

Direction générale des services techniques et du cadre de vie

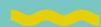
Direction des mobilités



PLAN VÉLO 2023 - 2033

de l'Agglo Seine-Eure

Voté en conseil communautaire en février 2023



SOMMAIRE

INTRODUCTION – PRESENTATION DU PLAN VELO.....	4
DECLINAISON DES OBJECTIFS – PROGRAMME D’ACTIONS.....	6
OBJECTIF 1 : DEVELOPPER LE RESEAU CYCLABLE ET MAILLER LE TERRITOIRE.....	7
OBJECTIF 2 : DEVELOPPER DES SERVICES A DESTINATION DES CYCLISTES.....	17
OBJECTIF 3 : PROMOUVOIR L’OFFRE CYCLABLE, DEVELOPPER LA CULTURE DU VELO ET ANIMER UN RESEAU D’ACTEURS.....	27
SUIVI DES ACTIONS – TABLEAU DE BORD.....	33
ANNEXE 1 - TYPOLOGIES DES AMENAGEMENTS CYCLABLES ET TABLEAU D’AIDE A LA DECISION.....	36

INTRODUCTION – PRESENTATION DU PLAN VELO

Efficace, non polluant, compatible avec la distanciation physique, économique pour les usagers, salubre pour la santé : **le vélo est une réponse évidente, simple, économe et inclusive pour faire face aux enjeux de l'urgence climatique.**

C'est pourquoi l'agglomération Seine Eure est engagée depuis plusieurs années sur des actions en faveur du vélo que ce soit sur le développement en faveur des infrastructures cyclables ou des services.

Pour autant, en 2017, sur le territoire Seine-Eure, seul 1,2 % déplacements quotidiens étaient réalisés à vélo alors que 51 % de ces déplacements étaient inférieurs ou égaux à 3 km et donc réalisables à vélo. Cela met en perspective les marges de manœuvre possibles pour notre collectivité et alerte sur la nécessité d'agir pour y développer l'usage du vélo.

Une démarche territoriale qui s'inscrit dans un cadre plus large de développement du vélo à l'échelle nationale

Ce plan vélo s'inscrit dans les objectifs de la loi d'orientation sur les mobilités de 2019 visant un triplement de la part modale du vélo dans les déplacements d'ici 2024 (en passant de 3% à 9%) ainsi que dans la deuxième Stratégie nationale bas carbone (SNBC2) issue de la loi Energie et Climat de 2019, pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

Une volonté politique forte de l'agglomération Seine Eure qui s'articule autour de trois objectifs et 18 actions

L'agglomération Seine Eure souhaite poursuivre sa politique ambitieuse de développement de l'usage du vélo menée depuis plusieurs années. Ainsi, à travers ce plan vélo, l'agglomération Seine Eure souhaite développer l'usage quotidien du vélo notamment pour les trajets domicile travail mais également de poursuivre ses actions en faveur du cyclotourisme.

S'appuyant sur des échanges avec tous les acteurs du territoire, le plan vélo s'articule autour de trois objectifs et 20 actions listées ci-dessous. Chaque action fait l'objet d'une fiche action présentant ses objectifs, sa programmation, son coût et ses indicateurs de suivis et d'évaluation.

OBJECTIF 1 : DEVELOPPER LE RESEAU CYCLABLE ET MAILLER LE TERRITOIRE

Action 1-1- Développer le réseau cyclable structurant

Action 1-2- Développer les liaisons cyclables locales de maillage

Action 1-3- Amélioration à apporter aux itinéraires existants

Action 1-4- Développer les zones apaisées en centre-ville et les contre sens cyclables

Action 1-5- Signaler et jalonner les itinéraires cyclables pour une meilleure visibilité et lisibilité des aménagements

Action 1-6- Déployer les dispositifs de comptages des cyclistes

Action 1-7- Entretien du réseau cyclable de l'agglomération

OBJECTIF 2 : DEVELOPPER DES SERVICES A DESTINATION DES CYCLISTES

Action 2-1- Augmenter l'offre de stationnement vélo

Action 2-2- Augmenter l'offre de vélos en libre-service

Action 2-3- Augmenter l'offre de location de vélos aux salariés du territoire

Action 2-4- Augmenter l'offre de prêt de vélos aux écoles pour les sorties scolaires

Action 2-5- Restaurer et développer le service de ramassage scolaire par s'cool bus

Action 2-6- Déployer un réseau de bornes de gonflage et d'autoréparation

Action 2-7- Aménager des haltes de repos et aires de services sur les itinéraires cyclables touristiques

Action 2-8- Déploiement des racks à vélos sur les bus

OBJECTIF 3- PROMOUVOIR L'OFFRE CYCLABLE, DEVELOPPER LA CULTURE DU VELO ET ANIMER UN RESEAU D'ACTEURS

Action 3-1- Création de la maison du vélo à Louviers, lieu dédié aux vélos et étude d'implantation de lieux « satellites »

Action 3-2- Aide à la labellisation « Accueil vélo » des prestataires

Action 3-3- Promouvoir l'offre vélo existante « informer »

Action 3-4- Développer la culture du vélo « former »

Action 3-5- Concerter avec les acteurs du territoire et organiser les échanges

Afin de mettre en œuvre ce plan vélo, l'agglomération Seine Eure s'appuie sur la direction des mobilités (dont 5 personnes dédiées : 1 pour le développement des infrastructures cyclables, 1 pour le développement des services vélos et 3 pour l'entretien du réseau cyclable), la direction du tourisme (1 personne pour la mise en tourisme des itinéraires touristiques) ainsi sur toutes les directions supports (mission stratégie territoriale, direction de la communication, pôle foncier).

Un document cadre de planification et d'intention évolutif

Le plan vélo est un document cadre de planification et d'intention évolutif qui sera mis à jour régulièrement pour tenir compte des propositions résultantes d'une démarche participative associant les différents acteurs du territoire.

Ainsi ce plan vélo pourra s'enrichir d'actions supplémentaires suite à la concertation avec les acteurs du territoire et au fur et à mesure de la mise en œuvre des actions déjà ciblées.

Des financements mobilisables et à venir

Pour chacune des actions, une recherche de subventions et de partenariat sera réalisée auprès des financeurs que sont l'Europe, l'Etat, la région ou le département.

Ces subventions seront un vrai levier financier pour la réalisation de ce plan vélo.

DECLINAISON DES OBJECTIFS – PROGRAMME D' ACTIONS

OBJECTIF 1 : DEVELOPPER LE RESEAU CYCLABLE ET MAILLER LE TERRITOIRE

En 2022, on dénombre environ 70 km d'aménagements en faveur du vélo sur le territoire de Seine Eure agglomération (voie verte, piste cyclable, voie partagée) qui résulte d'une politique volontariste en faveur du développement du vélo sur le territoire. Ce linéaire n'intègre pas les zones apaisées (zones 20, zones 30), double sens cyclable, bandes cyclables, voies de bus partagées qui feront l'objet d'un recensement précis dans les prochains mois. La définition des différentes typologies d'aménagement cyclables est présentée en annexe 1.

Les grands itinéraires existants sur le territoire sont :

- La voie verte de la Seine à l'Eure (25 km), itinéraire quasiment intégralement en site propre qui relie Pont de l'Arche à Pinterville avec une variante entre Le Vaudreuil et Saint Pierre du Vauvray. Longeant la confluence de la Seine et de l'Eure, cet itinéraire rejoint ensuite les berges de la rivière Eure via l'étang de Poses qui accueille la Base de loisirs. Il est constitué de deux tronçons contigus (Pont de l'Arche/Le Vaudreuil et Le Vaudreuil/Pinterville) avec une section de liaison en vélo-route sur la commune du Vaudreuil. Un tronçon plus récent part de la commune du Vaudreuil, en suivant les berges de la Morte-Eure, pour rejoindre les berges de la Seine à Saint-Pierre-du-Vauvray.
- La Seine à vélo entre Courcelles sur Seine et Martot (45 km sur le territoire), dont une partie reprend la voie verte de la Seine à l'Eure. Actuellement majoritairement en voie partagée, le Département et l'agglomération Seine Eure travaille à sa mise en site propre sur certaines sections.
- Et la piste cyclable entre le centre de Louviers (place Thorel) et la gare de Val de Reuil (10 km), une artère majeure de liaison pour les déplacements du quotidien, dont la dernière section en travaux, sera mise en service dans les prochaines semaines.

A cela s'ajoute, une vingtaine de kilomètre de liaisons locales sur l'ensemble du territoire.

Cet objectif se décline en six actions listées ci-dessous :

Action 1-1- Développer le réseau cyclable structurant

Action 1-2- Développer les liaisons cyclables locales de maillage

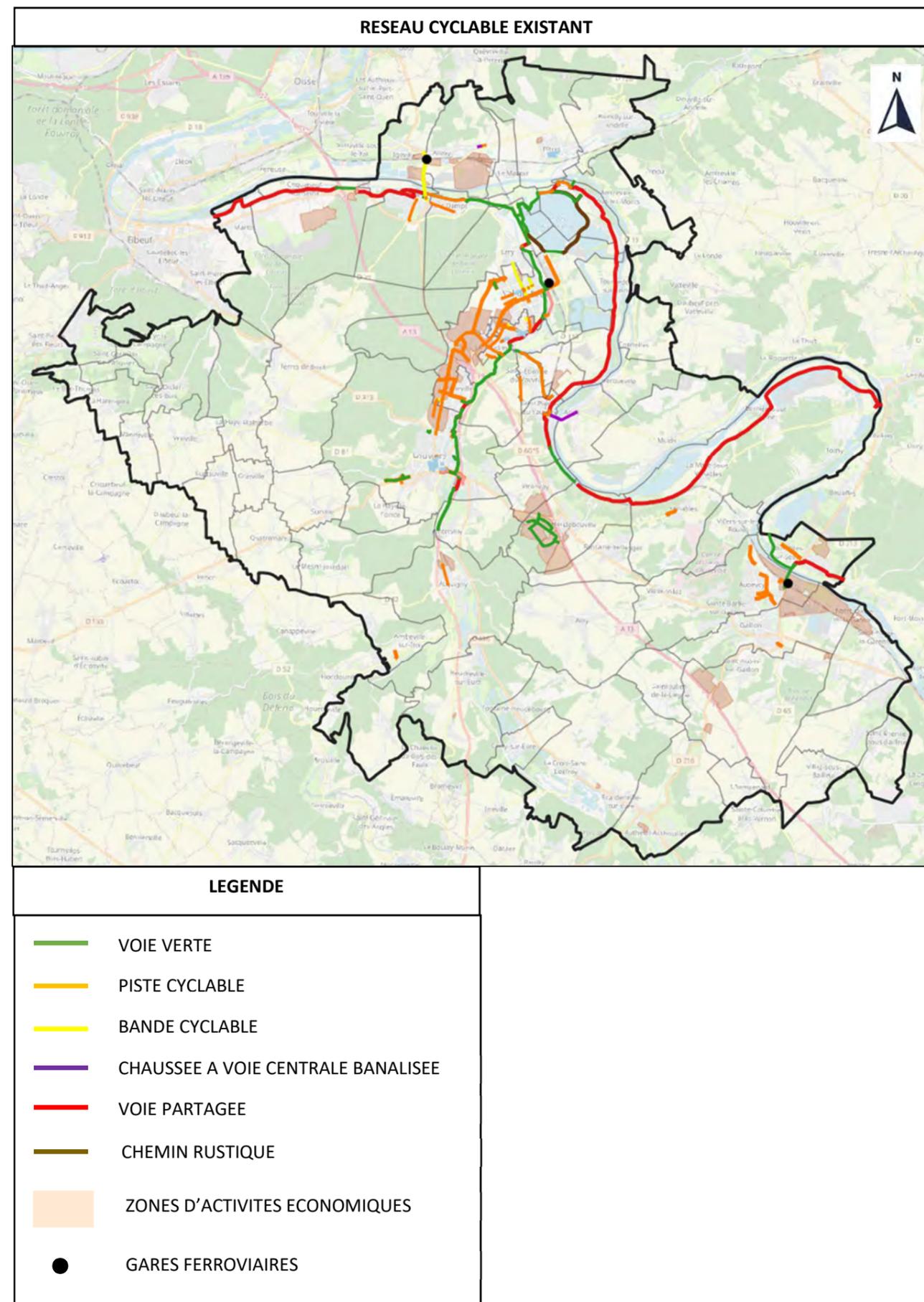
Action 1-3- Amélioration à apporter aux itinéraires existants

Action 1-4- Développer les zones apaisées en centre-ville et les contre sens cyclables

Action 1-5- Signaler et jalonner les itinéraires cyclables pour une meilleure visibilité des aménagements

Action 1-6- Déployer les dispositifs de comptages des cyclistes

Action 1-7- Entretien du réseau cyclable de l'agglomération



Action 1-1- Développer le réseau cyclable structurant

Contexte et enjeux

Disposer d'un réseau structurant attractif, sécurisé et continu pour développer la pratique du vélo. Le réseau structurant d'intérêt intercommunale relie des pôles structurants (gares, pôles urbains de Louviers et Val de Reuil, pôle urbain de Gaillon-Val d'Hazey, les zones d'activités).

