



Marché de prestations intellectuelles pour une mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour l'élaboration du Plan Régional Vélo

PLAN VÉLO RÉGION RÉUNION

Phase 3 : Plan d'actions

Mai 2014





Le Plan Régional Vélo est une mission pilotée par :



La Région Réunion, en tant que maître d'ouvrage
Service Transports et Déplacements
Rattaché à la DGADD

Représenté par
M. Jean-Philippe DESBY



La SPLA Maraina, en tant qu'assistance à maîtrise d'ouvrage
pour le pilotage et le suivi de l'étude

Représentée par
M. Thomas GUIROUS et
Mme. Jackie ALTHIERY

et élaborée par le groupement de bureaux d'études :



Roland Ribl et Associés, en tant que mandataire
15 avenue de la Paix
67000 Strasbourg
Téléphone : 03 90 41 28 10
www.rra.fr

Représenté par
Mme. Natania VOLTZ et
Mme. Hélène BECKER



Zone UP, en tant que co-traitant
Rue Maréchal Leclerc
97400 Saint-Denis
Téléphone : 0262 21 45 05
www.zoneup.fr

Représenté par
M. Rodolphe COUSIN et
Mme. Alice FABRE



21°SUD, en tant que co-traitant
5 place de la principauté d'Andorre
97427 Etang-Salé
0262 26 65 40

Représenté par
Mme. Nathalie BOURCIER et
Mme. Alix DIRINGER



M A R A I N A



SOMMAIRE

1.	Éléments de contexte	4
	1.1 Contexte et stratégie du PRV	5
	1.2 Mise en œuvre	5
	1.3 Les orientations du PRV	6
2.	Le programme d'actions	5
	Orientation 1 : Coordonner les actions vélo à l'échelle de l'île	8
	Orientation 2 : Créer des aménagements sécurisés, continus et lisibles	16
	Orientation 3 : Déployer une offre de services coordonnée	48
	Orientation 4 : Promouvoir le vélo	59
3.	Synthèse des actions, planning et éléments de coût	66



2610-N-015 / NV / 16.05.2014

1. ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

1.1 CONTEXTE

Les objectifs et le déroulement de l'étude

Le Plan Régional Vélo est une réflexion menée à l'échelle du territoire de l'île de La Réunion découlant du « Plan national vélo » et dont les objectifs sont de :

- faire du vélo un véritable outil d'aménagement urbain et de mobilité aisée, facile, et sécurisée ;
- proposer un programme d'actions dégagant une vision plus globale, cohérente, et prospective pour la pratique du vélo en mode urbain, inter urbain et de loisirs.

L'élaboration du Plan Régional Vélo se fait en trois temps :

- Phase 1 : Diagnostic prospectif (3 mois) comportant un important volet de concertation auprès des acteurs du transport réunionnais (avril à juin 2013) ;
- Phase 2 : Elaboration du PRV (5 mois) et des projets à mettre en œuvre (juillet à décembre 2013) ;
- Phase 3 : Elaboration du programme (3 mois) d'actions du PRV (novembre à janvier 2014), puis validation technique et politique (jusqu'en mai 2014).

Le présent document fait parti de la Phase 3.

Objectifs de la phase 3

Le programme d'actions développé pour le Plan Régional Vélo vise à encadrer les actions à mener par la Région en collaboration avec ses partenaires.

Il comporte des actions de deux natures :

- des actions à mener par la Région en lien avec ses compétences propres (VVR/exploitation) ;
- des actions d'aides pour inciter et soutenir les actions d'autres collectivités.

La cohérence et la coordination entre toutes les actions de l'île selon les ambitions exprimées par le comité de pilotage est le fil conducteur du programme d'actions.

En effet, il a été exprimé l'objectif commun **d'éviter les réalisations au « coup par coup »** et de soutenir les actions qui sont cohérentes et conformes au PRV et les cahiers des charges précis qui en découlent (plan de communication/sensibilisation).

1.2 MISE EN OEUVRE

Le suivi du Plan Régional Vélo

Pour suivre la mise en place des actions, le programme d'actions s'appuie sur un pilotage régional qui a dédié un chargé de mission à temps plein pour son pilotage et l'animation territoriale.

Son rôle est primordial notamment pour :

- organiser les séances du comité de pilotage vélo ;
- la mise en place de la charte partenariale ;
- la mise en place des actions à mener par la Région ;
- l'appel à projets et le suivi des actions à mener par les autres collectivités.

Le PRV doit effectivement attribuer un budget « salarial » à ce poste indispensable.



M A R A I N A



1.3 LES ORIENTATIONS DU PRV

Quatre orientations structurant le programme d'actions

Les quatre orientations ont été définies à partir des enjeux exprimés par tous les acteurs concertés dans la phase 1 du PRV, puis validées par le comité de pilotage PRV en phase 2.

Elles structurent l'ensemble des actions à mener pour les 5 à 10 années à venir.

Orientation 1 : Coordonner les actions vélo à l'échelle de l'île

Objectifs

- Réfléchir à l'ensemble de la chaîne des déplacements (et non plus de manière sectorielle ou à chaque échelle de manière isolée) ;
- Elaborer une politique cyclable volontariste.

Orientation 2 : Créer des aménagements sécurisés, continus et lisibles

Objectifs

- Pallier le manque d'infrastructures cyclables sur l'île par l'octroi d'aides financières et le partage du savoir-faire de mise en œuvre de projets ;
- Mailler les itinéraires cyclables.

Orientation 3 : Déployer une offre de services coordonnée

Objectif

- Mailler le territoire de services dédiés aux cyclistes et faciliter leur mise en place rapide.

Orientation 4 : Promouvoir le vélo

Objectifs

- Communiquer sur le vélo, sur les réalisations, sur les offres touristiques ;
- Organiser des manifestations événementielles (Salon du vélo).



2010-N-015 / NV / 16.05.2014

2. LE PROGRAMME D' ACTIONS

Objectifs

- Réfléchir à l'ensemble de la chaîne des déplacements (et non plus de manière sectorielle ou à chaque échelle de manière isolée) ;
- Elaborer une politique cyclable volontariste.

Pilote principal

COPIL PRV regroupant aux côtés de la Région, l'Etat, les EPCI, le CG, les communes et les associations.

Maîtres d'ouvrage principaux

Selon la compétence liée à l'action : Région, CG974, 24 communes, les 5 EPCI.



ORIENTATION I
(COORDONNER LES ACTIONS VÉLO À
L'ÉCHELLE DE L'ÎLE)

ACTION 1 : ORGANISER ET ANIMER LE COMITÉ DE PILOTAGE

Contexte / constat

Le diagnostic du PRV a fait ressortir l'importance d'une coordination entre acteurs. Le comité de pilotage mis en place pour suivre l'élaboration du PRV a permis aux partenaires d'échanger sur les projets de chacun et de formuler des **objectifs communs**. La mise en place d'échanges réguliers est une volonté partagée et le PRV propose ainsi de renouveler le comité de pilotage 1 à 2 fois l'an.

Objectifs

- Réunir les partenaires et partager les avancées du PRV et des projets locaux ;
- Veiller à la cohérence des actions de chacun.

Description et tâches

Pour les séances annuelles ou semestrielles du comité de pilotage :

- préparer l'ordre du jour ;
- lancer les invitations et assurer les relances ;
- animer les séances ;
- inviter et coordonner les intervenants extérieurs (partenaires, associations, bureaux d'études).

Pilote

Région Réunion

Echéancier

Suivi tout au long du PRV ;

Tenu du COPIL tous les ans voire tous les six mois.

Budget d'investissement

Néant

Budget de fonctionnement

Fonction du chargé de mission PRV de la Région.



ACTION 2 : (CRÉER UNE CHARTE PRV ET VALORISER LES BONS EXEMPLES RÉUNIONNAIS EN CRÉANT UN LABEL PRV

Contexte / constat

Pour fédérer les partenaires et faire porter des actions favorisant la continuité d'itinéraires et la cohérence des services, le PRV crée une charte partenariale.

A terme, la charte devra être élaborée et approuvée par l'ensemble des acteurs et partenaires volontaires.

Objectifs

- Formaliser et mettre en œuvre la charte PRV ;
- Identifier les projets issus du PRV par le biais d'un label « charte PRV » (seule critère pour la labellisation est que le projet réponde à une action du PRV, selon les prescriptions détaillées dans l'action).

Description et tâches

- Formaliser le projet de charte, qui inclut :
 - le programme d'actions PRV ;
 - le planning du programme PRV ;
 - les aides et lignes budgétaires sur lesquelles chaque partenaire pourrait émerger ;
 - un volet spécifique pour les aménagements de voirie adaptés aux cyclistes.
- Lors des comités de pilotage, faire la liste des projets réalisés ;
- Publier la liste des projets labellisés sur le site internet sur le vélo.

Pilote

Comité de pilotage PRV en associant les communes et les EPCI

Partenaires

Tous les maîtres d'ouvrage

Echéancier

- En continu 2014-2020.

Budget d'investissement

Publication sur site internet et dans la presse locale.

Budget de fonctionnement

Néant





ACTION 3 : PARTAGER LE SAVOIR-FAIRE RÉUNIONNAIS SUR LES RÉALISATIONS CYCLABLES

Contexte / constat

Lors de la concertation suivie en première phase du PRV, plusieurs partenaires ont souhaité pouvoir tirer parti du retour d'expérience des autres collectivités réunionnaises, en particulier sur les modalités de montage de projets. Ce partage de connaissances et de pratiques permet également de veiller à la cohérence des projets de communes et d'intercommunalités voisines.

Objectifs

- Recueillir et diffuser les données opérationnelles des projets auprès des partenaires du PRV.

Description et tâches

- Prendre contact avec l'ensemble des collectivités afin de recueillir les données essentielles sur les réalisations et les projets cyclables : aménagements, services, montages de projets, les difficultés rencontrées, etc.) ;
- Mettre à jour l'atlas des projets et en prévoir une publication annuelle.

Pilote

Région Réunion

Partenaires

Tous les maîtres d'ouvrage

Echéancier

Suivi tout au long du PRV.

Budget d'investissement

Néant

Budget de fonctionnement

Fonction du chargé de mission PRV de la Région.

ACTION 4 : (CRÉER L'OBSERVATOIRE DU VÉLO DANS LE CADRE DE L'OBSERVATOIRE DES DÉPLACEMENTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE (1 / 2))

Contexte / constat

Le diagnostic a montré que les données sur la pratique du vélo sont inégales selon les territoires voire inexistantes : peu ou pas de données récentes sur la fréquentation des aménagements et services et l'accidentologie.

Objectifs

Créer l'observatoire du vélo dans le cadre de l'observatoire des déplacements et de la mobilité durable pour :

- Suivre les évolutions de la pratique du vélo et de ses conditions de circulation ;
- Connaître les points névralgiques du réseau cyclable : les itinéraires les plus utilisés, l'occupation des stationnements vélo, les pôles d'échanges les plus utilisés pour l'intermodalité vélo-TC, etc. ;
- Créer une base de données mise à jour régulièrement (au moins annuellement) ;
- Alimenter les campagnes de communication sur vraie pratique du vélo, surtout lorsque les données montrent une progression : nombre de km d'aménagements cyclables réalisés, nombre de cyclistes/jour, etc.

Description et tâches

Volet A. Recueil des données quantitatives :

Sur les offres cyclables

- Recueil et mise en forme du nombre de km d'aménagement cyclable réalisés annuellement ;
- Recueil et mise en forme du nombre de points de stationnements vélo réalisés annuellement ;
- Recueil des données liées à la fréquentation des services liés au vélo : location, tour-opérateur ;
- Si les données n'existent pas, aider à la réalisation des comptages de la fréquentation.

Sur la fréquentation

- Mise en oeuvre de campagnes de comptages régulières (tous les ans ou 2 ans) sur le réseau national (Voie Vélo Régionale) ;
- Acquisition de matériel de comptage (tubes pneumatiques) et mise à disposition des collectivités locales ;
- Contact avec les collectivités locales pour organiser le planning de prêt du matériel de comptage ;
- Collecte des données depuis le matériel de comptage et mise en forme des résultats des comptages sous forme de cartographies et de graphiques ;

Sur l'accidentologie

- Recueil depuis les bases de données de la DEAL et mise en forme des données d'accidentologie cycliste.

Dispositif mobile proposé par la société EcoCompteur



ACTION 4 : (CRÉER L'OBSERVATOIRE DU VÉLO DANS LE CADRE DE L'OBSERVATOIRE DES DÉPLACEMENTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE (1/2))

Volet B. Recueil des données qualitatives :

- Préparation, réalisation et traitement d'une enquête qualitative auprès des cyclistes (par questionnaire) à mener tous les 5 ans ;
- Entretiens avec les associations d'usagers.

Volet C. Publication des résultats de l'Observatoire

- Mise en page et explication sommaire des données, des évolutions annuelles et des tendances (production et impression internes ou envoi par mail).
- Document à destination des techniciens (tous les ans) et éventuellement une synthèse à éditer pour le grand public (à moyen terme).

Pilote

Région Réunion, dans le cadre de l'observatoire des déplacements et de la mobilité durable

Partenaires principaux

Agorah, DEAL Réunion, IRT

Echéancier

En continu 2014-2020

Budget d'investissement

- Pour l'achat de deux compteurs mobiles : 5 000 euros.
- Enquête qualitative par questionnaire pour un échantillon de 300 interviews : environ 1 000 euros (y compris la préparation de l'enquête).
- Maquette d'un fascicule « grand public » 8 pages : 1 000 euros
- Coût d'impression de 500 exemplaires : 1 000 euros à distribuer dans les mairies

Budget d'investissement total pour l'action : 9 000 euros

Budget de fonctionnement

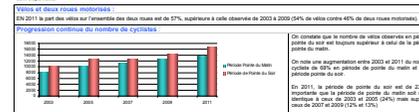
Fonction du chargé de mission PRV de la Région.



OBSERVATOIRE DES VELOS - DONNEES 2011

De 2003 à 2011 : + 67% de cyclistes

Le nombre de cyclistes a augmenté de 67% entre 2003 et 2011. Les données de 2003 à 2011 sont présentées en annexe. Les données de 2003 à 2011 sont présentées en annexe. Les données de 2003 à 2011 sont présentées en annexe.



Entre 2009 et 2011 : +16% de cyclistes

Le nombre de cyclistes a augmenté de 16% entre 2009 et 2011. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe.



Le nombre de cyclistes a augmenté de 16% entre 2009 et 2011. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe.

Le nombre de cyclistes a augmenté de 16% entre 2009 et 2011. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe.

Le nombre de cyclistes a augmenté de 16% entre 2009 et 2011. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe.

Le nombre de cyclistes a augmenté de 16% entre 2009 et 2011. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe.

Le nombre de cyclistes a augmenté de 16% entre 2009 et 2011. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe.

Le nombre de cyclistes a augmenté de 16% entre 2009 et 2011. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe.

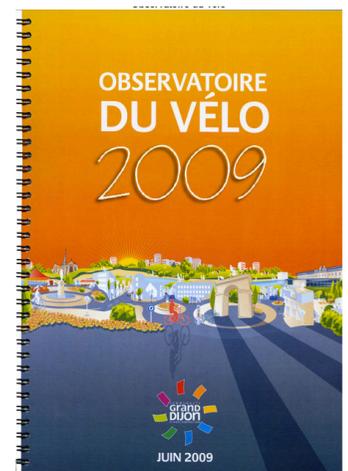
Le nombre de cyclistes a augmenté de 16% entre 2009 et 2011. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe.

Le nombre de cyclistes a augmenté de 16% entre 2009 et 2011. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe.

Le nombre de cyclistes a augmenté de 16% entre 2009 et 2011. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe.

Le nombre de cyclistes a augmenté de 16% entre 2009 et 2011. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe. Les données de 2009 à 2011 sont présentées en annexe.

