

Délibération n°24

Effectif légal du conseil
communautaire :
60

Nombre de conseillers
en exercice :
60

Nombre de conseillers
présents ou représentés :
56

Nombre de votants :
56

Date de convocation :
28 Janvier 2021

Date d'affichage du
compte-rendu :
11 Février 2021

Objet : Schéma directeur
cyclable communautaire :
approbation

L'AN deux mille vingt et un, le mercredi 03 février, le conseil communautaire, convoqué le 28 janvier 2021 s'est réuni à Mozac, Salle l'Arlequin, à 18 heures 30 minutes, sous la présidence de M Frédéric BONNICHON, Président.

PRESENTS

Mme ABELARD Nathalie, M AGBESSI Eric, M AYRAL Jean-Paul, Mme BERTHELEMY Hélène, M BIGAY Bertrand, M BOISSET Jean-Pierre, M BONNICHON Frédéric, M BOUCHET Boris, Mme CACERES Marie, M CARTAILLER Philippe, M CAZE Alain, M CHANSARD Gérard, M CHASSAGNE Eugène, M CHASSAING Pierre, M CHAUVIN Lionel, M DE ABREU Jérôme, Mme DE MARCHI Véronique, M DEAT Alain, M DERSIGNY Eric, M DESMARETS Pierre, M DUBOIS Gérard, M DUCHÉ Dominique, Mme DUPONT Laurence, M GAILLARD Philippe, M GAUTHIER Patrice, M GRENET Daniel, Mme GRENET Michèle, M GRENET Roland, M HEBRARD Jean-Pierre, Mme HOARAU Catherine, M JEAN Daniel, Mme LAFARGE Anne-Catherine, M MAGNET Fabrice, M MAGNOUX André, Mme MARTINHO Corinne, M MELIS Christian, M MESSEANT Jean-François, M MICHEL Didier, Mme NIORT Nathalie, M PECOUL Pierre, Mme PIRES-BEAUNE Christine, M RAYNAUD Jean-Louis, M REGNOUX Marc, Mme ROUSSEL Sandrine, M THEVENOT Laurent, Mme VAUGIEN Evelyne, M VERMOREL Pierrick, M VILLAFRANCA Grégory, M WEINMEISTER Nicolas, **titulaires.**

Mme GRENIER Arlette, M DAIN Denis, **suppléants.**

ABSENTS EXCUSÉS :

Absents représentés ou suppléés :

- M BEAURE Nicolas a donné pouvoir à M WEINMEISTER Nicolas,
- M BRAULT Charles a donné pouvoir à Mme PIRES-BEAUNE Christine,
- Mme PANIAGUA Murielle a donné pouvoir à M REGNOUX Marc,
- M ROUGEYRON Denis a donné pouvoir à Mme DE MARCHI Véronique,
- Mme VEYLAND Anne a donné pouvoir à M CHASSAING Pierre,

- M BARBECOT Jacques, conseiller communautaire unique de PULVERIERES, remplacé par Mme GRENIER Arlette, suppléante,
- M IMBERT Didier, conseiller communautaire unique de CLERLANDE, remplacé par M DAIN Denis, suppléant,

Absents :

- M BELDA José,
- Mme MOURNIAC-GILORMINI Virginie,
- Mme PERRETON Régine,
- M RAYMOND Vincent,

< > < > < > < > < >

Secrétaire de Séance : M DE ABREU Jérôme

Rapport n°24 - Schéma directeur cyclable communautaire : approbation

Vu le SCoT du Grand Clermont en vigueur,

Vu l'arrêté préfectoral n°18-02032 du 13 décembre 2018 portant statuts de la communauté d'agglomération Riom Limagne et Volcans,

Vu la délibération n°20191105 35 du conseil communautaire du 5 novembre 2019 approuvant le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la communauté d'agglomération Riom Limagne et Volcans,

Considérant que le schéma directeur cyclable participe à la construction d'une politique durable du territoire de Riom Limagne et Volcans en faveur des mobilités douces et répond à la demande de nombreux usagers,

Considérant l'avis favorable du comité de pilotage du 7 octobre 2020,

Considérant l'avis favorable de la commission communautaire transports et mobilités du 8 octobre 2020,

Considérant l'avis favorable du bureau communautaire du 15 décembre 2020,

Considérant la présentation en conférence des maires le 20 janvier 2021,

Considérant le document annexé « Schéma directeur cyclable communautaire – Rapport final novembre 2020 »,

Le conseil communautaire, sur proposition du Vice-Président délégué aux mobilités et aux transports, et à l'unanimité, décide d'approuver le schéma directeur cyclable communautaire tel qu'annexé.

Fait et délibéré en séance les mêmes jour, mois, an que dessus.

Pour extrait conforme.

A Riom, le 04 février 2021

Le Président

Frédéric BONNICHON



La présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication. Elle peut également faire l'objet d'un recours gracieux auprès de la Communauté d'Agglomération, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre et qu'un silence de deux mois vaut décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée à ce même Tribunal Administratif dans un délai de deux mois. (Articles R.421-1 et suivants du Code de Justice Administrative et L.231-4 du Code des Relations entre le Public et l'Administration).



Schéma Directeur Cyclable Communautaire Communauté d'Agglomération Riom Limagne et Volcans

Rapport Final Novembre 2020



Préambule.....	Page 3
1/ Appel des points clés du diagnostic.....	Page 7
2/ Les enjeux et concept général du maillage cyclable.....	Page 21
3/ Le maillage cyclable retenu à travers le schéma.....	Page 27
4/ Les aménagements envisagés et leurs chiffrages.....	Page 34
5/ Les services complémentaires à développer.....	Page 60
6/ Mise en œuvre du schéma et programmation.....	Page 69
7/ Annexes.....	Page 87

Les enjeux liés au développement du vélo

Un moyen de déplacement alternatif aux modes motorisés

Le vélo est considéré comme le mode de déplacement le plus performant pour les trajets de moins de 5 km, (en France, 60 % des déplacements font moins de 5 km)

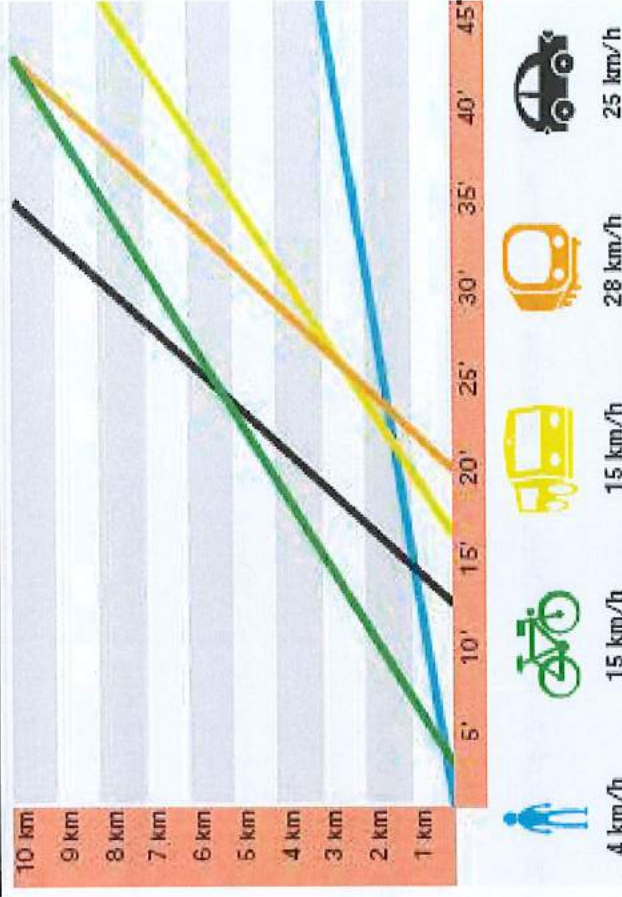
Une part modale du vélo de 3 % en France mais en augmentation (objectif 9% avec le plan vélo national en 2024)

Une ouverture de la pratique du vélo à un plus large public et pour de plus longues distances grâce à l'essor du VAE

Le développement du vélo répond ainsi aux enjeux :

- De limitation de la place et de l'usage de l'automobile et d'une **amélioration de la qualité de l'espace public** (1 place de stationnement voiture = 10 places vélo)
- De diminution de la part des budgets consacrés aux déplacements, pour les ménages et collectivités (le coût des dépenses pour un vélo est estimé de 50 à 100 € par an)
- De diminution de l'**impact environnemental**, car en moyenne, ce sont pour 1km réalisé : 127 g/km de CO2 émis pour un trajet en voiture contre 4 à 20 g/km de CO2 émis à vélo selon régime alimentaire du cycliste
- D'**amélioration de la santé publique**, du fait d'une activité physique régulière : 30 minutes de vélo au quotidien = réduction de 30% du risque de maladie cardio-vasculaires, de diabète, etc.
- Et **dernièrement un enjeu de distanciation !**

Rapport Distance-temps selon les modes en centre-ville



Rappel des objectifs du Schéma Directeur Cyclable

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

- ✓ Inscrire dans une démarche globale de planification pour promouvoir le vélo comme mode de déplacement alternatif à la voiture individuelle en lien avec les objectifs du SCoT et du PCAET
- ✓ Projeter un schéma qui visera à répondre aux besoins de déplacements du quotidien (actifs, scolaires et autres déplacements utilitaires) mais également aux pratiques de loisirs et tourisme (balades, cyclotourisme)
- ✓ S'appuyer sur les aménagements existants et projetés afin d'identifier un réseau hiérarchisé et continu d'itinéraires adaptés en fonction des besoins, des espaces desservis, et donc aux potentiels d'utilisateurs attendus sur ces aménagements
- ✓ Identifier et définir, aux côtés du volet « aménagement » des actions concrètes en matière de services complémentaires (stationnement, services vélos) afin de favoriser la pratique cyclable
- ✓ Construire un Schéma étroitement lié aux autres modes de déplacements, pour des questions de sécurité, de partage de voirie, et dans une optique d'intermodalité (transports collectifs, covoiturage...)
- ✓ Établir un schéma connecté aux intercommunalités voisines (connexion au schéma de la Métropole)
- ✓ Définir un Schéma directement applicable par les élus via des outils de programmation (hiérarchisation des itinéraires) et d'aide à la décision (programmation, coûts, ...)
- ✓ Réaliser un Schéma concerté (et co-construit) avec les élus, les partenaires et acteurs de la société civile

Qu'est ce qu'un déplacement utilitaire à vélo ?

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Un déplacement « utilitaire » s'effectue pour un motif précis qui génère ce déplacement : travail, achat, RDV ...

Sur le plus grand nombre, un trajet utilitaire peut être réalisé à vélo si :

La distance est inférieure à 8 km. Cette distance peut atteindre 10 km si le trajet s'effectue intégralement en site propre et/ou s'il est réalisé en VAE (vélo à assistance électrique)

Le temps de trajet ne dépasse pas 30 min pour un déplacement effectué au moins à la ½ journée (ex : travail / étude)

■ Un stationnement sécurisé est présent à destination

✓ Outre sa faisabilité « physique », il s'agit pour un cycliste de trouver le meilleur compromis entre :

- L'efficacité
- La sécurité

✓ Cette recherche de compromis mobilise plusieurs critères :

- La recherche du trajet le plus direct
- La recherche du trajet avec le moins de dénivelé
- La recherche des rues à faible trafic et/ou des aménagements séparant des flux routiers importants
- La recherche d'une présence humaine et d'un itinéraire éclairé de nuit ! En cas de panne, de chute, pour éviter les mauvaises rencontres...



Déroulement général de l'étude

Accusé de réception en préfecture
063-200070758-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

La démarche décomposée en 3 phases techniques ...

.... et 1 phase transversale de concertation et communication :

Démarrage : 10 septembre 2019

PHASE 1 : Diagnostic et orientations stratégiques

Validé en novembre 2019

PHASE 2 : Scénarios d'itinéraires à vocations multiples

Validée en Mars 2020

PHASE 3 : Déclinaison opérationnelle et finalisation du schéma

Validée en novembre 2020

Co-construire, informer, échanger et ce, en vue de l'approbation d'un projet partagé

Validation finale en Décembre 2020

1. Rappel des points clés du diagnostic

Un territoire structuré par le pôle riomois et sous l'influence de la métropole clermontoise

La CA Riom Limagne et Volcans (RLV) est située au cœur du Puy-de-Dôme, entre la **plaine de la Limagne**, la faille de Limagne et la **chaîne des Puys** et intégrée pour partie dans le **cœur métropolitain du PETR Grand Clermont**.

La **Communauté d'agglomération** qui regroupe **31 communes**, compte **66 628 habitants** (©INSEE 2016) et **22 413 empois**, soit **78 emploi pour 1 actif**.

Une proximité et des **relations fortes avec la métropole clermontoise** pour le travail, les loisirs, les études (81% des 17 000 actifs sortants vont vers Clermont Auvergne Métropole) ...

✓ ...notamment permises **par la pluralité des infrastructures de transport** : A89, D2009, D943, TER, Transdôme, T2C ;

✓ **Un rayonnement touristique important ;**

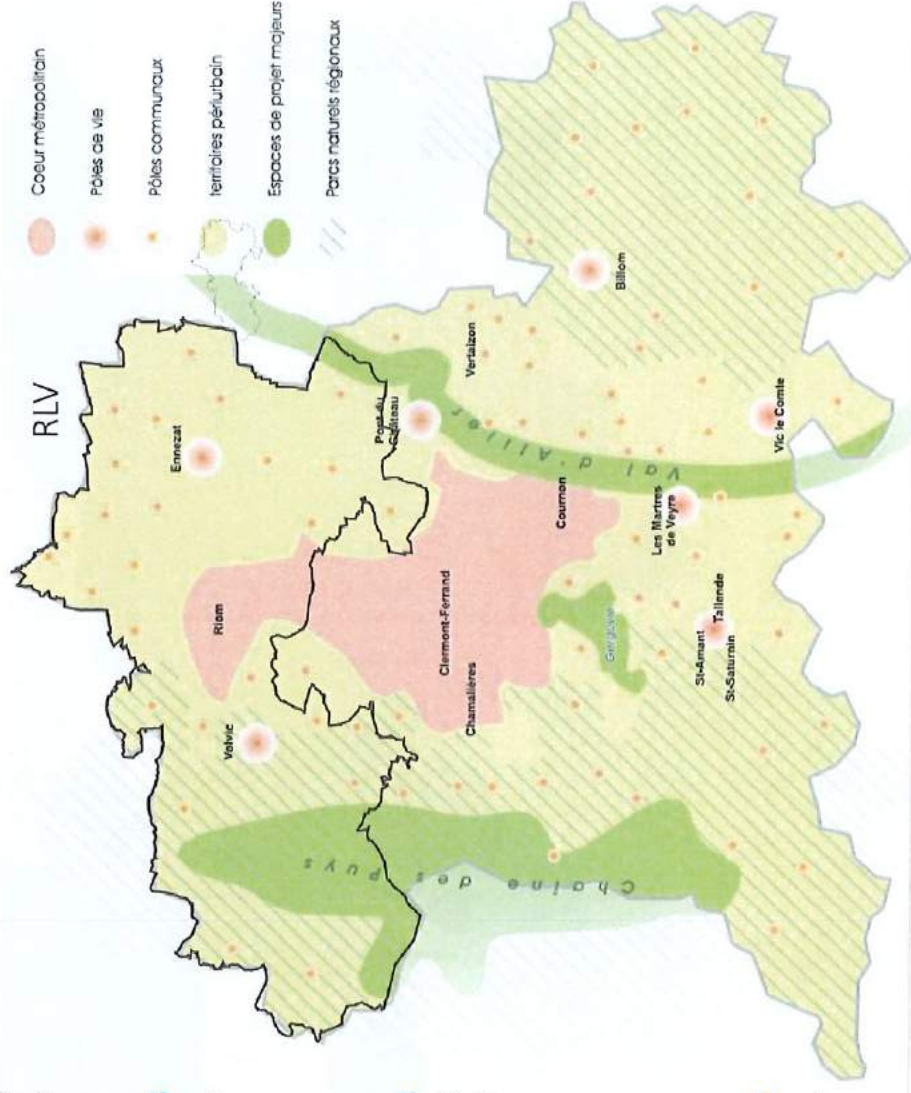
✓ **En interne, le territoire est structuré autour du pôle urbain Riomois** (Riom et les communes polarisées, dont 29 % de la population sur la commune de Riom soit 19 029 hab.).

✓ **L'armature territoriale est complétée selon le SCoT :**

- Par des polarités secondaires : Volvic, Ennezat
- Par un pôle relais, Châtel-Guyon

✓ L'agglomération connaît un **développement démographique** avec une croissance de 4 % entre 2011 et 2016 (2 792 hab. supplémentaires).

Carte extraite du SCoT Pays du Grand Clermont - Organisation multipolaire du territoire

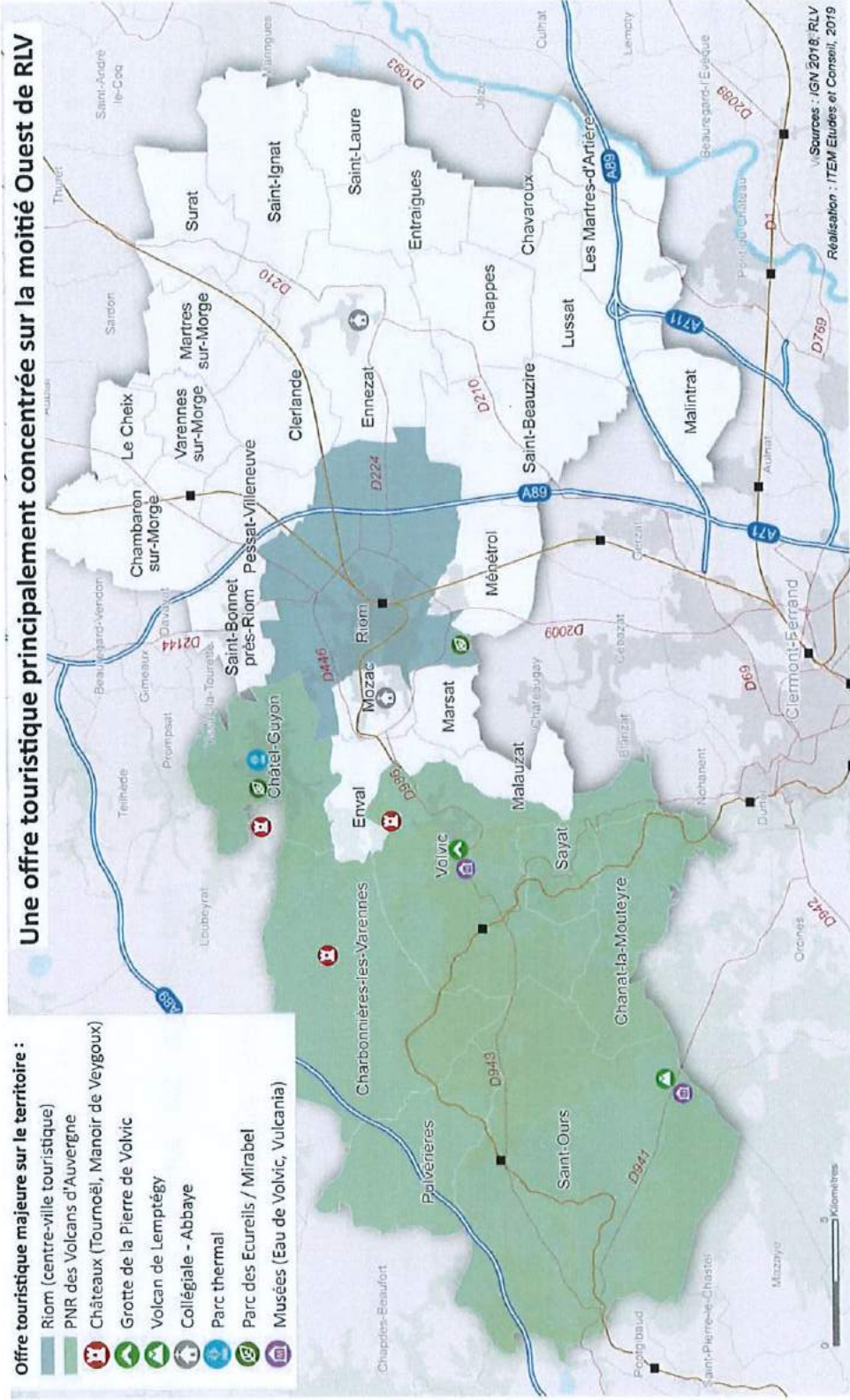


Une offre touristique « nature et bien-être » très présente sur le territoire

La concentration des sites touristiques sur la moitié Ouest de la faille de Limagne, de la Chaîne des Puys et la commune de Riom avec des sites touristiques majeurs : Vulcania, site thermal...

Les communes du territoire sont dans le PNR des Volcans d'Auvergne.

Le territoire dispose d'un Label Territoire d'excellence - pôle de pleine nature (Appel à Manifestation d'Intérêt de la Région)



Des déplacements majoritairement automobiles pour les habitants tous motifs confondus

Sur la base des analyses réalisées par l'Agence d'urbanisme et de développement de Clermont Métropole sur l'EDGT 2012, **on observe** **sur le territoire une forte domination de la voiture tous motifs de déplacements confondus.**



✓ Sur les déplacements domicile-travail (INSEE, 2016)

- **La part de la voiture est encore plus importante : 91 %**
- La marche est bien plus faible : 4 %
- La part du vélo reste faible : 1 %*

✓ Pour les déplacements d'actifs internes aux communes (20% des actifs soit 5741 travaillent dans leur communes), **l'usage de l'automobile diminue légèrement (75 %) au profit de la marche (20 %) et des deux roues (4 %, donc 2 % pour le vélo)**

Parts modales Flux globaux domicile-travail (INSEE, 2016)				
Territoire	Voiture	Marche	2 roues*	TC
RLV	91 %	4 %	2 %	4 %
Mond'Arverne Communauté	92 %	3 %	2 %	3 %
Montluçon Communauté	87 %	6 %	4 %	3 %
Puy-de-Dôme	83 %	8 %	3 %	7 %

Parts modales Flux intra-communales domicile-travail (INSEE, 2016)				
Territoire	Voiture	Marche	2 roues*	TC
RLV	75 %	20 %	4 %	1 %
Mond'Arverne Communauté	74 %	21 %	4 %	1 %
Montluçon Communauté	78 %	13 %	5 %	4 %
Puy-de-Dôme	63 %	22 %	5 %	10 %

* L'INSEE ne distingue pas le vélo des 2 roues motorisés. On estime que la part modale de ces 2 modes est équivalente (à diviser par 2)

Une pratique utilitaire du vélo encore limitée sur le territoire de RLV

✓ Environ 9% d'utilisateurs réguliers sur le territoire (EDGT 2012) et 22% d'utilisateurs occasionnels.