Objectifs

- Faciliter et sécuriser les déplacements à vélo
- Développer le maillage du territoire
- Favoriser les déplacements du quotidien :
 - o les déplacements domicile-travail,
 - o les déplacements vers les zones d'activités,
 - o le rabattement vers les gares,
 - o les déplacements vers les grands pôles urbains équipés de commerces et équipements.
- Favoriser les déplacements liés aux itinéraires touristiques nationaux et départementaux

Actions / programmation

Réaliser environ 50 km d'itinéraires cyclables structurants supplémentaires à l'horizon 2033.

Les itinéraires cyclables (listés ci-dessous) seront déclinés en site propre (voie verte ou piste cyclable) et en voie partagée sur des routes à faible trafic.

Les projets d'itinéraires cyclables suivants sont en cours d'études préliminaires et de concertation auprès des acteurs du territoire. Ces études permettront d'acter un tracé pour chacun des projets et d'engager les études d'Avant-Projet et les procédures administratives environnementales. La mise en service prévisionnelle de ces projets est planifiée à l'horizon 2033 (sauf aléas d'acquisitions foncières ou de procédures administratives environnementales)

- Pont de l'Arche – Terres de Bord (1)¹
- Terres de Bord – Louviers (2)
- Les Damps – Val de Reuil (3)
- Le Manoir – Pitres (4)
- Gare de Val de Reuil – Saint Pierre du Vauvray (5)
- Barrage de Poses Saint Pierre du Vauvray (tronçon de la seine à vélo) (6)
- Louviers – Ecoparcs (7)
- Gare de Gaillon – Val d'Hazey – Les Trois Lacs (8)
- Courcelles sur Seine (9)

Les liaisons cyclables suivantes desservant des gares sont essentielles pour le territoire. Elles sont liées à l'aménagement de route départementale et seront à étudier en étroite collaboration avec le département de l'Eure, maître d'ouvrage sur le réseau départemental hors agglomération.

- Liaison Pont de l'Arche – gare d'Igovie (RD 6015) (10)
- Liaison Gaillon - gare de Gaillon-Aubevoye (RD 316) (11)

En complément, les itinéraires nationaux et départementaux suivants en projet sur le territoire de l'agglomération de l'Eure viendront compléter le réseau cyclable :

- La seine à vélo (hors tronçon de 5 km sous maîtrise de l'agglomération Seine Eure) (55 et 56)
- Vallée de l'Eure (12)
- Vallée de l'Iton (13)
- Voie des légendes (14) : vallée de l'Andelle Pitres – Poses (Gisors Lyons la forêt Poses)

Coûts et subventions

Coût

13 millions d'euros sur la période 2023-2033 pour les projets sous maîtrise d'ouvrage de l'agglomération Seine Eure.

Subventions

Ces projets pourront bénéficier des subventions européennes Feder React UE (demande en cours pour les études réalisées avant le 30 juin 2023).

Autres subventions mobilisables : appels à projets fonds mobilités actives de l'Etat, appels à projets de l'ADEME, ...

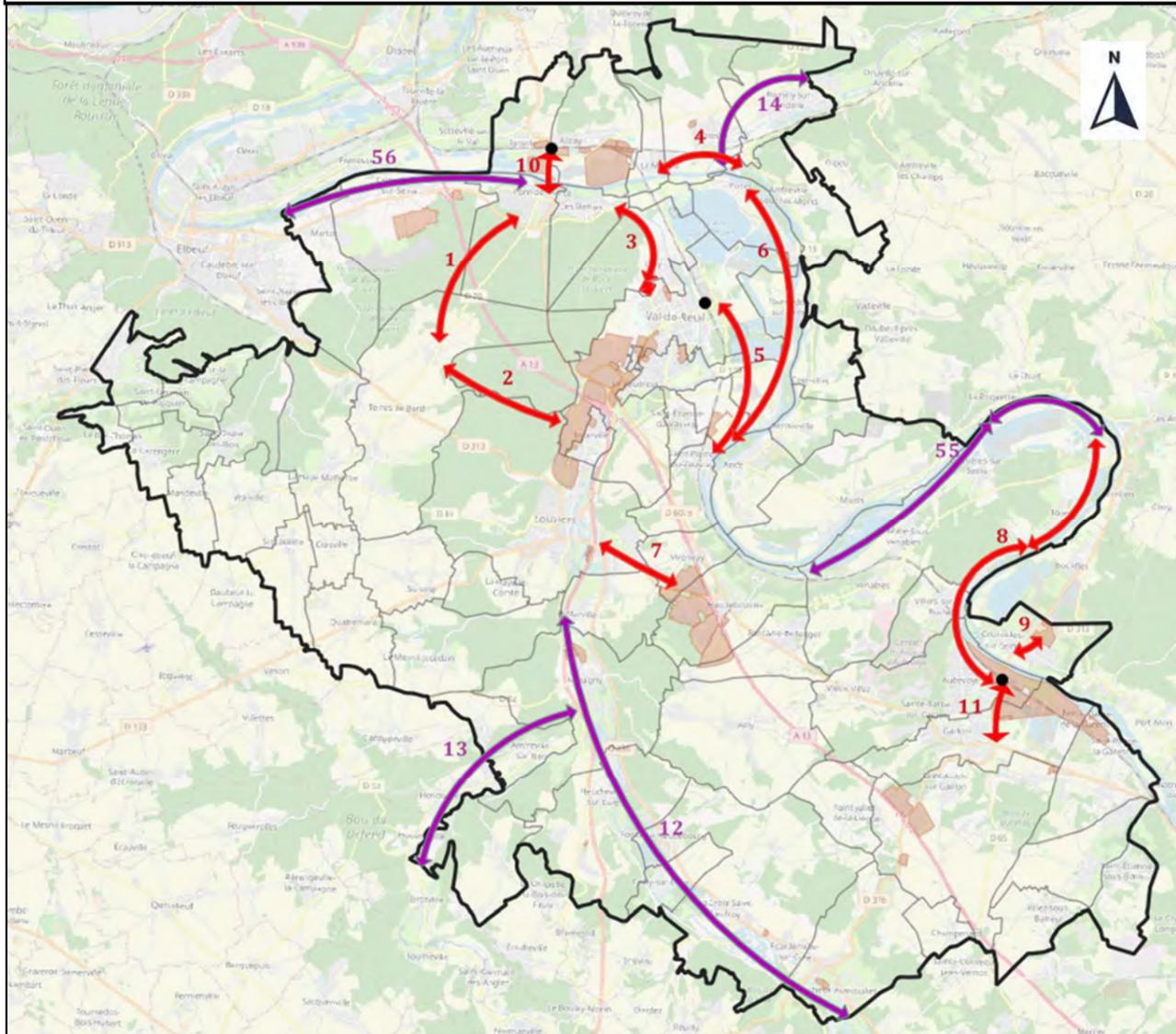
Suivi et évaluation

Indicateurs à suivre :

- Linéaire d'itinéraires cyclables réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'Agglomération Seine Eure en site propre (voie verte, piste cyclable),
- Linéaire d'itinéraires cyclables réalisés sous maîtrise d'ouvrage l'Agglomération Seine Eure en voie partagée sécurisée.

¹ Les numéros correspondent aux numéros de localisation des projets sur la carte en page suivante.

PROJET D'ITINERAIRES CYCLABLES STRUCTURANTS



LEGENDE

-  PROJETS ITINERAIRES STRUCTURANTS
-  PROJETS SOUS MOA DEPARTEMENT DE L'EURE
-  ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES
-  GARES FERROVIAIRES



Action 1-2- Développer les liaisons cyclables locales de maillage

Contexte et enjeux

Les liaisons cyclables de maillage sont des liaisons sur de plus petits linéaires que le réseau structurant qui permettent de relier des équipements, les écoles, les commerces, de relier les communes entre elles ou/et de rejoindre le réseau structurant.

Objectifs

- Faciliter et sécuriser les déplacements à vélo,
- Développer le maillage du territoire,
- Favoriser les déplacements du quotidien :
 - o les déplacements domicile-travail,
 - o les déplacements vers les écoles, collèges et lycées,
 - o les déplacements vers les commerces et équipements,
 - o les déplacements pour les loisirs.

Actions / programmation

Réaliser environ 20 km de maillage cyclables supplémentaires à l'horizon 2033.

Ces liaisons cyclables pourront être déclinés en site propre (voie verte ou piste cyclable) ou/et en voie partagée sur des routes à faible trafic. Celles-ci seront sécurisées afin d'apaiser la vitesse (à 30 km/h ou moins) et de rendre compatible leur utilisation par les cyclistes.

Les liaisons cyclables de maillage suivantes sont planifiées en étude et en travaux entre 2023 et 2033.

- Liaison entre le collège de La Saussaye et Saint Pierre des Fleurs (15)²
- Liaison de maillage Courcelles sur Seine entre Seine à Velo et rue de l'Avenir (16)
- Liaison entre Heudebouville et Vironvay (17)
- Liaison sur ancienne voie ferrée à Louviers (18)
- Liaison entre la Gare de Val de Reuil et le bassin d'aviron (19)
- Liaison entre Heudebouville et Ecoparc 4 route d'Ingremare (21) et amélioration des circulations sur les Ecoparc existants 1,2 et 3 (20)
- Liaison entre le collège le Hamelet et la RD 6015 à Louviers (22)
- Liaison entre le collège le Hamelet et le centre de Pinterville (23)
- Liaison Alizay Rue de l'Eglise – complexe sportif via la zone d'activité (24)
- Amfreville sur Iton RD112 : sera réalisé par le Conseil Départemental de l'Eure dans le cadre de l'itinéraire touristique « vallée de l'Iton » (25)
- Liaison Terres de Bord (Tostes) – Ecole de la Vallée (26)
- Ailly : petit tronçon le long de la RD 82 pour relier école (27)
- Saint Aubin sur Gaillon – Gaillon (28)
- Liaison entre l'école Pitre aux habitations coté Le Manoir (le long de l'ancienne RD 508) (29)
- Liaison Le Manoir – Igoville par Alizay et par rue du Fort (chemin des carriers Lafarge) (30)
- Route de Seine à Portes de Seine (31)
- Liaison entre Villers sur le Roule et Val d'Hazey (Aubevoye) (32)
- Traversée de la RD 6015 au giratoire des pommiers à Val de Reuil (52)
- Traversée RD 6015 à Gaillon (53)
- Sécurisation de la traversée RD 6015 à Fontaine Bellanger et liaison vers Ingremare (54)

Les liaisons listées ci-dessous sont des intentions de projets cyclables à étudier et à concerter avec les communes. Le planning d'étude et travaux de ces liaisons sera élaboré en fonction des enjeux et contraintes du site, de la typologie d'aménagement et du coût du projet.

