolas des Eaux : 1 M€

Une répartition brute qui ne prend pas en compte la domanialité et la compétence voirie, ainsi que le rôle de Baud Communauté dans le modèle de gouvernance

Un modèle de gouvernance « proactif »

La réalisation d'un schéma directeur des mobilités douces, n'a pas de caractère « opposable » : pas d'obligation de réalisation, de délai...

Il est en revanche indispensable pour répondre à l'essentiel des appels à projets qui ouvrent droit à des co-financements sur les aménagements, études pré-opérationnelles...

Un scénario « proactif » privilégié par les Comité Technique et Comité de Pilotage, puis confirmé en Bureau communautaire.

Une distinction entre :

1) Des itinéraires qui répondent à une logique communautaire (connecter les communes entre elles depuis Melrand jusqu'à La Chapelle-Neuve, via les deux dorsales nord / sud) que Baud Communauté réalise

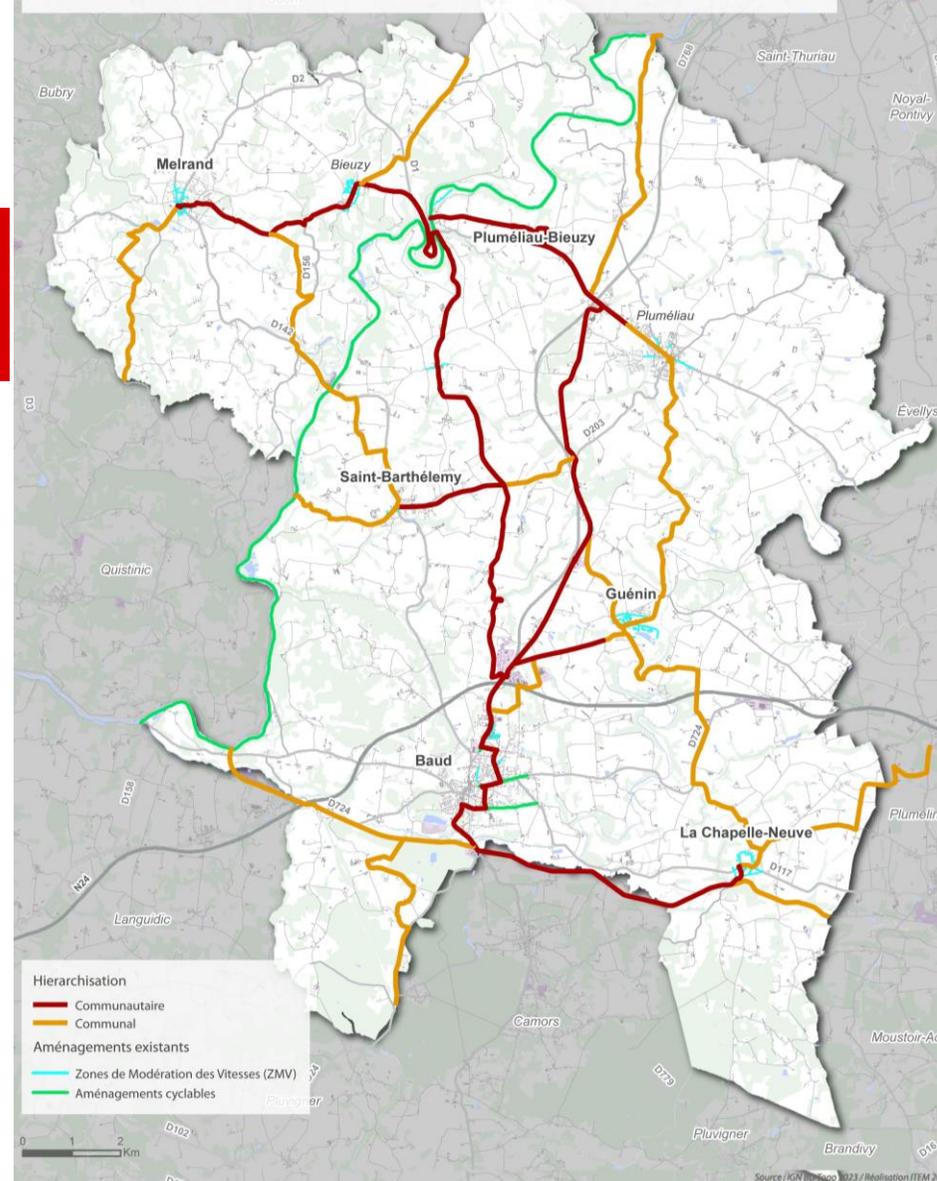
47 km d'itinéraires d'intérêt communautaire - Coût de 3,1 M€*

