

Auradé
Beaupuy
Castillon-Savès
Clermont-Savès
Endoufielle
Fontenilles
Frégouville
L'Isle-Jourdain
Lias
Marestaing
Monferran-Savès
Pujaudran
Razengues
Ségoufielle

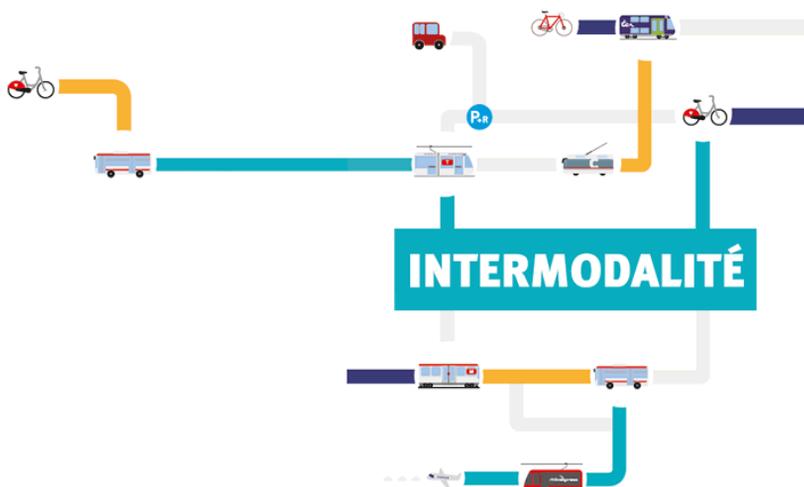
PLAN DE MOBILITÉ DURABLE GASCOGNE TOULOUSAINE

DOCUMENT DE SYNTHÈSE

Décembre 2019

SOMMAIRE

1.	L'enjeu de la mobilité sur la Gascogne Toulousaine	3
	a. Un territoire en pleine dynamique	
	b. Les enjeux de la mobilité	
2.	La définition de la stratégie locale de la mobilité	3
3.	L'élaboration du Plan de Mobilité Durable	4
	a. Le calendrier	
	b. La gouvernance	
	c. La concertation	
4.	Le diagnostic	5
	a. La population de la CCGT et leurs déplacements	
	b. Les déplacements domicile / travail	
	c. Les infrastructures de transport	
	d. Les transports publics	
	e. Les modes actifs	
	f. La circulation et le stationnement à l'Isle-Jourdain	
	g. Les résultats de la concertation publique	
5.	Le plan d'actions	12
	a. Bénéficier d'une offre en transport collectif	
	b. Développer les modes actifs	
	c. Améliorer le stationnement et circulation	
	d. Faire émerger de nouvelles pratiques de mobilité	
	e. Approche transversale	
	f. Gouvernance	
	ANNEXE 1 LES SCHEMAS DE PRINCIPE	17
	ANNEXE 2 LE CAHIER DE RECOMMANDATIONS	22
	ANNEXE 3 LES DISPOSITIFS FINANCIERS	27



1. L'enjeu de la mobilité sur la Gascogne Toulousaine

a. Un territoire en pleine dynamique

La Communauté de Communes de la Gascogne Toulousaine, territoire de transition entre le Gers et la Métropole Toulouse, a connu une très forte expansion et compte aujourd'hui 20 000 habitants et 6 000 emplois.

Dans ce contexte, la mobilité est devenu un enjeu majeur pour répondre aux nouvelles attentes de ce territoire et des acteurs locaux.

b. Les enjeux de la mobilité

Les enjeux sociaux	<ul style="list-style-type: none">• Répondre aux besoins des habitants sans moyen de locomotion• Maintenir les habitants dans les bourgs-centres
Les enjeux économiques	<ul style="list-style-type: none">• Faciliter le recrutement pour les entreprises du territoire• Favoriser l'accueil de nouvelles entreprises et d'actifs
Les enjeux environnementaux	<ul style="list-style-type: none">• Lutter contre le développement des mobilités non durables• Limiter les émissions de gaz à effet de serre
Le bien vivre	<ul style="list-style-type: none">• Créer un territoire du « bien vivre » en développant la mobilité douce et donner une place plus importante aux piétons et cyclistes• Réduire la congestion routière

2. La définition de la stratégie locale de la mobilité

La Communauté de Communes de la Gascogne Toulousaine a souhaité définir sa politique de mobilité. Pour ce faire, elle a élaboré son Plan de Mobilité Durable qui fixe la feuille de route à court, moyen et long terme de la collectivité.

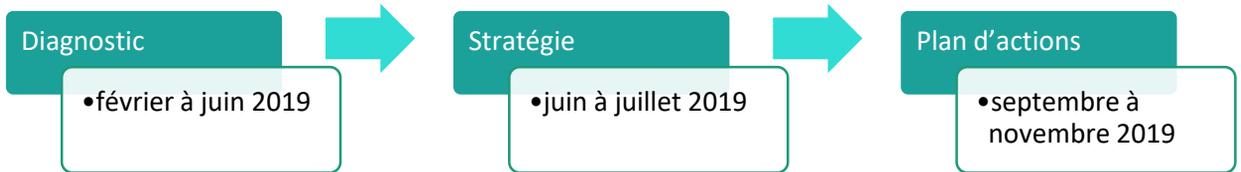
Ce programme d'actions présente l'intérêt de traiter de manière globale et cohérente la circulation des véhicules, des piétons et des cyclistes, l'aménagement des espaces publics, l'organisation du stationnement et la sensibilisation des habitants et des acteurs.

Le Plan de Mobilité Durable porte sur 3 approches :

- **Une approche du territoire** consistant à approfondir et compléter les différentes analyses des systèmes de transports et de déplacements, spatiales et urbaines du territoire
- **Une approche partenariale et de concertation** permettant d'aborder les attentes, les besoins, les projets et les enjeux propres à chaque acteur et de prioriser avec eux les actions les plus efficaces (coûts/impacts)
- **Une approche opérationnelle** identifiant les caractéristiques techniques et financières permettant le choix et la validation des élus.

3. L'élaboration du Plan de Mobilité Durable

a. Le calendrier



b. La gouvernance

Le pilotage de la démarche Plan de Mobilité Durable s'est organisé en deux niveaux :

- Un comité technique composé de la Vice-Présidente déléguée à l'Environnement, de l'élu délégué à l'accessibilité à L'Isle-Jourdain, des techniciens et du bureau d'études ITER.
- Un comité de pilotage composé du Président de la CCGT, de la Vice-Présidente déléguée à l'Environnement, du Vice-Président délégué à l'Aménagement du Territoire, de la Vice-Présidente déléguée à l'Economie, du Vice-Président délégué au Tourisme, des élus référents, de l'ADEME, des services de l'Etat, du Conseil Régional, du Conseil Départemental et du Pays Portes de Gascogne.

Le comité de pilotage s'est réuni a deux reprises, afin de présenter le diagnostic et le plan d'actions.

c. La concertation

Afin d'élaborer cette démarche partenariale, une large concertation a été mise en place :

- 5 entretiens des acteurs locaux
- 4 ateliers de concertation
- 5 séminaires et réunions de travail avec les élus de la CCGT
- La diffusion d'une enquête auprès des habitants

Cette concertation a permis de constater une forte mobilisation, avec la participation de 150 acteurs locaux et le recueil d'environ 500 contributions des habitants.

Affiche et questionnaire de la concertation publique



Cocher le mode de déplacement que vous utilisez le plus souvent ou celui que vous préférez utiliser (cocher, pour chaque ligne la réponse la plus appropriée)

	Voiture	Bus	Tramway	Autobus	Voiture électrique	Vélo	Vélo à assistance électrique	Autre
Travail								
École								
Loisir								
Santé								
Déplacements administratifs								
Autre ou précisez								
Numéro de téléphone								
Autre détail								

Pour vous connaître

Votre commune de résidence ?

<input type="checkbox"/> Auradé	<input type="checkbox"/> Fontenilles	<input type="checkbox"/> Mirreman-Savès
<input type="checkbox"/> Beaupuy	<input type="checkbox"/> Fréguettes	<input type="checkbox"/> Pujoséjan
<input type="checkbox"/> Castillon-Savès	<input type="checkbox"/> Lées	<input type="checkbox"/> Razouès
<input type="checkbox"/> Clermont-Savès	<input type="checkbox"/> L'Isle-Jourdain	<input type="checkbox"/> Séguiselle
<input type="checkbox"/> Endousserie	<input type="checkbox"/> Marciac	<input type="checkbox"/> Autre : _____

Votre tranche d'âge :

<input type="checkbox"/> Moins de 14 ans	<input type="checkbox"/> 45-59 ans	<input type="checkbox"/> Plus de 90 ans
<input type="checkbox"/> 15-29 ans	<input type="checkbox"/> 60-74 ans	
<input type="checkbox"/> 30-44 ans	<input type="checkbox"/> 75-89 ans	

Vous êtes :

<input type="checkbox"/> Un Homme
<input type="checkbox"/> Une Femme

Vos remarques / suggestions

Merci pour votre participation
 Communauté de Communes de la Gascogne Toulousaine
 ZA Pont-Repin - Rue Louis Aggès
 32000 L'ISLE-JOURDAIN
 Tel: 05 62 07 75 38 - Email: secret@ccgascognetoulousaine.com

PLAN DE MOBILITE DURABLE
GASCOGNE TOULOUSAINE
CONCERTATION PUBLIQUE
DU 15 MARS
AU 15 AVRIL

Vous habitez ou travaillez dans la Gascogne Toulousaine :
Votre avis nous intéresse !

Pour améliorer les mobilités de ses habitants et de ses entreprises, la Communauté de Communes de la Gascogne Toulousaine lance son Plan de Mobilité Durable pour les 6 années à venir.

Pour réaliser ce travail, nous avons besoin de vous...
 Contribuez dès maintenant en répondant à ce questionnaire en ligne sur www.cgcascognetoulousaine.com.

Votre foyer

Combien de personnes composent votre foyer ?

Adultes : _____

Adolescents : _____

Enfants de moins de 12 ans : _____

Combien de personnes possèdent le permis de conduire dans votre foyer ?

Permis A (permis moto) : _____

Permis B : _____

Brevet de Sécurité Routière : _____

Autre permis : _____

Combien de véhicules disposez-vous dans votre foyer ?