- Liaison sur l'ancienne voie ferrée entre sanofi et recticel à Val de Reuil et Louviers (voie verte) (33)
- Autres liaisons intercommunales (identifiées en interne) à étudier et concerter avec les communes :
 - o Montaure – La Haye Malherbe – Vraiville – Saint Didier-des Bois (34)
 - o Surville – Louviers (35)
 - o Saint Germain de Pasquier – La Saussaye (36)
 - o Andé – Connelles (37)
 - o Ailly – Heudebouville (jusqu'à la route d'Ingremare) (38)
 - o Ailly – La Clef Vallée d'Eure (La Boissaye) (39)
 - o Saint Julien de la Liegue - La Clef Vallée d'Eure (Ecardenville-sur-Eure) (40)
 - o Saint Julien de la Liegue – Gaillon (41)
 - o Saint Pierre sous Bailleul – Saint Pierre la Garenne (Bailly) (42)
 - o Saint Pierre la Garenne : liaison Bailly – bourg de Saint Pierre la Garenne (43)
 - o Saint Pierre la Garenne (Bailly) – Gaillon (44)
 - o Le Mesnil Jourdain – Pinterville : voie verte (45)
 - o Pinterville – Ailly : voie verte (46)
 - o Ailly – Gaillon (tronçon de RD 6015 à traiter de 640 ml) (47)
 - o Gaillon – Sainte Barde sur Gaillon (48)
 - o Heudebouville – Ingremare (55)
 - o Heudebouville – Val d'Hazey (56)
- Liaisons avec communes d'un autre territoire :
 - o Igoville – Sotteville-sous-le-Val (49)
 - o La Saussaye – Elbeuf (50)
 - o Gaillon – Vernon (51)

Coûts et subventions

Coût

4,3 millions d'euros sur la période 2023-2033.

Subventions

Des subventions seront à rechercher pour ces liaisons cyclables.

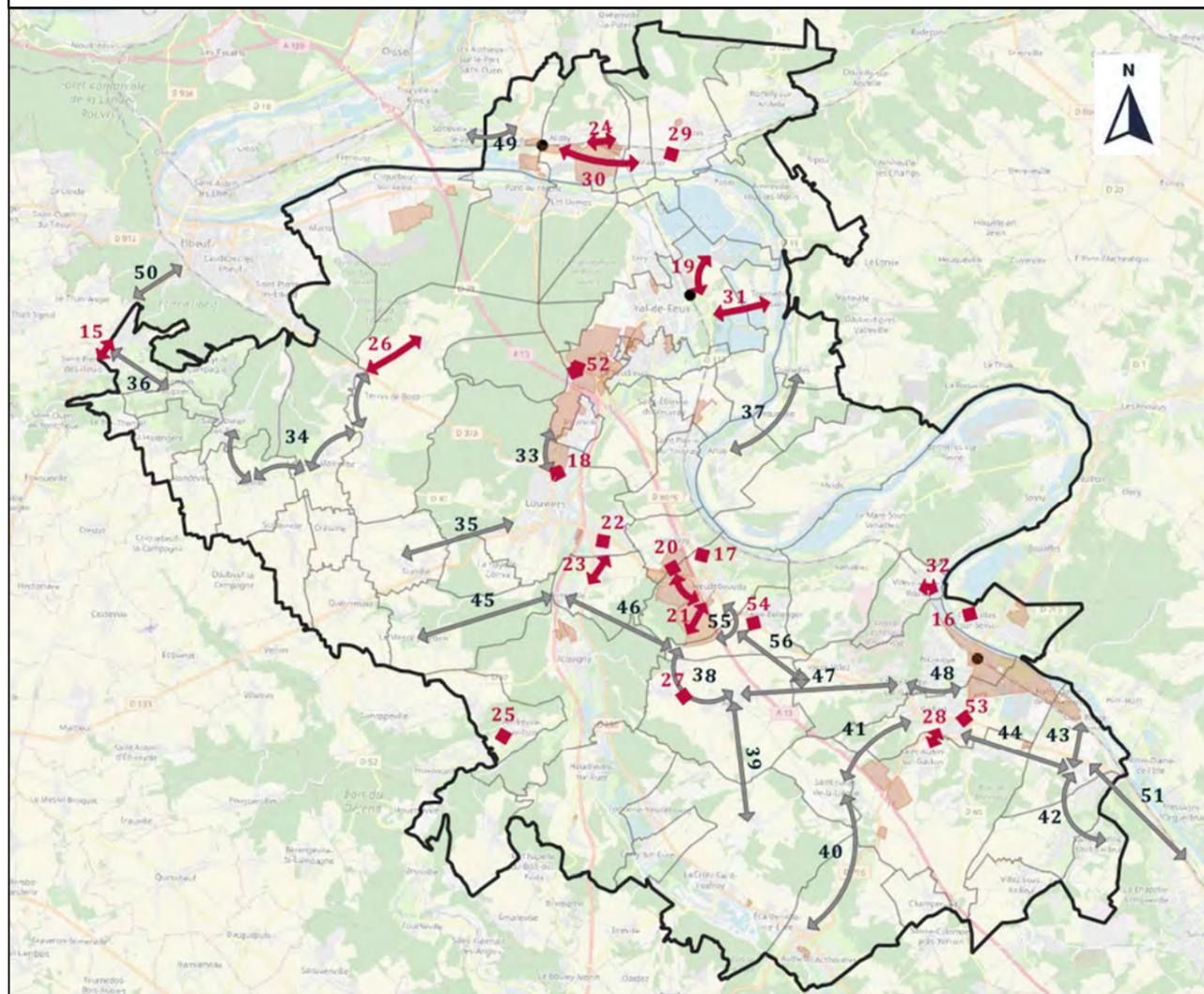
Suivi et évaluation

Indicateurs à suivre :

- Linéaire de maillages cyclables réalisés en site propre (voie verte, piste cyclable) sous maîtrise d'ouvrage Seine Eure Agglomération,
- Linéaire de maillages cyclables réalisés en voie partagée sécurisée sous maîtrise d'ouvrage Seine Eure Agglomération.

² Les numéros correspondent aux numéros de localisation des projets sur la carte en page suivante.

PROJETS DE LIAISONS CYCLABLES DE MAILLAGE ET D'INTENTIONS



LEGENDE

- ↔ PROJETS PROGRAMMES
- ↔ INTENTIONS A ETUDIER NON PROGRAMMES

Action 1-3- Amélioration à apporter aux itinéraires existants

Contexte et enjeux

Sur les itinéraires cyclables existants ou déjà pratiqués par de nombreux cyclistes, des travaux d'amélioration permettraient de sécuriser, d'améliorer les pratiques cyclables et/ou d'apporter un confort d'usage.

Objectifs

- sécuriser, améliorer les pratiques cyclables existantes
- assurer une meilleure cohabitation entre les différents usagers de la route
- apporter un confort d'usage aux itinéraires existants.

Actions / programmation

- Amélioration à apporter sur certains secteurs tel que les traversées de route par exemple.
- Mise en œuvre éventuelle d'expérimentations.

Ci-dessous une liste non exhaustive des sites pour lesquels des améliorations seront à apporter pour permettre le développement de la pratique du vélo :

- Renforcement de certaines traversées cyclables par de la signalisation dynamique (voie verte au droit du barrage de la villette à Louviers, entre base de loisirs Lery Poses et camping l'île adeline ...)
- Visibilité des potelets et barrières à améliorer (marquage horizontal, dispositifs réfléchissants)
- Améliorer la visibilité nocturne de certains tronçons cyclables très empruntés par la mise en place de peinture photoluminescente.
- Élargissement ouvrage sous RD 6015 sur voie verte de la seine à l'Eure,
- Améliorer la passerelle au-dessus de la RD 6015 à Gaillon pour permettre l'accès au vélo,
- Traversée à niveau de la RD 6015 à Gaillon,
- Poteaux et barrières sur itinéraire vers le collège et le lycée à Gaillon à adapter à la circulation des cycles (passage sous RD 316, le long de la RD 316, au niveau du collège),
- Coulée verte sur Louviers : à améliorer,
- Réfection du Chemin des Barrières (500 ml) aux Trois Lacs (Bernières) pour rejoindre la seine à vélo
- Revêtement voie verte aux abords de la base de loisirs de Lery Poses.

Coûts et subventions

Coût

150 000 euros par an sur la période 2024-2033.

Subventions

Des subventions seront à rechercher pour ces aménagements d'amélioration.

Suivi et évaluation

Indicateur à suivre :

- Nombre de points d'amélioration réalisés.



Action 1-4- Développer les zones apaisées en centre-ville et les double sens cyclables

Contexte et enjeux

Le manque de continuité dans les aménagements cyclables notamment en zone urbaine est un frein à la pratique du vélo. Disposer d'un maillage fin de rues cyclables permettant des déplacements rapides, plus sécurisés et continus en zone urbaine est un levier important pour le développement de la pratique du vélo au quotidien.

Objectifs

- Rendre un maximum de rues favorables à la pratique du vélo en apaisant la circulation là où c'est possible et en aménageant l'espace public lorsque c'est nécessaire.

Actions / programmation

- Réaliser un état des lieux des zones 30, zone de rencontre, double sens cyclable existants
- Développement des zones 30 : elles s'accompagnent d'aménagements qui permettent physiquement de réduire la vitesse des véhicules motorisés (écluses, coussins berlinois, plateau surelevé...). Leur déploiement doit tenir compte du passage de bus ou cars pour limiter l'impact sur l'exploitation des lignes de transports en commun.
- Développement des zones de rencontre : limitées à 20 km/h, les piétons y sont prioritaires, puis les vélos, devant les modes motorisés
- Il est aussi possible de créer des Vélorues dans les voies apaisées, à faible trafic motorisé les vélos sont prioritaires sur les véhicules motorisés. Cela permet en particulier de relier entre elles deux infrastructures cyclables.
- Instauration de double sens cyclables sur les rues à sens unique limitées à 30 km/h partout où cela est possible et pertinent. Depuis le 1^{er} janvier 2016 le double sens cyclable est la règle non seulement dans les
- zones de rencontre et les zones 30 mais aussi dans les zones piétonnes et les voies limitées à 30 km/h. L'exception au double sens cyclable doit être justifiée par des raisons objectives de sécurité.

Coûts et subventions

Coût

50 000 euros par an sur la période 2023-2026.