Extrait de l'Observatoire des vélos de la CUB (document de 2 pages visant les techniciens, publication annuelle)



Extrait de l'Observatoire du vélo devenu en 2010 l'Observatoire des mobilités actives du Grand Dijon (66 pages, document « grand public », publication annuelle)

2610-N-015 / NV / 16.05.2014

Exemple de questionnaire « cycliste » pour recueillir les données qualitatives

PARTIE I

1. Votre profil

Sexe	Homme	<input type="checkbox"/>
	Femme	<input type="checkbox"/>
Classe d'âge	- de 18 ans	<input type="checkbox"/>
	De 18 à 25 ans	<input type="checkbox"/>
	De 25 à 60 ans	<input type="checkbox"/>
	+ de 60 ans	<input type="checkbox"/>

2. Votre opinion sur les couloirs bus

D'une manière générale, les couloirs bus autorisés aux vélos à Paris, c'est (une seule réponse)

- Très bien
- Indispensable, mais pas suffisant
- Impraticable

Lorsque vous circulez à vélo dans les couloirs bus, vous sentez vous gênés ou mis en danger par :

	Très souvent	De temps en temps	Très rarement
• les bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• les deux roues motorisés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• les taxis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• les véhicules en livraison	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• les véhicules en stationnement illicite	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Votre opinion sur les types d'aménagement cyclables

Pour vous, l'aménagement-type le plus agréable, c'est (une seule réponse) :

- le couloir bus
- la bande cyclable sur chaussée
- la piste cyclable séparée du trafic par du stationnement
- les espaces mixtes piétons / vélos (zones piétonnes, trottoirs autorisés aux cyclistes ou piste sur trottoir)

PARTIE II

4. Une belle réussite

Parmi les aménagements que vous connaissez à Paris, citez celui qui vous paraît particulièrement judicieux et adapté :

Type d'aménagement¹ : _____

Situation (Blvd./avenue/rue, à la hauteur du n°) : _____

Qualité(s) identifiée(s) : _____

5. Le sottisier

Parmi les aménagements que vous connaissez à Paris, citez celui qui vous paraît particulièrement inadapté (inutile, dangereux, inconfortable, etc.) :

Type d'aménagement¹ : _____

Situation (Blvd./avenue/rue, à la hauteur du n°) : _____

Défaut(s) identifié(s) : _____

6. Le must

Lors de vos déplacements, ailleurs qu'à Paris, un aménagement cyclable, d'un type que vous n'avez jamais vu à Paris, a attiré votre attention, car il possède, selon votre appréciation, des qualités indéniables.

Type d'aménagement¹ : _____

Ville dans laquelle vous l'avez apprécié : _____

Qualité(s) identifiée(s) : _____

¹ Si vous vous sentez plus à l'aise par une description graphique de l'aménagement à l'aide d'un schéma, vous pouvez le faire au verso de cette feuille en précisant le numéro de la question à laquelle votre dessin se réfère.

Source : Enquête développée par RR&A dans le cadre de l'audit des aménagements cyclables de Paris en 2002

ACTION 5 : RÉVISION DE L'OCTROI DE MER SUR LA MARCHANDISE VÉLO

Contexte / constat

A La Réunion, comme dans les autres régions d'outre mer, l'importation de marchandises est soumise à une taxe dénommée octroi de mer. La révision de cette taxe pour l'importation de vélos a été sollicitée par un certain nombre de partenaires au cours du PRV.

Objectifs

- Faciliter l'achat de vélos par les Réunionnais.

Description et tâches

- Présenter une proposition d'exemption ou de réduction de l'octroi de mer pour la marchandise vélo auprès du Conseil Régional (Conseil d'Administration et la Direction Régional des Douanes).

Pilote

Région Réunion, Direction des Affaires Economiques

Partenaires principaux

Bureau de douane

Echéancier

A court terme (2014-2015)

Budget d'investissement

Néant.

Budget de fonctionnement

Préparation de la décision politique par le chargé de mission PRV de la Région.

Objectifs

- Pallier le manque d'infrastructures cyclables sur l'île par l'octroi d'aides financières et le partage du savoir-faire de mise en œuvre de projets ;
- Mailler les itinéraires cyclables.

Pilote principal

COPIL PRV : pilotage régional en associant les communes et les EPCI pour le respect du SDRIC et sa cohérence.

Maîtres d'ouvrage principaux

Selon la compétence liée à l'action :

- Région (réalisation sur les RN et aide au financement sur les autres voies) ;
- Conseil Général (réalisation sur les RD) ;
- EPCI (réalisation sur les voies d'intérêt intercommunal) ;
- Communes (réalisation sur les voies communales.



ORIENTATION 2
(CRÉER DES AMÉNAGEMENTS SÉCURISÉS,
CONTINUS ET LISIBLES)

ACTION 6 : METTRE EN ŒUVRE LE SDRIC

Contexte / constat

L'élaboration de la stratégie (phase 2 du PRV) a permis de mettre en évidence les lignes de désir des déplacements à vélo. La pertinence des déplacements internes aux communes a été soulignée, ainsi que celle des liaisons complémentaires aux transports collectifs pour les déplacements interurbains.

Les itinéraires de promenade ont également été identifiés comme très pertinents pour l'initiation des usagers « novices » et doivent être matérialisés sur des parcours sécurisés et si possible en site propre.

Lors du comité de pilotage de la phase 2, il a été décidé de développer en priorité 1 :

- 10 boucles d'itinéraires de découverte urbaine ou de paysage, à mettre en place à très court terme.

Les autres itinéraires identifiés intercommunaux, sont inscrits en priorité 2 et 3 à moyen terme car ils nécessitent des études plus approfondies.

Objectifs

- Créer un réseau cyclable continu à l'échelle régionale en s'appuyant sur :
 - la VVR ;
 - les déplacements domicile-travail et domicile-étude principaux ;
 - l'armature urbaine selon le SAR ;
 - les sites touristiques à valoriser.

Description et tâches

- Réaliser les itinéraires cyclables identifiés dans la Phase 2 du PRV (carte ci-après) ;
- Réaliser en priorité 1 (court terme 2014-2016) les 10 boucles d'itinéraires de découverte urbaine ou paysage ci-après ;
- Le programme des itinéraires proposé est revu annuellement en COPIL PRV pour en assurer la cohérence avec les projets réalisés et en cours sur chaque territoire ;
- Une cartographie est mise à jour dans la base de données SIG de la Région.

Pilote

Région Réunion

Partenaires

Communes, CG974, IRT

Echéancier

- Priorité 1 : les boucles 2014-2016 ;
- Priorité 2 et 3 : les itinéraires intercommunaux 2016-2020.

Budget d'investissement

- Inscrits au POE 2014-2020 décrits ci-après par priorité.

LE SDRIC ET LES PRIORITÉS D'AMÉNAGEMENT : CARTE DE PRINCIPES



2610-N-015 / NV / 16.05.2014

PRIORITÉ 1 : DES ITINÉRAIRES « BOUCLES » À TRÈS COURT TERME

Principes

Pour matérialiser très rapidement des premières réalisations « PRV », des itinéraires courts de loisirs ont été identifiés s'appuyant sur des aménagements existants et de la VVR dans la mesure du possible ou sur des voiries apaisées (où la mise en place de dispositifs de modération de la vitesse automobile est possible).

Ces 100 km d'itinéraires en « boucles » visent à initier les nouveaux cyclistes (par exemple le dimanche) et à élargir l'usage du vélo loisir vers les déplacements utilitaires en centre urbain.

Rappelons de surcroît qu'il existe un réel potentiel pour le report modal vers le vélo pour les déplacements liés au travail car la majorité des flux « domicile-travail » se réalise à l'intérieur de la commune de résidence.

Les projets de boucles constituent la première étape de réalisation du SDRIC.

Présentés ci-après :

- Principes des tracés ;
- Principes d'aménagements et coûts :
 - voie verte (3 mètres pour piétons et cyclistes hors chaussée) ;
 - piste cyclable bidirectionnelle (2,50 mètres hors chaussée) ;
 - pistes cyclables latérales (1,50 mètres hors chaussée) ;
 - bandes cyclables (1,50 mètres sur chaussée) ;
 - bande cyclable « double sens » sur une rue à sens unique ;
 - matérialisation de zone 30 (aménagements ponctuels de type plateau ou ralentisseurs ou écluses) => les zones 30 en milieu urbain dense comporteront plus d'aménagements ponctuels que celles en milieu peu dense ce qui explique la différence des coûts entre les deux situations.

Maîtres d'ouvrages

Région, département et communes selon la domanialité de la voie

Partenaires

EPCI

Échéance

2014-2015

Budget global (pour les boucles)

3 315 000 €

NB. Les coûts sont des enveloppes budgétaires à prévoir, plutôt hautes afin d'anticiper les imprévus. Les coûts sont basés sur les données reçues lors de l'élaboration du PRV et sur des coûts de réalisations réunionnaises. Ils sont hors taxes. Les études de maîtrises d'oeuvre devront prévoir d'affiner les choix d'aménagements et les coûts des travaux.

BOUCLE DE SAINT-DENIS : PRINCIPES DE TRACÉ



Distance : 5,8 km

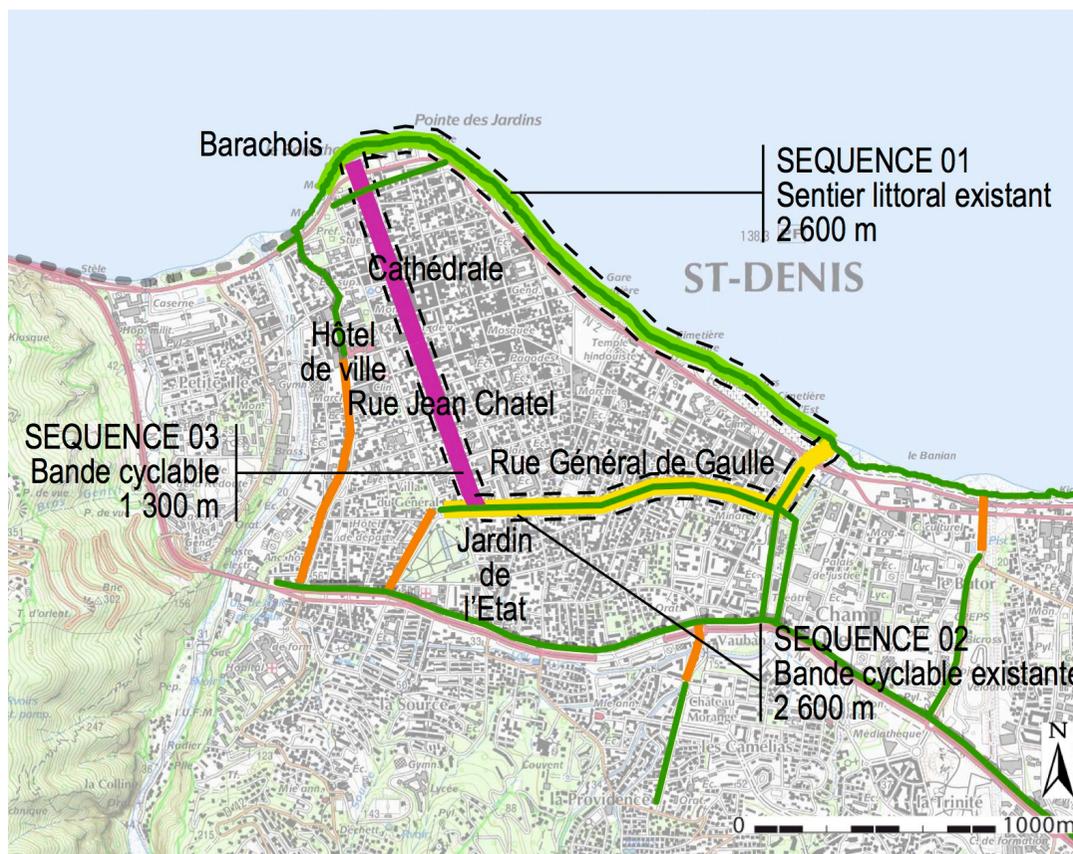
Dénivelé : 53 m

Pente : pente maximale de 5 à 10 %.

Typologie des aménagements cyclables existants

- Séquence 01 : itinéraire composé du sentier du littoral (voie verte)
- Séquence 02 : rue Général de Gaulle (zone 30 avec double sens cyclable).

BOUCLE DE SAINT-DENIS : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR



Aménagements proposés et coût estimé des études et travaux

Pour la séquence 03

Option A - Boulevard de la Victoire : circulation mixte sans aménagements spécifiques mais signalement de la présence de cyclistes par du jalonnement et panneau de sensibilisation destiné aux automobilistes : 2'000 €

- Ou -

Option B - Rue Jean Chatel : double sens cyclable, avec suppression d'une file de stationnement, marquage au sol et jalonnement : 3'000 €
Cette deuxième option permettrait de préfigurer un aménagement pérenne à plus long terme (requalification totale de la voie).

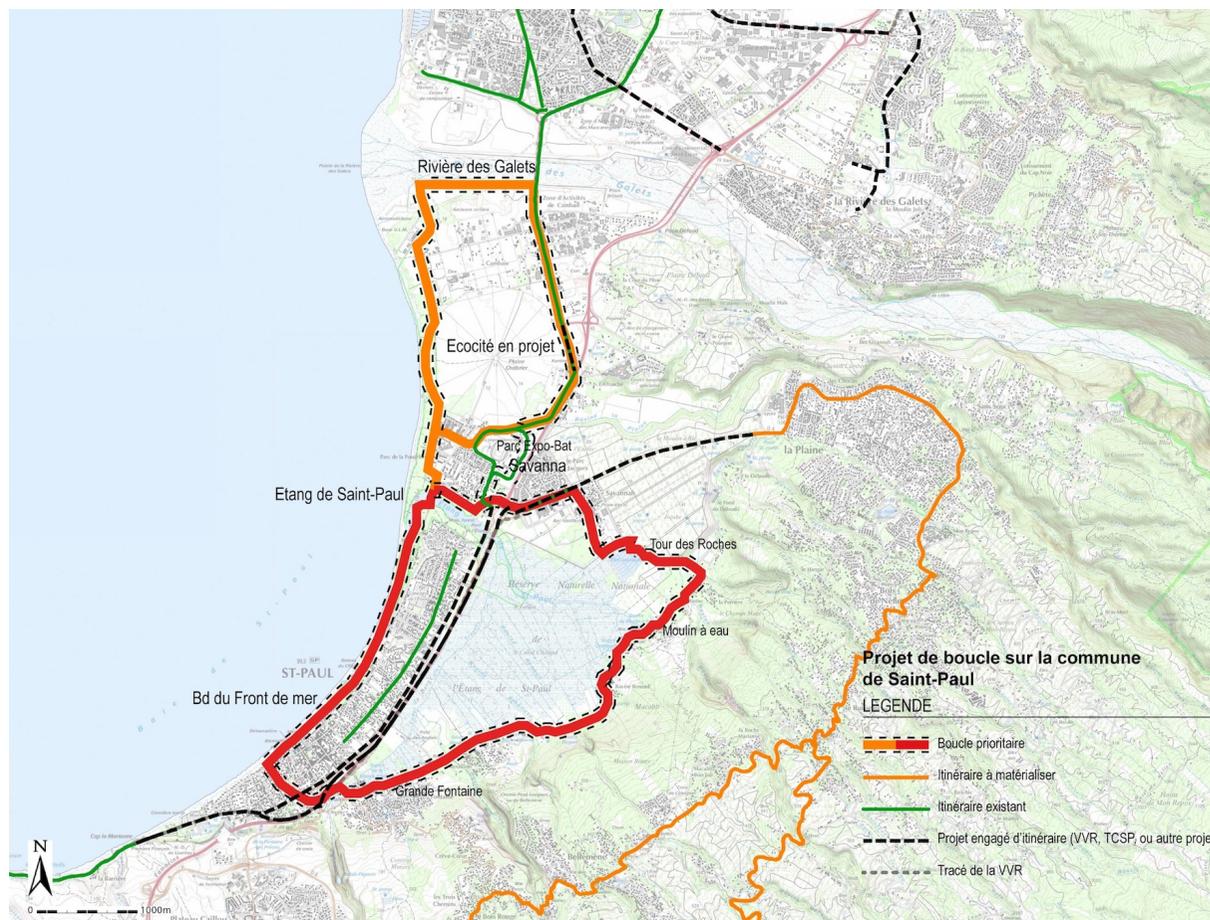
Enveloppe budgétaire à prévoir pour l'itinéraire* : 5 k€