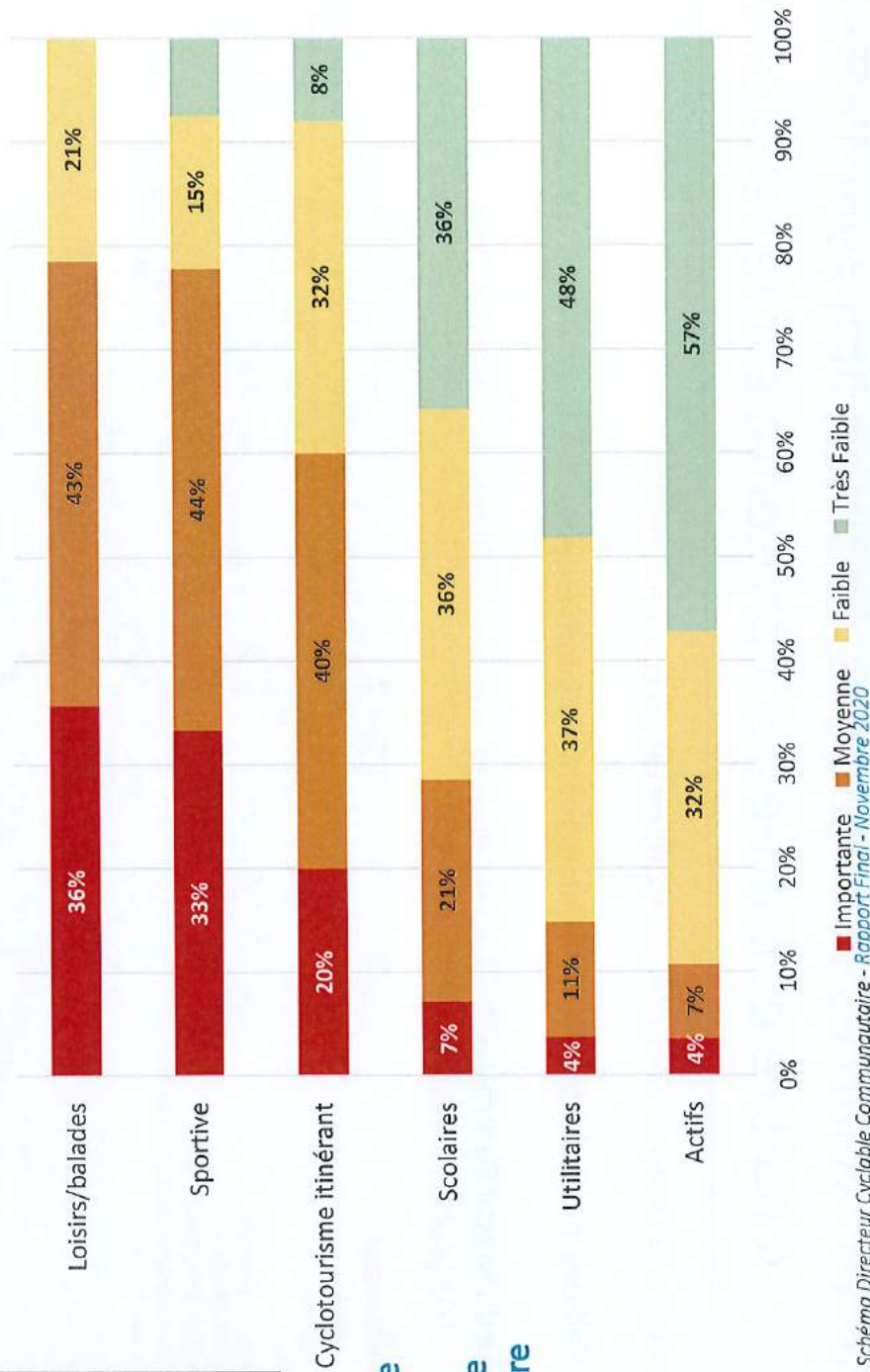
✓ Les jeunes (5-17 ans) sont les principaux usagers avec 45 % d'utilisateurs (mais 27 % de manière irrégulière).

✓ Un trajet moyen de 18 min soit 5 - 6 km (pouvant correspondre à des liaisons intercommunales).

✓ Les principaux motifs de déplacements en vélo : loisirs (32 %), travail (24 %) et achats (19 %)

Dans la phase diagnostic un questionnaire envoyé aux 31 communes de la CA Riom Limagne et Volcans (28 retours) pour connaître leur ressenti sur la demande de déplacements, la pratique et les aménagements cyclables ainsi que leurs projets et attentes vis-à-vis du schéma

Comment jugez-vous la pratique cyclable sur votre commune pour les catégories de déplacements suivantes ?



✓ Une prédominance de la pratique cyclable de loisir et sportive et faible niveau de pratique utilitaire confirmé à travers le questionnaire aux communes.

Des itinéraires cyclables touristiques, loisir en lien avec l'offre « nature et bien-être » présente sur le territoire

✓ **Véloroute 70** (depuis Cuffy (18) jusqu'à Palavas-les-Flots (34)) à **l'extrême Est** du territoire de RLV.

✓ **Grandes boucles départementales dédiées aux cycloportifs** avec uniquement du jalonement.

✓ **Itinéraire VTT de la Grande Traversée du Massif Central (GTMC)**, balisé en rouge (FFC) spécifiques aux Grandes Traversées VTT, avec des réseaux hébergeurs et des relais (stations lavages, recharges...).

✓ **16 itinéraires VTT** (balisés et gérés par RLV)

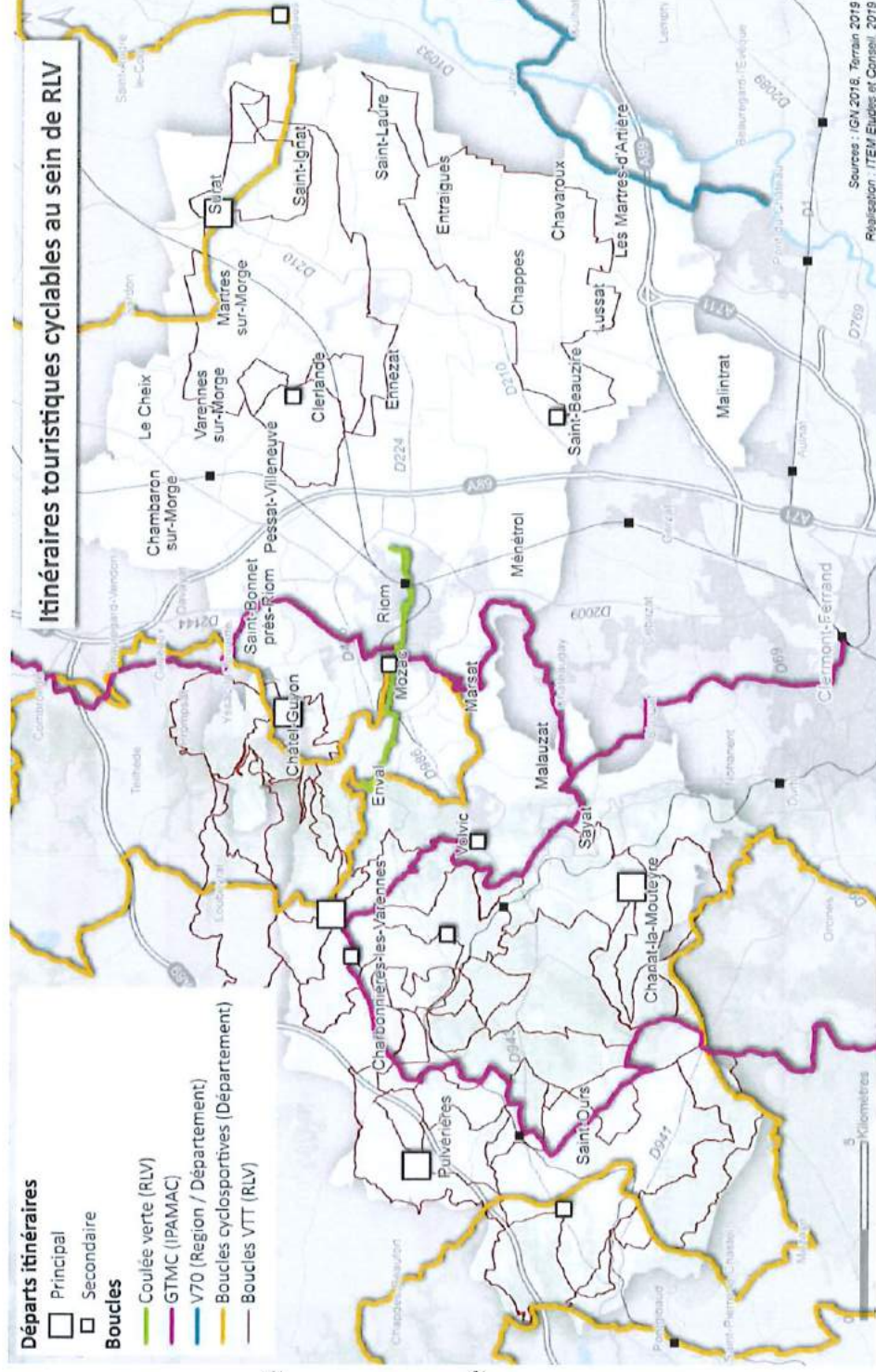
✓ **La coulée verte** (Riom/Enval)

✓ Des projets :

■ **Thermal Express** : Voie douce reliant Chatel-Guyon à Riom

■ **Projet de la Morge** entre La Moutade et St Laure pour rejoindre la future Voie Verte jusqu'à Vichy (Région)

✓ **Des itinéraires localisés essentiellement à l'Ouest du territoire sans connexion avec la V70.**



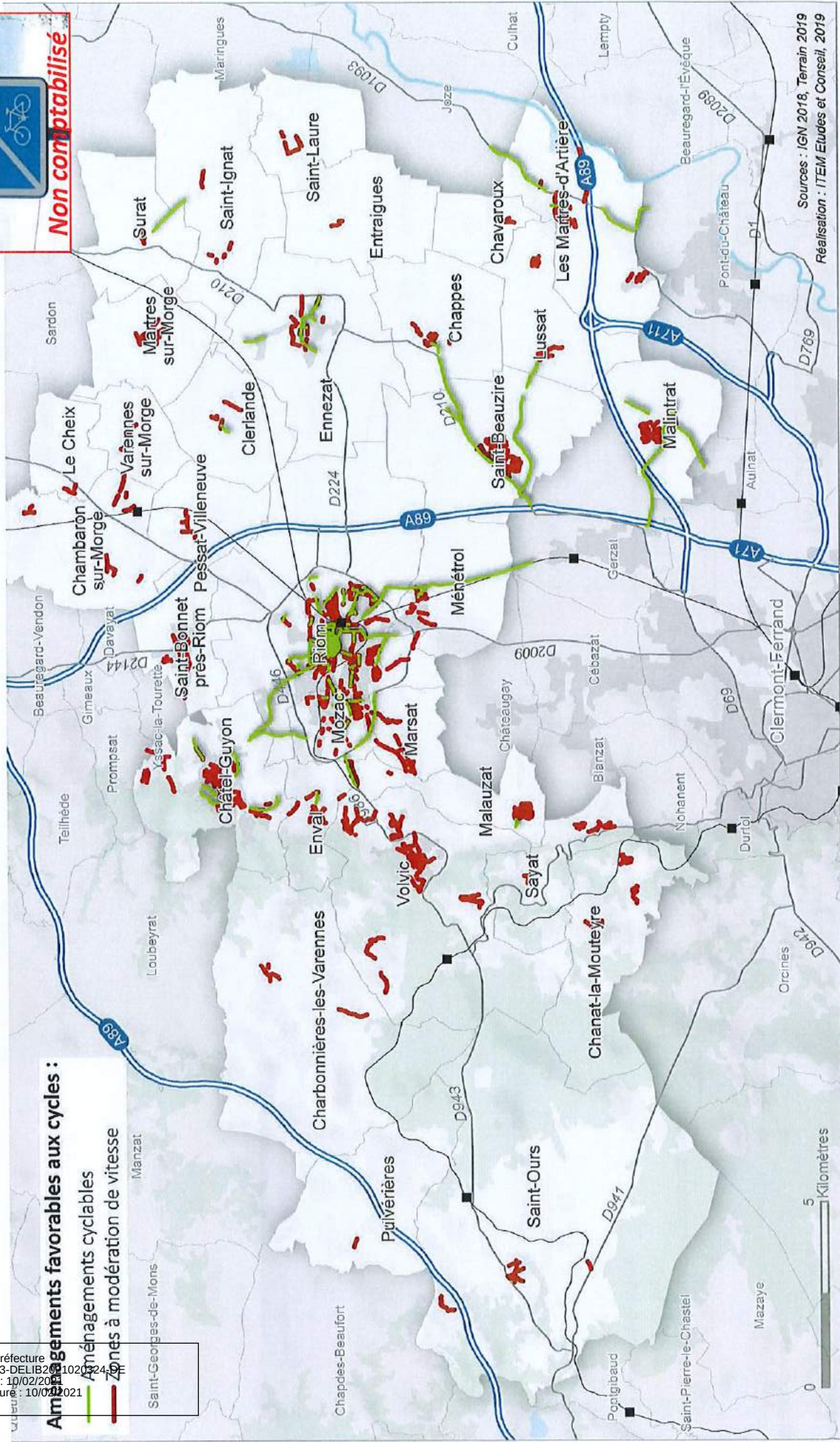
179 km d'aménagements en faveur d'une pratique
utilitaire (16 % de la voirie)

179 km d'aménagements cyclables complétés par 132,1 km de zones de modération

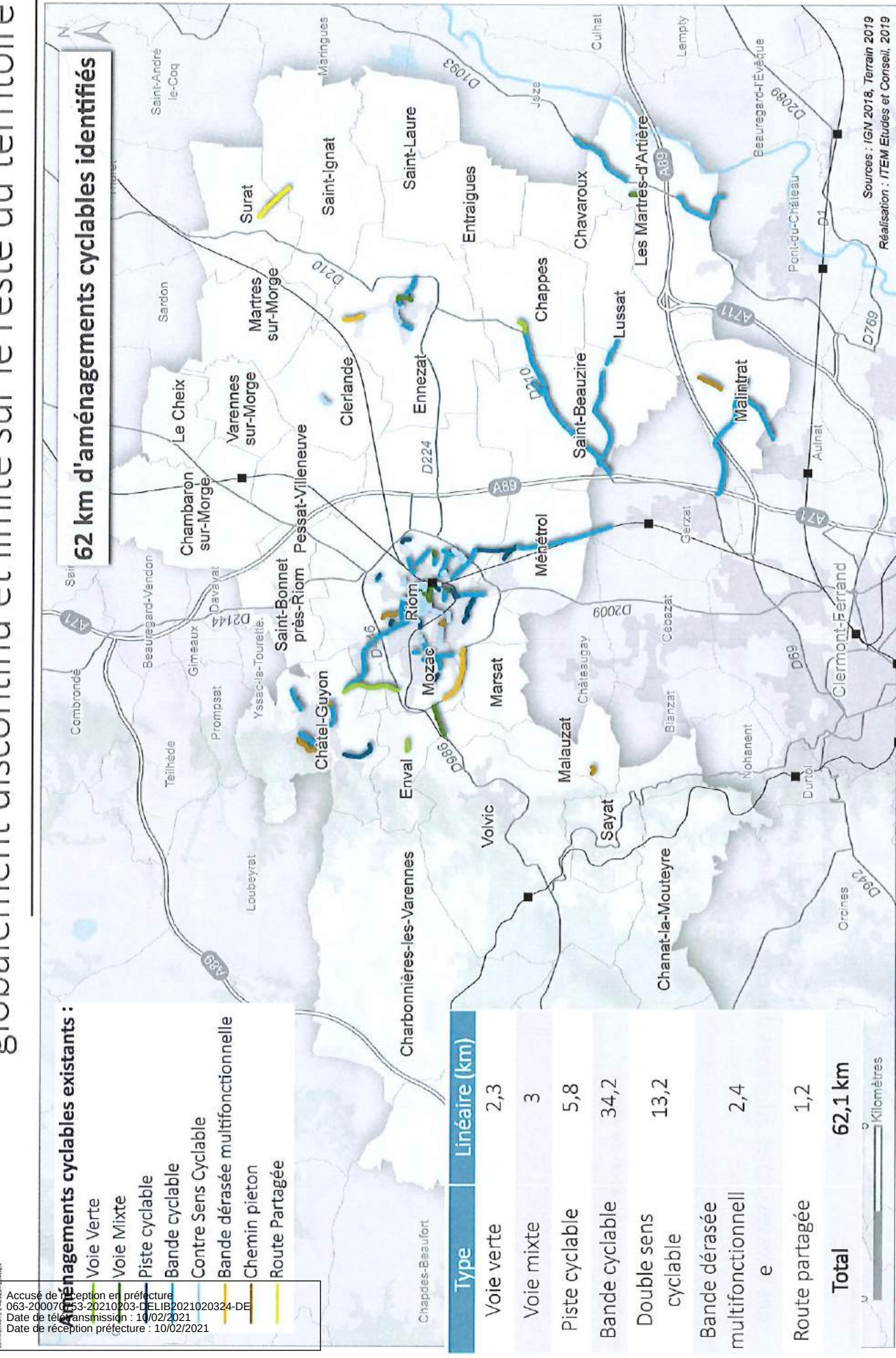
de zones 30, zones de rencontre, voies à 30 km/h)

Aménagements favorables aux cycles :

Aménagements cyclables
Zones à modération de vitesse



Un maillage dense sur le pôle urbain riomois mais globalement discontinu et limité sur le reste du territoire

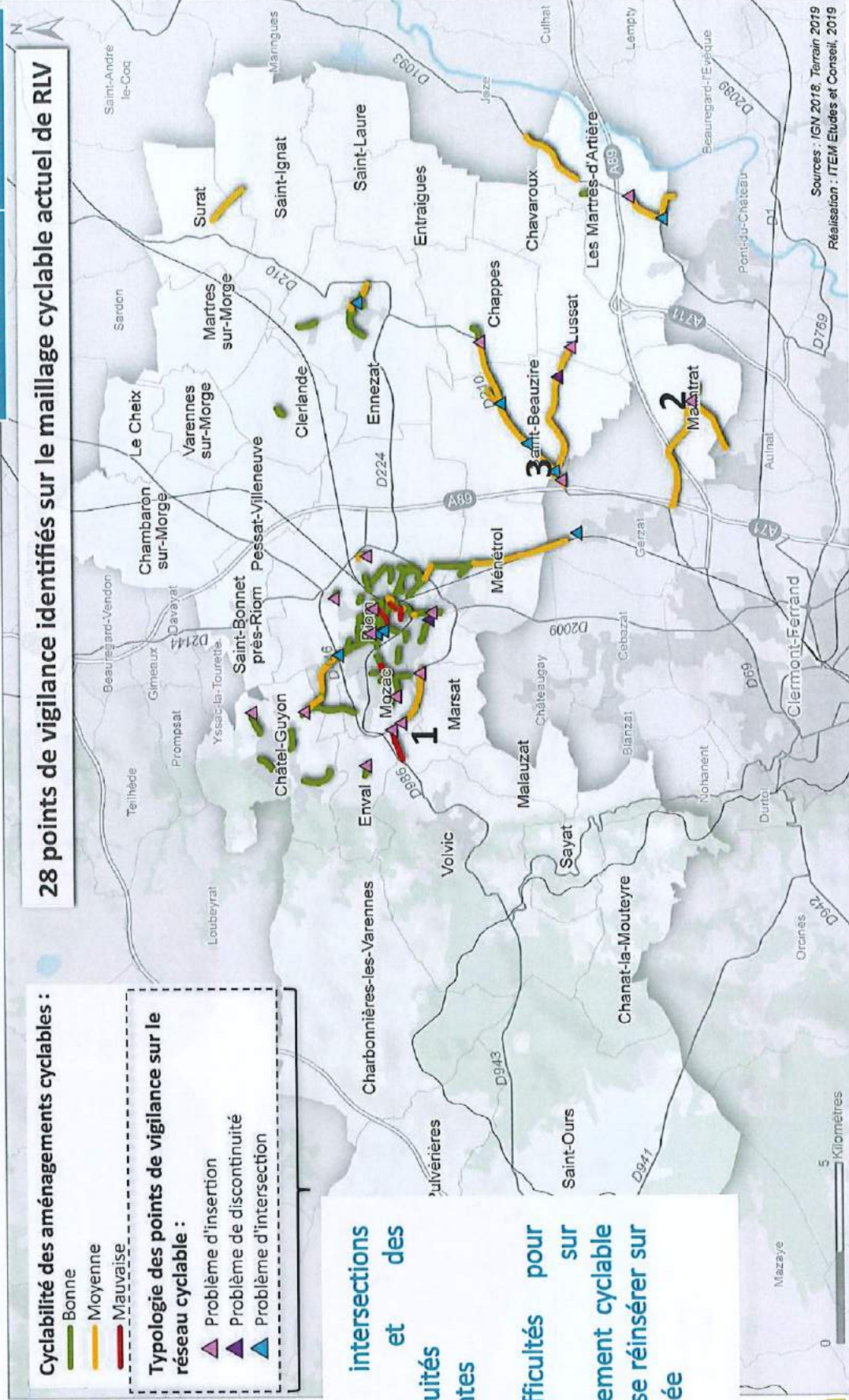


Plus de la moitié des aménagements cyclables existant
disposent d'une bonne cyclabilité

31,9 % des aménagements cyclables sont de bonne qualité

44,4 % sont à améliorer et seulement 4 % disposent d'une mauvaise cyclabilité, les causes :
- Aménagement insuffisant, aménagement inadapté ou dégradé, conflits d'usage

Cyclabilité des aménagements cyclables	
Cyclabilité	Linéaire (km)
Bonne	31,9
Moyenne	28
Mauvaise	2,2
Total	62,1 km



✓ Des intersections délicates et des discontinuités pénalisantes

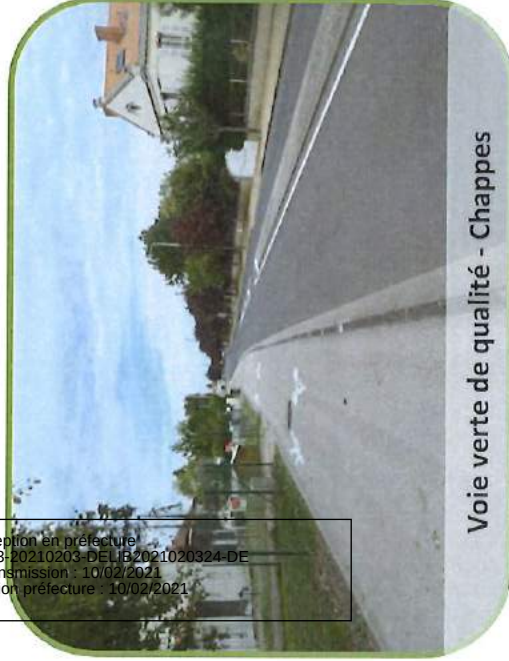
✓ Des difficultés pour s'insérer sur l'aménagement cyclable ou pour se réinsérer sur la chaussée

Illustration du niveau de cyclabilité des aménagements cyclables existants

Cyclabilité des aménagements cyclables :

- Bonne
- Moyenne
- Mauvaise

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DEL B2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021



Voie verte de qualité - Chappes



Thermal Express entre Châtel-Guyon et Riom



Aménagement en site propre qualitatif à Châtel-Guyon



Bandes cyclables de qualité mais inadaptées au regard du réseau viaire et du trafic - Ménérol



Voie mixte ? Piste cyclable ? Peu identifiable à Riom



Voie mixte étroite et source de conflit d'usage à Enval

✓ On notera toutefois une absence totale de jalonement cyclable à vocation utilitaire !