2) Des itinéraires d'intérêt communal, pour lesquels Baud Communauté est force de proposition (auprès des communes via un accompagnement technique et du CD 56)

61 km d'itinéraires d'intérêt communal - Coût de 3,5 M€*

* Interne à Baud Communauté

Distinction des itinéraires selon le critère vocation



Répartition des coûts par priorité par territoire communal selon le critère vocation

Coûts en K€

Communes	Itinéraires / tronçons identifiés comme d'intérêt communal				Itinéraires / tronçons identifiés comme d'intérêt communautaire				Total général
	Court terme à 5 ans	Moyen terme 5 / 10 ans	Long terme 10 / 15 ans	TOTAL	Court terme à 5 ans	Moyen terme 5 / 10 ans	Long terme 10 / 15 ans	TOTAL	
Baud	0	116	1177	1293	47	727	0	774	2 067
Guénin	136	0	381	517	274	0	0	274	791
La Chapelle-Neuve	0	198	2	200	0	43	0	43	242
Melrand	0	78	210	288	3	0	0	3	290
Pluméliau-Bieuzy	208	0	705	912	1899	0	0	1899	2 812
Saint-Barthélemy	69	126	121	316	154	0	0	154	470
Total général	413	517	2595	3525	2378	769	0	3148	6 672*

* Interne à Baud Communauté

Repères : Enquête nationale sur les politiques modes actifs de 2022 - Vélo & Territoires et le Club des villes et territoires cyclables et marchables

- L'enquête, réalisée en 2022, sur les budgets 2021 (auprès de collectivités sensibles à ces enjeux) permet de se positionner par-rapport à d'autres EPCI / communes impliqués dans une démarche de développement de la pratique cyclable utilitaire.

Territoire		Budget vélo moyen 2021 en €	Budget vélo moyen 2021 en € / hab	Part de subv. reçues en %	Nombre moyen d'ETP vélo
Catégorie d'EPCI (en milliers d'habitants)	0 < 20	157 570 €	11,33 €	20%	0,5
	20 < 50	273 246 €	8,39 €		0,8
	50 < 100	581 228 €	8,35 €		1,1
	100 < 200	1 406 287 €	9,53 €		2
Catégorie de communes (en milliers d'habitants)	0 < 5	64 080 €	30,90 €	71%	0,2
	5 < 10	122 770 €	15,30 €		0,6
	10 < 20	117 940 €	8,24 €		1
	20 < 50	256 940 €	8,00 €		1,7

Le budget annuel moyen comprend l'ensemble des investissements (et donc les co-financements potentiels des partenaires) portés sur l'ensemble du volet cyclable :

- De l'aménagement aux entretiens des itinéraires... ;
- Des services complémentaires aux outils de communication... ;
- Du soutien aux associations de cyclistes aux aides aux entreprises de la filière... ..

- ❑ Au vu de la durée de la mise en œuvre opérationnelle du schéma, de la typologie différente des itinéraires, des communes concernées (*avec ou sans services techniques...*), il est délicat d'acter une méthode spécifique...

- ❑ ... Et de s'y tenir sur les 15 prochaines années

- ❑ Différentes solutions pourront co-exister :
 - Selon les cas et itinéraires/projets concernés
 - Selon les co-financements potentiels
 - Selon la temporalité : le choix des élus actuels pourra être différent de ceux d'un futur mandat !

- ❑ Des délibérations hors schéma peuvent préciser la méthode selon laquelle l'AOM pourra intervenir

