



Bretagne rurale et urbaine
pour un développement
durable

Breizh ar maezloù ha maezkérel
evit an diorren padus



Compte-rendu de la Rencontre « Liaisons cyclables entre communes et mise en place d'un système de location de vélos à assistance électrique »



- **Un réseau d'expériences innovantes**
pour répondre aux enjeux d'aujourd'hui et de demain
- **24 mai 2018, CC du Val d'Ille-Aubigné (35)**

Depuis le 1 janvier 2017, le réseau BRUDED a ouvert plus largement son réseau aux des EPCI afin de favoriser les échanges d'élus à élus sur les compétences intercommunales : PCAET, PLUi, PLH, politiques d'emploi, schéma de mobilités... via notamment l'organisation de rencontres et de visites.

Au cours de l'année 2017, la Communauté de communes de Brocéliande a validé son programme d'actions de développement durable dans le cadre d'une démarche participative accompagnée par le CPIE de Brocéliande, Territoires Conseil et BRUDED.

Parmi les actions prioritaires, la CC de Brocéliande a décidé de développer un plan de mobilités douces comprenant le développement de liaisons cyclables entre les communes et la location de vélos à assistance électrique. Elle a sollicité le réseau BRUDED pour organiser une journée d'échanges afin de profiter de l'expérience d'EPCI ayant bien avancé sur ces questions et en particulier la Communauté de communes de Val d'Ille-Aubigné (adhérente de BRUDED) et Rennes Métropole.

➤ Les participants

Prénom	Nom	Fonction (élu, agent)	Commune ou structure
Thierry	NICOLAS	Adjoint	Lanvallay / VP BRUDED
Eric	THOMAS	Conseiller municipal	Saint-Péran
Jean-Claude	GERVAIS	Technicien Environnement	Communauté de communes Brocéliande
Erika	VERDON	Adjointe / conseillère communautaire	Plélan-le-Grand / CC de Brocéliande
Evelyne	DAVID	Conseillère déléguée / conseillère communautaire	Saint-Thurial / CC de Brocéliande
Gérard	LERAY	Conseiller délégué	Saint-Thurial
Cécile	PIEL	Chargée de mission DD	CC de Brocéliande
Murielle	DOUTE-BOUTON	Maire / Vice-Présidente	CCB / Plélan-le-Grand / administratrice BRUDED
Jean	BERTRAND	Adjoint	Plélan-Le-Grand
René	LE YOUDEC	Adjoint	La Chapelle-Launay / administrateur BRUDED
Pierre	CONTIN	Maire / Vice-Président	La Richardais / CC Côte d'Emeraude
Flora	ANDRE	Chargée de mission mobilité	Cdc Côte d'Emeraude
Lisa	BERROU-MONNIER	stagiaire	CdC Côte d'Emeraude
Jean	BERTRAND	Adjoint	Plélan-Le-Grand
Dominique	PERRICHOT	Conseiller	Paimpont
David	MOIZAN	Maire /conseiller communautaire	Saint-Thurial / CC Brocéliande
Eric	FERRIERES	Adjoint Voirie Bâtiment	Plélan-Le-Grand
Elisabeth	SEGUIN	Agent	Pays de Chateaugiron communauté
Julie	DELHOUME	Responsable Environnement	Pays de Chateaugiron Communauté
Henri	DORANLO	Maire / VP tourisme et culture	Maxent / CC Brocéliande
Joseph	DURAND	Adjoint / délégué communautaire	Bréal-sous-Montfort / CC Brocéliande
Eric	AUBRY	Technicien	Conseil Départemental des Côtes d'Armor
Alain	GAIL	Conseiller	La Chapelle-Launay

Excusés

Laurence	LOISEL	DGS	CC Brocéliande
Fabienne	SAVATIER	Conseillère / Vice-Présidente	Paimpont / CC Brocéliande
Raymond	DANIEL	Conseiller municipal / Vice-président	Saint-Thurial / CC Brocéliande
Patricia	BAUDAIS	Adjointe	Treffendel
Emilie	PLOCHOCKI	Directrice Transports et Mobilité	Saint-Malo Agglomération

