

25^{es} Rencontres Vélo & Territoires En Ardèche



#RencontresVT



25^{es} Rencontres Vélo & Territoires En Ardèche



#RencontresVT



Atelier 1

Organiser l'appui en ingénierie cyclable

Parcours « un mandat pour agir sur le vélo »

EN PARTENARIAT AVEC





Des territoires cyclables
grâce à des acteurs formés

Quels objectifs ?



Quels objectifs ?



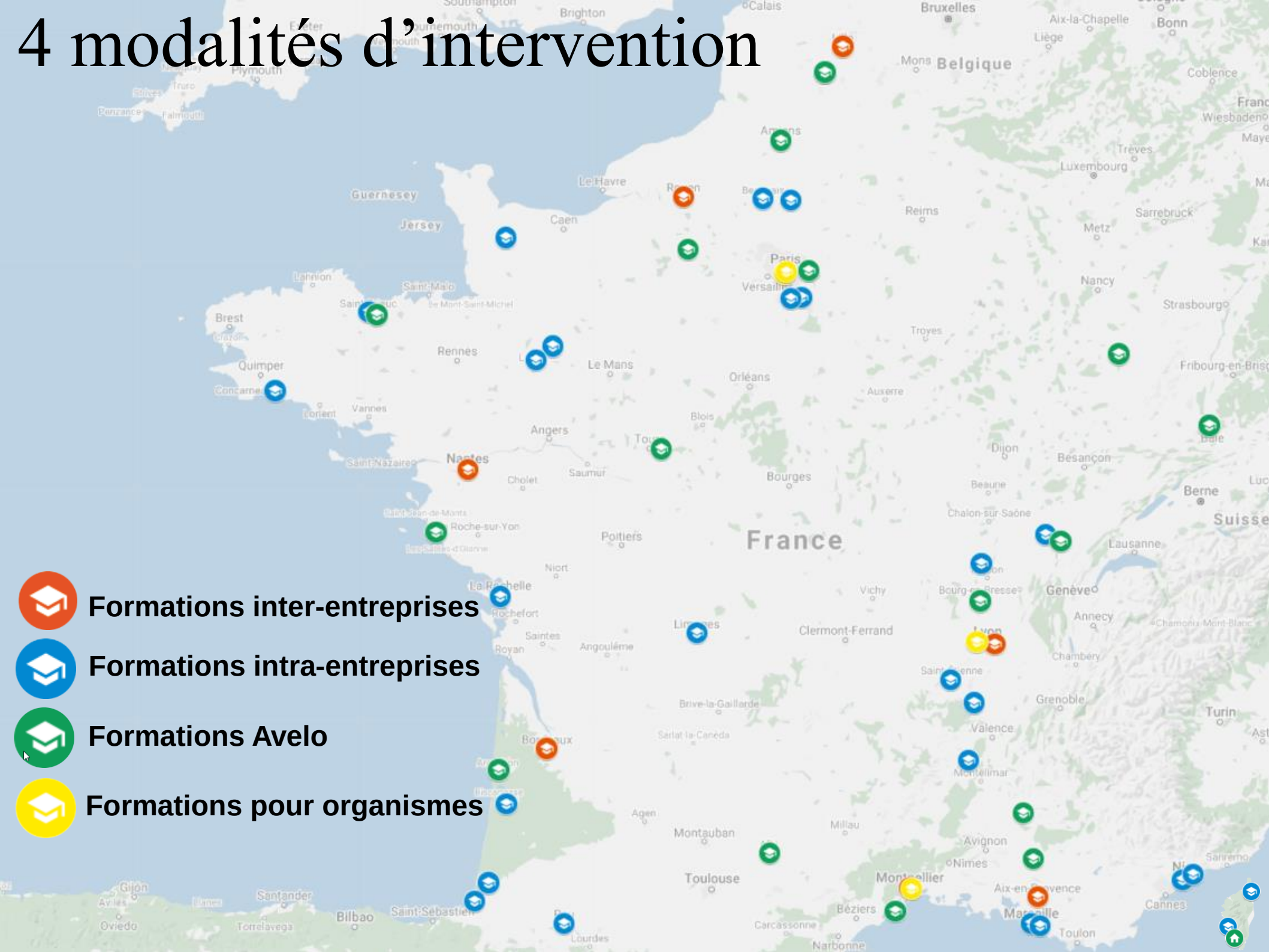
Quels objectifs ?



Quels objectifs pour les apprenants ?

4 modalités d'intervention

-  Formations inter-entreprises
-  Formations intra-entreprises
-  Formations Avelo
-  Formations pour organismes