Plus de 80 points de stationnement vélos sur l'espace public

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Après les questionnaires et les relevés de terrain, **81 % des communes** ont été équipées de stationnement vélo, avec **80 points rassemblant plus de 80 places** (sur l'espace public – dont 56% à Riom)

L'offre en stationnement vélo est globalement hétérogène sur le territoire :

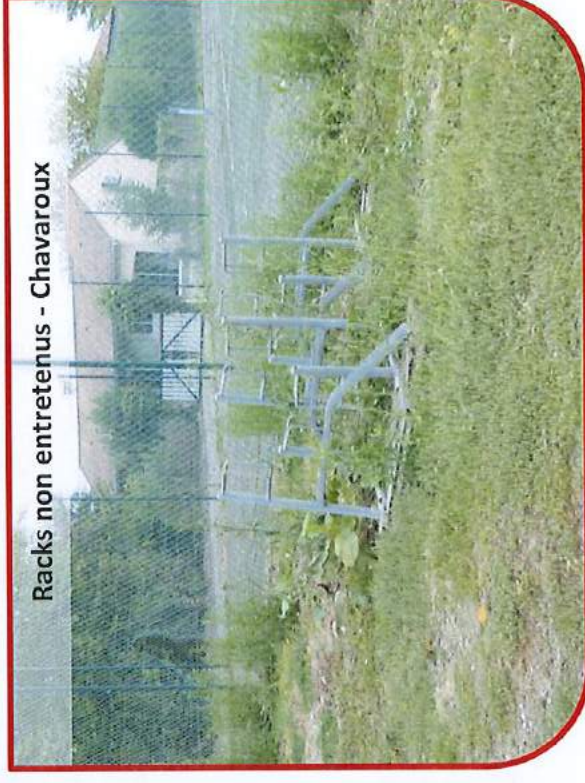
- Dense au sein de la polarité riomoise
- Plus ponctuelle sur les communes secondaires (Châtel-Guyon, Volvic, Ennezat,...)
- Insuffisante voire inexistante sur les plus petites communes (Pulvérières, Surat, Saint-Ignat,...)



Arceaux de qualité - Ennezat

✓ La qualité du stationnement reste néanmoins à parfaire :

- **Sur les pôles d'intermodalité, l'offre est éclectique** : consigne collective offrant une quarantaine de places à la gare de Riom, 12 racks abrités à la gare de Volvic et 5 racks à Pontmort
- Des arceaux qui restent ponctuels sur le territoire
- **Une forte représentation des racks sur le territoire** (environ 67% de l'offre).



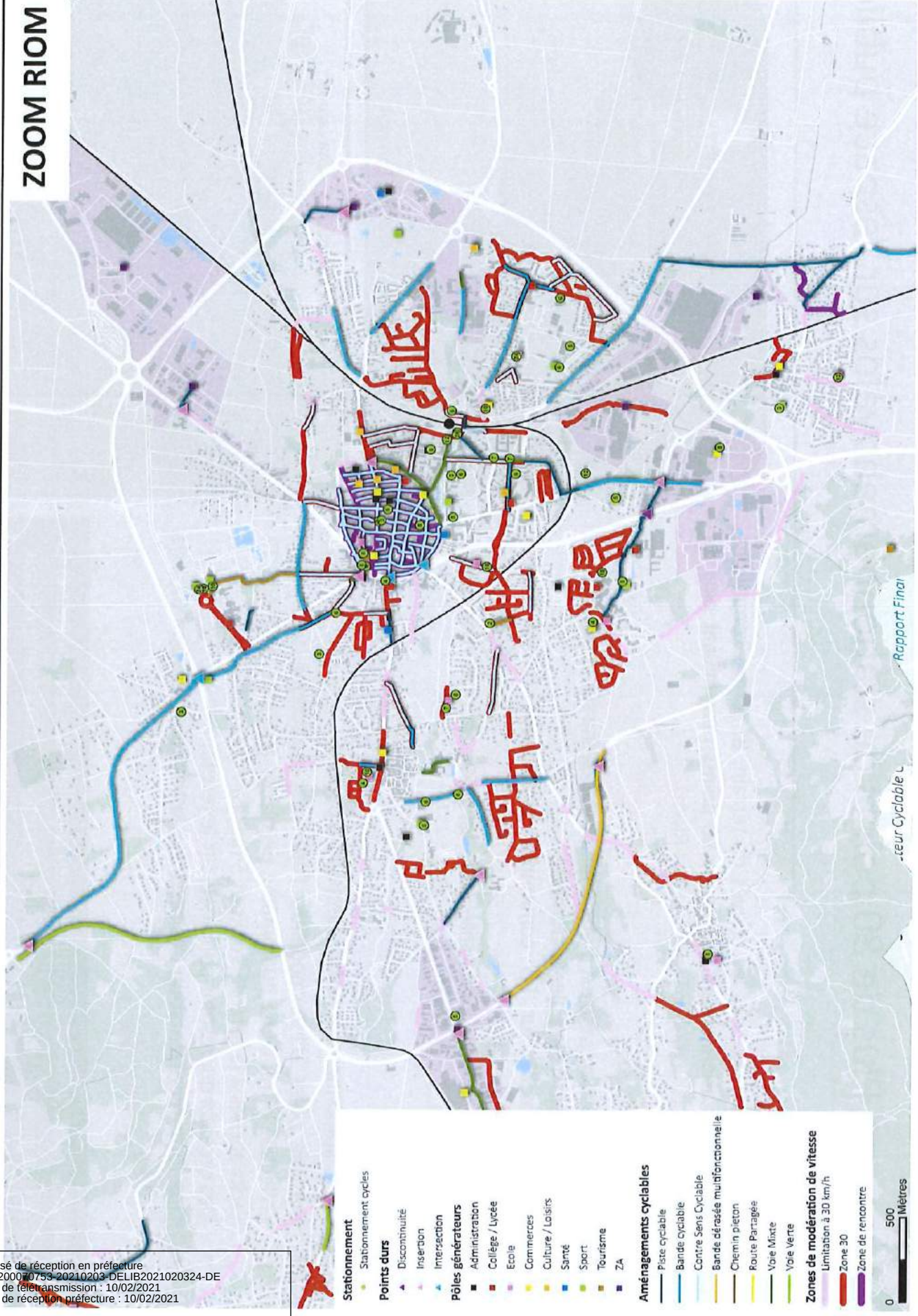
Racks non entretenus - Chavaroux

Le stationnement vélo est à compléter en parallèle des aménagements cyclables. Le programme Alvéole peut apporter des financements sur les abris vélos et structures d'attaches à hauteur de 60%.

Zoom pour illustrer la bases de données des relevés de terrain sur la polarité principale

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

ZOOM RIOM



Des services vélos « utilitaires » présents sur le territoire

Accusé de réception en préfecture
063-20000753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de transmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Des services dédiés aux déplacements utilitaires portés par RLV :

Une mise en place d'une aide à l'achat de vélos (Vélo et VAE) :

- Prime de 20 à 25 % dans une limite d'aide de 250 €
- De nombreux supports de communication (brochures, panneaux d'information, site internet RLV mobilité) indiquent l'aide financière

Un service de **location de vélos à assistance électrique** (RLV'Lo) :

Une location d'une flotte de 20 VAE pour des **déplacements utilitaires** (tarifs proposés de 1 journée à plusieurs mois).

- Un système de communication couplé à celui du réseau de transport RLV Mobilités : arrêt de bus, site internet...

Des associations mobilisées autour de la sensibilisation des modes actifs

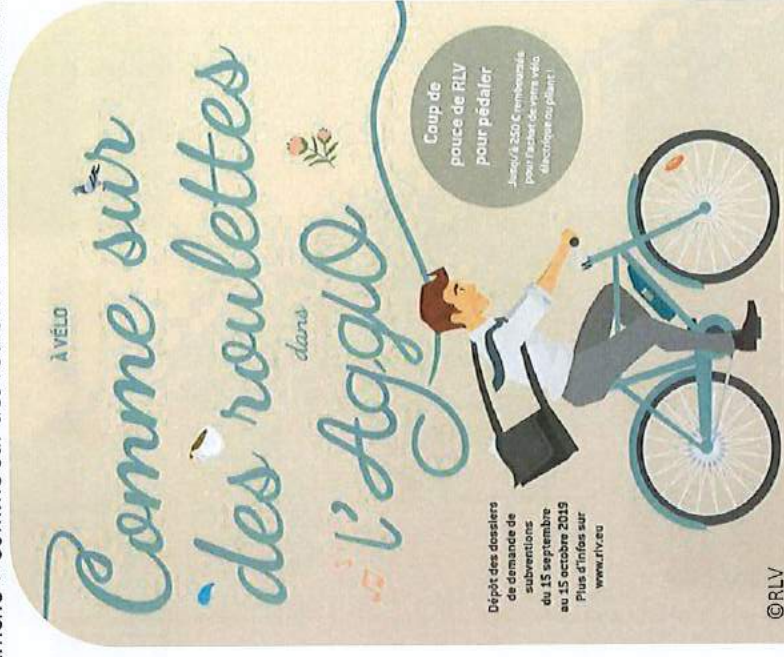
✓ **Atelier vélo Re-cycle 23** (environ 40 adhérents) :

- Permettre à tous à les habitants d'apprendre à entretenir son vélo en mettant à disposition un local, des outils et des bénévoles disponibles pour conseiller
- Participe à la vie cyclable des habitants (événements...)

✓ **Atelier Cycles Sémaphore** :

- un vélociste qui offre la possibilité de participer à la fabrication de son vélo SEMAPHORE après commande
- Propose ses services pour : des PDM, des événements vélo, des actions de sensibilisation, des initiations à la mécanique...

Affiche « Comme sur des roulettes » : aide à l'achat de vélos



VAE connecté en libre-service – RLV'Lo

Des services vélos également développés à destination des touristes

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Un service de **vélo électrique connecté en libre service (Koboo)** :

Une flotte de 8 vélos à Châtelguyon pour **des motifs touristiques** (location sur une journée maximum jusqu'en 2021 - contrat de 3 ans)

Une flotte temporaire de 5 VAE à Volvic (été 2019) a été mise en place (2€ de l'heure / 20€ la journée)

Création du système/application par l'entreprise Clermontoise KobOO en **partenariat avec RLV** et une gestion par le SMTC de Clermont Métropole



✓ **16 prestataires « Etablissement recommandé GTMC »** (charte d'engagement) sur le territoire auxquels s'ajoutent les bureaux d'information touristique ainsi que les points d'information touristique des offices de tourisme



✓ **De nombreux loueurs tous motifs et réparateurs privés proposent un service de location de vélos** mais aucun service n'est actuellement porté par les collectivités et leurs Offices du tourisme :

- Eco Complexe Nature à Volvic (des tarifs à la journée),
- Intersport à Mozac sous forme de test,
- Autres vélocistes (hors location) : Cycles Blanc, Semaphore, Vincyycle...



Vélocistes sur RLV

- Les enjeux et concept général du maillage cyclable

20 communes sont situées à moins de 8 km d'un pôle principal ou secondaire, aire de chalandise prioritaire du vélo

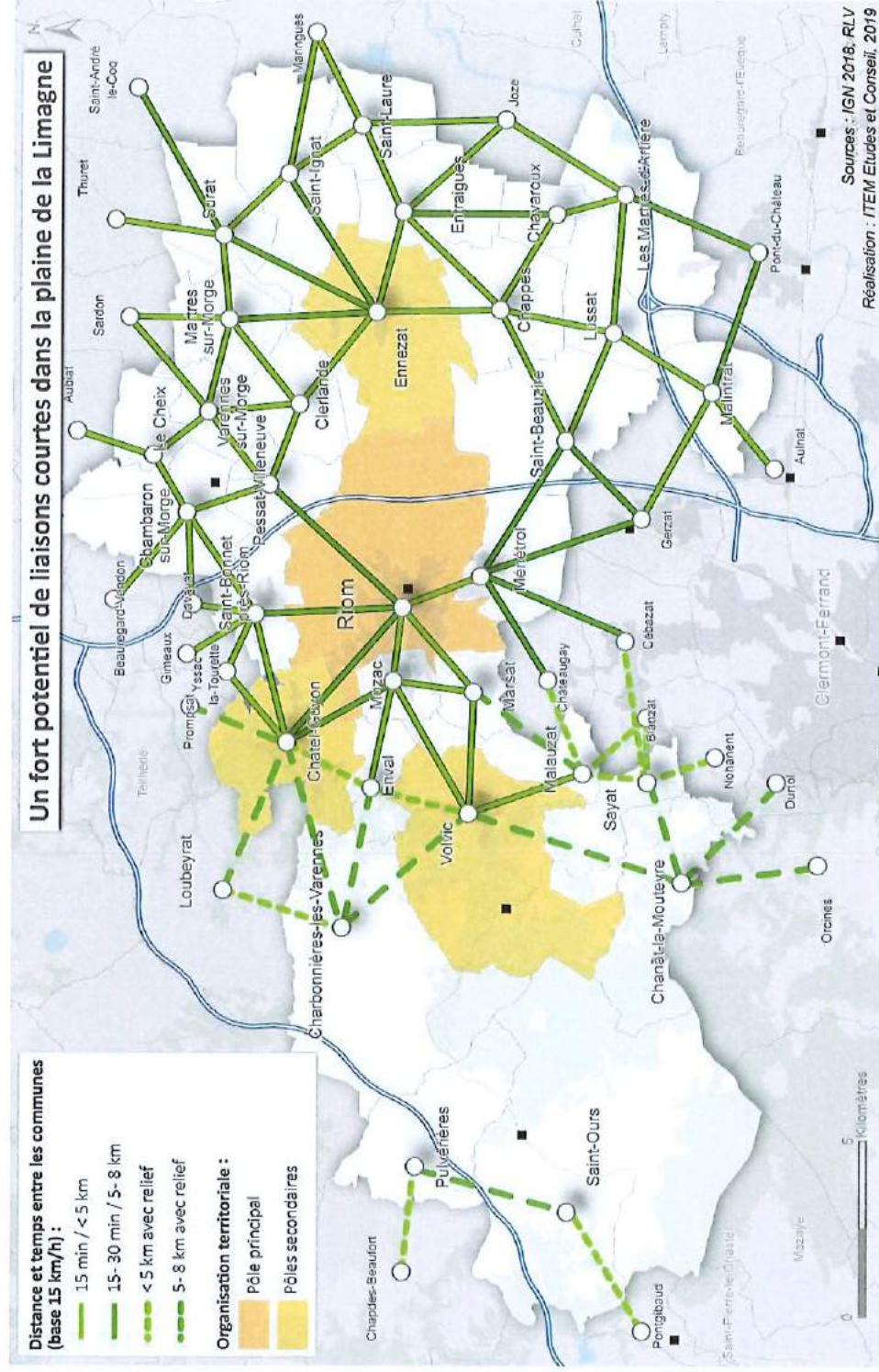
Sur l'EGDT : 69 % des déplacements tous motifs confondus font moins de 8 km et sont donc potentiellement réalisables à vélo.

La topographie qui restreint les liaisons potentielles entre le secteur Ouest et la plaine de la Limagne et qui isole certaines communes comme Saint Ours, Pulvérières,...

Des liaisons globalement aidées vers les pôles notamment pour les communes situées dans les secteurs Centre et Sud de RLV

Quelques pôles extérieurs (Gerzat, Joze, Pont-du-Château, Cébazat...) identifiés pour des liaisons potentielles à vélo en particulier pour les communes situées sur les franges de RLV

7 communes à moins de 8 km de Riom
10 d'Ennezat, 7 de Volvic et 4 de Châtel-Guyon



Un potentiel non-négligeable de déplacements pendulaires dans l'aire de chalandise prioritaire du vélo*!

* d'après les hypothèses d'objectifs cibles du tableau ci-dessous appliqués sur les données INSEE

90 déplacements domicile-travail se réalisent actuellement à vélo sur RLV

Le potentiel d'utilisation du vélo est estimé à 2 521 personnes :

2 129 pour des déplacements internes aux communes

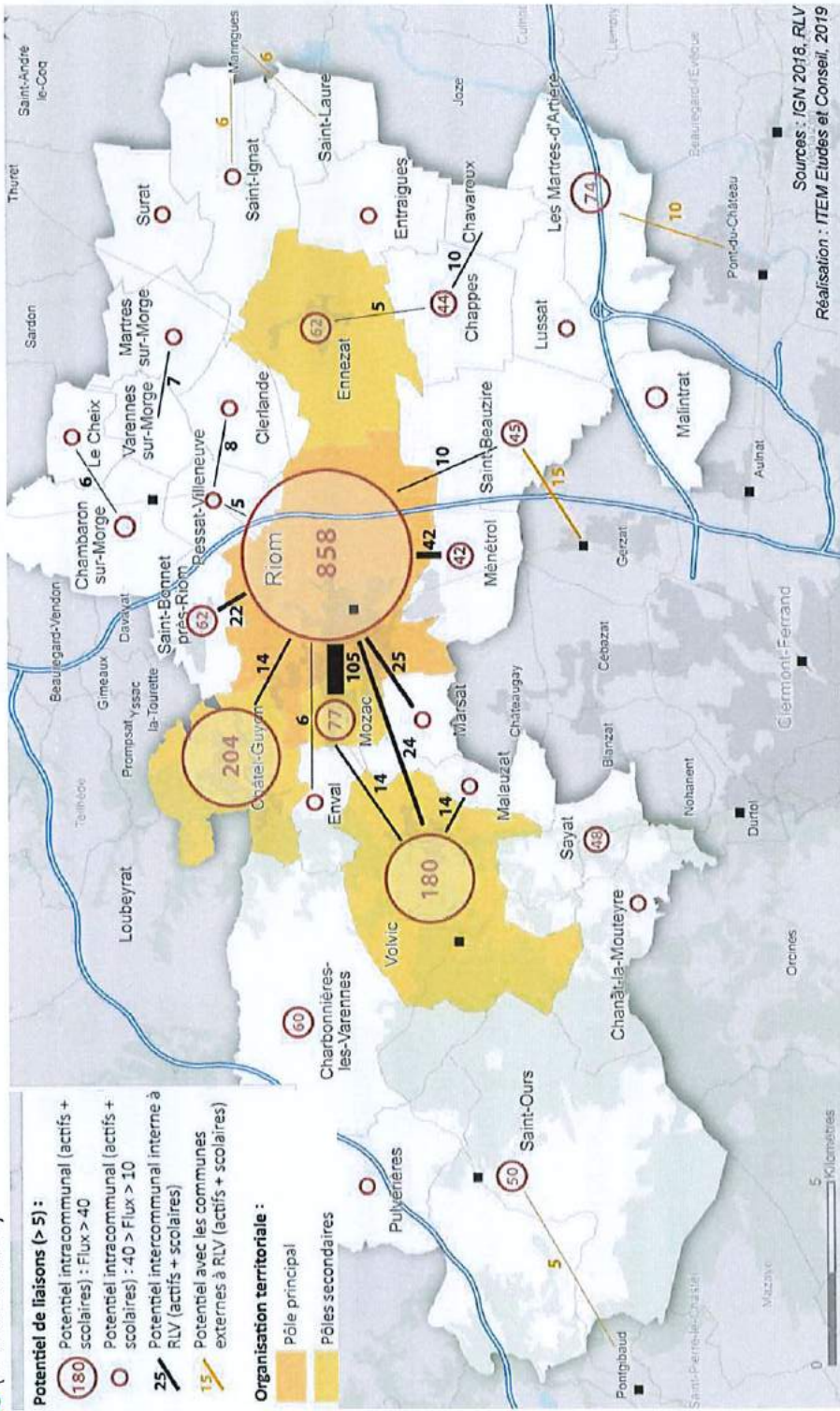
392 pour des trajets intercommunaux

Complément de 121 personnes vers les gares internes et hors de RLV

Clermont-Ferrand ne se situe pas dans l'aire primaire de chalandise cyclable en raison de la distance (+ de 10 km)

Potentiel captable—Hypothèse part modale		
Type de trajet	Actif	Scolaire
Intracommunal	Vélo : 10 %	Vélo : 20 %
Intercommunal < 5 km*	Vélo : 10 %	Vélo : 15 %
Intercommunal de 5 à 8 km*	Vélo : 5 %	Vélo : 5 %

* Pour les liaisons contraintes par le relief, l'hypothèse de parts modales est réduite à 5% jusqu'à 5 km et à 2% pour les distances entre 5 et 8 km



Des attentes axées sur l'infrastructure pour développer la pratique cyclable à travers les questionnaires communaux

Les grandes priorités identifiées pour développer la pratique cyclable :