Voiture : _____

Utilitaire : _____

Deux roues motorisées : _____

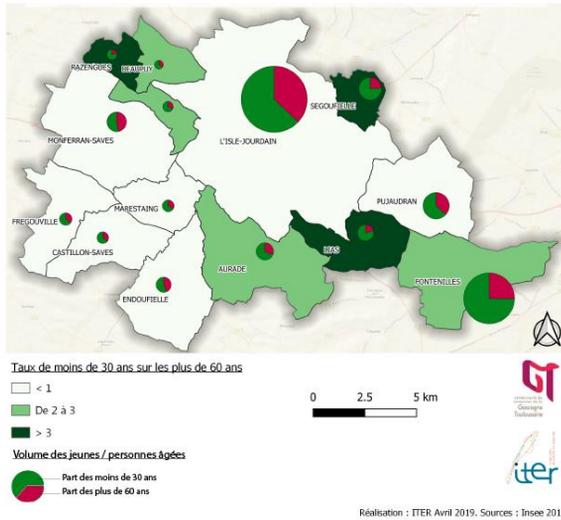
Vélo : _____

Autre (motocyclette...) : _____

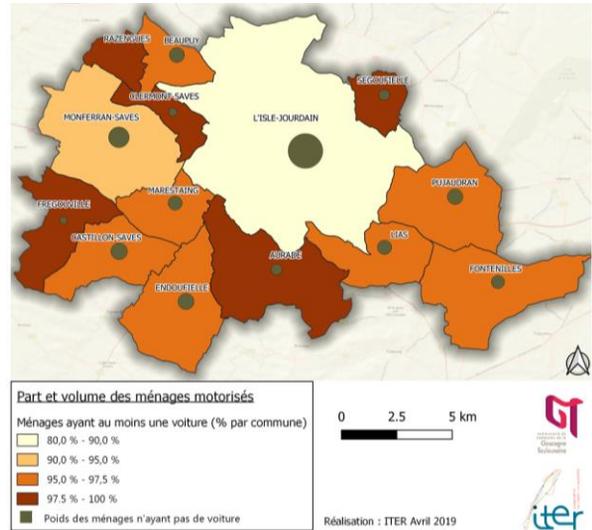
4. Le diagnostic

a. La population de la CCGT et leurs déplacements

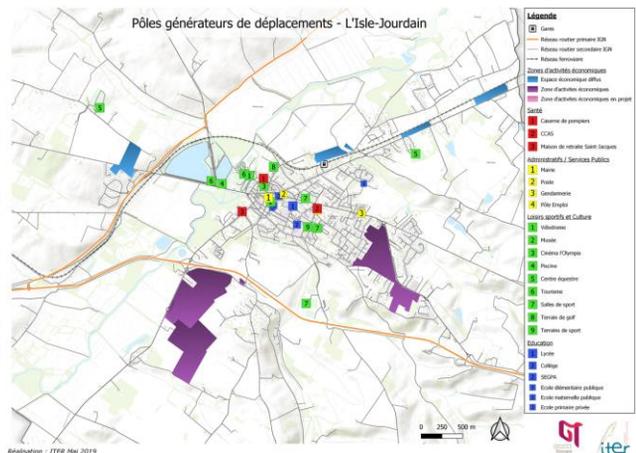
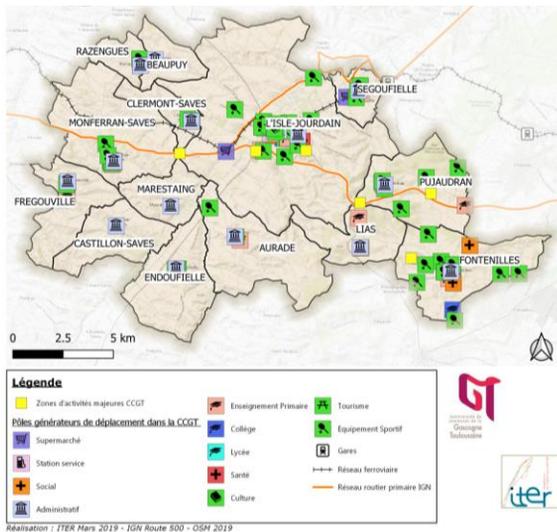
Population et vieillissement



Niveau de motorisation des ménages



Les pôles générateurs de déplacements sur la CCGT et à l'Isle-Jourdain



Les constats :

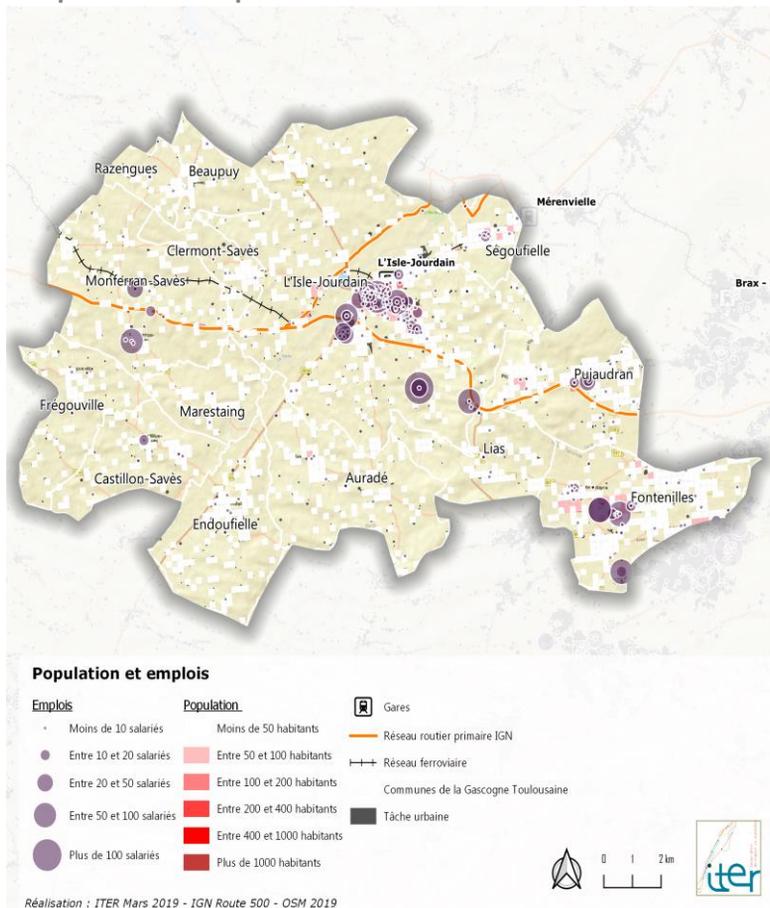
- 18% des habitants ont plus de 60 ans et ce taux augmente
- 500 ménages sont non motorisés, dont 330 sont des retraités
- Un taux d'équipements inégalement réparti entre les communes et une forte dépendance des pôles ruraux aux pôles urbains
- Le cœur de ville de l'Isle-Jourdain concentre la majeure partie des équipements

Les enjeux :

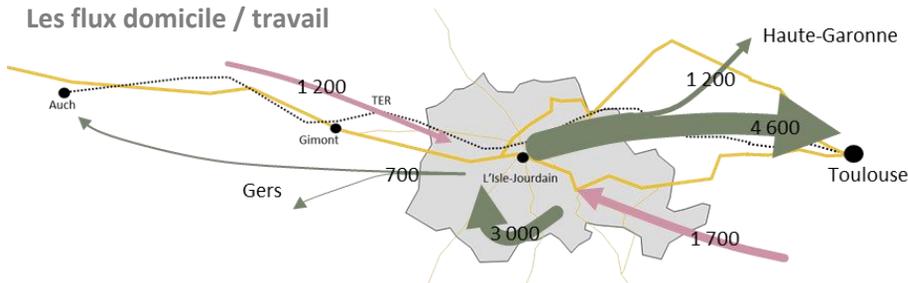
- Le développement des logements sociaux dans les villages ou en périphérie de l'Isle-Jourdain
- Le maintien des personnes âgées ou des personnes sans moyen de locomotion dans les villages

b. Les déplacements domicile / travail

Population et emploi



Les flux domicile / travail



Les constats :

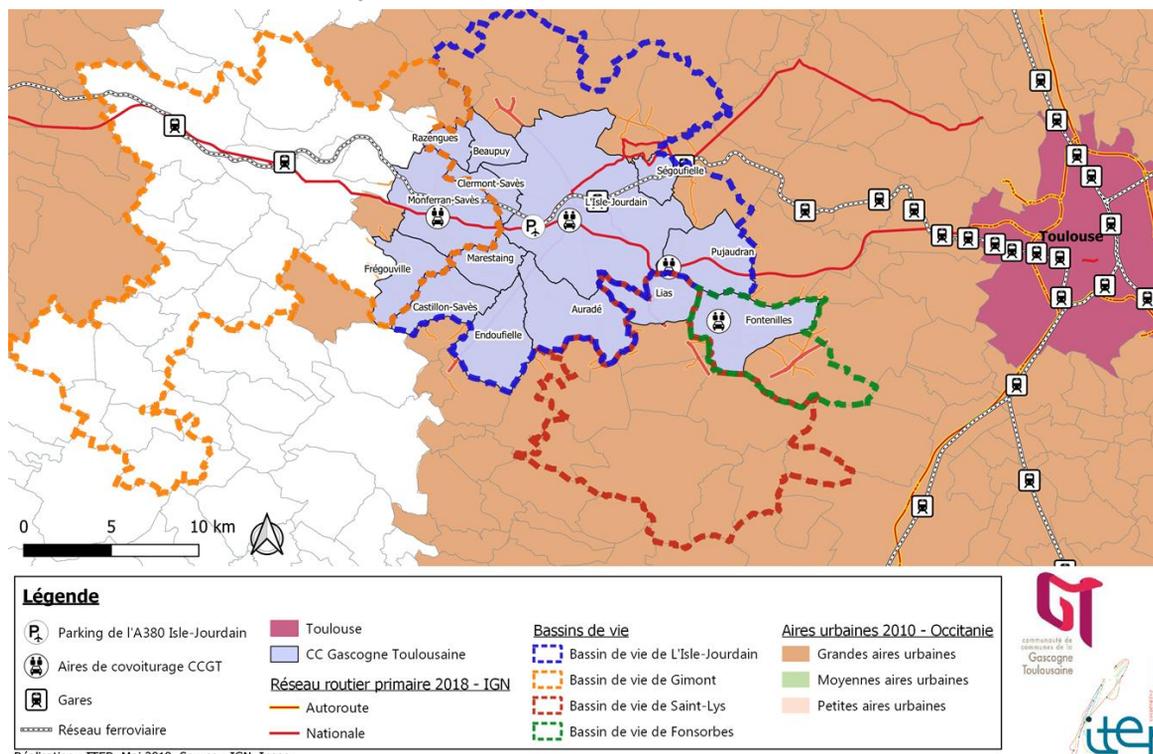
- 6 000 emplois sur la CCGT
- 9 500 actifs résident sur la CCGT :
 - 30 % travaillent sur la CCGT
 - 60 % travaillent en Haute-Garonne
- Les zones d'activités principales sont éloignées des centres urbains
- Les entreprises rencontrent des difficultés de recrutement, faute de service de mobilité.