Thématiques potentielles pour la mise en valeur

Découverte urbaine, patrimoine, littoral

*En arrondissant vers le haut pour anticiper les éventuels surcoûts, et permettre des aménagements de qualité

BOUCLES DE SAINT-PAUL – CAMBAIE ET DE SAINT-PAUL – TOUR DES ROCHES PRINCIPES DE TRACÉ



Saint-Paul Cambaie

Distance : 7,6 km

Dénivelé : 46 m

Pente maximale inférieure à 5 %

Saint-Paul Tour des Roches

Distance : 12,5 km

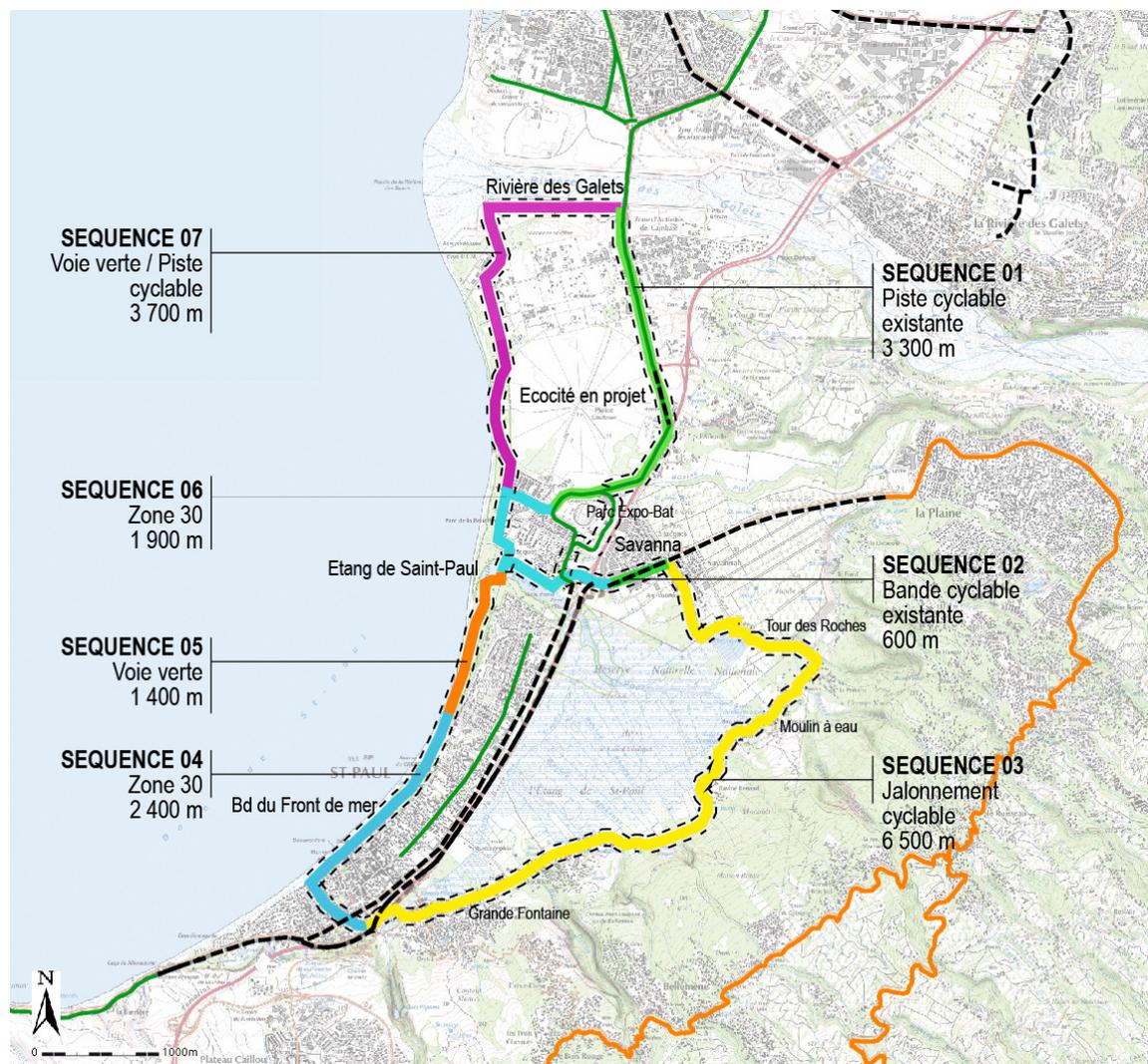
Dénivelé : 52 m

Pente maximale inférieure à 5 %

Typologie des aménagements cyclables existants

- Séquence 01 : itinéraire composé de la piste cyclable le long de l'axe mixte (Cambaie)
- Séquence 02 : la bande cyclable de la RD4 (Savannah)
- Séquence 03 : la voie apaisée du Tour des Roches

BOUCLES DE SAINT-PAUL – (AMBAIE ET DE SAINT-PAUL – TOUR DES ROCHES) PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR



2610-N-015 / NV / 16.05.2014

Aménagements proposés et coûts estimés des études et travaux

- Séquence 04 : zone 30 partiellement existante à compléter 100 k€
- Séquence 05 : voie verte à matérialiser 1 400 m, soit 700 k€ (hors acquisition foncière)
- Séquence 06 : zone 30 à matérialiser 1 900 m, soit 200 k€
- Séquence 07 : itinéraire cyclable prévu dans le projet Ecocité
- Jalonnement de l'ensemble : 20,1 km, soit 20 k€ (hors étude)

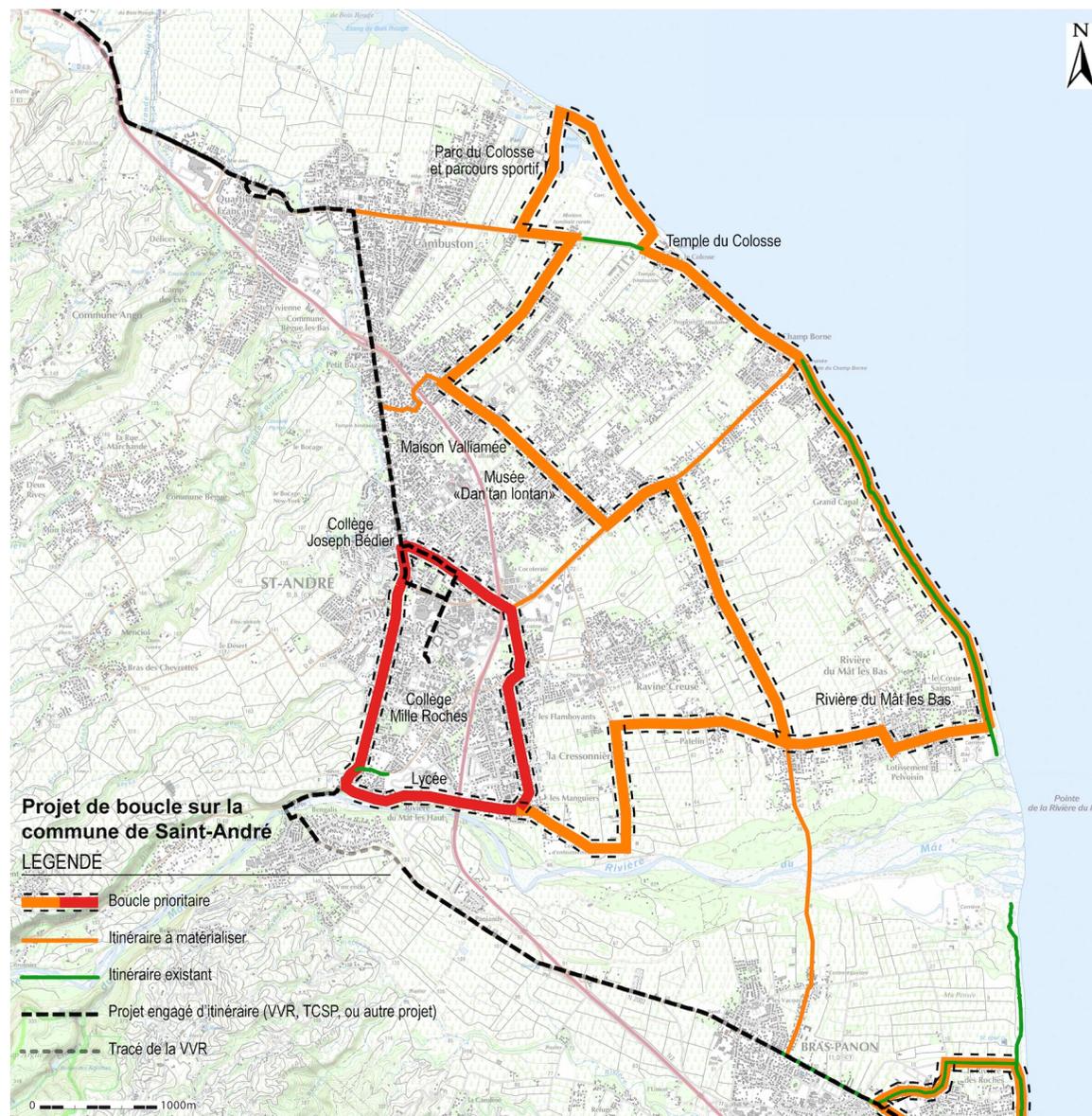
Enveloppe budgétaire à prévoir pour l'itinéraire* : 1 M €

Thématiques potentielles pour la mise en valeur

Découverte urbaine, patrimoine, végétation exceptionnelle

*En arrondissant vers le haut pour anticiper les éventuels surcoûts, et permettre des aménagements de qualité

BOUCLES DE SAINT-ANDRÉ : PRINCIPES DE TRACÉ



Boucle « centre ville »

Distance : 6,3 km

Dénivelé : 32 m

Pente maximale inférieure à 5 %

Boucle « littoral »

Distance : 16,7 km

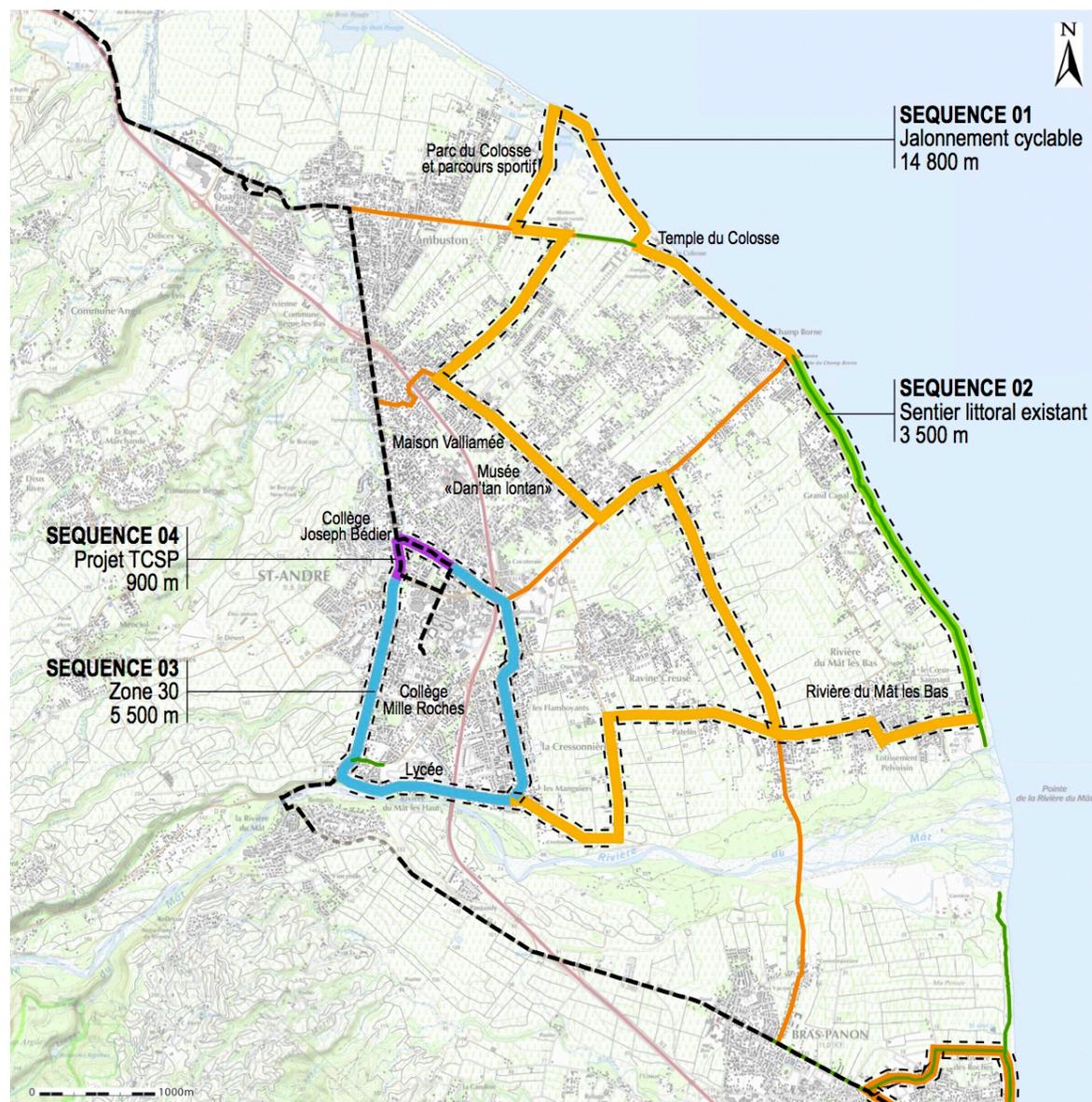
Dénivelé : 45 m

Pente maximale inférieure à 5 %

Typologie des aménagements cyclables existants

- Séquence 01 : voies apaisées existantes à renforcer
- Séquence 02 : sentier littoral existant

BOUCLES DE SAINT-ANDRÉ : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR



Aménagements proposés et coûts estimés des études et travaux

- Séquence 03 : matérialiser les zones 30 sur 5 500 m : 600 k €
- Jalonnement sur l'ensemble du tracé 23 000 m : 23 k €

Enveloppe budgétaire à prévoir pour l'itinéraire*
630 k €

Thématiques potentielles pour la mise en valeur

Découverte urbaine, patrimoine, végétation exceptionnelle

*En arrondissant vers le haut pour anticiper les éventuels surcoûts, et permettre des aménagements de qualité

BOUCLES D'ETANG-SALÉ ET DE SAINT-LOUIS : PRINCIPES DE TRACÉ



Boucle d'Etang Salé

Distance : 13,2 km

Dénivelé : 78 m

Pente maximale inférieure

à 5%

Boucle de Saint-Louis

Distance : 6,1 km

Dénivelé : 47 m

Pente maximale inférieure à

5 %

Typologie des aménagements cyclables existants

- Séquence 01 : voies apaisées existantes à renforcer
- Séquence 02 : sentier littoral existant

BOUCLES D'ETANG-SALÉ ET DE SAINT-LOUIS : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR



Aménagements proposés et coût estimé des études et travaux

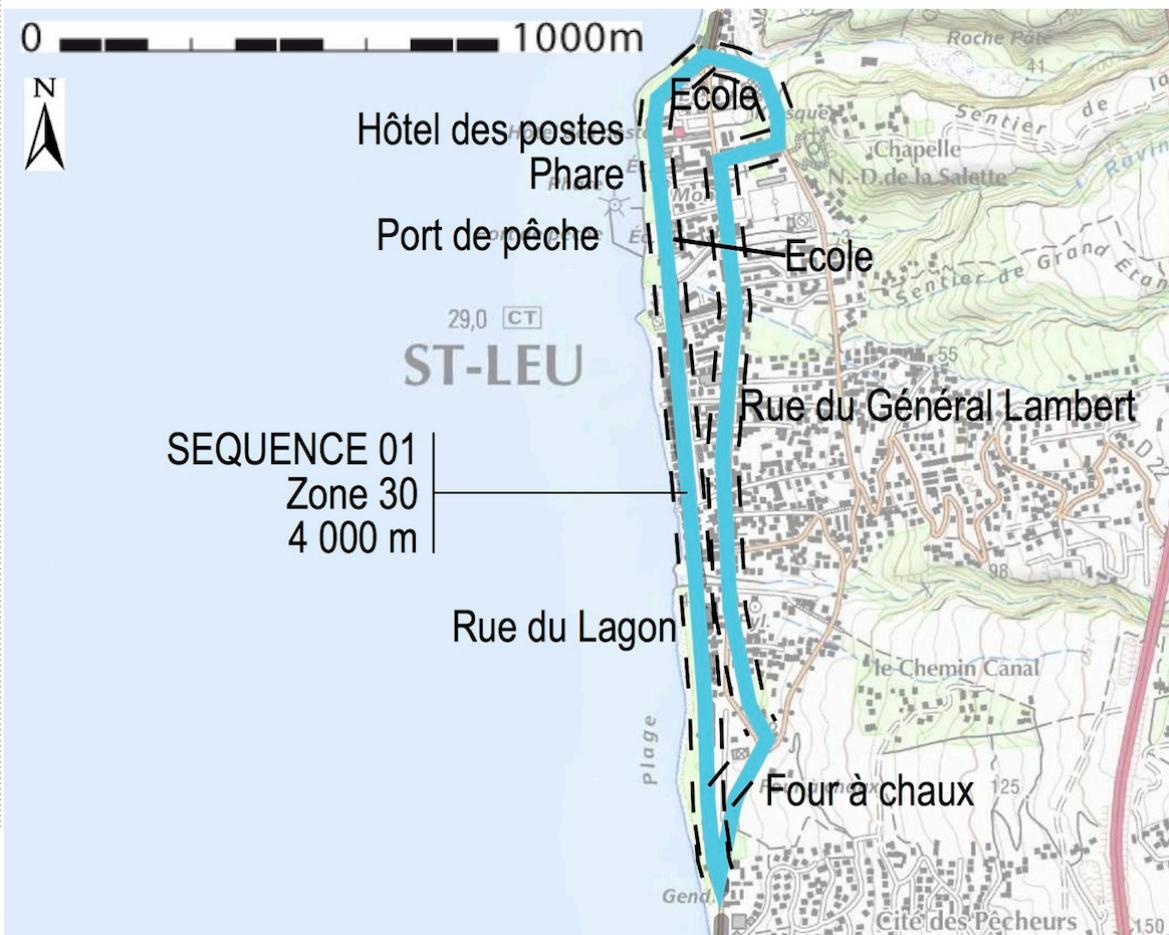
- Séquences 06, 08 et 10 : matérialiser les zones 30 sur 2 800 m : 300 k€
- Séquence 02 et 11 : bandes cyclables sur 4 200 m : 2,5 k€
- Implanter du jalonner sur l'ensemble du tracé 19 300 m : 20 k€

Enveloppe budgétaire à prévoir pour l'itinéraire* :
325 k€

Thématiques potentielles pour la mise en valeur
Littoral, découverte urbaine

**En arrondissant vers le haut pour anticiper les éventuels surcoûts, et permettre des aménagements de qualité*

BOUCLE DE SAINT-LEU : PRINCIPES DE TRACÉ, D'AMÉNAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR



Distance : 4,1 km

Dénivelé : 28 m

Pente maximale de 5 à 10 %
très localement

Aménagement proposé et coût estimé des études et travaux

- matérialiser les zones 30 sur
4 100 m : 500 k€
- Implanter du jalonner sur
l'ensemble du tracé
4 100 m : 5'000 €

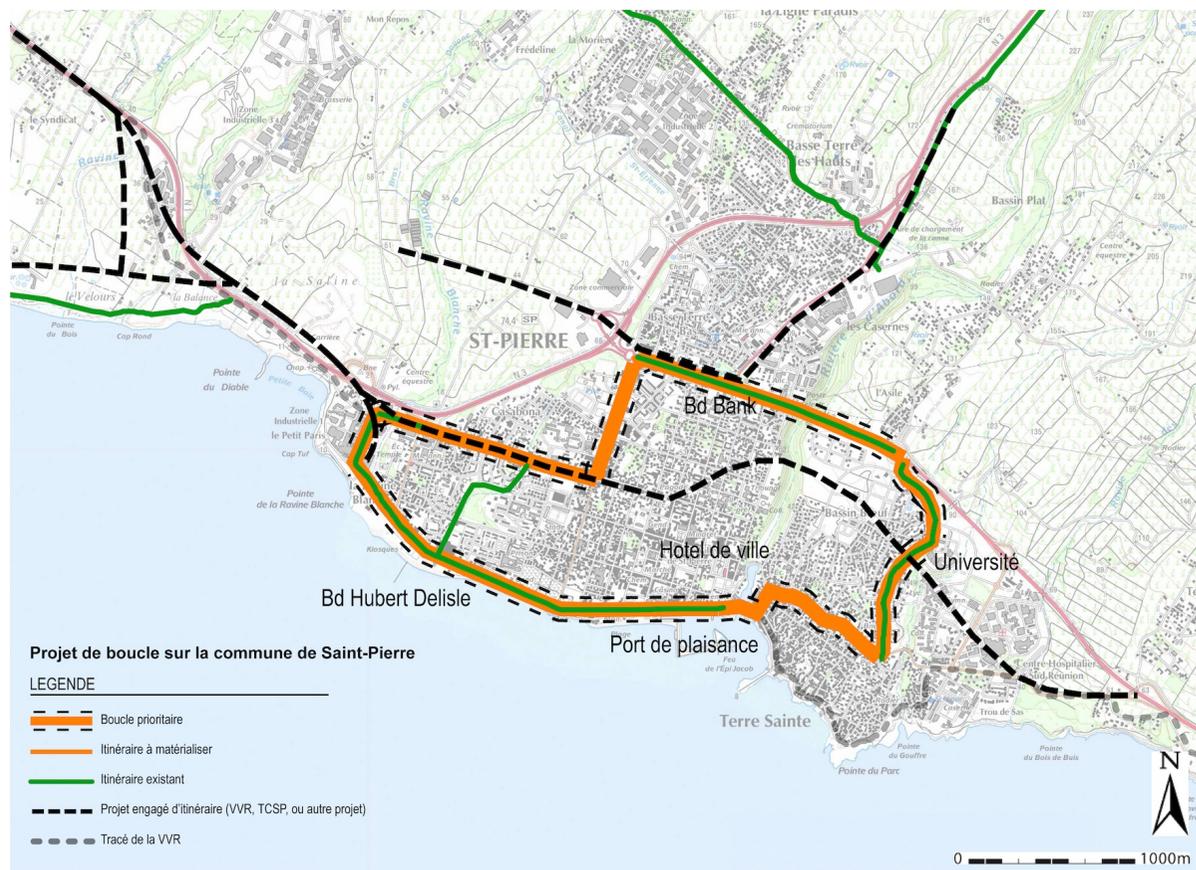
Enveloppe budgétaire à prévoir pour l'itinéraire* :

510 k€
Intégré dans le projet de
requalification du centre ville ?

Thématiques potentielles pour la mise en valeur

Littoral, découverte urbaine

BOUCLE URBAINE DE SAINT-PIERRE : PRINCIPES DE TRACÉ

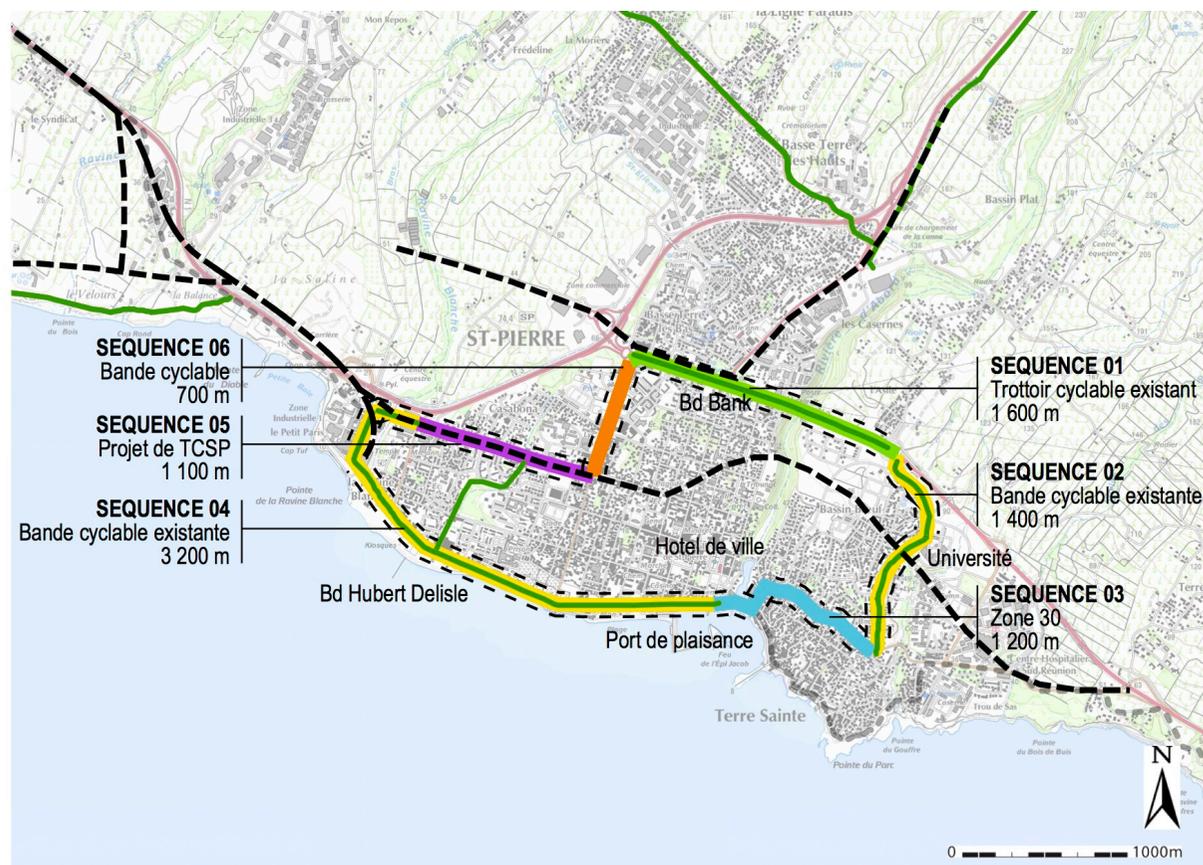


Distance : 6,3 km
Dénivelé : 32 m
Pente maximale inférieure à 5 %

Typologie des aménagements cyclables existants

- Séquence 01 : trottoir cyclable existant
- Séquence 02 : bandes cyclables existantes
- Séquence 04 : bandes cyclables existantes

BOUCLE URBAINE DE SAINT-PIERRE : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR



SEQUENCE 06
Bande cyclable
700 m

SEQUENCE 05
Projet de TCSP
1 100 m

SEQUENCE 04
Bande cyclable existante
3 200 m

SEQUENCE 01
Trottoir cyclable existant
1 600 m

SEQUENCE 02
Bande cyclable existante
1 400 m

SEQUENCE 03
Zone 30
1 200 m

Aménagement proposé et coût estimé des études et travaux

- Séquence 03 : matérialiser les zones 30 sur 1 200 m : 150 k€
- Séquence 06 : créer des bandes cyclables sur 700 m : 3,5 k€
- Implanter du jalonner sur l'ensemble du tracé 9 300 m : 10 k€

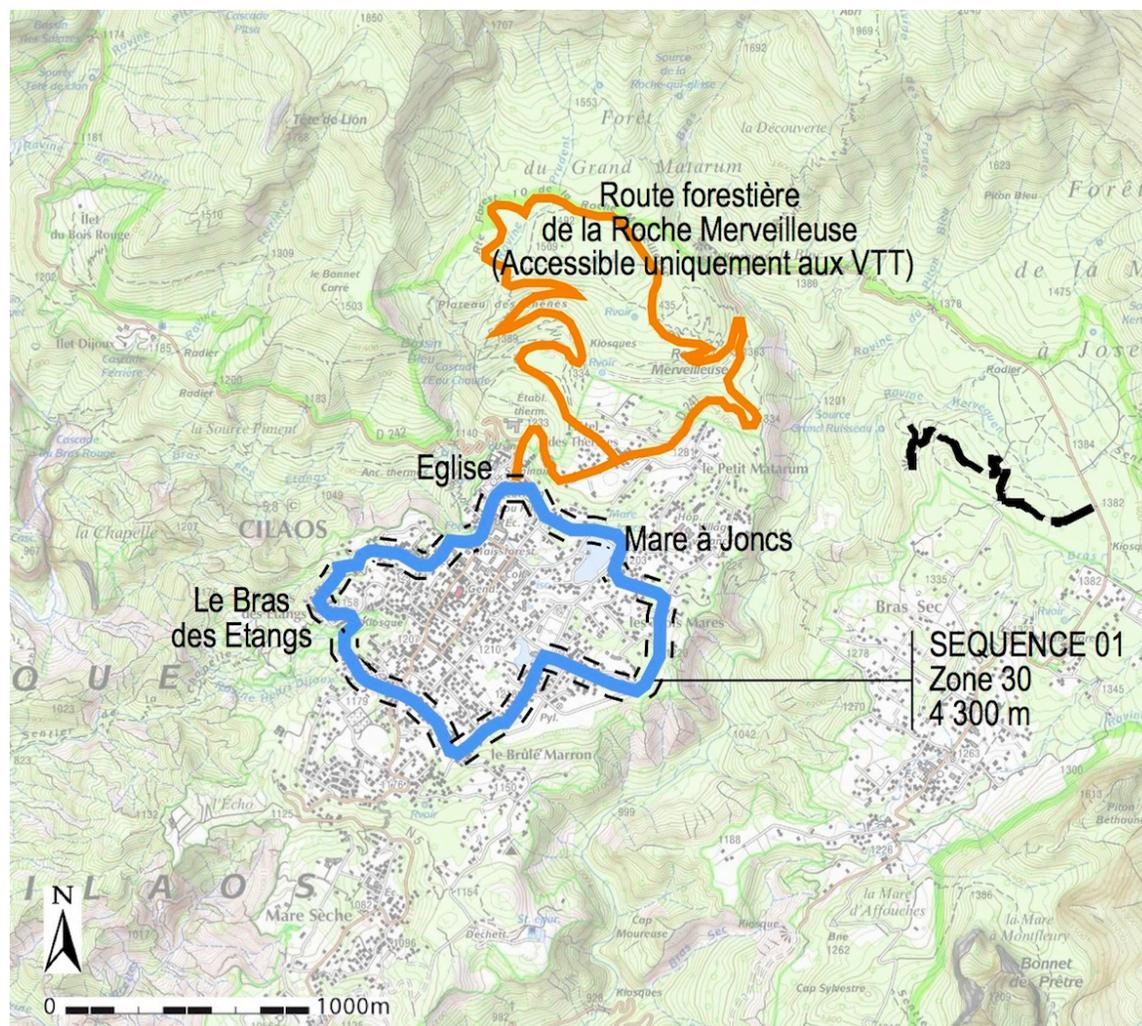
Enveloppe budgétaire à prévoir pour l'itinéraire* 165 k€

Thématiques potentielles pour la mise en valeur Littoral, découverte urbaine

2610-N-015 / NV / 16.05.2014

*En arrondissant vers le haut pour anticiper les éventuels surcoûts, et permettre des aménagements de qualité

BOUCLE DE CILAOS : PRINCIPES DE TRACÉ, D'AMÉNAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR



Distance : 4,3 km

Dénivelé : 88 m

Trajet relativement plat mais avec des pentes localement comprises entre 10 et 20%