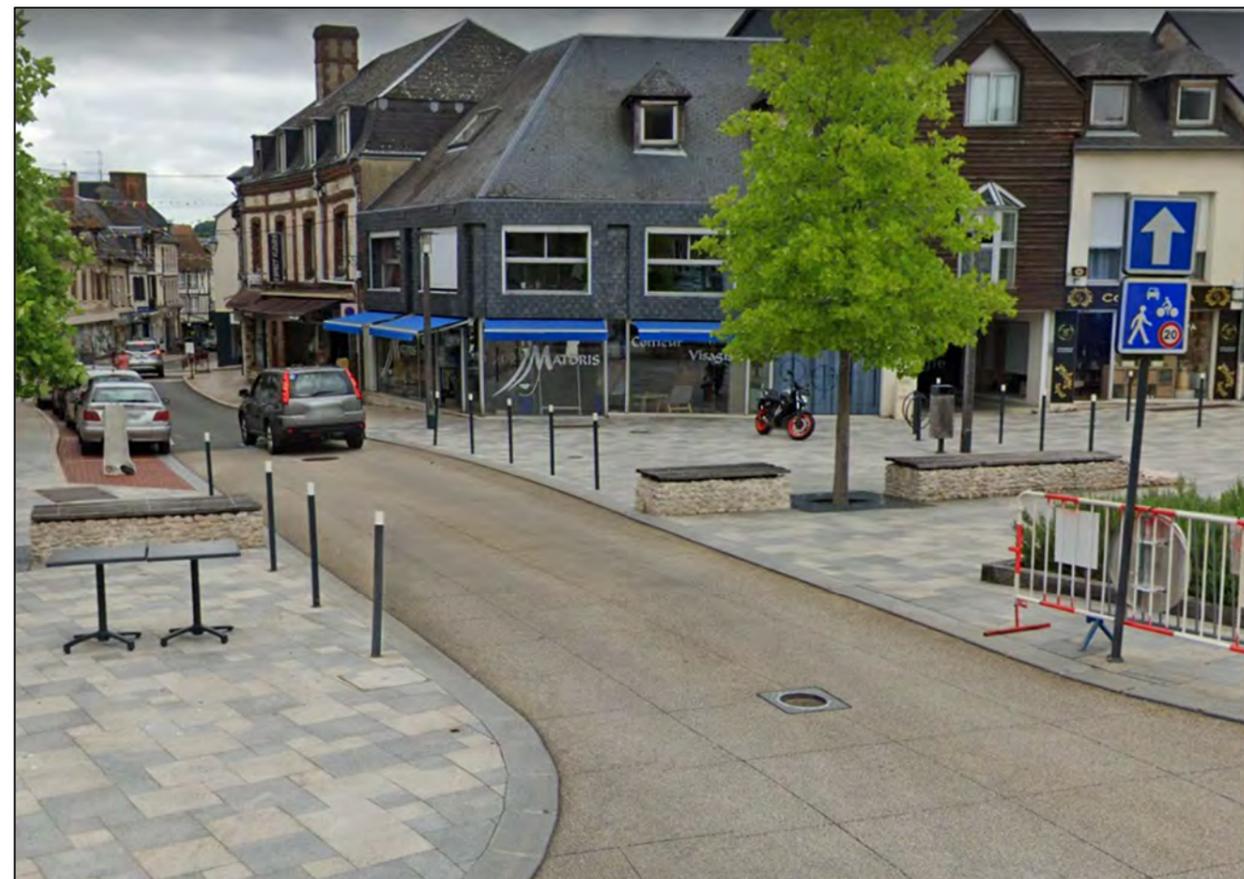
Subventions

Des subventions seront à rechercher pour ces aménagements d'amélioration.

Suivi et évaluation

Indicateurs à suivre :

- Nombre de commune pour lesquelles l'état des lieux a été réalisé,
- Linéaire de zone 30 créé,
- Linéaire de zone de rencontre créé,
- Linéaire de vélorue créé,
- Linéaire de double sens cyclable créé,
- Linéaire d'aires piétonnes (autorisées au vélo) créé.



Action 1-5- – Signaler et jalonner les itinéraires cyclables pour une meilleure visibilité et lisibilité des aménagements

Contexte et enjeux

L'ambition du jalonnement est double :

- Aider les cyclistes à se repérer pour des déplacements intercommunaux avec des points de repère à moyenne distance, comme des pôles urbains, les gares ou des points remarquables.
- Donner à voir aux non cyclistes que des pôles générateurs qu'ils fréquentent sont aussi accessibles en vélo et pas seulement en modes motorisés. En particulier, en ville, le déplacement à vélo est souvent plus rapide (en temps) qu'en voiture.

Ainsi, malgré l'évolution des outils connectés, la signalisation des itinéraires reste indispensable car elle répond à trois besoins majeurs des usagers mobiles : le repérage, les liens avec les aménités du territoire, la communication.

Objectifs

- Faciliter l'orientation des cyclistes
- Valoriser et rendre visible les aménagements cyclables par du jalonnement
- Déployer des panneaux indicateurs homogènes sur le territoire

Actions / programmation

- Réaliser un schéma directeur de jalonnement afin de définir ce qui va être signalé à chaque carrefour concerné du réseau cyclable (cela implique la mise en place d'un organe de gouvernance pour définir le cadre technique de référence et les règles de coordination inter-collectivités)
- Développer une signalisation indiquant la distance à parcourir et le temps de trajet
- Jalonner les pôles suivants (distance à définir en fonction de sites et des projets) :
 - ✓ Les gares,
 - ✓ Les aires de covoiturage,
 - ✓ Les établissements d'enseignement (école, collèges, lycées notamment),
 - ✓ Les équipements culturels et sportifs,
 - ✓ Les principaux sites touristiques et les équipements labellisés accueil vélo (base de loisirs de Lery Poses, campings...).
 - ✓ ...
- Réalisation de boucles touristiques permettant d'inciter à la découverte du territoire.

Coûts et subventions

Coût

50 000 euros par an sur la période 2024-2033.

Subventions

Des subventions seront à rechercher pour la réalisation du jalonnement.

Pour les boucles touristiques : dispositif signalétique locale Eure à vélo (Département de l'Eure).

Suivi et évaluation

Indicateurs à suivre :

- Nombre de panneaux déployés,
- Nombre de pôles et/ou d'équipements bénéficiant d'un jalonnement cycle.

Action 1-6- - Déployer les dispositifs de comptages des cyclistes

Contexte et enjeux

L'observation des pratiques cyclables permet d'évaluer les fréquentations réelles des itinéraires cyclables aménagés/ou empruntés par les cyclistes pour ainsi orienter les investissements en faveur des aménagements.

Il s'agit de disposer d'une meilleure connaissance des pratiques cyclables.

Il existe 4 points de comptages permanents sur des itinéraires cyclables du quotidien ou de loisirs. Un point de comptage temporaire, dont l'emplacement peut évoluer durant l'année, complète le dispositif.

Objectifs

- Mieux connaître les pratiques cyclables et leur évolution dans le temps et dans l'espace,
- Evaluer l'impact de la politique cyclable.

Actions / programmation

- Poursuivre et renforcer les comptages temporaires en lien avec les projets inscrits au programme d'action du plan vélo et les attentes identifiés avec les territoires et les associations. Leur mise en place vise des projets d'itinéraires cyclables en étude et/ou en travaux et des itinéraires empruntés par des cyclistes mais possédant des coupures urbaines.
- Renforcer l'installation de compteurs permanents sur les itinéraires actuels et déployer de nouveaux dispositifs à la fin des travaux des itinéraires futurs.
- Expérimenter la mise en place de totems affichant en temps réel la fréquentation cyclable, permettant ainsi de communiquer auprès des usagers sur ce mode de déplacements et de sensibiliser le public à la pratique cyclable.

Coûts et subventions

Coût

Pour l'installation de nouveaux compteurs permanents et/ou temporaires sur les itinéraires existants : 10 000 euros par an sur la période 2023-2033.

Les compteurs et les totems à implanter sur les itinéraires cyclables futurs sont intégrés au budget de chacune des opérations.

Subventions

Des subventions seront à rechercher pour la mise en place de compteurs.

Suivi et évaluation

- Évolution du nombre de points de comptage
- Évolution du nombre de cyclistes au niveau des différents points de comptages



Action 1-7- Entretien du réseau cyclable de l'agglomération

Contexte et enjeux

Les cyclistes sont très sensibles à la qualité générale et au bon entretien d'un itinéraire (en termes de revêtement, de signalisation et de végétation). Par ailleurs, un entretien régulier garantit la durée de vie de l'aménagement. C'est pour cela que l'agglomération Seine Eure a mis place une équipe de trois personnes dédiées à l'entretien des aménagements cyclables du territoire.

Objectifs

- Disposer d'itinéraires cyclables bien entretenus pour la pratique des usagers.

Actions / programmation

- Réalisation d'un guide fixant des règles de gestion et d'entretien du réseau cyclable sera élaboré (modalités d'interventions et de surveillance). Ce guide permettra également d'orienter les choix d'aménagement en fonction des contraintes d'entretien mais également de clarifier le partage des compétences de gestion avec les communes.
- Etude pour le déploiement d'un outil de veille citoyenne de type « Suricate » aux aménagements cyclables contribuera à répondre rapidement à des dysfonctionnements constatés par les usagers sur le réseau cyclable. Les remontées de dysfonctionnement se font actuellement via le site internet de l'agglomération ou l'adresse générique des services.
- Anticiper les coûts et les modalités d'entretien pour orienter les choix d'aménagement des projets cyclables.

Coûts et subventions

Coût

Les actions listées seront réalisées en régie.

Subventions

Sans objet.

Suivi et évaluation

- Réalisation du guide fixant des règles de gestion et d'entretien du réseau cyclable
- Réalisation de l'étude pour le déploiement d'un outil de veille citoyenne de type « Suricate » aux aménagements cyclables
- Nombre de remontées de dysfonctionnement et leur traitement



OBJECTIF 2 : DEVELOPPER DES SERVICES A DESTINATION DES CYCLISTES

L'agglomération Seine Eure a déjà déployé de nombreux services à destination des cyclistes (stationnement sécurisé, vélos en libre-service, la location de vélo à destination des entreprises et des employés de la collectivité, les S'Cool Bus pour le ramassage scolaire à vélo, l'expérimentation de racks à vélos pour l'intermodalité vélo-bus).

Aussi, sur la période 2023-2033, les actions de l'agglomération vont consister à augmenter l'offre déjà existante en stationnement vélo, en vélo en libre-service, en location de vélo et en prêt de vélo aux scolaires, à restaurer l'offre S'cool bus, à déployer certains services qui n'existent pas ou peu tel que les racks à vélo sur des lignes de bus stratégiques de l'agglomération, un réseau de bornes de gonflage et d'autoréparation ou l'aménagement d'haltes de repos et aires de services sur les itinéraires cyclables touristiques.

Ainsi, cet objectif se décline en huit actions listées ci-dessous :

Action 2-1- Augmenter l'offre de stationnement vélo

Action 2-2- Augmenter l'offre de vélos en libre-service

Action 2-3- Augmenter l'offre de location de vélos aux salariés du territoire

Action 2-5- Augmenter l'offre de prêt de vélos aux écoles pour les sorties scolaires

Action 2-6- Restaurer et développer le service de ramassage scolaire par s'cool bus

Action 2-7- Déployer un réseau de bornes de gonflage et d'autoréparation

Action 2-8- Aménager des haltes de repos et aires de services sur les itinéraires cyclables touristiques

Action 2-9- Déploiement des racks à vélos sur les bus



Action 2-1- Développer l'offre de stationnement vélo

Contexte et enjeux

Le premier des services attendu par les cyclistes est une offre de stationnement adaptée et sécurisée. Le stationnement vélo sécurisé regroupe l'ensemble des dispositifs individuels ou collectifs permettant d'offrir une protection au vélo, que ce soit contre le risque de vol ou de dégradation et les intempéries.

