

Assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'élaboration du schéma directeur « vélo » de la Communauté de Communes du Plateau Picard

D2208 – Plan d'action



EM Services

Générateur de temps utile

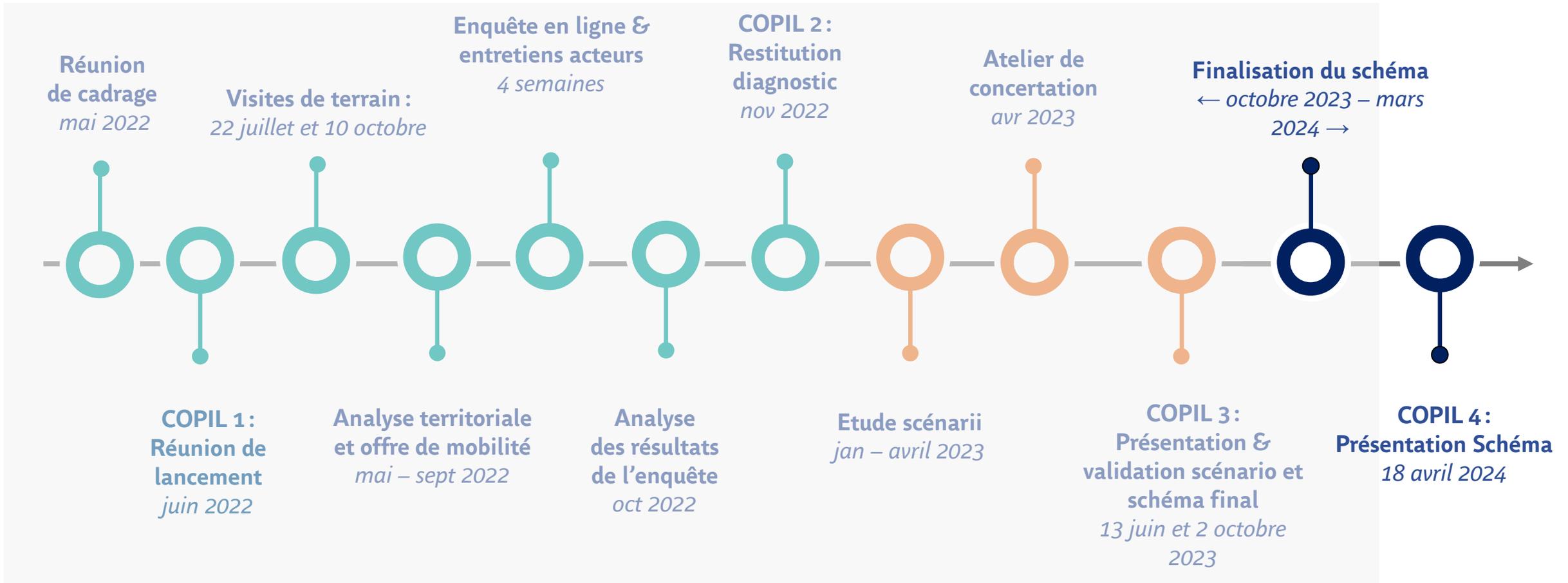
Filiale de  RATP Dev

Sommaire

1. Le plan d'action pluriannuel (p. 4)
2. Fiches action (p. 11)
 - 2.1. Coordonner la mise en œuvre du schéma directeur (p. 12)
 - 2.2. Communiquer pour changer les comportements durablement (p. 15)
 - 2.3. Proposer de nouveaux services aux usagers (p. 27)
 - 2.4. Développer le jalonnement (p. 35)
3. Echéanciers (p. 39)
4. Annexe : Schéma Directeur de Signalisation (SDS) (p. 45)

Rappel des étapes

La chronologie de la mission :



1. Plan d'action pluriannuel



1. Objectifs du plan d'action



Structurer et planifier les actions appuyant la mise en œuvre de la stratégie du Schéma Directeur



Disposer d'une gouvernance de pilotage et d'animation autour du Schéma Directeur



Concrétiser le Schéma Directeur avec des actions complémentaires aux aménagements

1. Plan d'action pluriannuel

4 axes d'intervention et 13 actions

COORDONNER LA
MISE EN ŒUVRE
DU SCHEMA
DIRECTEUR



COMMUNIQUER
POUR CHANGER
LES
COMPORTEMENTS



PROPOSER DE
NOUVEAUX
SERVICES AUX
USAGERS



DEVELOPPER
LE JALONNEMENT



1. Plan d'action pluriannuel

Temporalité

Impact de la mesure

Difficulté de mise en œuvre

Les moyens nécessaires

ECT

*En cours ou à court terme
2024 - 2025*



Impact limité



*Action facile à
mettre en œuvre*



Action peu couteuse

MT

*Moyen terme
2026 - 2027*



Impact moyen



*Mise en œuvre
complexe*



*Action moyennement
couteuse*

LT

*Long terme
> 2027*



Fort impact de la mesure



*Mise en œuvre
très complexe*



*Coût de mise en
œuvre élevé*

1. Plan d'action pluriannuel

13 actions à déployer au cours de la démarche (1/3)

Id	Axe d'intervention	Action	Thématique	Temporalité	Impact	Difficulté	Moyens nécessaires
1.1	Coordonner la mise en œuvre du schéma directeur	Mettre en place une ingénierie pour la mise en œuvre du Schéma directeur cyclable	Gouvernance	ECT	 		
2.1	Communiquer pour changer les comportements durablement	Mettre en place un plan de communication	Gouvernance	ECT	  		
2.2	Communiquer pour changer les comportements durablement	Réalisation d'événements réguliers tout public autour de la pratique cyclable et du SDC	Animation	ECT à LT	 		
2.3	Communiquer pour changer les comportements durablement	Animation au sein des établissements scolaires (atelier sécurité à vélo, remise en selle...)	Animation	ECT	 		
2.4	Communiquer pour changer les comportements durablement	Animation auprès des entreprises du territoire	Animation	ECT à LT	  		

1. Plan d'action pluriannuel

13 actions à déployer au cours de la démarche (2/3)

Id	Axe d'intervention	Action	Thématique	Temporalité	Impact	Difficulté	Moyens nécessaires
3.1	Proposer de nouveaux services aux usagers	Déployer une offre de stationnement sécurisée au niveau des centres-villes et des équipements majeurs sur le territoire	Equipements et infrastructures	MT			
3.2	Proposer de nouveaux services aux usagers	Proposer un service de location courte et longue durée de vélo (mécaniques, VAE, cargo...) pour les usagers du territoire	Equipements et infrastructures	MT			
3.3	Proposer de nouveaux services aux usagers	Permettre la découverte des véhicules de type intermédiaire	Equipements et infrastructures	MT			
3.4	Proposer de nouveaux services aux usagers	Créer une aide à l'achat d'équipements portée par la CC	Incitatifs financiers	MT			
3.5	Proposer de nouveaux services aux usagers	Mettre en place une maison du vélo fixe ou itinérante sur le territoire	Animation	LT			

1. Plan d'action pluriannuel

13 actions à déployer au cours de la démarche (3/3)

Id	Axe d'intervention	Action	Thématique	Temporalité	Impact	Difficulté	Moyens nécessaires
4.1	Développer le jalonnement	Jalonner le réseau cyclable	Equipements et infrastructures	MT à LT	 		 
4.2	Développer le jalonnement	Jalonner le réseau de balades vélo	Equipements et infrastructures	ECT	 		 
4.3	Développer le jalonnement	Apaiser les centres-villes pour un meilleur partage de l'espace public	Equipements et infrastructures	ECT à MT	  		  

2. Fiches actions



2.1 Coordonner la mise en œuvre du schéma directeur



PILOTE

- Ingénierie CC du Plateau Picard

CONTRIBUTEURS INTERNES

- Prestataire(s) identifié(s) / Associations du territoire
- Communes de la CC PP

CONTRIBUTEURS EXTERNES

- Région/ département / CC voisines / Associations

COUTS

Investissements :

- Besoins d'appui complémentaires identifiés (BET, MOE notamment)

Fonctionnement :

- ¼ ETP

CIBLES

- Habitants et visiteurs de la CC
- Elus et techniciens des communes

TEMPORALITÉ

- Court terme

IMPACT DE LA MESURE



DIFFICULTE DE MISE EN ŒUVRE



AXE 1 : COORDONNER LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR

Action 1.1 : Mettre en place une ingénierie pour la mise en œuvre du schéma directeur cyclable

OBJECTIFS :

- Assurer la pérennité du Schéma directeur dans le temps
- Accompagner les communes dans la mise en œuvre des aménagements
- Garantir la cohérence du Schéma directeur avec les politiques sectorielles au niveau communautaire
- Identifier les ressources nécessaires pour la réalisation de tout ou partie des actions du plan d'action

TACHES A REALISER :

- **Etape 1 : Définir les missions et la feuille de route de l'ingénierie :**
 - Produire des contenus pour alimenter la communication sur le schéma directeur
 - Mettre à jour la cartographie des itinéraires du schéma directeur, en fonction de l'évolution des projets et des priorités
 - Assister techniquement les communes pour concevoir les aménagements cyclables (types d'aménagements, matériaux, signalisation, coûts), et identifier les financements possibles
- **Etape 2 : Définir la composition de l'ingénierie :**
 - Désigner un chef de projet « Schéma directeur cyclable »
 - Créer un comité de suivi du Schéma directeur cyclable associant élus et techniciens, qui se réunit régulièrement pour valider les évolutions, le budget nécessaire à la mise en œuvre des aménagements, le planning de déploiement, la communication
- **Etape 3 : Piloter la réalisation des actions / des aménagements**
 - Animer le comité / créer et alimenter les outils de suivi : tableau de bord, calendrier, suivi d'actions...
 - Suivre la réalisation des actions et des aménagements / créer et alimenter un planning de l'avancement des aménagements

INDICATEURS :

- Nombre de km d'aménagements cyclables réalisés
- Nombre de km d'aménagements par habitants & Nombre de km d'aménagements par commune
- Indicateurs de l'application GéoVélo : nombre de membres dans la communauté CC PP, distance parcourue par année sur des itinéraires enregistrés et Co2 économisé
- Suivi des indicateurs des autres actions de plan d'action

AXE 1 : COORDONNER LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR

Annexe Action 1.1 : Mettre en place une ingénierie pour la mise en œuvre du schéma directeur cyclable

Calendrier de déploiement du Schéma Directeur Cyclable :

Typologie	Axe d'intervention	Id	ECT	MT	LT
Aménagements	Chemin Vert	1	1. Aménagement du Chemin Vert		
	Temps 1 - Axe 1	2	2. Apaiser les centres-villes : Saint-Just & Maignelay-Montigny		
	Temps 1 - Axe 2	3	3. Jalonner les itinéraires pour les déplacements de loisirs et touristiques cf action 4.2		
	Temps 2 - Priorité 1	4.a	4.a Interconnecter les centralités : Liaison Saint-Just Ravenel Liaison Saint-Just Airion Liaison Maignelay – Tricot		
	Temps 2 - Priorité 2	4.b	4.b Interconnecter les centralités : Liaison Saint-Just Wavignies Liaison Tricot - Méry-la-Bataille		
	Temps - long terme	5	5. Etoffer les connexions internes du Plateau Picard		
	Temps - long terme	6	6. Interconnecter le PP avec les aménagements cyclables ou voies vélo des territoires voisins.		
Plan d'action	Coordonner la mise en œuvre du schéma directeur	1.1	Mettre en place une cellule ingénierie pour la mise en œuvre du Schéma directeur cyclable		
	Communiquer pour changer les comportements durablement	2.1	Mettre en place un plan de communication		
		2.2	Réalisation d'événements réguliers tout public autour de la pratique cyclable et du SDC		
		2.3	Animation au sein des établissements scolaires (<i>atelier sécurité à vélo, remise en selle...</i>)		
		2.4	Animation auprès des entreprises du territoire		
	Proposer de nouveaux services aux usagers	3.1	Déployer une offre de stationnement sécurisée au niveau des centres-villes et des équipements majeurs sur le territoire		
		3.2	Proposer un service de location courte et longue durée de vélo (<i>mécaniques, VAE, cargo...</i>) pour les usagers du territoire		
		3.3	Permettre la découverte des véhicules de type intermédiaire		
		3.4	Créer une aide à l'achat d'équipements portée par la CC		
		3.5	Mettre en place une maison du vélo fixe ou itinérante sur le territoire		
Développer le jalonnement	4.1	Jalonner le réseau cyclable			
	4.2	Jalonner le réseau de balades vélo			
	4.3	Apaiser les centres-villes pour un meilleur partage de l'espace public			

Suivi des indicateurs du Plan d'action :

Axe d'intervention	Action	Indicateurs	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Coordonner la mise en œuvre du schéma directeur	Mettre en place une ingénierie pour la mise en œuvre du Schéma directeur cyclable	Nombre de km d'aménagements cyclables réalisés							
		Nombre de km d'aménagements / habitants & Nombre de km d'aménagements / commune							
		Suivi des indicateurs de Géovélo : nombre de membres dans la communauté CC PP, distance parcourue par année sur des itinéraires enregistrés et Co2 économisé							
		Suivi des indicateurs des autres actions du plan d'action							

2.2 Communiquer pour changer les comportements durablement



PILOTE

- Maîtrise d'ouvrage : Ingénierie CC du Plateau Picard

CONTRIBUTEURS

- Sécurité routière, préfecture
- Associations de riverains, parents d'élèves
- Etablissements scolaires
- Commerçants
- Entreprises
- Médias
- Office du tourisme
- Communes...