Intervenants

Jean-Jacques	BERNARD	Vice-Président	Rennes Métropole
Guillaume	PORCHER	Chargé de mission mobilités	Rennes Métropole
Claude	JAOUEN	Président	CC du Val d'Ille-Aubigné
Jacques	RICHARD	Vice-Président	CC du Val d'Ille-Aubigné
Marjolaine	LE DU	Chargée de mission aménagement	CC du Val d'Ille-Aubigné
Anne	ROGARD	Chargée de mission habitat / mobilité	CC du Val d'Ille-Aubigné

Organisation

Mikael	LAURENT	Chargé de développement	BRUDED
Camille	MENEC	Chargée de mission	BRUDED

Remerciements

BRUDED remercie l'ensemble des participants pour leur contribution à la réussite de cette journée et tout particulièrement la Communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné, qui nous a accueillis, et Rennes Métropole qui a accepté de partager son expérience. ■

Le déroulé de la journée

➤ 9h15 : Mots d'accueil / Présentation de la journée

- ▶ Thierry Nicolas, Vice-Président de BRUDED
- ▶ Claude Jaouen, Président de la CC du Val d'Ille-Aubigné
- ▶ Mikael Laurent, chargé de développement

➤ 9h30-11h45 : Retours d'expériences des collectivités

- ➔ **Rennes Métropole** : La mise en œuvre des liaisons cyclables entre les communes

Elu : Jean-Jacques Bernard, Vice-Président

Technicien : Guillaume Porcher, chargé d'études mobilité

- ➔ **CCVIA** : Le schéma de déplacement doux avec la mise en œuvre des liaisons cyclables et les vélos à assistance électrique

Elus : Claude Jaouen, Président et Jacques Richard, Vice-Président

Techniciennes : Marjolaine Le Dû, chargée de mission aménagement et Anne Rogard, chargée de mission mobilités/habitat

➤ 11h45-12h30 : Travail collaboratif entre élus

Création de 2 groupes avec mise en situation : définition des objectifs attendus, des enjeux à prendre en compte, quelles sont les étapes préalables à mettre en œuvre...

- ➔ 1 groupe VAE : cas d'un EPCI qui souhaite développer de la location de VAE :
- ➔ 1 groupe liaisons cyclables : cas d'un EPCI ou de deux communes qui souhaitent développer une liaison cyclable entre communes / communes-zones d'emploi / commune-zone touristique

Déjeuner au Bistrot des terroirs, La Mézière

➤ 14h30-16h: Deux visites au choix

Pour découvrir sur le terrain les solutions trouvées : achat de foncier, gestion de l'eau et des fossés, intersection routière, choix des revêtements, entretien...

Visite 1 : sur le Val d'Ille-Aubigné : halte TER et liaison cyclable à Saint-Germain-sur-Ille

Visite 2 : sur Rennes Métropole : voie Betton – St-Grégoire et Betton – Rennes via ZA Pluvignon

Les retours d'expérience

➤ Rennes Métropole

▶ Jean-Jacques Bernard, Vice-Président et Guillaume Porcher, chargé d'études mobilité

« Nous sommes à un moment tout à fait charnière au niveau des mobilités » « Nous allons sans doute vivre un big bang des mobilités, on aura jamais connu un moment de ce type là » *Jean-Jacques Bernard*

Contexte réglementaire :

Une Loi d'orientation sur les mobilités (loi LOM) est en cours : il y a eu un gros travail de préparation et de concertation entre les collectivités et le ministère ; on sort du prisme unique des transports en commun classique comme solution pour les mobilités ; dans les dernières décennies, nous n'avions quasiment investi que dans des travaux très lourds sur les infrastructures : transport en commun, TER, tram, métro..

Le ministère a pris conscience que les modes de transport classiques ne pourront pas résoudre les problèmes de congestion vers les métropoles ni les problématiques environnementales (pics de pollutions etc).