Créer de nouveaux aménagements cyclables

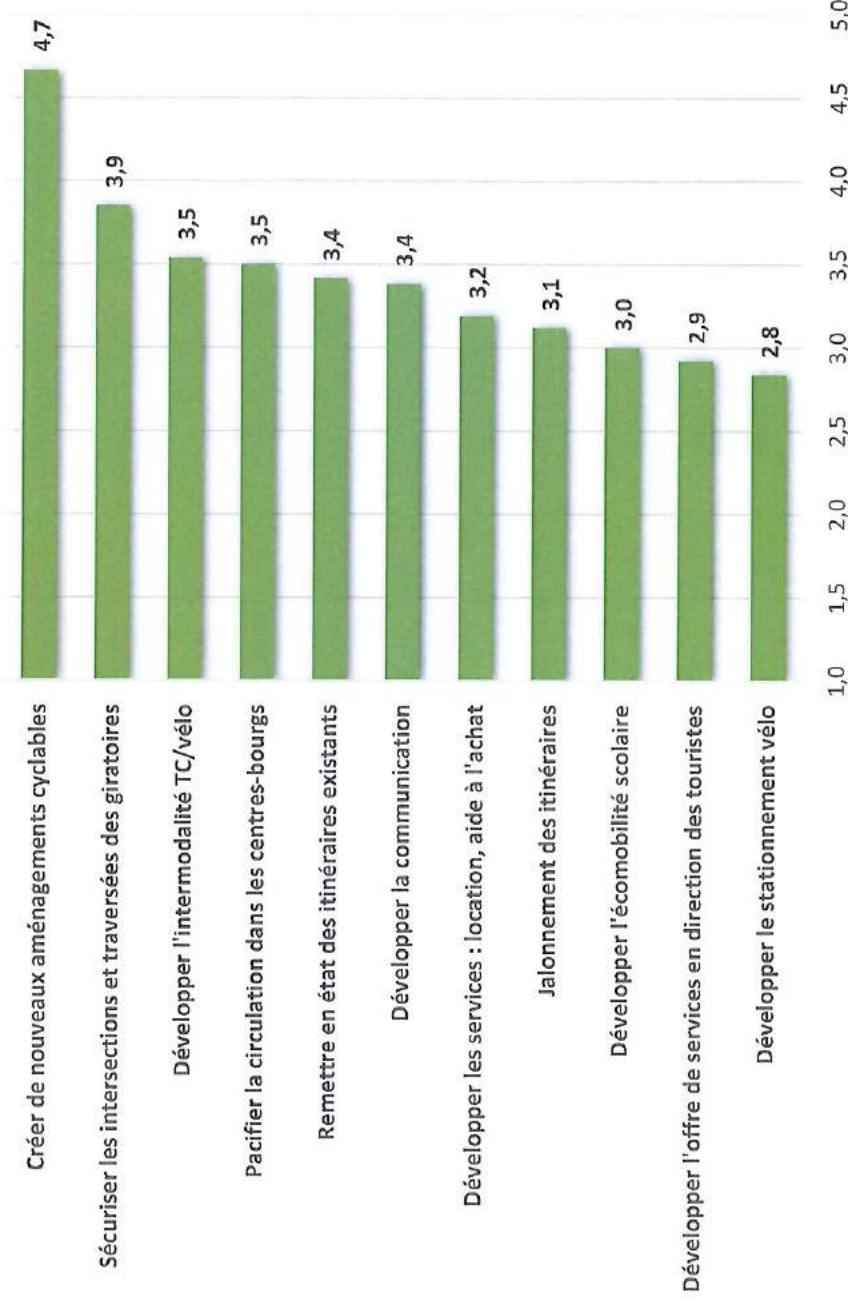
Sécuriser les intersections et traversées des giratoires (souvent synonymes de points durs sur les réseaux cyclables)

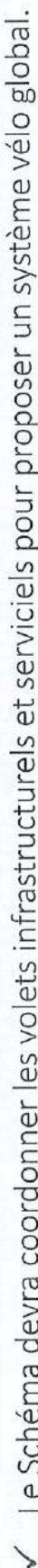
Des priorités similaires à l'enquête de la FUB avec 2 attentes fortes pour l'aménagement d'un réseau cyclable complet et la réalisation d'itinéraires directs et rapides.

✓ A ces deux priorités s'ajoutent également : le développement de l'intermodalité TC/ vélo, la pacification, la remise en état des itinéraires existants et la communication.

✓ Le Schéma Vélo ne devra pas faire l'impasse sur les actions jugées moins prioritaires (jalonnement, stationnement...)

Quels sont les moyens à mettre en œuvre pour développer la pratique cyclable ?
 (moyenne des notes)





Le schéma devra apporter une réponse aux objectifs identifiés au sein des documents de planification et intégrer les projets futurs

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Prendre en compte les orientations affichées au sein du SCoT du Grand Clermont pour développer les modes actifs :

- Créer un réseau cyclable primaire et un réseau cyclable secondaire
- Desservir les principaux lieux et équipements fréquentés par les utilisateurs de deux roues ...

Au sein des objectifs du PLUi de la CA Riom Limagne et Volcans en cours d'élaboration

Répondre à l'engagement de la Région Auvergne Rhône-Alpes sur la politique d'itinérance touristique des véloroutes.

- ✓ S'articuler avec le **Schéma Départemental des itinéraires cyclables du Puy-de-Dôme** (3^{ème} phase – 2014/2023).
 - Traitement en priorité des déplacements pendulaires en direction de Clermont-Ferrand (volonté d'une continuité sur l'axe Riom / Ménérol / Gerzat / Clermont-Ferrand)
 - Plusieurs projets à l'étude sur RLV : RD 78 entre Chappes et Riom, RD 210 entre Chappes et Ennezat
- ✓ Intégrer le **schéma cyclable métropolitain de Clermont Auvergne Métropole** adopté en 2018 qui projette des liaisons avec le territoire de RLV : Connexion par Gerzat projetée par la RD 420, liaison vers Sayat par route de Blanzat
- ✓ **Prendre en compte les projets cyclables identifiés dans les questionnaires aux communes ...**
 - Contre-sens cyclable à l'étude Faubourg de Bardou à Riom
 - Projet de bandes cyclables sur les Avenues Jean Moulin, Jean Jaurès et les rues Louis Dalmas et des Pêcheurs à Mozac...
- ✓ **... Et anticiper les conséquences sur la mobilité des projets d'équipements et de logements :**
 - Aménagement des nouveaux thermes en 2020 et projet d'écoquartier en 2022 à Châtel-Guyon
 - Création d'un équipement sportif en 2020 à Volvic ...

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

27 item

La définition d'un maillage cyclable à vocation « intercommunale »

✓ Le maillage défini et intégré dans le schéma cyclable de RLV se veut de niveau intercommunal ;

✓ Les liaisons à vocation « intercommunale » répondent à différents objectifs potentiels ;

Ainsi, les objectifs qui ont dicté leur définition sont :

- 1/ Relier deux communes du territoire entre elles, du fait d'un potentiel pour des déplacements cyclables du quotidien ou faire le lien avec une commune extérieure à RLV dans l'aire de chalandise d'un déplacement à vélo
- 2/ Desservir et connecter des pôles générateurs de déplacements à vocation intercommunale (*collèges, lycées, points d'intérêt touristique majeur, services publics*), les zones d'activités économiques (ZAE) et commerciales du territoire.
- 3/ Assurer un rabattement cyclable vers les pôles d'intermodalité du territoire (*gares, principaux pôles d'échange bus, aires de covoiturage*)
- 4/ Permettre le lien entre le territoire et les itinéraires cyclables d'intérêt supérieur (*principalement connexion V70*)
- 5/ Saisir les opportunités touristiques (*ex relier la gare de Volvic vers Vulcania...*)

✓ Le maillage ne répondant pas aux critères ci-dessus, est considéré comme maillage « local » ;

✓ En effet, un maillage plus fin pourra venir compléter cette armature cyclable « intercommunale » avec des liaisons d'intérêt locale (*exemple : mieux connecter un quartier d'habitation avec la création d'une liaison cyclable locale en rabattement sur une liaison cyclable intercommunale...*) ;

✓ Ce maillage local n'est pas intégré et comptabilisé dans le schéma en termes de linéaires, chiffrages, etc...

✓ Il restera de la responsabilité des communes qui garderont la main sur ce maillage local et pourront le faire évoluer dans sa définition et sa mise en œuvre ! (*des liaisons cyclables déjà existantes font parties de ce maillage local car elle ne répondent pas à un des objectifs de la vocation « intercommunales » mais son d'enjeu purement local*).

Un maillage co-construit à travers des ateliers de travail participatifs

Trois ateliers de co-construction de ce maillage à vocation « intercommunal » ont été réalisés aux mois de Décembre 2019 et Janvier 2020 avec les communes, partenaires institutionnels, les acteurs associatifs et un panel d'utilisateurs...

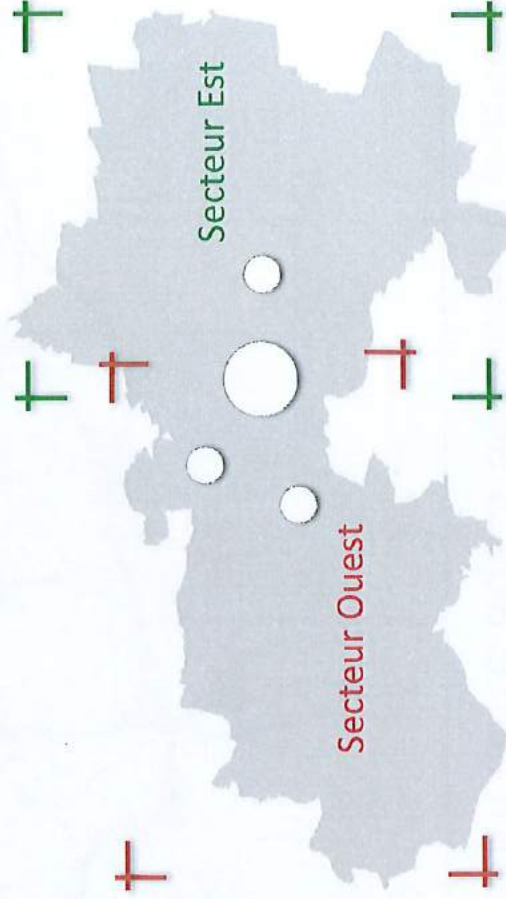


Entre 30 et 40 participants ont participé à chacune des séances, avec une bonne répartition territoriale des participants.

✓ Répartis en 4 à 5 sous-groupes, ils ont travaillé sur 2 sous-secteurs géographiques (secteur Ouest /secteur Est) tel que le détail la figure ci-contre.

✓ Lors de ces ateliers, les participants, en s'appuyant sur des propositions du BE, ont défini les liaisons cyclables les plus pertinentes à aménager, écarté certaines propositions, enrichi le maillage de nouveaux itinéraires...travailler sur la hiérarchisation de ces itinéraires et sur les services complémentaires

✓ A la suite de ces groupes de travail et de certains arbitrages, une synthèse a été réalisée représentant un maillage complet à l'échelle du territoire et découpés en 87 itinéraires.



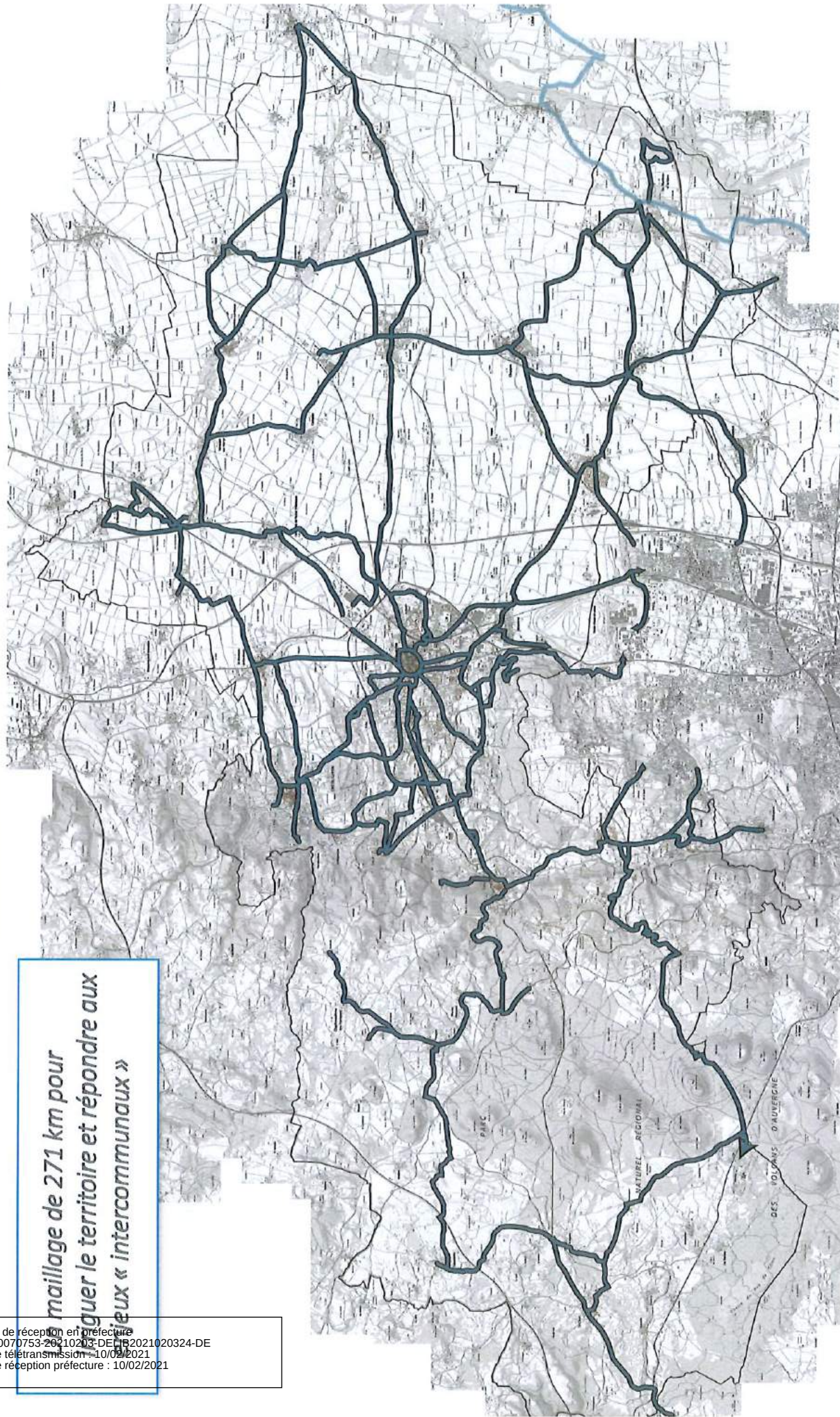
Secteur Ouest : Riom + communes de la Faille de Limagne

Secteur Est : Riom + communes de la Plaine de la Limagne

L'armature cyclable globale du territoire de Riom Limagne et Volcans défini suite aux 3 sessions d'ateliers

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DE-2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

« un maillage de 271 km pour
structurer le territoire et répondre aux
besoins « intercommunaux » »



Une hiérarchisation selon 4 niveaux d'itinéraires

maillage global, découpé en 86 itinéraires a été hiérarchisé en 4 niveaux selon leur potentiel et vocation.

Cette hiérarchisation se définit ainsi :

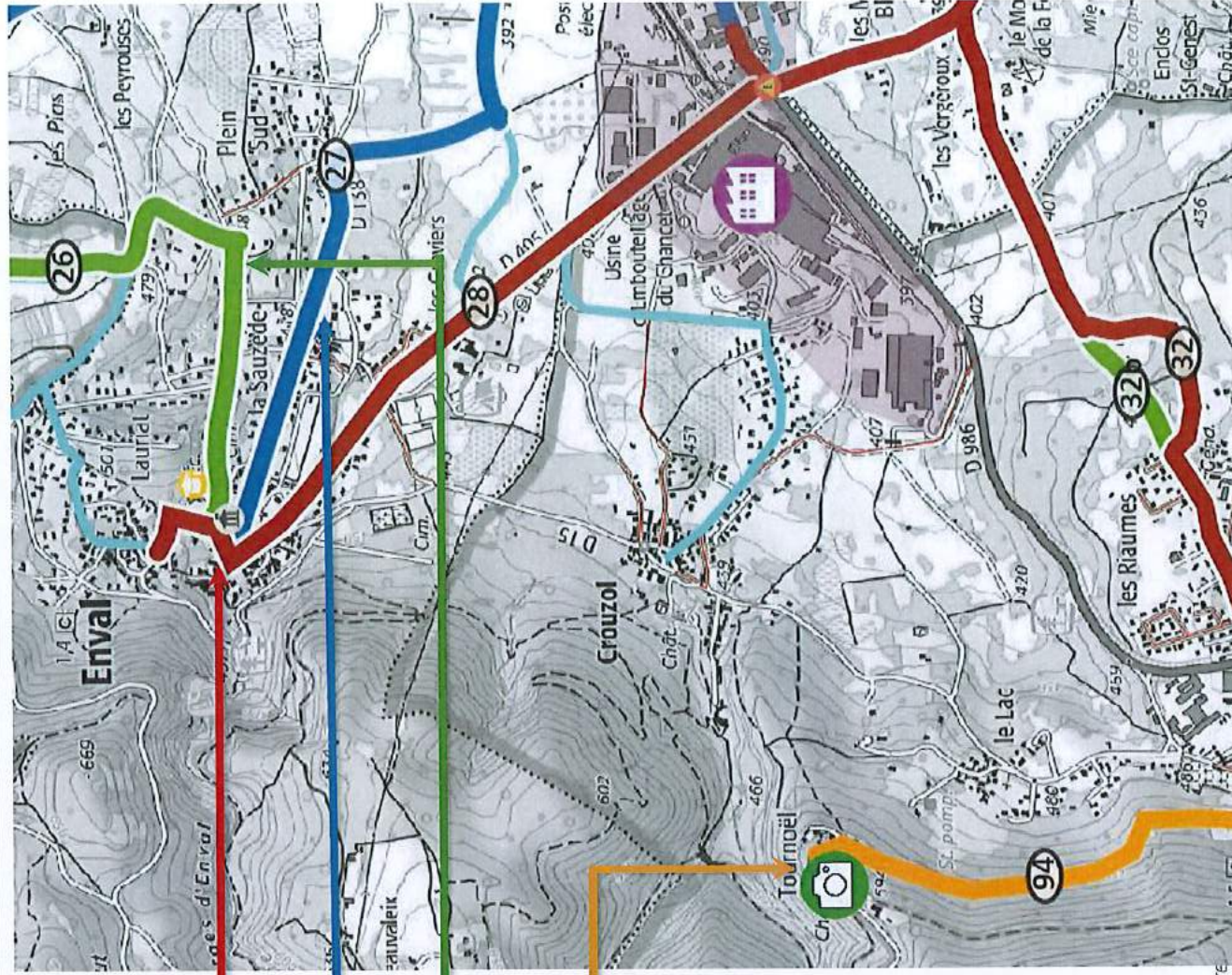
Niveau 1 : Maillage structurant (P) avec 34 itinéraires

Niveau 2 : Maillage secondaire (S) avec 28 itinéraires

Niveau 3 : Maillage complémentaire (T) qui regroupe 15 itinéraires

Niveau 4 : Maillage de Liaisons essentiellement touristiques et de loisirs (L) composé de 9 itinéraires

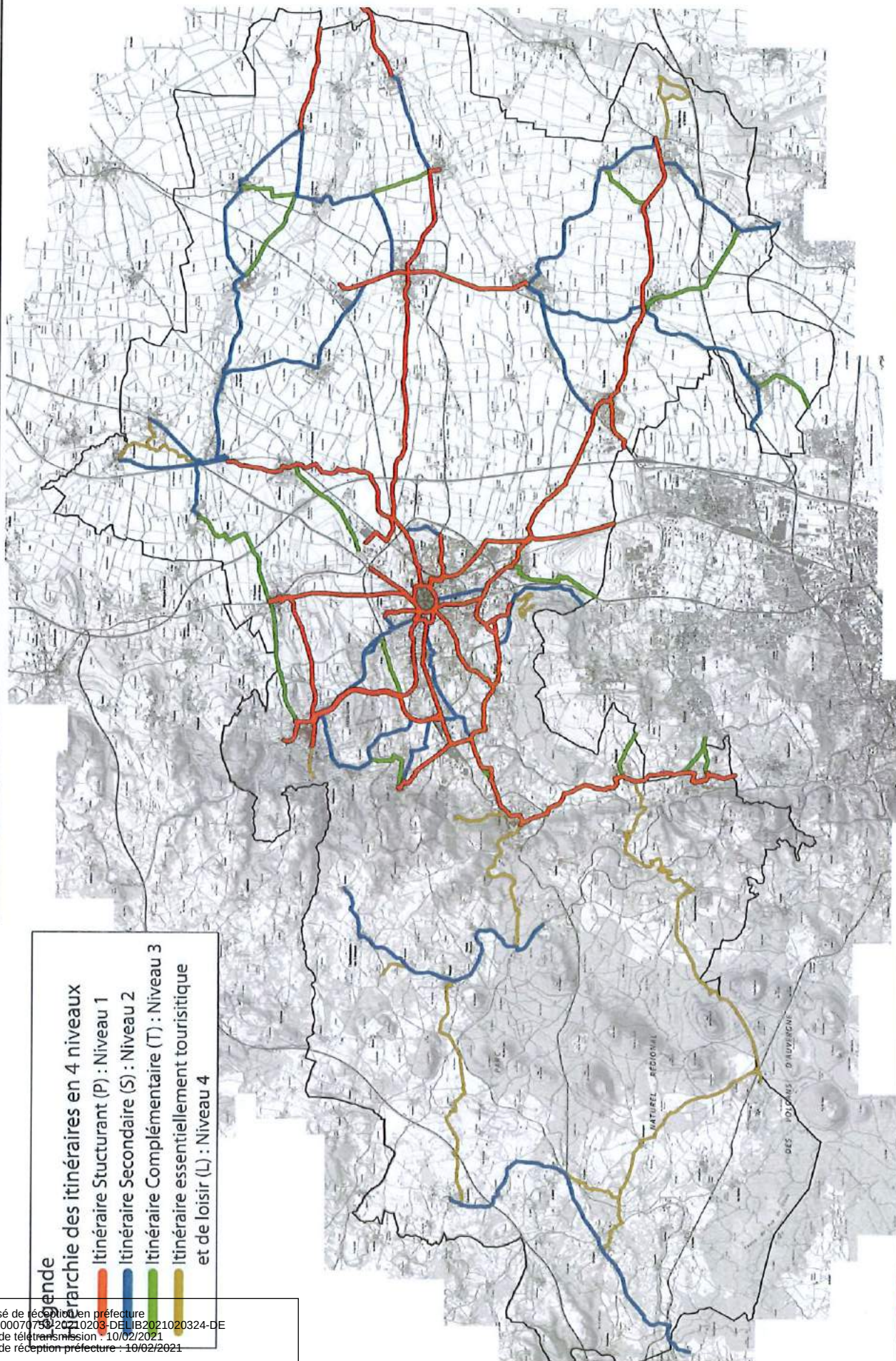
Cette hiérarchisation pourra guider la feuille de route pour la mise en œuvre du volet utilitaire du Schéma (conditionner les priorités de réalisation, le financement,...) et apporter une aide à la décision aux décideurs.