Les enjeux :

- L'accueil de nouveaux actifs
- Le développement économique du territoire

c. Les infrastructures de transport

Les infrastructures de transport



Les projets en cours

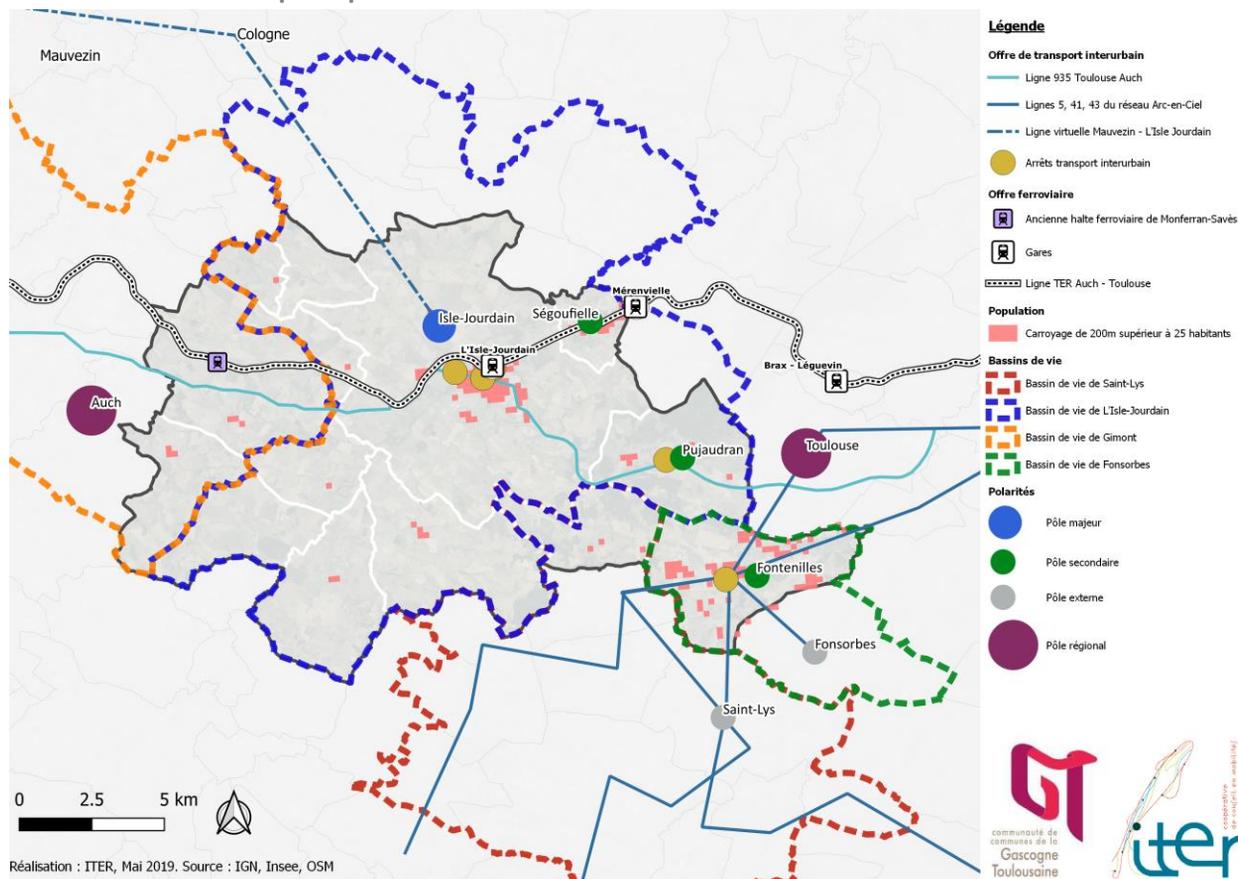
Projets routiers	Description	Calendrier
Doublément de la RN124	Doublément en 2x2 voies de la RN 124 entre Gimont et l'Isle-Jourdain	Lancement après 2021
Fin de l'itinéraire à Grand Gabarit	Les aménagements routiers prévus pour le convoi des pièces de l'A380 ne seront plus utilisés.	Arrêt de la production de l'A380 pour 2021.
La déviation de Fontenilles	Aménagement permettant de relier la RD37 à l'échangeur de la RN124	Inscrit au SCOT
Nouveau pont à Grenade	Connexion créée entre l'Isle-Jourdain et l'échangeur A62.	Inscrit au SCOT
La Claque – Route de Toulouse	Aménagement à créer afin d'éviter un nombre important de véhicules aux 4 chemins.	En cours d'étude

Les constats :

- **Un axe Est/Ouest structurant avec la RN124**
- **De nombreuses départementales desservant le territoire**
- **Une saturation de la RN124 en direction de Toulouse**
 - **23 000 véhicules/jour**
 - **Des temps de parcours passant de 30 minutes à 1h30 en heure pleine**
- **La route départementale Samatan/Isle-Jourdain est la plus fréquentée du Gers**

d. Les transports publics

Les services de transports publics

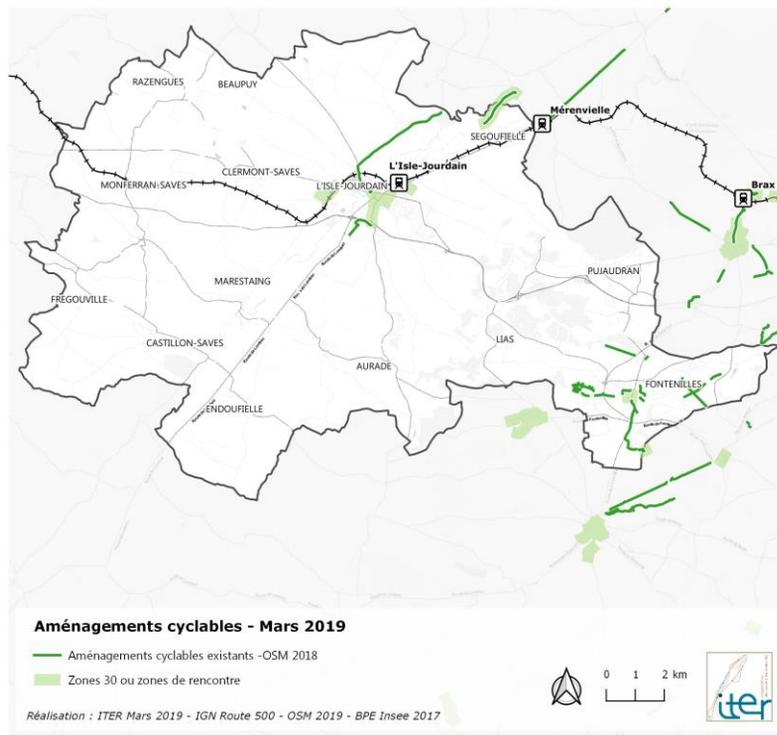


Les constats :

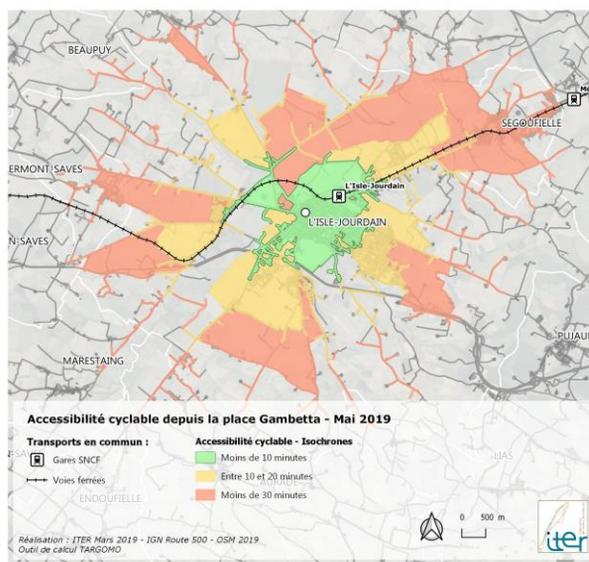
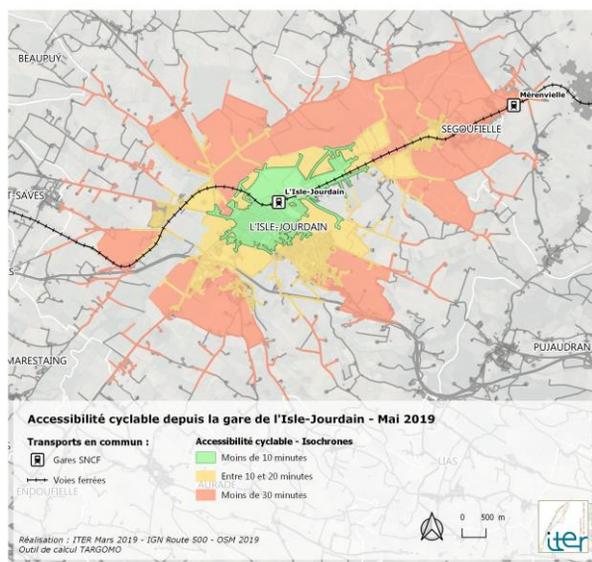
- **6 lignes de transports interurbaines gérées par la Région**
 - La ligne Auch <> Toulouse
 - La ligne Mauvezin <> Isle-Jourdain
 - La ligne Samatan <> Isle-Jourdain
 - La ligne Sabonnères - Fontenilles – Toulouse
 - La ligne Rieumes - Fontenilles - Toulouse Arènes
 - La ligne Fonsorbes - Saint-Lys - Muret – SnCF
- **Une ligne TER desservant la gare de l'Isle-Jourdain**
 - La gare de l'Isle-Jourdain a enregistré 280 000 usagers en 2017 (5^{ème} gare en terme de fréquentation sur la ligne TER)
- **Une offre en transports inégalement répartie et insuffisante**
- **L'absence de transport en commun sur les autres communes de la collectivité**

e. Les modes actifs

Le réseau cyclable



L'accessibilité cyclable, en temps de trajet, depuis le centre-ville et la gare de l'Isle-Jourdain

