



Schéma mode doux ville de SETE

Présentation du

# Diagnostic et Pré-orientations

Comité  
technique  
du 12/06/12



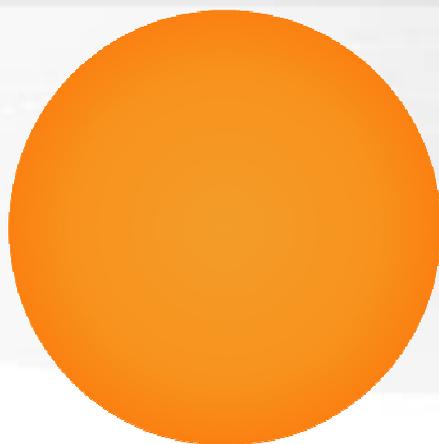
Introduction (Objectifs, enjeux, usages, méthode)

Diagnostic

Pré-orientations

Temps prévu 2h

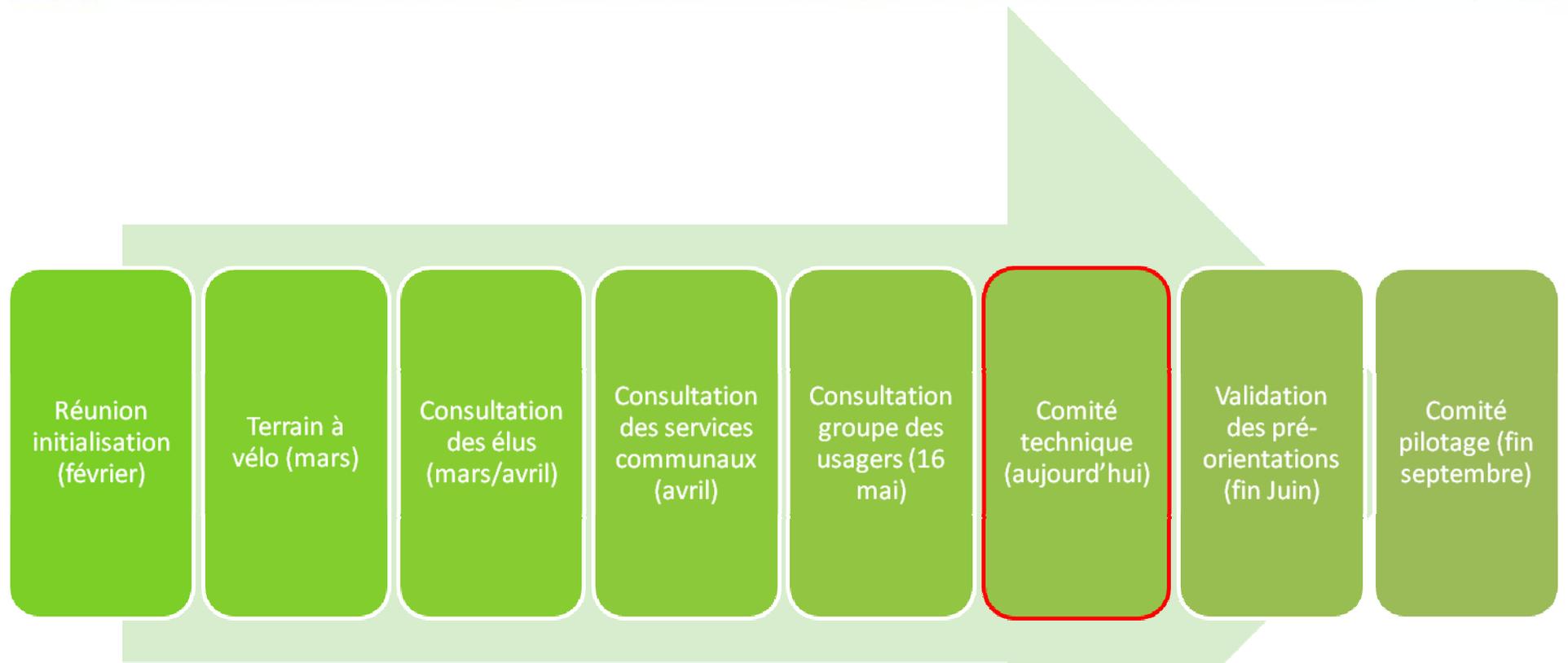




# Introduction

Objectifs, Enjeux, Usages, Méthodes

# Concertation préalable



## Des itinéraires cyclables à vocation touristique et utilitaires



Promouvoir le vélo dans les déplacements quotidiens

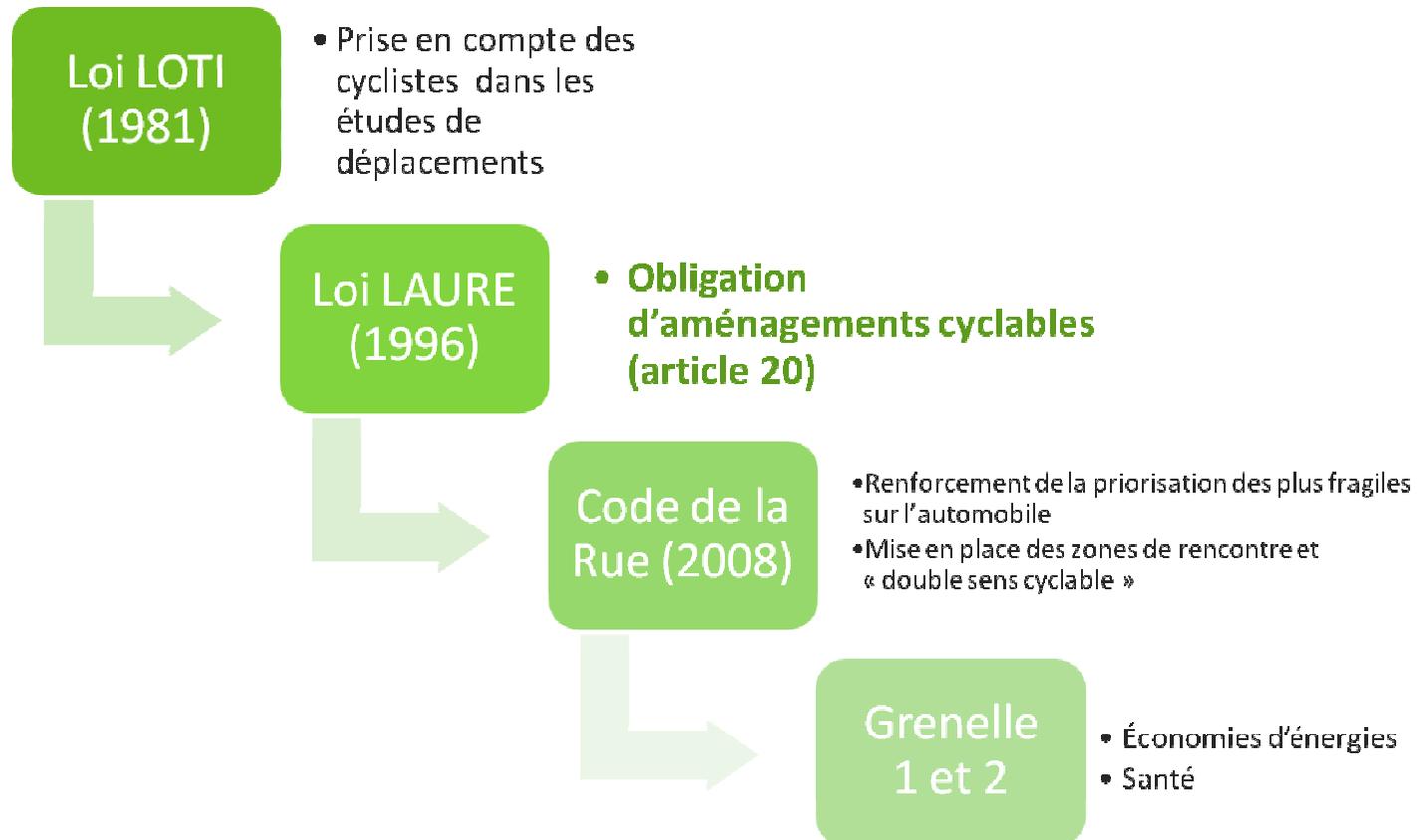


Répondre à la demande d'une pratique sécurisée, familiale et touristique du vélo



Intégrer les piétons comme mode de déplacement à part entière et valoriser son développement

# Une obligation d'aménagements en faveur des modes doux



## Les composantes d'une politique modes doux?



### services

services d'entretien et de réparation de vélos, maison du vélo, calculateur itinéraire cyclable, location VAE...

### infrastructures

pistes cyclables, bandes cyclables, double sens cyclable, zone 30, sécurisation des itinéraires, ronds-points cyclables, bornes de recharge VAE...

### stationnement

arceaux simples, abris, vélobox, obligation faite dans le PLU de prévoir des locaux de stationnement dans les résidences, équipement des établissements scolaires, ...

### communication

actions vers les écoles, vélobus, Fête du Vélo, soutien aux PDE/PDA/PDES, prime VAE, page web, cartes , ...

