

SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS DOUCES DU PAYS DES VOSGES SAÔNOISES



► Un outil de planification d'aménagements cyclables pour les collectivités du Pays pour un développement de la pratique du vélo au quotidien.

DÉROULEMENT

Une démarche décomposée en **3 phases techniques** et **1 phase transversale** de concertation et de co-construction :

DÉMARRAGE

novembre 2019



PHASE 1

Validée en février 2020

Diagnostic

- ▶ Analyses des travaux et études existantes
- ▶ Des entretiens auprès des partenaires
- ▶ Des questionnaires auprès des communes pour intégrer les avis et attentes des élus
- ▶ Des relevés de terrains...

PHASE 2

Validée en décembre 2020

Proposition d'un plan d'action global de déploiement d'infrastructures et services associés

- ▶ Ateliers de co-construction du maillage et des services
- ▶ Arbitrages et définition des services complémentaires pour accompagner la pratique



PHASE 3

Validée en mai 2021

Programmation et finalisation du SDMD*

- ▶ Proposition de type d'aménagements à réaliser sur chaque liaison
- ▶ Chiffrage des aménagements et des services
- ▶ Concertation et priorisation dans chacune des Communautés de Communes
- ▶ Finalisation du schéma

*SDMD : Schéma Directeur des Mobilités Douces

DES INFRASTRUCTURES

14
ATELIERS
de concertation

654
km de réseaux

106
itinéraires

1 226
tronçons



Au final, après la phase de diagnostic de terrain et celle de concertation (14 ateliers répartis dans les 6 communautés de communes) le SDMD* c'est :

- un maillage de **654 km** découpé en **106 itinéraires** hiérarchisés et **1 226 tronçons** de voiries référencées dont **32% en site propre**,
- la mise à disposition **gratuite** d'un outil Cartographique Dynamique à toutes les communes et communautés de communes du Pays détaillant chacun des tronçons retenus,
- la création d'un **comité technique** de suivi du déploiement du schéma directeur.

DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES

Le volet « infrastructures » ne peut suffire à développer une politique cyclable globale et cohérente à l'échelle d'un territoire. Il est impératif mettre en place des services complémentaires pour réussir à augmenter la pratique.

P


N°1 - DÉPLOYER

le stationnement vélos (arceaux, abris et garages sécurisés...)



N°2 - CRÉER

des outils et éléments d'information cyclable (cartes et plans des itinéraires, téléchargements, site internet...)



N°3 - METTRE EN PLACE

des ateliers d'éco-mobilité scolaire et des vélobus (sécurité, parcours vélo-école, apprentissage vélo...)



N°4 - ACCOMPAGNER

la structuration d'une association locale d'utilisateurs du vélo et créer un garage associatif vélo (atelier de réparation solidaire, garage itinérant...)

En synthèse
des ateliers
**QUATRE ACTIONS
PRIORITAIRES**
ont fait la quasi
unanimité pour
développer le vélo
au quotidien



DEUX ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

ont été définies pour accompagner le développement de la pratique du vélo :