La Ministre est à l'écoute et a manifesté son souhait de développer les mobilités actives : vélo, covoiturage, autopartage....

En parallèle, nous allons disposer tout prochainement de l'enquête ménage du conseil départemental qui n'a lieu que tous les 10 ans.

Révision du PDU de Rennes Métropole :

Rennes Métropole (43 communes, 430 000 habitants) est un territoire à la fois urbain, péri-urbain et rural avec des situations, besoins et attentes très différenciés de la population :

- Trajet domicile-travail vers la ville centre notamment
- Laisons vers des poles structurants : collèges, piscines...
- Laisons touristiques

Rennes Métropole est en phase de révision de son Plan de déplacement urbain (PDU). De nombreux ateliers ont été organisés pour avoir des retours des usagers du vélos.

Historique de la démarche :

Un 1^{er} schéma directeur de vélo métropolitain de Rennes Métropole a été mis en œuvre de 2006 à 2015, révisé en 2009. Le 1^{er} objectif qui avait été fixé était de faciliter les liaisons cyclables entre les communes, ce que les transports en commun savent très mal faire. Il y avait deux distinguos : l'utilitaire et le loisirs ; mais on s'aperçoit aujourd'hui que ce distingo n'est pas évident.

➔ Etudes

Rennes Métropole avait missionné un Bureau d'études pour imaginer l'ensemble des liaisons cyclables sur le territoire (coût : 75 000 €). La métropole avait défini préalablement ses objectifs :

- Qu'est ce que l'on souhaite relier ?
- Pour quels usages ?

Un schéma avait été établi comprenant 415 kms de voies cyclables à créer ainsi que des dépenses complémentaires sur certains secteurs. Les schéma a été arrêté en priorisant :

- Les longueurs les plus courtes ; au-delà de 5 kms cela semblait être un frein
- Le fait que l'on prenne appui ou pas sur une voirie ou un chemin existant

En complément de cette étude globale et en cas de besoin de précision sur le type d'aménagement à mettre en œuvre, lors de la volonté de mettre en œuvre une liaisons cyclable entre deux communes, des études pré-opérationnelles étaient commanditées et payées par Rennes Métropole. Coût : 4000 € en moyenne via un marché à bon de commande.

→ Travaux :

Lors de la mise en œuvre des travaux, les travaux étaient répartis le plus souvent ainsi

- 50% du coût HT pris en charge par Rennes Métropole
- 30 % financé par du contrat de territoire (financement Conseil général)
- 20% pour les deux communes

La répartition des coûts restant entre les deux communes étaient le plus souvent répartis au prorata du linéaire aménagé sur leur territoire respectif avec toutefois des variables :

- dans les cas où des ouvrages d'art sont nécessaires, Rennes métropole s'était fixé un plafond d'intervention
- selon l'objectif. Par exemple, la liaison Thorigné-Fouillard/Cesson-Sévigné avait surtout pour objectif de rejoindre la zone d'emploi de Rennes Atalante pour les habitants de Thorigné

Rennes Métropole estime à 150 000 € HT le coût moyen d'une piste cyclable aménagée.

→ Evaluation :

Rennes Métropole a un observatoire vélo. Un comptage visuel est effectué tous les deux ans via l'embauche de vacataire.

Le constat principal c'est que les habitants n'utilise pas leur vélo pour des trajets < à 1 km ou > à 10 km.

Par ailleurs, les comptages donnent les résultats suivants :

- Piste intercommunale (sans pole générater) : entre 10 et 40 vélos par jour dans les deux sens
- Piste vers Rennes : jusqu'à 250 vélos/jour
- Place de Bretagne : jusqu'à 3500 vélos/jour

→ Les principaux freins rencontrés

Sur les 415 kms projetés en 2006, 160 kms avaient été réalisés fin 2017. Les deux principaux freins rencontrés sont :