COUTS

Investissements :

- Cf. page suivante

Fonctionnement :

- Inclus dans le ¼ ETP (ingénierie cf. action 1.1)

CIBLES

- Habitants et visiteurs de la CC

TEMPORALITÉ

- En cours

IMPACT DE LA MESURE



DIFFICULTE DE MISE EN ŒUVRE



AXE 2 : COMMUNIQUER POUR CHANGER LES COMPORTEMENTS DURABLEMENT

Action 2.1 : Mettre en place un plan de communication

OBJECTIFS :

- Rendre le vélo plus attractif et séduisant
- Faire connaître les itinéraires

TACHES A REALISER :

• **Etape 1 : Cadrer le plan de communication**

- Identifier les cibles prioritaires (utilitaires, loisirs, cyclotouristes, sportifs) et les changements souhaités pour chaque cible, ainsi que les freins à lever
- Identifier les territoires sur lesquels les enjeux de reports modaux sont les plus importants
- Exposer les grandes lignes de messages clés et les messages par cible
- Déterminer les canaux de communication
- Identifier les partenaires potentiels
- Organiser et planifier les actions

- **Etape 2 :** S'appuyer sur des supports et des outils traditionnels pour communiquer (bulletin intercommunal, site internet de la collectivité) et faire la promotion d'un itinéraire par mois/trimestre avec indication des nouveaux aménagements + interview d'usagers (particuliers, entreprises, administration, écoles). S'appuyer sur l'application Géovélo et l'intégration des itinéraires touristiques dans l'application.

- **Etape 3 :** Concentrer l'ensemble des informations relatives au vélo sur le territoire dans un onglet dédié sur l'application « Intramuros »

- **Etape 4 :** Mettre en place une boîte à outils à disposition des usagers : Kit du cycliste / Plan des aménagements / Charte de comportement (cyclistes, piétons, automobilistes)

- **Etape 5 :** Concevoir un logo pour valoriser le réseau cyclable local et le distinguer des itinéraires des schémas européen, national et régional

INDICATEURS :

- Nombre de publications sur le site internet et sur les bulletins municipaux
- Nombre de publications sur les réseaux sociaux
- Nombre de visiteurs sur la rubrique Mobilités/Vélo d'Intramuros
- Nombre de kits du cycliste / plans d'aménagement distribués / livrets du cycliste
- Satisfaction vis-à-vis de chacune des actions de communication et intentions déclarées vis-à-vis d'un éventuel changement modal (questionnaire)

AXE 2 : COMMUNIQUER POUR CHANGER LES COMPORTEMENTS DURABLEMENT

Action 2.1 : Mettre en place un plan de communication

COUTS :

Investissements :

- Conception d'une carte des aménagements cyclables communicante par un bureau d'étude : 6 000 à 13 000€
- Agence de communication :
 - Conception d'une vidéo de promotion : 5 000€
 - Création d'un livret du cycliste (carte des aménagements cyclables, recensement des balades, carte des lieux de stationnement, liste des informations utiles à destination des vélotaf'eurs, des pratiquants du cyclotourisme, des sportifs ou bien des personnes pratiquant le cyclisme au titre de loisir) : 3 500 à 5 000€
 - Création d'un logo ainsi que d'une charte graphique pour le vélo et sa pratique sur le territoire : à partir de 3 000 €
- Kits cyclistes : 10 à 50€ selon les équipements (antivol, kit rustine, gilet réfléchissant, cape de pluie, écarteur de danger)
- Rédacteurs pour du contenu média classique : selon le prestataire
- Création de contenu digital (site internet, site internet, Intramuros et autres canaux de diffusion) :
 - service communication de la CC
 - ETP dédié au Schéma directeur cyclable
 - Influenceurs modes actifs : selon le prestataire

AXE 2 : COMMUNIQUER POUR CHANGER LES COMPORTEMENTS DURABLEMENT

Action 2.1 : Mettre en place un plan de communication



	Vélotaf'	Loisirs	Cyclotouristes	Sportifs
Des profils différents	<ul style="list-style-type: none"> Utilisent le vélo comme mode de transport pour se déplacer dans leur vie quotidienne Globalement bien équipés avec vélos de qualité, casques... 	<ul style="list-style-type: none"> Utilisent le vélo pour se balader et s'aérer, pour une pratique pas toujours régulière du vélo Pas forcément très équipés 	<ul style="list-style-type: none"> Utilisent le vélo comme mode de déplacement pour se déplacer lors de leurs vacances Globalement bien équipés (bons vélos, casques, mais aussi portes bagages, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Utilisent le vélo comme accessoire de sport permettant la réalisation de leur activité physique (notion de vitesse qui entre en compte) Vélos et équipements adaptés à la pratique
Les besoins / attentes de ce public cible	<ul style="list-style-type: none"> Avoir des infrastructures continues / du jalonnement Pouvoir circuler en sécurité sur le territoire Pouvoir se stationner facilement et laisser son vélo en toute confiance 	<ul style="list-style-type: none"> Avoir des infrastructures séparées des autres modes de transport Pouvoir accéder aux lieux de nature / culture / loisirs en toute sécurité et pouvoir s'y stationner si besoin Pouvoir se stationner facilement et laisser son vélo en toute confiance 	<ul style="list-style-type: none"> Connaître au préalable les lieux d'hébergement / de restauration avec des services adaptés à la pratique et ses besoins Avoir des infrastructures continues, de qualité (notion de confort car profils de cyclistes chargés), avec une lisibilité des itinéraires 	<ul style="list-style-type: none"> Pouvoir rouler rapidement pour les cyclistes sur route Avoir une bonne lisibilité des itinéraires pour la pratique du vélo tout terrain

AXE 2 : COMMUNIQUER POUR CHANGER LES COMPORTEMENTS DURABLEMENT

Action 2.1 : Mettre en place un plan de communication



Les communications (et canaux de diffusion) pour toucher et avertir cette cible

	Vélotaf'	Loisirs	Cyclotouristes	Sportifs
	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisation sur les bénéfices de la pratique du vélo, sur les avantages du VAE, MAIS aussi prévention sur les risques d'accidents (site internet de la CC, presse locale, écoles) Slogans / Marketing de territoire sur les bienfaits de la pratique du vélo pour sa santé personnelle / pour l'environnement (affichage public, réseaux sociaux, site internet de la CC) Cartographie des aménagements cyclables existants, des lieux équipés d'arceaux (site internet de la CC, bulletin d'agglomération) Communication dès lors qu'un aménagement cyclable / une action en faveur du vélo est réalisée (presse locale, bulletin d'agglomération, réseaux sociaux, site internet de la CC) Animation d'événements type « challenge vélo » en interne pour les employés de la CC pour se montrer moteur de la dynamique (presse locale, bulletin d'agglomération, réseaux sociaux, site internet de la CC) Animation d'événements grand public autour du vélo (ex : atelier de remise en selle) (presse locale, bulletin d'agglomération, réseaux sociaux, site internet de la CC) 	<ul style="list-style-type: none"> Promotion des itinéraires de balades existants sur le territoire (site internet de la CC, office du tourisme, presse locale dans les « idées de sorties / idées week-end », affichage public, réseaux sociaux du territoire) Sensibilisation sur les bénéfices de la pratique du vélo MAIS aussi prévention sur les risques d'accidents et l'importance d'avoir du matériel en bon état et des équipements de protection (site internet de la CC, presse locale, écoles) Animation d'événements grand public autour du vélo (ex : balades organisées) (presse locale, réseaux sociaux, site internet de la CC) 	<ul style="list-style-type: none"> Promotion du territoire et de ses attraits pour faire venir les touristes (sites web de la CC et office du tourisme) Liste et cartographie des hébergements / restaurants pouvant les accueillir, des services pouvant leur être offerts (sites web de la CC et office du tourisme + stickers sur les bâtiments recensés) Tracés des itinéraires cyclables (sites web de la CC et office du tourisme + jalonnement le long des itinéraires) 	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisation sur les bénéfices de la pratique du vélo MAIS aussi prévention sur les risques d'accidents et l'importance de rester prudents (site internet de la CC, presse locale, écoles) Incitation à la pratique encadrée et en groupe via des clubs (presse locale, réseaux sociaux, bulletin d'agglomération)

PILOTE

- Maîtrise d'ouvrage : Ingénierie CC du Plateau Picard
- Association selon l'événement

CONTRIBUTEURS

- Sécurité routière, préfecture
- Commune(s) hôte(s)

COUTS

Investissements :

- Dimensionnement selon le nombre de participants
- Atelier remise en selle : 2 000 à 5 000 € (cf. page 18 et 19)

Fonctionnement :

- Inclus dans ¼ ETP (ingénierie cf. action 1.1)

CIBLES

- Habitants et visiteurs de la CC

TEMPORALITÉ

- Sur toute la durée du SDC

IMPACT DE LA MESURE



DIFFICULTE DE MISE EN ŒUVRE



AXE 2 : COMMUNIQUER POUR CHANGER LES COMPORTEMENTS DURABLEMENT

Action 2.2 : Réalisation d'événements réguliers tout public autour de la pratique cyclable et du SDC

OBJECTIFS :

- Rendre le vélo plus attractif et séduisant
- Permettre aux habitants de tester un nouveau mode
- Rassurer et faire connaître la pratique

TACHES A REALISER :

- **Etape 1 :** Définir le calendrier d'organisation des événements sur l'année (2 à 4 évènements par an, potentiellement au printemps – Mai à Vélo, pendant la semaine de la mobilité en septembre...)
- **Etape 2 :** Organiser les événements : sensibilisation à la sécurité et aux bénéfices du mode vélo (santé, environnement...), remise en selle sur les parkings ou aux abords des sites employeur accueillant les événements, temps dédié à l'animation, etc.
- **Etape 3 :** Associer des partenaires (vélocistes locaux...) si nécessaire pour voir les offres éventuelles et organiser l'événement en conséquence.
- **Etape 4 :** Préparer et diffuser une communication en amont (information mail sur l'évènement, diffusion d'argumentaire en faveur du vélo, affichages sur sites, post sur les réseaux sociaux...)
- **Etape 6 :** S'assurer auprès du management des employeurs du territoire de participation du personnel dans le cas d'animations entreprises

INDICATEURS :

- Nombre d'événements / ateliers réalisés chaque année
- Nombre d'inscrits participant aux ateliers / événements
- Nombre de communes touchées
- Part de participants ayant l'intention de tester le mode vélo ou de faire davantage de vélo (par questionnaire)

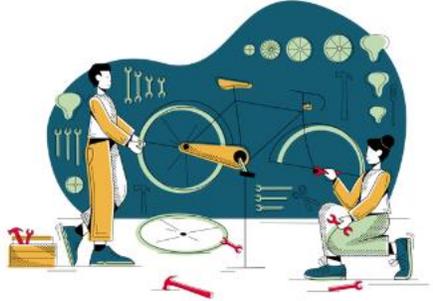
AXE 2 : COMMUNIQUER POUR CHANGER LES COMPORTEMENTS DURABLEMENT

Action 2.2 : Réalisation d'événements réguliers tout public autour de la pratique cyclable et du SDC

	Remise en selle	Conduite aux abords du lieu de travail	Prise en main du vélo à assistance électrique	La route vue du guidon
				
Public	Personnes sachant rouler à vélo et n'osant pas le faire pour des trajets quotidiens	Personne sachant rouler et souhaitant se perfectionner ou gagner en confiance	Personnes ayant déjà une pratique des déplacements à vélo	Tous publics : personnes pratiquant ou non le vélo
Lieu	A définir avec le prestataire	Site de l'employeur et ses alentours	Espace extérieur sécurisé	En salle + en distanciel
Nombre de participants	1 à 3 personnes	3 à 6 personnes	3 à 8 personnes	à partir de 4 personnes
Durée	2h	3h	1h	2h
Montant	120 € par personne	700 € par session	150 € par session	300 € par session

AXE 2 : COMMUNIQUER POUR CHANGER LES COMPORTEMENTS DURABLEMENT

Action 2.2 : Réalisation d'événements réguliers tout public autour de la pratique cyclable et du SDC

	Contrôle technique des vélos personnels	Entretien des vélos personnels	Atelier mécanique participatifs
			
Public	Tous publics	Tous publics	Tous publics
Lieu	A définir avec le prestataire	A définir avec le prestataire	A définir avec le prestataire
Nombre de participants	4 à 14 vélos du personnel	4 à 12 vélos du personnel	4 à 12 personnes
Durée	Une demi-journée à une journée	Une demi-journée à une journée	3h
Montant	30 € par vélo	50 € par vélo	400 € par session

PILOTE

- Ingénierie CC du Plateau Picard
- Communes
- Etablissements scolaires

CONTRIBUTEURS

- Sécurité routière, préfecture
- Régions (pour les lycées)
- Associations

COUTS

Investissements :

- 200€ pour un atelier d'1h30 avec un animateur AU5V
- Prestation pour le déploiement d'un parcours mobilité : environ 10 à 15 000 € / an, selon le niveau de déploiement

Fonctionnement :

- Inclus dans le ¼ ETP (ingénierie cf. action 1.1)

CIBLES

- Scolaires

TEMPORALITÉ

- Sur toute la durée du SDC

IMPACT DE LA MESURE



DIFFICULTE DE MISE EN ŒUVRE



AXE 2 : COMMUNIQUER POUR CHANGER LES COMPORTEMENTS DURABLEMENT

Action 2.3 : Animation au sein des établissements scolaires

OBJECTIFS :

- Démocratiser la pratique du vélo auprès des plus jeunes
- Permettre à tous d'expérimenter
- Réduire les trajets triangulaires en voiture (domicile-école-travail) en accompagnant l'autonomie des enfants et des adolescents dans l'utilisation des modes actifs

TACHES A REALISER :

- **Etape 1 :** Réaliser une cartographie des établissements scolaires à toucher
- **Etape 2 :** Mettre en place un certificat porté par la collectivité (exemple « parcours mobilité » en annexe pages suivantes) pour valider des niveaux de sensibilisation aux enjeux vélo et à la sécurité à vélo pour les scolaires
- **Etape 3 :** Réaliser les animations au sein des différents établissements scolaires au fil de l'eau
- **Etape 4 (optionnelle) :** Déployer des animations auprès du lycée agricole

INDICATEURS :

- Nombre d'inscrits participant aux animations
- Nombre d'établissements ayant réalisé des animations vélo
- Nombre de communes ayant réalisé des animations auprès de leurs établissements scolaires
- Pourcentage de scolaires touchés par commune
- Nombre d'ateliers réalisés selon le format
- Satisfaction selon les ateliers réalisés (questionnaire)

AXE 2 : COMMUNIQUER POUR CHANGER LES COMPORTEMENTS DURABLEMENT

Action 2.3 : Animation au sein des établissements scolaires

Annexe : exemple du « parcours mobilité » déployable pour les scolaires 1/2 :

Niveau 1 : Explorateurs en herbe (6 à 9 ans)

Les enfants commencent leur voyage à la découverte des bases du déplacement sur le réseau cyclable (loisir essentiellement), comme lire les panneaux ou comprendre le fonctionnement d'un vélo. La sécurité et le civisme sont leurs premiers outils d'exploration.