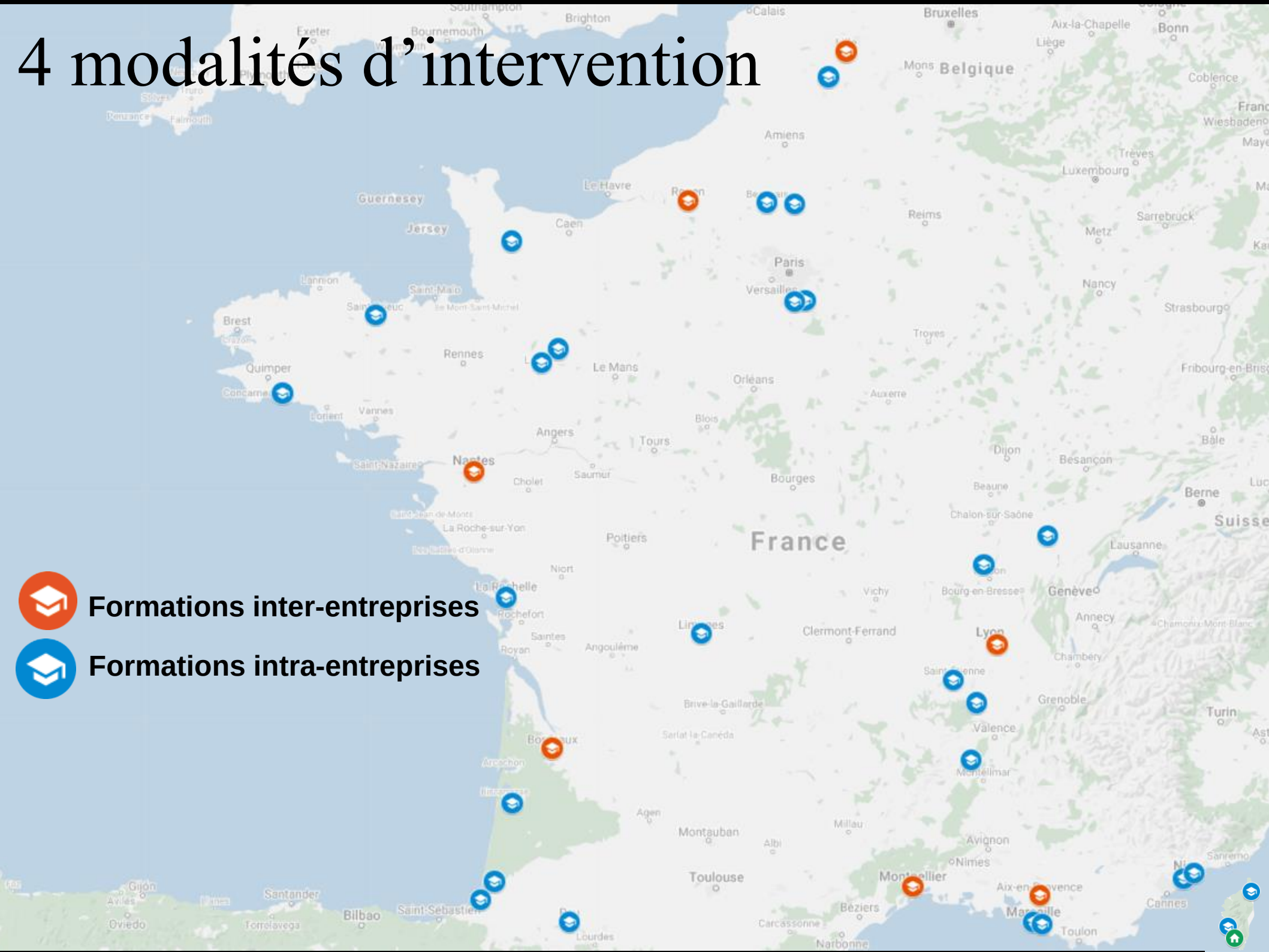
4 modalités d'intervention



Formations inter-entreprises



4 modalités d'intervention

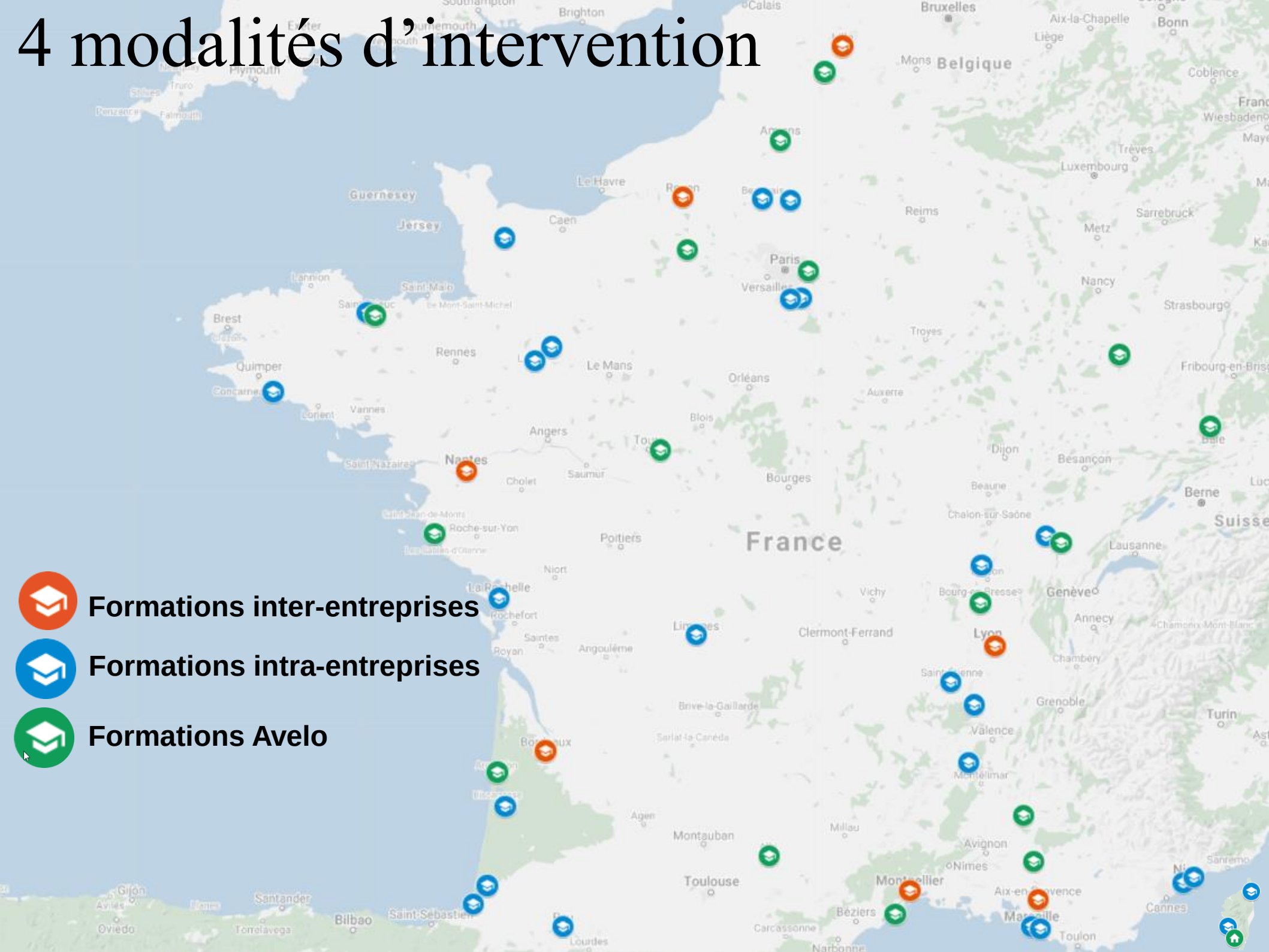


Formations inter-entreprises



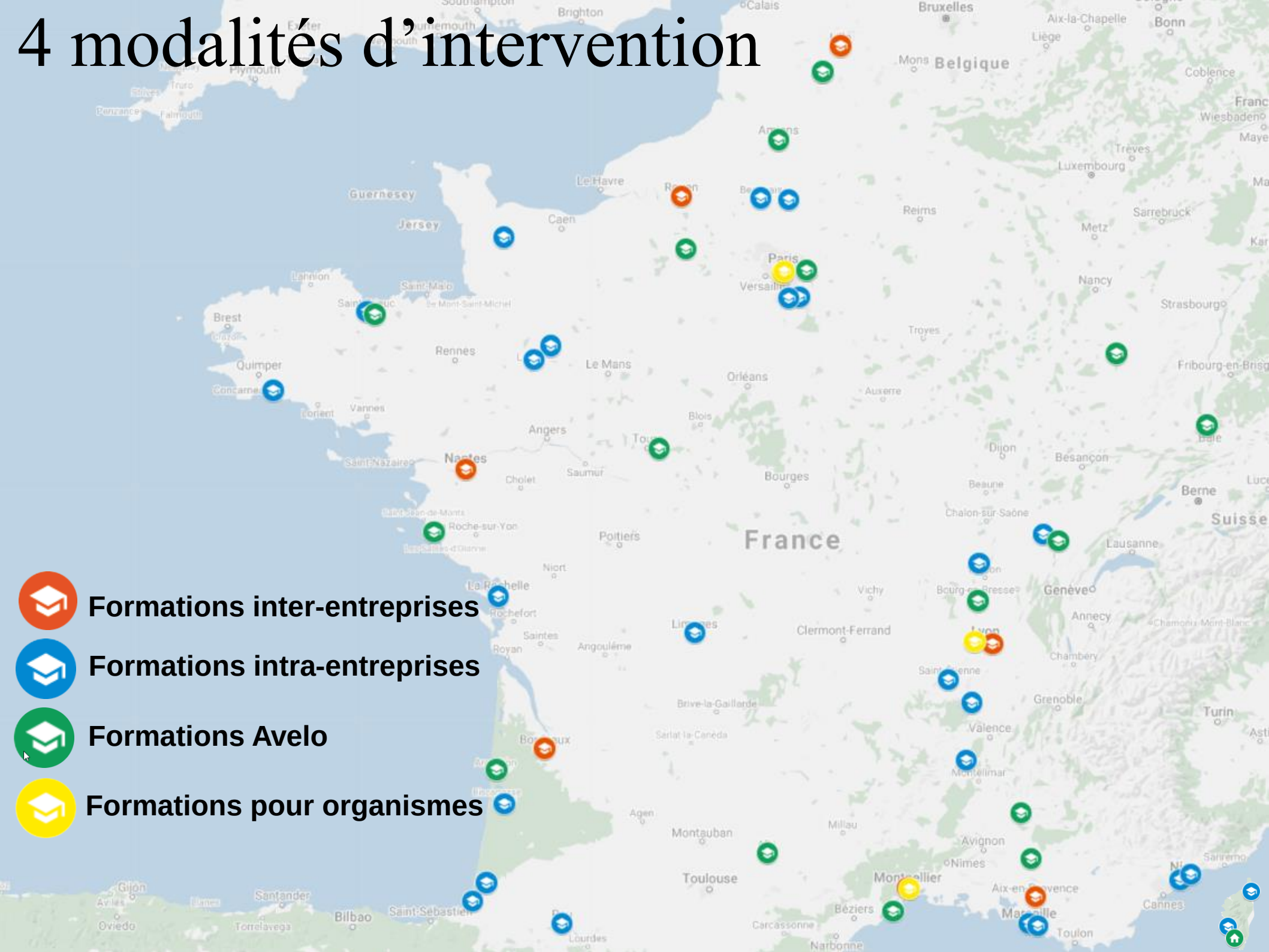
Formations intra-entreprises

4 modalités d'intervention



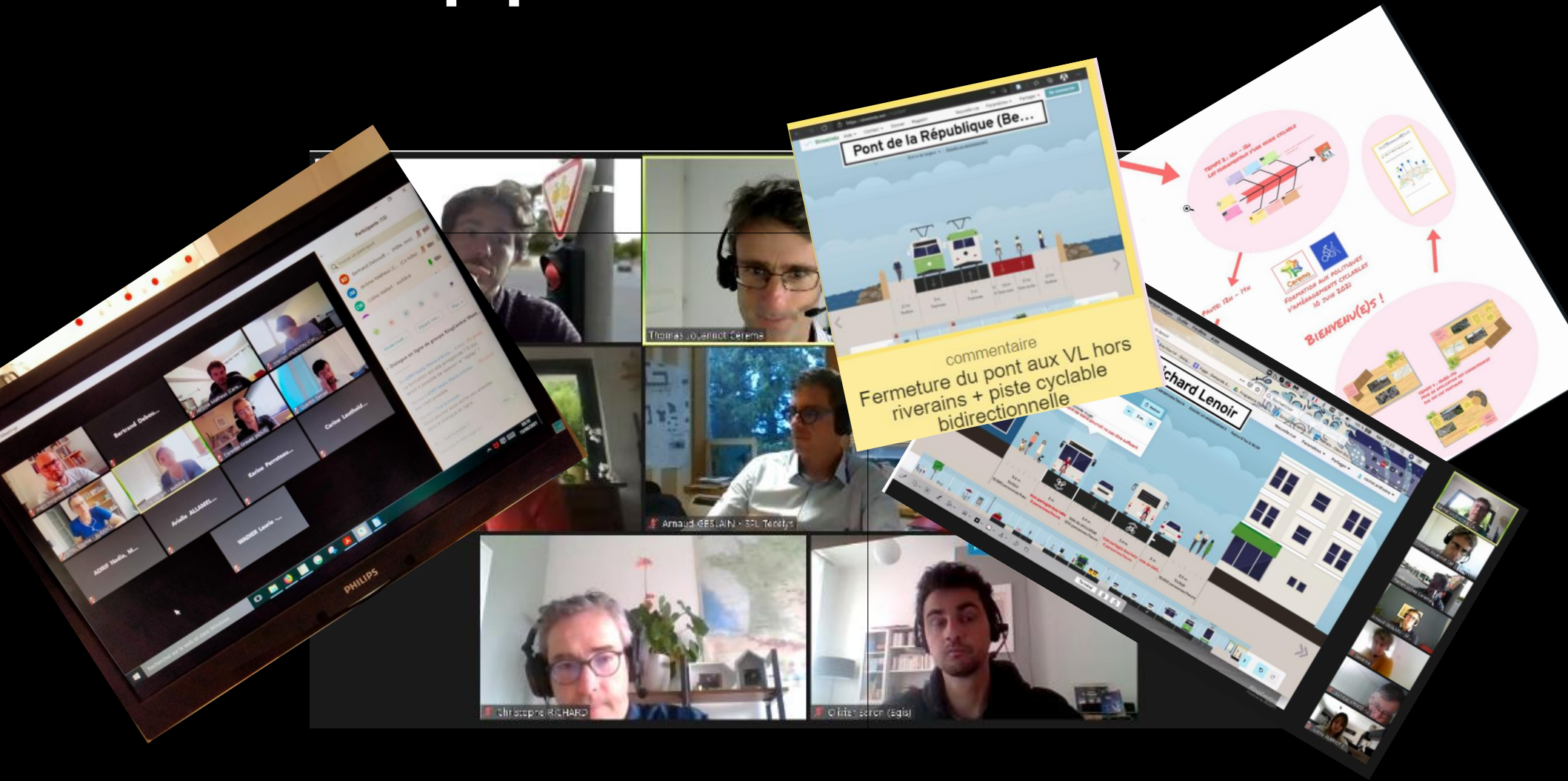
4 modalités d'intervention

-  Formations inter-entreprises
-  Formations intra-entreprises
-  Formations Avelo
-  Formations pour organismes



Donner du sens

Les apports du distanciel



- Grande souplesse dans l'organisation
- Utilisation optimisée des outils web
- Dynamisme dans les réponses aux questions

Les apports du présentiel



Les apports du présentiel



Quels résultats ? Quels Impacts ?

Doctrine technique

2.3 Giratoires

Le principe de traitement est le contournement en site propre avec une priorité donnée aux vélos sur les véhicules motorisés.

Giratoire à îlots intra-annulaires :