- La problématique du foncier et la continuité des pistes : il important de travailler là où le foncier est entièrement maîtrisé pour réaliser des tracés sans interruption : la continuité est un élément essentiel. Il est important que les élus soient clairs dès le départ et avant d'engager les premiers travaux : DUP ou pas. On a le cas entre deux communes où il manque 200 mètres de liaisons depuis 10 ans !
- L'entente et les capacités financières des communes concernées au même moment : à plusieurs reprises, il est arrivé qu'une commune ait budgété les travaux sur l'année N dans son plan pluriannuel d'investissement (PPI) mais ne les a pas réalisés, constatant que la commune voisine donnait priorité à d'autres investissements cette même année. L'année suivante, c'est potentiellement le contraire qui s'est passé : la 2^{ème} commune avait la capacité financière mais plus la première.

Location de VAE :

Rennes Métropole a acté pour une délégation de service public du service mobilité au réseau star. Le VAE change la donne ! Il est important de permettre aux gens de découvrir l'outil : 60% des usagers qui louent un vélo électrique finissent par le racheter. Aujourd'hui, Rennes Métropole dispose d'un parc de 1 800 vélos à la location avec option d'achat.

Le nouveau schéma vélo

Rennes Métropole dispose aujourd'hui de l'intégralité de la compétence voirie (hors voiries non présentes dans le schéma directeur et voiries non adossées à une voirie existante). Par ailleurs, un nouveau schéma vélo 2015-2020 a été adopté en 2015. Dans ce nouveau schéma, Rennes Métropole a mis en place les principes suivants :

- Pas de foncier à acquérir ou certitude sur les possibilités d'acquisition
- Priorité donnée aux pistes/bandes cyclables utilisant des voiries existantes. Sur des routes < à 50 km, la bande est acceptable. > à 50 km, il faut une piste à part

- Pour des usages de loisirs et de tourisme, la priorité est donnée aux :
 - o Voies vertes à usages multiples vélos, piétons, cheval
 - o Chaussée à voie centrale banalisée (si trafic routier faible et vitesse limitée)
 - o Routes partagées (si trafic routier faible et vitesse limitée)
 - o Cheminements mixtes piétons-vélos (si coûts maîtrisés)

1 million d'euro de budget a été acté.

Les principaux enseignements

*« Il faut sans doute se questionner, lorsque les habitants ne prennent pas leurs vélos à l'intérieur de leur commune sur le fait de réaliser une liaison cyclable entre deux communes »
« Quand il y a une liaison par la route, qu'il n'y a pas de congestion et qu'il n'y a pas de problème de stationnement, le vélo ne marche pas » Guillaume PORCHER*

« Le VAE change la donne ! Il est important de permettre aux gens de découvrir l'outil : 60% des usagers qui louent un vélo électrique finissent par le racheter » Jean-Jacques BERNARD

La question des infrastructures est importante mais pas suffisante.

1/ Il faut une transversalité de ses mobilités actives ; il faut embarquer

- les urbanistes qui conçoivent nos espaces
- les aménageurs qui les réalisent
- les promoteurs qui construisent les logements

2/ Il faut une politique des services. Quand on est usager et que l'on veut aller au boulot en vélo, c'est tout le parcours qui doit être sécurisé depuis la prise de son vélo dans son logement jusqu'à son parking sécurisé au sein de l'entreprise. Nous devons exiger des promoteurs qu'ils conçoivent des garages à vélos dans les collectifs à la fois :

- Individualisé
- Accès facile
- Sécurisé
- Avec une alimentation électrique

3/ Il est absolument nécessaire d'avoir une politique d'animation pour accompagner au changement de comportement. La politique d'accompagnement des entreprises est un vrai levier ! à travers le changement des habitudes sur les déplacements domicile travail, les personnes changent leurs comportements de manière durable. (Le Plan de mobilité, anciennement appelé Plan de déplacement des entreprises, est obligatoire depuis le 1 janvier 2018 pour les entreprises de plus de 100 salariés : [Cf Ademe](#))

4/ Rennes Métropole a acté pour une délégation de service public du service mobilité à Kéolis qui exploite le réseau star. Le service comprend la location et la revente aux utilisateurs de vélos à assistance électrique. Rennes Métropole dispose d'un parc de 1800 VAE.