Le maillage global hiérarchisé selon les 4 niveaux

- Legende**
Hiérarchie des itinéraires en 4 niveaux
- Itinéraire Structurant (P) : Niveau 1
 - Itinéraire Secondaire (S) : Niveau 2
 - Itinéraire Complémentaire (T) : Niveau 3
 - Itinéraire essentiellement touristique et de loisir (L) : Niveau 4

Accusé de réception en préfecture
063-200070750-202110203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021



Zoom cœur RLV

Légende

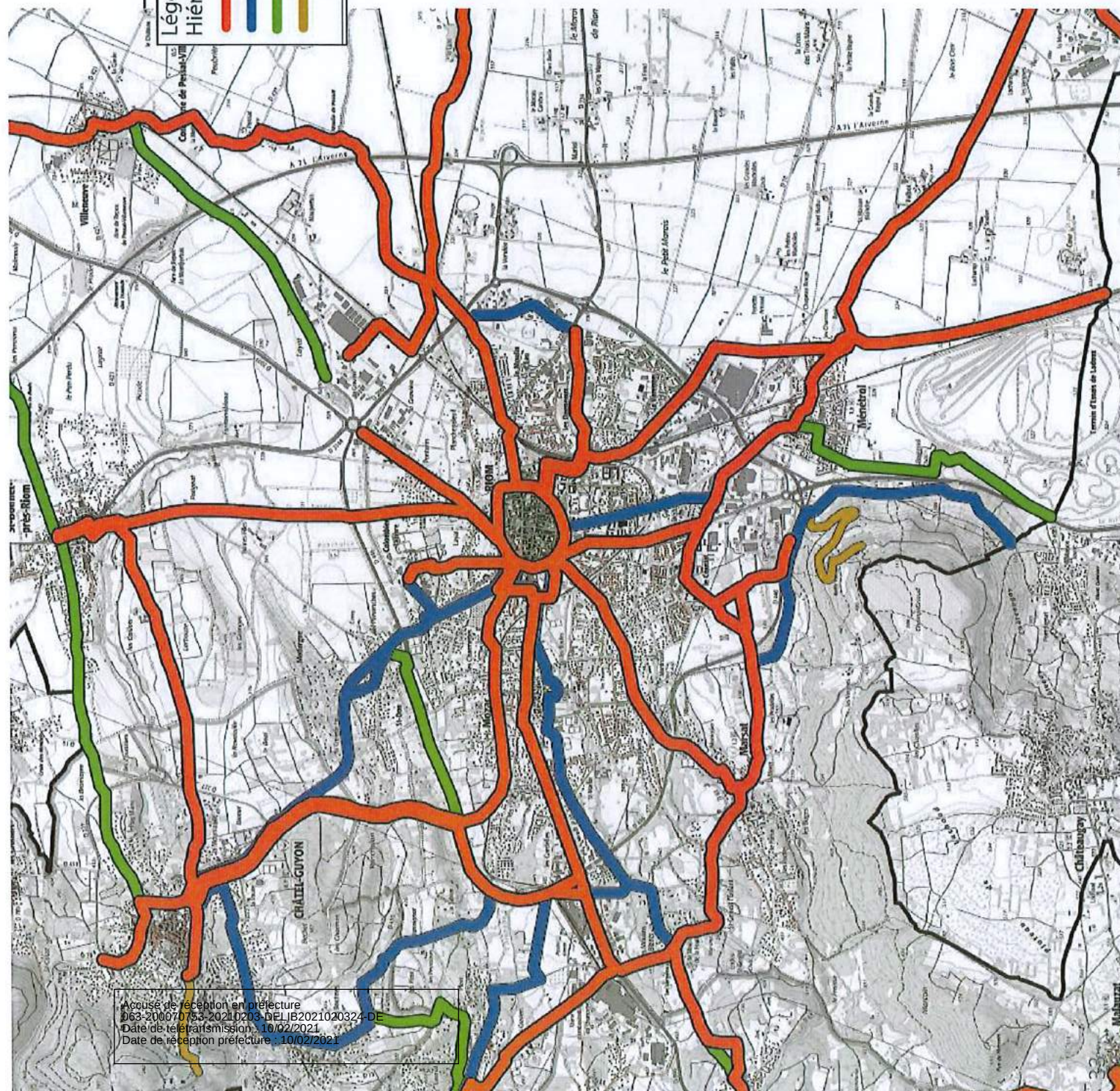
Hierarchie des itinéraires en 4 niveaux

Itinéraire Structurant (P) : Niveau 1

Itinéraire Secondaire (S) : Niveau 2

Itinéraire Complémentaire (T) : Niveau 3

Itinéraire essentiellement touristique et de loisir (L) : Niveau 4



Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELJB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

4

Les aménagements envisagés et leurs chiffrages

Rappel des principaux types d'aménagements cyclables (I)

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Aménagement	Définition	Remarques et coûts	Largeur	Illustrations
Les voies vertes	Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. La voie verte n'est réglementairement ni une véloroute, ni une aire piétonne, ni une piste cyclable, ni un trottoir.	Elles sont principalement implantées hors agglomération, par exemple le long d'une route, ou en milieu urbain sur des voies fermées à la circulation motorisée. De 60 000 € / km pour le revêtement d'un chemin à 500 000 € / km en cas de création ex-nihilo avec gros travaux	Entre 3 et 5 m	
Les pistes cyclables	C'est une chaussée, ou une portion de la voirie, réservée exclusivement à la circulation des cycles et physiquement séparée de la circulation motorisée.	Elles sont principalement implantées le long des axes de circulation qui accueillent un trafic dense, à vitesse élevée. En zone urbaine dense, elles sont généralement bilatérales (un sens de chaque côté de la voirie) pour permettre des insertions plus simples. De 100 000 € / km pour la pose d'une simple bordure à 500 000 € / km en cas de reprise globale de la voirie	Entre 2,50 m et 3 m en bidirectionnel, entre 1,60 et 2 m en unidirectionnel	
Les bandes cyclables	Voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.	Leur implantation ne doit pas mettre en danger le cycliste (conflits avec le stationnement des véhicules motorisés), ni les piétons (laisser un espace de circulation piéton suffisant). De 30 000 € / km pour du simple marquage à 250 000 € / km en cas de reprise de chaussée	Entre 1,20 et 1,80 m Surlargeur de 0,5 m en cas de stationnement longitudinal	
La chaussée à voie centrale banalisée	Chaussée 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.	Voie à double-sens et à trafic modéré trop étroite pour aménager des bandes cyclables. La largeur de la chaussée est comprise entre 6 m et 8 m, et le trafic est inférieur à 5 000 véh/j. De 40 000 à 80 000 € / km en cas de reprises mineures de la chaussée	Largeur des rives : au moins 1,20 m et jusqu'à 1,80 m pour ne pas encourager le stationnement	

Site propre

Aménagement sur chaussée

Rappel des principaux types d'aménagements cyclables (II)

Aménagement	Définition	Remarques et coûts	Illustrations	
La zone de rencontre	Ensemble de rues limitées à 20 km/h, qui constitue une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.	Aménagement dans les secteurs où la fonction urbaine prime sur la fonction circulaire (zone commerçante, secteur gare, quartier résidentiel).		
La zone 30	Ensemble de rues limitées à 30 km/h, qui constitue une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.	Les zones pacifiées s'accompagnent d'aménagements de pacification : plateaux, coussins, écluses...		
La limitation à 30 km/h	Section de rue où la vitesse est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.	De 5 000 € / km pour une simple signalisation à 500 000 € / km pour une reprise globale de la voirie.		
La vélorue	Il s'agit de donner une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé. Ainsi, le cycliste se positionne au milieu de la voie et la voiture reste derrière le cycliste. Pour cela, la position du cycliste est matérialisée au milieu de la chaussée à l'aide d'un marquage spécifique constitué de la figurine vélo et d'un double chevron.	La vélorue s'aménage en agglomération dans les rues à trafic modéré où il n'est pas possible de réaliser d'autres aménagements. La vitesse doit être limitée 30 km/h. De 4 000 € / km pour du simple marquage à 300 000 € / km en cas de reprise du revêtement et l'installation d'une séparation centrale de pacification.	 	
La route partagée	Il s'agit d'une route à faible trafic où cohabitent cycliste et automobile. Pour renforcer la sécurité du cycliste ou matérialiser une continuité, une signalisation horizontale rappelle la présence de cyclistes.	Environ 3 000 € / km		

Cohabitation modale

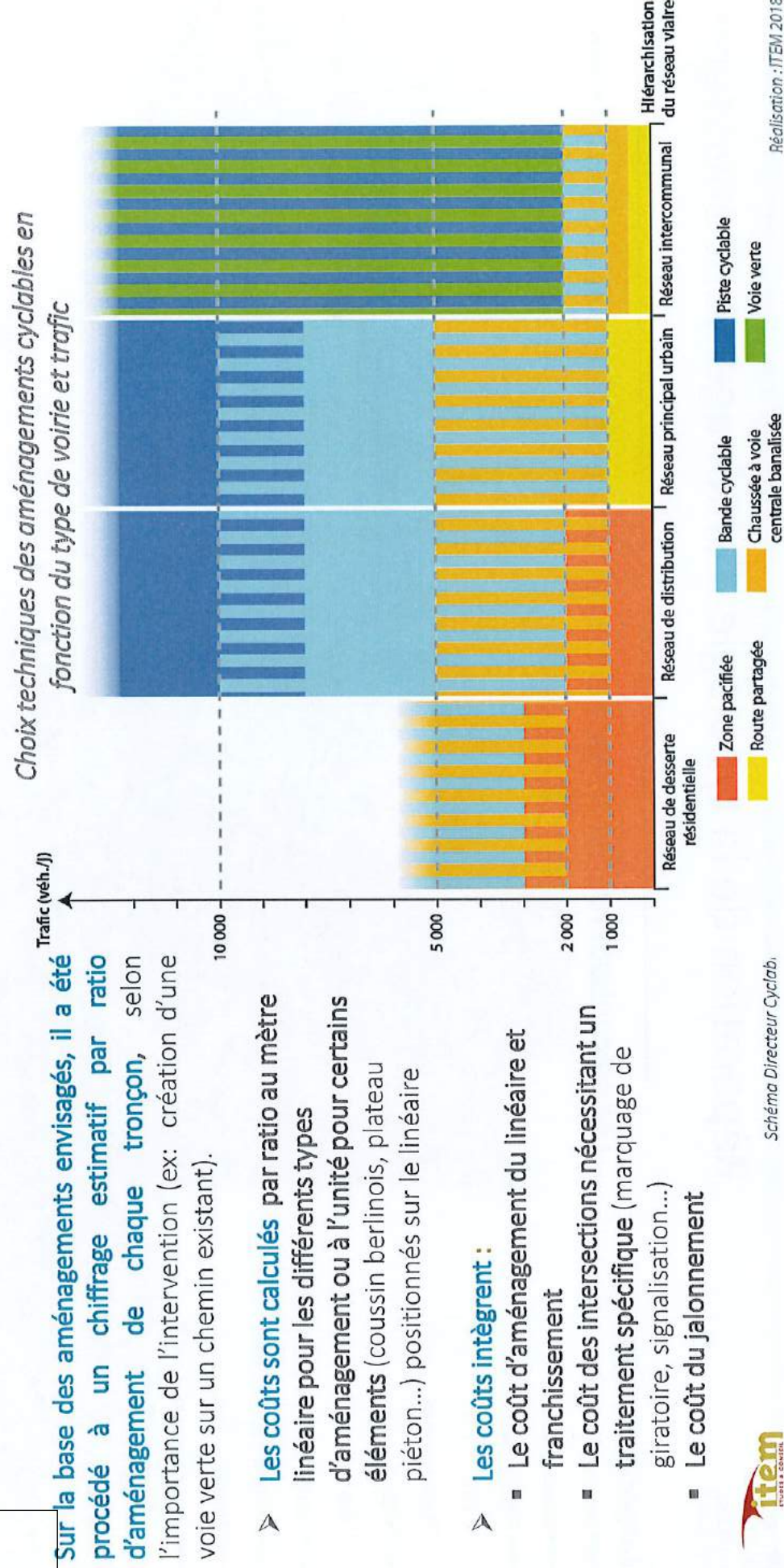
Le choix de la typologie d'aménagement et le chiffrage des itinéraires

Ces préconisations quand aux types d'aménagements cyclables à réaliser sur chacun des tronçons sont proposées dans le schéma :

Ces préconisations représentent un avis technique basé sur la hiérarchisation des voiries, leur profil, le potentiel d'utilisateurs attendus...

Mais elles sont susceptibles d'évoluer dans la mise en œuvre selon les contraintes techniques identifiées lors des études pré-opérationnelles, des budgets disponibles ou simplement par choix de la collectivité ...

Sur la base des aménagements envisagés, il a été procédé à un chiffrage estimatif par ratio d'aménagement de chaque tronçon, selon l'importance de l'intervention (ex: création d'une voie verte sur un chemin existant).



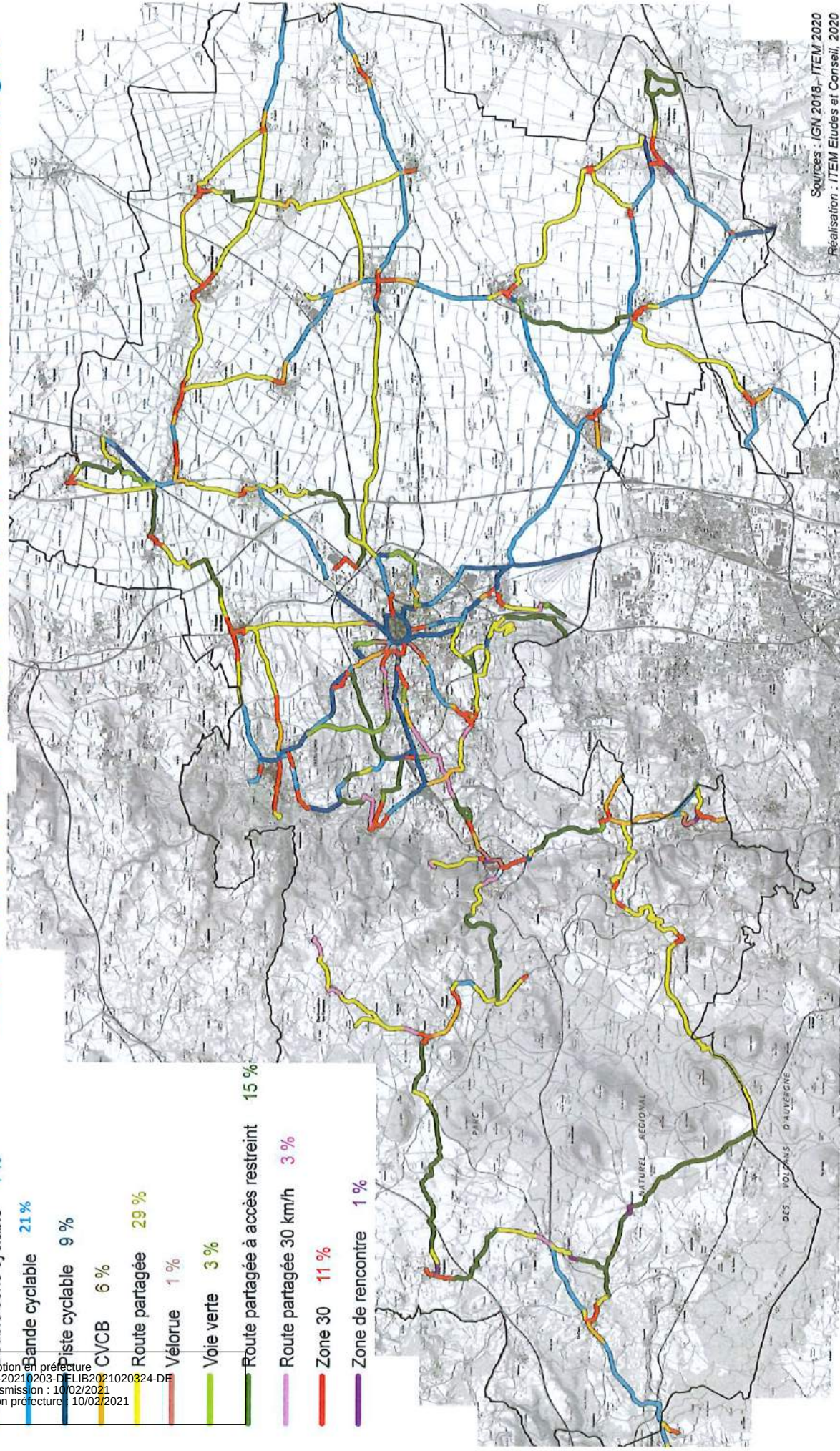
Réparation de la typologie d'aménagement envisagée

Aménagements projetés :

Double sens cyclable	1 %
Bande cyclable	21 %
Piste cyclable	9 %
CVCB	6 %
Route partagée	29 %
Vélorue	1 %
Voie verte	3 %
Route partagée à accès restreint	15 %
Route partagée 30 km/h	3 %
Zone 30	11 %
Zone de rencontre	1 %

Accusé de réception en préfecture
063-2006070753-20210203-D-ELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Les préconisations d'aménagements cyclables sur le réseau de 273 km imaginé



Sources : IGN 2016, ITEM 2020
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, 2020

La mise en place d'un jalonnement cyclable pour les différents types d'itinéraires

Objectifs du jalonnement et de la signalisation cyclable

- ✓ Identifier les itinéraires adaptés et sécurisés ;
- ✓ Guider le cycliste tout au long de son parcours ;
- ✓ Mettre en valeur les infrastructures réalisées et matérialiser le réseau cyclable en lui donnant une image immédiatement ;
- ✓ Communiquer sur la possibilité d'utiliser le vélo pour rejoindre certaines destinations.

Rendre cohérent ce jalonnement, pertinent et le rendre efficace grâce à :

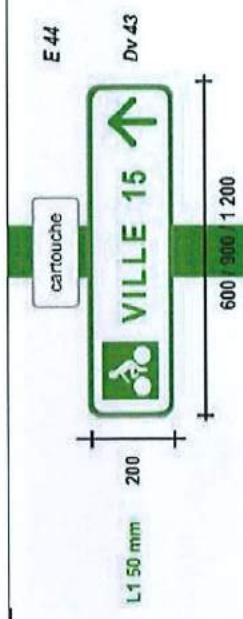
- ✓ L'uniformité et l'homogénéité des panneaux sur le territoire ;
- ✓ La visibilité des panneaux sur le réseau ;
- ✓ La continuité des directions signalées.

Les informations à signaler permettront de cibler les besoins quotidiens des habitants :

- ✓ Les communes alentours et les communes principales et les principaux pôles générateurs (gares, collèges, centres-bourgs, principaux équipements sportifs, zones d'activités...);
- ✓ Les distances à minima et éventuellement les temps de parcours.

Préconisations pour la mise en œuvre opérationnelle

- ✓ Privilégier les panneaux de position pour utiliser au maximum les supports existants ;
- ✓ Les panneaux de pré-signalisation ne sont utiles que pour les carrefours complexes et/ou saturés en nombre de panneaux ;
- ✓ Les panneaux de confirmation seront réservés aux mouvements complexes ;
- ✓ Hors agglomération, des panneaux simplifiés sont suffisants pour matérialiser la continuité de l'itinéraire.



Panneau de pré-signalisation et de position



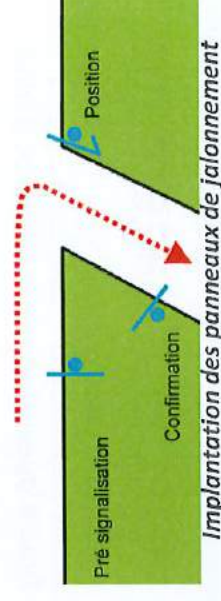
Panneau de confirmation



Panneau simplifié (hors agglomération)



Panneau indiquant des pôles générateurs à intégrer en zone urbaine



Un coût total de jalonnement estimé à 192 000 € pour le schéma directeur cyclable de la RLV

Schéma Directeur Cyclable Communautaire - Rapport Final - Novembre 2020

Chiffrage global du schéma sur le volet aménagement

Accusé de réception en préfecture
063-200070759-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

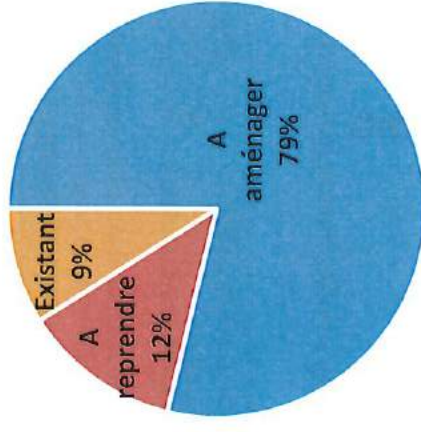
Sur l'ensemble des 271 km du maillage :

environ **24 km** s'appuient sur des aménagements existants de qualité soit 9% du maillage qui ne nécessitent aucun travaux.

environ **33 km** s'appuient sur des aménagements existants mais qui nécessitent une reprise

Environ 79% du maillage soit **214 km** restent à aménager

Type d'opération sur le maillage global



✓ Dans le cadre du schéma le chiffrage global des préconisations d'aménagements représente **23 Millions d'€** pour l'ensemble de RLV (soit environ 93 € du ml sur ce qui reste à aménager).

✓ Les coûts intègrent :

- L'aménagement du linéaire et des franchissements
- Le traitement de 51 intersections spécifiques (marquage dans giratoire, création d'un ilot central...).
- Le détail des intersections est présenté en annexes (localisation, travaux et coûts de chacune).
- Le jalonnement
- Mais s'entendent hors coûts d'acquisitions foncières que pourrait impliquer la réalisation de certains aménagements
- A cela il faudra ajouter une fois l'ensemble réalisé des coûts d'entretien +/- 410 000 €/an.