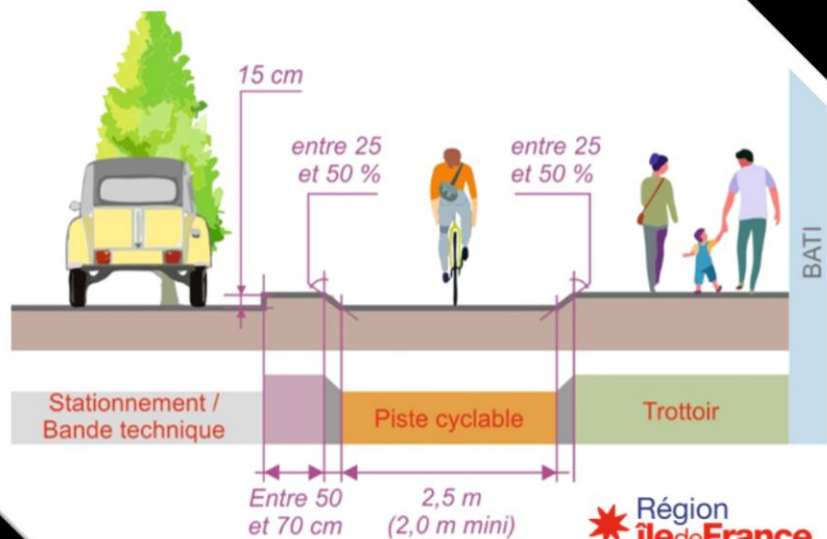
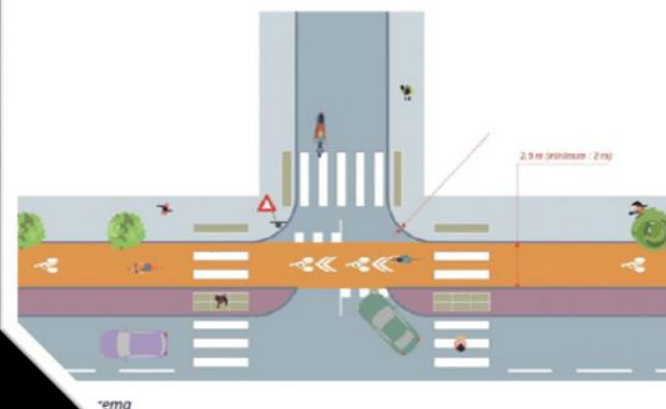
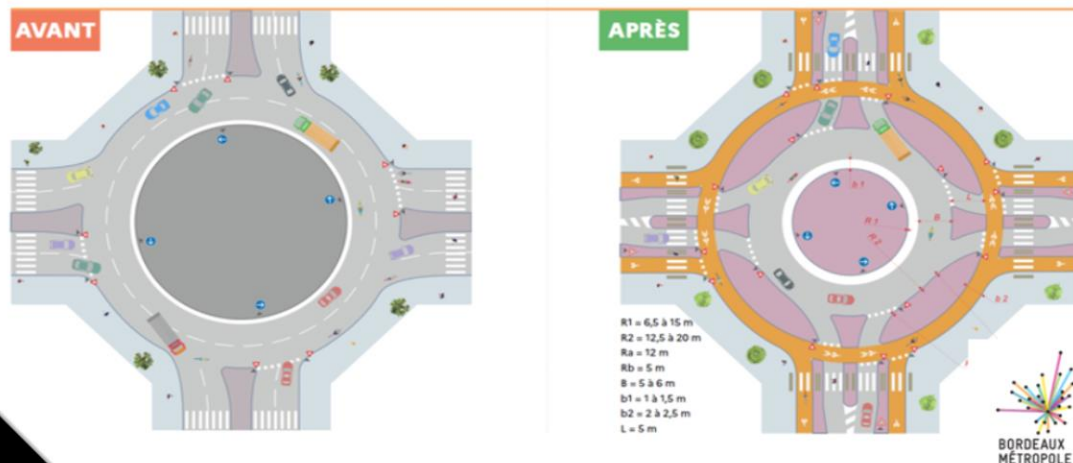


Figure 4 : exemple d'insertion de la piste cyclable avec séparation du stationnement (source : Cerema)

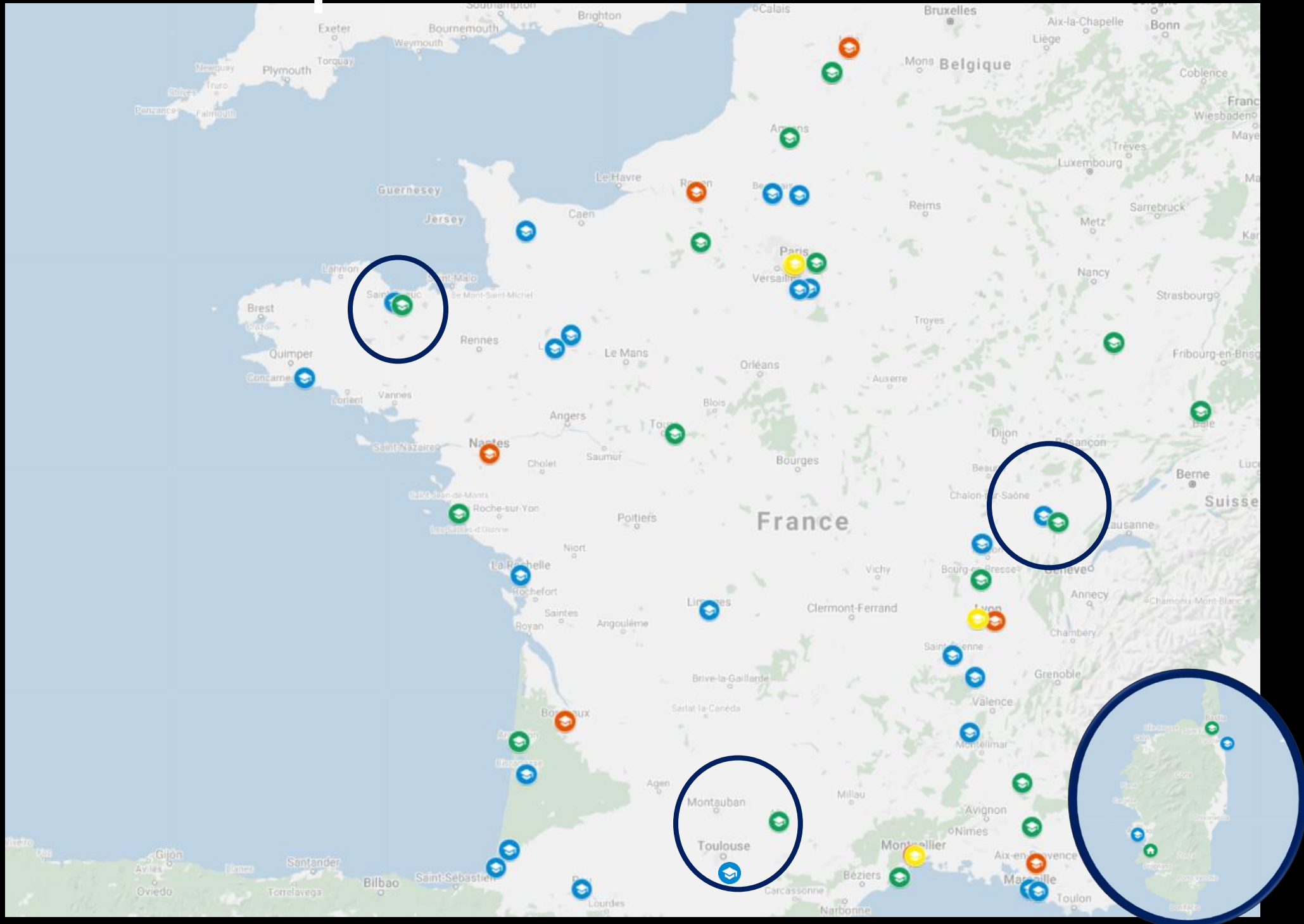


Illustrations : rayon de courbure cerema et exemple d'une courbe douce pour éviter un arbre ;



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

Démultiplication des formations



Réalisations



Réalisations



Lanvallay (côtes d'Armor)

Réalisations



Bram (Aude)

Perspectives

- Moderniser les formats avec des propositions hybrides: 1 jour classe virtuelle + deux jours présentiel ?
- Proposer des formations courtes (webinaires deux heures voire moins) sur des thématiques ciblées
- Poursuivre le travail pour amplifier le volet participatif des formations



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Merci !

thomas.jouannot@cerema.fr

DIAGNOSTIC DES BESOINS & OFFRE DE FORMATIONS

25èmes rencontres Vélo & Territoires
7 octobre 2021

« L'Académie Des experts en Mobilités Actives (ADMA) vise à accroître et diffuser l'expertise française autour des politiques marche et vélo »

- Cibles de formation diversifiées
- Méthodes pédagogiques actives
- Formations prises en charge par les CEE jusqu'en juin 2023

Diagnostic

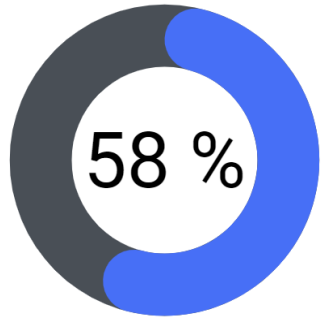


74 entretiens individuels : collectivités, associations, acteurs universitaires, bureaux d'étude...