L'Agglomération Seine-Eure se positionne sur l'installation de stationnement sur les pôles stratégiques de déplacement.

Sur le territoire, les pôles stratégiques suivants sont équipés de stationnement vélo :

- les gares de Val de Reuil et de Gaillon Val d'Hazey,
- le hub à Louviers (abri de stationnement ouvert avec arceaux),
- Le pôle d'agriculture biologique des Hauts Près (abri de stationnement ouvert avec arceaux)
- l'aire de covoiturage de Gaillon,
- l'hôtel d'entreprise sur Val de Reuil (abri de stationnement ouvert avec arceaux)
- la Maison de l'habitat à Louviers (arceaux)
- l'hôtel d'agglomération à Louviers (arceaux)
- les équipements de sport CASEO et GLACEO à Louviers (arceaux velos).

A cela s'ajoute les arceaux vélos (hors pôle stratégique) de compétence communale et qui feront l'objet d'un recensement.

Objectifs

Faciliter le stationnement sécurisé aux abords des pôles générateurs de déplacements (équipements de transports, grands pôles d'activités, ...).

Actions / programmation

- Réaliser un état des lieux de l'ensemble des stationnements existants sur le territoire en particulier des stationnement mis en place par les communes pour avoir une cartographie précise des lieux déjà équipés et ceux restant à équiper,
- Densifier les parcs à vélos dans les années à venir aux abords des pôles stratégiques de déplacement :
 - o Gare ferroviaires de Pont de l'Arche,
 - o Gares routières et arrêts de bus stratégiques,
 - o Pôles d'activité économique,
 - o Equipements culturels et sportifs d'intérêt intercommunal.

Dans le cadre des projets d'infrastructures cyclables, des places de stationnement vélos seront implantés aux abords des lieux le nécessitant.

Les stationnements vélos liés aux itinéraires cyclables touristiques sont traités dans l'action 2-8- Aménager des haltes de repos et aires de services sur les itinéraires cyclables touristiques

Coûts et subventions

Coût

60 000 euros par an sur la période 2024-2033.

Les stationnements implantés dans le cadre des projets cyclables (action 1-1) ou des haltes et aires de services (action 2—8) sont intégrés au budget de chacune de ces actions.

Subventions

Subvention Etat (Alveole)

D'autres subventions seront à rechercher pour le développement du stationnement sécurisé vélo.

Suivi et évaluation

Indicateur à suivre :

- Nombre de stationnement vélo sécurisé créé
- Nombre de places de stationnement vélo créé
- Nombre de pôles générateurs de déplacement équipés

Action 2-2- Augmenter l'offre de vélos en libre service

Contexte et enjeux

L'Agglomération Seine-Eure a déployé, en juillet 2021, un système de location de vélo à assistance électrique en libre-service disponible 24h/24 et 7j/7 pour les locations de courte durée. 11 stations et 50 vélos sont répartis dans les communes de Val-de-Reuil et Louviers.

Objectifs

- Développer les déplacements à vélo en zone urbaines sur de courtes distances.

Actions / programmation

- Ajouter des stations vélos sur d'autres communes du territoire
- Développer le parc de vélos en libre-service

Il est prévu une extension du service de 50 à 100 vélos et 17 nouvelles stations à proximité de lieux stratégiques générateurs de déplacement.

Coûts et subventions

Coût

La communauté d'agglomération Seine Eure prévoit d'investir 300 000 euros en 2023 puis 180 000 euros en par an entre 2024 et 2033 pour l'implantation des stations vélos supplémentaires.

Le coût de la maintenance des vélos est valorisé dans les charges d'exploitation du délégataire (à savoir 100 000 euros par an pour 100 vélos).

Subventions

Banque des territoires.

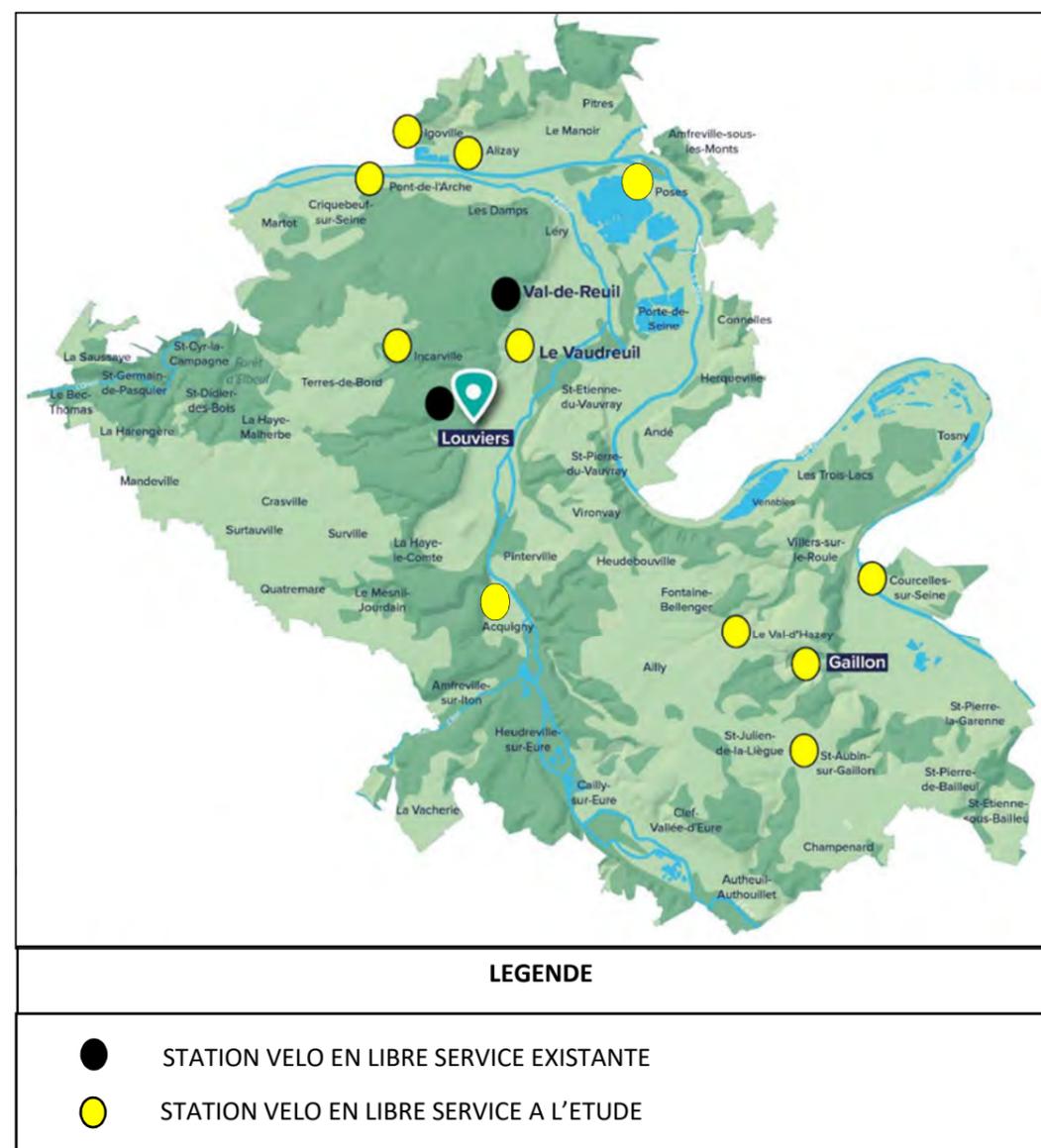
Vélo et Territoire appel à projet.

Recherche d'autres subvention

Suivi et évaluation

Indicateurs à suivre :

- Nombre de stations déployés
- Nombre de vélos en libre-service
- Nombre d'abonné au service vélo
- Nombre de communes desservies par des stations en libre-service



Action 2-3- Développer la location de vélos aux salariés du territoire

Contexte et enjeux

Un service de location de vélos à assistance électrique (VAE) est proposé aux entreprises du territoire et aux agents territoriaux de l'agglomération Seine Eure et des communes du territoire. Le parc de vélo est actuellement de 76 VAE. Six triporteurs sont mis à disposition de certains agents de l'agglomération dans le cadre de leurs missions.

Objectifs

- Développer la pratique du vélo des salariés du territoire,
- Minimiser l'impact environnemental des déplacements des salariés du territoire,
- Augmenter la part modale du vélo pour les déplacements domicile – travail et les déplacements professionnels des salariés,
- Favoriser l'exercice physique des salariés (santé, performance au travail),
- Réduire les coûts de déplacements professionnels.

Actions / programmation

- Développer le parc de vélos en location avec possibilité de l'augmenter jusqu'à 100 VAE et ajout de 2 VTT électriques.

Coûts et subventions

Coût

L'agglomération prend en charge la moitié de la location des VAE aux entreprises. Les VAE sont prêtés aux agents de l'agglomération Seine Eure et des communes.

Le cout pour la location/maintenance des 100 VAE est de 100 000 euros par an sur la période 2023-2033.

Subventions

Des subventions seront à rechercher.

Suivi et évaluation

Indicateurs à suivre :

- Nombre de VAE en location,
- Nombre d'entreprise / collectivité desservi par ce service,
- Nombre de salarié et d'agent ayant bénéficié du service.



Action 2-4- Développer le prêt de vélos aux écoles pour les sorties scolaires

Contexte et enjeux

Les écoliers de Val-de-Reuil et Louviers effectuent aujourd'hui la plupart de leurs sorties scolaires à vélo grâce à la création d'une vélothèque. L'Agglomération Seine-Eure est en charge de l'investissement (140 vélos, 140 casques, 140 gilets et du matériel de réparation) et la gestion incombe à la commune (stockage, réservation, maintenance, livraison).

Objectifs

- Développer la pratique du vélo des écoliers

Actions / programmation

- Développer ce service sur d'autres communes.

Coûts et subventions

Coût

Le coût de cette action sera évalué à l'issue de l'étude du déploiement de ce service sur d'autres communes.

Subventions

Des subventions seront à rechercher.

Suivi et évaluation

Indicateurs à suivre :

- Nombre de vélo en prêt aux écoles
- Nombre de commune concernée par le prêt aux écoles



Action 2-5- Développement d'un service de ramassage scolaire par s'cool bus

Contexte et enjeux

Mis en place en 2017, ce service sera de nouveau opérationnel en 2023. Il permet aux écoliers de certains établissements du territoire de se rendre à l'école à l'aide d'un vélo bus à assistance électrique. Ce véhicule, conduit par un adulte formé, peut transporter jusqu'à 8 enfants. Pris en charge le matin et déposés le soir devant chez eux, les enfants pédalent aux côtés de leurs camarades.

Objectifs

- Développer la pratique du vélo des écoliers
- Pour les enfants :
 - o faire du sport,
 - o créer du lien avec d'autres enfants et de la cohésion d'équipe,
 - o apprendre le code de la route,
 - o respecter l'environnement en s'initiant à l'écomobilité,
 - o gagner en autonomie...
 - o arriver en classe (ou rentrer à la maison) détendu.

Actions / programmation

La remise en place de ce service est prévu sur 7 écoles primaires et 6 communes pour 2023.

Le développement sur d'autres écoles et d'autres communes dans les années à venir est à l'étude.