Aménagement proposé et coût estimé des études et travaux

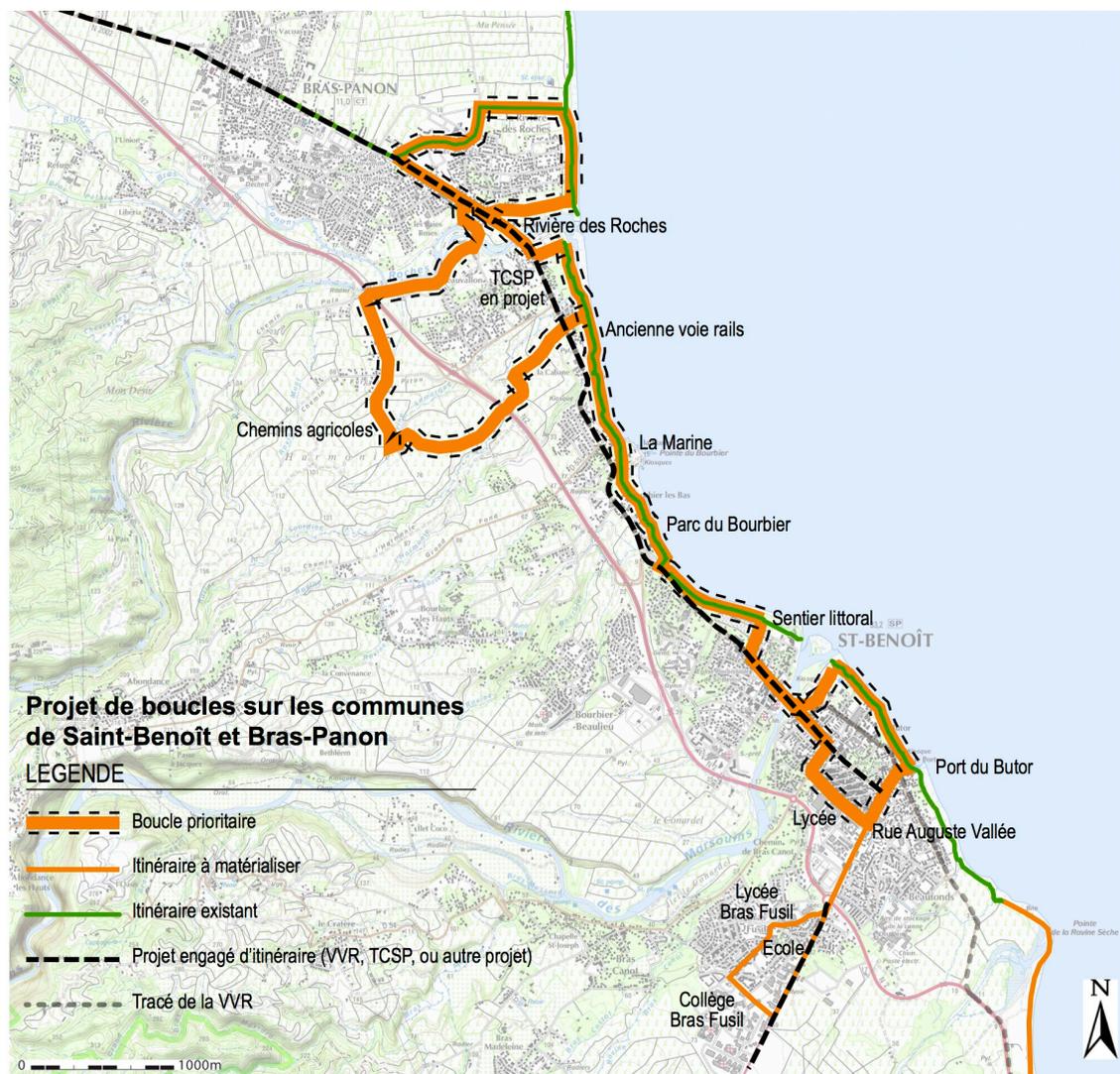
- matérialiser les zones 30 sur 4 300 m : 200 k€
- Implanter du jalonnement sur l'ensemble du tracé 4 300 m : 5 k€

Enveloppe budgétaire à prévoir pour l'itinéraire*
210 k€

Thématiques potentielles pour la mise en valeur :
Cirque, le domaine forestier

**En arrondissant vers le haut pour anticiper les éventuels surcoûts, et permettre des aménagements de qualité*

BOUCLE DE SAINT-BENOÎT : PRINCIPES DE TRACÉ

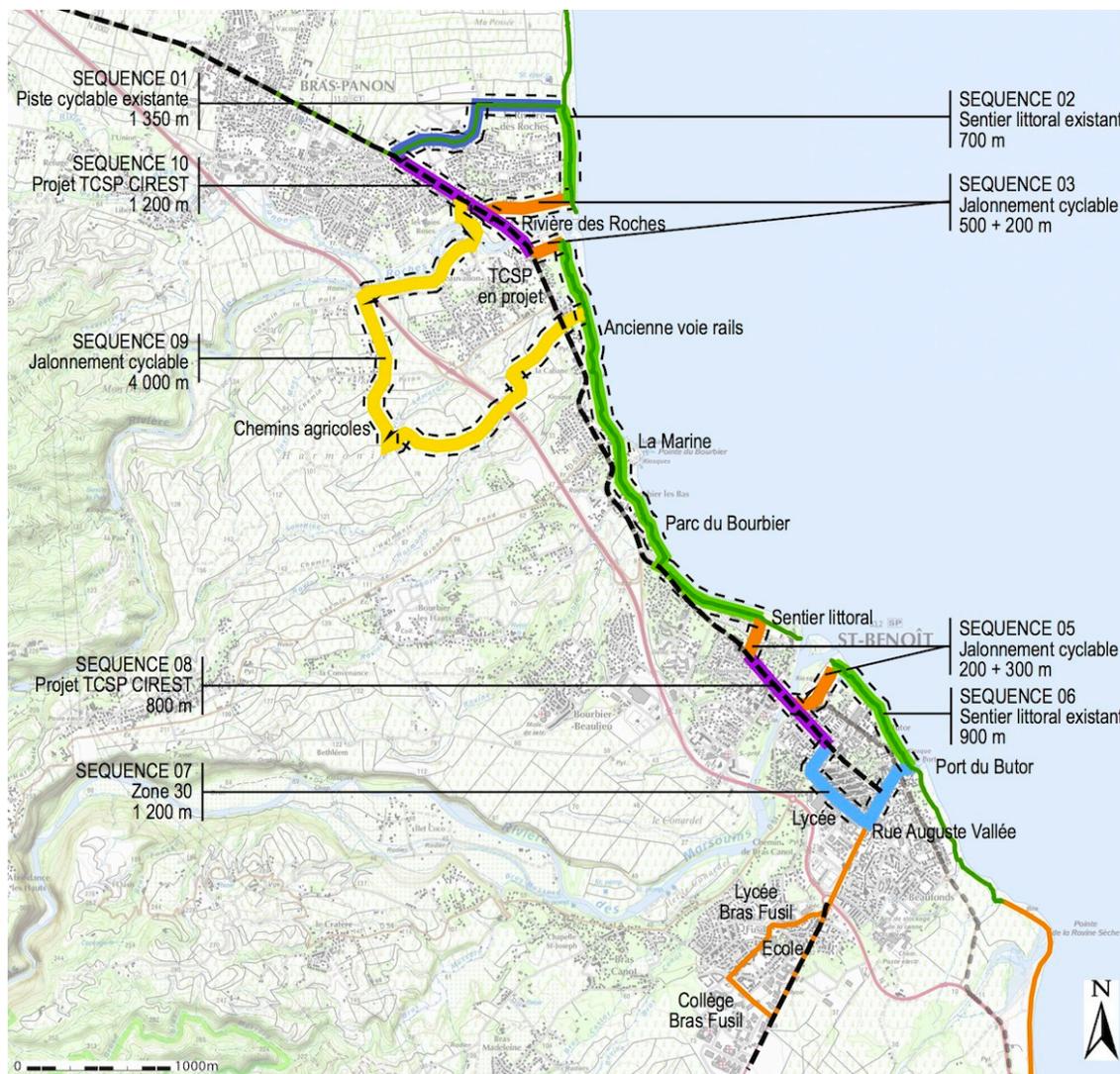


Distance : 20 km (avec l'aller-retour sur la portion central)

Dénivelé : 20 m

Trajet relativement plat mais avec des pentes allant localement jusqu'à 5%

BOUCLE DE SAINT-BENOÎT : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR



Aménagement proposé et coût estimé des études et travaux

- Séquence 07 : matérialiser les zones 30 sur 1 200 m : 150 k€
- Implanter du jalonement sur l'ensemble du tracé : 4 300 m : 5 k€

Enveloppe budgétaire à prévoir pour l'itinéraire*
160 k€

Thématiques potentielles pour la mise en valeur
Littoral, la marine, le patrimoine

*En arrondissant vers le haut pour anticiper les éventuels surcoûts, et permettre des aménagements de qualité

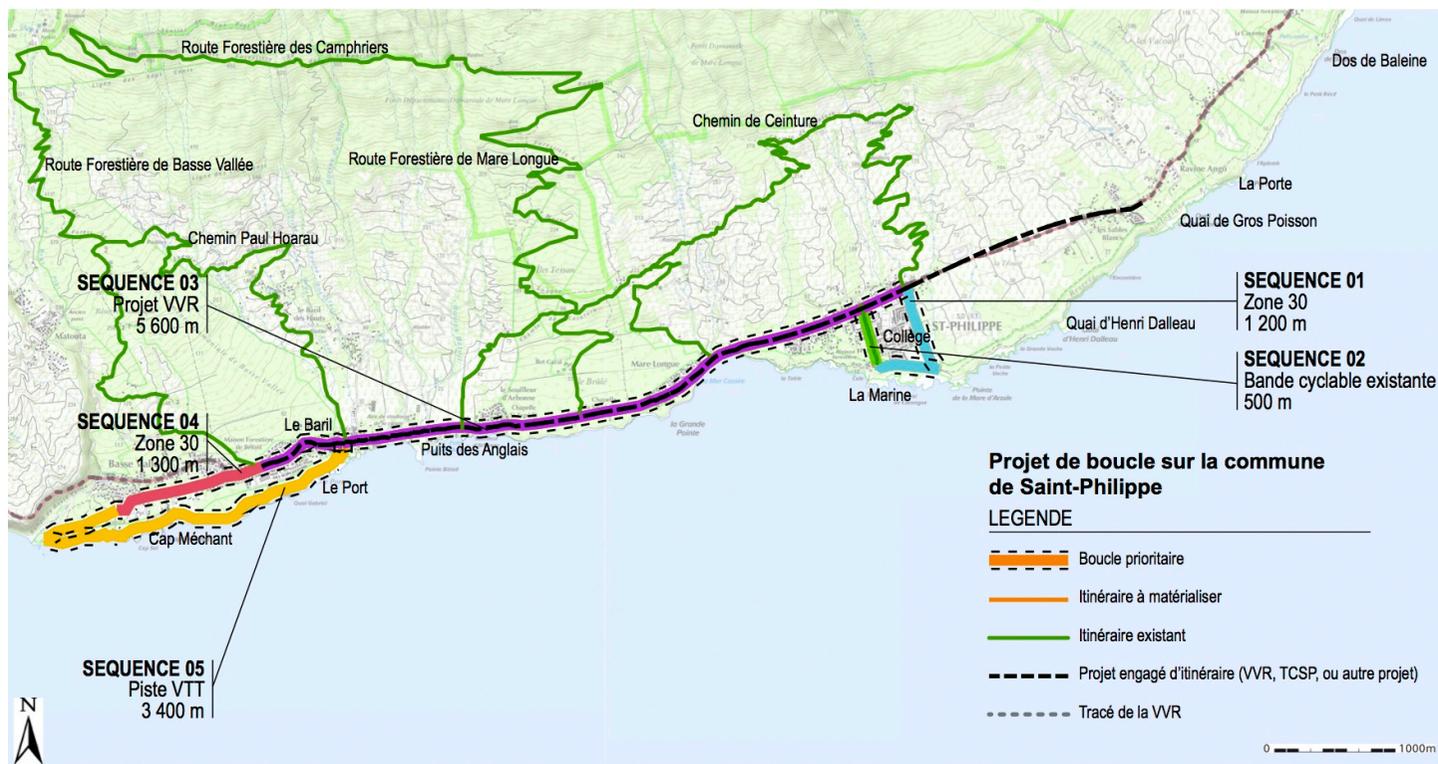
BOUCLES DE SAINT-PHILIPPE : PRINCIPES DE TRACÉ



Distance : 15,5 km
(aller-retour sur le tronçon central)
Dénivelé total du parcours : 105 m
Pente maximale inférieure à 5%

2610-N-015 / NV / 16.05.2014

BOUCLES DE SAINT-PHILIPPE : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR



Aménagements proposés et coût estimé des études et travaux

- Séquences 01 et 03 : matérialiser les zones 30 sur 2 500 m : 300 k€
- Implanter du jalonnement sur l'ensemble du tracé 8 600 m : 9 k€

Enveloppe budgétaire à prévoir pour l'itinéraire*
310 k€

Thématiques potentielles pour la mise en valeur
Littoral

*En arrondissant vers le haut pour anticiper les éventuels surcoûts, et permettre des aménagements de qualité

PRIORITÉ 2 : ITINÉRAIRES CYCLABLES INTERCOMMUNAUX ET SENTIERS LITTORAUX

Principes

- Mettre en œuvre les projets des EPCI et des communes qui ont une envergure intercommunale ou régionale ;
- Les coûts sont approximatifs et devront être affinés dans le cadre des maîtrises d'œuvre, selon les choix des aménagements.

Principales liaisons identifiées	Longueur en mètres	Budget à prévoir étude et travaux
Route du Théâtre D 10, Saint-Gilles-les-Bains – Saint-Gilles-Rles-Hauts (hors chaussée)	6 300	3 150 k€
Rue du Musée D11, Les Avirons (voie apaisée)	7 200	360 k€
Route de l'Entre-Deux D26-D38 (voie apaisée)	5 400	270 k€
RN3 Le Tampon (hors chaussée)	8 100	4 050 k€
Liaison Saint-Rose – Chemin Isidore (voie apaisée / voie verte)	6 500	650 k€
Ouvrage sur la Rivière du Mât	étude	Selon étude, travaux après 2020
Chemin Lefaguyes à Saint-André (voie apaisée)	3 300	165 k€
Chemin Bel Ombre – Rue de Cambuston à Saint-André (voie apaisée)	1 700	85 k€

Enveloppe budgétaire à prévoir

Budget global des études et premiers travaux à prévoir : 8 730 k€ dans le budget PRV de 2016 à 2018, voire jusqu'à 2020.

Maîtres d'ouvrages

Région, Département, Communes selon les domanialités

Partenaires

Toutes les maîtrises d'ouvrage

Échéance

- Etudes et premiers travaux 2016-2018 ;
- Poursuite des travaux 2018-2020 et au-delà.

Budget global à prévoir

5 300 000 €

PRIORITÉ 3 : LA POURSUITE DES PROJETS ÉTUDIÉS EN PRIORITÉ 2 ET LA VÉLOROUTE HUBERT DELISLE ET DES MI-PENTES (RD3, RD4, RD6)

Principes

- Poursuivre les améliorations et les sécurisations réalisés par le département ;
- Appuyer le projet de création d'un itinéraire cyclable sur cette route tel qu'identifié dans le SDIV du TCO.

Mise en oeuvre

- Etude à mener sur les aménagements adaptés aux cyclistes : élargissement dans certains virage, création de refuges permettant de doubler les cyclistes, dispositifs de modération de la vitesse automobile, etc.
- Elargir l'étude aux autres tronçons de la route Hubert Delisle (CIVIS, CASUD).

Enveloppe budgétaire à prévoir

Route Hubert Delisle

Budget global de l'étude et des travaux à prévoir : 1 000 000 euros dans le budget PRV de 2016 à 2018.

Maîtres d'ouvrages

Principalement le Département

Partenaires

EPCI, Communes, Région

Échéance

2018-2020

Budget global à prévoir

1 000 000 euros.

