

## ACTION N° 9

### Elaborer et mettre en œuvre un schéma cyclable intercommunal

#### CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ACTION

Parmi les 100 000 trajets domicile-travail quotidiens sur le territoire du PCAET, 27% se font sein d'une même commune. La part de déplacements entre communes voisines est également considérable. Même parmi ces déplacements courts, environ deux tiers sont effectués en voiture, la part du vélo étant autour de 3.5%. Les déplacements pour d'autres motifs devraient également s'appuyer fortement sur la voiture.

Pour encourager un report modal vers le vélo, qui paraît réaliste et opportun sur ~~pour~~ le territoire, les collectivités doivent engager une réflexion sur l'offre et la demande. Ces réflexions concernent à la fois les pratiques « utilitaires » (domicile-travail, achats etc.) et les pratiques « loisirs », même s'il paraît pertinent de focaliser avant tout la pratique « utilitaire » et ainsi le report de la voiture vers le vélo.

Un schéma cyclable sur les deux EPCI aura comme objectif principal de favoriser les déplacements à vélo. Il comprendra un volet infrastructure qui s'appuiera, entre autres, sur les éléments suivants :

- Des infrastructures sécurisées et dédiées au vélo, séparées du trafic automobile là où une cohabitation voitures/vélos ne serait pas suffisante
- Des voiries partagées entre voitures et vélos, apaisées en termes de volume et de vitesses du trafic automobile ; le but étant d'accueillir des cyclistes de tout niveau sur la quasi-intégralité du réseau routier sans forcément créer des aménagements séparés. L'apaisement des quartiers relève plutôt de la compétence des communes, mais le schéma intercommunal peut fixer des principes.
- Des itinéraires lisibles, sécurisés, continus et efficaces aux échelles inter-EPCI, intercommunales et communales, desservant les pôles générateurs de déplacements

Le volet services pourra intégrer les réflexions suivantes :

- Le stationnement en libre-accès, abrité ou non-abrité, situé près des pôles générateurs de déplacements ; le stationnement sécurisé aux pôles d'échanges
- La location de vélos ; des aides à l'achat
- Des ateliers d'autoréparation
- L'apprentissage de la pratique du vélo
- Le jalonnement

Le schéma devra en outre comprendre un volet Communication et Concertation pour accompagner sa mise en œuvre.

Il est à noter qu'il existe un schéma régional, un schéma départemental ainsi qu'un schéma à l'échelle du PNR du Luberon (« Luberon Labo Vélo »), ce dernier faisant quelques propositions détaillées pour le secteur de Cavillon qui doivent être prises en compte dans le schéma des deux EPCI.

PILOTE (S)	OPERATEUR(S) PRINCIPAL (avec nom référent si connu)
CCPSMV/CALMV  La maîtrise d'ouvrage pour cette action commune peut aussi être assurée par un seul des deux EPCI.	AURAV (élaboration du volet « infrastructure » du Schéma modes actif de la CCPSMV, PNRL, Conseil départemental de Vaucluse, Vélo Loisir Provence
CIBLES/BENEFICIAIRES	PARTENAIRE(S) ASSOCIE(S)
Habitants, actifs et scolaires du territoire ; visiteurs	Région Sud, Associations locales de cyclistes, SMAVD, professionnels du vélo, SCOT, relais associatifs

<p align="center"><b>CADRE DE L'ACTION ET DISPOSITIFS/CONTRACTUALISATION ASSOCIES</b> (Avec n° fiche correspondante le cas échéant)  (Cit'ergie, CRTE, AMI, PAED, OGS, ...)</p>	<p align="center"><b>CCPSMV</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- PAED Action T1 ;</li> <li>- CRTE Orientation #3.1 Adopter un schéma intercommunal des mobilités</li> <li>- Schéma départemental du vélo</li> </ul>
---	-------------------------------------	---