- Activité 1 : Un cahier de mini-jeux à faire chez soi, distribué aux enfants pour leur permettre de découvrir les bases de la mobilité et les règles de sécurité : coloriage, labyrinthe
- Activité 2 : Un concours de dessin inter-écoles, organisé sur les grandes thématiques de la mobilité pour engager dès le plus jeune âge et initier aux modes actifs (les dessins sont réutilisables pour des éléments de communication et des affichages)

Niveau 2 : Apprentis voyageurs (10 à 12 ans)

Il est temps de prendre les commandes du voyage et devenir des apprentis voyageurs ! A ce niveau les enfants approfondissent leur compréhension du réseau cyclable de balade et celui à proximité de leur école, via des cartes du réseau cyclable, en toute autonomie. Ils apprennent aussi l'importance du respect des autres usagers du réseau cyclable. Ils renforcent également leur connaissance des éléments de sécurité à vélo et du partage de la voirie sur des voies vertes ou des voies partagées piétons cyclistes.

- Activité 3 : Une animation mobilité en classe, comme une présentation pédagogique et ludique ponctuée de mini jeux à faire en classe pour sensibiliser les enfants à la mobilité et les préparer à l'autonomie (quizz, bingo, des cartes 'gagne et jeu'...)
- Activité 4 : Une activité « Aventure sur la Plateau Picard » via un jeu vidéo en ligne à faire chez soi pour renforcer les enseignements de l'animation en classe et impliquer les parents. Les joueurs incarnent des explorateurs et, pour se déplacer, doivent utiliser différents types de vélo en répondants à des énigmes

→ Obtention d'un permis jeune vélo et d'un kit vélo

AXE 2 : COMMUNIQUER POUR CHANGER LES COMPORTEMENTS DURABLEMENT

Action 2.3 : Animation au sein des établissements scolaires

Annexe : exemple du « parcours mobilité » déployable pour les scolaires 2/2 :

Niveau 3 : Navigateurs avisés (13 à 15 ans)

C'est le moment de monter d'un cran et de devenir des navigateurs avisés ! A ce niveau les enfants deviennent de véritables usagers du réseau cyclable, en voyageant avec respect et responsabilité. Ils participent à rendre la pratique du vélo encore plus accueillante pour tout le monde et influencent leurs parents.

- Activité 5 : Un escape game dans une salle de classe ou un gymnase. Les joueurs sont des agents secrets qui doivent résoudre des énigmes liées à l'éco mobilité et aux bonnes pratiques à vélo
- Activité 6 : Une animation théâtre « cherchez l'erreur » au sein des écoles alliant culture et pédagogie. Des scènes de théâtre statiques sont jouées par les élèves mettant en lumière les bons gestes civiques à adopter sur le réseau cyclable, aux abords des points de stationnement cyclable ou dans des cas d'intermodalité
- Activité 7 : Un jeu mobile « dans la peau d'un cycliste » avec des obstacles sur le parcours représentant des imprévus à gérer et des défis à relever. Chaque action fait gagner ou perdre des points et évoluer dans le jeu. Un classement des meilleurs joueurs est accessible en direct

PILOTE

- Association d'entreprises / Responsable Club d'entreprises
- Chargé du développement économique du territoire
- Ingénierie CC du Plateau Picard

CONTRIBUTEURS

- Sécurité routière, préfecture
- Associations
- Chambre d'industrie et du commerce

COUTS

Investissements :

- A la charge des employeurs et/ou du club employeurs

Fonctionnement :

- Inclus dans le ¼ ETP (ingénierie cf. action 1.1)

CIBLES

- Actifs (salariés et agents)

TEMPORALITÉ

- Sur toute la durée du SDC

IMPACT DE LA MESURE



DIFFICULTE DE MISE EN ŒUVRE



AXE 2 : COMMUNIQUER POUR CHANGER LES COMPORTEMENTS DURABLEMENT

Action 2.4 : Animation auprès des entreprises du territoire

OBJECTIFS :

- Impliquer les entreprises et employeurs sur la problématique de mobilité durable
- Permettre aux salariés et agents de tester le mode vélo sur des temps dédiés

TACHES A REALISER :

- **Etape 1 :** Réaliser une cartographie des employeurs à toucher selon les volumes de salariés ou agents
- **Etape 2 :** Trouver un correspondant au sein des entreprises ciblées qui sera le relai des informations et animations sur la thématique du vélo au sein de son entreprise. Fédérer un réseau de correspondants au sein d'un club mobilité d'employeurs du territoire. Evoquer les dispositifs tels que le Forfait Mobilités Durables (FMD) ou bien le Plan de Mobilité Employeur (PDME) qui sont autant de dispositifs à la main de l'employeur pour favoriser les alternatives à la voiture individuelle, via de l'incitatif financier (FMD) ou bien via une stratégie d'entreprise (PDME)
- **Etape 3 :** Réaliser des animations portées par ces employeurs ou par le club mobilité employeurs permettant de toucher les collaborateurs des entreprises ciblées à l'étape 1

INDICATEURS :

- Nombre d'inscrits participant aux animations
- Nombre d'entreprises ayant réalisé des animations vélo
- Pourcentage des actifs touchés par les animations
- Evolution des parts modales au sein des entreprises : remontée d'information via le correspondant au sein de l'entreprise via une enquête interne ou bien via la consolidation RH des éléments salariaux de paie
- Nombre d'instances/activités au sein de l'entreprise dont la thématique est la mobilité / vélo (objectif : avoir une question mobilité vélo 2 fois / an) : remontée d'information via le correspondant au sein de l'entreprise

2.3 Proposer de nouveaux services aux usagers



PILOTE

- Communes
- Ingénierie CC du Plateau Picard

CONTRIBUTEURS

- CC du Plateau Picard

COÛTS

Investissements :

- Cf. slide suivante

Fonctionnement :

- Inclus dans le ¼ ETP (ingénierie cf. action 1.1)

CIBLES

- Tous les publics (actifs, scolaires, étudiants, touristes, retraités...)
- Déplacements réguliers et occasionnels

TEMPORALITÉ

- Sur toute la durée du SDC

IMPACT DE LA MESURE



DIFFICULTE DE MISE EN ŒUVRE



AXE 3 : PROPOSER DE NOUVEAUX SERVICES AUX USAGERS

Action 3.1 : Déployer une offre de stationnement sécurisée au niveau des centres-villes et des équipements majeurs sur le territoire

OBJECTIFS :

- Faciliter le parcours du cycliste de bout en bout
- Faciliter l'intermodalité
- Réduire la pratique du stationnement sauvage

TACHES A REALISER :

- **Etape 1 :** Définir les emplacements, le type de stationnement et les modalités d'usage en fonction de la durée du stationnement. Privilégier :
 - les arceaux pour le stationnement de courte durée, à proximité des commerces, services publics et administratif.
 - les arceaux abrités dans un lieu de passage bien visible pour le stationnement de quelques heures, à proximité des équipements culturels, centres commerciaux.
 - les espaces fermés et sécurisés pour le stationnement de longue durée, à proximité des arrêts de bus pour l'intermodalité vélo-transport public sur le trajet domicile-travail ou domicile-étude
- Production d'un schéma directeur puis une cartographie opérationnelle des lieux de stationnement vélos de la CC.
- **Etape 2 :** Trouver des prestataires de maîtrise d'œuvre, chiffrer le coût des installations et assurer le suivi des travaux
- **Etape 3 :** Profiter de l'inauguration des nouveaux équipements pour engager une opération de communication et de sensibilisation sur le vélo :
 - Bienfaits de l'usage du vélo (affiches, newsletters...)
 - Sécurité routière : équipement et bonnes pratiques du cycliste urbain
 - Lutte contre le vol : comment bien attacher son vélo, marquage Bicycode...

INDICATEURS :

- Nombre de places de stationnement sur la CC
- Nombre de places de stationnement offrant de la recharge électrique

AXE 3 : PROPOSER DE NOUVEAUX SERVICES AUX USAGERS

Action 3.1 : Déployer une offre de stationnement sécurisée au niveau des centres-villes et des équipements majeurs sur le territoire

COUTS :

1- Arceaux vélos simples :

Entre 60 et 150€ par arceau

2- Abri vélo couvert mais ouvert :

~ 820 €

3- Abris sécurisés collectifs :

Abri sécurisé 2 places ~ 3 400 euros HT (soit ~ 1 700€ HT par place)

Abri sécurisé 6 places ~ 5 500 euros HT (soit ~ 900 € HT par place)

**hors terrain, installation et maintenance*

DIMENSIONNEMENT :

- **Localisation des espaces de stationnement :** gares, pôles d'échange, stations de TC en bout de ligne
- **Nombre optimal de places pour un lieu donné (gare, station TC) selon l'ADEME :**
 - 1 place sécurisée pour 7 à 15 usagers des transports urbains
 - 40 à 60% de l'offre globale doit rester en libre accès (arceaux simples)

Ces éléments peuvent également être pondérés avec la part modale du vélo sur le territoire.

PILOTE

- Ingénierie CC du Plateau Picard

CONTRIBUTEURS

- Prestataires retenus (fournisseurs, maintenance...)
- Communes

COUTS

Investissements :

- Achat des VAE (entre 1500 et 2500€/vélo) ; entretien annuel de la flotte (80€/vélo)
- Location - Exemple Green On, TIM, Zenride, Knot : location de 5 VAE pendant 36 mois environ 12 à 17 000 € HT/an. Prix dégressifs selon le nombre de vélos

Fonctionnement :

- Inclus dans le ¼ ETP (ingénierie cf. action 1.1)

CIBLES

- Actifs
- Déplacements réguliers

TEMPORALITÉ

- Déploiement à moyen terme

IMPACT DE LA MESURE



DIFFICULTE DE MISE EN ŒUVRE



AXE 3 : PROPOSER DE NOUVEAUX SERVICES AUX USAGERS

Action 3.2 : Proposer un service de location courte et longue durée de vélo pour les usagers du territoire

OBJECTIFS :

- Inciter les usagers à expérimenter le vélo à la place de la voiture pour leurs déplacements
- Accompagner les principaux employeurs du territoire dans leur démarche de mobilité durable

TACHES A REALISER :

- **Etape 1 :** Définir les principes de l'offre : le mode de gestion (le service est-il géré entièrement par la CC ou bien un prestataire assurera la gestion du service?), les conditions d'utilisation, les conditions d'entretien.
 - Possibilité de penser le service à l'échelle de plusieurs Communautés de Communes voisines pour mutualiser les coûts. Penser l'ensemble des étapes suivantes sous la direction d'un groupe de travail inter Communautés de Communes et à l'échelle du territoire couvert.
- **Etape 2 :** Définir la taille de la flotte (nombre et types de vélos/VAE), les accessoires (antivol, porte bagages...), le lieu de stockage (borne de recharge...), les modalités d'utilisation, le coût du service (gratuit, location à bas prix, réservation, payant uniquement le week-end et gratuit en semaine), la durée de location (à l'heure, à la demi-journée, à la semaine, mensuel, trimestriel, semestriel, annuel), les usagers y ayant droit (résidents, non-résidents, étudiants, etc.).
- **Etape 3 :** Mettre en place un partenariat avec les principaux employeurs du territoire afin qu'ils proposent ce service à leurs collaborateurs
- **Etape 4 :** Choisir un prestataire fournisseur de vélos et identifier un partenaire local pour la maintenance ou un prestataire de service, selon le modèle retenu
- **Etape 5 :** Communiquer sur le service

INDICATEURS :

- Suivi de la pratique / nombre de locations
- Suivi des usages par type de vélo
- Suivi des usages, retour d'expérience, satisfaction, passage à l'achat, via un questionnaire auprès des usagers

PILOTE

- Ingénierie CC du Plateau Picard

CONTRIBUTEURS

- CC du Plateau Picard
- ADEME

COÛTS

Investissements :