LA CHARTE DES AMÉNAGEMENTS DU SDRIC

Le diagnostic avait permis de développer une boîte à outils des aménagements cyclables qui permet d'encadrer les projets du SDRIC.

Pour chaque projet, y faire référence pour s'assurer que les aménagements proposés répondent bien aux objectifs fixés, et soient sécurisant pour les usagers ciblés (famille, pendulaires, téméraires...)

Site propre ou site partagé ?

Les deux philosophies s'opposent mais en fait, les deux catégories d'aménagement ont des atouts et des inconvénients respectifs, que ce soit du point de vue des usagers, du coût ou de la réalisation.

On ne peut établir véritablement de « doctrine » car c'est au vu des conditions locales (conditions de trafic, emprise disponible, financement possible, etc) qu'il faut trancher au cas par cas, en fonction des atouts et limites respectives des deux catégories d'aménagement par rapport au contexte.

Il faut quand même noter que dans les villes d'Europe du Nord qui servent aujourd'hui souvent de modèles, on a d'abord préféré la réalisation d'aménagements en site propre jusqu'à ce que le nombre de cyclistes soit suffisamment important pour qu'ils soient correctement perçus par les autres usagers (aujourd'hui, en Hollande le cycliste fait en quelque sorte « partie du paysage »). Les sites partagés sont souvent abordés une fois que cette visibilité du cycliste est bien établie. A La Réunion, il faudra certainement aller plus rapidement vers les sites partagés au vu des contraintes d'emprises. Pour cela, il faudra accompagner les nouveaux aménagements (zone 30, zone de rencontre, couloirs bus-vélo) par de la sensibilisation auprès des autres usagers.

Une boîte à outils sommaire pour présenter les différents types d'aménagements dans la réglementation française

La liste des aménagements suivants, leurs descriptifs et leurs avantages/inconvénients est nécessaire pour appréhender les possibilités d'aménagements sur le réseau viaire réunionnais.

Les éléments sont extraits des guides CERTU :

- Recommandations pour les itinéraires cyclables (RIC), CERTU, 2005 ;
- Recommandations pour les aménagements cyclables (RAC), CERTU, mise à jour 2008 ;
- Fiches CERTU pour les Zone 30 et Zone de rencontre.

Accotement revêtu

Description:

L'accotement revêtu n'est pas un aménagement cyclable.

Il peut accueillir tous les usagers, motorisés ou non pour des motifs différents : arrêt d'urgence d'un véhicule, zone de récupération de véhicules déviant de leur trajectoire normale, circulation de piétons et cyclistes etc...

Dimensions:

Définie par l'ARP (Aménagement des Routes Principales) et dépend de la largeur de la chaussée
Pour une chaussée de 6m et plus, on retient la largeur la plus favorable (fourchette haute) de 1.50 m (mini 1 m pour des largeurs disponibles inférieures à 8 m)



RN1a (Saint-Paul)

Avantages:

Faible coût de réalisation, peut résoudre les problèmes de largeur selon les contraintes des sites.
Première réponse pour améliorer le confort et la sécurité des cycliste.
Plus facile d'entretien qu'une piste

Inconvénients:

L'accotement n'est pas réservé aux cyclistes, le marquage "vélo" (signalisation horizontale et verticale) n'est pas réglementaire.

Peu satisfaisant en présence d'une pratique importante du vélo ou lorsqu'on prévoit de l'encourager.

Bande cyclable

Description:

Les bandes cyclables sont des voies unidirectionnelles, réservées à la circulation cycliste en bordure directe de la chaussée. Elles sont délimitées par un marquage au sol et peuvent être renforcées par un revêtement contrasté.

Dimensions:

idéal: 1,50 m

mini: 1,30 m (mais seulement dans des conditions favorables: pas de pente, trafic poids-lourds faible
maxi: 1,70 m (pour éviter le stationnement illicite)



RN2

Avantages :

Spécifiquement dédié au cycliste
faible coût de réalisation ; attirent l'attention des automobilistes et des piétons sur la présence de cyclistes.

Inconvénients:

Vulnérabilité au non-respect par les autres usagers (stationnement, empiètement, etc.) ; problèmes de visibilité par les autres véhicules lors des mouvements tournants.

Le long d'une file de stationnement

Rajouter 0,50 m pour l'ouverture des portières



Avantages :

facile à mettre en place, bonne visibilité

Inconvénients:

non-respect par des véhicules en stationnement, inadaptée si le trafic est important

Fig. 58 : Boîte à outils des aménagements envisageables pour le développement du vélo 1/4

Piste cyclable

Description

Les pistes cyclables sont des aménagements en site propre visant à protéger le cycliste du trafic motorisé, des conflits avec le trafic lourd, des vitesses élevées, etc.

Les pistes peuvent être soit unidirectionnelles ou bidirectionnelles, aménagées sur trottoir, en bordure de chaussée ou selon un itinéraire séparé.

Dimensions:

Piste unidirectionnelle
mini : 1,30 m
recommandé : 1,50 m



Avantages :

Protection optimale pour les deux-roues en section courante, Moins de conflits avec le stationnement, Outil pour requalifier l'espace public (redistribution de l'espace)

Inconvénients:

Aménagement qui peut être coûteux (mais qui n'engendre que peu de surcoût dans le cadre du réaménagement complet d'une rue), Dangers potentiels lors des réinsertions dans la circulation ou dans les traversées de carrefours (mais aujourd'hui, des outils d'aménagements permettent de mieux gérer les traversées)

Piste bidirectionnelle
mini : 2,50 m
recommandé : 3 m



Trottoir partagé

Description:

Les trottoirs partagés sont des aménagements mixtes, où le piéton et le cycliste cohabitent sans que les espaces soient clairement affectés. Ils sont réservés aux cas difficiles (maintien de la continuité d'un itinéraire cyclable, trottoir et chaussée étroits, etc.) et ne doivent pas être systématisés. Le cheminement cyclable est indiqué par des pictogrammes et éventuellement du jalonnement.

Dimensions:

mini : 3,00 m
4,00 m en cas de flux piétons importants



Avantages :

Facile à mettre en oeuvre, offre une sécurité par rapport aux flux de circulation, fonctionne comme un site propre

Inconvénients:

Cohabitation qui peut être difficile si il y a beaucoup de piétons, ne donne pas un vrai statut au vélo, prend de l'espace aux piétons

A noter, en janvier 2013, le tribunal administratif de Strasbourg dans un recours contre les trottoirs mixtes par une association d'usagers piétons ordonne à la CUS de délimiter au sol l'espace réservé aux cycles et celui réservé aux piétons, ou d'affecter lesdites zones mixtes à l'une ou l'autre de ces destinations, et ainsi de supprimer tout espace mixte "piétons-cycles".

Double sens cyclable

Description:

Le contresens est un itinéraire cyclable implanté sur une voie à sens unique dans le sens contraire de la circulation automobile.

Il est obligatoirement accompagné d'une signalisation verticale à chaque entrée et sortie, et d'une signalisation horizontale si possible (pictogramme, bande cyclable).

Il vise à épargner au cycliste le détour qu'entraîne un sens interdit, et devrait être quasiment automatique en cas de sens interdit

Dimensions:

mini: pas de minimum si la rue est en zone 30
1,50 m disponible en cas de flux importants
le marquage au sol n'est pas obligatoire, mais doit se faire dès que les flux de circulation sont importants et que l'on est plus en zone 30



Rue du Général de Gaulle (Saint-Denis)

Avantages :

facile à mettre en oeuvre, offre une sécurité par rapport aux flux de circulation, fonctionne comme un site propre

Inconvénients:

Cohabitation qui peut être difficile si il y a beaucoup de piétons, ne donne pas un vrai statut au vélo, prend de l'espace aux piétons

Cohabitation couloirs bus et vélo

Cohabitation vélo-bus dans un espace réservé

Une largeur normale de voie bus (3 m à 3,50 m) est la plupart du temps suffisante si le couloir est ouvert.

Il peut être préférable, voire nécessaire, d'élargir un couloir vélos-bus à 4,50 m environ dans les configurations suivantes : forte fréquence bus, itinéraire vélo très fréquenté, vitesses commerciales supérieures à 30 km/h, présence de véhicules légers, présence d'un séparateur infranchissable



Rue Saint-Louis (Saint-Paul)

Avantages :

permet d'optimiser l'usage de l'espace public et contribue à assurer la continuité et la lisibilité du réseau cyclable sécurité, confort et rapidité pour les cyclistes.

Inconvénients :

Le bon fonctionnement de la cohabitation dépend du nombre de cyclistes et de bus utilisant l'espace dédié et des conditions de dépassement.
Compte tenu des impératifs en termes de vitesse commerciale des BHNS, peu recommandé dans ces cas.

Voie verte

Description:

Route exclusivement réservée aux véhicules non motorisés (cyclistes, piétons et assimilés (PMR, rollers) et cavaliers)
Initialement conçu pour les loisirs, cet aménagement est aussi utilisé pour les déplacements utilitaires lorsqu'on se rapproche des centre-bourgs

Dimensions:

mini : 3 m
maxi : 5 m



Voie verte (Etang Salé)

Avantages :

Intérêt pour la pratique familiale et les usagers non aguerris

Inconvénients :

Emprise importante qui peut nécessiter des acquisitions foncières
Peut engendrer des conflits d'usages entre les piétons et les cyclistes (pour les éviter, il est préférable de prévoir une bonne largeur)

Zone 30

Description :

Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers.

Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h.

Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Lorsque la rue est en zone 30, son aménagement doit être adapté (on ne peut pas simplement mettre un panneau Zone 30).

Rue résidentielle :



Gauchy (02), un plateau en entrée de Zone 30

Rue en centre ville :



Anger (49), généralisation de Zone 30 en centre ville

Avantages :

Ne nécessite pas de largeur supplémentaire pour l'intégration des cyclistes, Profite également aux piétons, aux riverains de la rue car les nuisances diminuent en fonction de la vitesse

Inconvénients :

N'est pas adaptée à toutes les rues, Il est difficile d'avoir un aménagement conforme à la zone 30 lorsqu'il y a des bus (mais pas impossible !)



Zonede rencontre

Description :

Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers, en donnant la priorité aux piétons, qui peuvent traverser en tout point de la rue (même en dehors des passages pour piétons lorsqu'il y en a),

Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.

Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Les cyclistes doivent rouler au pas en présence de piétons.

Lorsque la rue est en ZDR, son aménagement doit être adapté (on ne peut pas simplement mettre un panneau ZDR).

Rue résidentielle :



Suisse, éléments mobiles pour casser la linéarité de la rue

Rue en centre ville :



Mouans-Sartoux (06), zone de rencontre en centre ville pour partager la rue avec les piétons

Avantages :

Ne nécessite pas de largeur supplémentaire pour l'intégration des cyclistes, Profite également aux piétons, aux riverains de la rue car les nuisances diminuent en fonction de la vitesse

Inconvénients :

N'est pas adaptée à toutes les rues, Il est difficile d'avoir un aménagement conforme à la ZDR lorsqu'il y a des bus (mais pas impossible !)



ACTION 7 : DÉVELOPPER DES LIGNES DE BUS AVEC ACCROCHES VÉLOS (V/2)

Contexte / constat

Le SDRIC doit être complété par des lignes de bus permettant l'embarcation des vélos afin de répondre aux besoins interurbains (complémentarité TC et vélo) et à certains itinéraires de loisirs qui ne peuvent être aménagés dans le programme 2014-2020 : montée au Maïdo, à Cilaos, à Salazie, etc.

Objectifs

- Pour les lignes de désir identifiées dans la phase 2 du PRV qui ne peuvent pas être aménagées pour le vélo, évaluer l'opportunité et la pertinence de créer ou de renforcer les lignes TC avec support à vélo.

Description et tâches

- Développer des lignes de bus qu'il serait opportun d'équiper d'un dispositif de transport des vélos ;
- Etudier l'opportunité, la faisabilité, la gouvernance et le financement d'équipement de ces lignes de bus d'accroches vélos ou d'un autre matériel roulant avec accroches vélos ;
- Etudier la nécessité de créer des lignes spécifiques à la pratique de loisirs (nouvelle ligne de type navette ? Nouveaux services sur des horaires précis ?).

Pilote

Région Réunion

Partenaires

AOT : EPCI et CG974

Echéancier

- 2014-2016.

Budget d'investissement

Dispositif d'accroches-vélos :
environ 500 euros par vélo.
Budget action : 50 000 €

Budget de fonctionnement

Suivi par le chargé de mission PRV de la Région.



Source : CIVIS

ACTION 7 : DÉVELOPPER DES LIGNES DE BUS AVEC ACCROCHES VÉLOS (2/2)

SYNTHÈSE DES AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DES DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT DE VÉLOS DANS LES BUS

Dispositif	Accroches vélos dans les espaces multifonctions	Dispositif extérieur (rack à l'arrière)	En soute
Matériel roulant adapté	Bus classique Bus articulé	Mini bus	Car
Avantages	Niveau de sécurisation des vélos élevé Aucune intervention du chauffeur	Peu d'intervention nécessaire du chauffeur Facile à installer sur un véhicule déjà dans la flotte	Niveau de sécurisation des vélos élevé avec un système de fixation Pas de perte de capacité voyageurs
Inconvénients	Perte de capacité (espace PMR ou voyageurs)	Risque de dégradation ou de vol d'équipements sur les vélos lors de l'arrêt des bus	Nécessite l'intervention du chauffeur
Exemple réunionnais	CIVIS / CINOR	TCO	Car Jaune
Coût	500 € / vélo	300 à 500 € / vélo	Nul ou 7 500 € / vélo pour un système de fixation



Source : TCO



Source : A3FV



Source : VVSUD

ACTION 8 : (RÉ)ÉCRIRE UN PLAN DE JALONNEMENT CYCLABLE RÉUNIONNAIS (V/2)

Contexte / constat

Le réseau cyclable ne se compose pas seulement d'aménagement en site propre, d'où l'importance de rendre lisible les continuités par des marquages au sol et de la signalétique verticale.

Les principes de jalonnement sur l'ensemble du SDRIC doivent avoir une certaine homogénéité, mais peuvent inclure des logos sur différents itinéraires : Eurovéloroute, VVR, boucles touristiques thématiques, parcours loisirs, sentier littoral...

Objectifs

- Assurer la continuité sur un itinéraire cyclable ;
- Rendre visible le réseau cyclable ;
- Communiquer sur les distances vers les principaux sites d'intérêts régionaux.

Description et tâches

- Lancement d'une étude complète pour établir un plan de jalonnement sur l'ensemble des itinéraires du SDRIC, avec en particulier :
 - La rédaction d'un cahier des charges et lancement d'un appel d'offres ;
 - Choix d'un bureau d'étude ;
- Les phases de l'étude de jalonnement :
 - Identification des itinéraires à jalonner (sur la base du SDRIC – itinéraires réalisés) ;
 - Identification des mentions à faire figurer sur les panneaux (avec validation politique) ;
 - Définir la charte graphique et le mobilier des panneaux et mâts, en suivant les recommandations du CERTU (CEREMA) ;
 - Identification des points d'implantation des panneaux et supports ;
 - Réalisation des fiches d'implantation ;
- Lancement du marché de maîtrise d'œuvre :
 - Choix d'un fabricant, fournisseur et poseur des panneaux (entreprise de signalétique) ;
 - Fabrication des prototypes et validation par la MO ;
 - Suivi des chantiers d'implantation (pour s'assurer de la correspondance entre les fiches d'implantation et de la pose) ;
- Veille à la mise à jour et à l'entretien des panneaux.



Véloroute du Littoral à Caen
Source photo : Caen-Fubicy

Pilote

Région Réunion

Echéancier

- 2016-2018 étude ;
- 2018-2020 implantation.