➤ CC du Val d'Ille-Aubigné

- ▶ Claude Jaouen, Président, Jacques Richard, Vice-Président, Marjolaine Le Dû, chargée de mission aménagement et Anne Rogard, chargée de mission mobilités/habitat

« Pour être le plus cohérents possible, nous avons décidé en 2011, de transférer la compétence 'modes doux' à l'intercommunalité : c'est un levier d'action important dans la mise en œuvre, notamment pour mener à bien les acquisitions foncières pour la réalisation (et l'entretien) des pistes cyclables et de parkings vélo » - Claude Jaouen.

La Communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné compte 19 communes et 35 000 habitants. Elle est issue de la fusion de la CC du Val d'Ille et de la CC d'Aubigné mise en œuvre au 1 janvier 2017.

Historique de la démarche :

Lors des élections municipales de 2008, les élus ont convergé vers la nécessité de travailler sur la question des déplacements. Plusieurs raisons ont motivé les élus :

- Des phénomènes de congestion : entre Saint-Grégoire et Melesse, la fréquentation est de 11 500 véhicules/jour. Après Melesse, il reste encore 8000 véhicules/jour
- La forte dépendance à la voiture dans un contexte de prix du pétrole élevé (> 1,50 €/litre) avec un enjeu de précarité énergétique des ménages sur la question des déplacements
- Le choix de l'ex-Val d'Ille de mettre en œuvre un PCAET, bien que celui-ci n'était pas obligatoire à l'époque

Etude pour un schéma de déplacement :

Une étude pour mettre en œuvre un schéma de déplacement doux a été confiée au Bureau d'études ITER. Il a permis de développer une stratégie en 3 axes.

1. Mobilité et transports en commun :
 - a. Adhésion à Covoiturage + (devenu ehop) : actions spécifiques avec l'association sur les zones d'emploi pour les entreprises
 - b. Actions auprès du CG35 sur une augmentation du niveau de service (fréquence des bus « Illenoo ») vers Rennes Métropole et Cap Malo (création d'une ligne)
2. Déplacements de proximité et usages du vélo :
 - a. Mise en œuvre de liaisons cyclables et de location de VAE (cf ci-après)
 - b. Zones de covoiturage aux nœuds de communication (haltes TER + points d'arrêts importants illenoo)
3. Volet animation (un poste à mi-temps) : pour accompagner le changement de pratiques sur
 - o – usage covoiturer
 - o Utilisation transport en commun
 - o Vélo
 - o Déplacement à pied.

Le schéma a été adopté en décembre 2010. Dans la lignée, le conseil communautaire a voté la prise de compétences sur les « modes de déplacements doux et aires de covoiturage ».

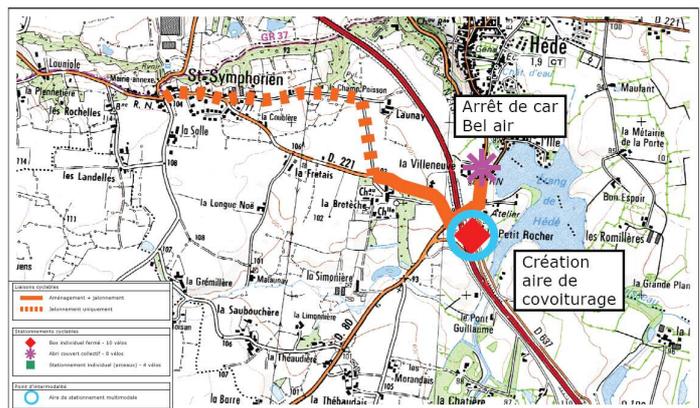
La mise en œuvre opérationnelle

La priorité des liaisons a été portée vers :

- les pôles générateurs de déplacements : le collège de La Mezière et la zone commerciale de Cap Malo
- les pôles de rabattement : les stations TER de Saint-Germain-sur-Ille, Saint Médard sur Ille et Montreuil sur Ille (hors territoire), les parkings de co-voiturage, les stations de cars Illenoo les plus importantes