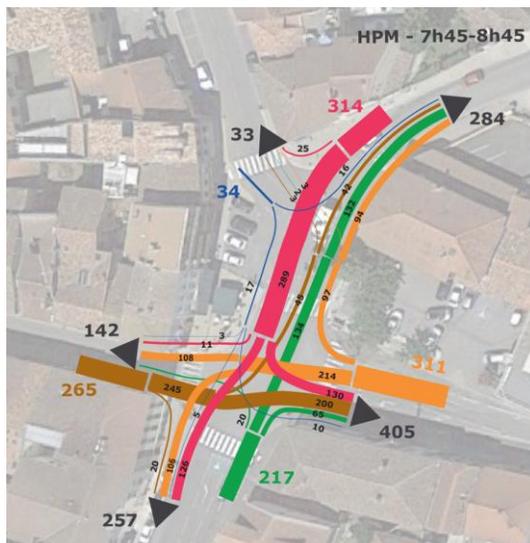
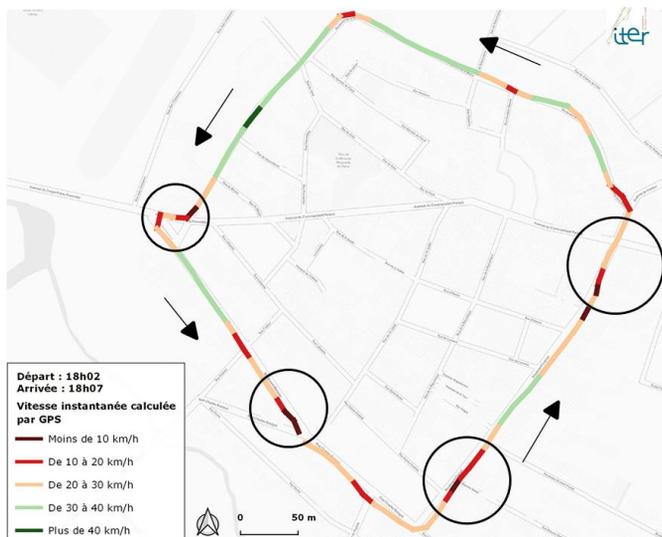


Les constats :

- Un réseau cyclable discontinu dans les centres-urbains et absent dans les espaces ruraux
- Un fort potentiel cyclable sur l'Isle-Jourdain, en temps de parcours, et qui concentre les équipements en centre-ville.

f. La circulation et le stationnement à l'Isle-Jourdain

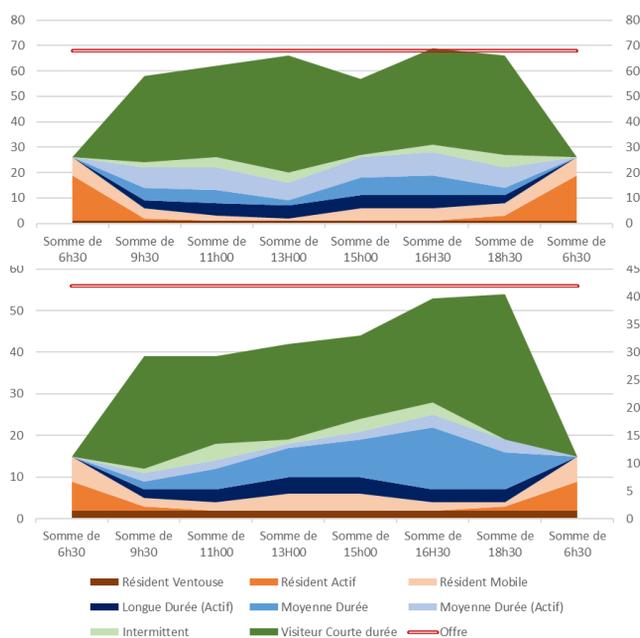
Les dysfonctionnements de circulation et notamment au carrefour des 4 chemins



L'occupation du stationnement



Evolution des usages des parkings (Mairie et Gambetta)



Les constats :

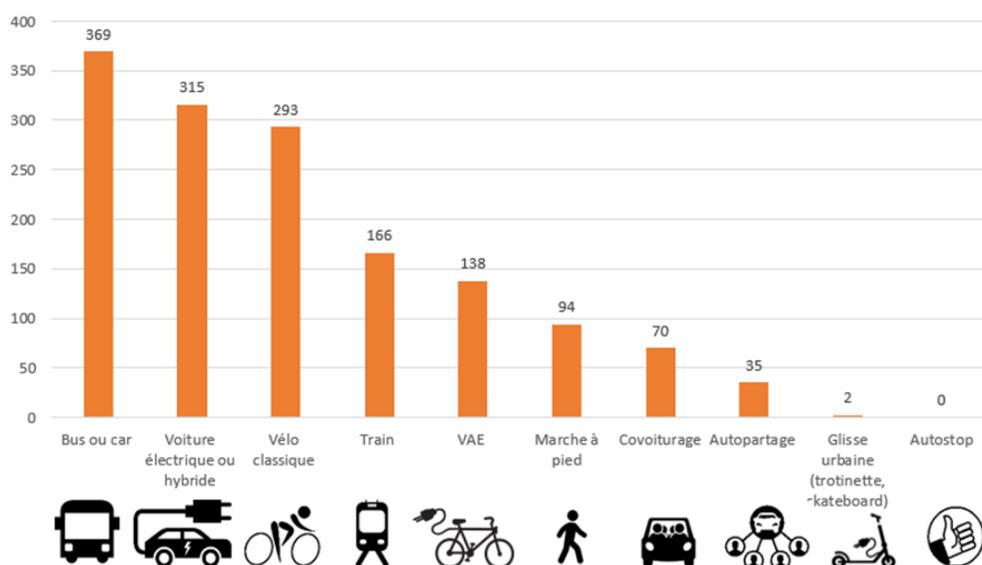
- Un trafic en heure de pointe important et un environnement urbain très routier
- Des intersections complexes à revoir dans leur fonctionnement
- Un manque de maillage routier
- Une offre de stationnement saturée
- Des zones bleues qui fonctionnent, mais qui doivent faire l'objet de contrôles

g. Les résultats de la concertation publique

Les distances et les moyens de locomotion

	CCGT hors L'Isle-Jourdain		L'Isle-Jourdain	
	Distance principale	% voiture seule 	Distance principale	% voiture seule 
Travail	30 à 50 km	82% (4% train)	30 à 50 km	67% (11% train)
Supermarché	5 à 15 km	82%	Moins de 5 km	75%
Loisirs	5 à 15 km	57% (29% voiture accompagnée, 5% vélo)	Moins de 5 km	37% (28% voiture accompagnée)
Santé	5 à 15 km	78%	Moins de 5 km	67%
Etudes	Moins de 5 km	31% (27% bus ou car)	Moins de 5 km	29%
Démarche administrative	Moins de 5 km	88%	Moins de 5 km	63% (21% marche à pied)
Achat de proximité	Moins de 5 km	74%	Moins de 5 km	57%

Les services à développer



Les principales difficultés

- Circulation importante – 21%
- Absence de transport public – 16%
- Manque d'aménagements cyclables – 11%
- Insécurité routière à pied et à vélo – 10%
- Difficultés de stationnements – 9%
- Difficultés dans l'utilisation du train – 7%

5. Le plan d'actions

Le plan d'actions est composé de 6 axes stratégiques et de 25 actions.

AXE A : Bénéficiaire d'une offre en transport collectif

MESURE 1 : METTRE EN PLACE UN SERVICE DE TRANSPORT

Portage :	Partenaires :	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ CCGT si AOM ▪ ou CCGT en AO2 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Région ▪ Communes CCGT ▪ Communes hors CCGT ▪ Entreprises 	
Actions	Cout	Calendrier
Ligne régulière sur L'Isle-Jourdain	205 000 €	2020
Ligne virtuelle vers Ségoufielle	47 000 €	2020
Transport à la demande	40 000 €	2020
Navette Brax <> Zones d'activités	60 000 €	2021-2025
TOTAL	352 000 €	

MESURE 2 : CRÉER UNE HALTE FERROVIAIRE A PROXIMITE DU FUTUR ECHANGEUR DU CHOULON ET DEVELOPPER UN LIEU D'ECHANGE INTERMODAL

Portage (en fonction des actions) :	Partenaires :	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ SNCF Réseau ▪ CCGT si AOM ou l'Isle-Jourdain 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Région ▪ SNCF Réseau, SNCF Connexion ▪ Département ▪ PETR ▪ CCGT ▪ Communes ▪ Autres EPCI gersois 	
Actions	Cout	Calendrier
Etudier le renforcement de la ligne ferroviaire	A définir	2020-2025
Aménager une aire de covoiturage au Choulon	110 000 €	2021-2025
Etudier la création d'une halte ferroviaire		A définir
Aménager des liaisons douces, arrêts de bus et le stationnement		A définir

AXE C : Stationnement et circulation

MESURE 1 : OPTIMISER LA CIRCULATION A L'ISLE-JOURDAIN

Portage : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Commune de l'Isle-Jourdain ▪ Département (chaussée) 	Partenaires : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Département ▪ CAUE ▪ CCGT ▪ Région ▪ Etat, DDT ▪ Fonds Européens 	
Actions	Cout	Calendrier
Réaliser les études de faisabilité et opérationnelles	50 000 €	2020-2021
Aménager le nouveau système circulatoire	A définir par les études	2021-2030

MESURE 2 : OPTIMISER LE STATIONNEMENT A L'ISLE-JOURDAIN

Portage : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Commune de l'Isle-Jourdain 	Partenaires : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Région ▪ Etat ▪ Fonds européens 	
Actions	Cout	Calendrier
Créer de nouvelles zones de stationnement et les cheminements piétons	<u>Etude :</u> <div style="text-align: right;">10 k€</div> <u>Travaux :</u> Parkings : 100 k€ Cheminement : <div style="text-align: right;">50 k€</div>	2020 et +
Renforcer le contrôle des zones bleues	1 ETP : 40 k€	2020
Réaliser une étude stratégique sur le stationnement et le jalonnement	Etude stratégique : <div style="text-align: right;">20 k€</div> Etude jalonnement : <div style="text-align: right;">10 k€</div>	2021-2025
Réaliser des réserves foncières pour anticiper les nouveaux besoins en stationnement		Action continue

AXE D : Développer les nouvelles mobilités

MESURE 1 : AMELIORER LE COVOITURAGE ET METTRE EN PLACE UN SYSTÈME DE MISE EN RELATION

Portage : <ul style="list-style-type: none"> ▪ CCGT si AOM ou propriétaire du foncier (aménagement des aires de covoiturage) ▪ CCGT (étude) ▪ PETR (Rézo Pouce) 	Partenaires : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Communes ▪ CCGT ▪ Gestionnaire de voirie ▪ Département ▪ SDEG (bornes) ▪ Entreprises ▪ Structures sociales ▪ Région ▪ Etat, DDT ▪ Fonds européens ▪ Porteurs privés 	
Actions	Cout	Calendrier
Aménager les 3 aires de covoiturage structurantes (Choulon, Pont-Peyrin et Lias)	3 aires de covoiturages (250 places) <u>Etudes</u> : 50 k€ <u>Travaux</u> : 250 k€	2020-2025
Accompagner le PETR dans la mise en place du Rézo Pouce	<u>Temps agent</u> 0,1 ETP	2020 et +
Identifier le système de mise en relation les plus adapté pour les déplacements domicile / travail	<u>Temps agent</u> 0,1 ETP	2021-2025