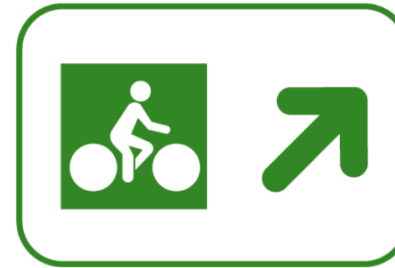


178 questionnaires web : associations (50), collectivités (41), bureaux d'études (17), entreprises (16), établissements de formation, vélocistes...

Formation initiale



des professionnels
n'ont pas suivi de
formation spécifique
sur les mobilités
actives

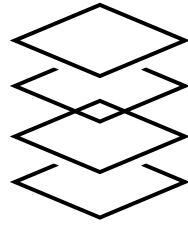


Formations courtes
(aménagement cyclables)

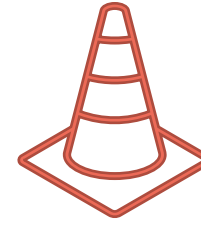


Expertise associative → professionnalisation

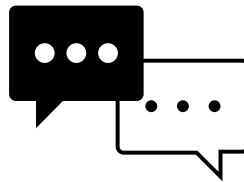
Collectivités & approche interacteurs



Niveaux de collectivités

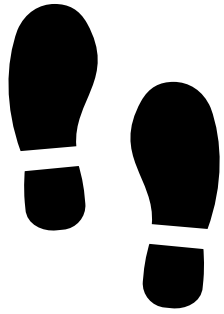


Services techniques



Associations & Collectivités

Deux principaux besoins spontanés



La marche

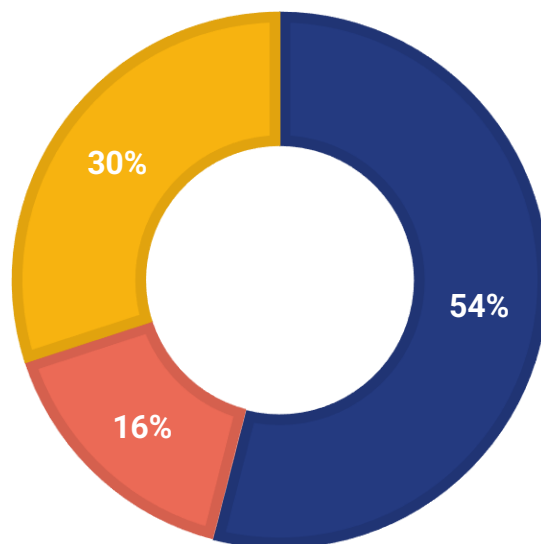


Les « territoires peu denses »

« Distanciel » vs « Présentiel »

FORMAT DES FORMATIONS

■ Présentiel ■ Distanciel ■ Mixte



1^{ère} offre de formation ADMA



Développer les mobilités actives au cours d'un mandat – action d'information et de sensibilisation élu.es

🕒 12h | 5 séances | 🚲

✓ Mixte (présentiel et distanciel)

Débute le 9/11/2021 à Lyon
En 2022 dans 4 autres villes



Plaidoyer citoyen pour les mobilités actives : Stratégies et outils pour convaincre

🕒 6h | 1 séance | 🚲

✓ Présentiel

20/11/2021 (Paris)
21/01/2022 (Lyon)



Comprendre le potentiel du vélo à assistance électrique (VAE) en France pour concevoir un service performant

🕒 14h | 3 séances | 🚲

✓ Mixte (présentiel et distanciel)

Débute le 16/11/2021

1^{ère} offre de formation ADMA



Construire son projet de mobilités actives dans un territoire peu dense

🕒 **12h** | 2 séances | 🚲

✓ Distanciel

Débute le 18/11/2021



Favoriser la marche : des outils clés pour lancer une stratégie

🕒 **6h** | 3 séances | 🚶

✓ Distanciel

Débute le 23/11/2021

CATALOGUE ET INSCRIPTIONS

WWW.MOBILITES- ACTIVES.FR

25^{es} Rencontres Vélo & Territoires En Ardèche



#RencontresVT

25^{es} Rencontres Vélo & Territoires



Atelier 1

Organiser l'appui en ingénierie cyclable

Département de l'Ardèche et Communauté de
communes Berg et Coiron

EN PARTENARIAT AVEC



Contexte général du vélo en Ardèche

• Une offre diversifiée et des collectivités engagées

Depuis 2011 (1^{er} schéma départemental vélo):

- 2 itinéraires inscrits au SN3V : la Viarhônga (94 km) et la Viafluvia (25 km)
- 184 km de véloroutes identifiées « Voies douces d'Ardèche »
- 4200 km d'itinéraires balisés « sur les routes de l'Ardéchoise »
- 315 km balisés « La grande traversée de l'Ardèche en VTT »



Contexte général du vélo en Ardèche

- des services qui se développent

- 250 prestataires labellisés « Accueil vélo »
- 800 k€ de mobiliers vélos attribués aux collectivités par le Département

- **Un 2^{ème} schéma départemental en faveur du vélo (2021)**

- Développer la pratique du vélo au quotidien
- Optimiser le potentiel de découverte du territoire ardéchois
- Conforter l'offre de services



L'ingénierie en Ardèche

- **Quels besoins pour développer le vélo?**

- Conseils et études: schémas mobilités et circulation, réflexion sur opportunités, animation de réseau avec partage d'information et recherche de financement
- Assistance à maîtrise d'ouvrage pour des opérations complexes ET/OU des besoins pluridisciplinaires
- Maîtrise d'œuvre pour la mise en œuvre opérationnelle

- **Quelle offre en Ardèche?**

- Privée, essentiellement en Vallée du Rhône et dans les villes les plus importantes
- Publique par le Département (Direction des routes et des mobilités) et le



L'ingénierie publique en Ardèche

Comme les $\frac{3}{4}$ des départements en France, l'Ardèche dispose d'une offre d'ingénierie au travers du SDEA (Syndicat de développement d'équipement et d'aménagement).

Ce dernier est un syndicat mixte, créé en 1963, qui propose un accompagnement des collectivités, avec ses moyens propres, sur les bâtiments et l'aménagement de zones d'activités, en conduite d'opération ou avec mandat.

Depuis 2015, il assure le portage juridique de l'ingénierie du Département (Direction des routes et des mobilités-DRM) par convention de mise à disposition du personnel départemental.