Pour affiner son analyse, la CCVI s'est entourée du cabinet INDDIGO/Altermodal (Nantes), spécialisé dans les modes doux. Bureau d'étude et services du val d'Ille ont notamment étudié la faisabilité :

- technique : certaines portions nécessitent un élargissement de voirie, sans pour autant avoir recours au busage (pour ne pas nuire à une gestion écologique des eaux). Par ailleurs, plusieurs aménagements concernent des routes départementales soumis à un « règlement routier départemental » inadapté à ces nouveaux enjeux.
 - foncière : Au-delà des compétences en terme de voirie, certains aménagements nécessitent de l'acquisition de foncier à négocier avec des propriétaires privés.
 - financière : la complexité de certains aménagements laissait apparaître des coûts au km importants.
- Au final le programme d'aménagement retenu avoisinait les 1,3 millions d'euros. Un phasage à court, moyen, long terme a été réalisé.



Pour lancer la mise en œuvre rapidement, les travaux ont démarré par les aménagements les plus faciles à réaliser, sans forcément être les plus susceptibles d'être utilisés : 11 kms de pistes cyclables et 24 kms de bandes cyclables sur voies communales à très faible trafic ont donc été aménagées.

Ensuite, la volonté s'est portée de faire des liaisons nécessitant des acquisitions foncières notamment la liaison Vignoc-La Mézière pour relier le collège.

Vélos à assistance électrique (VAE) :

« On avait prévu un échelonnement des livraisons pour éviter de stocker les vélos ; au vu du succès, on a du demander d'accélérer les livraisons. » - Claude Jaouen

Avec la réalisation de cette 1^{ère} tranche d'itinéraire, la CC de l'ex-Val d'Ille a décidé de lancer un service de location de vélos à assistance électrique et lancé l'achat d'un parc de 80 vélos. La valeur d'achat d'un VAE est de 1500 €.

Le service permet :

- de louer pour 1, 3, 6 mois ou 1 an.
- de racheter le vélo au bout de 2 ans de location continue : vendus à 350 € pour les vélos les plus récents, à 50 € pour les plus anciens (car la batterie est moins efficace / coût d'une batterie neuve : entre 400 et 500 €).

Les utilisateurs utilisent en priorité leur vélo pour des trajets domicile – travail (en moyenne 9 kms). Plus de 60% des utilisateurs finissent par racheter leur vélo au bout des 2 ans de location. Une part continue de louer pour bénéficier de l'aide financière de leur employeur.

C'est la CC qui gère la location, les contrats. Lorsque, en 2015, nous avons racheté de nouveaux vélos, nous avons cherché une solution de type DSP, toutefois la taille de l'EPCI et le volume de vélos ne suffisaient pas. Quid de la « concurrence » avec les acteurs économiques locaux lorsqu'ils sont présents sur le territoire ? Pour la collectivité, c'est une mesure de sensibilisation. Au Val d'Ille Aubigné, l'impact sur les acteurs économique est positif car cela fait augmenter les ventes des vendeurs de vélos, ce n'est donc pas un frein.

L'entreprise qui a fourni les vélos assure une maintenance préventive deux fois par an. La CCVIA le sollicite dès lors que 20 vélos doivent être revus. Les particuliers doivent ramener leur vélo au Pole communautaire à une date fixée pour faire réaliser cette maintenance. Le changement des pneus et des freins est à la charge des locataires, sauf dans le cas d'usure classique.

Aujourd'hui, la CCVIA teste les véhicules électriques en autopartage. De nouveaux VAE sont acquis ou en cours d'acquisition ce qui va porter à 170 le nombre total de vélos acquis.

A la CCVIA la gestion des VAE représente environ 0,25 ETP.

Melesse : une initiative de vélos partagés :

Une association locale a une convention avec le SMICTOM pour réparer les vélos récupérés sur les déchetteries. Avec eux est né l'idée de développer un service de 'velib' melessien'. Des vélos seront peints d'une couleur voyante et disposés sans antivols dans des parkings à vélo de la commune. Chacun pourra les utiliser.