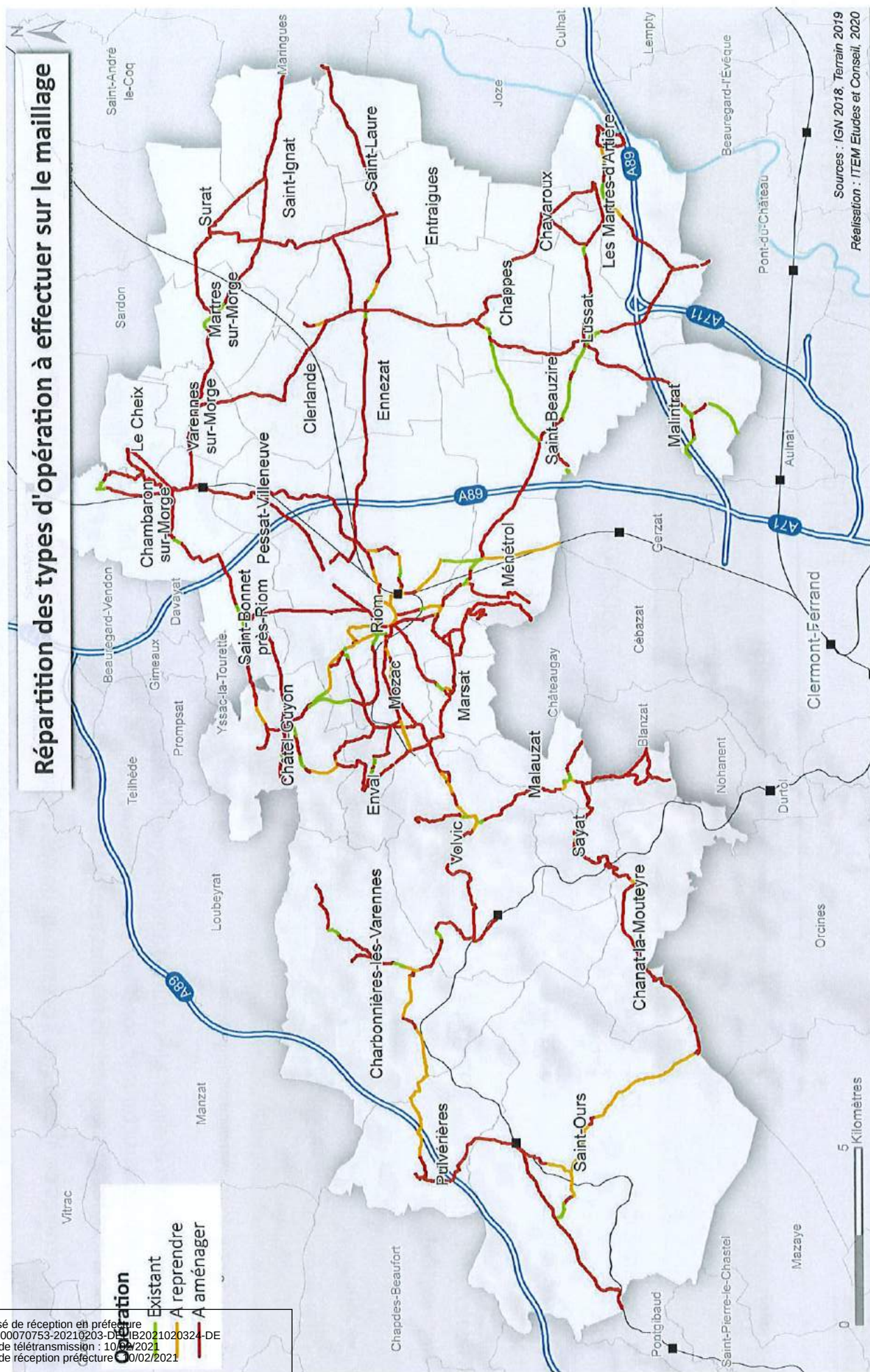
Détails des coûts	Coût total sans doublon*
Aménagement du linéaire	22 135 349 € (96%)
Traitement des intersections	603 800 € (3%)
Mise en place du jalonnement	192 074 € (1%)
Total	22 931 223 €

* Un même tronçon peut appartenir à plusieurs itinéraires

Au regard du chiffrage global, RLV ne pourra mener à court-terme l'ensemble des opérations : une vision à plus long terme !

Type d'opération sur le maillage globale

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DE-1001020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021



Répartition du chiffrage selon le niveau de hiérarchisation des itinéraires

Détails des coûts	Coût total <i>sans doublon*</i>	Coût Niv. 1 structurants (P)	Coût Niv. 2 secondaires (S)	Coût Niv. 3 complémentaires (T)	Coût Niv. 4 touristiques et de loisir (L)
Aménagement du linéaire	22 135 349 € (96%)	13 364 000 €	7 250 000 €	2 376 000 €	788 000 €
Traitement des intersections	603 800 € (3%)	740 900 €	118 500 €	7 700 €	3 000 €
Mise en place du jalonnement	192 074 € (1%)	95 900 €	69 100 €	21 300 €	19 300 €
Total	22 931 223 €	14 200 800 €	7 437 600 €	2 405 000 €	810 300 €
Km (à reprendre et à aménager) et € ML		96 km 148 €/ml	89,7 Km 83 €/ml	28,6 km 84,1 €/ml	41,9 km 19,3 €/ml

* Un même tronçon peut appartenir à plusieurs itinéraires

- ✓ On distingue en analysant les coûts d'aménagements rapporté au mètre linéaire sur les différents niveaux hiérarchiques, que les itinéraires structurants sont les plus coûteux, car généralement du fait de leurs potentiels, leurs localisation... ils nécessitent les aménagements les plus sécurisés et les plus lourds (environ 148 €/ml).
- ✓ Les itinéraires de niveau 2 et 3 présentent un coût moindre autour de 84 € du ml, soit inférieur à la moyenne du schéma.
- ✓ Les itinéraires essentiellement de loisirs et touristiques, souvent uniquement des itinéraires jalonnés ou avec de aménagements très limités sont les moins coûteux à aménager avec moins de 20 € en moyenne par ml.

Détail des types d'aménagements et des coûts des itinéraires par secteur

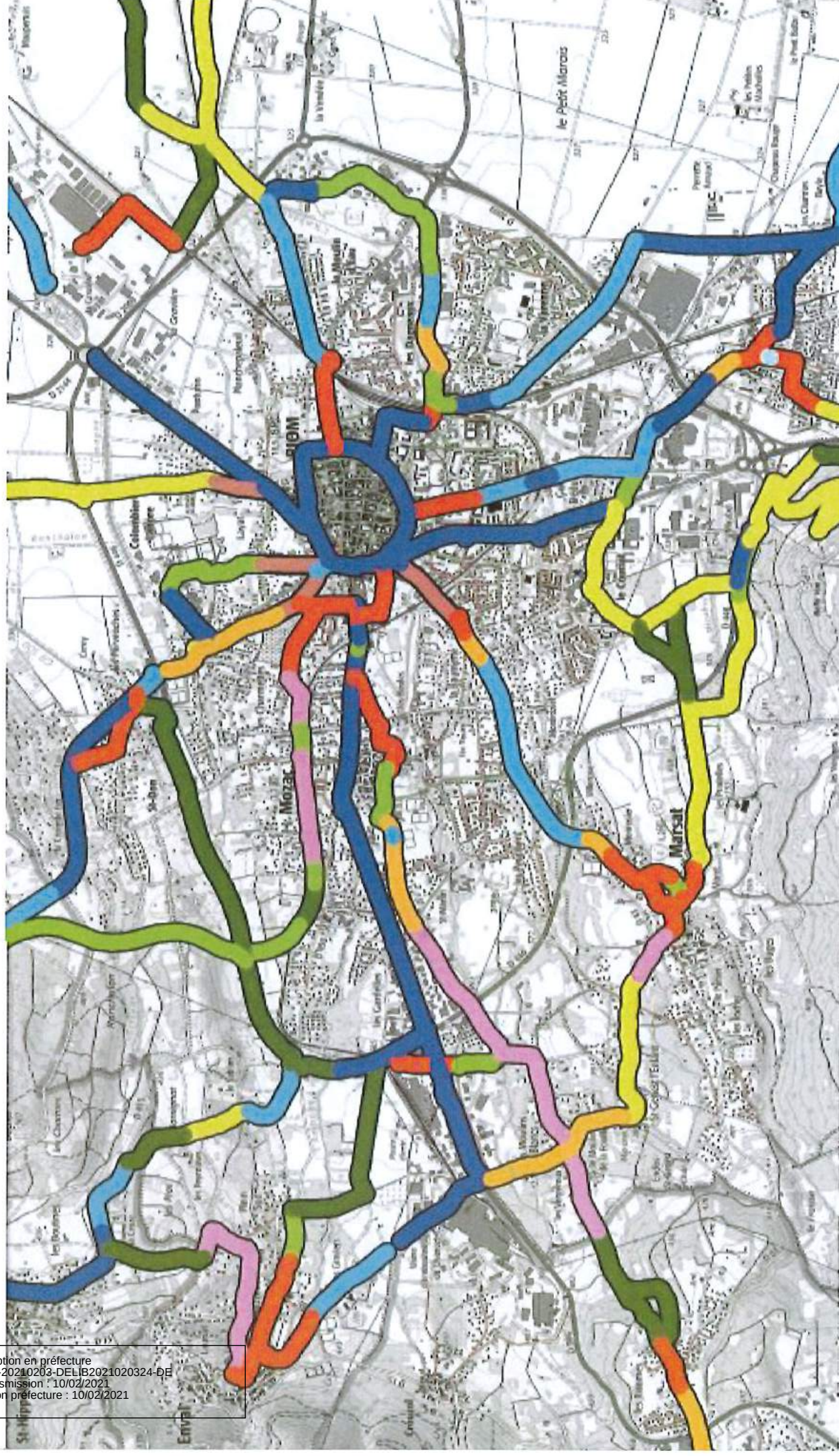
Aménagements projetés :

- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Voie verte
- Route partagée à accès restreint
- Route partagée 30 km/h
- Zone 30
- Zone de rencontre

Accusé de réception en préfecture
093-200070263-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Zoom sur le pôle riomois :

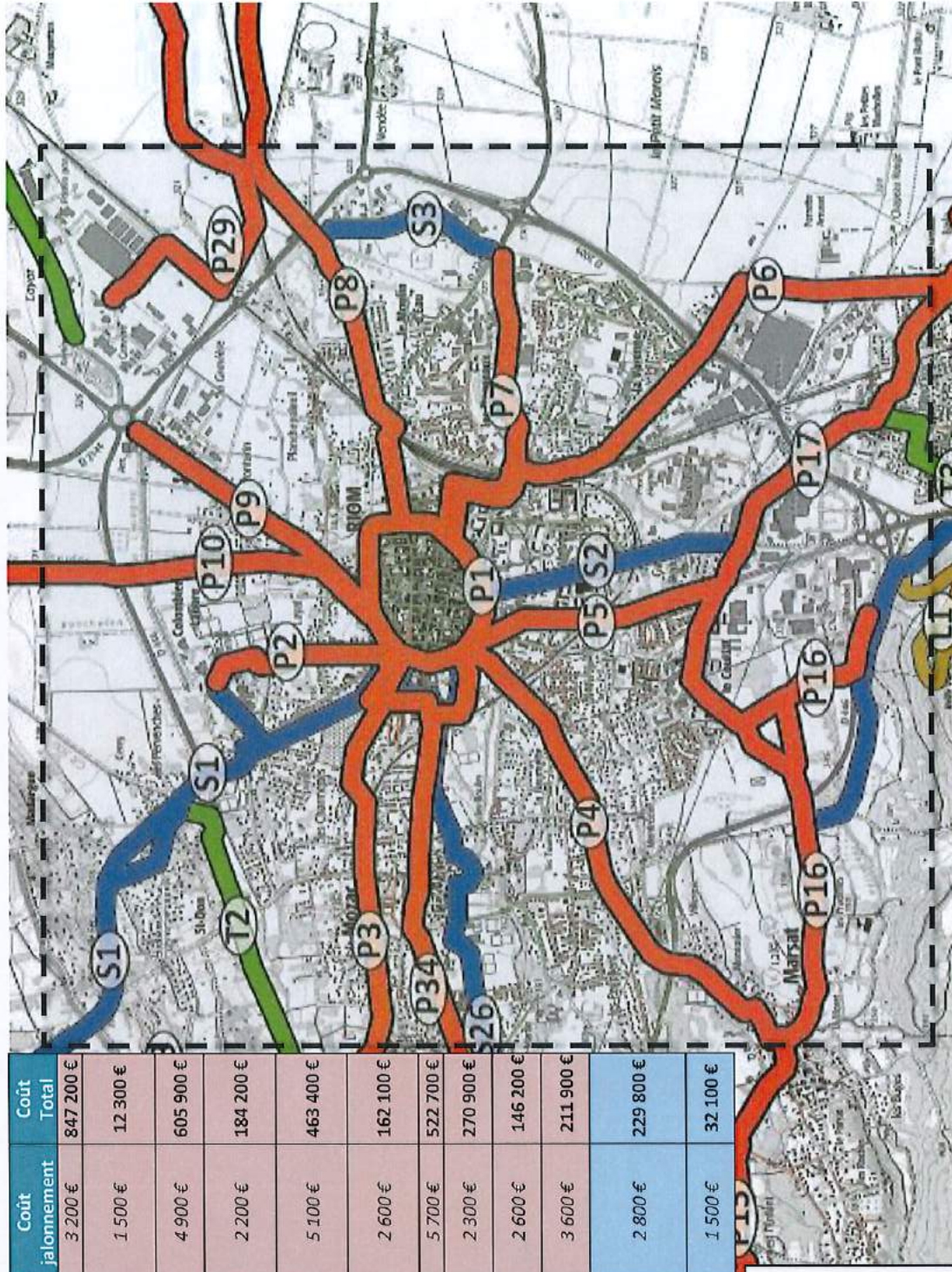
Aménagements préconisés



Zoom sur le pôle riomois : Hiérarchisation et coûts (I)

ID_Itinéraire	Itinéraire	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total
P1	Riom Centre-Ville	603 000 €	241 000 €	3 200 €	847 200 €
P2	Riom Centre-Ville	7 000 €	3 800 €	1 500 €	12 300 €
P4	Riom Centre-Ville	590 000 €	11 000 €	4 900 €	605 900 €
P5	Riom Centre-Ville	176 000 €	6 000 €	2 200 €	184 200 €
P6	Riom Centre-Ville	313 000 €	145 300 €	5 100 €	463 400 €
P7	Riom Centre-Ville	148 000 €	11 500 €	2 600 €	162 100 €
P8	Riom Centre-Ville	517 000 €	0 €	5 700 €	522 700 €
P9	Riom Centre-Ville	230 000 €	38 600 €	2 300 €	270 900 €
P16	Marsat <> Riom	138 000 €	5 600 €	2 600 €	146 200 €
P17	Riom Sud <> Marsat	174 000 €	34 300 €	3 600 €	211 900 €
S2	Riom Centre-Ville	227 000 €	0 €	2 800 €	229 800 €
S3	Riom ZA Portes de Riom	18 000 €	12 600 €	1 500 €	32 100 €

Légende
Hiérarchie des itinéraires en 4 niveaux
Itinéraire Structurant (P) : Niveau 1
Itinéraire Secondaire (S) : Niveau 2
Itinéraire Complémentaire (T) : Niveau 3
Itinéraire essentiellement touristique et de loisir (L) : Niveau 4



Légende

Hiérarchie des itinéraires en 4 niveaux

Itinéraire Structurant (P) : Niveau 1

Itinéraire Secondaire (S) : Niveau 2

Itinéraire Complémentaire (T) : Niveau 3

Itinéraire essentiellement touristique et de loisir (L) : Niveau 4

Approuvé et réception en préfecture

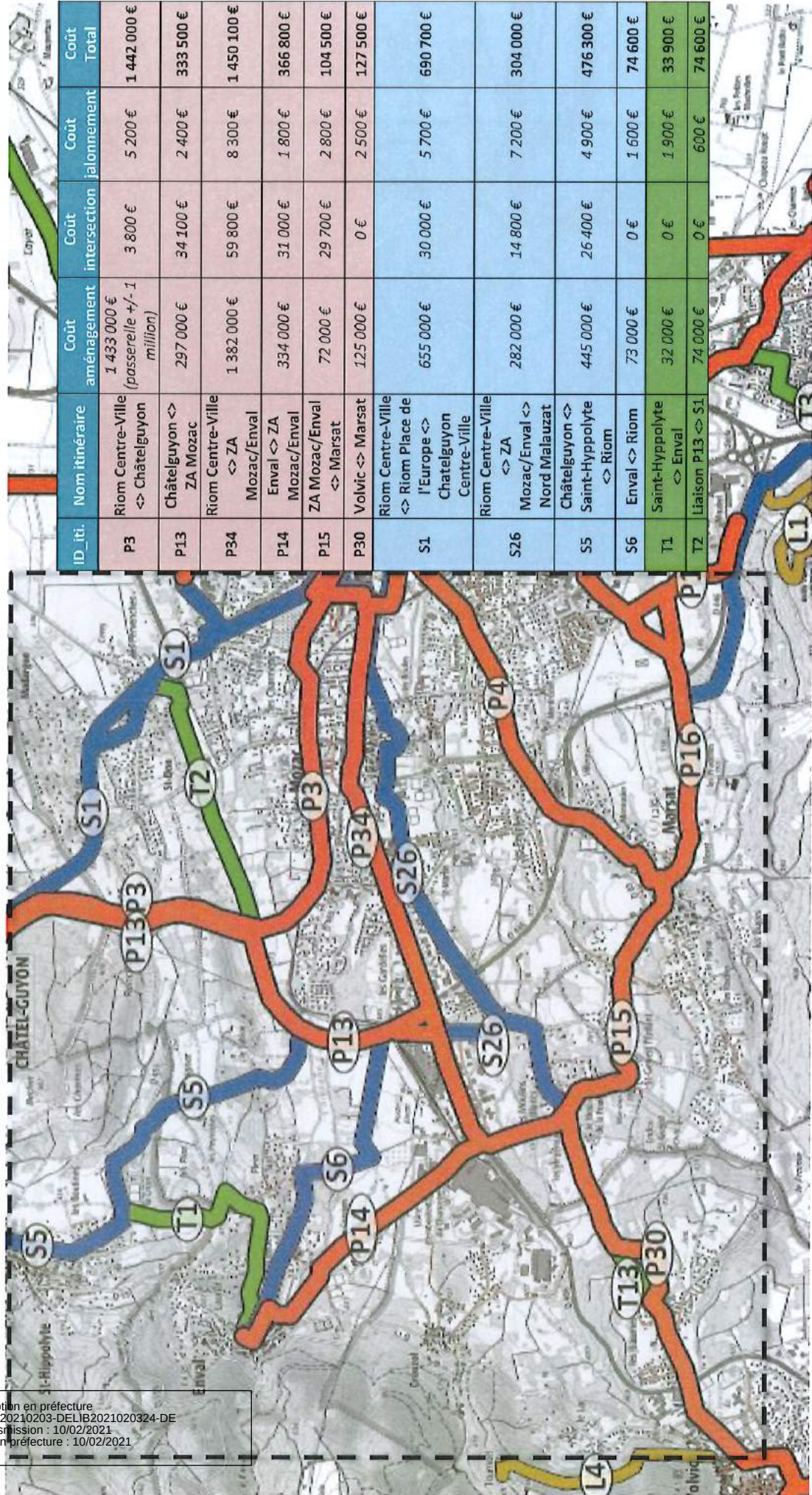
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE

Date de télétransmission : 10/02/2021

Date de réception préfecture : 10/02/2021

Zoom sur le pôle riomois :

Hiérarchisation et coûts (II)

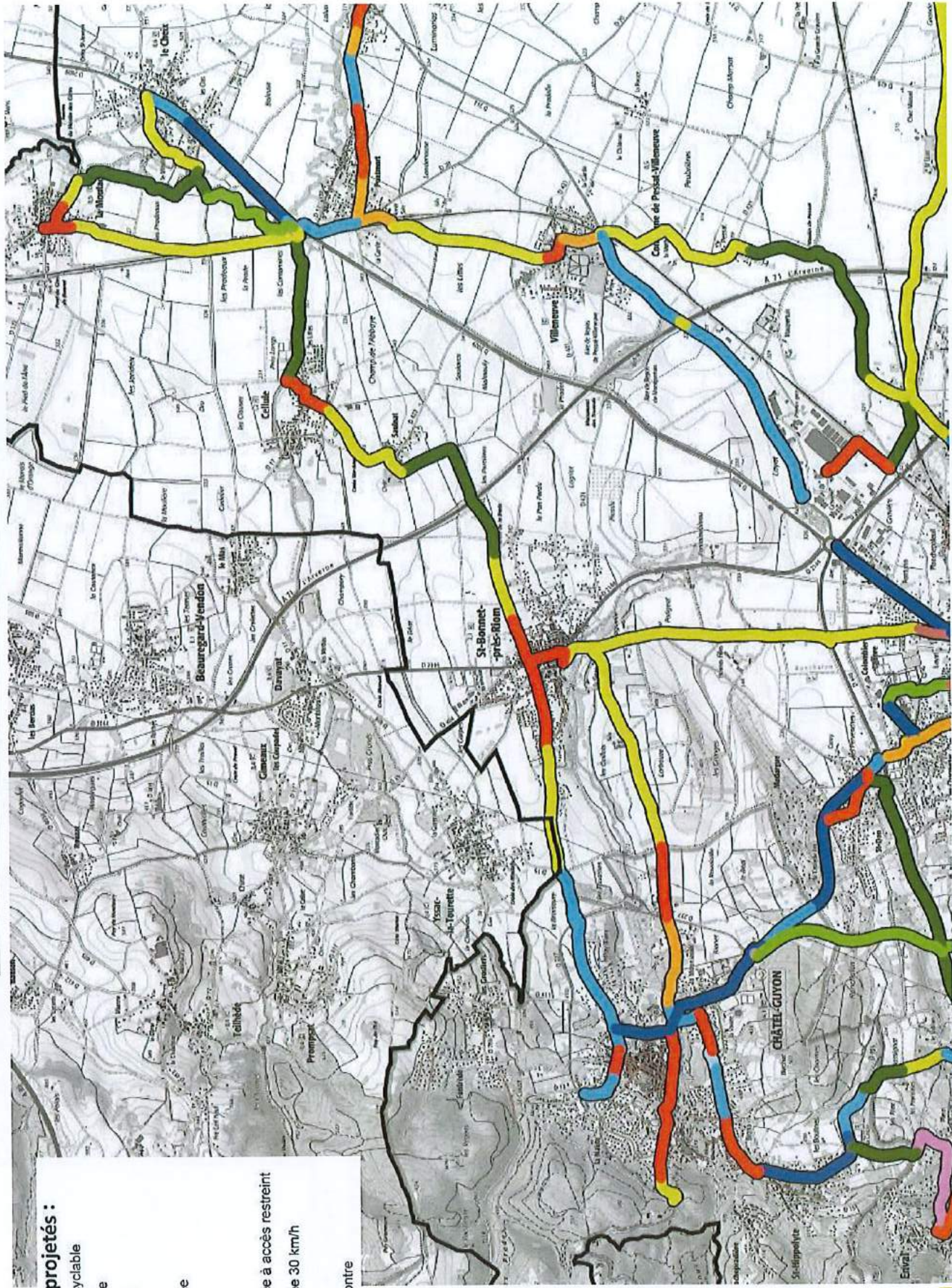


Zone Riom/Châtelguyon/Saint-Bonnet-près-Riom : Aménagements préconisés

Accusé de réception en préfecture
063-20007075-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception en préfecture : 10/02/2021