*Face à une multiplicité des maîtrises d'ouvrage, il est nécessaire d'organiser une véritable politique modes doux afin d'éviter le coup par coup!*

## Les axes politique modes doux



- Définition d'un réseau modes doux
- Définition des engagements de la commune (délibération fin 2012)
- Définition des outils de communication
- Définition des offres de services
- Définition des principes de jalonnement
- Définition des principes d'aménagement (charte)



# Des aménagements qui privilégient la vie locale

- Zone de rencontre

- Priorité est donnée aux piétons qui n'ont pas obligation de circuler sur les trottoirs
- Limitation de vitesse à 20km/h
- Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes
- « la chaussée s'efface au bénéfice des modes doux »
- Stationnement très contraint



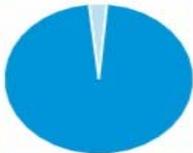
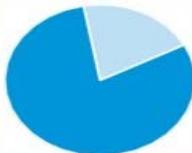
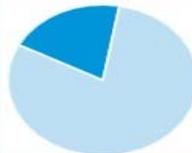
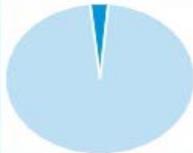
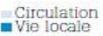
La zone de rencontre peut s'appliquer aux rues trop étroites pour disposer de trottoirs assez larges pour respecter les règles d'accessibilité.



- Zone 30

- Ne nécessite pas d'aménagement particulier
- Concerne un ensemble de rues (périmètre)
- En l'absence de passage piéton, ces derniers peuvent traverser à n'importe quel endroit de la zone 30.
- Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes



Statut de la zone ou de la voie					
	Aire piétonne	Aire de rencontre	Zone 30	Agglomération	Section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation					
					



# Les besoins des cyclistes

Le guidage



Touristes

La sécurité



Familles

Le plus direct



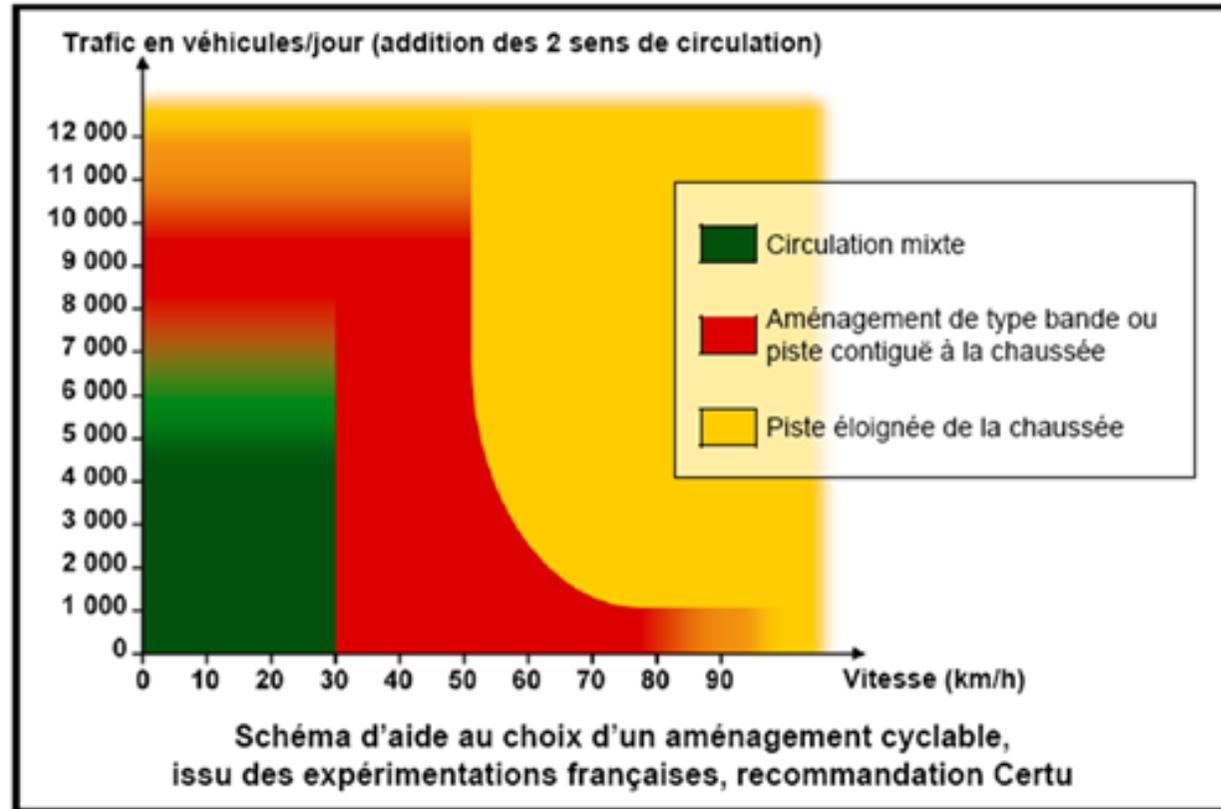
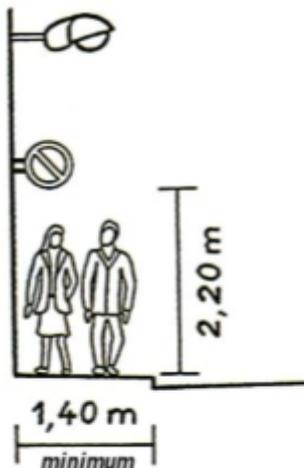
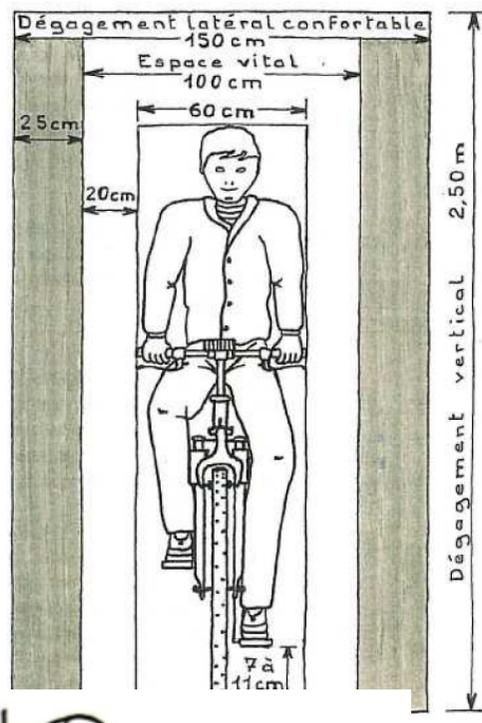
Utilitaires

Le défi



Sportifs

# Les besoins des cyclistes et piétons



Quelques contraintes techniques !

➔ Diminuer les vitesses si l'on veut une circulation mixte

# Quelques notions de coûts



## Aménagement non séparé de la chaussée circulée par les véhicules motorisés

<p>Bande cyclable, Bande cyclable montante, Double-sens cyclable <i>sur chaussée</i></p>		<p>env. 15 € / ml (HT) sur chaussée</p>
<p>Couloir bus-vélo <i>sur couloir bus existant</i></p>		<p>env. 15 € / ml (HT) si couloir exist.</p>
<p>Partage de la route <i>signalisation + mesures apaisement + ...</i></p>		<p>3 à 5 € / ml (HT)</p>
<p>Jalonnement cyclable <i>signalisation directionnelle Dv</i></p>		<p>1 à 2 € / ml (HT) selon contexte rural ou urbain</p>



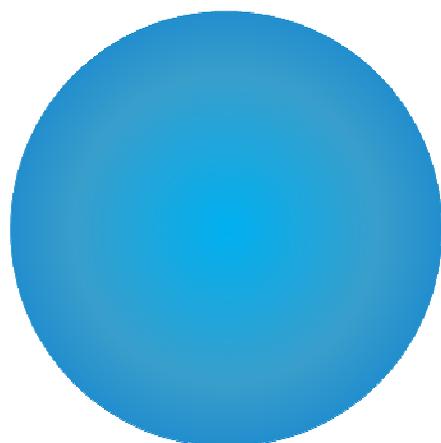
# Quelques notions de coûts



<p>Piste cyclable monodir. <i>sur accotement</i></p> <p><i>sur accotement + busage</i></p>		<p>190 € / ml (HT) sur accotement</p> <p>460 € / ml (HT) sur accotement avec busage</p>
<p>Piste cyclable bi-directionnelle <i>sur accotement</i></p> <p><i>sur accotement + busage</i></p>		<p>140 € / ml (HT) sur accotement</p> <p>265 € / ml (HT) sur accotement avec busage</p>
<p>SUR CHEMIN EXISTANT</p> <p>Voie verte <i>en stabilisé</i></p> <p>Voie verte <i>en stabilisé renforcé</i></p>		<p>110 € / ml (HT) en stabilisé</p> <p>140 € / ml (HT) en stabil. Renforcé</p>
<p>SUR TERRAIN NATUREL</p> <p>Voie verte <i>en stabilisé</i></p> <p>Voie verte <i>en stabilisé renforcé</i></p>		<p>140 € / ml (HT) en stabilisé</p> <p>170 € / ml (HT) en stabil. Renforcé</p>