MESURE 2 : ENCOURAGER LES ENTREPRISES A LA MISE EN PLACE DE PLANS DE MOBILITE ENTREPRISE

Portage : <ul style="list-style-type: none"> ▪ CCGT (accompagnement) ▪ Entreprises 	Partenaires : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Etablissements privés et publics ▪ Chambres Consulaires ▪ PETR 	
Actions	Cout	Calendrier
Mettre en place des Plans de Mobilité « Entreprise »	<u>Temps agent</u> : 0,1 ETP <u>Etude PME</u> : 10 k€	2021-2025

MESURE 3 : DEVELOPPER LES TIERS-LIEUX

Portage : <ul style="list-style-type: none"> ▪ PETR : étude en cours ▪ Travaux et gestion : à définir 	Partenaires : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Région (futur appel à projet labellisation tiers-lieux) ▪ PETR ▪ Entreprises ▪ Chambres Consulaires ▪ CCGT ▪ Communes 	
Actions	Cout	Calendrier
Développer les tiers-lieux	Portage à définir au cas par cas	2020-2025

AXE E : Approche transversale

MESURE 1 : COMMUNIQUER SUR LES SOLUTIONS DE MOBILITE		
Portage : <ul style="list-style-type: none"> ▪ CCGT 	Partenaires : <ul style="list-style-type: none"> ▪ PETR ▪ Région ▪ Communes ▪ Acteurs locaux : entreprises, acteurs sociaux, office de tourisme... 	
Actions	Cout	Calendrier
Communiquer sur les solutions de mobilité	<u>Temps agent :</u> 0,1 à 0,2 ETP <u>Com papier :</u> 5 k€/an <u>Application :</u> 5 k€/an	2021 et +

AXE F : Gouvernance

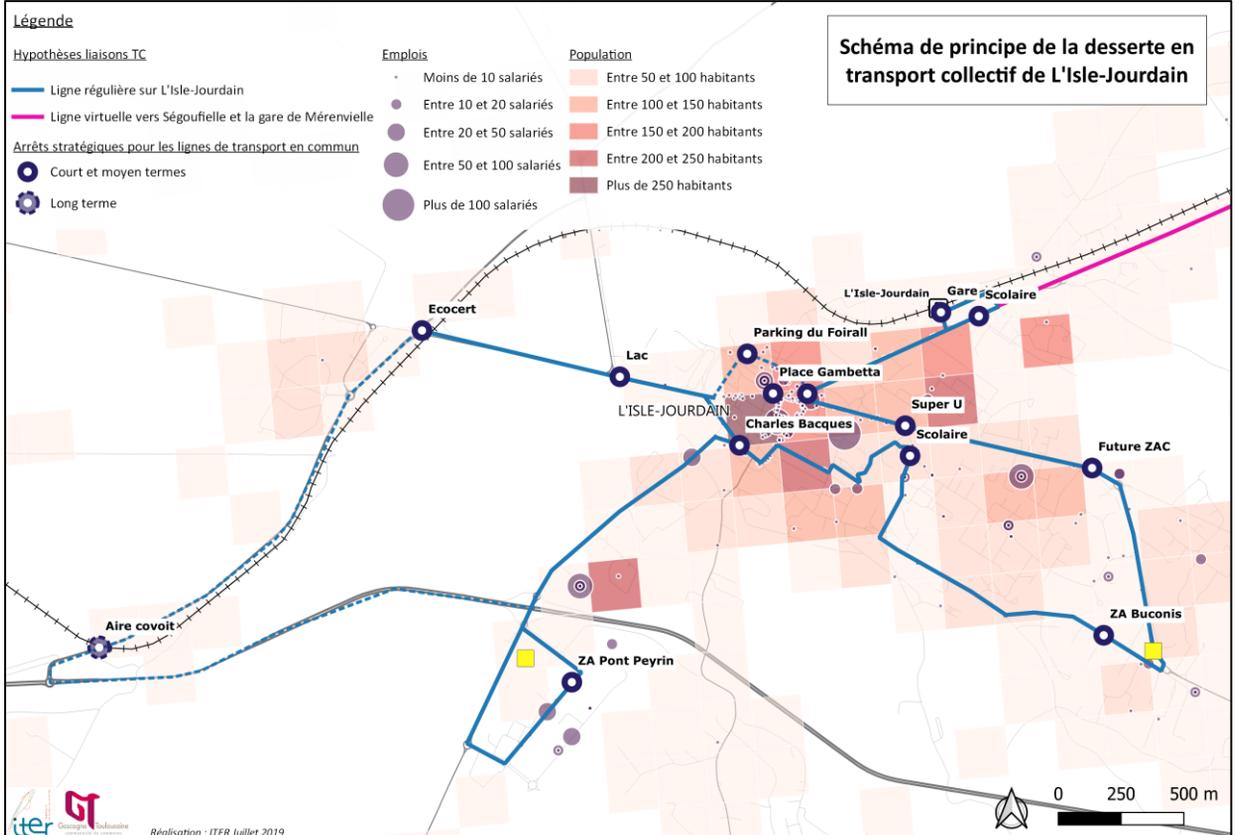
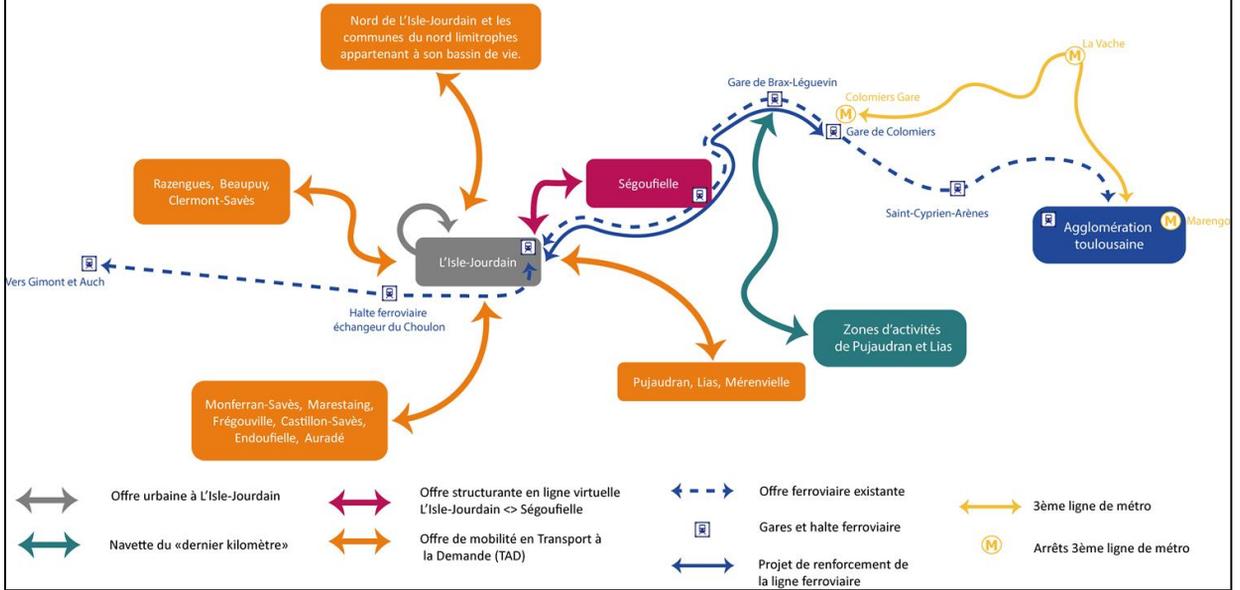
MESURE 1 : DEFINIR LE PORTAGE DES SERVICES DE MOBILITE		
Portage : <ul style="list-style-type: none"> ▪ CCGT 	Partenaires : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Région ▪ Communes ▪ TISSEO ▪ Entreprises locales ▪ PETR 	
Actions	Cout	Calendrier
Réaliser une étude pour définir la collectivité porteuse des services de mobilité sur la CCGT	<u>Etude :</u> 25 k€	2020