Aménagements projetés :

- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Voie cyclable
- CVCB
- Route partagée
- Vélorue
- Voie verte
- Route partagée à accès restreint
- Route partagée 30 km/h
- Zone 30
- Zone de rencontre



Zone Riom/Châtelguyon/Saint-Bonnet-près-Riom : Hiérarchisation et coûts

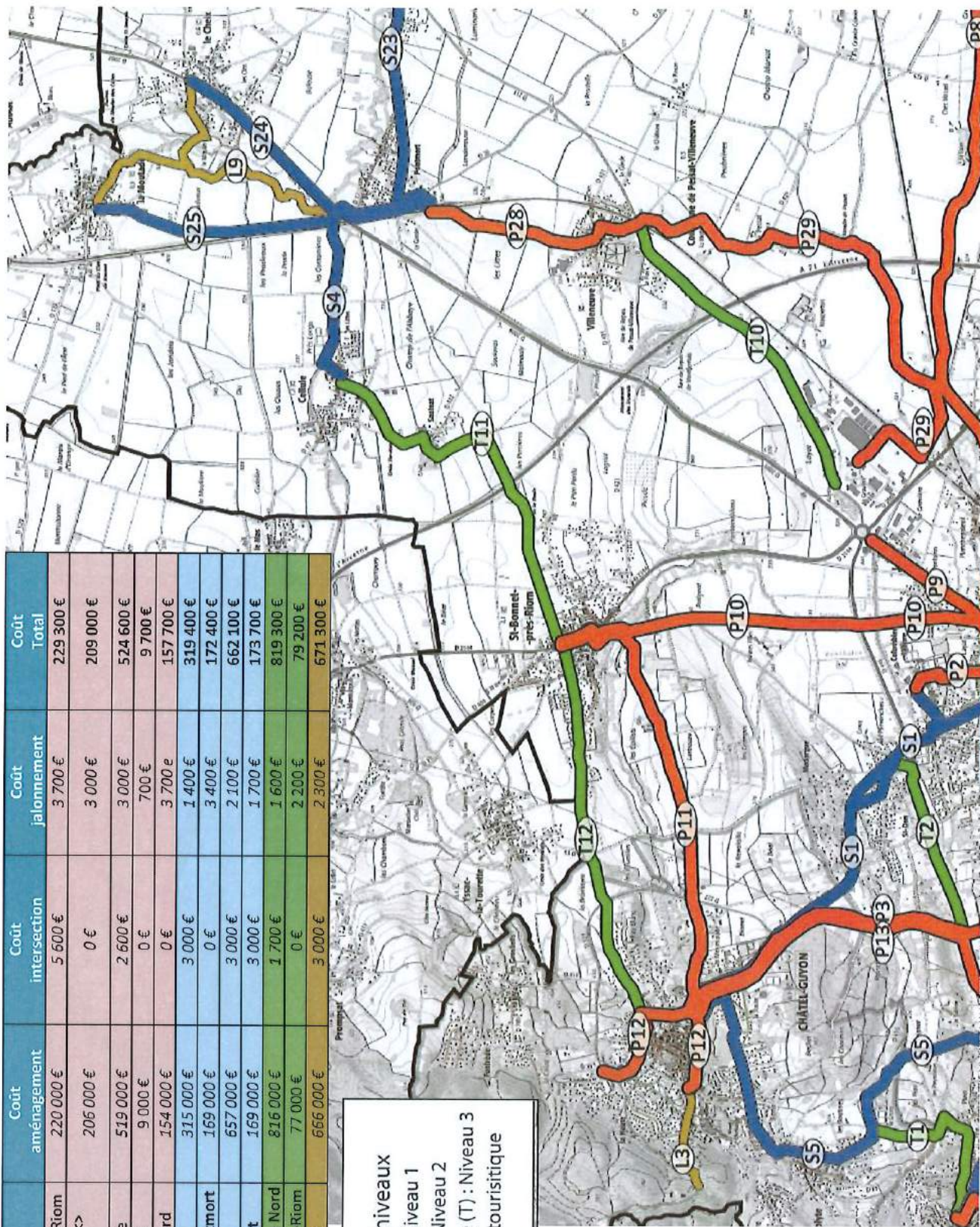
Accusé de réception en préfecture
063-200070758-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception en préfecture : 10/02/2021

ID_Itin	Nom itinéraire	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total
P10	Riom <-> Saint-Bonnet-Près-Riom	220 000 €	5 600 €	3 700 €	229 300 €
P11	Saint-Bonnet-Près-Riom <-> Châtelguyon	206 000 €	0 €	3 000 €	209 000 €
P12	Châtelguyon Centre-Ville	519 000 €	2 600 €	3 000 €	524 600 €
P13	Pontmort <-> Villeneuve	9 000 €	0 €	700 €	9 700 €
P14	Villeneuve <-> ZA Riom Nord	154 000 €	0 €	3 700 €	157 700 €
S4	Cellule <-> Pontmort	315 000 €	3 000 €	1 400 €	319 400 €
S23	Varennes-sur-Morge <-> Pontmort	169 000 €	0 €	3 400 €	172 400 €
S24	Pontmort <-> Le Cheix	657 000 €	3 000 €	2 100 €	662 100 €
S25	La Moutade <-> Pontmort	169 000 €	3 000 €	1 700 €	173 700 €
T10	Pessat-Villeneuve <-> ZA Riom Nord	816 000 €	1 700 €	1 600 €	819 300 €
T11	Cellule <-> Saint-Bonnet-Près-Riom	77 000 €	0 €	2 200 €	79 200 €
L9	Chambaron <-> Le Cheix	666 000 €	3 000 €	2 300 €	671 300 €

Légende

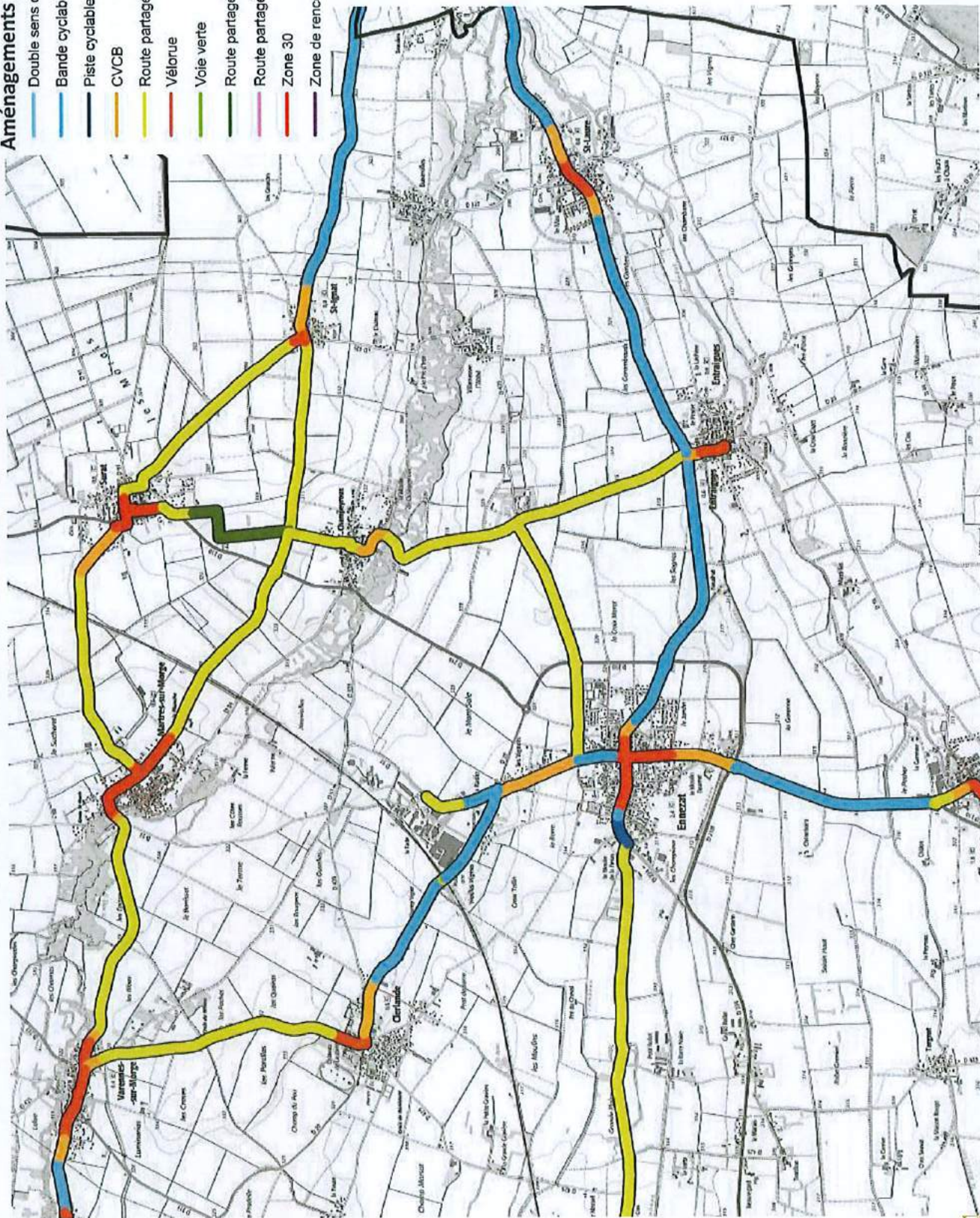
Hiérarchie des itinéraires en 4 niveaux

- Itinéraire Structurant (P) : Niveau 1
- Itinéraire Secondaire (S) : Niveau 2
- Itinéraire Complémentaire (T) : Niveau 3
- Itinéraire essentiellement touristique et de loisir (L) : Niveau 4



Zone Ennezat : Aménagements préconisés

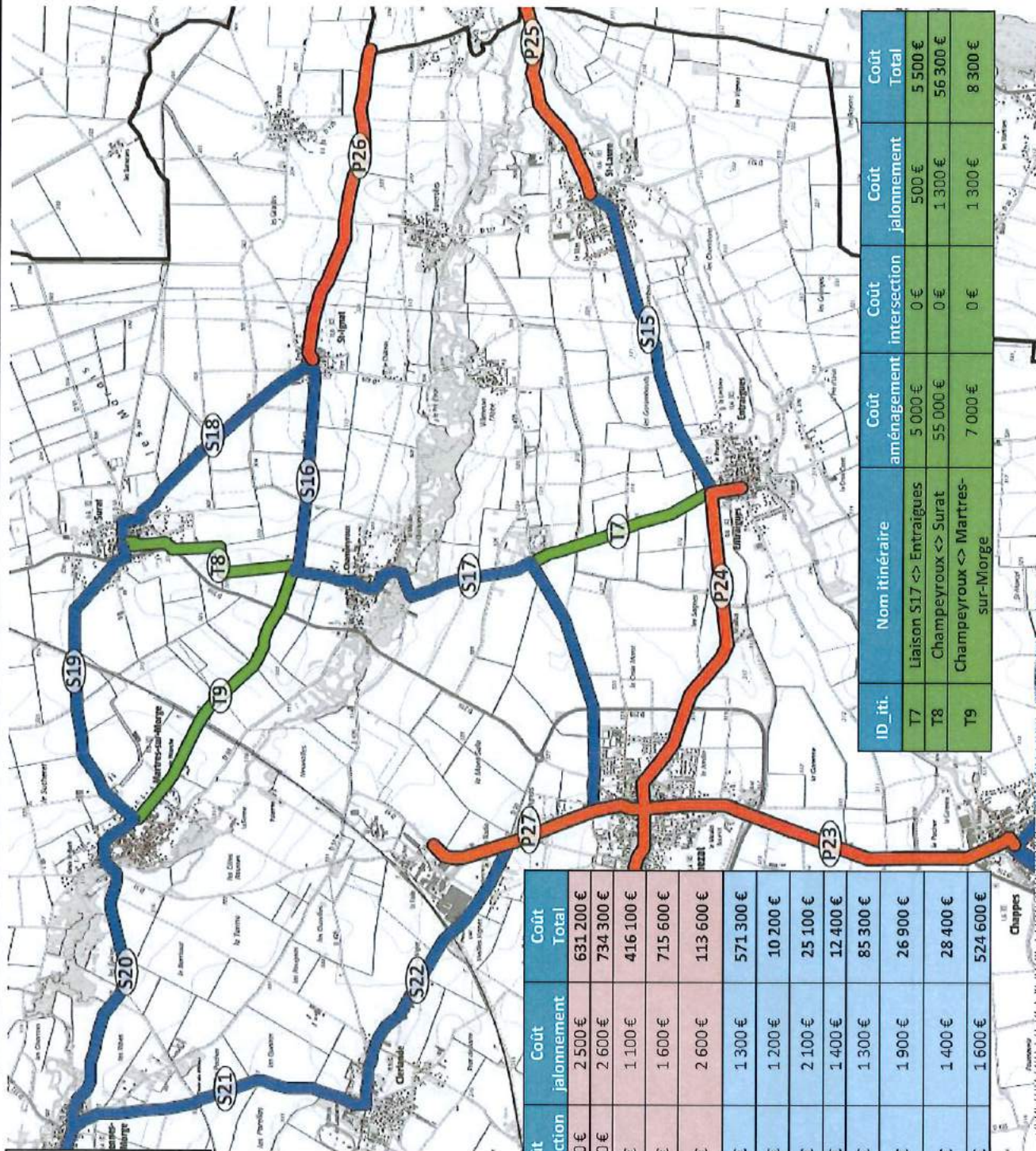
- Aménagements projetés :**
- Double sens cyclable
 - Bande cyclable
 - Piste cyclable
 - CVCB
 - Route partagée
 - Vélorue
 - Voie verte
 - Route partagée à accès restreint
 - Route partagée 30 km/h
 - Zone 30
 - Zone de rencontre



Zone Ennezat : Hiérarchisation et coûts

Légende
Hiérarchie des itinéraires en 4 niveaux
Itinéraire Structurant (P) : Niveau 1
Itinéraire Secondaire (S) : Niveau 2
Itinéraire Complémentaire (T) : Niveau 3
Itinéraire essentiellement touristique et de loisir (L) : Niveau 4

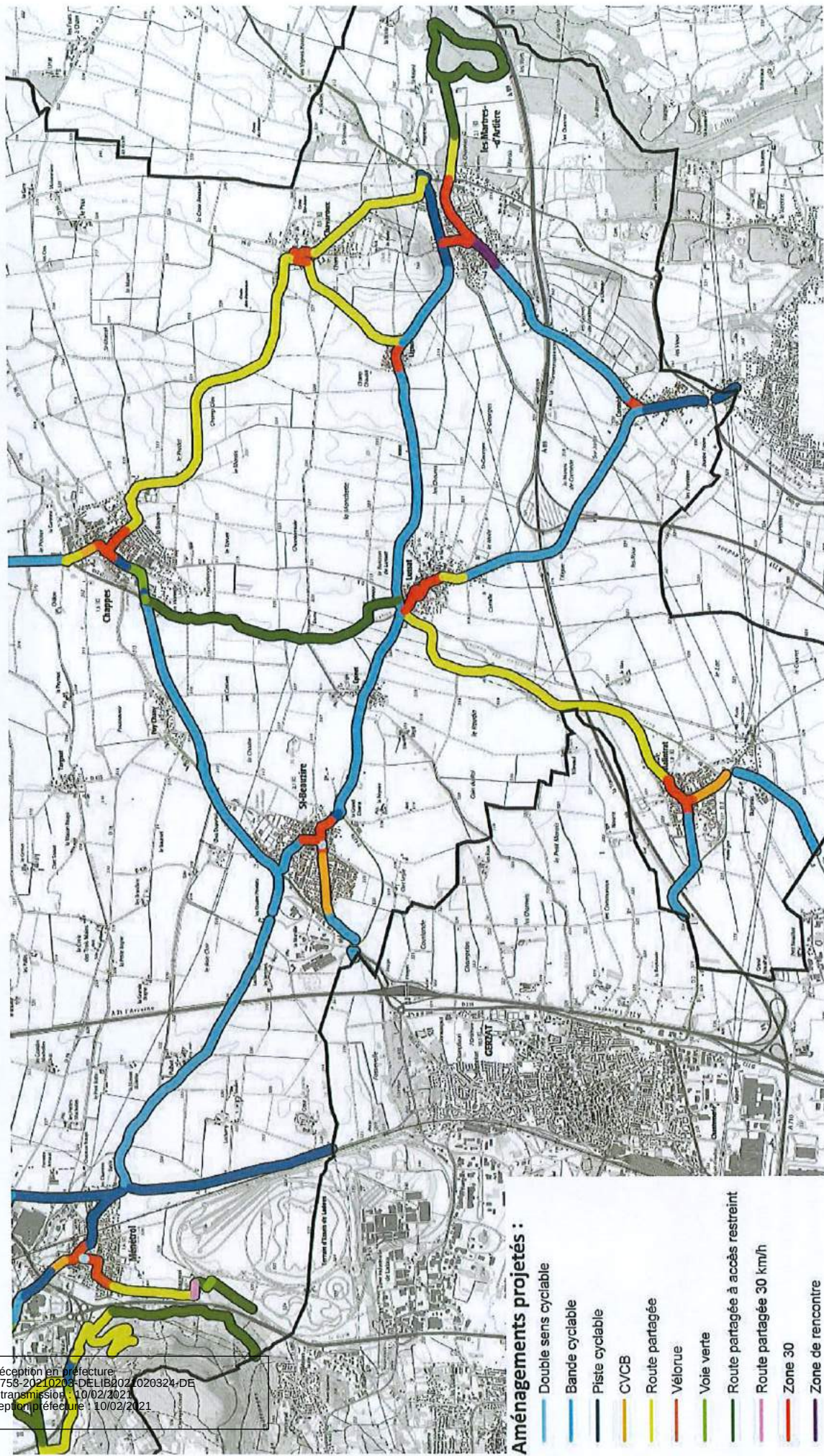
Accusé de réception en préfecture
063-200670739-20210203-DELIB2021020824-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de publication en préfecture : 10/02/2021



ID iti.	Nom itinéraire	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonement	Coût Total
P23	Chappes <> Ennezat	627 000 €	1 700 €	2 500 €	631 200 €
P24	Ennezat <> Entraigues	730 000 €	1 700 €	2 600 €	734 300 €
P25	Saint-Laure <> Marignies	415 000 €	0 €	1 100 €	416 100 €
P26	Marignies <> Saint-Ignat	714 000 €	0 €	1 600 €	715 600 €
P27	Ennezat Centre-Ville <> Limagrain	111 000 €	0 €	2 600 €	113 600 €
S15	Entraigues <> Saint-Laure	570 000 €	0 €	1 300 €	571 300 €
S16	Saint-Ignat <> Champeyroux	9 000 €	0 €	1 200 €	10 200 €
S17	Champeyroux <> Ennezat	23 000 €	0 €	2 100 €	25 100 €
S18	Saint-Ignat <> Surat	11 000 €	0 €	1 400 €	12 400 €
S19	Surat <> Martres-sur-Morge	84 000 €	0 €	1 300 €	85 300 €
S20	Martres-sur-Morge <> Varennes-sur-Morge	25 000 €	0 €	1 900 €	26 900 €
S21	Varennes-sur-Morge <> Clerlande	27 000 €	0 €	1 400 €	28 400 €
S22	Clerlande <> Ennezat	523 000 €	0 €	1 600 €	524 600 €

ID iti.	Nom itinéraire	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonement	Coût Total
T7	Liaison S17 <> Entraigues	5 000 €	0 €	500 €	5 500 €
T8	Champeyroux <> Surat	55 000 €	0 €	1 300 €	56 300 €
T9	Champeyroux <> Martres-sur-Morge	7 000 €	0 €	1 300 €	8 300 €