Nota: les coûts peuvent être x 3 selon le revêtement et l'aménagement paysagé





# Diagnostic

Analyse de l'existant, des projets et des dynamiques territoriales

# Les projets d'aménagements cyclables supra-communaux



## Projet Européen

- Euroveloroute « la Méditerranéenne » via Rhône



## Projet National

- Euroveloroute



## Projet Régional (intègre les projets suivants; National, Européen et existant)



## Projet Départemental

- Schéma cyclable départemental



## Projet communauté d'agglomération (PADD du SCOT)

- Pas de schéma modes doux ou vélo validé ou en cours

# Les grands projets d'aménagements et orientations



## Projet ZAC Gare



## Projet ZAC Ouest



## Le contrat d'axe



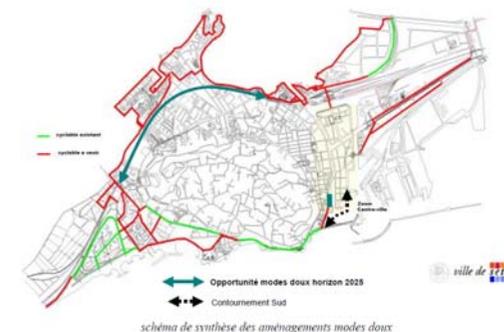
## Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés



## Padd Sète

Les autres projets:

- Mise en place de 2 à 3 P+R
- PAVE
- Requalifications urbaines
- Secteurs ouverts à l'urbanisation
- Navettes bateau

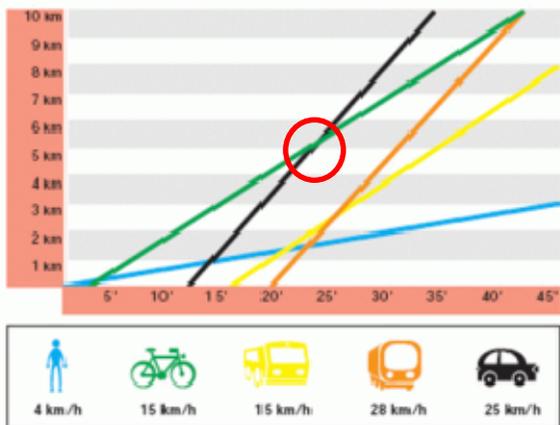


# Tendre vers une cohérence du réseau cyclable

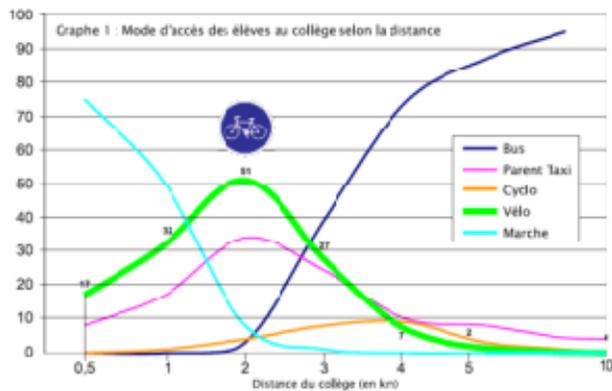


# Analyses thématiques du territoire:

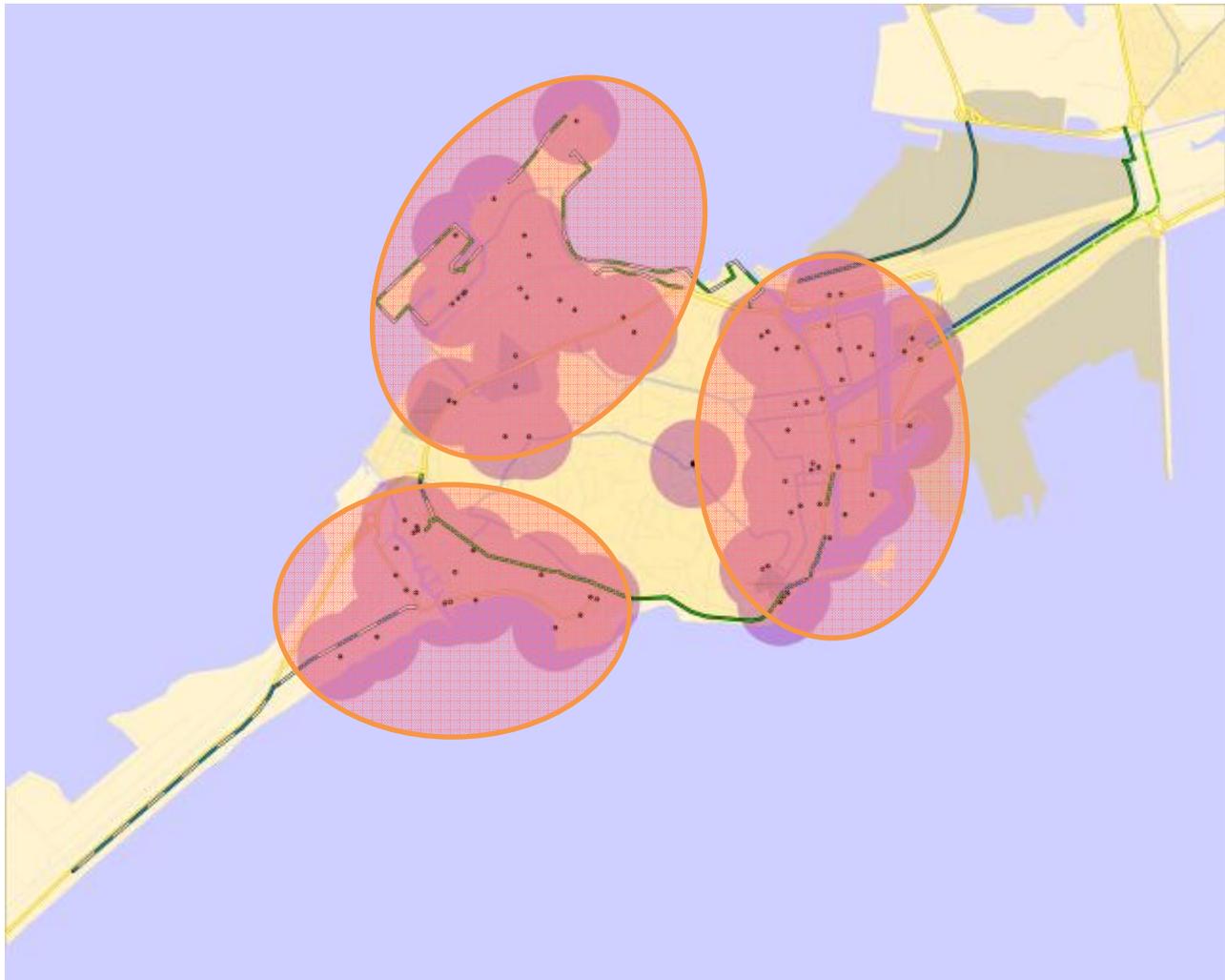
## → Les pôles générateurs de déplacements



75% des déplacements font moins de 3km  
 Sur 6km le vélo est mode le plus pertinent



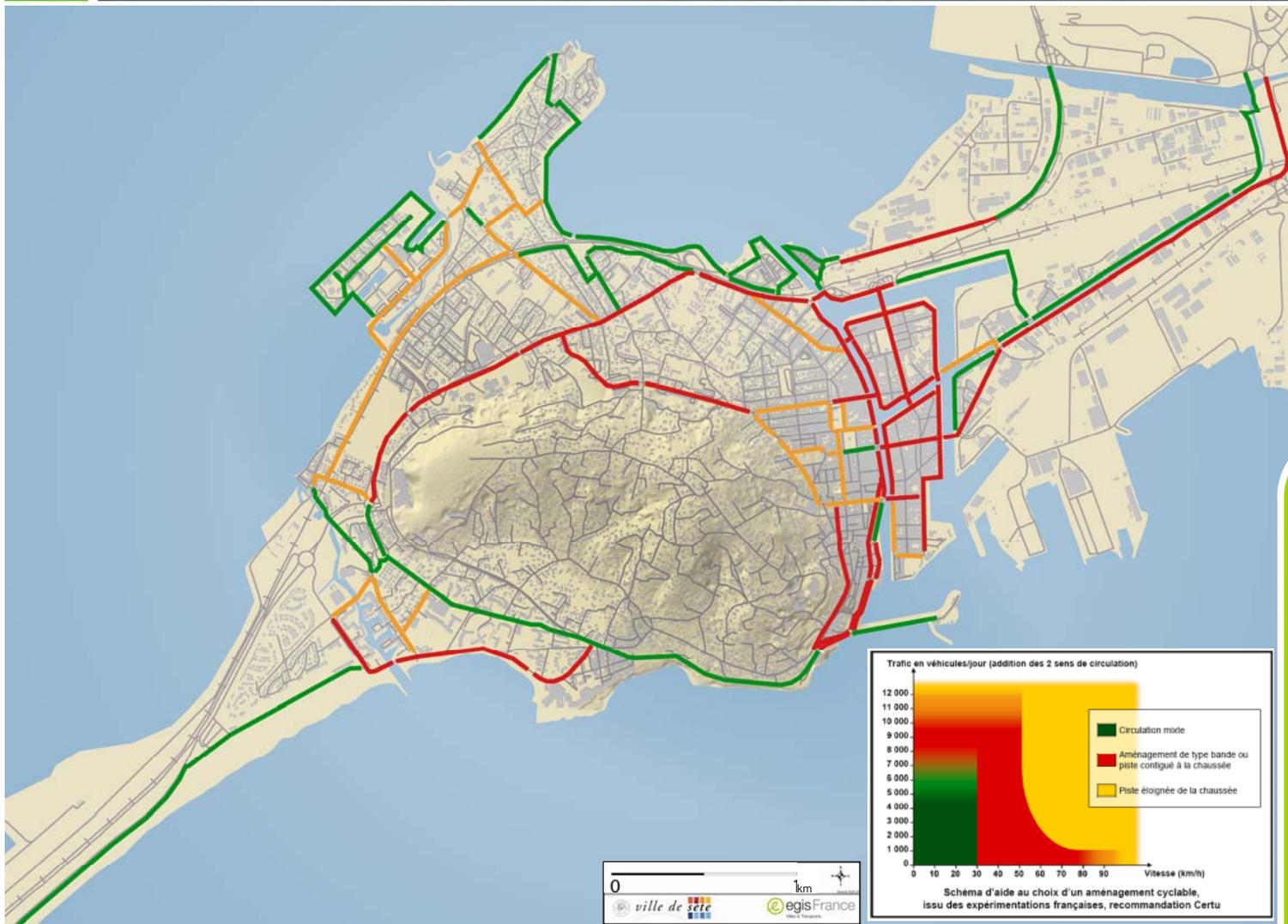
Au-delà de 3km le vélo est moins pertinent pour les scolaires