Retours sur les ateliers

➤ Atelier "liaisons cyclables" :

Les participants ont été amené à traiter le cas d'un EPCI ou de deux communes qui souhaitent développer une liaison cyclable entre communes... L'objectif de l'atelier étant de réaliser une ébauche de cahier des charges.

➔ Des préalables

Les enjeux, les questions qui se posent préalablement... :

- La cohérence entre l'action de l'EPCI et l'action de la commune
 - o Prise de compétence de l'EPCI pour les liaisons hors aggro ?
 - o Politique de la commune à l'intérieur de l'agglomération : liaisons cyclables, mais aussi prise en compte de l'enjeu lors de programmes immobiliers / équipements (garages à vélo....)

- La maîtrise du foncier : il ressort des échanges qu'il s'avère inutile de démarrer une liaison si l'on a pas la maîtrise de l'ensemble du foncier pour assurer la continuité. Jusqu'où les élus sont-ils prêts à aller en matière d'acquisition du foncier ?
- La communication et l'accompagnement au changement : les témoignages montrent qu'une politiquement uniquement d'aménagement ne suffit pas :
 - o Quelle communication ?
 - o Quel accompagnement des habitants au changement de pratiques ?
- L'évaluation
 - o Comptage de la fréquentation des aménagements cyclables ?
 - o Enquête ?

→ Les objectifs généraux auxquels souhaitent répondre la collectivité

- La santé : pollution de l'air, activité physique
- L'environnement : pollution de l'air, impact des réseaux routiers
- La précarité énergétique : certaines personnes n'ont pas les moyens de se déplacer en voiture
- L'accès à la mobilité pour tous : certaines personnes n'ont pas de voitures, pas l'âge de conduire, pas le permis, plus les capacités de conduire...
- Le développement du commerce local, l'accès aux biens et services du territoire

→ Les objectifs des liaisons cyclables souhaitées

Répondre aux besoins de mobilité du quotidien :

- relier toutes les communes entre elles ? enjeu de permettre à tout à chacun de rejoindre un bourg à vélo. Symbolique de la solidarité intercommunale

et/ou

- relier les centres des communes a des points névralgiques d'activités ou de flux :
 - o zones d'activités, d'emploi
 - o halte TER, station de car
 - o écoles, collèges, lycées
 - o équipements touristiques, sportifs, culturels
- autant que possible, répondre à l'enjeu touristique
 - o soit en reliant la liaison directe avec des liaisons touristiques
 - o soit en trouvant un compromis pour une liaison répondant aux 2 objectifs

NB : au cas par cas, s'interroger sur la possibilité d'une liaison multi-usages : piétons, cycles, ... voire cheval...

→ Méthodologie : faire participer les usagers

Pour dessiner les tracés et s'entendre sur « les points noirs » à aménager en priorité, il s'avère important de faire participer les habitants qui utilisent déjà leur vélo comme moyens de déplacement. Beaucoup d'entre eux ont déjà développé des itinéraires, et connaissent les lieux accidentogènes.

→ Différents types de voiries

Les tracés et les aménagements préconisés dépendront notamment du typologie de voirie :

- la route circulante, aménageable par une bande sur le côté ou une piste séparée
- la route de campagne peu circulante
- les chemins et sentiers. Différencier
 - o les sentiers de randonnée inscrits au schéma départemental : les aménager pour répondre à une praticabilité toute l'année semble inconcevable (remise en cause de l'intérêt touristique et paysager)
 - o les chemins d'exploitation : possibilité de passer une convention d'usage avec le propriétaire ? mais risque d'une remise en cause de l'usage par le propriétaire avec le temps ?
 - o les chemins communaux, susceptibles d'être utilisés