- Achat ou location d'un ou plusieurs véhicules intermédiaires (selon le véhicule et le dispositif souhaité)

Fonctionnement :

- Inclus dans le 1/4 ETP (ingénierie cf. action 1.1)

CIBLES

- Déplacements réguliers

TEMPORALITÉ

- Déploiement à moyen terme

IMPACT DE LA MESURE



DIFFICILTE DE MISE EN ŒUVRE



AXE 3 : PROPOSER DE NOUVEAUX SERVICES AUX USAGERS

Action 3.3 : Permettre la découverte des véhicules de type intermédiaire

OBJECTIFS :

- Inciter les usagers à expérimenter les engins catégorisés comme véhicules intermédiaires à la place de la voiture pour leurs déplacements
- Permettre l'expérimentation d'engins répondant à des demandes plus spécifiques que les seuls vélos à assistance électrique

TACHES A REALISER :

- **Etape 1 :** Définir les principes de l'offre :
 - Evénements ponctuels avec la venue d'un prestataire spécialisé
 - Acquisition de véhicules intermédiaires par la CC et expérimentations possibles tout au long de l'année (choix des modalités d'expérimentation, lors d'événements dédiés, à la journée, sur des périodes étendues...)
 - Ou possibilité d'emprunt de véhicules aux CC voisines si approche mutualisée dans l'action 3.2

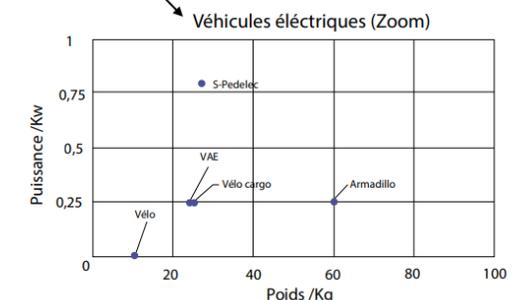
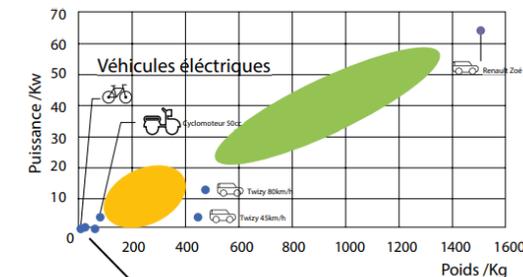
- **Etape 2 :** Préparer et diffuser une communication et une sensibilisation autour de ces modes de déplacements pour valoriser les véhicules intermédiaires actifs (information mail, diffusion d'argumentaires, post sur les réseaux sociaux...)

- **Etape 3 :** Associer des partenaires (associations locales, influenceurs vélo...) pour promouvoir ces modes

- **Etape 4 :** Animer/informer la découverte de ces véhicules auprès des personnes participant à l'expérimentation

INDICATEURS :

- Nombre de personnes ayant testé un véhicule intermédiaire sur le territoire
- Suivi des usages, retour d'expérience, satisfaction, passage à l'achat, via un questionnaire auprès des usagers



Les véhicules intermédiaires sont catégorisés par des poids supérieurs à ceux des VAE ou vélos cargo, ainsi qu'une puissance similaire à ceux d'une Renault Twizy ou d'une Zoé.



Source : Wikipédia (graphiques);
Bonpote (photos des véhicules intermédiaires)

PILOTE

- Ingénierie CC du Plateau Picard

CONTRIBUTEURS

- Prestataires retenus (fournisseurs, maintenance...)
- CC du Plateau Picard
- Communes

COUTS

Investissements :

- A définir selon la participation attendue, l'équipement visé et l'enveloppe globale allouable à cette aide à l'achat

Fonctionnement :

- Inclus dans le ¼ ETP (ingénierie cf. action 1.1)

CIBLES

- Actifs
- Déplacements réguliers

TEMPORALITÉ

- Déploiement à moyen terme

IMPACT DE LA MESURE



DIFFICULTE DE MISE EN ŒUVRE



AXE 3 : PROPOSER DE NOUVEAUX SERVICES AUX USAGERS

Action 3.4 : Créer une aide à l'achat d'équipements

OBJECTIFS :

- Inciter financièrement au changement de pratique
- Lever les barrières financières pour l'acquisition d'un VAE ou vélo cargo

TACHES A REALISER :

- **Etape 1 :** Définir les principes de l'aide à l'achat d'équipement :
 - le mode de gestion
 - les conditions d'éligibilité
 - les montants allouables selon le revenu des demandeurs de l'aide
- **Etape 2 :** Définir le processus de demande de l'aide et l'enveloppe globale annuelle de cette aide financière
- **Etape 3 :** Choisir des prestataires, fournisseurs de vélos, réparateurs partenaires pour la dépense de cette aide à l'achat d'équipement
- **Etape 4 :** Communiquer sur le service auprès des employeurs et des habitants de la CC du Plateau Picard

INDICATEURS :

- Nombre d'aides allouées
- Montant global des aides distribuées
- Suivi des usages et de la pratique cyclable
- Nombre de partenaires identifiés pour la dépense de l'aide à l'achat

PILOTE

- Ingénierie CC du Plateau Picard

CONTRIBUTEURS

- Associations locales de vélo
- Prestataires de réparation de vélo type RIDY

COÛTS

Cf. page suivante

CIBLES

- Tous publics

TEMPORALITÉ

- Déploiement à long terme

IMPACT DE LA MESURE



DIFFICULTE DE MISE EN ŒUVRE



AXE 3 : PROPOSER DE NOUVEAUX SERVICES AUX USAGERS

Action 3.5 : Mettre en place une Maison du vélo fixe ou itinérante sur le territoire

OBJECTIFS :

- Informer & sensibiliser à l'usage du vélo dans une démarche pédagogique
- Lever appréhensions et craintes face à l'utilisation du vélo
- Proposer des services d'entretien et de réparation de vélos

TACHES A REALISER :

- **Etape 1 :** Définir le format approprié pour la maison du vélo : une position fixe au cœur d'une commune ou bien une maison du vélo itinérante. Possibilité de démarrer par le format itinérant avant de pérenniser une position fixe. La Maison du vélo fixe peut également animer des événements en dehors de son local.
- **Etape 2 :** Définir les services proposés par la Maison du vélo :
 - Atelier d'entretien, d'autoréparation vélos, de marquage de vélos, parcours de « remise en selle » et sensibilisation à la sécurité
 - Distribution de kits vélos
 - Test de vélos, dont vélos spéciaux (VAE, vélos pliables...)
 - Bourse aux vélos
 - Location de vélo à assistance électrique longue durée
- **Etape 3 :** Définir le modèle de gouvernance de la structure : porteur de l'initiative (CC du Plateau Picard), propriétaire des vélos / des équipements, type de partenariat (régie, DSP, marché public, subvention). *Le modèle dominant : la collectivité acquiert les équipements et en confie l'exploitation.*
- **Etape 4 :** Définir le calendrier des animations proposées par la Maison du vélo et les sites d'accueil dans le cadre d'une maison du vélo itinérante (centres bourgs / établissements scolaires / employeurs). S'appuyer sur les événements nationaux (fête du vélo, journée sans voiture, semaine de la mobilité durable et de la sécurité...).

INDICATEURS / CONDITIONS DE MISE EN APPLICATION DE L'ACTION :

- Nombre de réparations de vélos
- Nombre d'évènements organisés par an
- Nombre de communes visitées dans le cadre d'une maison itinérante

AXE 3 : PROPOSER DE NOUVEAUX SERVICES AUX USAGERS

Action 3.5 : Mettre en place une Maison du vélo fixe ou itinérante sur le territoire

COUTS :

Investissements :

- Location ou achat d'un local dans le cadre d'une Maison fixe
- Subvention : exemple de la Ville de Rochin (59) fournissant 3 500 € de subvention annuelle à une association pour l'achat de matériel et l'animation du réseau de bénévoles

Fonctionnement :

Régie :

- 1 ETP pour animer la Maison du vélo
- Entre 10 & 15 000 € d'investissement pour l'achat des équipements (vélo cargo électrique + remorque + outillage complet...) – certains coûts peuvent être complémentaires avec l'action 3.3 et les véhicules intermédiaires
- Coûts supplémentaires pour l'animation d'événements et la venue de prestataires complémentaires

2.4 Développer le jalonnement



PILOTE

- Ingénierie CC du Plateau Picard

CONTRIBUTEURS

- CC du Plateau Picard
- Maîtrise d'œuvre :
- Gestionnaire du réseau cyclable concerné (communes, CD)
 - Prestataires extérieurs si besoin

COUTS (*)

Investissements :

Fourniture de panneaux normés :

50€ / panneau

Fourniture de panneaux sur-

mesure : 90€ / panneau

Pose d'un panneau sur mat

existant : 30€

Pose avec fourniture d'un mat :

65 €

Fonctionnement :

Inclus dans le ¼ ETP (ingénierie cf action 1.1)

CIBLES

- Tous publics

TEMPORALITÉ

- Déploiement à long terme

IMPACT DE LA MESURE



DIFFICULTE DE MISE EN ŒUVRE



AXE 4 : DÉVELOPPER LE JALONNEMENT

Actions 4.1 & 4.2 : Jalonner le réseau cyclable et le réseau de balades à vélo

OBJECTIFS :

- Renforcer la cohérence et l'efficacité du réseau cyclable
- Valoriser les aménagements cyclables réalisés
- Faire connaître les nouveaux itinéraires aux usagers et touristes
- Contribuer au développement touristique local en orientant vers des équipements

TACHES A REALISER :

- **Etape 1 :** Définir les caractéristiques techniques de la signalisation en s'appuyant sur la réglementation et en utilisant les recommandations du (Guide des aménagements cyclables de la Picardie) dans un souci d'homogénéisation départementale et de lisibilité optimale pour l'utilisateur : polices de caractères, disposition symbole Sc2, taille des cartouches, hauteur sous panneaux...
- **Etape 2 :** Intégrer le logo du réseau cyclable local du Plateau Picard sur les panneaux directionnels
- **Etape 3 :** Cartographier les pôles à signaler : centre-ville / centre bourg ou site majeur traversé ou approché à 1km ou nœud de réseau (intersections de deux itinéraires) ou aire d'entrée principale
- **Etape 4 :** Hiérarchiser les pôles entre pôle principal (parking, toilettes, restauration, commerces, hébergements) et pôles secondaires. Compléter le jalonnement avec des idéogrammes signalant les monuments historiques, sites classés...

INDICATEURS :

- Nombre de panneaux et poteaux implantés
- Nombre de pôles et de sites d'intérêt signalés
- Nombre de balades jalonnées

(*) Une première estimation des coûts de 24 000 €HT, associée aux 5 itinéraires travaillés dans le schéma d'intention, figure en annexe

PILOTE

- Ingénierie CC du Plateau Picard

CONTRIBUTEURS

- CC du Plateau Picard
- Gestionnaire du réseau cyclable concerné (communes, CD)

COÛTS

Investissements :

Réalisation d'aménagements : Prix en fonction de l'ampleur des aménagements planifiés

Fonctionnement :

Inclus dans le ¼ ETP (ingénierie cf action 1.1)

CIBLES

- Tous publics

TEMPORALITÉ

- Déploiement à long terme

IMPACT DE LA MESURE



DIFFICULTE DE MISE EN ŒUVRE



AXE 4 : DÉVELOPPER LE JALONNEMENT

Action 4.3 : Apaiser les centres-villes pour un meilleur partage de l'espace public

OBJECTIFS :

- Donner une place à chaque mode de transport
- Améliorer la sécurité de chacun sur l'espace public
- Accroître la qualité de vie des habitants
- Mener une réflexion globale sur la circulation à l'échelle des zones agglomérées du territoire

TACHES A REALISER :

- **Etape 1 :** Effectuer un diagnostic du territoire via des balades urbaines, des séances d'observation, de comptages, des enquêtes de ressentis auprès des habitants, pour comprendre quels seraient les besoins d'actions pour apaiser la voirie selon les cas de figures :
 - Inciter à l'usage des modes doux pour les déplacements intra-communaux en leur donnant des avantages relatifs par rapport à la voiture (ex : « tournes-à-droite cyclistes » aux carrefours à feux, généralisation des double-sens cyclables dans les rues à sens unique)
 - Augmenter la vigilance des automobilistes en réinstaurant des priorités à droite, notamment sur les rues principales des bourgs, ou en optant pour des aménagements légers type zone 30 et partage de la voie
 - Faciliter la circulation de l'ensemble des modes alternatifs, en leur donnant plus de place, en ralentissant la circulation automobile, en envisageant un réaménagement de l'espace public (zones 30, zones de rencontres)
- **Etape 2 :** Planifier et chiffrer les besoins en panneaux de signalisation et / ou en aménagements à réaliser. Pour la généralisation des zones 30 : soit élargissement des zones 30 existantes soit passage à la ville 30 avec signalétique aux entrées de villes
- **Etape 3 :** Procéder aux installations envisagées ou faire un appel d'offre dans le cadre d'espaces publics à réaménager pour lancer une démarche de projet

INDICATEURS :

- Vitesse de circulation autorisée et vitesse de circulation effective dans les centres-bourgs
- Nombre de places de stationnements disponibles

AXE 4 : Développer le jalonnement

Action 4.3 : Apaiser les centres-villes pour un meilleur partage de l'espace public

Donner des avantages relatifs aux cyclistes

Faciliter la circulation des cyclistes en ville, en leur donnant plus de place sans devoir repenser à la refonte générale du plan de circulation.