N°5 - DÉVELOPPER

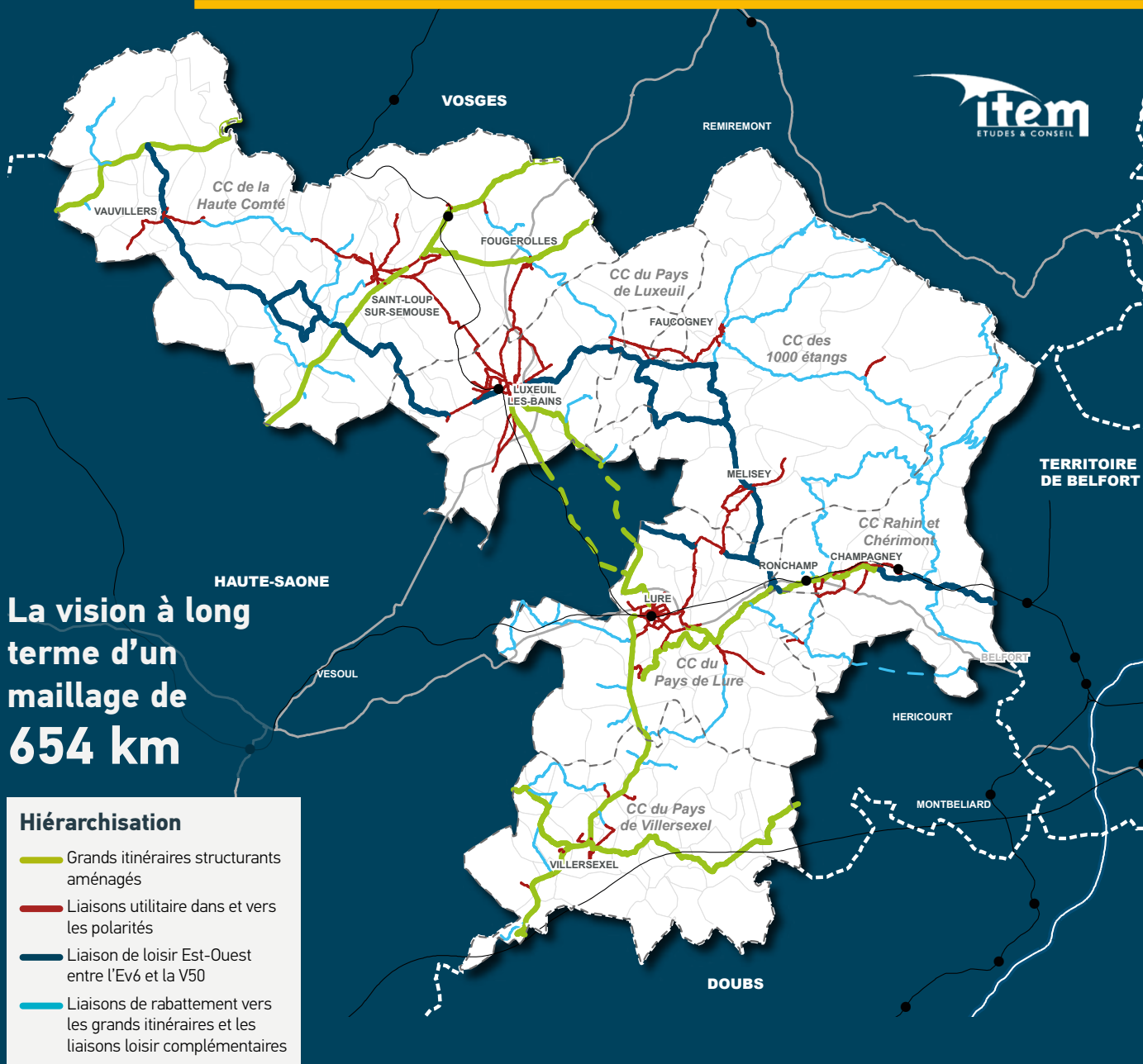
un réseau de points relais techniques (stations de gonflage, totems outils de réparation, bornes de recharge pour vélo à assistance électrique...)



N°6 - PROMOUVOIR

le label Accueil Vélo : référentiel de qualité (identifier les établissements et les lieux adaptés à la pratique du tourisme à vélo, attractivité touristique...)

PRÉSENTATION DES ITINÉRAIRES ET AMÉNAGEMENTS



Une hiérarchisation en 4 NIVEAUX

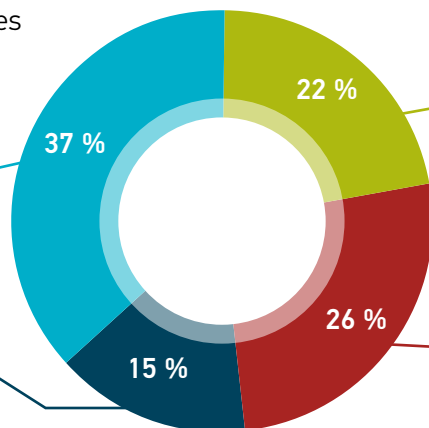
Répartition du maillage selon sa vocation sur le Pays des Vosges Saônoises.

239 km

pour les liaisons de rabattement vers les grands itinéraires et les liaisons complémentaires