Les points forts de la DRM: maîtrise d'œuvre opérationnelle et mixte

- Réalisation de voies vertes car nécessite les mêmes compétences que pour la route: chaussées, revêtements, ouvrages d'art,
- Aménagement sur voiries partagées: expertise, notamment en

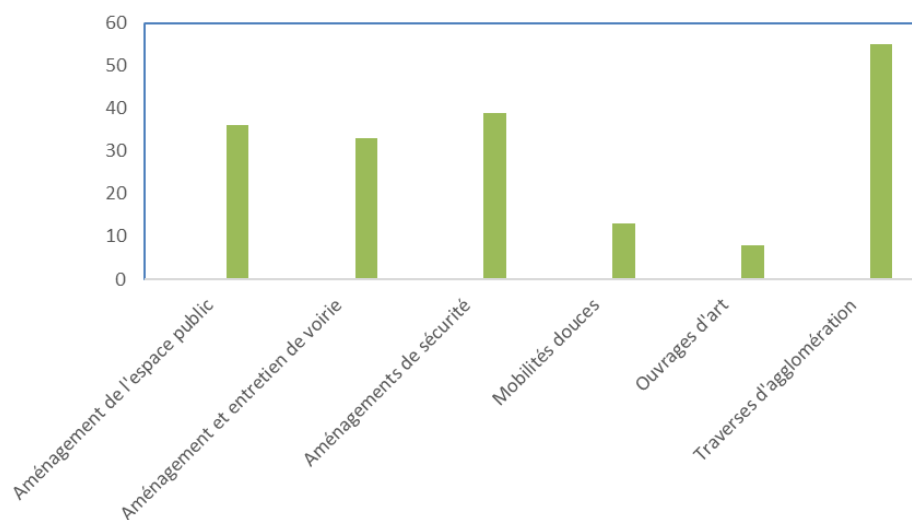


L'ingénierie publique en Ardèche sur les routes et mobilités douces

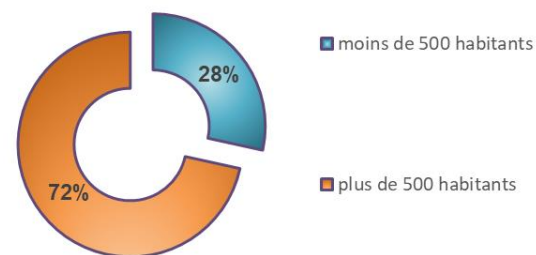
Quelques chiffres:

- 189 missions à la carte réalisées depuis 2017, 15 % pour les mobilités douces
- 19 M € de travaux suivis en 4 ans
- 102 communes et 9 FPCI ont signé une ou plusieurs missions

Répartition des missions à la carte par thème depuis 2017



Taille des communes ayant souscrit une mission à la carte



L'ingénierie publique en Ardèche sur les routes et mobilités douces

- **Possibilité d'offres mixtes:** Bureaux d'études privés et Département (Direction des Routes et des Mobilités)
 - Plusieurs cas de figures:
 - BE réalise les études environnementales et la DRM, les études opérationnelles (AVP, PRO) et suivi des travaux,
 - Ou BE réalise les études et la DRM le suivi des travaux facilité par la présence d'agents sur 12 sites répartis sur le territoire.



La Via Ardèche: un enjeu territorial pour le sud ardèche

Située dans le Sud Ardèche, la Via Ardèche est une voie verte structurante nord-sud

45 km ont été réalisés sur les 70 km à terme, qui traversent l'aire urbaine d'Aubenas et rejoint le Gard

Il reste un dernier tronçon de 25 km à réaliser :

- 15 km par la CC Berg et Coiron (partie amont),
- 10 km par la CC Ardèche Rhône Coiron (partie aval)



Cartographie



Pourquoi un partenariat entre le Département et la Communauté de communes Berg et Coiron?

La Communauté de communes de Berg et Coiron est traversée par l'ancienne voie ferrée qui va porter une partie du dernier tronçon de la Via Ardèche.

Elle se situe sur un emplacement stratégique pour la Via ardèche: en effet ce dernier tronçon doit permettre la connexion de la Via Ardèche à la Viarhône.

Cette voie verte représente un enjeu de développement pour la population locale et touristique de la Communauté de communes de Berg et Coiron:

➤ **A court terme:**

- Découverte du territoire
- Lieu de loisirs pour la population locale

➤ **A plus long terme:**

- Maillage cyclable des villages à anticiper
- Accompagner le report modal pour les déplacements quotidiens





Pourquoi un partenariat entre le Département et la Communauté de communes Berg et Coiron?

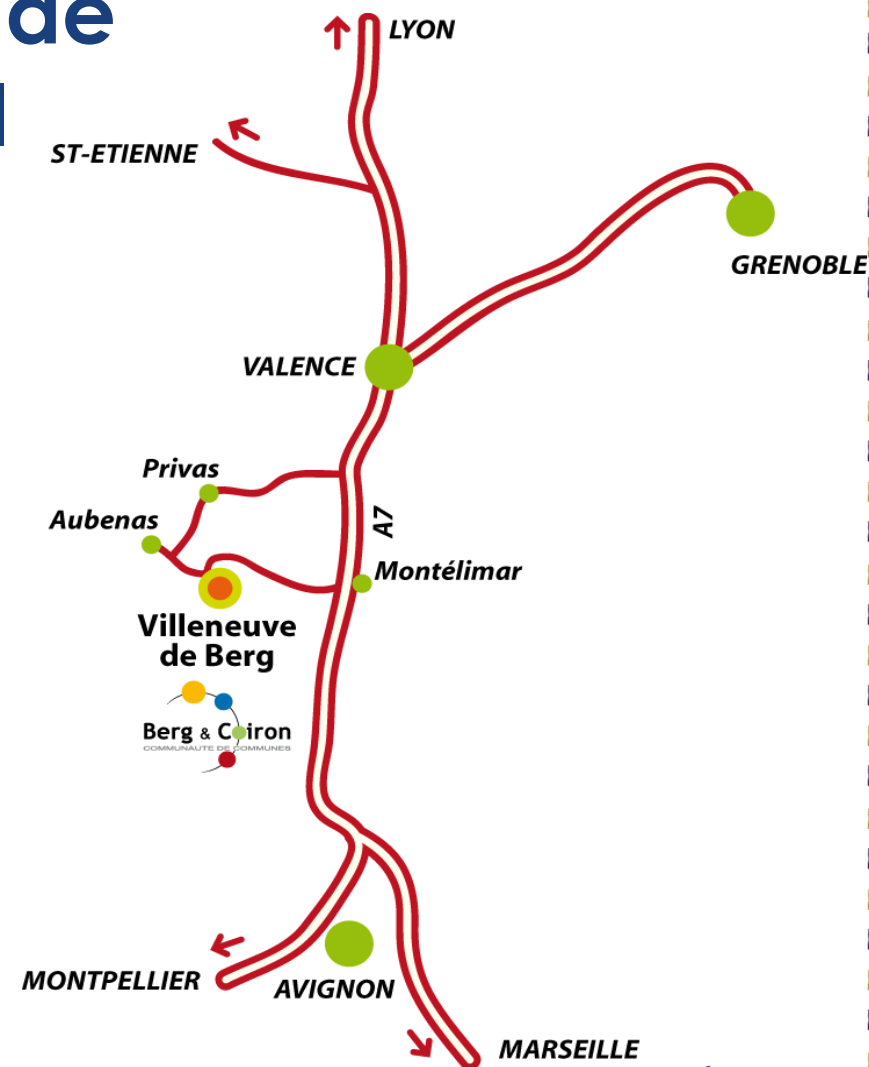
- La réalisation de ce dernier tronçon de Via Ardèche cumule plusieurs enjeux:
 - départementaux au travers du schéma départemental en faveur du vélo,
 - avec les autres communautés de communes qui portent la Via Ardèche
 - régionaux avec la Viarhôna
 - des enjeux locaux avec la présence d'un vélorail sur une partie de l'ancienne voie ferrée