Coûts et subventions

Coût

Cout en investissement sur la période 2023-2026 : 800 000 euros (investissement sur les véhicules).

Le cout de fonctionnement est valorisé dans les charges d'exploitation du délégataire. Une contribution sera également demandée aux communes.

Subventions

Subvention par France mobilités : 60 000 euros

Autres subvention à rechercher.

Suivi et évaluation

Indicateur à suivre :

- Nombre d'écoles bénéficiant de ce service
- Nombre d'enfants ayant bénéficié du service



Action 2-6-Déployer un réseau de bornes de gonflage et d'autoréparation

Contexte et enjeux

En complément des services de réparation classique existant sur le territoire, Seine Eure agglo souhaite développer un système en libre-service et disponible en continu pour les réparations les plus simples. Il s'agit de bornes d'autoréparation et de gonflage aménagées sur l'espace public, offrant aux cyclistes différents outils : jeu de clefs, démontes pneus, pompes, tournevis, pompe de gonflage.

Sur le territoire, les pôles stratégiques ont déjà été équipés en station de gonflage et de réparation:

- le hub à Louviers,
- le pôle d'agriculture biologique des Hauts Près ,
- l'hôtel d'entreprise sur Val de Reuil,
- l'hôtel d'agglomération (parking en sous-sol).

Objectifs

- Apporter les outils de base permettant des réparations simples des vélos pour inciter leur usage

Actions / programmation

L'implantation de 10 à 20 de stations par an est programmée.

Les stations de gonflage et réparation pourront être implantés :

- aux abords des pôles stratégiques de déplacement (en lien avec l'action 2-1 développer l'offre de stationnement vélo) :
 - o Gare ferroviaires,
 - o Gares routières et arrêts de bus,
 - o Pôles d'activité économique,
 - o Equipements culturels et sportifs d'intérêt intercommunal
- aux abords des itinéraires cyclables du quotidien et touristiques.

Ci-dessous une liste non exhaustive des sites sur lesquelles une station de gonflage et de réparation pourrait être implanté (en lien avec les aires et haltes de repos en actions 2-7) :

- Acquigny
- Glaceo / Caseo
- Pont de l'Arche
- Base de loisirs de Léry Poses
- Le Vaudreuil sur le site des Pâtures
- Sur la voie verte à Louviers,
- Aux abords des offices du tourisme.

Coûts et subventions

Coût

Coût : 25 000 euros par an sur la période 2023-2033.

Les actions liées au tourisme sont budgétisées sur les haltes et aires de repos.

Subventions

Des subventions seront à rechercher pour l'implantation de ces stations de gonflage et de réparation.

Suivi et évaluation

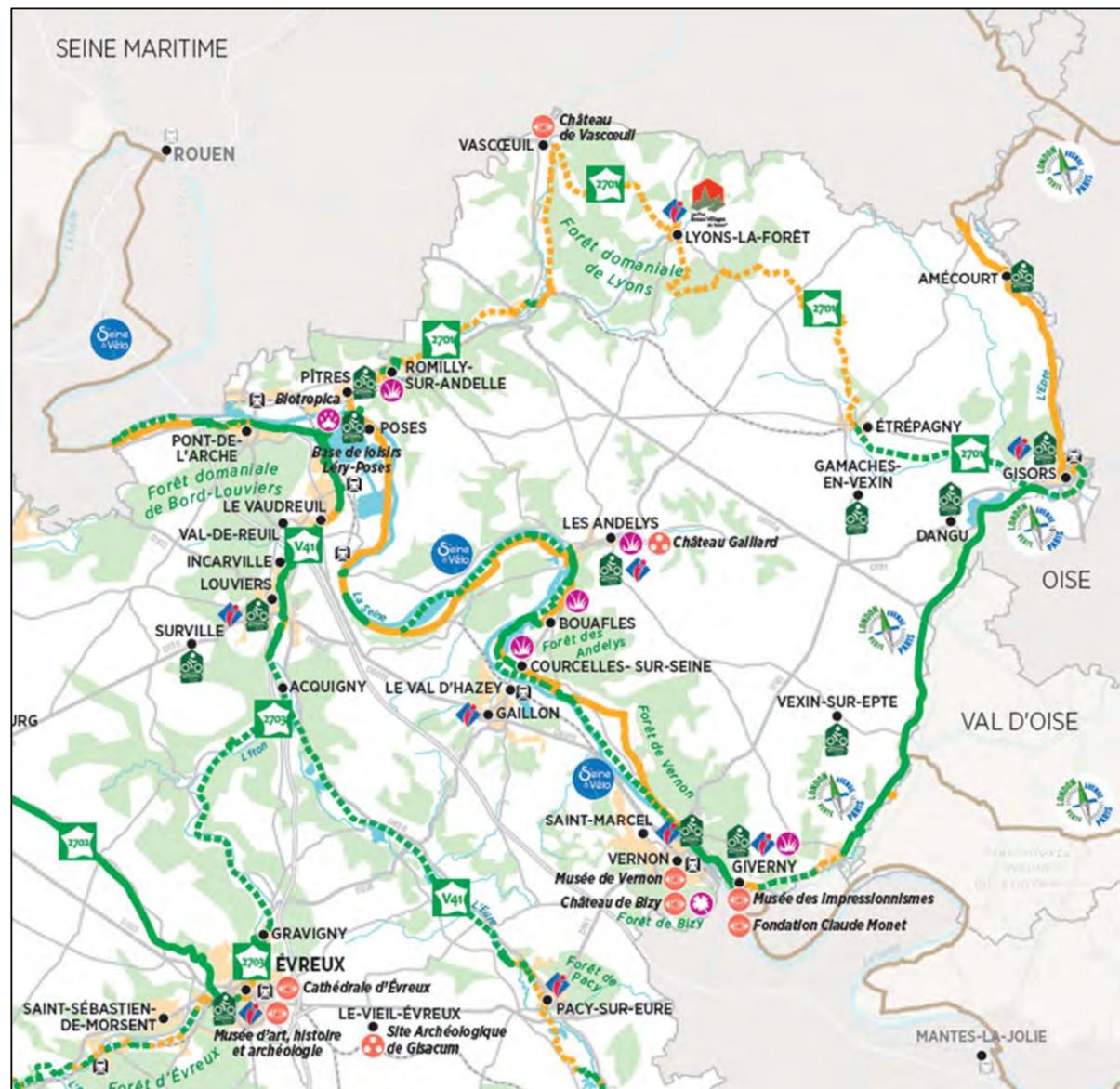
Indicateur à suivre :

- Nombre de bornes de gonflage et/ou d'autoréparation déployés

Action 2-7- Aménager des haltes de repos et aires de services sur les itinéraires cyclables touristiques

Contexte et enjeux

4 itinéraires touristiques nationaux ou départementaux traversent le territoire de l'agglomération Seine-Eure : la Seine à Vélo (V33), Saint-Jacques à Vélo (V41), la Vél'Iton (V2703) et la Voie des Légendes (V2701).



Extrait de la carte Eure à Vélo – Département de l'Eure

Afin de garantir un service de qualité aux utilisateurs de ces itinéraires longues distances, il est nécessaire d'offrir des haltes de repos régulières ou aires de services utiles à l'itinérance à vélo regroupant :

- Pour les aires de services : à minima point d'eau potable, sanitaires, stationnement vélo et table pique-nique.
- Pour les haltes de repos : à minima stationnement vélo et table pique-nique.

D'autres équipements peuvent être implantés : relais information services, abri, consigne bagage sécurisé, poubelles, bornes de gonflage et réparation, bornes de recharge pour les vélos électriques, borne wifi, aire de jeux, banc.

CLASSIFICATION DES ÉQUIPEMENTS VÉLO SELON LEUR IMPORTANCE, SUR LES AIRES DE SERVICES ET LES HALTES-REPOS

	AIRE DE SERVICES	HALTES - REPOS
RÉPARTITION	Tous les 20 à 30 km environ	Tous les 10 km environ
TABLE DE PIQUE-NIQUE	● ● ●	● ● ●
STATIONNEMENT VÉLO	● ● ●	● ● ●
POINT D'EAU POTABLE	● ● ●	●
SANITAIRES	● ● ●	●
RELAIS INFORMATION SERVICES	● ●	●
ABRI	● ●	●
CONSIGNE BAGAGE SÉCURISÉE	● ●	●
POUBELLES	●	●
ATELIER D'AUTO-RÉPARATION ET D'ENTRETIEN	●	●
POINT DE RECHARGES	●	●
BORNE WIFI	●	●
AIRE DE JEUX	●	●
BANC	●	●

Légende
 Équipement indispensable : ● ● ●
 Équipement recommandé : ● ● ●
 Équipement facultatif : ●

Classification proposée par Vélo et Territoires

Objectifs

- Structurer l'offre de services à destination des cyclotouristes
- Développer l'attractivité de la destination Seine-Eure en matière d'activités de pleine nature

Actions / programmation

Plusieurs projets d'implantation de halte-repos et aires de services ponctueront les itinéraires cyclables touristiques traversant Seine Eure : La Seine à Vélo (V33), La Saint-Jacques à vélo (V41), la Vél'Iton (V2703) et la Voie des Légendes (V2701).

La majorité des aménagements prévus s'appuie sur des secteurs où du mobilier est déjà présents dans une logique d'optimisation des espaces, il est envisagé de compléter par d'autres services en adéquation avec les recommandations de Vélo et Territoires sur le principe d'une aire de services tous les 20 à 30 km (voire moins sur les zones à forte fréquentation touristique comme Poses) et des halte-repos (tous les 10 km).

Les aires de services seront à implanter dans des secteurs avec présences de plusieurs commerces de proximité et/ou attraits touristiques afin de développer la consommation locale : Saint-Pierre-du-Vauvray, Poses, Pont-de-l'Arche, Criquebeuf-sur-Seine, Acquigny... (non exhaustif)

Parallèlement des haltes-repos seront consolidées principalement avec l'ajout de stationnement pour les vélos.

Coûts et subventions

Coût

Coût : 400 000 € HT (période 2023/2024)

Subventions

ADEME – Programme « Développer le cyclotourisme »

Et / ou Dispositif régional relatif aux filières touristiques (Région Normandie)

Et Dispositif signalétique locale Eure à vélo (Département de l'Eure)

Suivi et évaluation

Indicateurs à suivre :

- Nombre de haltes de repos créées
- Nombre d'aires de service créées
- Statistique de réservation des services en ligne (consignes par exemple)



Action 2-8- Déploiement des racks à vélos sur les bus

Contexte et enjeux

La mise en place d'un rack à vélo sur des bus a été expérimenté durant une année et a montré que l'installation était fiable techniquement et répondait aux attentes des utilisateurs.

Objectifs

- Favoriser le développement de l'intermodalité Bus - Vélo

Actions / programmation

- Mis en service de six racks sur l'ensemble de la ligne de bus BHNS C1, le premier Bus à Haut Niveau de Service de France à être équipé à 100% de racks à vélos à l'arrière du véhicule.
- Etude de l'extension de ce service sur d'autres lignes de bus.

Coûts et subventions

Coût

Coût en investissement des racks à vélo réalisé en 2022.

Pas de coût supplémentaire.

Subventions

Sans objet.

Suivi et évaluation

Indicateurs à suivre :

- Nombre de ligne dont les bus sont équipés de rack à vélo,
- Nombre de bus équipé de rack à vélo.