ANNEXE 1

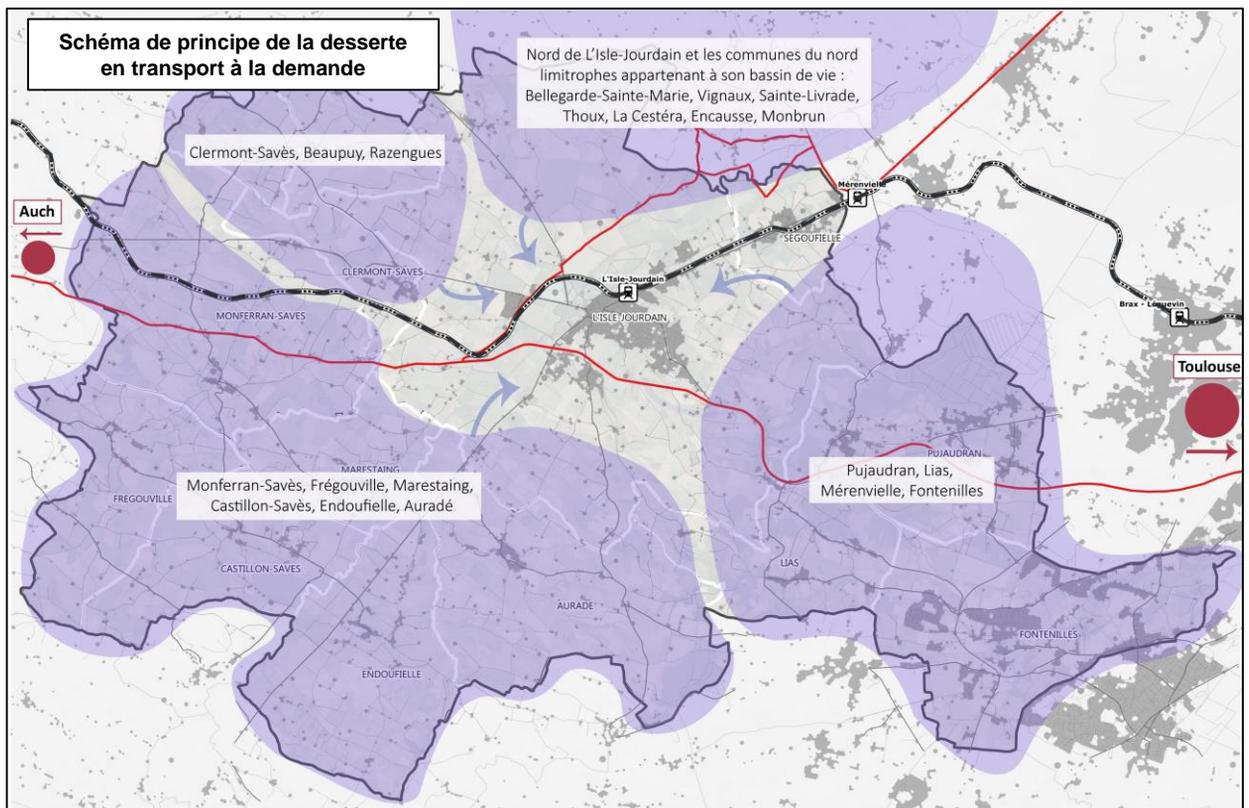
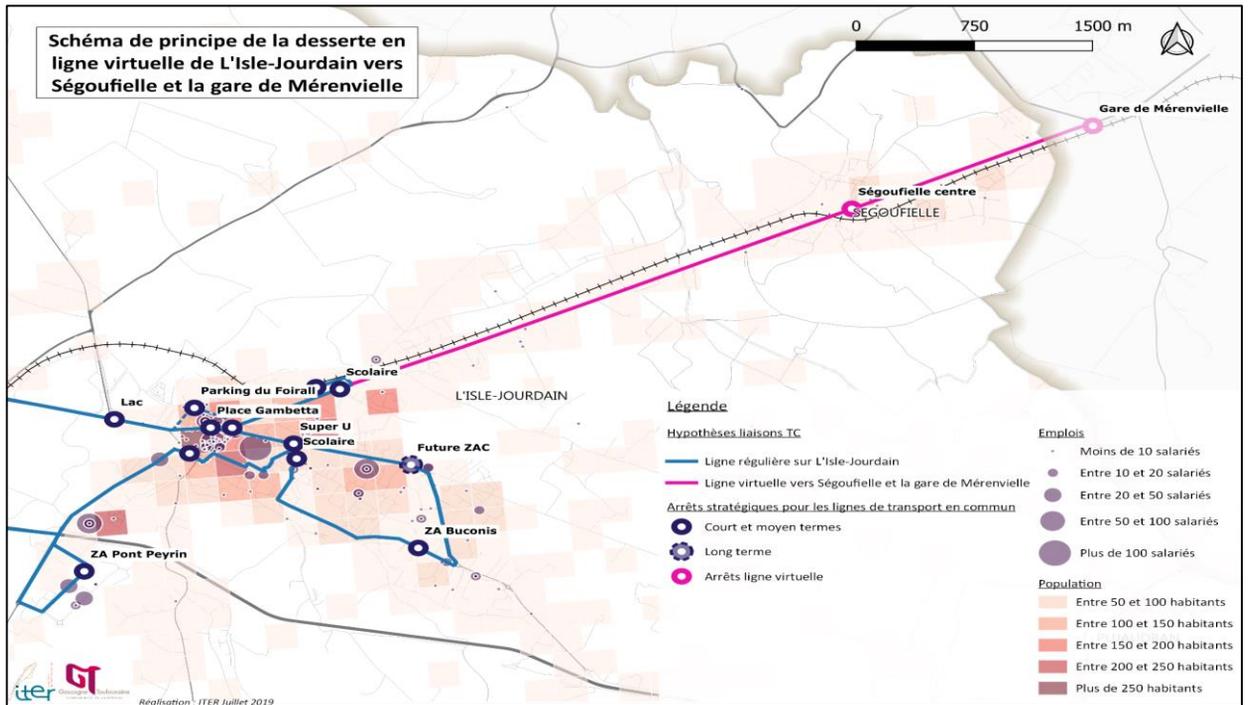
LES SCHEMAS DE PRINCIPE

AXE A : Bénéficiaire d'une offre en transport collectif

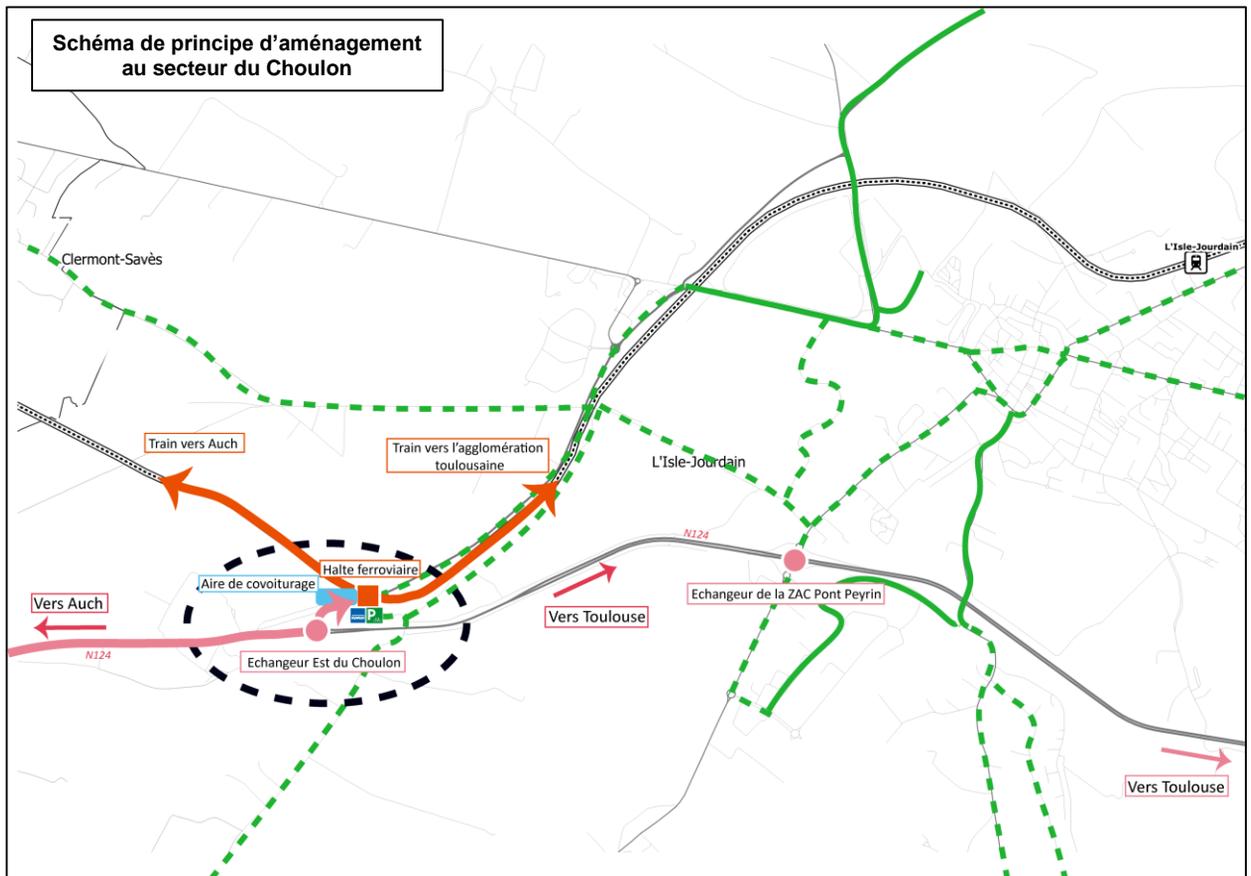
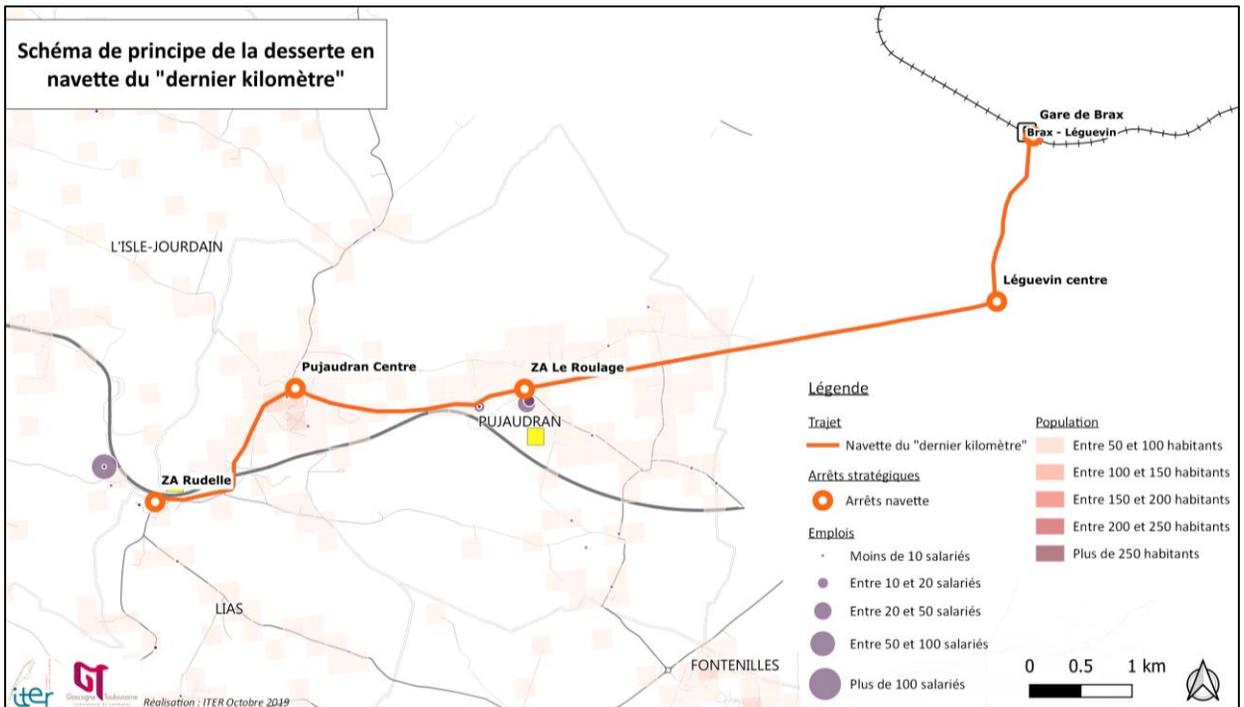
Les projets proposés par le Plan de Mobilité Durable pour la thématique des transports en commun