La Communauté de Communes de Berg et Coiron – un territoire rural avec une identité forte

- Un territoire qui fait le lien entre la vallée du Rhône/Montélimar et le bassin Albenassien
- Au nord un plateau basaltique – le plateau du Coiron entre 600 et 1000 m d'altitude – paysage de bocage consacré à l'élevage (bovins, ovins, caprins)
- Au sud, des plaines viticoles et arboricoles, des paysages de garrigue



La Communauté de Communes de Berg et Coiron – un territoire rural avec une identité forte

- Un EPCI rural: 13 communes (dont 7 en zones de montagne) pour 7800 habitants
- Pas de centralité urbaine importante: la commune centre, Villeneuve-de-Berg, compte 3200 habitants
- Un EPCI déstabilisé par le schéma de coopération intercommunale en 2017 avec le départ d'une commune, la perte de la zone d'activité et des ressources associées
- Un EPCI de services aux habitants
- Un EPCI avec des ressources humaines limitées



Quelles attentes de ce partenariat?

- **Pour la CC Berg et Coiron, le Département un partenaire naturel**
 - animateur du réseau vélo et du schéma département en faveur du vélo
 - vision d'ensemble du territoire
 - Des compétences techniques qui n'existent pas au sein de la collectivité (capacité à rédiger un CCTP dans des domaines très spécifiques – inspections des OA, relevé topographique par exemple - analyser les réponses aux consultations, assister l'EPCI dans ses relations avec les BE ...)
 - Liens et coordination avec les collectivités voisines

Il s'agit plus d'un partenariat où les intérêts et les objectifs sont communs plutôt qu'une relation donneur d'ordre / prestataire.



Quelles attentes de ce partenariat?

- **Pour le Département un partenaire auprès des collectivités**
 - Une collectivité au fort ancrage territorial car un département rural sans collectivités de type Métropole ou Communauté urbaine
 - Soutien des communes dans leur projet
 - Assurer une cohérence des aménagements cyclables et de la signalétique
 - Pour les agents du Département, une diversité apportée dans les missions
 - Des compétences techniques en voirie routière
 - La sécurité des usagers au cœur de la culture de la DRM



Une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage avec maîtrise d'oeuvre

Une première phase de diagnostic et d'étude préliminaire: en cours

Cette première phase consiste à faire le diagnostic de l'ensemble de l'itinéraire (état des ouvrages, état de la voie et traitement des points d'intersection avec les voiries routières). Cette étape intègre une réflexion d'ensemble sur les liaisons possibles avec les villages environnants, les points d'entrée (parkings, services).

Une deuxième phase d'étude d'avant-projet:

Les principales caractéristiques de la voie verte (profil en travers, revêtement, équipements connexes),
Le traitement des intersections avec les voiries routières,
L'estimation de l'opération,
Le planning général de l'opération.

Une troisième phase d'étude de projet et de travaux:

Cette troisième phase comprendra :

- Les études de projet, l'estimation détaillée ainsi que le phasage de l'opération,
- La rédaction des marchés de travaux ainsi que l'assistance à l'analyse des offres,
- Le suivi des travaux et l'assistance aux opérations de réception.



L'ingénierie par le Département (DRM)

Les autres manières d'accompagner le territoire: le réseau vélo

Crée en 2016, il réunit tous les acteurs du territoire qui oeuvrent dans le domaine du vélo. Il se réunit 3 fois par an en séance plénière et en groupes de travail sur des sujets spécifiques.

Il est animé par le Département et l'Agence de développement touristique.

Il s'agit d'un lieu d'échanges (retour d'expériences, questionnements), de production de documents communs (charte signalétique...), de conseils et de sensibilisation sur des sujets récurrents: l'entretien par exemple.

Merci de votre attention



www.velo-territoires.org

info@velo-territoires.org

25^{es} Rencontres Vélo & Territoires

 **vélo &
territoires**
COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

ardèche
LE DÉPARTEMENT

25^{es} Rencontres Vélo & Territoires En Ardèche



#RencontresVT



Atelier 1

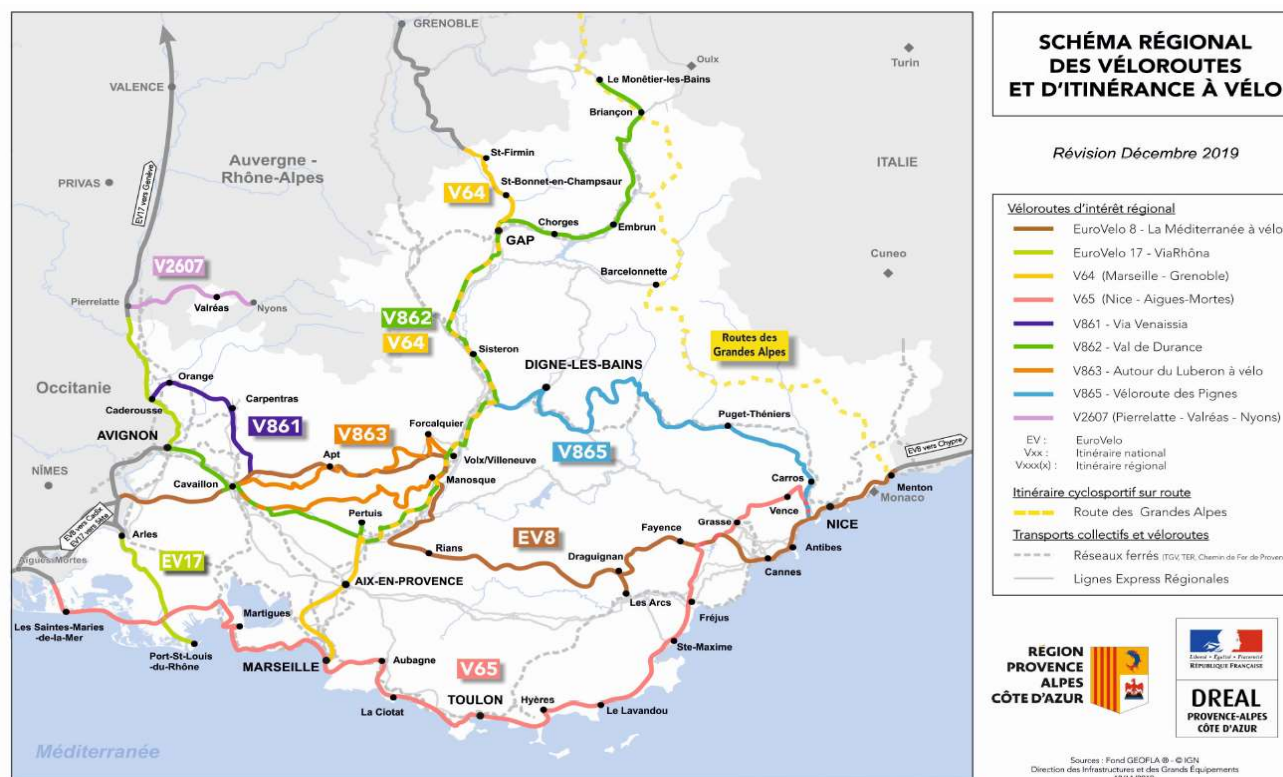
Région Sud et politique cyclable

Une animation des acteurs à plusieurs entrées

EN PARTENARIAT AVEC



Rôle historique de la Région : accompagner la réalisation du schéma régional des véloroutes