- ❑ Ces éléments pourront être évolutifs dans le temps

3 ● 9 actions complémentaires pour accompagner les cyclistes

Rappel des services		Rôle de Baud Communauté	Coûts
Actions prioritaires	1 : Développer le stationnement vélos	<ul style="list-style-type: none"> Pilote de l'action à minima pour des commandes groupées 	<ul style="list-style-type: none"> 72 K€ pour 398 places
	2 : Développer les aménagements facilitant la circulation des cyclistes et les micro-aménagements pour les piétons	<ul style="list-style-type: none"> Pilote de l'action, accompagnement technique, voire financier 	<ul style="list-style-type: none"> Variable selon l'ampleur des travaux
Actions secondaires	3 : Développer un jalonnement pour les modes actifs unifié et à visé utilitaire	<ul style="list-style-type: none"> Pilote de l'action, achat groupé du jalonnement Veiller à la standardisation du jalonnement sur le territoire 	<ul style="list-style-type: none"> 51,4 K€ (coût intégré aux aménagements)
	4 : Organiser des stages « remise en selle »	<ul style="list-style-type: none"> Pilote de l'action Délégation des animations de session de formation 	<ul style="list-style-type: none"> Entre 2,5 K€ et 5 K€.
	5 : Mettre en place une location de vélo / VAE à moyenne - longue durée	<ul style="list-style-type: none"> Pilote de l'action Délégation possible de certaines prestations (ex : entretien / réparation) 	<ul style="list-style-type: none"> Coût à affiner selon l'ampleur de la flotte
	6 : Créer une charte des aménagements modes doux	<ul style="list-style-type: none"> Pilote de l'action, réalisation de la charte 	<ul style="list-style-type: none"> Coûts internes 15 000 € si le projet est confié à un cabinet
	7 : Déployer un réseau de stations-services vélo réparties	<ul style="list-style-type: none"> Pilote de l'action, achat et installation des stations-services 	<ul style="list-style-type: none"> Coût à affiner selon le nombre de points installés
	8 : Etablir un programme d'animation autour des mobilités actives	<ul style="list-style-type: none"> Pilote de l'action en partenariat, mise en place des actions d'animation 	<ul style="list-style-type: none"> En fonction du type d'évènement et du degré d'implication de la collectivité (compter +/- 15 000 €/an).
	9 : Adopter une aide à l'achat intercommunale	<ul style="list-style-type: none"> Pilote de l'action 	<ul style="list-style-type: none"> Variable

➤ A minima 1 ETP nécessaire pour mener à bien les services et la réalisation des itinéraires



Merci de votre attention

Annexes

Action 1 : Développer le stationnement vélos

Objectifs :

- Densifier le stationnement vélo, notamment aux principaux pôles générateurs de déplacement
- Sécuriser les cycles et limiter le stationnement sauvage sur la voie publique.

Description du service :

Deux types de points sont proposés en fonction de la durée de stationnement du cycliste :

- Les arceaux, pour du stationnement de courte à moyenne durée ;
- Les box sécurisés, pour du stationnement de plus longue durée aux abords des arrêts de TC et aires de covoiturage.

Sur Baud Communauté, il est préconisé l'installation de 398 places pour un montant de 72 150 €



Publics cibles :



Occasionnel



Régulier

Action
Prioritaire

Coûts :

- Coût total estimé sur Baud Communauté : 72 K€ pour 398 places
- Subventions possibles (programme Alvéole Plus)

Acteurs :

- Baud Communauté : Pilote de l'action à minima pour des commandes groupées
- Région : Soutien financier et technique en tant qu'AOM locale
- Communes et Département : Partenaires techniques et financiers

Temporalité de l'action

- Court, moyen et long terme en fonction de l'avancée du maillage, des communes et des orientations souhaitées

Action 2 : Développer les aménagements facilitant la circulation des cyclistes et les micro-aménagements pour les piétons

Objectifs :

- Traiter ponctuellement les discontinuités cyclables via des éléments peu coûteux ;
- Contribuer au confort et à la sécurité des cyclistes ;
- Améliorer et sécuriser les déplacements pédestres

Description du service :

Plusieurs aménagements sont envisageables :

- Les sas vélo ;
- La généralisation du double-sens cyclable dans les rues à sens unique en Zone 30 et de Rencontre ;
- Les by-pass dans les écluses ;
- Les micro-aménagements piétons.



Publics cibles :



Action
Prioritaire

Coûts :

- Sas vélo : de 20 à 90 € / sas
- Céder-le-passage cycliste : 50 € / panneau
- By-pass pour écluse : 2 500 € / aménagement
- Double-sens-cyclable : 200 € / rue
- Micro-aménagement piéton : variable, de 500 à 3 500 €

Acteurs :

- Baud Communauté : Pilote de l'action, accompagnement technique, voire financier, auprès des communes
- Communes et Département : Réalisation des aménagements

Temporalité de l'action

- Court terme

Action 3 : Développer un jalonnement pour les modes actifs unifié et à visé utilitaire

Objectifs :

- Identifier des itinéraires adaptés et sécurisés pour les modes actifs et guider les usagers tout au long de leurs parcours.
- Matérialiser le réseau cyclable tout en permettant de communiquer sur la possibilité d'utiliser le vélo pour rejoindre certaines destinations.