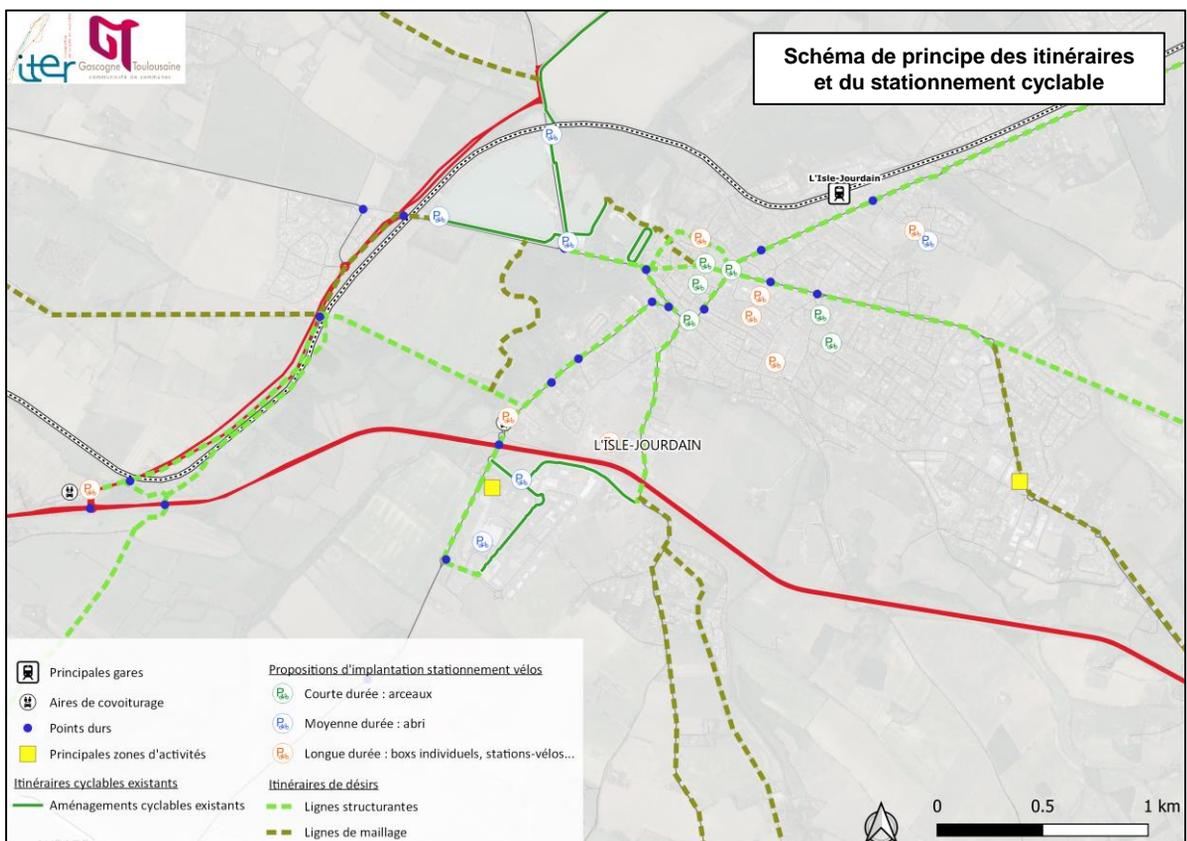
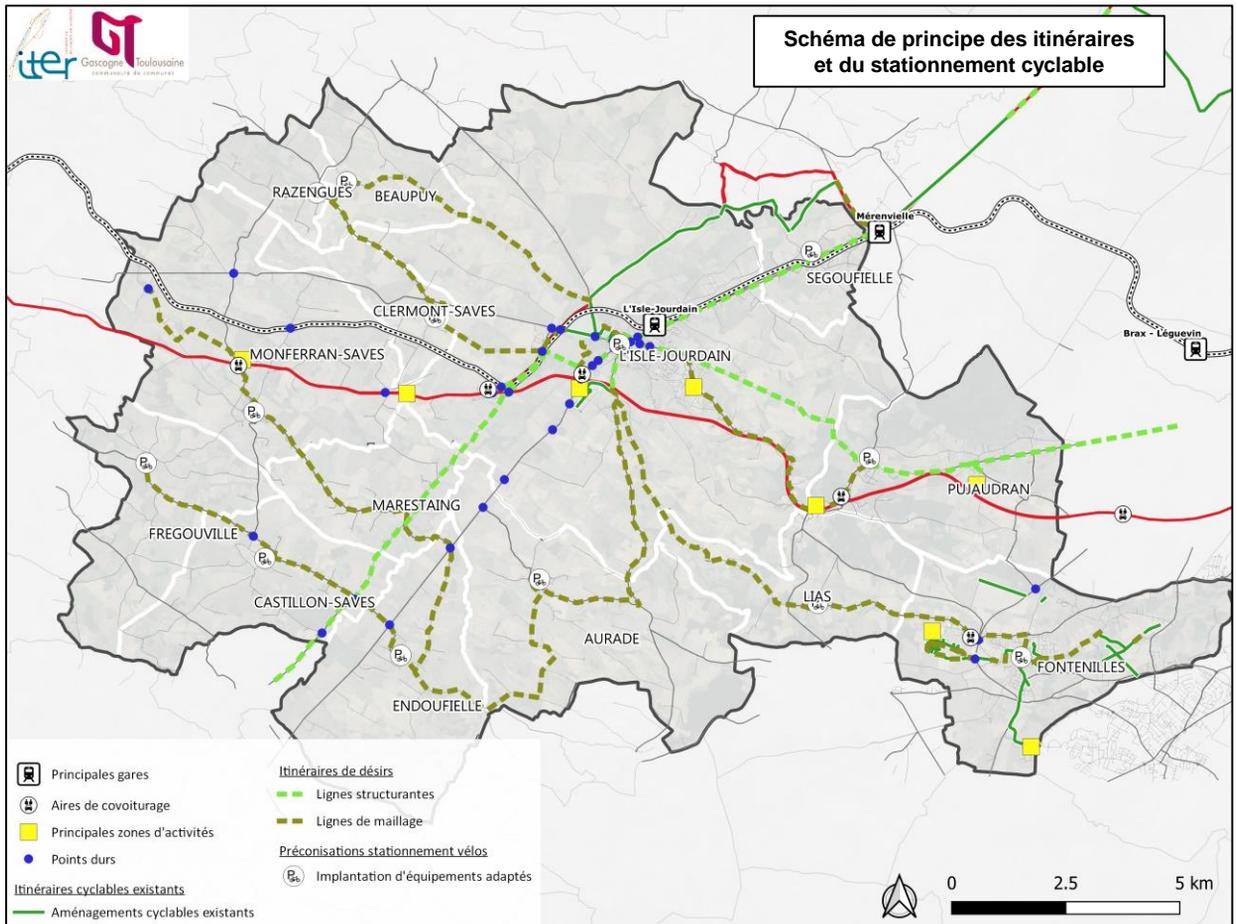
AXE A : Bénéficiaire d'une offre en transport collectif



AXE A : Bénéficiaire d'une offre en transport collectif



AXE B : Développer les modes actifs



AXE B : Développer les modes actifs

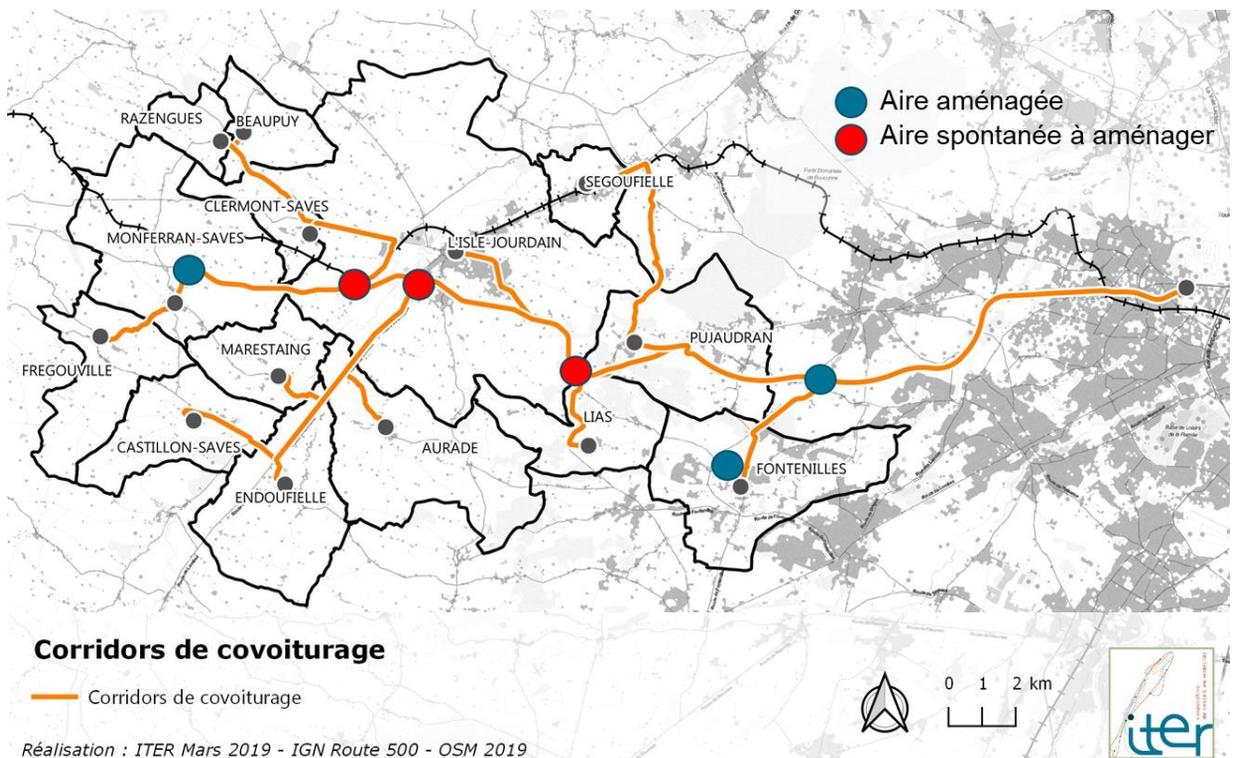
- Créer une véritable « entrée de bourg »
- Favoriser le partage de l'espace public
- Limiter la vitesse des véhicules
- Sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes
- Créer des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes
- Améliorer l'attractivité des équipements et services présents dans les bourgs centres



Exemple d'entrée de la limitation à 30 km/h de Pujaudran avec signalétique et changement de revêtement au sol. Source : Google Street View



AXE D : Développer les nouvelles mobilités



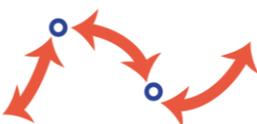
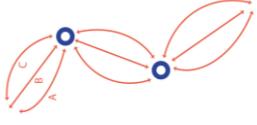
ANNEXE 2