 Distance piétonne pertinente (300m de rayon)

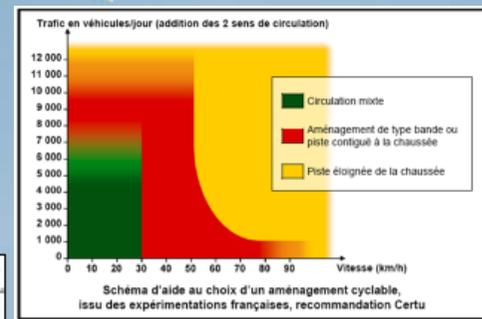
# Analyse thématique du territoire existant:

## → Les niveaux de trafics actuels et mixité des modes



**Méthodologie:**  
 Cette carte est basée sur les niveaux de trafic actuels. Ces données, couplées avec les vitesses pratiquées, nous permettent de croiser l'information avec la courbe du CERTU ci contre.

**Analyse:**  
 Les niveaux de trafic et la vitesse actuelle ne permettent pas une mixité systématique des modes de déplacements sur chaussée. Dans les cas d'aménagements cyclables en site propre, nous n'avons pas intégré l'impact du trafic de la chaussée. Les projets d'aménagements envisagés permettront d'améliorer les modes doux sur différentes sections (Bd de Verdun par exemple)



- Trafic <2000véh/jour: Mixité possible (ou aménagement modes doux en site propre)
- Trafic entre 2000 et 5000 véh/jour: Mixité vélo/VL envisageable avec maîtrise des vitesses, aménagement piéton nécessaire
- Trafic >5000 véh/jour: Pas de mixité envisageable sur chaussée en l'état

# Analyses multicritères: la méthode

Identification du Tronçon	
Nom du secteur: Sud	Nom du Tronçon : Corniche de Neuburg
Classement de la voie : Structurante	Axe de départ : Pont de l'Avenir
Longueur du Tronçon : 770 m	Axe d'arrivée : 30 Corniche de Neuburg
N° de section : 7	Note Globale : 7,5/15
Description du Tronçon	
Observations	Commentaires
Contexte : Quartier résidentiel	
Revêtement : Roulant	
Fréquentation piétonne : Forte	
Equipement(s) relevé(s) sur le tronçon : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vélociste à proximité</li> <li>- Eclairage public</li> <li>- Autre type d'équipements</li> </ul>	
Présence de toilettes	
Profil	
Chaussée: 7,8 m	
Accotement sens 1: 1 m	Accotement sens 2: 0 m
Trottoir sens 1: 2,6 m	Trottoir sens 2: 2,1 m
Aménagement cyclable: 0 m	
Stationnement sens 1: 0 m	Stationnement sens 2: 0 m
Photos	
	
Absence d'aménagement pour cyclistes	Présence de trottoir d'un côté uniquement

Analyse de la faisabilité		
Observations	Note	Commentaires
Vitesse : Entre 30 et 50 km/h	0,5	
Niveau de trafic : Entre 2000 et 5000 vj	0,5	
Niveau de pente : Moins de 3%	1	
Emprise : Disponible avec réaménagement de la chaussée	0,5	
Contrainte réglementaire : ZPPAUP, site classé, parc national,...	0,5	Bande littorale
<b>Note de la faisabilité de l'itinéraire : 3/5</b>		

Analyse de l'intérêt		
Observations	Note	Commentaires
Enjeu sécuritaire : Majeur	1	
Type d'usagers identifiés : Usagers tourisme/loisirs	0,5	
Typologie des déplacements : Déplacements quotidiens	1	
Distance aux pôles : Sur la section	1	
Multimodalité : Itinéraire bus / parking VL	0,5	
<b>Note de l'intérêt de l'itinéraire : 4/5</b>		

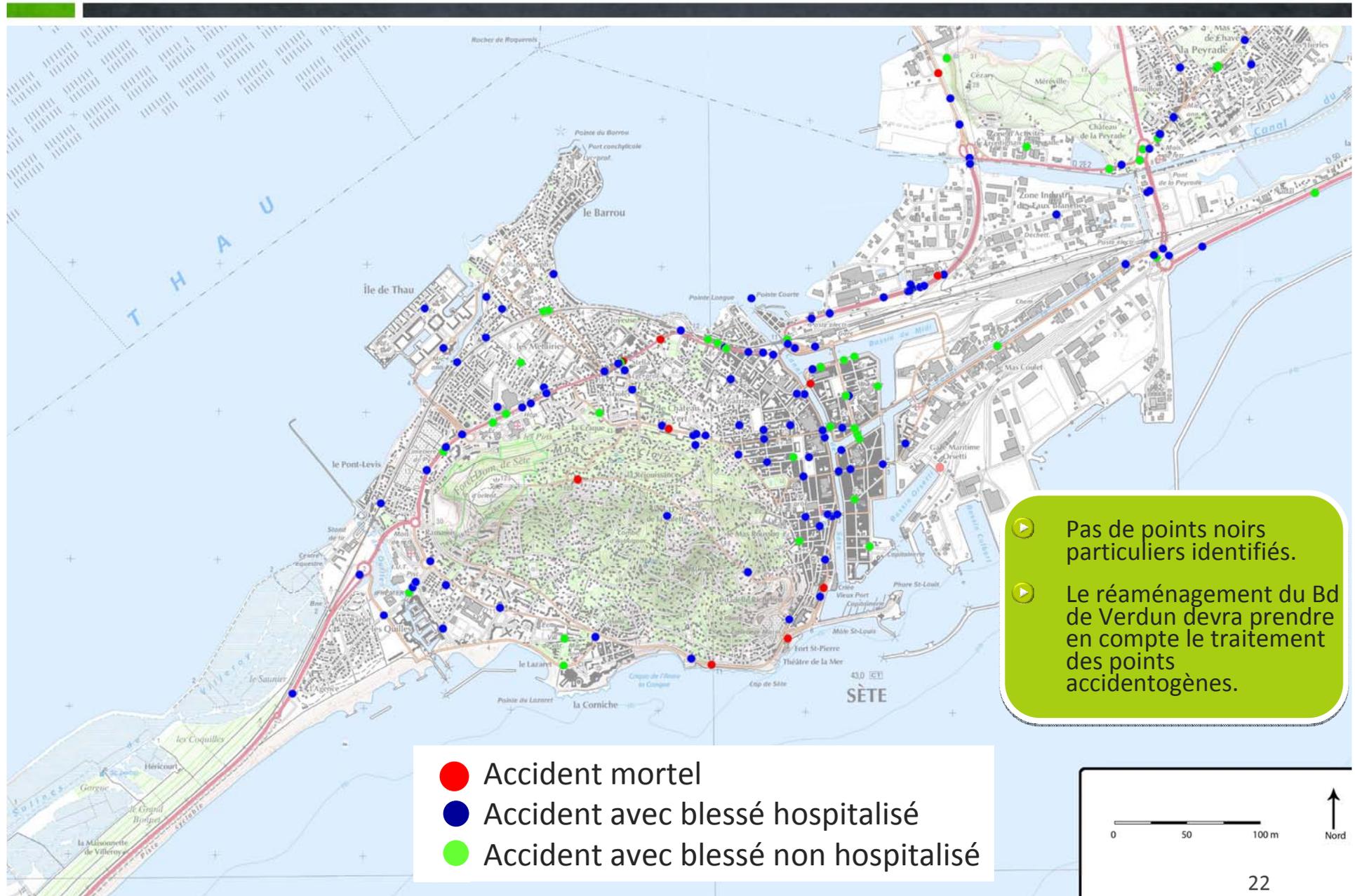
Analyse Etat de l'existant		
Observations	Note	Commentaires
Aménagement existant : Sans Objet	0	
Signalisation verticale : Sans objet	0	
Signalisation horizontale : Sans objet	0	
Stationnement vélos : Aucun	0	
Chemins piétons : Cheminement de largeur ponctuellement acceptable: 0,90 à 1,40m	0,5	
Passage(s) piéton(s) : Non conforme	0	
<b>Note Etat de l'existant : 0,5/5</b>		

Expertise mode doux complémentaire
Cette voie présente des vitesses assez élevées. Les cyclistes ont tendance à circuler sur le trottoir.