Description du service :

De manière opérationnelle, il s'agira d'assurer un jalonnement efficace devant :

- Être uniforme et homogène, avec une charte graphique cohérente entre les panneaux départementaux et locaux
- Présenter une identification et une hiérarchisation des pôles et équipements
- Présenter des indications en termes de distance et de temps de parcours



Jalonnement dans le Var



Publics cibles :



Non cycliste Occasionnel Régulier

Action
Secondaire

Coûts :

51,4 K€

Acteurs :

- Baud Communauté : Pilote de l'action, **achat groupé du jalonnement**, doit veiller à la standardisation du jalonnement sur le territoire
- Communes et Département : Partenaires techniques, installation du jalonnement

Temporalité de l'action

- Court terme pour le jalonnement dans les polarités et sur les itinéraires existants
- Moyen à long terme pour le jalonnement des itinéraires en fonction de l'avancée du Schéma

Action 4 : Organiser des stages « remise en selle »

Objectifs :

- Apprendre à circuler à vélo en milieu urbaine et hors agglomération et à adopter les bons comportements.
- Réduire l'utilisation de la voiture sur les trajets utilitaires et inculquer une culture vélo pour tous les publics.

Description du service :

- Aide et partenariat avec une association locale pour remettre en selle les personnes qui n'utilisent pas leur vélo par peur de se mettre en danger
- Les ateliers s'organisent autour d'une partie théorique en salle puis pratique, d'abord en circulation adoucie puis en circulation normale.
- Ce type d'atelier s'accompagne de :
 - Une évaluation de l'état du cycle et des équipements
 - Une initiation à la sécurisation de son cycle en stationnement
 - La préparation et l'orientation d'un trajet
 - Des conseils pour apprendre à rouler en milieu urbain
 - Un accompagnement en situation réelle
 - Un rappel des règles du code de la route pour les cyclistes

Publics cibles :



Non cycliste Occasionnel

Action
Secondaire

Coûts :

+/- 50€ / participant - le coût annuel de ces opérations est estimé entre 2,5 k€ et 5 k€.

Acteurs :

- Baud Communauté / Communes / Associations / Entreprises privées... :
Animation des sessions de formations

Temporalité de l'action

- Court terme



Action 5 : Mettre en place une location de vélo / VAE à moyenne – longue durée

Objectifs :

- Profiter des bénéfices et bienfaits du Vélo à Assistance Electrique sans avoir à en supporter le prix d'achat important et décourageant pour les budgets serrés.
- Offrir une solution de mobilité à coûts réduits pour les personnes en insertion.

Description du service :

Plusieurs interrogations :

- Une mise en location des VAE sur une durée moyenne (*plusieurs semaines*) ou importante (*plusieurs mois voire à l'année*) ;
- Le volume et la typologie de la flotte sera croissante en fonction du succès de l'opération : pour le démarrage de l'opération, 15 VAE peuvent être finalisés (*préconisation ADEME*).
- Une large gamme de produits à proposer : VAE, vélo-cargo, remorque enfant ...
- Le mode de réservation : réservation du VAE par téléphone, par internet , au niveau des différentes mairies ? de l'intercommunalité ? Délégué à un tiers ? (*ex : vélociste*)
- Une réflexion sur le retrait et le stockage : en Mairies ? Au siège de la Baud Communauté ? Dans un espace de stockage dans les locaux de l'EPCI ? En office de tourisme ?
- L'entretien de la flotte : partenariat avec une entreprise locale ou une association de vélos ? Entretien en interne ?
- Une grille tarifaire incitative avec plusieurs durées d'abonnement tout en assurant une rotation des vélos et une rentabilisation de l'investissement. Les vélos pourraient être proposés à la vente à l'issue de deux ans (*pour limiter les coûts d'entretien*).

Publics cibles :



Non cycliste Occasionnel

Action
Secondaire

Coûts :

- Coût d'un VAE : 1,5 à 2K € / vélo
 - Coût d'un vélo classique : 500 € / vélo
 - Coût d'un vélo cargo : 2 à 5K € /vélo
 - Coût d'une remorque : 500 à 1 000 € / remorque
 - Frais d'entretien : 1 à 5K €/an
- Coût à affiner selon l'ampleur de la flotte

Acteurs :

- Baud Communauté : **Pilote de l'action**
- Associations, vélocistes : Partenaires techniques
- Communes, OT : Partenaires techniques et financier

Temporalité de l'action

- Moyen terme

VOTRE VÉLO
ÉLECTRIQUE
TOUT COMPRIS POUR
2€ PAR JOUR*

Action 6 : Créer une charte des aménagements modes doux

Objectifs :

- Harmoniser les réalisations d'aménagements cyclables, le stationnement et la signalétique sur le territoire ;
- Recenser et diffuser les bonnes pratiques et recommandations techniques dans la conception des aménagements cyclables et le traitement des intersections.