• SRV adopté en 2015

2045 km de véloroutes armature d'un réseau cyclable pour toutes les pratiques cyclables

840 km en service et 390 km en études et travaux

• Cadre d'intervention

Accompagnement financier des MOA : Acquisitions Foncières, études, travaux, équipements

• Plan Vélo 2020 - objectifs

- 2025 : achèvement du schéma
- 1 million de trajets quotidiens à vélo,
- 4 millions de trajets loisirs-tourisme,
- X 2 nombre de nuitées vélotouristiques
- 300 sites à équiper en stationnements vélo sécurisés dans les gares et les pôles d'échanges



Animation régionale - Chef de filat du Comité de La Méditerranée à vélo – EuroVelo 8

- **Objectifs de l'accompagnement régional**

Continuité de l'itinéraire dans un temps resserré – Cdc Véloroutes et voies vertes – Des services homogènes – Actions de promotions, communication et animations identiques pour les 2 régions concernées – Mutualisation des moyens

- **Mode d'animation**

Organisation et animation de COPIL, COTECH, réunions thématiques par la Coordination : Région et AMO Vélo Loisir Provence

- **Spécificités et intérêts d'une animation régionale**

- Animation par une Direction Transports qui finance l'infrastructure « véloroute »
- Une collectivité dont les compétences permettent d'accompagner les autres partenaires (CD, EPCI, PNR, OTI, ADT ...)
- Cohérence entre le coordonnateur (Région) et le niveau d'intérêt régional de l'itinéraire



Animation régionale - Chef de filat du Comité de La Méditerranée à vélo – EuroVelo 8

- **Bilan – Limites - Perspectives**

- Une animation – coordination de projet attractive, fédérative : 12 partenaires en 2016, 26 en 2022
- Continuité de 40% à 92% en 4 ans, 436 Accueil Vélo, 1 véloguide, le site internet en Marque blanche, 5 boucles et 25 idées séjours
- Un plan d'actions complet combinant les acteurs de l'infrastructure / mobilité / tourisme. Actualisé annuellement
- ☹ Complexité, lourdeur de la gestion administrative et financière
- Quelle(s) forme(s) de gouvernance ? Responsabilités plus partagées ? Animation par une structure régionale dédiée à l'ensemble des itinéraires véloroutes régionaux ? ...



Animation des acteurs de filière vélotourisme et VTT

- **Objectifs de l'accompagnement régional**

- Fédérer le réseau de l'ensemble des partenaires œuvrant au développement touristique du vélo : institutionnels, professionnels
- Animer le déploiement du label Accueil Vélo
- Augmenter la fréquentation et les retombées économiques liées au vélotourisme

- **Mode d'animation**

- Délégation à une ADT Vaucluse Provence Attractivité - Coordination avec services Tourisme et Transports de la Région
- Coordination par Vaucluse Provence Attractivité associant CRT, ADT, Vélo Loisir Provence, OTI, OT et Région



Animation des acteurs de filière vélotourisme et VTT

- **Spécificités et intérêts d'une animation régionale**

- Echanger à une échelle régionale
- Partager des outils en communs : webinaire, éductours, outils de communication et promotion (site internet, compte instagram ...) en lien avec le C.R.T.

- **Bilan – Limites - Perspectives**

- Sensibilisation des élus aux enjeux du vélotourisme
- Cohésion d'ensemble des acteurs du tourisme publics et privés
- Triplement du nombre de labellisés accueil Vélo (Accueil Vélo : 880) en 3 ans de contrat de filière
- **Perspectives** : des moyens supplémentaires en terme d'animation
- Structurer l'offre autour de la V65 (Nice-Aigues-Mortes) : + haut potentiel national de retombées économiques
- Sensibiliser les nouveaux élus au plus vite : webinaire à destination des élus fin novembre



Animation régionale auprès des AOM pour le déploiement des stationnements vélo (LOM) et l'information en gare

- **Objectifs de l'accompagnement régional**

- Déployer des stationnements vélos sécurisés dans les 145 gares TER de la région avant le 01.01.2024.
- Expérimenter une information « VELO » sur les équipements, les services et les itinéraires vélo dans et autour de la gare

- **Mode d'animation**

- Stationnements : réunions animées par la Région avec SNCF Gares § Connexion + EPCI + Communes
- Expérimentation information VELO : 6 communes et 4 EPCI + Gares § Connexion Exploitation + Acteurs du tourisme



Animation régionale auprès des AOM pour le déploiement des stationnements vélo (LOM) et l'information en gare

- **Spécificités et intérêts d'une animation régionale**

- La Région agit en tant qu'AOT transport du TER
- Niveau de service équivalent en région intégrant des spécificités locales via les informations déployées

- **Bilan – Limites – Perspectives**

- Approche systémique : Equipements – Services - Infrastructures
- Principe de réalité : autant de sites que de situations, d'acteurs; 60 gares soumises à l'avis ABF
- **Perspectives** : en cohérence avec les objectifs de la LOM, comment s'associer avec l'Etat pour accompagner les collectivités en terme d'aménagement de la voirie aux abords des gares pour offrir un système intermodal complet ?



Animation régionale auprès des Maîtres d'ouvrages pour optimiser les dispositifs de financements vélo

- **Objectifs de l'accompagnement régional**

- Améliorer l'information des maîtres d'ouvrages concernant l'ensemble des dispositifs de financements des projets cyclables
- Optimiser les financements vélo en région, en articulant au besoin les différents fonds disponibles
- Pour la Région : recenser l'ensemble des projets vélo candidats ou projetés par les maîtres d'ouvrage, visibilité sur le calendrier de dépôt ...

- **Mode d'animation**

- **Premier temps** : réunion générale avec financeurs [Services Région : Transport, Europe, CRET + Service en charge du Contrat d'Avenir / Services Etat : DREAL + SGARD + DDTM + Préfectures] / Départements et Métropoles
- **Second temps** : 5 réunions : Financeurs + Département + Métropole du territoire animées

par la Direction des Infrastructures et des Grands Equipements



Animation régionale auprès des Maîtres d'ouvrages pour optimiser les dispositifs de financements vélo

- **Spécificités et intérêts d'une animation régionale**

- La Région concentre et alloue de nombreux financements du CPER, Plan Rhône, Plan de Relance, Autorité de gestion du FEDER

- **Bilan – Limites - Perspectives**

- 163 projets représentant 240 M€ de montant d'opérations
- Report des dossiers éligibles au cadre d'intervention Schéma Régional des véloroutes sur REACT EU
- Peu d'intentions de candidatures des CD Métropoles à l'AAP national (opportunité du REACT EU 80%)
- **Perspectives : poursuite du travail engagé par ...**
 - Redéploiement de certains projets non lauréats au REACT EU sur les autres dispositifs ?
Combiner les financements Région et Etat du Plan de relance ?
 - Elargissement aux communes et EPCI ?



Merci de votre attention

schignard@maregionsud.fr



www.velo-territoires.org

info@velo-territoires.org

25^{es} Rencontres Vélo & Territoires

 **vélo & territoires**
COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

ardèche
LE DÉPARTEMENT