→ Les points à prendre en compte pour la conception d'une liaison

- le foncier :
 - o le moins d'acquisition possible
 - o en cas de nécessité d'acquisition, vérifier préalablement la possibilité d'acquérir (élus, propriétaire)
 - o dans le cas d'un PLU ou PLUi, mettre en œuvre une déclaration d'utilité publique permettant de lancer une série d'acquisition plutôt que de rentrer dans des acquisitions duales ?
- la continuité de la liaison
- la distance : la plus directe possible, le vélo n'aime pas faire de détour
- la praticabilité de la liaison toute l'année
- le confort :
 - o revêtement roulant
 - o topographie la plus plane possible
 - o
- la gestion de l'eau : fossés le moins busés possible (circulation de l'eau, entretien du fossé, coût)
- le choix du revêtement :
 - o roulant
 - o drainant
 - o coût investissement / entretien

Deux difficultés particulières à prendre en considération :

- les ouvrages d'art : des échanges avec le conseil départemental doivent être mis en œuvre pour imaginer la solution de traversée de certains ouvrages (ponts, ronds-points...)
- la réglementation : le code de la route est avant tout fait pour la voiture, on ne fait pas ce que l'on veut en matière d'aménagement, y compris sur des voies communales. Cf : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements>

➤ Atelier "mise en place d'un service de vélos à assistance électrique"

Objectifs à intégrer dans un cahier des charges :

- Prescription sur la réactivité du prestataire : influe sur la localisation géographique
- Pouvoir tester, expérimenter le vélo pendant au moins 1h avant de choisir le revendeur. (idem pour l'utilisateur dans un 2^{ème} temps).
- Une puissance et un calibrage du véhicule qui réponde au besoin : ni trop bas, ni trop haut. (ex si dénivelé)
- Autonomie des batteries. Quel recyclage en fin de vie ?
- Durée de garantie du vélo et de la batterie : indiquer la capacité de la batterie en fin de garantie (ex : au moins 50%)
- Temps de charge de la batterie sur un courant 220V
- Provenance du matériel ? (Europe ?...) Lieu d'assemblage ?
- Différentes tailles de vélos (CCVIA : 80% de M ; 20% de L) – Le poids
- Quels accessoires ? (cadenas, autres) : des options ?
- Maintenance : quelle fréquence annuelle ?
- Quel signal sonore ?
- Supports de communication
- Réflexion sur le chargeur intégré au vélo ?
- Définition du rôle et des responsabilités/obligations de l'utilisateur et du loueur sur l'entretien et la gestion
- Mini-formation du prestataire à la collectivité qui pourra ensuite « former » les usagers.
- Grille des tarifs des pièces

En parallèle :

- Penser aux clauses usagers/collectivité (ex : en cas de résiliation)
- Collectivité : recharge des batteries sur l'espace public ? A penser sur les bornes de voiture électrique ? Modes d'attache du vélo au niveau de ces systèmes de recharge ?
- Information sur les trajets vélos sur l'espace public

→ Avantages et inconvénients du fonctionnement en régie

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none">- On peut toujours déléguer ce que l'on souhaite à un prestataire (de suite ou a posteriori)- Réactivité et le portage d'une politique : possibilité d'avoir une continuité- Possibilité de déléguer aussi la gestion des contrats de location- La collectivité reste en contact direct avec les utilisateurs : proximité/échange avec les usagers.- Réactivité par rapport au prestataire si évolution des usages : la collectivité n'est pas dépendante d'un marché public- Capacité d'expérimentation	<ul style="list-style-type: none">- La gestion administrative et comptable peut être lourde.- Temps agent qui peut être important selon le volume de vélos (suivi des contrats, en cas de problème, gestion du parc potentiellement vieillissant)- Horaires d'ouverture moins souples- Il faut avoir au moins 2 agents « formés »

Pour en savoir plus :

- Le site de BRUDED : <http://www.bruded.fr/mobilit%C3%A9s/>
- Les expériences de Territoires conseils : https://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/Experiences/Experiences&cid=1250280050161*
- Les fiches du CEREMA : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements>

CONTACT :

BRUDED - 19, rue des Chênes - 35630 Langouët - contact@bruded.fr – www.bruded.fr

BRUDED est soutenu par :