EXEMPLES :

- Généraliser les double-sens cyclables dans les rues à sens unique des différents centre-bourgs
- Généraliser l'installation de cédez-le-passage cyclistes au niveau des carrefours à feu du territoire pour leur permettre de redémarrer en priorité si la circulation le permet

Augmenter la vigilance des automobilistes

Faciliter la circulation des cyclistes, en augmentant le devoir de vigilance des automobilistes, via des modifications ne nécessitant pas d'aménagements « lourds ».

EXEMPLES :

- Réinstaurer la priorité à droite au niveau des carrefours, y compris sur la route principale des bourgs
- Entreprendre l'installation de « chaussées à voie centrale banalisée » avec bande cyclable de part et d'autre (cf. schéma CEREMA)



Apaiser significativement la circulation

Faciliter la circulation de l'ensemble des modes alternatifs dont les cyclistes, en leur donnant plus de place, en ralentissant la circulation automobile, en envisageant un réaménagement de l'espace public.

Le degré d'intervention dépend de la volonté relative d'agir selon 4 critères identifiés par le CEREMA :

- la priorité relative ou absolue donnée aux piétons
- l'accès libre ou limité donnée aux véhicules motorisés
 - la vitesse limite des véhicules
- la possibilité de stationner pour les véhicules motorisés

EXEMPLE :

- Envisager l'instauration de zones de rencontres notamment aux abords du centre-ville et des lieux publics

3. Echéanciers

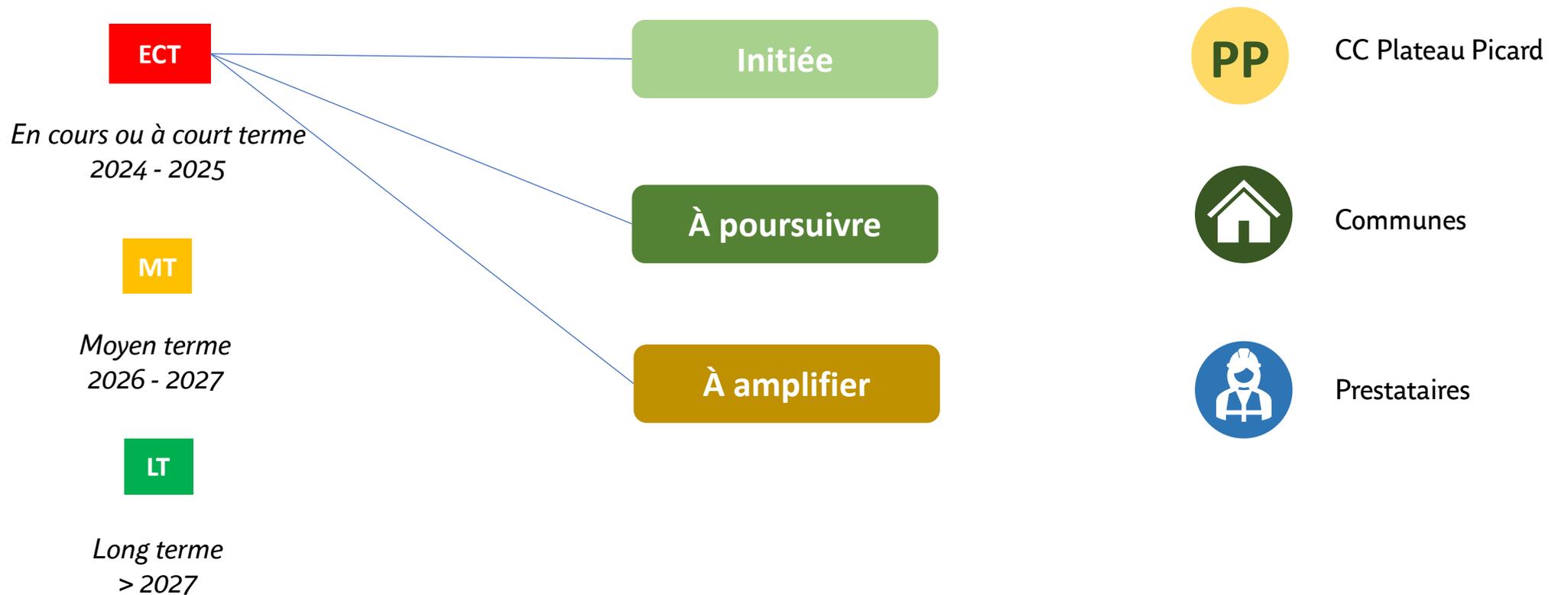


3. Echéancier des actions – légende

Temporalité

Action en cours

Parties Prenantes



3. Echancier des actions – temporalité

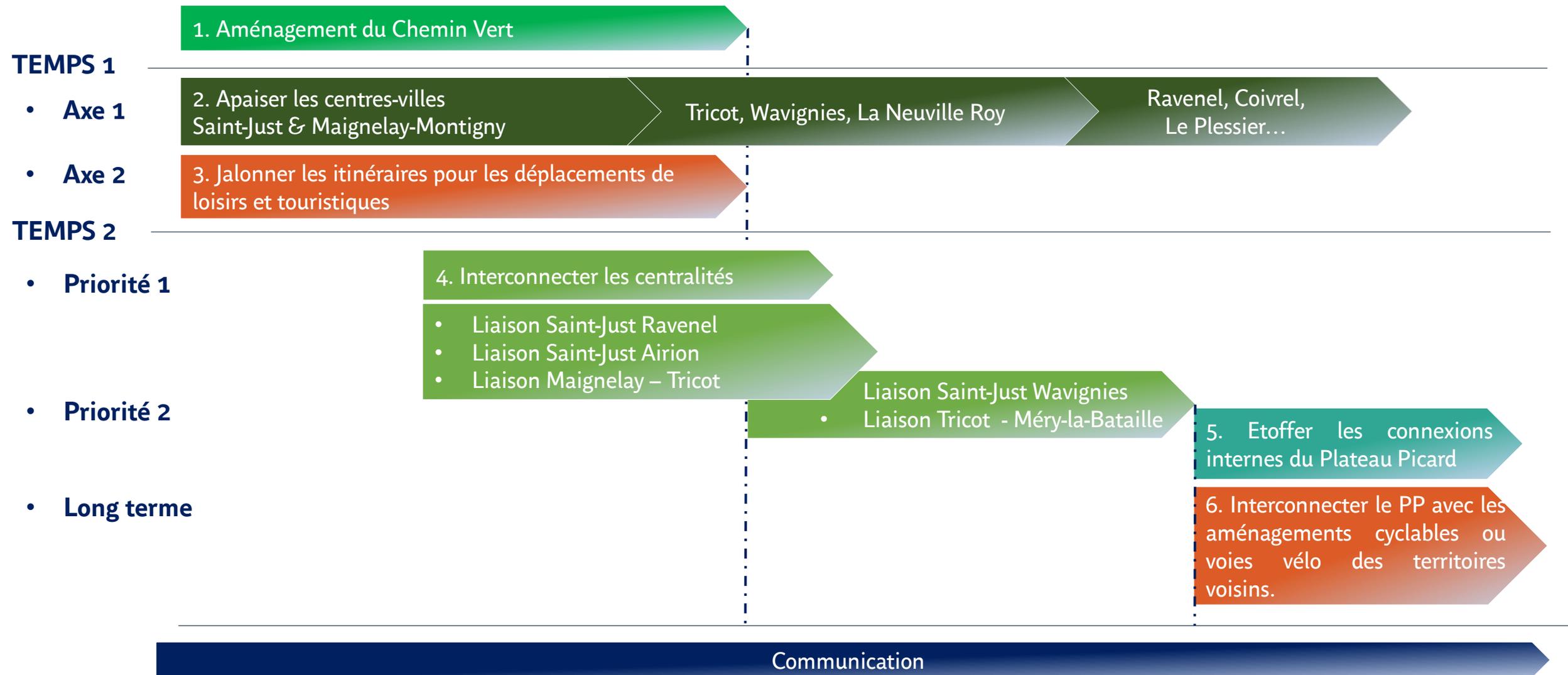
ECT En cours ou à court terme 2024 - 2025
 MT Moyen terme 2026 - 2027
 LT Long terme > 2027

Axe d'intervention	Actions	ECT	MT	LT
Coordonner la mise en œuvre du schéma directeur	1.1	Mettre en place une cellule ingénierie pour la mise en œuvre du Schéma directeur cyclable	Initiée	
	2.1	Mettre en place un plan de communication	À poursuivre	
Communiquer pour changer les comportements durablement	2.2	Réalisation d'événements réguliers tout public autour de la pratique cyclable et du SDC		À amplifier
	2.3	Animation au sein des établissements scolaires (<i>atelier sécurité à vélo, remise en selle...</i>)	À poursuivre	
	2.4	Animation auprès des entreprises du territoire		À amplifier
Proposer de nouveaux services aux usagers	3.1		Déployer une offre de stationnement sécurisée au niveau des centre-ville et des équipements majeurs sur le territoire	
	3.2		Proposer un service de location courte et longue durée de vélo (<i>mécaniques, VAE, cargo...</i>) pour les usagers du territoire	
	3.3		Permettre la découverte des véhicules de type intermédiaire	
	3.4		Création d'une aide à l'achat d'équipements portée par la CC	
	3.5			Mettre en place une maison du vélo fixe ou itinérante sur le territoire
Développer le jalonnement	4.1		Jalonner le réseau cyclable	
	4.2	Jalonner le réseau de ballades vélo	Initiée	
	4.3	Apaiser les centres-villes pour un meilleur partage de l'espace public		À amplifier

3. Cartographie des parties prenantes selon les actions

Axe d'intervention	Id	Action	Parties Prenantes		
Coordonner la mise en œuvre du schéma directeur	1.1	Mettre en place une ingénierie pour la mise en œuvre du Schéma directeur cyclable		PP	
	2.1	Mettre en place un plan de communication		PP	
Communiquer pour changer les comportements durablement	2.2	Réalisation d'événements réguliers tout public autour de la pratique cyclable et du SDC	PP	🏠	👤
	2.3	Animation au sein des établissements scolaires (<i>atelier sécurité à vélo, remise en selle...</i>)	PP	🏠	👤
	2.4	Animation auprès des entreprises du territoire		PP	
	3.1	Déployer une offre de stationnement sécurisée au niveau des centres-villes et des équipements majeurs sur le territoire	PP	🏠	👤
Proposer de nouveaux services aux usagers	3.2	Proposer un service de location courte et longue durée de vélo (<i>mécaniques, VAE, cargo...</i>) pour les usagers du territoire		PP	👤
	3.3	Permettre la découverte des véhicules de type intermédiaire		PP	
	3.4	Créer une aide à l'achat d'équipements portée par la CC		PP	
	3.5	Mettre en place une maison du vélo fixe ou itinérante sur le territoire		PP	👤
	4.1	Jalonner le réseau cyclable	PP	🏠	👤
Développer le jalonement	4.2	Jalonner le réseau de balades vélo		PP	🏠
	4.3	Apaiser les centres-villes pour un meilleur partage de l'espace public	PP	🏠	👤

3. Rappel de l'échéancier des aménagements au long court



3. Echancier global

Aménagements et actions confondus

ECT En cours ou à court terme 2024 - 2025 MT Moyen terme 2026 - 2027 LT Long terme > 2027

Typologie	Axe d'intervention	Id	ECT	MT	LT
Aménagements	Chemin Vert	1	1. Aménagement du Chemin Vert		
	Temps 1 - Axe 1	2	2. Apaiser les centres-villes : Saint-Just & Maignelay-Montigny		
	Temps 1 - Axe 2	3	3. Jalonner les itinéraires pour les déplacements de loisirs et touristiques (cf. action 4.2)		
	Temps 2 - Priorité 1	4.a	4.a Interconnecter les centralités : Liaison Saint-Just Ravenel Liaison Saint-Just Airion Liaison Maignelay – Tricot		
	Temps 2 - Priorité 2	4.b	4.b Interconnecter les centralités : Liaison Saint-Just Wavignies Liaison Tricot - Méry-la-Bataille		
	Temps - long terme	5	5. Etoffer les connexions internes du Plateau Picard		
	Temps - long terme	6	6. Interconnecter le PP avec les aménagements cyclables ou voies vélo des territoires voisins		
Plan d'action	Coordonner la mise en œuvre du schéma directeur	1.1	Mettre en place une cellule ingénierie pour la mise en œuvre du Schéma directeur cyclable		
	Communiquer pour changer les comportements durablement	2.1	Mettre en place un plan de communication		
		2.2	Réalisation d'événements réguliers tout public autour de la pratique cyclable et du SDC		
		2.3	Animation au sein des établissements scolaires (<i>atelier sécurité à vélo, remise en selle...</i>)		
		2.4	Animation auprès des entreprises du territoire		
	Proposer de nouveaux services aux usagers	3.1	Déployer une offre de stationnement sécurisée au niveau des centres-villes et des équipements majeurs sur le territoire		
		3.2	Proposer un service de location courte et longue durée de vélo (<i>mécaniques, VAE, cargo...</i>) pour les usagers du territoire		
		3.3	Permettre la découverte des véhicules de type intermédiaire		
		3.4	Créer une aide à l'achat d'équipements portée par la CC		
		3.5	Mettre en place une maison du vélo fixe ou itinérante sur le territoire		
	Développer le jalonement	4.1	Jalonner le réseau cyclable		
4.2		Jalonner le réseau de balades vélo			
4.3		Apaiser les centres-villes pour un meilleur partage de l'espace public			

4. Annexe : Schéma Directeur de Signalisation (SDS)



Le Schéma Directeur de Signalisation (SDS) permet objectivement de répondre à la question « que signaler ? »

Il comprend 2 étapes :

- L'étude des pôles permet d'identifier les pôles à indiquer sur les futurs panneaux
- L'étude des liaisons permet d'identifier d'où vont être signalés chacun des pôles

A l'issue de l'étude des liaisons, les « fiches-carrefours » permettent d'identifier les besoins en signalisation pour chaque carrefour de l'aire d'étude.