99 km

pour la liaison de loisir Est-Ouest entre l'Ev6 et la V50



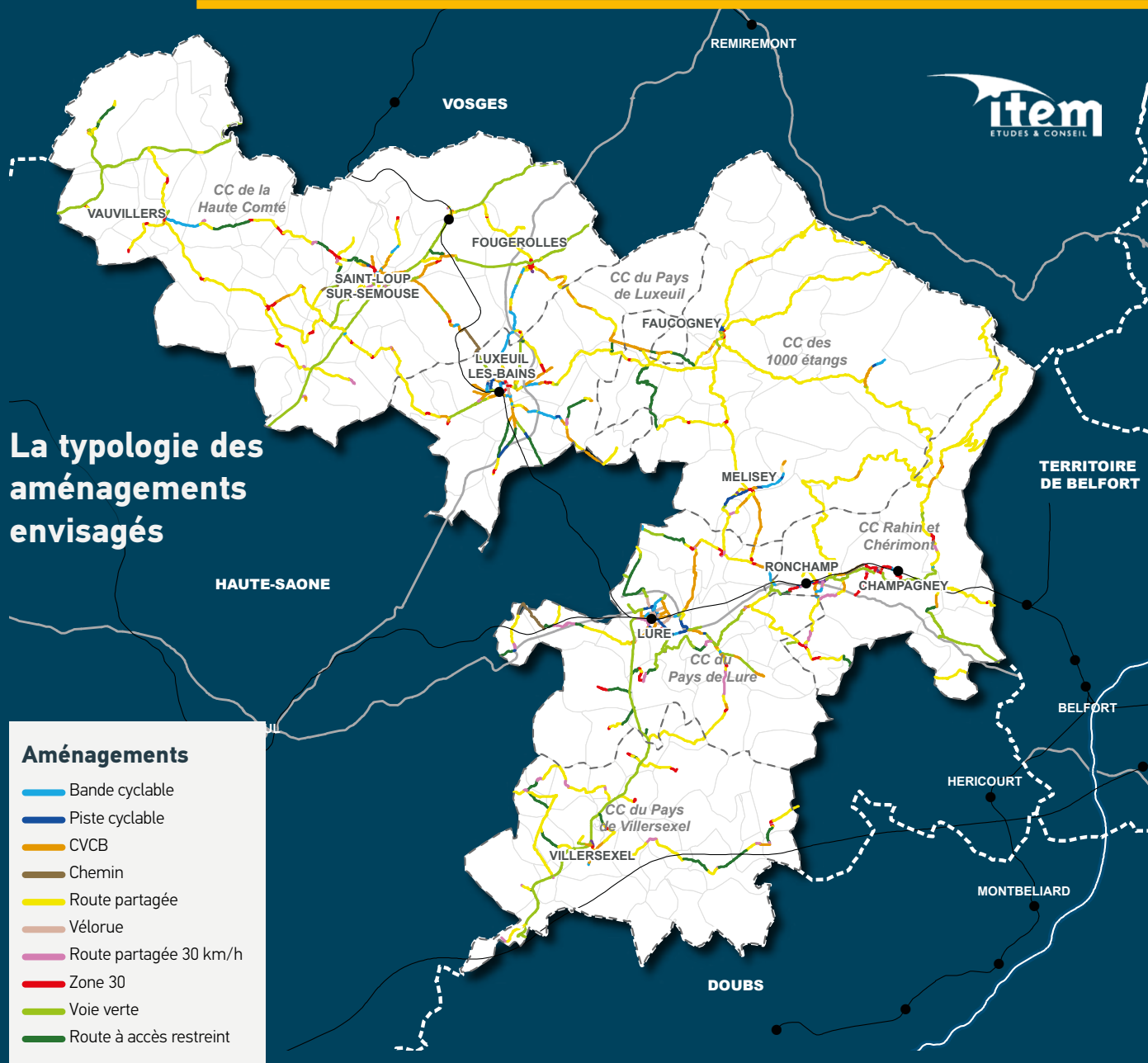
144 km

pour les grands itinéraires structurants aménagés (voies vertes)

172 km

pour le maillage utilitaire dans et vers les polarités

PRÉSENTATION DES ITINÉRAIRES ET AMÉNAGEMENTS

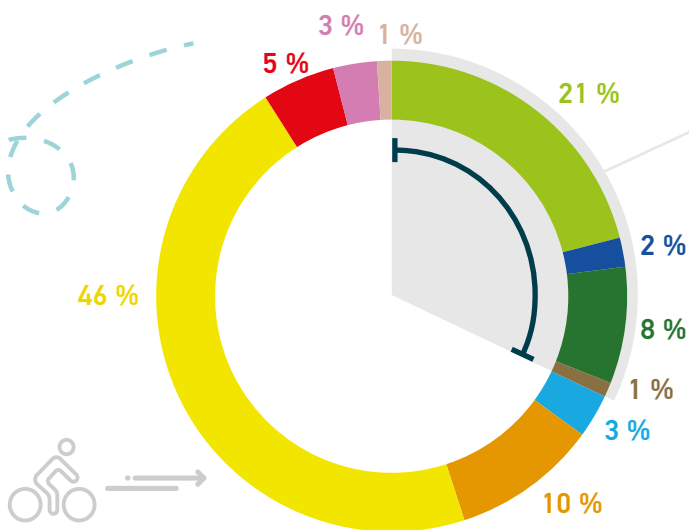


La typologie des aménagements envisagés

**32 %
EN SITE PROPRE**

Une infrastructure en site propre est une infrastructure réservée à un usage dédié et non partagée.