# Les aménagements cyclables et les itinéraires analysés



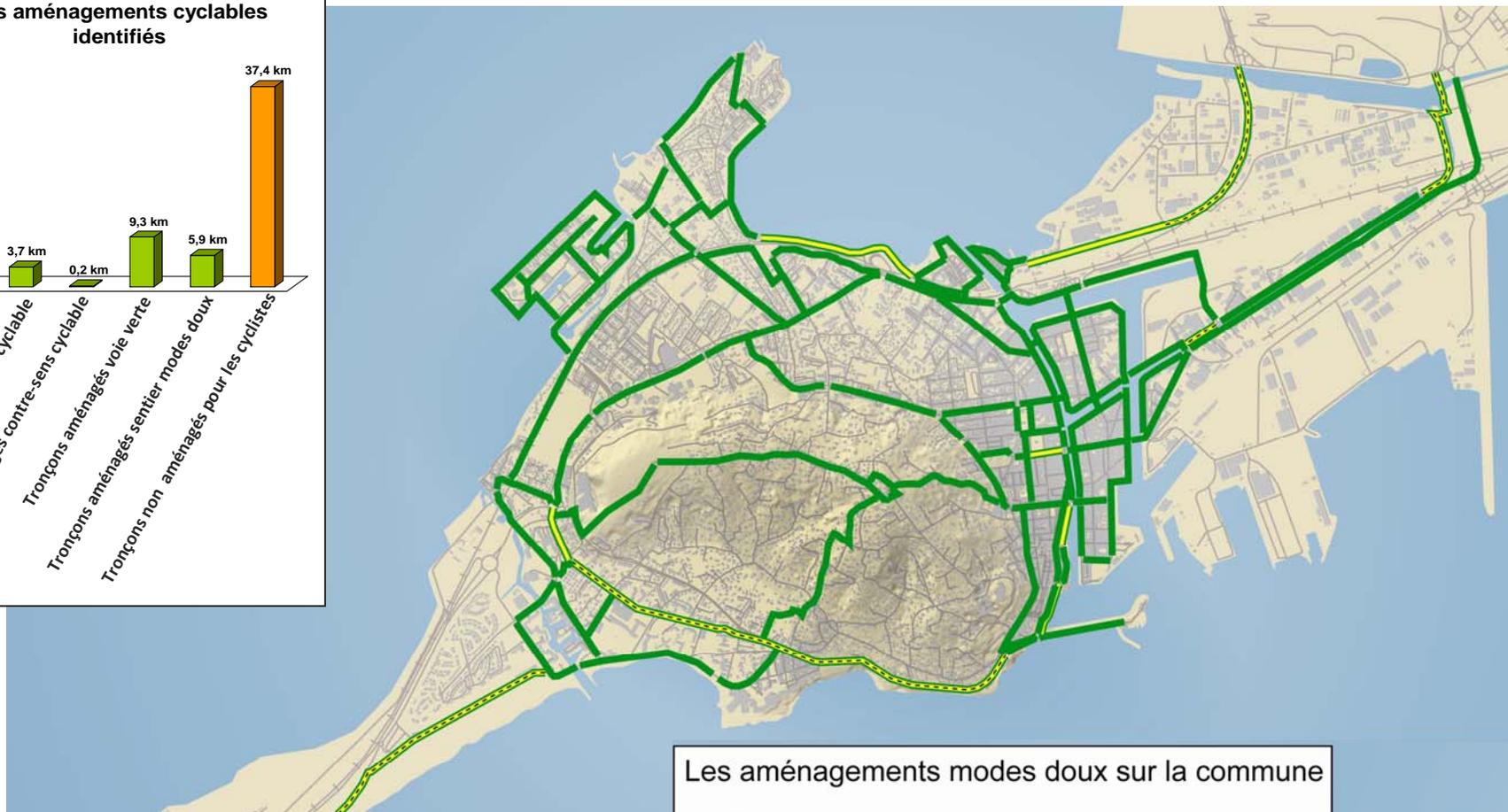
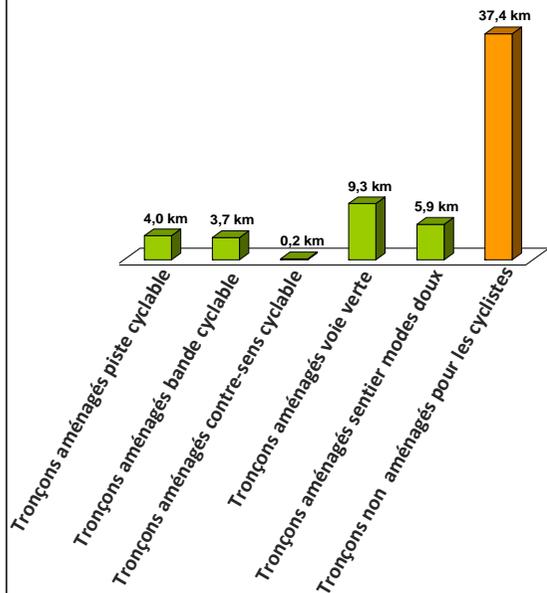
# Analyses thématique du territoire: → L'accidentologie tous modes (données CG34)



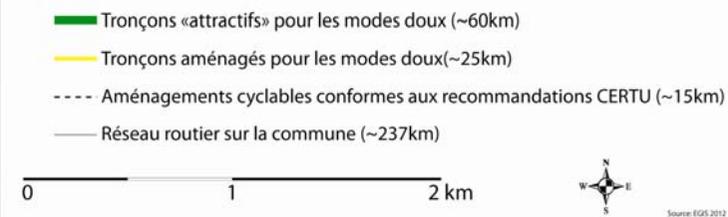
# Analyses thématiques du territoire: 55 km de voirie analysés /237km

## → Les aménagements modes doux existants

Les aménagements cyclables identifiés



Les aménagements modes doux sur la commune



### Sète:

- 237km de voirie (Source BD Topo IGN)
- 60km identifiés comme attractifs pour les modes doux
- 25km aménagés pour les modes doux
- 15km conformes aux recommandations CERTU

# Identification des points durs



- Points noirs et axes dangereux pour les modes doux
- Pont: point noir sécuritaire

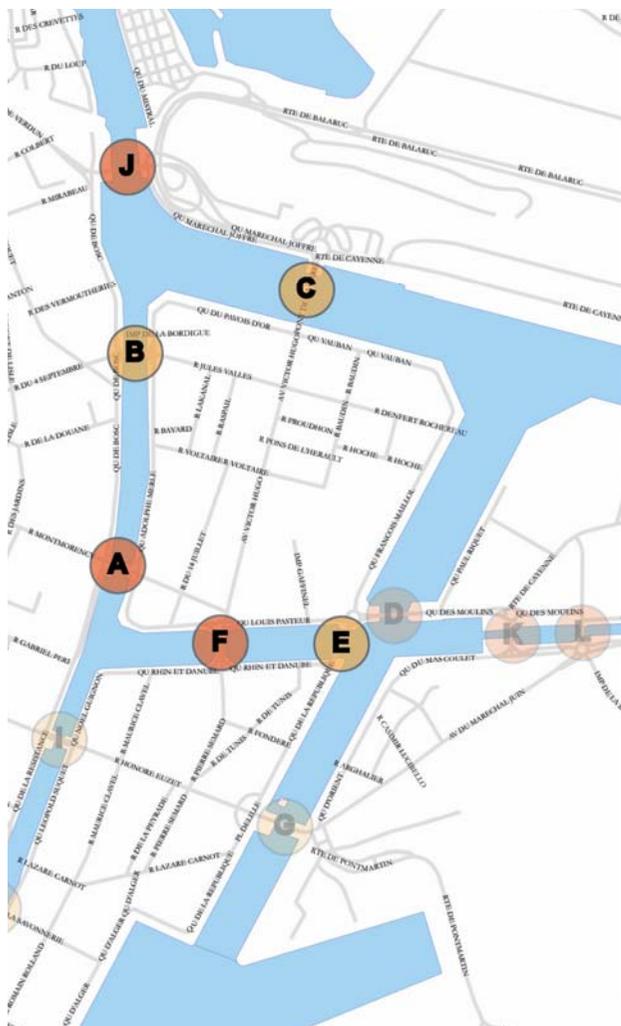


- ① : Le pont reliant l'île de Thau présente un rétrécissement, des vitesses élevées et une visibilité réduite.
  - ② : Le Bd de Verdun et notamment la partie en trémie (à l'est) créant un effet de paroi du fait de la linéarité de l'axe.
  - ③ : Fort trafic avec emprise réduite.
  - ④ : Quai Maréchal Joffre (direction Bd de Verdun) et passerelle permettant la jonction avec la route de Balaruc: vitesse élevée, manque de visibilité.
  - ⑤ : L'Av. du Maréchal Juin ( point d'entrée du centre-ville): niveaux de trafic élevés, peu d'emprise disponible pour les vélos.
  - ⑥ : L'itinéraire depuis le Quai de la Consigne jusqu'au pont de la Savonnerie manque de visibilité et présente un trafic dense
  - ⑦ : Le rétrécissement dû à la falaise à l'est de la promenade Maréchal Leclerc : trafic important, vitesse élevée, visibilité réduite.
  - ⑧ : Parking école: Aménagement cyclable traversant le parking: risque de conflit VL/vélos.
- =>Traversée difficile des ponts