4. SDS : Etude des pôles

Analogies / différences entre signalisation directionnelle routière et signalisation cyclable

L'IISR (Instruction Interministérielle sur la signalisation routière) prévoit pour la signalisation directionnelle routière **10 niveaux de pôles** « classés » + 1 pour les pôles non classés. Le critère principal de classement de ces pôles est la population des communes.

Classe	Type de pôle	Niveau	Critère de population
V	classé d'intérêt national ou européen	5	$1\ 100\ 000 \times C_p < P$
		5'	$490\ 000 \times C_p < P \leq 1\ 100\ 000 \times C_p$ (1)
IV	classé d'intérêt régional ou national	4	$220\ 000 \times C_p < P \leq 490\ 000 \times C_p$
		4'	$100\ 000 \times C_p < P \leq 220\ 000 \times C_p$ (1)
III	classé d'intérêt départemental ou régional	3	$44\ 000 \times C_p < P \leq 100\ 000 \times C_p$
		3'	$26\ 000 \times C_p < P \leq 44\ 000 \times C_p$ (1)
II	classé d'intérêt départemental	2	$8\ 800 \times C_p < P \leq 26\ 000 \times C_p$
		2'	$3\ 900 \times C_p < P \leq 8\ 800 \times C_p$
I	classé d'intérêt cantonal	1	$1\ 750 \times C_p < P \leq 3\ 900 \times C_p$
		1'	$780 \times C_p < P \leq 1\ 750 \times C_p$
	d'intérêt local	L	$P < 780 \times C_p$ (2)

Le guide technique « **Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables** » (JALRIC) édité par Vélo & Territoires recommande **3 niveaux de classement** pour les pôles à indiquer le long d'itinéraires cyclables. Comme pour la signalisation directionnelle routière, le critère principal est aussi la population.

TYPE DE PÔLE	NIVEAU N _v	CRITÈRE DE NOTORIÉTÉ OU D'ATTRACTIVITÉ (le pôle comprend une ou plusieurs de ces aménités ou services)	CRITÈRE DE POPULATION (y compris population estivale)
Pôle principal correspondant aux « pôles verts » de la signalisation générale	3 _v	<ul style="list-style-type: none"> Gare avec plus de dix trains /jour Grand Site de France Extrémité d'itinéraire régional ou national Préfecture 	> 25 000 hab.
Pôle intermédiaire*	2 _v	<ul style="list-style-type: none"> Gare avec plus de quatre trains/jour. Services vélo (location réparation) Plusieurs possibilités de restauration ou ravitaillement Présence d'un camping ou hôtel ou gîte d'étape Plus de dix services labellisés Accueil Vélo Site ou monument historique classé Sous-préfecture 	> 2 500 hab.
Pôle de proximité	1 _v	<ul style="list-style-type: none"> Présence d'un camping ou hôtel ou plus de cinq gîtes Monument historique ou site inscrit Ravitaillement minimal 	> 250 hab.

4. SDS : Etude des pôles

Application au territoire du Plateau Picard

Pour le Plateau Picard, compte tenu de la faible longueur des itinéraires (8km maxi), la proposition est de ne retenir que 2 niveaux de pôles :

Pôles principaux :

- Communes classées au regard des critères indiqués dans l'IISR (dont la population est supérieure à 780 habitants)
- Communes extrémités de chacun des itinéraires

Pôles de proximité : autres communes traversées par les itinéraires

Le niveau des pôles aura des conséquences sur l'étude des liaisons : plus un pôle est important, plus il sera signalé de loin (Cf. étude des liaisons).

Toutes les communes de plus de 780 habitants et situées sur 1 des 5 itinéraires sont des **pôles principaux**.

Toutes les communes situées aux extrémités des 5 itinéraires sont des **pôles principaux**.

Les autres communes traversées par 1 des 5 itinéraires sont des **pôles de proximité**.

Exception pour AVRECHY dont la population totale est de 1156 habitants, mais dont l'itinéraire 5 ne passe pas dans l'agglomération d'AVRECHY.

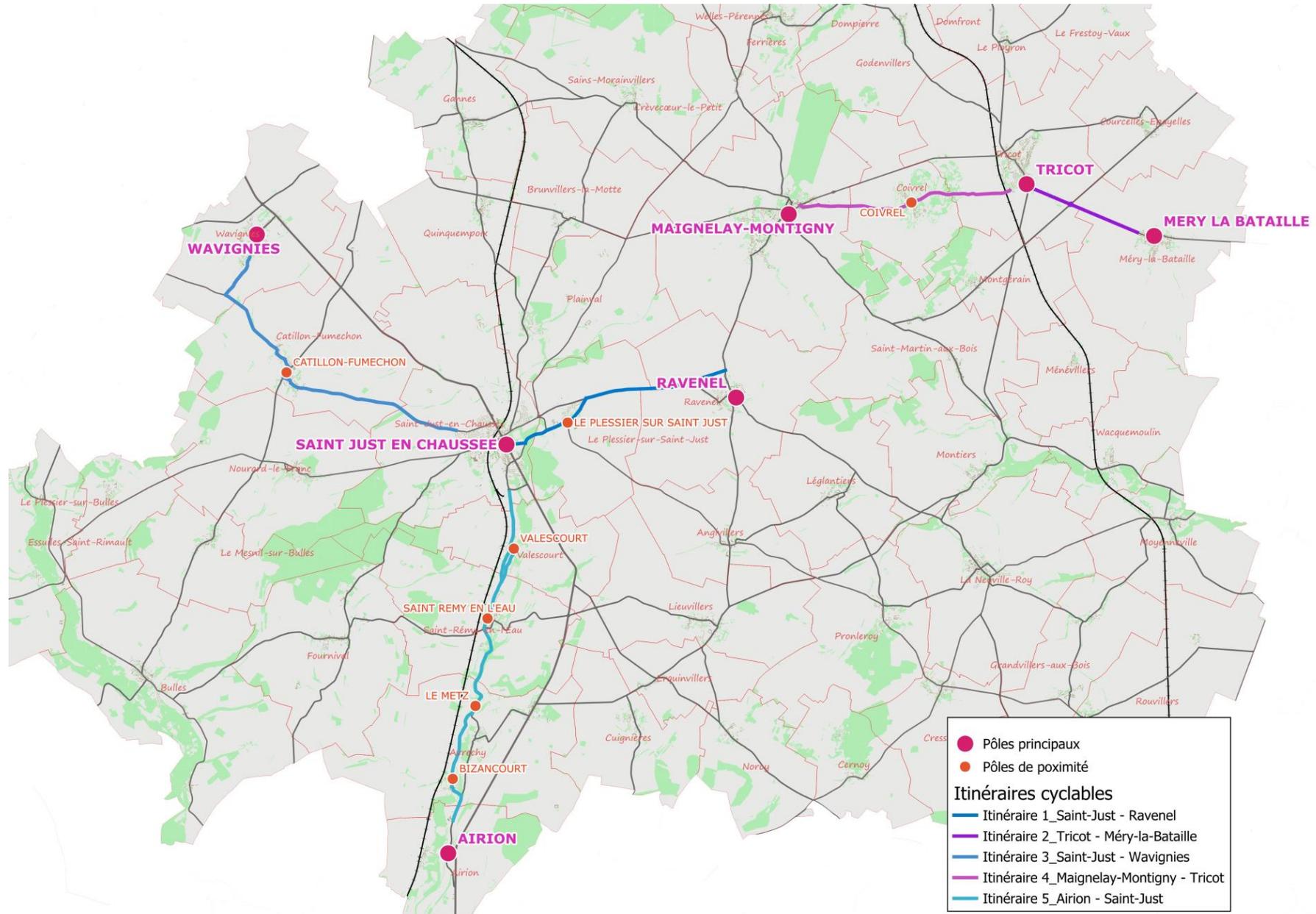
En revanche, cet itinéraire traverse 2 autres agglomérations (au sens du code de la route, c'est-à-dire des zones agglomérées localisées en entrée et en sortie par des panneaux d'agglomération) : BIZANCOURT et LE METZ. Il est proposé d'intégrer ces 2 agglomérations dans la signalisation cyclable en tant que « pôles de proximité ».

Commune	Population 2019	Pôle situé sur 1 des 5 itinéraires	Pôle classé (pop. > 780 hab)	Pôle extrémité	Niveau proposé
Airion	378	OUI		OUI	POLE PRINCIPAL
Catillon-Fumechon	543	OUI			Pôle de proximité
Coivrel	244	OUI			Pôle de proximité
Le Plessier-sur-Saint-Just	528	OUI			Pôle de proximité
Maignelay-Montigny	2678	OUI	OUI	OUI	POLE PRINCIPAL
Méry-la-Bataille	631	OUI		OUI	POLE PRINCIPAL
Ravenel	1071	OUI	OUI	OUI	POLE PRINCIPAL
Saint-Just-en-Chaussée	6055	OUI	OUI	OUI	POLE PRINCIPAL
Saint-Remy-en-l'Eau	438	OUI			Pôle de proximité
Tricot	1371	OUI	OUI		POLE PRINCIPAL
Valescourt	301	OUI			Pôle de proximité
Wavignies	1283	OUI	OUI	OUI	POLE PRINCIPAL
Avrechy	1156		OUI		
La Neuville-Roy	927		OUI		

Par soucis de lisibilité, ce tableau ne comprend que les communes de + de 780 habitants et celles qui sont situées sur les itinéraires.

Schéma Directeur de Signalisation

Etude des Pôles



4. SDS : Etude des liaisons

Une **liaison** est un parcours orienté d'un pôle de départ vers un pôle d'arrivée.
Le long de la liaison, le pôle d'arrivée sera à signaler.

Dans le cas du Plateau Picard, il existera 2 types de liaisons :

- Les **Liaisons Principales** entre 2 pôles principaux
 - Les pôles de proximités ne sont pas pris en compte dans l'étude des liaisons principales
 - Lorsqu'il existe dans une direction donnée plusieurs pôles principaux successifs, le premier pôle occulte les suivants et constitue un repère suffisant pour l'usager voulant atteindre le deuxième, et ainsi de suite.
- Les **Liaisons de Proximité**