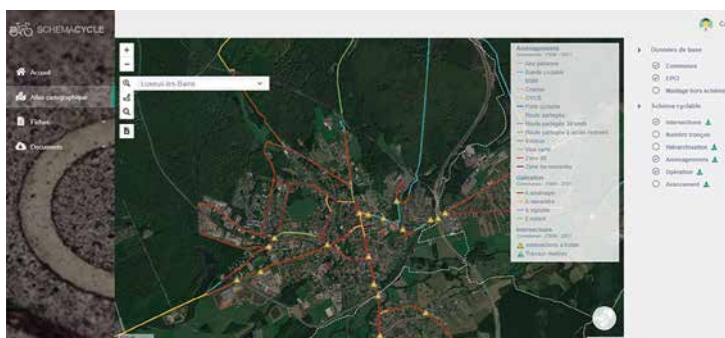
Concernant cette étude ce sont principalement des voies réservées aux cyclistes implantées hors route ou dans une emprise routière.



PRÉSENTATION DE L'OUTIL CARTOGRAPHIQUE DYNAMIQUE

► Mise à disposition aux collectivités d'un outil de visualisation et de suivi du schéma directeur :

Bien plus qu'une simple carte d'itinéraires, c'est un schéma opérationnel directement applicable par les élus via un outil de programmation (hiérarchisation des itinéraires, choix des aménagements) et d'aide à la décision (programmation, coûts...) avec une visée à moyen et long terme.



> L'ATLAS CARTOGRAPHIQUE

Des cartes dynamiques à différentes échelles.

► L'outil cartographique intègre les cartes du schéma, des fiches détaillent chaque itinéraire et les préconisations d'aménagement.

Tronçon	Voirie	Longueur	Aménagement final	Coût de réalisation	Coupe
E167	RD14 - Rue d'Orléans	311 m	Chaussée à voie centrale bitumée	3 100 €	
E168	RD14 - Rue d'Orléans	79 m	Roadie partagée avec trottoire multiradieux	100 €	
E169	RD14	88 m	Roadie partagée avec trottoire multiradieux	104 €	
E170	RD14	167 m	Bandes cyclables bitumées	14 500 €	
E171	RD14 - Route de Lure	371 m	Chaussée à voie centrale bitumée	3 100 €	
E172	RD14 - Route de Lure	415 m	Roadie partagée avec trottoire multiradieux	624 €	
E173	RD14 - Route de Lure	282 m	Zone 30	20 000 €	

> Données générales de l'itinéraire (longueur, coûts...)

Les « FICHE COMMUNE » présentent la synthèse pour une commune avec tous les tronçons intégrés dans différents itinéraires.

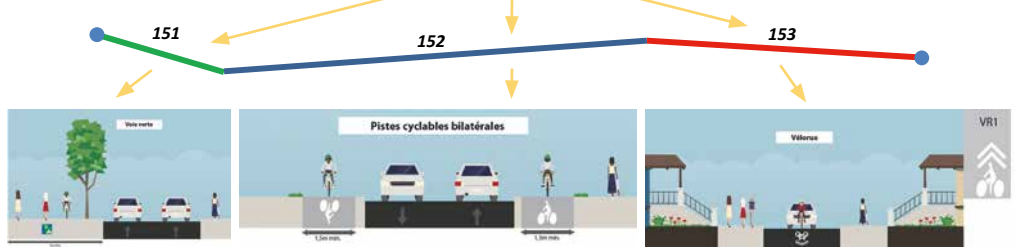


> Chaque tronçon d'aménagement dispose d'un identifiant renvoyant au détail (type d'aménagement, coût du tronçon...).
NB : un tableau plus détaillé peut être exporté au format Excel.

> Coupe type selon l'existant/projeté.

Exemple : Itinéraire S15
A chaque préconisation d'aménagement est associée une coupe de voirie « type » en lien avec la typologie du profil rencontré sur le tronçon dans sa configuration actuelle.

3 tronçons de voirie distincts (151, 152 et 153) et 3 préconisations d'aménagement.



PRÉSENTATION DE L'OUTIL CARTOGRAPHIQUE DYNAMIQUE

► Rappel des différents types d'aménagements

LA VOIE VERTE

Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. La voie verte n'est réglementairement ni une véloroute, ni une piste cyclable, ni un trottoir.