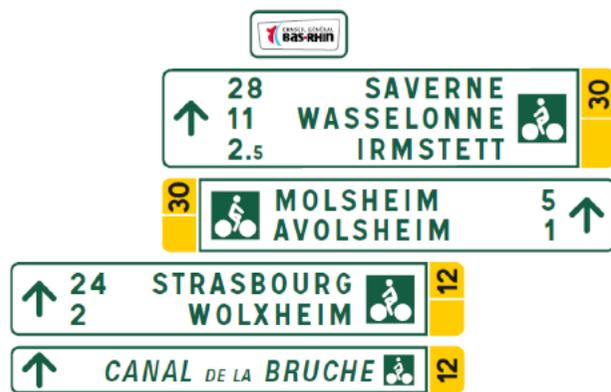
Budget d'investissement

- Etude de jalonnement à l'échelle du SDRIC : 60 k €,
- Fabrication et implantation des panneaux : prévues dans les coûts des itinéraires (action 6).

Budget de fonctionnement

Entretien des panneaux, et mise à jour régulière : achat et pose de panneaux supplémentaires : 5 k€ / an.

ACTION 8 : (RÉ)ÉCRIRE UN PLAN DE JALONNEMENT (CYCLABLE RÉUNIONNAIS (2/2))



Bas-Rhin : Exemple d'un plan de jalonnement à l'échelle d'un département : Numérotation des itinéraires et charte graphique.

Chaque territoire réalisant son propre jalonnement doit s'inscrire dans cette charte (avec un co-financement du département pour l'étude).

Source photo : CG67



Yvelines : jalonnement sur l'avenue verte Paris-Londres, et deux itinéraires nationaux.

Les logos de chaque réseau sont affichés au-dessus des mentions régionales et locales.

Source photo : CG78

ACTION 9 : RENFORCER LE PLAN D'ENTRETIEN DES ITINÉRAIRES CYCLABLES

Contexte / constat

La consultation des partenaires tout au long de l'élaboration du PRV a fait ressortir le besoin à très court terme d'un plan d'entretien des itinéraires cyclables à l'échelle de l'île.

Objectifs

- Garantir la sécurité du cycliste sur les espaces qui lui sont dédiés ;
- Assurer le même niveau de service aux itinéraires cyclables qu'aux routes ;
- Veiller à la pérennisation des itinéraires cyclables en protégeant leurs emprises (contre l'envahissement de la végétation ou du cumul de débris par exemple).

Description et tâches

- Organiser une réunion de travail spécifique avec les partenaires du PRV qui ont la compétence voirie (ou compétence déléguée) et qui ont la charge de l'entretien des voiries afin de définir un plan d'actions sur l'entretien des itinéraires cyclables ;
- Réunir ces mêmes partenaires annuellement afin de mettre à jour le plan d'entretien, en tenant compte des modifications du réseau cyclable ;
- Veiller au déclenchement d'opérations ponctuelles suivant les dégâts liés aux intempéries fortes ou aux doléances d'utilisateurs (constatation de débris).

Pilote

Région Réunion pour la coordination entre acteurs.
Tous les maîtres d'ouvrages sont concernés.

Echéancier

- 2014-2020.

Budget d'investissement

Néant.

Budget de fonctionnement

Prévoir l'évaluation annuelle des budgets d'entretien par le comité de pilotage du PRV et l'ajuster au fur et à mesure.

Entretien recommandé par
le CERTU (CEREMA)

L'entretien courant :

- Fauchage
- Balayage
- Ramassage de déchets
- Elagage et abattage d'arbres à risque
- Maintenance du mobilier
- Reprise du marquage au sol

L'entretien lourd :

- Réparation de la chaussée
- Curage des fossés
- Inspection de la structure et des ouvrages d'art
- Opération de réparations

Objectif

Mailler le territoire de services dédiés aux cyclistes et faciliter leur mise en place rapide.

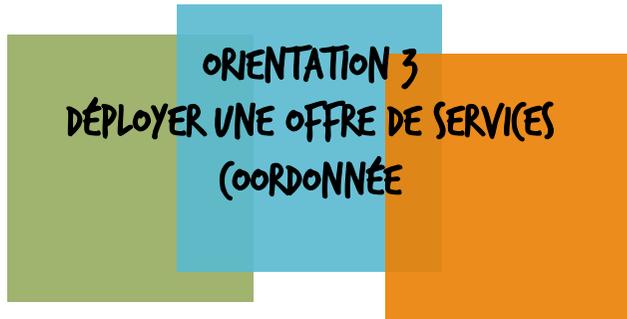
Pilote principal

COPIL PRV qui associe les communes et les associations d'usagers pour le développement des services coordonnés et en cohérence avec les liaisons du SDRIC.

Maîtres d'ouvrage principaux

Selon la compétence liée à l'action :

- Région (services aux futurs pôles d'échanges du RRTG) ;
- Conseil Général (services aux pôles d'échange du Car Jaune) ;
- EPCI (services aux pôles d'échanges locaux, services aux équipements intercommunaux) ;
- Communes (services sur les espaces publics, services aux équipements communaux).



ORIENTATION 3
DÉPLOYER UNE OFFRE DE SERVICES
(COORDONNÉE)

ACTION 10 : SOUTENIR LA CRÉATION DE POCHES DE STATIONNEMENT SUR L'ESPACE PUBLIC

Contexte / constat

La crainte du vol est un des freins à l'utilisation du vélo citée plusieurs fois par les partenaires du PRV.

Il convient ainsi de déployer des points de stationnement vélo pour :

- Le stationnement de courte durée par des arceaux au plus près des entrées des sites générateurs de déplacements : commerces, administration avec accueil du public, espaces de loisirs, médiathèque, etc. ;
- Le stationnement de longue durée par des dispositifs sécurisés et à l'abri des intempéries (cf. action 10).

L'arceaux vélos de type U renversé est le mobilier le plus adapté pour l'accroche de vélo (cadre et roue).

L'offre d'arceaux vélos sur l'espace public est insuffisante aujourd'hui pour offrir un niveau de service en adéquation avec la volonté de développement de la pratique du vélo.

Objectifs

Inciter les communes à créer des points de stationnement vélo sur les espaces publics à proximité immédiate des lieux fréquentés.

Description et tâches

- Créer un cahier des charges en vue de l'obtention d'une aide financière qui précise :
 - N'utiliser que les « bons » arceaux pour le stationnement efficace (voir la fiche ci-jointe). Eviter les dispositifs qui ne permettent pas d'attacher la roue ET le cadre, tel que le « pince-roue » ;
 - Les implantations idéales : à proximité immédiate des entrées principales des bâtiments, commerces, dans des endroits passant et éclairés, etc. ;
 - Prévoir un budget conséquent : par exemple 500 arceaux par EPCI ;
 - Veiller à l'entretien des mobiliers implantés.

Pilote

Région Réunion

Partenaires

Communes

Echéancier

- En continu 2014-2020.

Budget d'investissement

Coût d'un arceau environ 100 €/pièce et 50€ la pose/pièce
Exemple de répartition possible : 75 k€ / EPCI

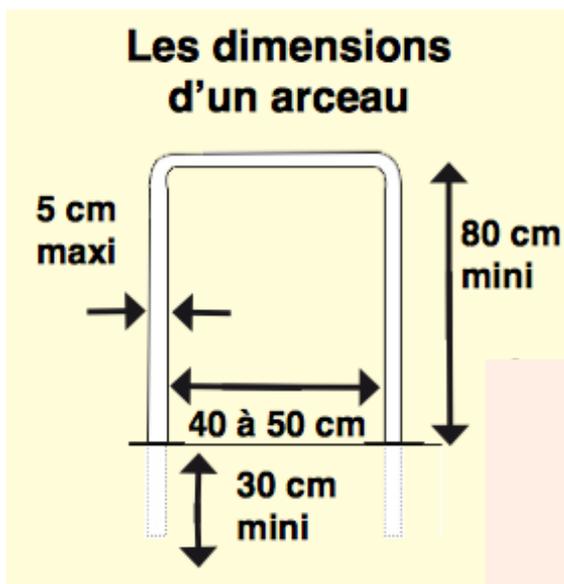
Budget de fonctionnement

Néant

PROJET DE GUIDE TECHNIQUE POUR DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT DE COURTE DURÉE



Système d'accroche vélos à éviter : le « pince-roue » ne permet pas d'attacher cadre et roue.



Les arceaux « U » renversé sont peu coûteux, robustes et efficaces pour le stationnement des vélos. On peut en mettre 4 à 5 dans l'espace d'une place de stationnement voiture.



Les accroches-vélo peuvent être esthétiques, mais il faut veiller à privilégier la possibilité d'attacher cadre et roue.



ACTION 11 : RENFORCER L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLO SÉCURISÉ

Contexte / constat

Le stationnement de longue durée peut être lié aux :

- lieux de travail ;
- établissements scolaires ;
- espaces de loisirs ;
- pôles d'échanges ;
- aires de covoiturage.

Pour ces motifs de déplacement, il est préférable de pouvoir garer son vélo dans un endroit fermé et sécurisé. Le cycliste rassuré sera davantage enclin à emprunter son vélo pour ses déplacements quotidiens.

Objectifs

- Identifier les sites qui ne sont pas encore équipés ;
- Offrir un guide technique sur les abris sécurisés : les bons exemples, les coûts, les implantations idéales ;
- Inciter les collectivités à mettre en œuvre les abris sécurisés selon ce guide.

NB. Pour l'incitation aux entreprises voir l'action 12.

Description et tâches

- Assurer un accueil des entrepreneurs et la mise en relation entre les acteurs du vélo / des collectivités et les projets ;
- Offrir une aide financière aux initiatives qui s'inscrivent dans le cadre d'une action du PRV ou d'une initiative nouvelle pertinente : création d'entreprises, développement d'une nouvelle activité dans une entreprise existante ou création d'autres agences, mise en place d'offre promotionnelle pour faire connaître l'activité, etc.
- Prévoir un budget pour 3 à 4 abris / EPCI.

Pilote

Région Réunion

Echéancier

- En continu 2014-2020.

Budget d'investissement

Prix estimé d'un abri : 2 à 5 000 €

Aide financière à hauteur de
6 à 8 k€/EPCI

Budget de fonctionnement

Néant

PROJET DE GUIDE TECHNIQUE POUR DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT DE LONGUE DURÉE

Description des abris à vélo

Les abris vélos peuvent être des structures non gardiennées accessibles aux personnes ayant un badge ou une clé. En lien avec les transports en commun, le badge (carte sans contact) de l'abonnement TC peut permettre cet accès.

C'est le cas de plus en plus de gares en métropole, grâce à des actions mise en œuvre par les Régions.

C'est aussi le cas pour certains réseaux de TC urbains, notamment en lien avec des offres TC structurantes : Grenoble, Strasbourg en sont des exemples en place depuis déjà plusieurs années.

Un abri de 20 à 40 places (rack à 1 ou 2 niveaux) coûte environ de 2 000 à 5 000 euros selon le design mobilier choisi. Un achat groupé permet de réduire les coûts du matériel et de la pose.

L'implantation doit se faire dans les endroits privilégiés : directement en lien avec les principaux arrêts de bus, avoir des accès clairs et lisibles pour les cyclistes.

Selon les cas existants, l'accès par badge ou clé peut être géré soit par l'exploitant des TC (en lien avec les boutiques) ou par les mairies.

Ci-après, un exemple de contrat d'abonnement qui peut servir de modèle.



Toulouse (31)



Agde (34)



Grenoble (38)

ACTION 12 : DÉVELOPPER UNE AIDE À L'ACQUISITION D'ÉQUIPEMENTS VÉLOS POUR LES ENTREPRISES

Contexte / constat

Le report modal des déplacements pendulaires vers les modes alternatifs à la voiture individuelle est indispensable au vu de la congestion routière croissante. Mais la pratique du vélo au quotidien a également des atouts majeurs pour le cycliste : santé physique et mentale notamment, et pour le cadre de vie : pas d'émission de gaz à effet de serre, moindre consommation de l'espace public, sécurité routière, etc.

Le développement de la pratique du vélo pour les pendulaires est consensuel pour tous les partenaires du PRV.

Objectifs

Inciter à la pratique du vélo pour les déplacements pendulaires en répondant aux besoins précis des actifs.

Plusieurs mesures peuvent être envisagées : vestiaires, dispositifs de stationnements sécurisés et à l'abri, flotte de vélos d'entreprise, coupon « taxi » en cas d'intempéries...

Description et tâches

- Définir les critères de financement
- Inviter les entreprises à monter un projet d'acquisition
- Privilégier les entreprises s'inscrivant dans une démarche PDE ou PDIE (mais ne pas négliger les petites structures qui n'en ont pas les moyens à court terme).

Pilote

Région Réunion

Echéancier

- En continu 2014-2020.

Budget d'investissement

Prévoir une enveloppe d'environ 10 k €/an pour une aide aux entreprises volontaires.

Budget de fonctionnement

A la charge des entreprises

ACTION 13 : ETUDIER LA FAISABILITÉ DE (RÉER UNE AIDE FINANCIÈRE POUR L'ACQUISITION DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE)

Contexte / constat

La topographie de certains bassins de vie réunionnais n'est pas (ou est peu) propice à la pratique du vélo au quotidien. Cela est évidemment un frein pour l'utilisation du vélo. Le vélo est également une option ignorée par les actifs habitant à une certaine distance de leur lieu de travail.

En France et ailleurs, se développe le marché des vélos à assistance électrique, avec des prix de plus en plus accessibles au grand public et des modèles variés et chacun peut y trouver chaussure à son pied !

Néanmoins, l'achat de VAE reste onéreux et une aide financière permettrait à certaines personnes de surmonter à la fois la contrainte du prix et celle de la topographie ou de la distance.

Objectifs

Inciter à la pratique du vélo pour les déplacements pendulaires des actifs habitant ou travaillant dans les pentes ou ayant une distance importante à voyager.

Description et tâches

Réaliser une étude de marché qui permettrait de :

- Connaître les dispositifs similaires mis en place dans d'autres collectivités et leurs retours d'expérience ;
- Evaluer la pertinence de cette action à grande échelle ;
- Définir les modalités de demande du financement (bon cadeau « libre » ou vis-à-vis d'un modèle de VAE précis, choisi pour sa fiabilité) ;
- Définir les critères de financement : qui peut y avoir droit ?
- Définir à quelle hauteur et quelle ampleur offrir ce financement : certaines CSP ? Toutes demandes, ou limitées à un nombre précis ?

Pilote

Région Réunion

Echéancier

- 2014-2016.

Budget d'investissement

Etude de faisabilité : 10 k€

Budget de fonctionnement

Néant

ACTION 14 : IMPULSER LA CRÉATION D'ENTREPRISES DE SERVICES LIÉS À LA LOCATION DE VÉLOS

Contexte / constat

Pour développer le vélo sur l'île, encourager les initiatives des entrepreneurs permettrait de compléter les offres de services vélos.

Objectifs

- Connaître les entrepreneurs et les nouvelles innovations en matière de services vélos ;
- Les aider à mettre en place leurs entreprises.

Description et tâches

- Assurer un accueil des entrepreneurs et la mise en relation entre les acteurs du vélo / des collectivités et les projets ;
- Offrir une aide financière aux initiatives qui s'inscrivent dans le cadre d'une action du PRV ou d'une initiative nouvelle pertinente : création d'entreprises, développement d'une nouvelle activité dans une entreprise existante ou création d'autres agences, mise en place d'offre promotionnelle pour faire connaître l'activité, etc.

Pilote

Région Réunion

Echéancier

- 2014-2020.

Budget d'investissement

10 k€/an

Budget de fonctionnement

Néant

2610-N-015 / NV / 16.05.2014



ACTION 15 : DÉPLOYER DES SERVICES INNOVANTS POUR LE VÉLO

Contexte / constat

Le développement du vélo passe autant par le déploiement de services pour le vélo que la mise en œuvre d'itinéraires.

Il s'agit de services, autre que le stationnement, qui facilitent la pratique en réduisant les contraintes.

Par exemple : repose cycliste aux carrefours à feux, points de ravitaillement, bancs à l'ombre, mise à disposition de pompes à vélo, etc.

Dans un deuxième temps, le tourne-à-droite vélo.

Objectifs

- Inciter les collectivités à mettre en place des services vélos qui agrémentent la pratique du vélo et réduit les contraintes ;
- Les dispositifs doivent être facilement vus et reconnus par les usagers et ainsi donnent de la visibilité à la pratique par tous les usagers cyclistes ou non.