Schéma Directeur de Signalisation

Etude des Liaisons – Liaisons Principales

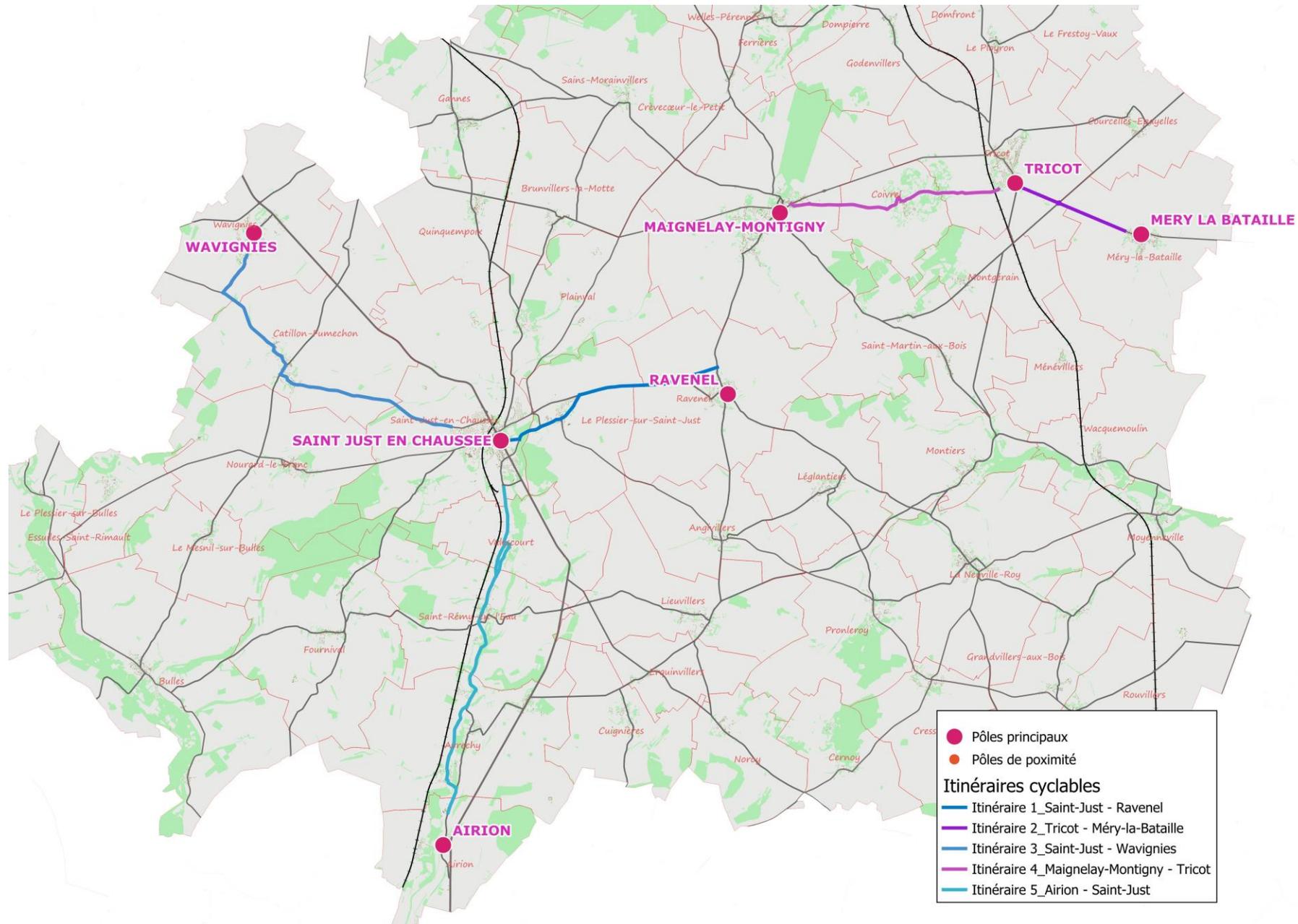


Schéma Directeur de Signalisation

Etude des Liaisons – Liaisons de Proximité

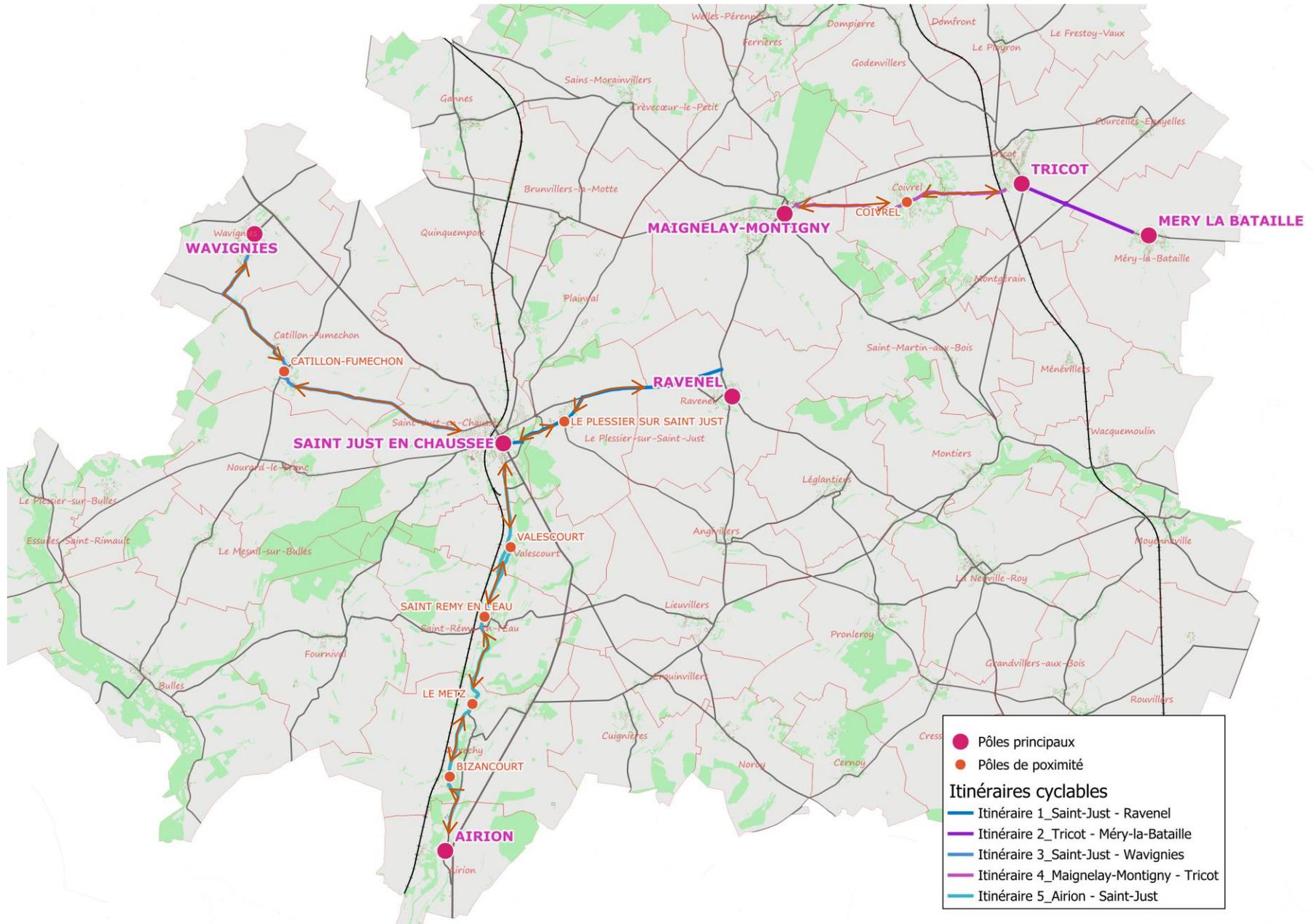
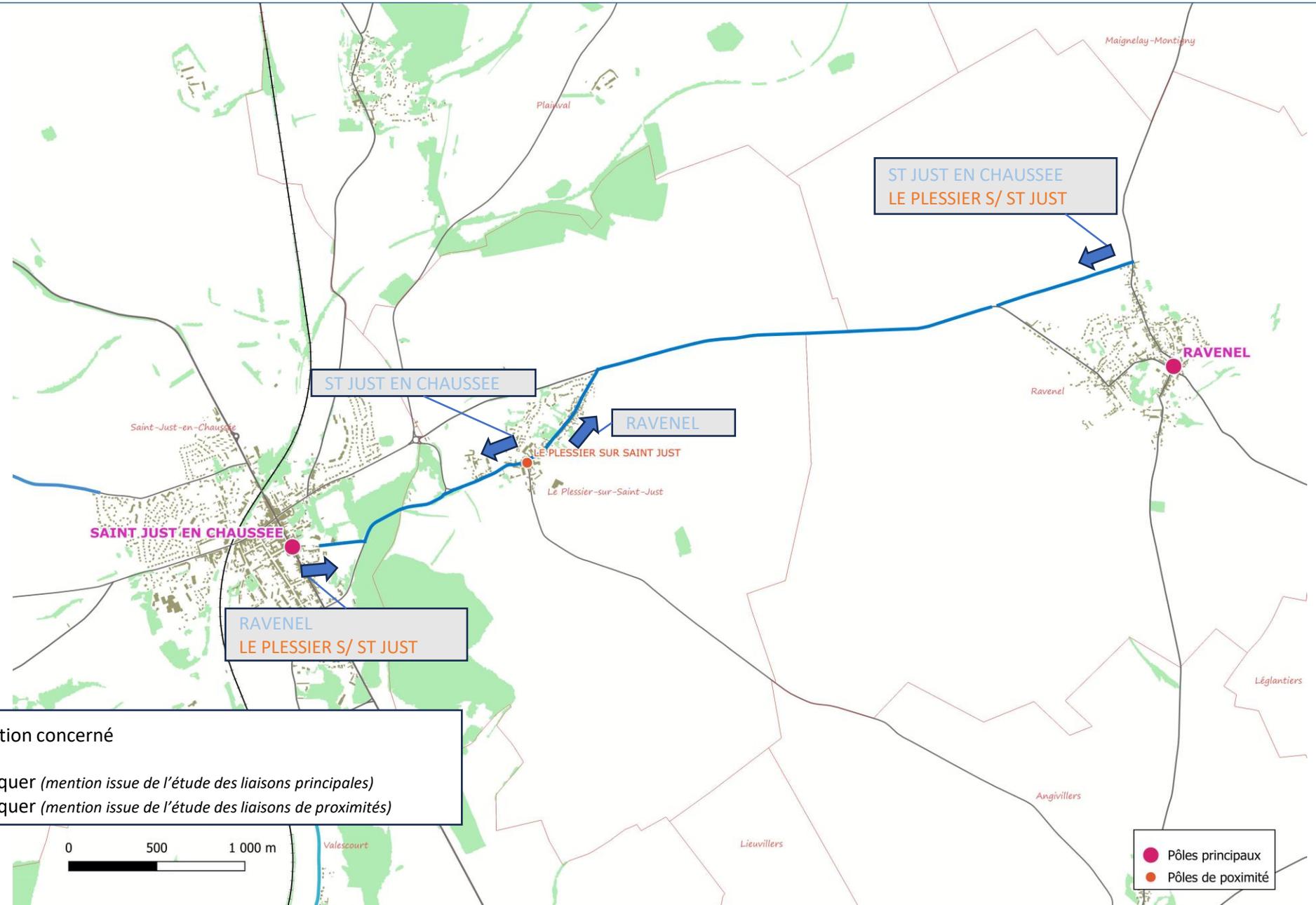


Schéma Directeur de Signalisation

Fiches Carrefour – Synthèse des indications à prévoir – Itinéraire 1



	Sens de circulation concerné
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> RAVENEL LE PLESSIER S/ ST JUST </div>	<p>→ Mention à indiquer (mention issue de l'étude des liaisons principales)</p> <p>→ Mention à indiquer (mention issue de l'étude des liaisons de proximités)</p>