LA BANDE CYCLABLE

Voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.



LA PISTE CYCLABLE

Chaussée, ou une portion de voirie, réservée exclusivement à la circulation des cycles et physiquement séparée de la circulation motorisée.



LA LIMITATION À 30 KM/H

Section de rue où la vitesse est limitée à 30 km/h, généralement à double sens pour les cyclistes.



LA ZONE 30

Ensemble de rues limitées à 30 km/h, qui constitue une zone affectée à la circulation de tous les usagers.



LA VÉLORUE

Priorité relative donnée aux cyclistes sur le trafic motorisé. Le cycliste se positionne au milieu de la voie et la voiture reste derrière le cycliste. La position du cycliste est matérialisée au milieu de la chaussée à l'aide d'un marquage spécifique.



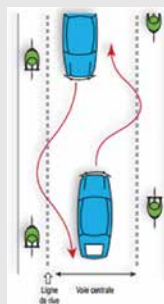
LA CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BANALISÉE

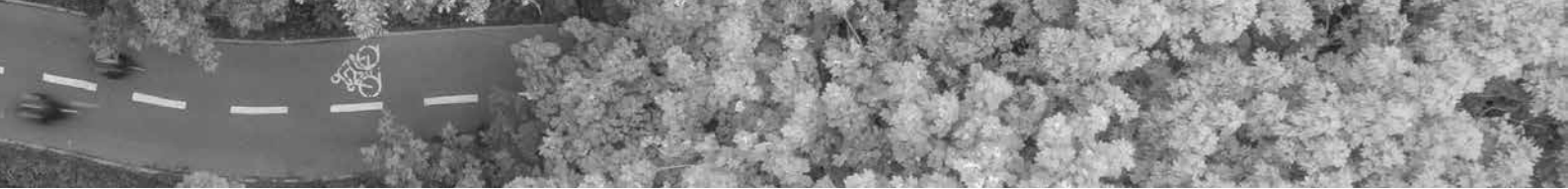
Chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.



LA ROUTE PARTAGÉE

Route à faible trafic où cohabitent cyclistes et automobiles. Pour renforcer la sécurité du cycliste ou matérialiser une continuité, une signalisation horizontale rappelle la présence de cyclistes.





La démarche du Schéma Directeur des Mobilités Douces (SDMD)

Dans le cadre du déploiement de son Plan Climat Energie Territorial, le PETR du Pays des Vosges Saônoises, lauréat de l'appel à Projets « Vélo et territoire » de l'ADEME a élaboré son Schéma Directeur des Mobilités Douces à l'échelle de l'ensemble de son territoire

constitué de 145 communes regroupées sur 6 communautés de communes (**CC de la Haute Comté / CC du Pays de Luxeuil / CC des Mille Etangs / CC du Pays de Lure / CC Rahin et Chérimont / CC du Pays de Villersexel**).

Ce schéma a été élaboré avec le bureau d'études ITEM (Besançon, 25), un travail concerté et co-construit avec les élus, les techniciens, les partenaires et acteurs de la société civile.

La finalité de cette étude est le **développement de la pratique du vélo** au quotidien à travers la réalisation d'un maillage structurant d'itinéraires sûrs et continus, connecté aux intercommunalités et départements voisins.

Une **démarche globale** de planification pour promouvoir les modes actifs comme mode de déplacement alternatif à la voiture individuelle.

Les objectifs et principes de ce schéma directeur sont les suivants :

- Il vise prioritairement les **déplacements du quotidien**, c'est-à-dire la pratique utilitaire (actifs, scolaires et autres déplacements utilitaires) sans oublier la pratique de loisir et touristique.
- Il propose des **réseaux maillés et hiérarchisés de liaisons adaptées** : en fonction des espaces desservis, du potentiel d'utilisateurs attendus en s'appuyant sur les aménagements existants et projetés ; avec une construction étroitement liée aux autres modes de déplacements.
- Il identifie et définit aux côtés du volet « aménagements » des **actions concrètes** en matière de services complémentaires (stationnement, services vélos, formation...) afin de favoriser la pratique cyclable.

Par cette étude les collectivités pourront prétendre aux aides des différents financeurs et appels à projets.



15 rue de la Métairie • 70200 LURE

03 84 30 10 11

planclimat@pays-vosges-saonoises.fr

Crédits photos : ITEM, Pays des Vosges Saônoises, Freepik
Conception : MY FILIGRANE - 06 32 41 59 53 - 811 018 464

Une étude réalisée par :



et financée par :