OBJECTIF 3- PROMOUVOIR L'OFFRE CYCLABLE, DEVELOPPER LA CULTURE DU VELO ET ANIMER UN RESEAU D'ACTEURS

Le développement de l'utilisation du vélo nécessite de lever certains freins psychologiques (sentiments d'insécurité, risque de vol, relief, temps de parcours, ...). Les actions de promotion de l'offre cyclable existante sur le territoire, de communication, de sensibilisation, d'information, de formation auprès du public peuvent lever ces freins en mettant en avant tous les bienfaits de ce mode de déplacement.

Ainsi, un des axes majeurs de cet objectif est la création d'un lieu dédié au vélo : la Maison du vélo. En plus de proposer des services de location de vélos, de réparation et vente de pièces détachées, il s'agit d'un lieu d'information et de formation dont l'objectif est d'encourager et d'accompagner à la pratique du vélo.

Dans l'attente de ce lieu emblématique dont l'ouverture est prévue en 2024, l'agglomération va continuer et renforcer l'information des citoyens sur l'offre vélo existante et réfléchir à des actions de formations des jeunes à la pratique du vélo avec des associations locales.

Afin de développer le tourisme à vélo, l'agglomération participe également à une aide aux prestataires pour la labellisation « accueil vélo ».

Parce que la politique cyclable de l'agglomération doit se construire avec l'ensemble des acteurs du territoire quel que soit leur statut (institutionnels, associatifs, entreprises, usagers) pour gagner en cohérence et en efficacité, l'agglomération prévoit de concerter, échanger pour la mise en place des actions du plan vélo, pour faire émerger d'autres idées d'actions, évaluer le plan vélo dans le cadre notamment d'un comité vélo.



Action 3-1- Création de la maison du vélo à Louviers, lieu dédié aux vélos et étude d'implantation de lieux « satellites »

Contexte et enjeux

La concertation menée auprès des acteurs du territoire spécialiste du vélo, des associations et des habitants a permis de définir les services qui seront proposés dans la future maison du vélo dont l'ouverture est prévue en 2024.

Objectifs

- Créer un lieu de vie pour tous autour du vélo qui regroupera plusieurs services liés aux vélos afin de :
 - o Faciliter l'accès aux services liés au vélo en les regroupant dans un seul lieu
 - o Informer et promouvoir l'offre « vélo » existante sur le territoire
 - o Former et développer la culture vélo
- Création de satellite à la maison du vélo sur d'autres bassins de vie du territoire

Actions / programmation

- Réaliser la maison du vélo : ouverture prévue en 2024
- La maison du vélo proposera les services suivants :
 - o Location longue durée
 - o La réparation et l'autoréparation
 - o La vélo-école adulte et la remise en selle
 - o la vente de pièces détachées et accessoires
 - o la promotion touristique avec notamment l'implantation d'un totem d'accueil numérique,
 - o la restauration.
- Etude d'implantation de lieux satellites à la maison du vélo sur les autres bassins de vie du territoire.

Coûts et subventions

Coût

Coût de la réhabilitation anciens sheds de l'îlot Thorel pour créer la maison du vélo : 1,5 millions d'euros (investissement agglo Seine Eure).

Le coût des services mis en place dans le cadre de la maison du vélo est valorisé dans la délégation de service public avec Transdev.

Subventions

Subvention de France relance pour réhabiliter les anciens sheds pour créer la maison du vélo : 630 000 euros.

Suivi et évaluation

Indicateurs à suivre :

- Mis en service de la maison du vélo
- Nombre d'utilisateurs de la location de vélo longue durée
- Nombre de participants aux ateliers d'auto-réparation
- Nombre de personnes formées par la vélo-école
- Chiffre d'affaire du restaurant



Action 3-2- Aide à la labellisation « Accueil vélo » des prestataires

Contexte et enjeux

La marque « Accueil Vélo » a été créée par France Vélotourisme. Six catégories de prestataires peuvent être labellisées « Accueil Vélo » : hébergeurs, offices de tourisme, loueurs de vélo, réparateurs de vélo, sites de visite et de loisirs, restaurateurs. Pour être marqué Accueil Vélo, un établissement doit être situé à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable balisé. L'établissement doit proposer des services adaptés aux touristes à vélo remplissant les critères obligatoires du référentiel de qualité Accueil Vélo correspondant à son domaine d'activité. Elle permet aux cyclotouristes de repérer les prestataires qui répondent aux spécificités de leurs attentes pour préparer leur séjour.

Fort de sa notoriété, les taux de mise en relation avec les prestataires labellisés depuis le site de l'itinéraire de la Seine à vélo sont en moyenne de 55%.

Eure Tourisme est en charge de la labellisation au niveau du département de l'Eure.

Objectifs

- Qualifier et rendre visible les services adaptés aux cyclistes.

Actions / programmation

Le Pôle Métropolitain Rouen Seine Eure, structure de coopération entre la Métropole Rouen Normandie et l'Agglomération Seine Eure, a souhaité accompagner le déploiement de la marque « Accueil Vélo », qui garantit un accueil et des services de qualité le long des itinéraires cyclables.

Obtenir la marque « Accueil vélo » est indispensable pour être référencé sur le site « La Seine à Vélo » et sur les plateformes nationales France Vélotourisme sur lesquelles les cyclotouristes préparent leurs voyages.

La direction du tourisme de Seine Eure Agglo accompagne les porteurs de projets afin d'être éligibles au label (répertoire des contacts utiles, mise en relation avec des labellisés...).

Coûts et subventions

Coût

Par établissement labellisé : 75% du montant de la labellisation soit 150 € sur 200 €.

1 500 € / an pour l'ensemble du pôle métropolitain, soit 10 labellisations financées / an.

Subventions

Sans objet.

Suivi et évaluation

Indicateurs à suivre :

- Nombre d'établissements labellisés
- Evaluation des fréquentations des établissements labellisés



Action 3-3- Promouvoir l'offre vélo existante « INFORMER »

Contexte et enjeux

Les actions de communication, de sensibilisation, d'information auprès du public peuvent lever les freins en mettant en avant tous les bienfaits de l'utilisation du vélo et en informant sur tous les services et aménagements existants et à venir sur le territoire. L'Agglomération a organisé sa première fête du vélo en mai 2022. En marge de cette 1^{ère} manifestation dédiée à la petite reine, de nombreuses actions de communication autour du vélo sont menées sur le territoire Seine-Eure, portées par la collectivité ou par des associations locales, ou encore des lieux et commerces qui promeuvent le vélo comme un mode de vie.

Objectifs

- Promouvoir les modes actifs auprès des différents publics
- Valoriser et promouvoir les itinéraires et services existants et à venir

Actions / programmation

- Valoriser et promouvoir les aménagements réalisés par l'Agglomération sur les applications dédiées (Géovélo, Komoot, autre ...),
- Développer des outils de connaissance sur les infrastructures et itinéraires cyclables, ainsi que sur l'offre de services existants : étudier le développement d'un plan interactif de localisation des infrastructures et services à destination du public,
- Informer sur l'offre existante à destination du public (services aux cyclistes notamment) pour inciter à la pratique du vélo,
- sensibiliser les habitants sur les équipements de sécurité obligatoires et les moyens de lutter contre le vol,
- Relayer, sur les différents canaux de communication de l'Agglo et de ses partenaires locaux, départementaux et régionaux, les initiatives et démarches menées par la collectivité,
- Réalisation d'un guide vélo en 2022 qui sera mis à jour régulièrement,
- Réalisation de support d'information papier et numérique : carte des itinéraires cyclables, pistes et boucles cyclables, voies vertes,
- Organisation d'une fête du vélo tous les ans avec invitation de prestataires spécialistes du vélo pour informer sur tous les services existants sur le territoire, promouvoir les itinéraires touristiques, développer la culture vélo...
- Réfléchir à l'organisation d'autres événements / actions de communication autour du « vélo » et plus globalement de valorisation des déplacements doux.
- Réfléchir à l'organisation de sessions de sensibilisation auprès d'un large public dans des établissements recevant du public varié : écoles - collèges - lycées, centres sociaux, entreprises, administrations...

Coûts et subventions

Coût

La majorité des actions seront menées en régie par les services de l'Agglomération. Pour certaines des actions (sensibilisation sur les équipements de sécurité, organisation d'événements autour du vélo notamment), l'agglo Seine Eure pourra s'appuyer sur des associations locales. Le coût de cette action est évalué à environ 75 000 euros sur la période 2023-2024. La majorité des actions seront ensuite prise en charge dans le cadre des activités de la maison du vélo.

Subventions

Sans objet.

Suivi et évaluation

Indicateurs à suivre :

- Nombre de campagnes de communication / messages valorisant la politique vélo de l'Agglo, au travers de la promotion des usages et infrastructures cyclables existantes et à venir.
- Mise en service d'un plan interactif.
- Nombre d'événements réalisés autour du vélo.
- Nombre de support de communication réalisés.



Action 3-4 Développer la culture vélo « former »

Contexte et enjeux

Une grande partie de la population ne pratiquant pas le vélo possède des barrières psychologiques qui peuvent être levées par des actions de formation. L'apprentissage du vélo passe notamment par sa maîtrise, la bonne connaissance des règles de sécurité et un bon entretien de celui-ci.

Objectifs

- Savoir entretenir et réparer son vélo
- Inciter à la pratique du vélo
- Apprendre à faire du vélo et à circuler à vélo en sécurité

Actions / programmation

S'appuyer sur des associations locales afin de développer des actions auprès des usagers tel que :

- Ateliers pour apprendre/réapprendre à rouler à vélo en milieu urbain
- Atelier sur la conduite de Vélo à assistance électrique en ville
- Apprendre à réparer son vélo avec des ateliers d'auto réparation assistée ou libre, formation théorique à la mécanique)
- Interventions auprès d'un large public pour apprendre à rouler à vélo et communiquer sur les bonnes pratiques de circulation à vélo, sensibiliser au code de la route et à la sécurité routière,

Coûts et subventions

Coût

L'agglomération Seine Eure pourra s'appuyer sur des associations locales pour la mise en œuvre de ces actions de formation.

Le coût de cette action est évalué à environ 75 000 euros sur la période 2023-2024. Cette action sera ensuite prise en charge dans le cadre des activités de la maison du vélo.

Subventions

Sans objet.

Suivi et évaluation

Indicateurs à suivre :

- Nombre d'interventions menées auprès du public
- Nombre d'ateliers réalisés.



Action 3-5 Concerter avec les acteurs du territoire et organiser les échanges

Contexte et enjeux

La politique cyclable de l'agglomération doit se construire avec l'ensemble des acteurs du territoire pour gagner en cohérence et en efficacité. Aussi, fédérer les acteurs du territoire quel que soit leur statut (institutionnels, associatifs, entreprises, usagers) autour du vélo et des actions du vélo, faire émerger d'autres idées d'actions, évaluer le plan vélo, ... est l'enjeu de cette action

Objectifs

- Fédérer les acteurs du vélo autour d'une instance d'échanges,
- Inciter le développement d'initiative autour des services relatifs au vélo (conciergerie, transport de bagage, service on-way, location touristique...)
- Partager une culture commune autour du vélo (aménagement, actions, communication...),
- Capitaliser sur les échanges d'expériences,
- Coordonner les différentes actions menées.

Actions / programmation

- Concerter avec les acteurs du territoire pour la mise en place des actions du plan vélo
- Mettre en place un comité vélo par grande entité territoriale (bassin de vie) avec les acteurs de cette entité territoriale pour faciliter la mise en œuvre des actions du plan vélo, faire émerger d'autres idées d'actions, évaluer le plan vélo, pour participer à l'évaluation du plan vélo...
- Participer au réseau vélo animé par d'autres acteurs du territoire (club vélo du conseil départemental de l'Eure...)