Description et tâches

- S'appuyer sur les boucles du SDRIC pour l'implantation des premiers services ;
- Prévoir un poste « services » dans les budgets des aménagements.

Pilote

Région Réunion

Echéancier

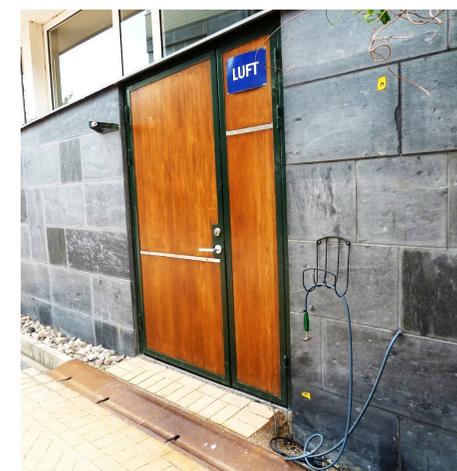
- 2014-2020.

Budget d'investissement

Prévoir environ 20 k€

Budget de fonctionnement

Néant



Exemples (de haut en bas)
Bancs à proximité des arceaux vélos à Malmö (Suède) ;
Repose vélo aux carrefours à Copenhague (Danemark) ;
Mise à disposition de pompe à vélo dans un quartier nouveau à Malmö (Suède).

ACTION 16 : LABELLISER LES SERVICES D'ACCUEIL DES CYCLISTES

Contexte / constat

Le développement du vélo à La Réunionnais s'appuie également sur l'offre de services d'accueil, en particulier pour la promenade.

Le label « Accueil Vélo » national se prête bien à cette action vise les hébergeurs, offices de tourisme, loueurs et réparateurs de vélos, et lieux de visite qui facilitent l'accueil des cyclistes.

Elle s'adresse spécifiquement à l'offre touristique. Les itinéraires de loisirs y sont également concernés.

Objectifs

- Créer un label unique pour tous les services du PRV qui soit reconnaissable par le grand public, habitants ou touristes.
- Accorder le label à tous les services d'accueil touristique/loisirs conformes aux exigences du PRV.

Description et tâches

- Soumettre la charte Accueil Vélo au comité de pilotage vélo, l'adapter au contexte local selon les ambitions ;
- Evaluer la conformité des services déjà existants et les labelliser à très court terme pour lancer la mesure et faire connaître le label ;
- Evaluer et labelliser les nouveaux services au fur et à mesure de leurs mise en œuvre.

Pilote

Région Réunion, IRT

Echéancier

- 2014-2020.

Budget d'investissement

Budget « pannotique » et communication sur le label : 50 k€

Budget de fonctionnement

Entretien et mise à jour des informations sur les services labellisés : 10 k€/an



Objectifs

- Communiquer sur le vélo, sur les réalisations, sur les offres touristiques ;
- Organiser des manifestations événementielles (Salon du vélo).

Pilote principal

COPIL PRV puis à terme le SMTR par le biais de la commission « vélo » qui associe les communes et les associations d'utilisateurs.

Maîtres d'ouvrage principaux

Selon la compétence liée à l'action :

- Région (actions PRV, itinéraires forestiers et touristiques) ;
- Conseil Général (actions PDIPR) ;
- EPCI (intérêt intercommunal) ;
- Communes (promotion d'actions communales).



ACTION 17 : (CRÉER DES OUTILS DE COMMUNICATION COMMUNS À TOUTES LES COLLECTIVITÉS)

Contexte / constat

Le développement

Objectifs

- Communiquer sur les offres cyclables et intermodales ;
- Faire évoluer l'image du vélo comme celle d'un mode de déplacements en devenir, efficace, rapide et accessible par tous les usagers ;
- Communiquer sur les réalisations des collectivités.

Description et tâches

- Déterminer la forme des outils et leur diffusion. Prévoir a minima de :
 - Créer une carte cyclable qui sera mise à jour annuellement ;
 - S'assurer de l'intégration à la carte cyclable des réalisations des autres collectivités ;
 - S'assurer de la bonne lecture du document par les usagers « grand public » ;
 - Développer un site internet mettant à disposition toutes les informations sur les offres cyclables et l'événementiel.

Pilote

Région Réunion, IRT

Echéancier

- 2014-2020.

Budget d'investissement

Conception graphique d'une carte cyclable : 5 à 10 k€

Conception graphique et contenu d'un site internet : 5 à 10 k€

Coût d'impression de supports papier à prévoir.

Prévoir une enveloppe de 25 k€/an pour cette mesure.

Budget de fonctionnement

Mise à jour du site internet et mise à jour de la carte

ACTION 18 : (CRÉER DES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION SUR LE VÉLO (1/2))

Contexte / constat

Les idées reçues sur le vélo et sa pratique quotidienne sont nombreuses : pénible, risque du vol, mode pour les sportifs, trop dangereux, qu'il suffit d'expliquer ou de relativiser par des messages positifs.

Objectifs

- Vaincre les idées reçues sur le vélo à travers les temps forts annuels à l'échelle des territoires d'agglomérations ou des communes ;
- Aider à rendre compte de ses avantages ;
- Promouvoir ses bienfaits ;
- Rendre visible le vélo à l'aide de messages positifs.

Description et tâches

- Création de slogans / messages et maquette de poster ;
- Impression des posters et diffusion dans les sites accueillant le public / l'espace public / pôles d'échange + bus ;
- Diffusion des messages sur le site internet et les sites internet des partenaires, de la presse locale à travers les temps forts annuels à l'échelle des territoires ;
- Communiqués de presse réguliers dans la presse locale.

Pilote

Région Réunion

Partenaires

CG974, EPCI, Communes, IRT, établissements scolaires, Préfecture, DEAL, etc.

Echéancier

- En continu 2014-2020.

Budget d'investissement

Coût d'une étude « marketing », de création de slogans et de charte graphique : 10 k€
Réalisé à court terme (2014-2016)

Coût d'impression des supports papiers à prévoir

Prévoir une enveloppe de 10 k€/an en 2014-2016

Puis 20k€/an pour la production des supports.

Budget de fonctionnement

Mise à jour du site

ACTION 18 : (CRÉER DES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION SUR LE VÉLO (2/3))

Exemples de campagnes de communication : Nantes Métropole, Bourges, Ville de Bordeaux, Grand Lyon et Collectif de Promotion de la Santé Suisse



**Conseil maladie n°2
du Docteur D. Moniack:**
Evitez soigneusement toute
activité physique ou sportive.
N'allez jamais à pied. Méfiez-
vous du vélo. Et surtout ne
respirez jamais à fond, sauf
quand vous avalez la fumée.

FEEL YOUR
POWER Une campagne de Promotion Santé Suisse. www.FeelYourPower.ch

ACTION 18 : (RÉER DES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION SUR LE VÉLO (3/3))

THÈMES ET AXES DE COMMUNICATION POTENTIELS

(document basé sur un benchmarking réalisé par des étudiants en cycle d'urbanisme à Sciences Po pour l'ADEME et contextualisé pour le PRV)

Santé :

Le vélo est bénéfique pour la santé

Informar sur les bienfaits de la pratique du vélo pour la santé
Encourager à pratiquer le vélo pour faire de l'exercice physique
Relativiser l'insécurité à vélo

Redonner sa place au vélo

Sensibiliser au vélo avec l'aide des médecins, du milieu scolaire,
des associations d'usagers, la préfecture (observatoire de la sécurité
routière), etc.

Services qui améliorent le quotidien :
Potentiels Vélo + BUS
Stationnements sécurisés
Accueil vélo

Informar sur les services offerts aux cyclistes aux pôles d'échanges,
dans les bus en ciblant les avantages pour l'usager

Image :

Le vélo est un mode de déplacement
urbain à part entière

Multiplier les occasions d'essayer le vélo
Organiser des événements autour du vélo, fête du vélo, bourse
aux vélos, rando vélo, vélobus.
Rendre le vélo visible dans la ville : jalonnement, stationnement
Médiatiser chaque nouvel aménagement ou élément en faveur
de la politique vélo

Avantages : Le vélo en ville est
pratique, rapide...

Informar sur les temps de parcours à vélo entre quartier, vers le
centre ville, vers une zone d'activités, etc.
Créer une page vélo sur le site internet de la commune
Valoriser les avantages du vélo : facilité de stationnement, pas
d'embouteillage, contresens cyclable, accessibilité aux commerces /
front de mer / marchés, etc.

ACTION 19 : SOUTENIR LES ACTIONS DANS LES ÉCOLES, COLLÈGES ET LYCÉES

Contexte / constat

Rappelons qu'il existe deux principales raisons pour appuyer fortement les actions auprès des scolaires :

- L'accompagnement des élèves en voiture contribue à rendre les abords des écoles dangereux, et ainsi s'installe un cercle vicieux où parents et enfants s'y sentent plus en sécurité en voiture. Les cheminements vers les écoles à pied et à vélo doivent devenir prioritaires dans les programmes d'aménagements.
- Habituer les élèves et étudiants aux pratiques de mobilité alternatives au « tout voiture » c'est engendrer les changements de comportements en termes de mobilité.

Les actions de sensibilisation vis-à-vis des scolaires sont également à étendre à toutes les écoles afin d'encourager la pratique du vélo dès le plus jeune âge.

Objectifs

- Sensibiliser les élèves et étudiants aux pratiques alternatives au tout voiture ;
- Sensibiliser et rassurer les parents sur la sécurité du vélo, en priorisant les aménagements vers les écoles, et les actions d'apprentissage et d'accompagnement.

Description et tâches

- Inviter les écoles, les communes, le CG974 à lancer des projets destinés aux élèves et étudiants et prévoir un programme de financement pour aider à la mise en œuvre ;
- Etablir des Plan de Déplacements des Lycées (dans l'esprit des plans de déplacements établissements scolaire) avec des mesures incitatives pour les lycéens et établissement de formation.

Pilote

- Région Réunion pour les lycées.
- Région pour l'appel à projets pour les autres établissements scolaires.

Partenaires

- CG974, communes, USEP, UNSS, Ademe.

Echéancier

- En continu 2014-2020.

Budget d'investissement

- PD Lycées : 15 k€ par site pour les enquêtes, analyse d'accessibilité et premières mesures.
- Mener une expérimentation sur 3 sites sur 2014-2020 : prévoir 45k€.

Budget de fonctionnement

- Suivi des projets par le chargé de mission vélo Région.



ACTION 20 : INCITER LES EMPLOYÉS TERRITORIAUX À LA PRATIQUE DU VÉLO

Contexte / constat

A l'instar du Plan de Déplacements Inter Administrations (PDIA) de Moufia et d'autres exemples de PDA en cours, les actions visant les agents territoriaux permettront de développer la pratique du vélo par l'exemplarité. Aussi, l'agent territorial cycliste aura une meilleure connaissance de la pratique et de ses besoins.

Objectifs

- Développer une pratique du vélo et une bonne culture des besoins des cyclistes auprès des agents territoriaux.

Description et tâches

- Parmi les services de la Région et des unités décentralisées : poursuivre la mise à disposition des flottes de vélos (vélos classiques et VAE) ;
- Implanter des abris vélos sécurisés lorsqu'un local accessible de plain pied n'est pas disponible ;
- Faire des campagnes de communication sur la promotion du vélo au sein des administrations ;
- Aider au financement des autres collectivités pour leurs projets de flottes de vélos, de stationnement et de campagne d'information ;
- Créer un événement « challenge des administrations ».

Pilote

Région Réunion, IRT

Partenaires

Toutes les collectivités

Echéancier

- En continu 2014-2020
- Pour les agents de la Région, échéance 2014-2016

Budget d'investissement

Éléments de coûts :

- 10 k€ pour 30 vélos classiques ;
- 10 k€ pour 10 VAE.

Prévoir un budget de 20 k€/an pour l'aide à la mesure.

Budget de fonctionnement

Suivi des mesures entreprises par le chargé de mission vélo



2010-N-015 / NV / 16.05.2014

3. SYNTHÈSE SUR LES MOYENS À METTRE EN OEUVRE



ID	Intitulé des actions	Pilote	Partenaires	Echéancier			Budget à prévoir (euros HT)		
				2014-2015	2016-2018	2019-2020	2014-2015	2016-2018	2019-2020
Orientation A : Coordonner les actions vélo à l'échelle de l'île									
1	Organiser et animer le comité de pilotage	Région	Tous les MO						coût implicite
2	Créer une charte PRV et valoriser les bons exemples réunionnais en créant un label PRV	Région	Tous les MO	•	•	•			coût implicite
3	Partager le savoir-faire réunionnais sur les réalisations cyclables	Région	Tous les MO	•					coût implicite
4	Créer l'observatoire du vélo	Région et Agorah	Tous les MO	•			9 000	5 000	5 000
5	Révision de l'octroi de mer sur la marchandise vélo	Région	Tous les MO	•					coût implicite
Orientation B : Créer des aménagements sécurisés, continus et lisibles									
6	Mettre en œuvre le SDRIC								
	<i>Priorité 1</i>								
	• Boucle de Saint-Denis	Commune	Région	•			5 000		
	• Boucles de Saint-Paul et Cambaie	Commune	Région	•			1 000 000		
	• Boucles de Saint-André	Commune	Région	•			630 000		
	• Boucles d'Etang-Salé et de Saint-Louis	Commune	Région	•			325 000		
	• Boucle de Saint-Leu	Commune	Région	•			510 000		
	• Boucle de Saint-Pierre	Commune	Région	•			165 000		
	• Boucle de Cilaos	Commune	Région	•			210 000		
	• Boucle de Bras-Panon et Saint-Benoit	Commune	Région	•			160 000		
	• Boucle de Saint-Philippe	Commune	Région	•			310 000		
	<i>Priorité 2</i>								
	Aider les projets cyclables intercommunaux	CG974, Communes, Région	Tous les MO		•	•		4 800 000	4 800 000
	<i>Priorité 3</i>								
	Créer une véloroute sur la route Hubert Delisle	CG974	Tous les MO			•			1 000 000
7	Inciter à créer des lignes de bus avec accroches vélos	EPCI		•	•		25 000	25 000	
8	Créer un plan de jalonnement cyclable réunionnais	Région				•			60 000
9	Renforcer le plan d'entretien des itinéraires cyclables	Région	EPCI et communes	•	•	•	10 000	10 000	10 000
Orientation C : Déployer une offre de services coordonnée									
10	Soutenir la création de poches de stationnement sur l'espace public	Région			•			375 000	
11	Renforcer l'offre de stationnement vélo sécurisé	Région		•			40 000		
12	Développer une aide à l'acquisition d'équipements vélos pour les entreprises	Région		•	•	•	10 000	10 000,00	10 000,00
13	Étudier la faisabilité de créer une aide financière pour l'acquisition de Vélos à assistance électrique (VAE)	Région et CG974		•			10 000		
14	Impulser la création d'entreprises de services liés à la location de vélos	Région et CG974 et EPCI		•	•	•	10 000	10 000,00	10 000,00
15	Déployer des services innovants pour le vélo	Région et EPCI				•			20 000
16	Labelliser les services d'accueil des cyclistes	Région		•	•	•	60 000	10 000	10 000
Orientation D : Promouvoir le vélo									
17	Créer des outils de communication communs à toutes les collectivités (carte cyclable, site internet, label sites cyclables, etc.)	Région et IRT	CG974, EPCI et communes		•	•		25 000	25 000
18	Créer des campagnes de sensibilisation sur le vélo	Région	CG974, EPCI et communes	•	•	•	30 000	10 000	10 000
19	Soutenir les actions dans les écoles, collèges et lycées	Région		•	•	•	15 000	15 000	15 000
20	Inciter les employés territoriaux à la pratique du vélo	Région	Toutes M.O.	•	•	•	20 000	20 000	20 000

2010-N-015 / NV / 16.05.2014

	2014-2015	2016-2018	2019-2020
Totaux	3 554 000	5 315 000	5 995 000
Total PRV			14 864 000