Description du service :

Une boîte à outils pour aider les élus à construire leurs projets

Il pourra figurer dans ce guide :

- Des recommandations techniques pour la réalisation des aménagements
- 1 ou 2 modèles de stationnement vélo à développer de manière unique sur les communes
- Des prescriptions techniques et une charte graphique pour le jalonnement

Publics cibles :



Action
Secondaire

Coûts :

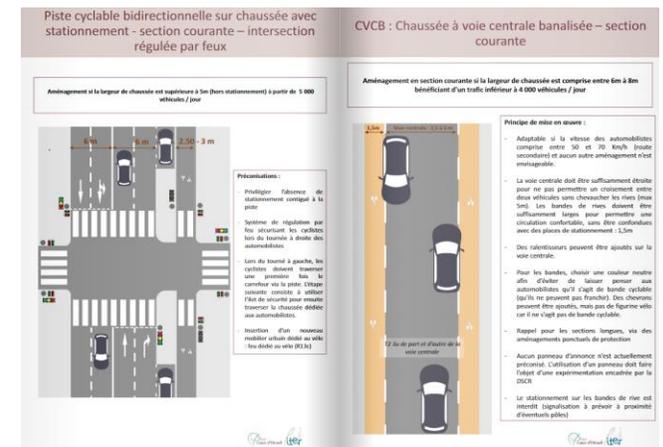
- Coûts internes
- 15 000 € si le projet est confié à un cabinet

Acteurs :

- Baud Communauté: Pilote de l'action, réalisation de la charte
- Communes, CD56, CEREMA : Partenaires techniques

Temporalité de l'action

- Court terme



Charte des aménagements cyclable de la CC Cœur d'Hérault (34)

Action 7 : Déployer un réseau de stations-services vélo réparties

Objectifs :

- Permettre aux usagers utilitaires et touristiques de disposer sur leur parcours de points d'entretien en libre-service ;
- Rendre attractif les itinéraires cyclotouristiques par la mise à disposition de services.

Description du service :

Permettre aux usagers de disposer d'une offre complète de service :

- Des totems de réparation et d'entretien proposant plusieurs outils en libre-service
- Des stations de gonflage et de nettoyage
- Des bornes de recharge pour les VAE
- A positionner sur des secteurs stratégiques (centre-bourg, sites touristiques, itinéraires cyclables structurants...)



Totem réparation
(Allemagne)



Station de gonflage
(Besançon)

Publics cibles :



Occasionnel Régulier

Action
Secondaire

Coûts :

- 2 100 € HT / totem (uniquement fourniture)
- 8 000 € HT pour une borne de recharge classique (avec fourniture et pose)

Acteurs :

- Baud Communauté : Pilote de l'action, achat et installation des stations-services
- Communes : Partenaires techniques

Temporalité de l'action :

- Court terme pour une installation dans les polarités et sur les sites touristiques
- Moyen terme pour l'installation sur les itinéraires structurants

Action 9 : Adopter une aide à l'achat intercommunale

Objectifs :

- Accompagner & aider les ménages à faire l'acquisition de vélos, vélos à assistance électrique
- Permettre à tous d'avoir accès à un moyen de se déplacer sur des distances plus importantes ou des reliefs plus marqués.

Description du service :

- **Présentation de l'action :**
 - Une aide permettant de bénéficier d'un remboursement partiel du prix d'achat d'un vélo utilitaire (hors VTT), à moduler selon le type de vélo (VAE, classique, cargo...);
 - L'aide peut concerner aussi l'achat d'un kit de conversion à installer sur vélo ;
 - La subvention est soit forfaitaire, soit proportionnelle ou plafonnée (moyenne nationale des subventions est de 230 €);
 - L'aide peut être accordée sous conditions de ressources ;
 - Il est possible de flécher des vendeurs locaux.
- **Atouts pour la collectivité :**
 - Réduction de l'usage de la voiture (226 km/mois pour les acheteurs d'un VAE en moyenne en France).
 - Pertinence sur des territoires ruraux (pas d'offres alternatives à la voiture sur des longues distances et parfois avec des dénivelés).
- Une aide cumulative avec celle de l'Etat (bonus vélo à assistance électrique) voire des Régions.

Publics cibles :



Non cycliste Occasionnel Régulier

Action
Secondaire

Coûts :

Définir en amont l'enveloppe à allouer aux subventions et fonctionner selon le système « premier arrivé, premier servi » jusqu'à épuisement du crédit ;

Acteurs :

- **Baud Communauté : Pilote de l'action**
- *Communes : partenaires techniques*
- *Etat : Aides financières complémentaires possibles*

Temporalité de l'action :

- **Court terme**