REFERENTS CCPSMV			
<p><b>Techniciens :</b> Caroline ALEX</p>	<p><b>Elu(s) :</b> Florence ANDRZEJEWSKI</p>		
<p><b>NIVEAU D'IMPLICATION DE L'ECHELON COMMUNAL</b></p>	<b>FAIBLE</b>	<b>MOYEN</b>	<b>FORT</b>

<p align="center"><b>BUDGET PREVISIONNEL</b></p>	<p><b>Fonctionnement</b></p>	<p>Coût ETP : 0,5 ETP/an (sur 2 ans pour l'élaboration du schéma, puis suivi de la mise en œuvre pendant 3 à 6 ans)</p> <p>Prestations externes : bureau d'études qui réalise le schéma (40 – 60 k€ HT) + coûts pour la maîtrise d'œuvre des infrastructures programmées</p> <p>Autres : en fonction des actions (p.ex. service de location ; entretien des aménagements cyclables...)</p>
	<p><b>Investissement</b></p>	<p>En fonction de l'ambition du schéma. Moyenne d'investissement des collectivités françaises pour la politique vélo en 2016 : 7,7 € / an / hab. Eurométropole Strasbourg 2019 : 23,3 € / an / hab.</p>
	<p><b>Recette/Financements</b></p>	<p>Origines financement et montants : Appels à projet du fonds Mobilités Actives (Etat ; 40% pour les aménagements) ; programme AVELO (ADEME ; pour études, expérimentation de services vélo, communication) ; ALVEOLE (pour stationnement) ; ADMA ; DSIL ; DETR (pour aménagements ; 35% en moyenne 2018) ; financements du département dans le cadre de son schéma cyclable (30-40% pour aménagements sur réseau départemental ; 100% pour stationnement sous conditions) ; fonds européens ; Ministère de la Transition Ecologique : développer le recours au vélo et aux transports en commune (plan de relance)</p>

PRINCIPALES ETAPES ET CALENDRIER	
<b>2022</b>	- Rédaction du cahier des charges et démarrage du schéma cyclable
<b>2023</b>	- Finalisation de la programmation des actions (aménagements et services)
<b>2024</b>	- Mise en œuvre et évaluation des actions
<b>2025</b>	- Mise en œuvre et évaluation des actions
<b>2026</b>	- Mise en œuvre et évaluation des actions
<b>2027</b>	- Mise en œuvre et évaluation des actions

VOLET DU PCAET	ATTENUATION	ADAPTATION	QUALITE DE L'AIR
			X

SECTEUR(S) D'ACTIVITE CONCERNE	REGLEMENTAIRE(S)	AUTRE(S)
	TRANSPORT	URBANISME

NIVEAUX D'IMPACTS	FAIBLE	MOYEN	FORT
Production énergies renouvelables et de récupération			
Réduction des consommations d'énergie			
Réduction des émissions de gaz à effet de serre			
Réduction des polluants atmosphériques			
Emplois créés			
Réduction des inégalités sociales			
Chiffre d'affaires local généré			
Maîtrise des dépenses de fonctionnement			
Préservation de la biodiversité			
Stockage du carbone			

INDICATEURS DE SUIVI	OBJECTIFS / RESULTATS ASSOCIES
Part modale du vélo	
Km d'aménagements réalisés	
Nombre de stationnements	
Nombre d'évènements promouvant le vélo ; nombre de services mis en place	
Nombre de vélos financés avec une aide à l'achat	
Accidentologie	
Etc.	

<b>COMMENTAIRES, POINTS DE VIGILANCE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implication des usagers et non-usagers</li> <li>- Mobilisation des acteurs extraterritoriaux</li> <li>- Clarification de la gouvernance et des compétences pour une mise en œuvre efficace des aménagements et services</li> <li>- Entretien des aménagements</li> </ul>
--	---

<b>CONSULTATION HABITANTS</b>	Avis positif
-------------------------------	--------------