# Analyses thématique du territoire: → la problématique des ponts 1/2



- A** Point noir sécuritaire = pas de solution d'aménagement envisageable
- B** Trottoirs aménagés + absence d'aménagement cyclable = aménagement envisageable mais partiellement conforme

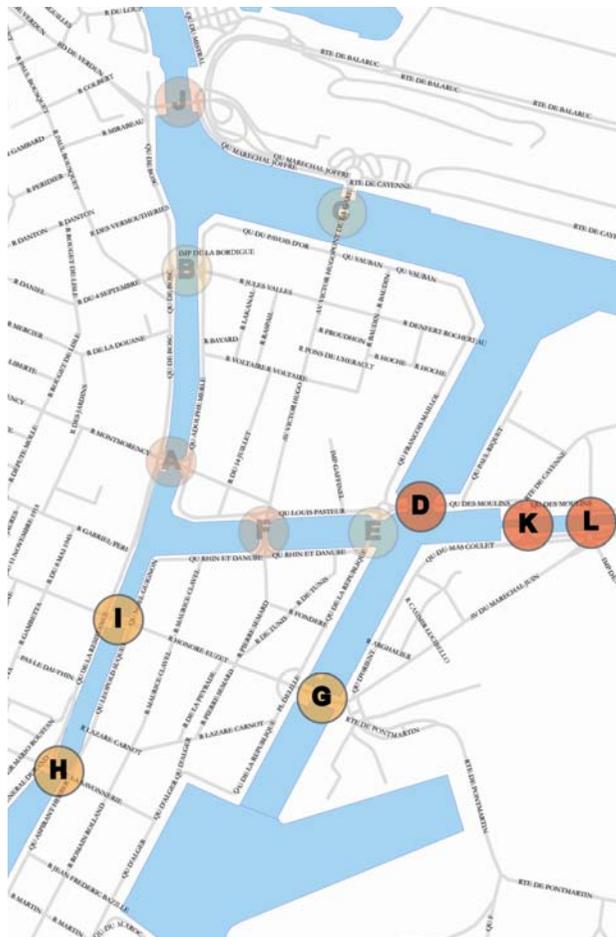


- A** **Pont Virla**  
**Caractéristiques:** largeurs de cheminements confortables pour les piétons (1,80m) / point dur sécuritaire pour les cyclistes (perte de repères car sens de circulation inversé).  
**Potentialités:**
  - Aménagement d'une zone 30 avec dispositifs modérateurs de vitesse permettant la mixité VL/vélos.
  - Chevrons.
- B** **Pont de la Borigue**  
**Caractéristiques:** Trottoirs larges, absence d'aménagement cyclable.  
**Potentialités:**
  - Les emprises actuelles pourraient permettre un aménagement spécifique pour les vélos à condition de supprimer une voie de circulation.
- C** **Pont de la gare**  
**Caractéristiques:** Trottoirs larges, absence d'aménagement cyclable.  
**Potentialités:**
  - Fort enjeu pour les modes doux.
  - Emprise actuelle de la chaussée insuffisante. A traiter (projet de ZAC gare).
- E** **Pont des Sètois**  
**Caractéristiques:** Trottoirs assez réduits, absence d'aménagement cyclable.  
**Potentialités:**
  - Elargissement des cheminements piétons.
  - Aménagement d'une zone 30 avec dispositifs modérateurs de vitesse permettant la mixité VL/vélos.
  - Chevrons.
- F** **Pont de Pierre**  
**Caractéristiques:** Trottoirs de largeur réduite, absence d'aménagement cyclable.  
**Potentialités:**
  - Elargissement des cheminements piétons envisageable sous réserve de réduction de largeur de voies
  - Aménagement d'une zone 30 avec dispositifs modérateurs de vitesse permettant la mixité VL/vélos.
  - Chevrons.
- J** **Pont Sadi Carnot**  
**Caractéristiques:** Trottoirs étroits, absence d'aménagement cyclable.  
**Potentialités:**
  - Projet de réaménagement du pont dans le cadre des projets TCSP sur le Bd de Verdun et le projet de la gare.

# Analyses thématique du territoire: → la problématique des ponts 2/2



- A** Point noir sécuritaire = pas de solution d'aménagement envisageable
- B** Trottoirs aménagés + absence d'aménagement cyclable = aménagement envisageable mais partiellement conforme



- D** **Pont du Trivoli**  
**Caractéristiques:** Trottoirs étroits absence d'aménagement cyclable.  
**Potentialités:**
  - Pont levant: marge de manœuvre réduite.
  - Aménagement d'une zone30 avec dispositifs modérateurs de vitesse permettant la mixité VL/vélos.
  - Chevrons.
- G** **Pont de la Victoire**  
**Caractéristiques:** Trottoirs larges absence d'aménagement cyclable.  
**Potentialités:**
  - Pont levant: marge de manœuvre réduite.
  - Aménagement d'une zone30 avec dispositifs modérateurs de vitesse permettant la mixité VL/vélos.
  - Chevrons.
- H** **Pont de la Savonnerie**  
**Caractéristiques:** Trottoirs larges absence d'aménagement cyclable.  
**Potentialités:** -Réduction de la chaussée au profit d'un aménagement cyclable en site propre.
- I** **Pont de la Civette**  
**Caractéristiques:** Trottoirs larges absence d'aménagement cyclable. Point dur sécuritaire pour les modes doux (perte de repères car sens de circulation inversé).  
**Potentialités:** - Réduction de la chaussée au profit d'un aménagement cyclable en site propre.
- K** **Pont des Dockers**  
**Caractéristiques:** Trottoirs étroits absence d'aménagement cyclable.  
**Potentialités:**
  - Réduction de la chaussée au profit d'un aménagement des cheminements piétons.
  - Aménagement d'une zone30 avec dispositifs modérateurs de vitesse permettant la mixité VL/vélos.
  - Chevrons.
- L** **Pont du Mas Coulet**  
**Caractéristiques:** Trottoirs étroits absence d'aménagement cyclable.  
**Potentialités:**
  - Réduction de la chaussée au profit de l'élargissement des cheminements piétons.
  - Aménagement d'une zone30 avec dispositifs modérateurs de vitesse permettant la mixité VL/vélos.
  - Chevrons.

# Points forts/points faibles



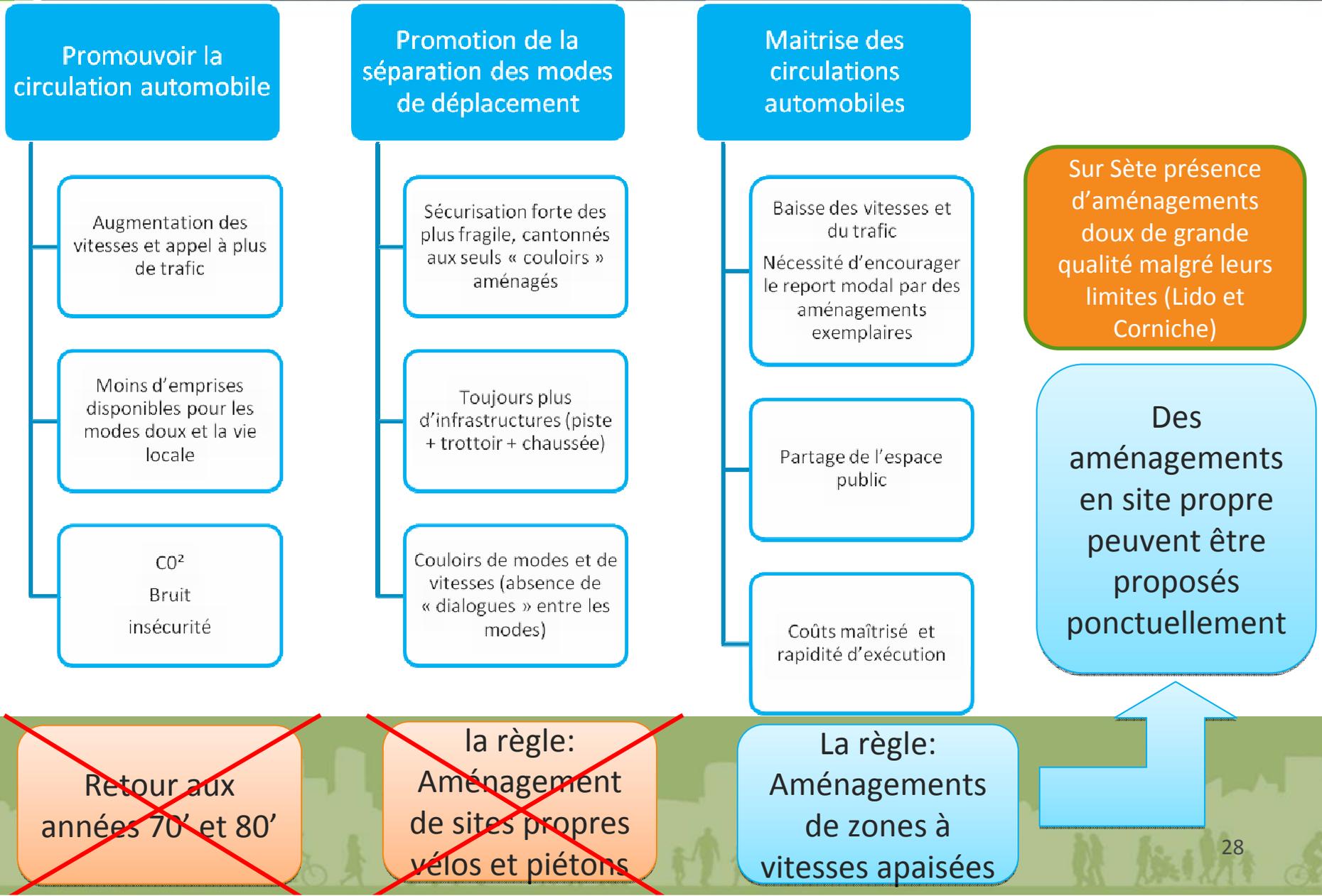
## Points forts:

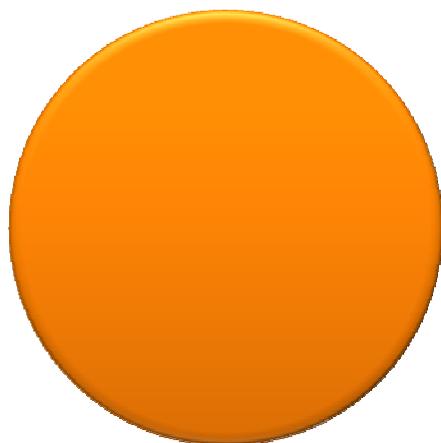
- Des réussites incontestables (Lido, Corniche)
- Des potentialités fortes (emprise, relief, projets structurants)
- Une volonté issue du plan climat énergie
- Une nécessité identifiée
- Des pratiques nombreuses (piéton et vélo)

## Points faibles:

- De nombreuses ruptures de continuité
- *Un territoire peu lisible (intuitif)*
- La culture « modes doux »:
  - à valoriser davantage
  - orientée loisirs et familles (peu sur la question des déplacements quotidiens)
- Peu de services associés (stationnement-jalonnement-équipements divers)
- Peu d'association vélos ou modes doux active sur les revendications d'aménagements

# Constats et orientations

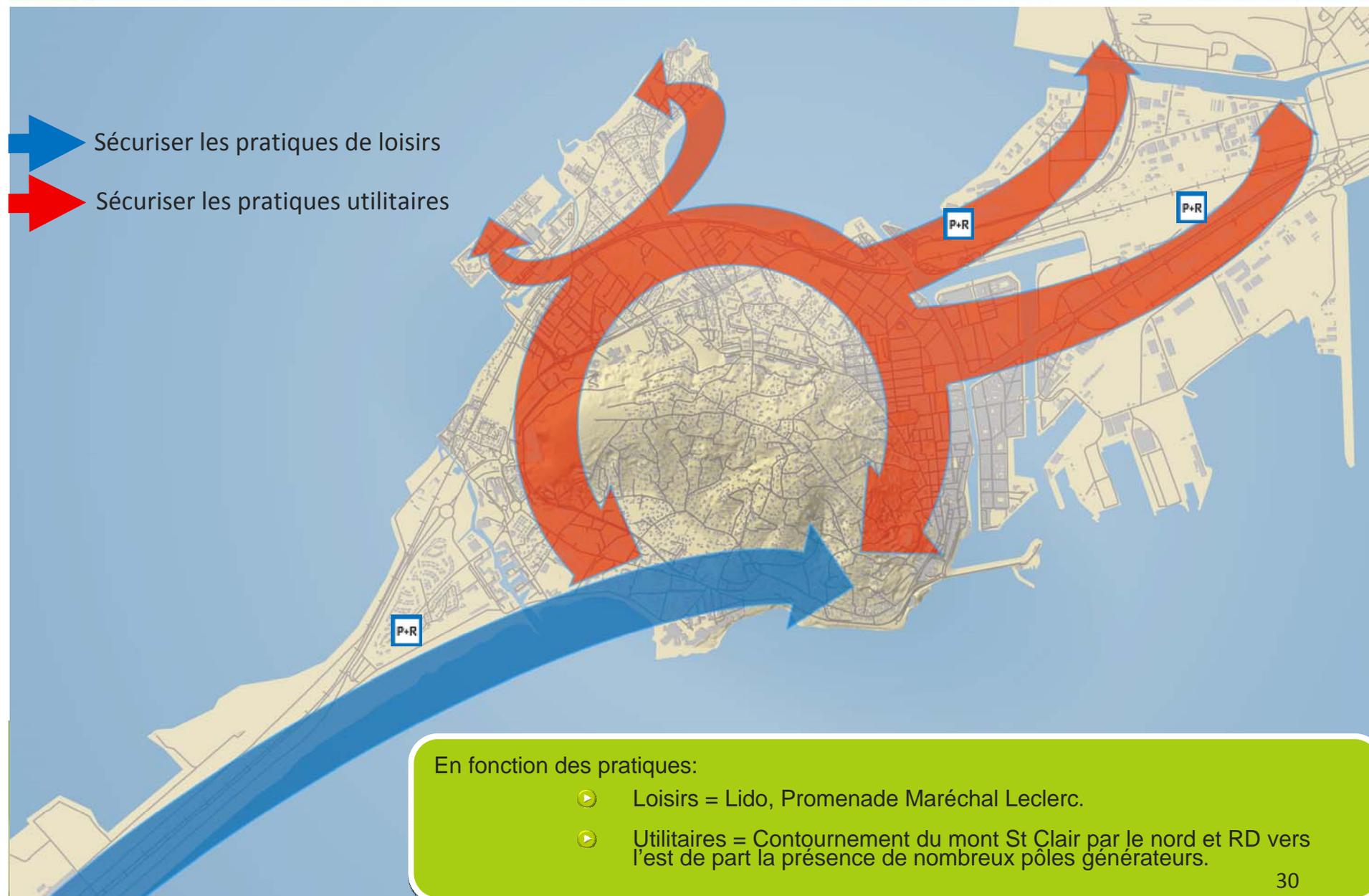




## Les Pré-orientations

Les axes à valoriser 

## « Lignes de désir » des itinéraires cyclables





- ▶ Objectif 1:
  - ▶ Étendre le réseau cyclable par itinéraire continu de 5 à 10km
- ▶ Objectif 2
  - ▶ Prioriser le réseau inter-quartiers (cohérence Thau Agglo)
  - ▶ Sécuriser les itinéraires autour des collèges et lycées
- ▶ Objectif 3 (mise en œuvre des objectifs 1 et 2)
  - ▶ Proposer un schéma modes doux global (moyen terme – long terme)



## Proposition de scénario par action (proposition EGIS):



- ▶ Action 1: maîtriser les vitesses circulées pour valoriser la vie locale
- ▶ Action 2: étendre le réseau cyclable et plus largement modes doux (continuité d'itinéraires)
- ▶ Action 3: sécuriser la pratique de la marche et du vélo
- ▶ Action 4: promouvoir les modes doux dans la chaîne de déplacements (communication, sensibilisation,...)
- ▶ Action 5 : coordonner les actions

Actions et sous actions à valider (priorisations et échéances)



# Action 1: maîtriser les vitesses circulées pour valoriser la vie locale



action	sous actions	travaux	échéance 2012/2017	échéance 2012/2022	partenariat	estimation
<b>100 maîtriser les vitesses circulées pour valoriser la vie locale</b>						
101	étendre l'aire piétonne	traitement de façade à façade			agglo	1000€ m <sup>2</sup> *
102	promouvoir une zone de rencontre à Pointe Courte	identification des points d'entrée et sortie				2 000 €/unité
103	promouvoir une zone de rencontre à Pointe Longue	identification des points d'entrée et sortie				2 000 €/unité
104	promouvoir une zone 30 au quartier du Barrou	identification des points d'entrée et sortie + aménagement modération des vitesses				10 000 €/unité
105	promouvoir une zone de rencontre au quartier du Barrou	identification des points d'entrée et sortie + aménagement modération des vitesses			agglo+CR+CG	500€m <sup>2</sup> *
106	promouvoir une zone 30 quartier des Quilles	identification des points d'entrée et sortie + aménagement modération des vitesses				10 000 €
107	promouvoir une zone 30 sur les îles du centre ville	identification des points d'entrée et sortie				20 000 €
108	promouvoir une zone de rencontre en hypercentre	identification des points d'entrée et sortie + traitement de façade à façade			agglo	1000€m <sup>2</sup> *
109	mettre en place des équipements de modération ponctuelle des vitesses (en accord avec les services incendie)	aménagement modération des vitesses + contrôle sanctions				2000€**
110	réduire les vitesses à 30km/h en approche des écoles	aménagement modération des vitesses + contrôle sanctions				2000€/école

\* Dépend de l'extension désirée (à définir en phase projet)