●	Pôles principaux
●	Pôles de proximité

Schéma Directeur de Signalisation

Fiches Carrefour – Synthèse des indications à prévoir – Itinéraire 2

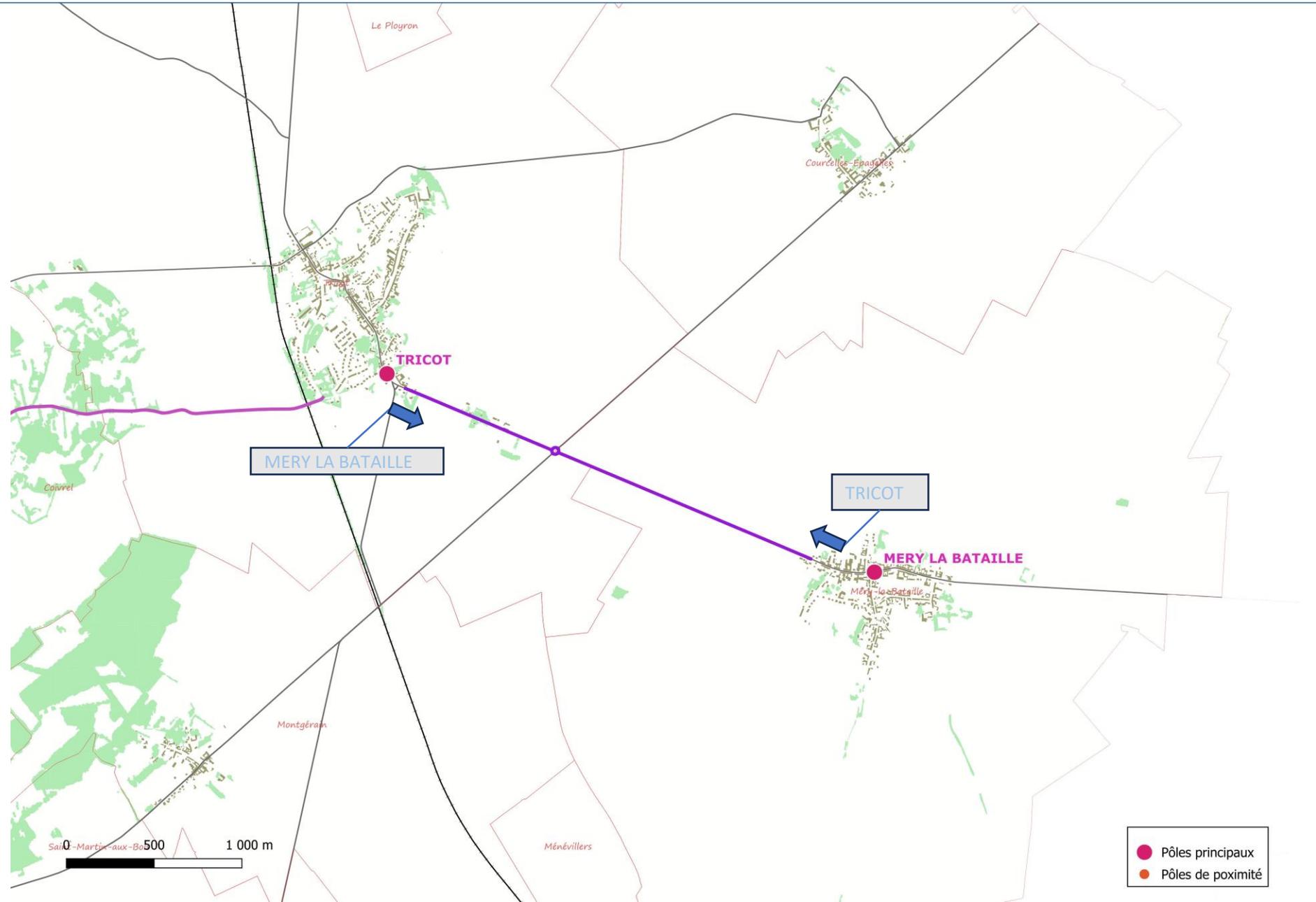


Schéma Directeur de Signalisation

Fiches Carrefour – Synthèse des indications à prévoir – Itinéraire 3

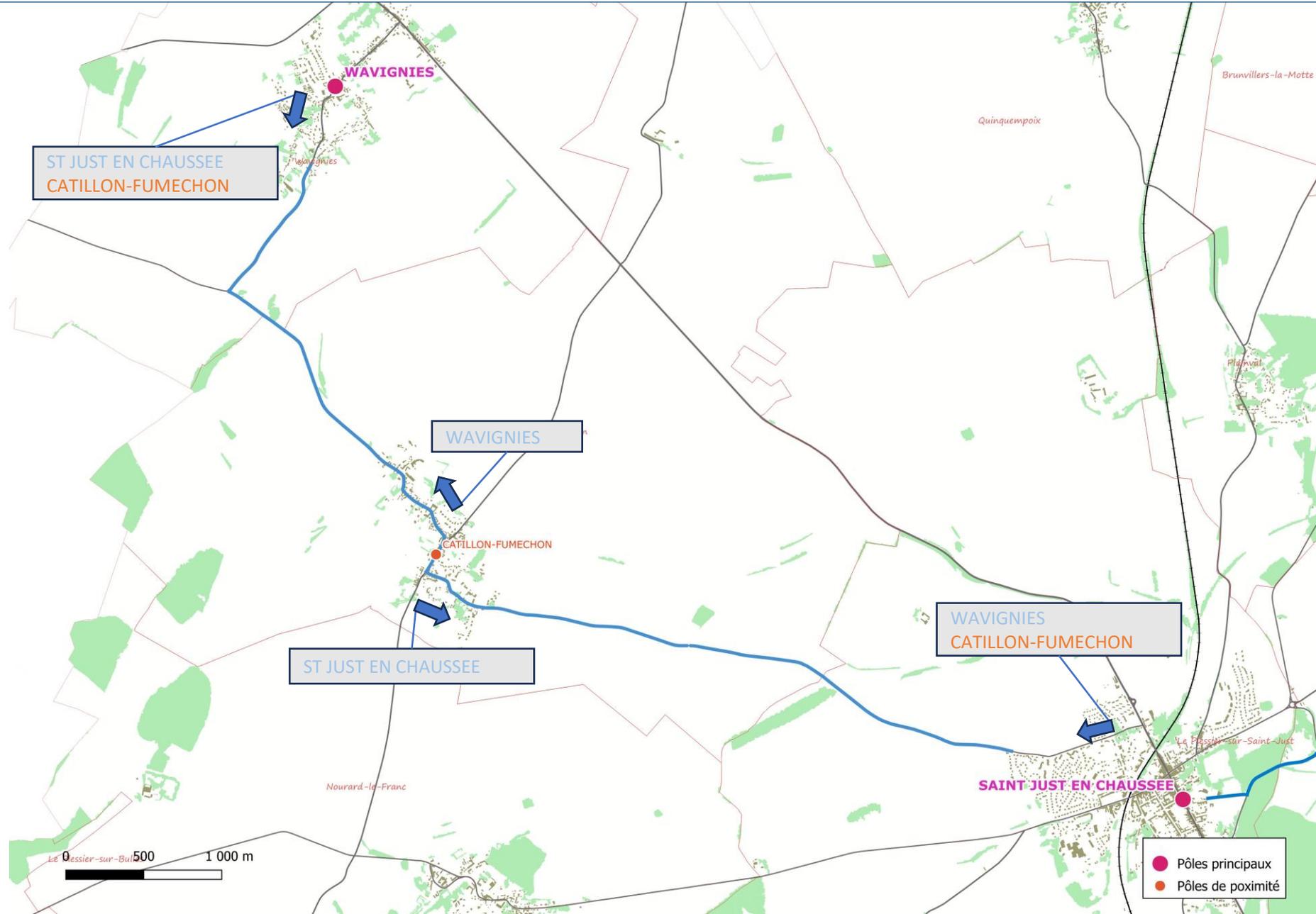


Schéma Directeur de Signalisation

Fiches Carrefour – Synthèse des indications à prévoir – Itinéraire 4

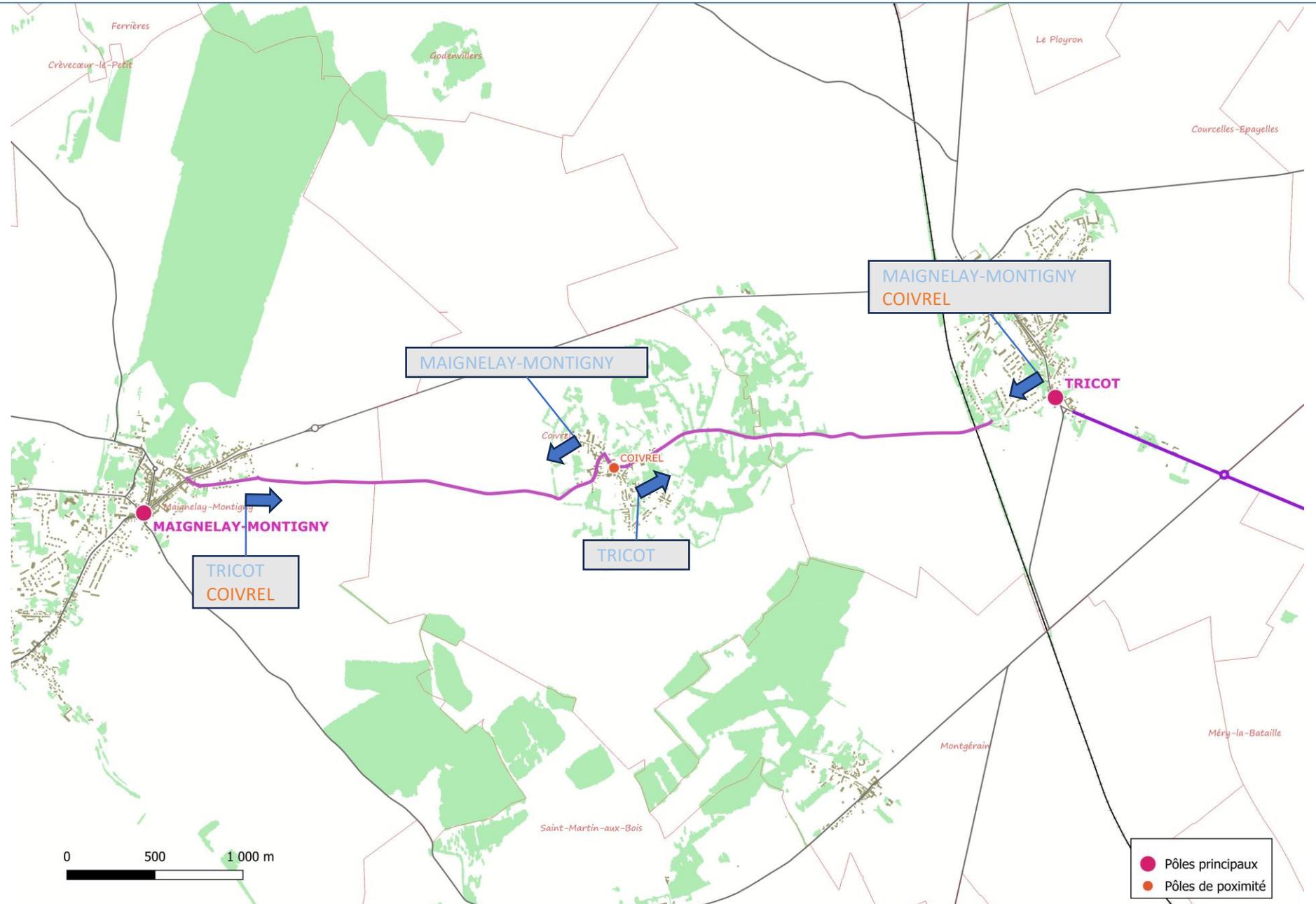
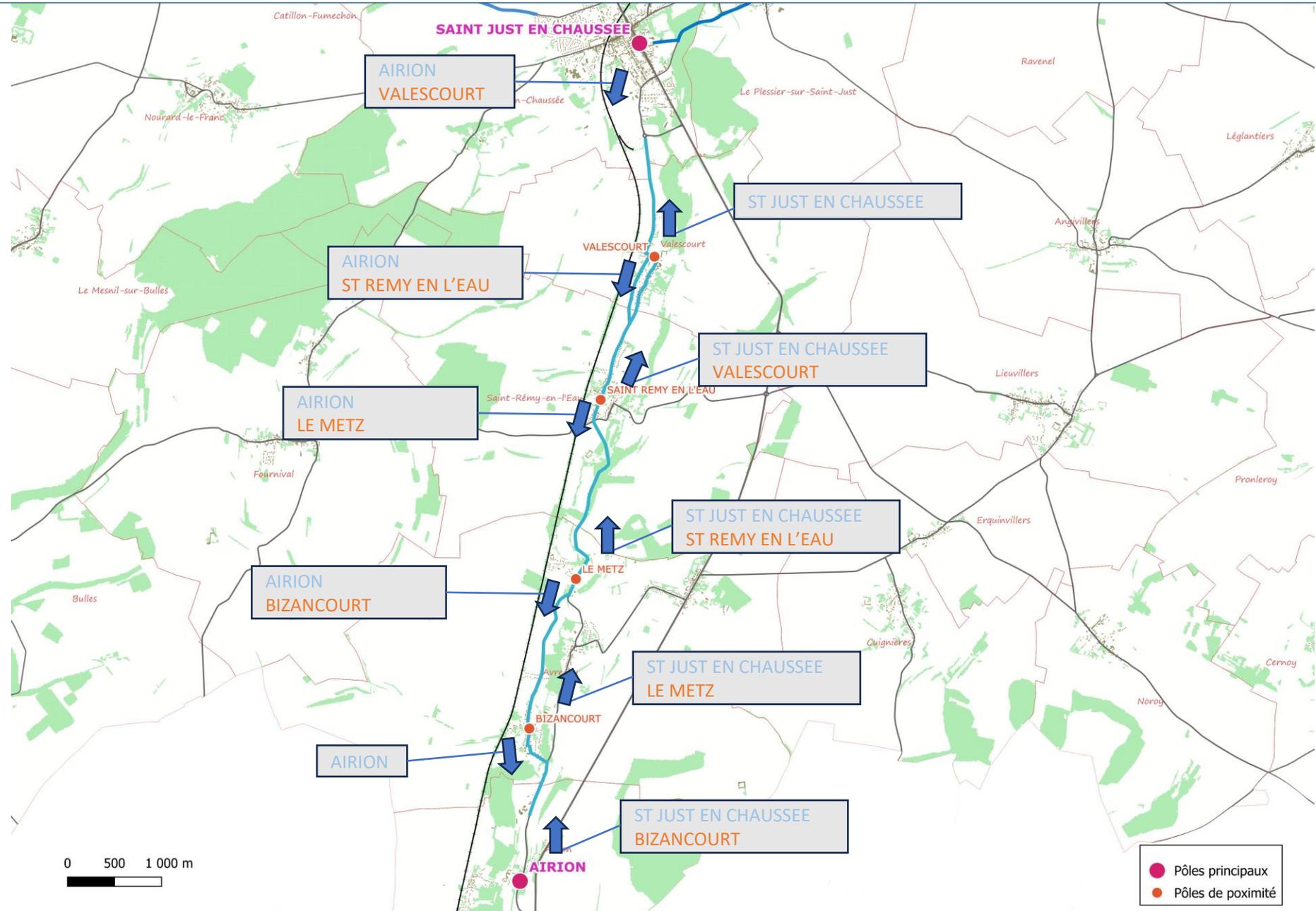


Schéma Directeur de Signalisation

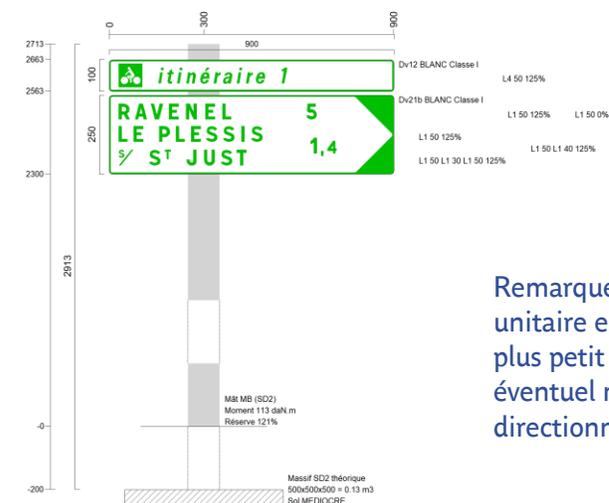
Fiches Carrefour – Synthèse des indications à prévoir – Itinéraire 5



4. SDS : Estimation des coûts

Cadre :

- Environ 24 carrefours à équiper
 - 2 ensembles directionnels par carrefour (sauf les carrefours extrémités pour lesquels un seul ensemble sera à prévoir)
- ⇒ Estimation d'un besoin d'environ **40 ensembles de signalisation**
- **Prix indicatif - fourniture et pose - pour un ensemble de signalisation cyclable comprenant :**
 - Un mât alu à 2,3 m sous panneau
 - 2 panneaux**600€ HT**
 - **ESTIMATION TOTALE = 24 000 € HT**



Remarque : il est possible de baisser le prix unitaire en prévoyant la pose des panneaux sur un plus petit support (1m sous panneau), voire sur un éventuel mât existant (mât de signalisation directionnelle routière par exemple).





EM Services

Générateur de temps utile

Filiale de  RATP dev

Alexandre HERVÉ
Consultant en Mobilité durable

M: +33 6 26 26 21 24
alexandre.herve@ratpdev.com
www.em-services.fr

Stéphanie MEYER
Directrice d'EM Services

P: +33 7 78 46 30 75
stephanie.meyer@ratpdev.com