CAHIER DE RECOMMANDATIONS

AXE : Développer les modes actifs

Aménagement des itinéraires cyclables

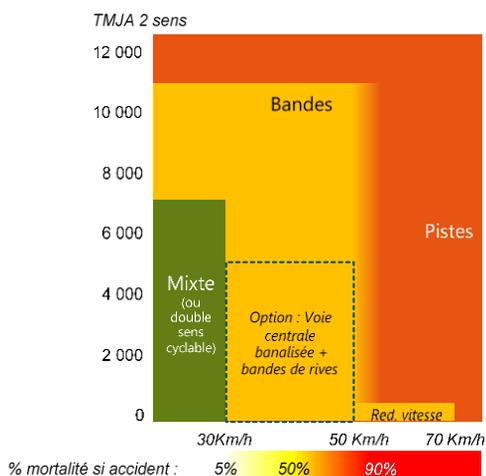
1. Définir les itinéraires cyclables

1	<ul style="list-style-type: none"> Choisir un ou plusieurs itinéraire(s) structurant(s) au sein du schéma cyclable Définir la typologie d'aménagement pour chaque itinéraire choisi. Identifier des aménagements connexes et des mesures d'accompagnement à mettre en place. 	
2	<ul style="list-style-type: none"> Proposer plusieurs scénarii d'aménagements à la fois pour les liaisons communales et intercommunales. Identifier les avantages et inconvénients de chaque itinéraire. 	
3	<ul style="list-style-type: none"> Définir des axes structurants et attractifs pour des trajets utilitaires (domicile-travail-études) mais aussi de loisirs ou touristiques. Relier les pôles générateurs de déplacements entre eux et faciliter la connexion avec les autres modes de déplacements 	

2. Définir la typologie des aménagements cyclables

	Vitesse pratiquée	Trafic (en veh/j)	Largeur de chaussée (en m)		
			2,70 – 4,30	4,30 - 5	> 5
Section à 30 km/h	< 5000		DSC non marqué	Bande cyclable	Bande cyclable
	5000 - 8000		DSC non marqué	Bande cyclable	Bande ou piste cyclable
	> 8000			Bande cyclable	Bande ou piste cyclable
Section à 50 km/h	< 5000			Bande cyclable	Bande ou piste cyclable
	5000 - 8000			Bande ou piste cyclable	Piste cyclable
	> 8000				Piste cyclable

Source : https://www.est-ensemble.fr/sites/default/files/20130411_gl_voirie_guide_amenagementscyclables.pdf



Statut de la zone ou de la voie	Aire piétonne	Zone de rencontre	ZONE 30	D 906 COURPIÈRE	70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation					
	■ Circulation	■ Vie locale			

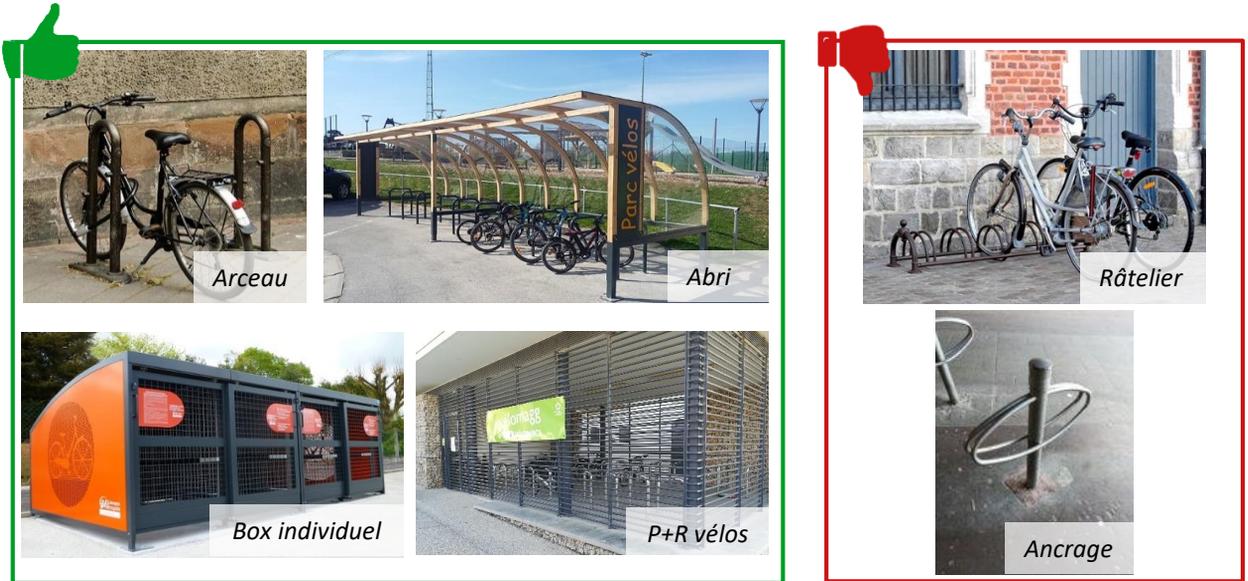
Aménagement des itinéraires cyclables

3. Cout et contexte des aménagements cyclables

Type d'aménagement	Coût au ml (hypothèse basse)	Coût au ml (hypothèse haute)	Contexte de mise en œuvre	Illustrations
Bandes cyclables	10	50	<ul style="list-style-type: none"> Milieu urbain Trafic < 11 000 véhicules/j Vitesse < 50 km/h Marquage séparatif à partir de 4-5m de largeur de voirie 	
Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)	30	60	<ul style="list-style-type: none"> Voie à double sens trop étroite pour aménager des bandes cyclables mais suffisamment étroite pour ne pas permettre un croisement entre deux véhicules sans se chevaucher Largeur chaussée comprise entre 6 et 8 mètres Trafic < 5 000 véhicules/j Vitesse < à 50 km/h 	
Piste cyclable sans reprise de chaussée	150	500	<ul style="list-style-type: none"> Largeur de chaussée supérieure à 5m (hors stationnement) Trafic > 11 000 véhicules / jour Vitesse > 50 km/h 	
Piste cyclable avec reprise de chaussée	500	1500		
Tablier passerelle	3000		<ul style="list-style-type: none"> Barrière naturelle ou anthropique 	
Voie verte	100	150	<ul style="list-style-type: none"> En périphérie, au sein de grands linéaires avec peu d'intersections Lorsque le trafic doit être séparé pour cause vitesse 	
Zone 30	10	40	<ul style="list-style-type: none"> Vitesse limitée à 30 km/h Voie trop étroite pour établir une bande cyclable Trafic < 7 000 véhicules/j 	
Zone de rencontre			<ul style="list-style-type: none"> Vitesse limitée à 20 km/h Circulation tout usage, priorité aux piétons Double sens cyclable Trafic < 7 000 véhicules/j 	

Aménagement des itinéraires cyclables

4. Les équipements de stationnement vélos



Typologie du stationnement	Prix moyen à l'unité (HT)
Arceau (2 vélos)	50 - 150 €
Abri	4 000 – 5 000€
Box individuel (1 vélo)	2 000 – 3 000€
P+R vélos / parcs sécurisés	20 000 € (+/- 1 000€/vélo)

Le PLU peut prévoir des emplacements réservés pour l'implantation de stationnement vélos et donne des indications sur le nombre de places à prévoir en fonction du type d'établissement.

Aménagement des centres bourgs

Exemples d'aménagements

ENTREE DE VILLE :

- Entrée de ville 50 km/h : écluse ou chicane pour réduire la vitesse
- Entrée de ville 30 km/h : coussin berlinois et/ou signalétique au sol



TRAVERSEE DE BOURG :

- Zone 30
- Ecluse dans les zones contraintes > limitation de la vitesse et ouverture de l'espace au public



Avant / Après

ZONE DE RENCONTRE :

- Vitesse limitée à 20 km/h
- Zone prioritaire aux piétons
- Signalétique au sol et aménagements nécessaires
- Dispositif intéressant pour les places et les ruelles (évite la création des différentes voies de circulation)



AXE : Développer les modes actifs

Aménagement des aires multimodales

Type A : 20 à 50 places



Type B : 10 à 20 places



Type C : < 10 places



Exemple : Différents types d'aires de covoiturage - Schéma directeur bidépartemental du covoiturage – Drôme/Ardèche et Valence Roman Déplacement

Equipements	Coût unitaire €	Equipements et aménagement à prévoir
Abri-vélo (6 places)	1 800	Stationnement véhicules électriques et borne de recharge 
Abribus	3 000	
Borne Electrique (pour deux places)	5 000	Chemins doux et stationnement vélos 
Peinture verte borne électrique	85 (/place)	
Panneau d'information	1 200	Cheminement piéton et arrêt de bus
Panneau dépose Minute CC29	81	
Panneau handicapé	99	Cheminement et stationnement PMR 
Peinture bleue handicapée	85 (/place)	
Panneau covoiturage	109	Panneaux directionnels et de positionnement
Panneau directionnel Parking	159	
Béton bitumineux noir	41 (/m ²)	Poubelles / bancs
Béton bitumeux	41 (/m ²)	
Banc	150	Plantations
Poubelles	60	
Marquage	80 (/place)	

ANNEXE 3

LES DISPOSITIFS DE FINANCEMENT

DETR / DSIL 2020

- Aménagements favorisant la mobilité durable : aires de covoiturage, pôles multimodaux, cheminements doux...
- Mise en place de plate-forme mobilité, de services de transport à la demande...
- Réalisation d'un Plan de Mobilité Rurale

Les Appel à projets « Vélos et Territoires » de l'ADEME :

Fonds de soutien pour développer la mobilité active

- Aménagement d'itinéraires cyclables et suppression des discontinuités
- Création de service vélos
- Réalisation d'études stratégiques
- Soutien à l'ingénierie...

Le programme CEE d'Alvéole 2

- Finance à hauteur de 60% la création de places de stationnement vélo à proximité des pôles d'intermodalité, des établissements scolaires et universitaires ainsi que des établissements publics
- Finance des actions de sensibilisation à l'écomobilité pour accompagner les usagers au changement de comportement

Les aides et les Appels à Projets de la Région

- Appel à Projet : Territoires d'Hydrogènes
- Dispositif « Eco-chèque mobilité » : aide à l'achat d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable d'occasion et à l'achat de VAE
- En projet : appel à projet relatif à la labellisation tiers-lieux

LEADER

- Réalisation d'études visant à développer les mobilités douces et multimodales
- Aménagements favorisant la mobilité durable : voies cyclables, aires de covoiturage, abribus, abri-vélos, bornes de recharge...
- Acquisition de véhicules électriques et vélos électriques à usage collectif