\*\* Dépend du nombre et de la complexité du dispositif



## Action 2: étendre le réseau cyclable, et plus largement: modes doux

action	sous actions		travaux	échéance 2012/2017	échéance 2012/2022	partenariat	estimation
<b>200 étendre le réseau cyclable de la commune pour encourager la pratique des modes doux</b>							
201	relier le Barrou et l'île de Thau au centre ville		divers aménagements			CR+CG+agglo	
202	relier la zone industrielle des eaux blanche au centre ville		promouvoir les pistes cyclables			agglo	
203	relier le quartier gare à la ZAC ouest		valorisation du boulevard de Verdun (bus + vélo + piste + cheminement piéton) (contrat d'axe)			CR+CG+agglo	Enveloppe contrat d'axe (action 3)
204	relier l'hypercentre au quartier « prom. M <sup>al</sup> Leclerc »		divers aménagements			CR + agglo	
205	relier l'île de Thau au boulevard de Verdun		itinéraire jalonné, revêtement valorisé, traversées traitées			agglo	
206	aménager les quais: - Vauban - Pavois d'or - Scheidt - Pasteur - Moulin - Rhin et Danube - République - Guignon	-Suquet -Alger - Orient - Durant - Mas Coulet - de Lattre de Tassigny - du Bosc - de la consigne	piste cyclable + cheminement			Thau agglo-CG?-Région	entre 100 et 400€ du ml en fonction de la complexité du traitement
207	aménager l'avenue V Hugo		piste cyclable + cheminement			Thau agglo-CG?-Région	De 250€ à 500€/ml
208	mettre en place un double sens cyclable Quai d'Orient		double sens cyclable				De 2000€ à 4000€ /ml
209	mettre en place un double sens cyclable Rue de Picardie		double sens cyclable				de 2000€ à 4000€ /ml
210	relier la voie verte du Lido à la Promenade M <sup>al</sup> Leclerc par la Corniche de Neuburg		piste cyclable + cheminement (itinéraire Européen: Eurovéloroute 8)			Thau agglo-CG?-Région	de 250€ à 500€ml
211	relier la piste de la Corniche au quai des moulins		divers aménagements (itinéraire Européen: Eurovéloroute 8)			Thau agglo-CG?-Région	de 150€ à 300€ml
212	aménager les ponts - pont Viria - pont de la Borigue - pont de la Gare - pont du Tivoli - pont des Sètois - pont de Pierre	- Pont de la Victoire - Pont de la Savonnerie - pont de la Civette - pont Sadi-Carnot - pont des Dockers	au cas par cas en fonction de l'emprise disponible (bande, pistes, trottoir...) et des besoins communaux				entre 100 et 500€ du ml en fonction de la complexité du traitement et si nécessité de passerelle modes doux
213	jalonner les itinéraires conseillés		signalisation verticale et horizontale			Thau Agglo-CG	250€ par carrefour (moyenne)

## Action 3: sécuriser la pratique de la marche et du vélo



action	sous actions	travaux	échéance 2012/2017	échéance 2012/2022	partenariat	estimation
<b>300 sécuriser la pratique de la marche et du vélo</b>						
301	sécuriser la promenade Mal Leclerc (théâtre de la mer)	- Aménager des modérateurs de vitesse pour sécuriser les déplacements modes doux (zone 30, plateau traversant au niveau de la traversée du Théâtre de la Mer...) - Réinjecter les vélos dans la circulation en amont de l'étranglement - ...			à définir	à définir ultérieurement
302	sécuriser la liaison entre quai du Mal Joffre et rte de Balaruc	créer un vrai passage dans le cadre de la ZAC Gare			à définir	prévu au projet
303	sécuriser le franchissement du Bassin du Midi	traiter le pont devant la gare (bande cyclable / piste cyclable)			à définir	de 20 000€ à 100 000€ si passerelle modes doux
304	sécuriser le franchissement du canal de Sète	identifier le ou les pont(s) le(s) plus pertinent(s)			à définir	de 20 000€ à 100 000€ si passerelle modes doux / pont
305	sécuriser les franchissements de la voie ferrée	lisibilité, éclairage, mise à niveau			à définir	de 5 000€ à 30 000€ selon les passages
306	sécuriser les modes doux sur le boulevard de Verdun	valorisation du boulevard de Verdun (bus + vélo + piste + cheminement piéton) (contrat d'axe)			CR+CG+agglo	enveloppe du contrat d'axe

# Action 4: promouvoir les modes doux

## Action 5: coordonner les actions

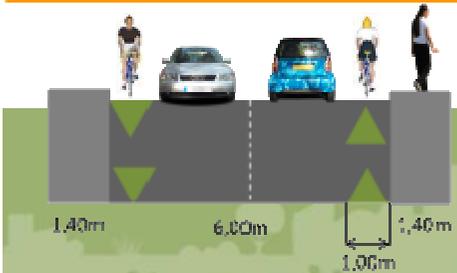
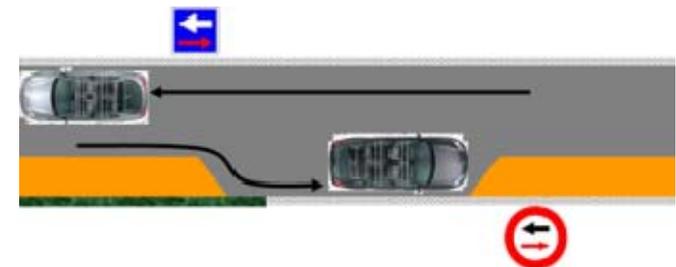
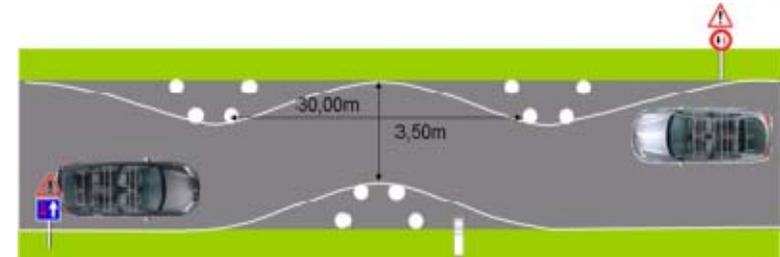


action	sous actions	travaux	échéance 2012/2017	échéance 2012/2022	partenariat	estimation
<b>400 promouvoir les modes doux dans la chaîne de déplacement</b>						
401	sensibiliser sur l'attrait des modes doux	publication, interventions dans le journal communal, articles,			Thau Agglo-ADEME-CG-Région	10 000€/an
402	aider à la location longue durée d'un VAE (entreprise locale)	subvention de 200€ par contrat de location moyenne durée (2 mois)			Thau Agglo-ADEME-CG-Région	10 000€ / an
403	mettre en place un calendrier annuel d'animation "modes doux"	prévoir 4 à 6 animations par an			Thau Agglo-ADEME-CG-Région	1000€ par animation
404	mettre en place des PDES pour les établissements scolaires de la commune	co-organisation avec l'agglomération et autres partenaires			Thau Agglo-ADEME-CG-Région	temps d'agent
405	mettre en place des PDA	-Communication -Sensibilisation			Thau Agglo-ADEME-CG-Région	temps d'agent
406	mettre en place du stationnement sécurisé aux P+r et pôles d'échanges	10 pôles à équiper d'emplacements "sécurisés"			Thau Agglo-ADEME-CG-Région	15 000€/site soit 150 000€
407	mise en place de vélo bus et pédibus (selon volontés parentales)	prévoir la mise en place 5 pédibus avec intervention agents communaux + bornes RDV			Thau Agglo-ADEME-CG-Région	2000€ par pédibus
408	mettre en place du stationnement sécurisé dans les écoles primaires	stationnement sécurisé dans l'enceinte des écoles			CG-Région	de 1000 à 5000€ par école
<b>500 Coordonner les actions</b>						
501	mission d'animation "modes doux"	réfèrent technique et financier				temps agent
502	mise en place d'un observatoire de la mobilité	études (comptages, analyses , bulletin information...)			Thau Agglo	

# Ebauche de schéma modes doux à terme: 10-15 ans (à valider)



# Aménagements visant à maîtriser les vitesses



Marquage non réglementaire qui indique la présence d'un itinéraire vélo

# Exemple de fiche action (=> objectif de la phase de propositions)



## Axe 3: Aménager et sécuriser les accès aux collèges. (suite)

### Action 3-2 : promouvoir les équipements de stationnement

**Objectifs** Aménager un itinéraire ne suffit pas pour permettre aux élèves de venir à vélo. Il faut aussi leur proposer un emplacement sécurisé pour stationner les vélos.



**Actions** Equiper les collèges d'abris vélos « sécurisés »  
Identifier le potentiel d'élèves concernés et dimensionner le stationnement en fonction.



**Maitrise d'ouvrage** Communes

**Partenaires** Conseil Général



ADEME  
Etablissement scolaire

**Priorité**



**Estimation financière** Le coût par vélo est estimé :



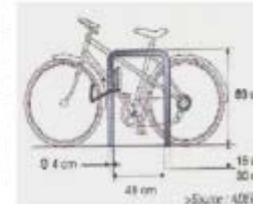
- 35€ par vélo pour un Arceau et abris
  - 1400€ par vélo pour un local en dur
- Coût estimé sur la base de 350 élèves en moyenne dans les 8 collèges soit un besoin de 930 places de stationnement : **33 000€ à 1 148 000€**

Part Conseil Général : Cf. Annexe

**Suivi et évaluation possible** Comptages des vélos stationnés



Types d'établissement	Une place pour
Ecoles primaires	8 à 12 élèves
Collèges et lycées	3 à 5 élèves
Universités	5 à 8 élèves



Source association « vélo qui rit »



# Attentes pour fin juillet:



- Validation des actions et sous-actions
- Identification des faisceaux d'itinéraires prioritaires (piétons et cyclistes)



# MERCI

Prochain rendez vous à la rentrée de Septembre!