Coûts et subventions

Coût

Cette action sera menée en régie par les services de l'agglomération.

Subventions

Sans objet.

Suivi et évaluation

Indicateurs à suivre :

- Nombre de réunion de concertation réalisée
- Nombre de comité vélo par bassin de vie réalisé
- Nombre de réunion « réseau vélo » des autres acteurs du territoire

SUIVI DES ACTIONS - TABLEAU DE BORD

e tableau de suivi des indicateurs ci-dessous sera complété et mis à jour régulièrement et à minima tous les ans.

OBJECTIF 1 : DEVELOPPER LE RESEAU CYCLABLE ET MAILLER LE TERRITOIRE	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Action 1-1- Développer le réseau cyclable structurant											
Linéaire d'itinéraires cyclables réalisés en site propre (voie verte, piste cyclable)											
Linéaire d'itinéraires cyclables réalisés en voie partagée sécurisée											
Action 1-2- Développer les liaisons cyclables locales de maillage											
Linéaire de maillages cyclables réalisés en site propre (voie verte, piste cyclable)											
Linéaire d'itinéraires cyclables réalisés en voie partagée sécurisée											
Action 1-3- Amélioration à apporter aux itinéraires existants											
Nombre de points d'amélioration réalisés.											
Action 1-4- Développer les zones apaisées en centre-ville et les contre sens cyclables											
Nombre de commune pour lesquelles l'état des lieux a été réalisé											
Linéaire de zone 30 créé											
Linéaire de zone de rencontre créé											
Linéaire de vélorue créé											
Linéaire de double sens cyclable créé											
Linéaire d'aires piétonnes (autorisées au vélo) créé											
Action 1-5- – Signaler et jalonner les itinéraires cyclables pour une meilleure visibilité des aménagements											
Nombre de panneaux déployés											
Nombre de pôles et/ou d'équipements bénéficiant d'un jalonnement cycle											
Action 1-6- - Déployer les dispositifs de comptages des cyclistes											
Évolution du nombre de points de comptage											
Évolution du nombre de cyclistes au niveau des différents points de comptages											
Action 1-7- Entretenir le réseau cyclable de l'agglomération											
Réalisation du guide fixant des règles de gestion et d'entretien du réseau cyclable											
Réalisation de l'étude pour le déploiement d'un outil de veille citoyenne de type « Suricate » aux aménagements cyclables											
Nombre remontées de dysfonctionnements											
OBJECTIF 2 : DEVELOPPER DES SERVICES A DESTINATION DES CYCLISTES											
Action 2-1- Augmenter l'offre de stationnement vélo											
Nombre de stationnement vélo sécurisé créé											
Nombre de places de stationnement vélo créé											
Nombre de pôles générateurs de déplacement équipés											
Action 2-2- Augmenter l'offre de vélos en libre-service											
Nombre de stations déployés											
Nombre de vélos en libre-service											
Nombre de communes desservies par des stations en libre-service											
Nombre d'abonné au service vélo											
Action 2-3- Augmenter l'offre de location de vélos aux salariés du territoire											
Nombre de VAE en location											
Nombre d'entreprise / collectivité desservi par ce service											
Nombre de salarié et d'agent ayant bénéficié du service											
Action 2-4- Augmenter l'offre de prêt de vélos aux écoles pour les sorties scolaires											
Nombre de vélo en prêt aux écoles											
Nombre de commune concernée par le prêt aux écoles											
Action 2-5- Restaurer et développer le service de ramassage scolaire par s'cool bus											
Nombre d'écoles bénéficiant de ce service											
Nombre d'enfants ayant bénéficié du service											

ANNEXE 1 TYPOLOGIES DES AMENAGEMENTS CYCLABLES ET
TABLEAU D'AIDE A LA DECISION

La typologie des aménagements cyclables et le tableau d'aide à la décision présentés ci-dessous sont issus de la publication du Cerema de mai 2021 « rendre sa voirie cyclable - Les clés de la réussite ».

Typologie des aménagements cyclables

Piste cyclable

La piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle est séparée de la chaussée générale et du trottoir par un élément physique dont les dimensions varient en fonction du contexte. Cette séparation rend cet aménagement particulièrement plébiscité par les usagers pour lesquels la proximité avec le trafic motorisé est une gêne.

La largeur souhaitable d'une piste cyclable unidirectionnelle est de 2,5 m (2 m minimum). Une largeur inférieure à 2 m est à éviter, car elle rend inconfortable voire impossible la circulation à deux de front et le dépassement.

La largeur souhaitable d'une piste bidirectionnelle est de 3,5 m (3 m minimum). Si un flux cycliste très important est attendu, il est souhaitable de porter la largeur de piste cyclable bidirectionnelle à 4 m : cette largeur rend possible la circulation à deux de front dans chaque sens. Dans les cas où le trafic cycliste attendu est très faible (quelques centaines de cyclistes par jour), notamment en milieu interurbain, il peut être envisagé d'abaisser la largeur à 2,5 m, à condition que l'accotement de la piste cyclable soit circulable et pardonne les écarts de trajectoires.

Voie verte

La voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés, à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés et éventuellement des cavaliers.

Elle est à réserver aux cas où les densités d'usages cyclistes et/ou piétons envisagés sur l'axe à aménager sont modérées à faibles. Elle peut être également utilisée s'il est décidé d'abaisser ponctuellement le niveau de service offert aux cyclistes et aux piétons, par exemple dans le cas d'un ouvrage de franchissement que l'on prévoit d'usage mixte piétons cyclistes afin d'en réduire les coûts.

Pour autant, les voies vertes peuvent s'intégrer dans l'armature d'un réseau cyclable principal et contribuer à la mobilité à vélo du quotidien, particulièrement pour les cyclistes de la périphérie des agglomérations et des secteurs ruraux.

La bande cyclable

La bande cyclable est une voie de circulation exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle peut convenir aux situations où le trafic motorisé et le trafic cycliste souhaités sont faibles à modérés. Il est à noter que la bande cyclable est souvent perçue par les cyclistes comme moins sûre et moins attractive qu'une piste cyclable qualitative.

La largeur minimale d'une bande cyclable est de 1,50 m hors marquage. Une largeur de 2 m est préférable pour permettre le dépassement si le flux de cyclistes est significatif.

En cas de stationnement longitudinal, il est indispensable d'y ajouter un espace tampon de 0,50 m pour rendre moins dangereuse l'ouverture de portières et les manoeuvres des automobilistes.

La bande dérasée de droite

La bande dérasée de droite est une bande contigüe à la chaussée, dégagée de tout obstacle, comprenant une surlargeur de chaussée supportant le marquage, complétée d'un espace stabilisé, revêtu ou non.

Elle est bordée d'une berme engazonnée ou d'un trottoir.

Quand elle est entièrement revêtue, la bande dérasée de droite, parfois appelée bande multi-fonctionnelle, peut aussi être utilisée par les cyclistes (article R.431-9 du Code de la route).

Son utilisation comme solution cyclable est à réserver aux voiries où le volume de trafic motorisé est inférieur à 4 000 uvp/jour. Une largeur roulable de 2 m est alors recommandée.

La chaussée à voie centrale banalisée

La chaussée à voie centrale banalisée est un cas particulier de la bande dérasée de droite. C'est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

Le niveau de service proposé aux cyclistes par la chaussée à voie centrale banalisée est a priori inférieur à celui offert par les pistes et bandes cyclables. En effet, les véhicules motorisés sont par défaut autorisés à circuler (pour se croiser), s'arrêter et stationner sur la rive. Les piétons peuvent également l'emprunter.

Ce type d'aménagement n'est donc à envisager que si l'ensemble des solutions possibles pour prendre en compte les cyclistes a été examiné.

La zone 30

La zone 30 est une section ou ensemble de sections de rues où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf exception dûment justifiée par le gestionnaire. La zone doit être aménagée de manière cohérente avec la vitesse limite applicable.

Dans les zones 30 à faible trafic (<4 000 uvp/jour), il n'est en général pas nécessaire de prévoir des aménagements séparatifs de type bande ou piste, sauf circonstances particulières, telles que :

- ✓ présence de dispositifs de modération de la vitesse pour le trafic motorisé ;
- ✓ réseau cyclable à haut niveau de service et réseau principal ;
- ✓ voirie en pente générant, dans le sens de la montée, une augmentation du différentiel de vitesse entre les vélos et les voitures.

Quand le trafic dépasse 4 000 uvp/jour, il convient généralement de séparer le trafic cycliste du trafic motorisé ou d'agir sur le plan de circulation pour rendre la circulation motorisée moins attractive dans la rue à aménager.

La zone de rencontre à faible trafic motorisé

La zone de rencontre est une rue ou un ensemble de rues limitées à 20 km/h. Dans ces rues, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. Dans ces zones, les cyclistes adaptent donc leur vitesse à la circulation des piétons prioritaires.

Toutes les rues en zone de rencontre sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception dûment justifiée par le gestionnaire. La zone doit être aménagée de manière cohérente avec la vitesse limite applicable.

Pour qu'une zone de rencontre soit attractive pour les piétons et les cyclistes, il est souhaitable que le volume de trafic motorisé soit maîtrisé (<2 000 uvp/jour).

La vélorue

La vélorue est une section ou un ensemble de sections de voie appartenant au réseau cyclable structurant et accueillant un trafic motorisé exclusivement de desserte. Un nécessaire travail sur le plan de circulation des véhicules motorisés y garantit la suppression du trafic de transit et un trafic motorisé de desserte significativement faible (inférieur à 1 000 uvp/jour par sens de circulation).

La vélorue est aménagée de façon cohérente avec une vitesse maximale autorisée inférieure ou égale à 30 km/h. Les cyclistes de tous types y circulent en nombre et confortablement : ils peuvent se doubler, se croiser, et rouler à deux de front, y compris dans les rares cas où ils sont dépassés par des véhicules motorisés.

L'aire piétonne

L'aire piétonne est une rue ou un ensemble de rues affecté à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Les cyclistes peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. Elle n'a donc le plus souvent pas vocation à faire partie d'un réseau cyclable structurant.

Le couloir vélo-bus

Le couloir vélo-bus est un espace partagé par les cyclistes et les bus. Il offre une largeur importante pour circuler. C'est une solution qui peut offrir un certain confort pour les cyclistes, à condition que la fréquence et la vitesse des bus soient faibles.

La largeur minimale pour ouvrir des couloirs bus aux vélos est de :

- ✓ 3,20 m à 3,50 m pour un couloir bus ouvert (le minimum admissible étant 3 m) ;
- ✓ 4,50 m pour un couloir bus fermé unidirectionnel ;
- ✓ 6,30 m pour un couloir bus fermé bidirectionnel.

TABLEAU D'AIDE A LA DECISION POUR LE CHOIX ENTRE SEPARATION ET MIXITE DES MODES

Trois critères principaux sont à considérer conjointement avant de choisir de faire cohabiter ou non les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace : le volume de trafic motorisé, la vitesse réelle pratiquée par les usagers et le trafic cycliste souhaité.

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

Hôtel d'Agglomération

1, place Ernest Thorel
27405 Louviers Cedex

02 32 50 85 50
www.agglo-seine-eure.com

Tifenn PICHOT

Cheffe de projet infrastructures cyclables

02 32 50 89 50
tifenn.pichot@seine-eure.com



AggloSeineEure



agglo.seine.eure



destinationseineeure