Zone Ennezat : Aménagements préconisés



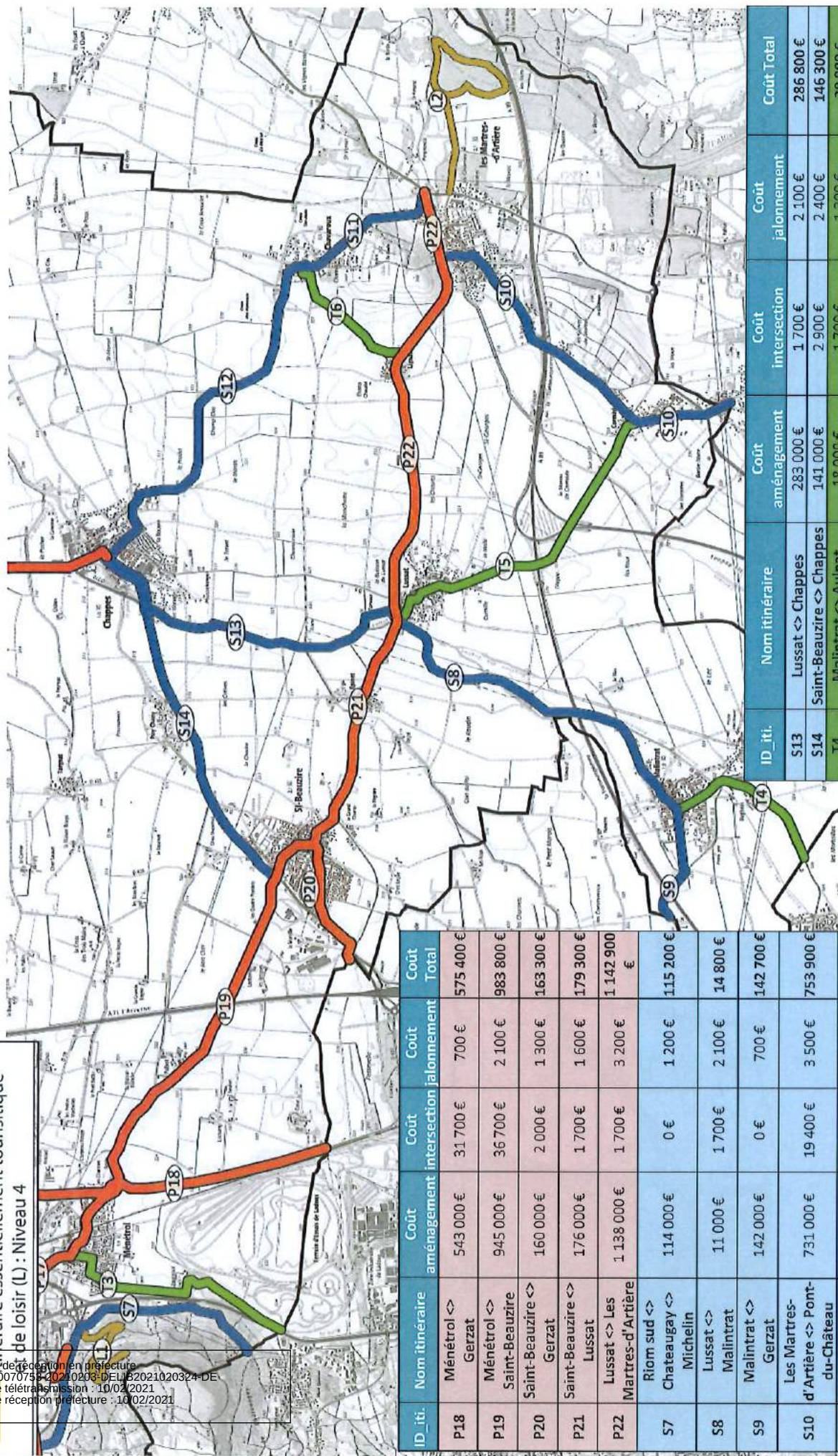
Légende

Hierarchie des itinéraires en 4 niveaux

- Itinéraire Structurant (P) : Niveau 1
- Itinéraire Secondaire (S) : Niveau 2
- Itinéraire Complémentaire (T) : Niveau 3
- Itinéraire essentiellement touristique et de loisir (L) : Niveau 4

Accusé de réception en préfecture
063-200070754-20210203-DELI-B2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Zone Ennezat : Hiérarchisation et coûts



ID_iti	Nom itinéraire	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total
P18	Ménérol <> Gerzat	543 000 €	31 700 €	700 €	575 400 €
P19	Ménérol <> Saint-Beauzire	945 000 €	36 700 €	2 100 €	983 800 €
P20	Saint-Beauzire <> Gerzat	160 000 €	2 000 €	1 300 €	163 300 €
P21	Saint-Beauzire <> Lussat	176 000 €	1 700 €	1 600 €	179 300 €
P22	Lussat <> Les Martres-d'Arrière	1 138 000 €	1 700 €	3 200 €	1 142 900 €
S7	Riom sud <> Chateaugay <> Michelin	114 000 €	0 €	1 200 €	115 200 €
S8	Lussat <> Malintrat <> Gerzat	11 000 €	1 700 €	2 100 €	14 800 €
S9	Malintrat <> Gerzat	142 000 €	0 €	700 €	142 700 €
S10	Les Martres-d'Arrière <> Pont-du-Château	731 000 €	19 400 €	3 500 €	753 900 €
S11	Les Martres-d'Arrière <> Chavaroux	5 000 €	0 €	900 €	5 900 €
S12	Chavaroux <> Chappes	26 000 €	0 €	3 400 €	29 400 €

ID_iti	Nom itinéraire	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total
S13	Lussat <> Chappes	283 000 €	1 700 €	2 100 €	286 800 €
S14	Saint-Beauzire <> Chappes	141 000 €	2 900 €	2 400 €	146 300 €
T4	Malintrat <> Aulnat	18 000 €	1 700 €	1 200 €	20 900 €
T5	Lussat <> Pont-du-Château	694 000 €	1 700 €	2 900 €	698 600 €
T6	Lignat <> Chavaroux	5 000 €	0 €	800 €	5 800 €
L1	Montée du Parc Mirabel	3 000 €	0 €	400 €	3 400 €
L9	Chambaron <> Le Cheix	666 000 €	3 000 €	2 300 €	671 300 €

Zone Volvic/Malauzat/Sayat :

Aménagements préconisés

- Aménagements projetés :**
- Double sens cyclable
 - Bande cyclable
 - Piste cyclable
 - CVCB
 - Route partagée
 - Vélorue
 - Voie verte
 - Route partagée à accès restreint
 - Route partagée 30 km/h
 - Zone 30
 - Zone de rencontre

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de rétrotransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Zone Volvic/Malauzat/Sayat :

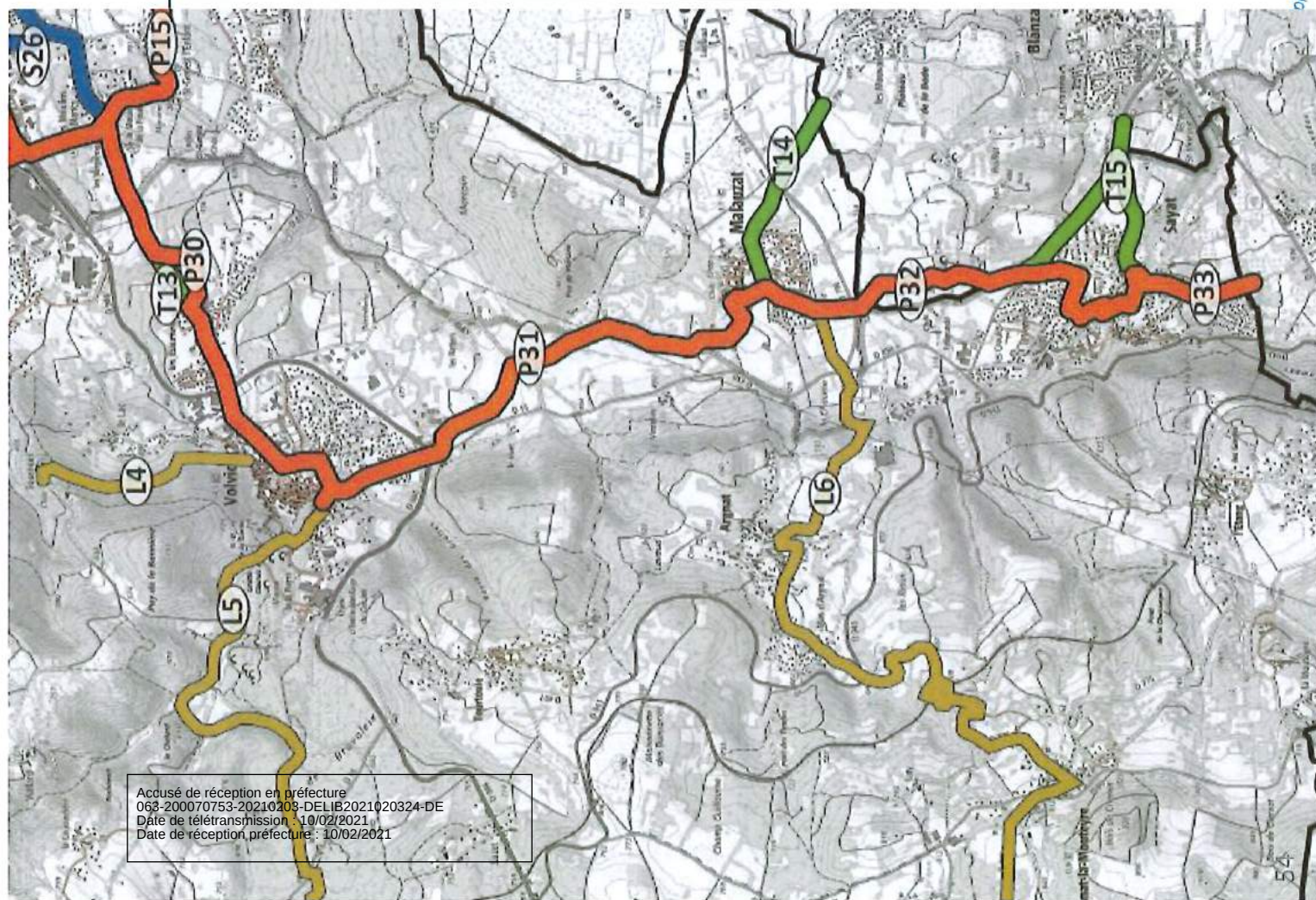
Hiérarchisation et coûts

ID_it.	Nom itinéraire	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total
P30	Volvic <> Marsat	125 000 €	0 €	2 500 €	127 500 €
P31	Volvic <> Malauzat	86 000 €	0 €	2 600 €	88 600 €
P32	Malauzat <> Sayat	58 000 € (hors 39 000 € sur la commune de Blanzat)	0 €	1 500 € (hors 200 € sur la commune de Blanzat)	59 500 €
P33	Sayat <> Nohanent	14 000 €	0 €	1 700 €	15 700 €
T13	Volvic <> Malauzat par Rue des Riauxmes	15 000 €	0 €	100 €	15 100 €
T14	Malauzat <> Blanzat	37 000 €	0 €	700 €	37 700 €
T15	Sayat <> Blanzat	245 000 €	0 €	700 €	245 700 €
L4	Montée du Château de Tournœil	5 000 €	0 €	900 €	5 900 €
L5	Volvic <> Volvic Gare	14 000 €	0 €	1 700 €	15 700 €
L6	Malauzat <> Argnat <> Chanat-la-Mouteyre <> Vulcania <> Saint-Ours	65 000 €	0 €	8 700 €	73 700 €

Légende

Hiérarchie des itinéraires en 4 niveaux

- Itinéraire Structurant (P) : Niveau 1
- Itinéraire Secondaire (S) : Niveau 2
- Itinéraire Complémentaire (T) : Niveau 3
- Itinéraire essentiellement touristique et de loisir (L) : Niveau 4



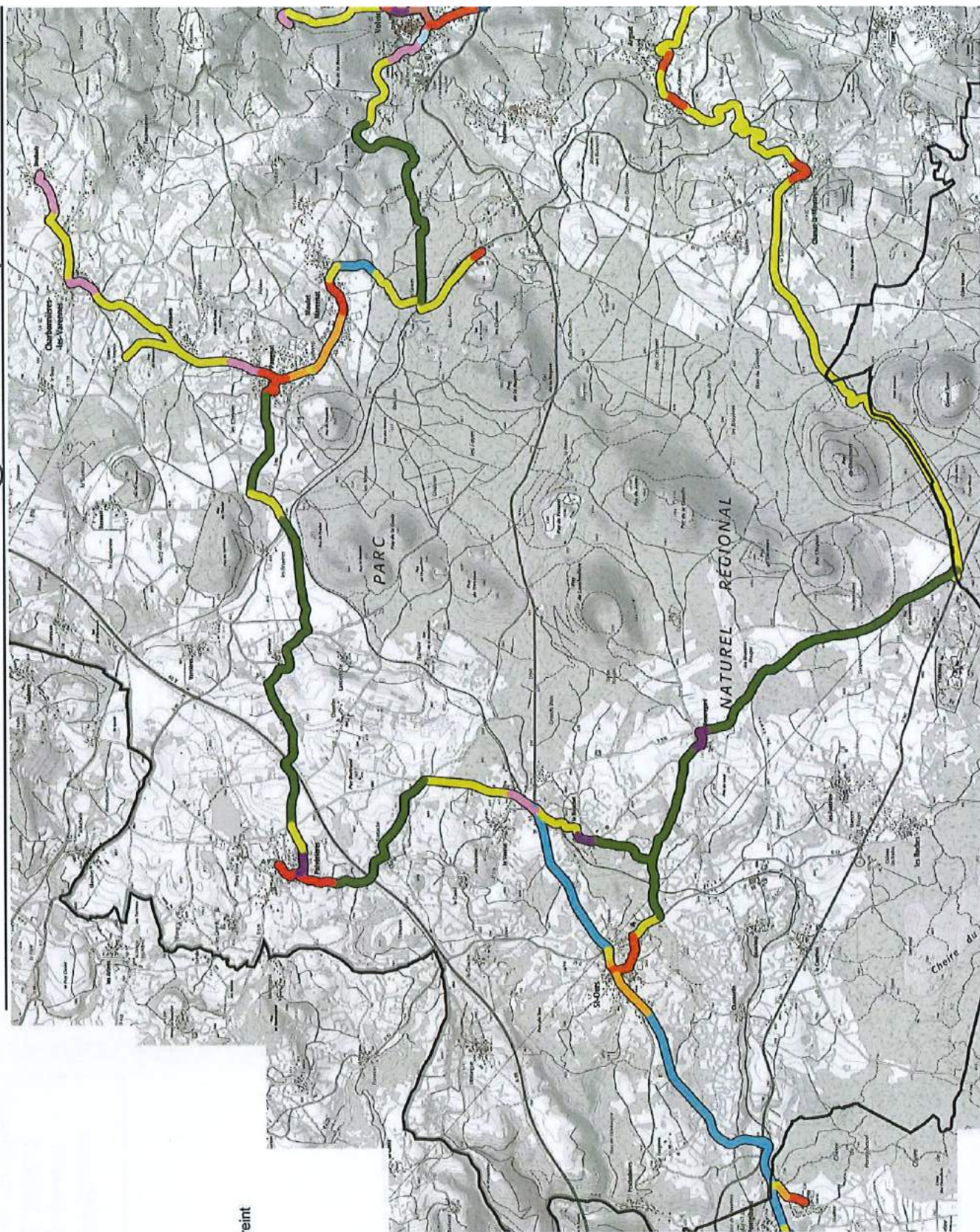
Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Accusé de réception en préfecture
063-20060753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de rétrotransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Aménagements projetés :

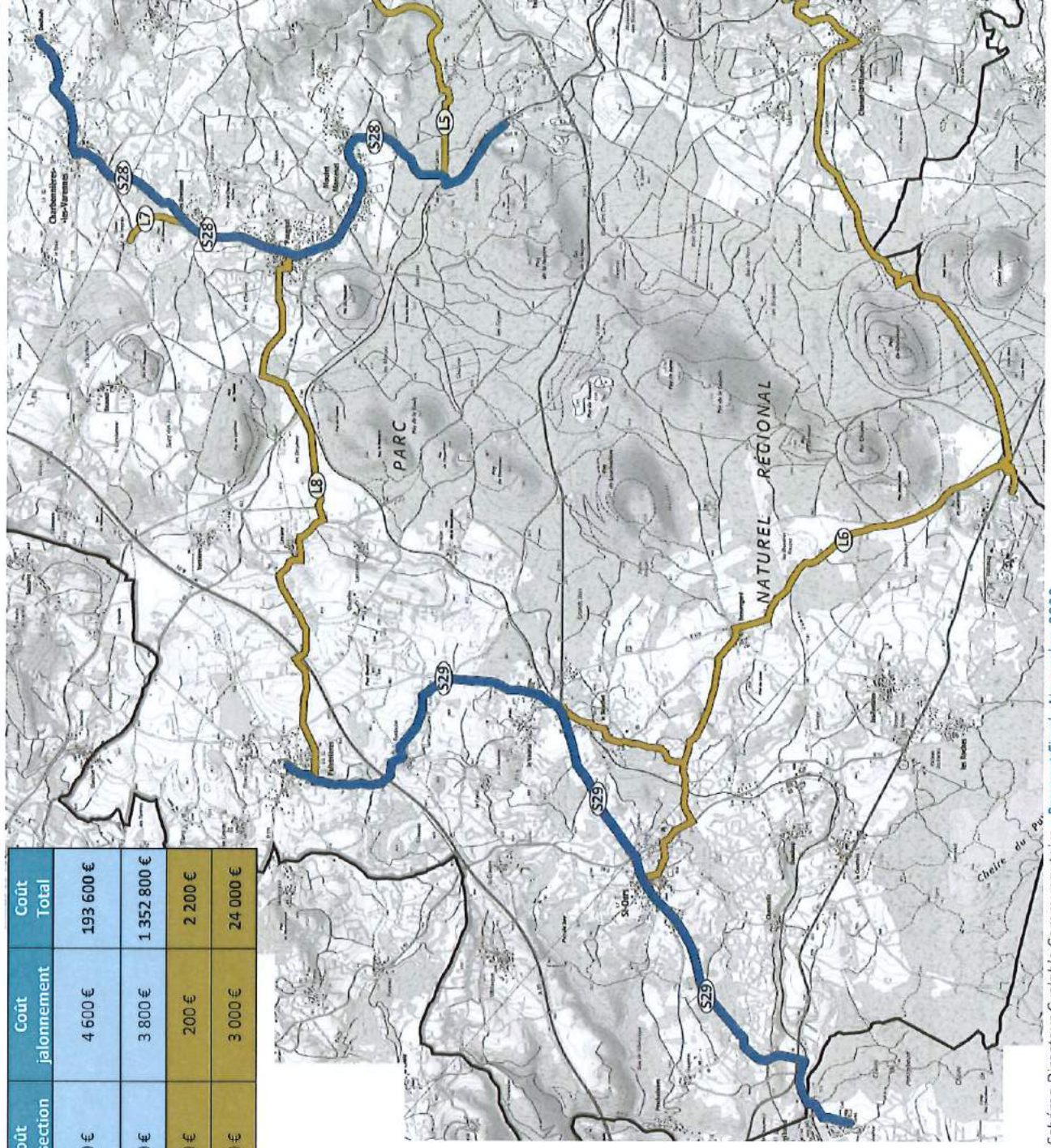
- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Route partagée
- Vélorue
- Voie verte
- Route partagée à accès restreint
- Route partagée 30 km/h
- Zone 30
- Zone de rencontre

Zone Ouest : Aménagements préconisés



Zone Ouest : Hiérarchisation et coûts

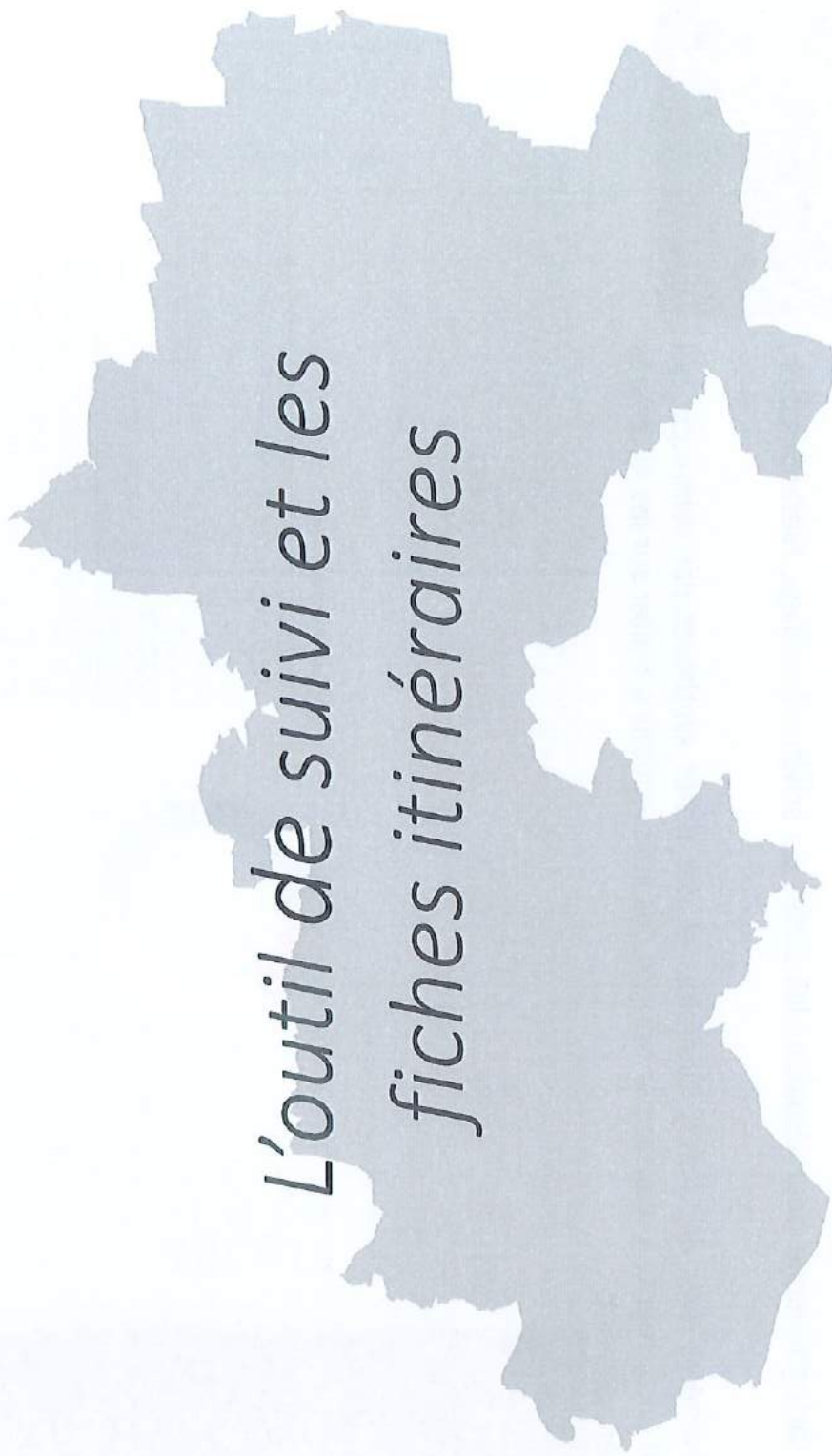
IC	Nom itinéraire	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total
S28	Gare de Volvic <> Charbonnières-les-Varennes	189 000 €	0 €	4 600 €	193 600 €
S29	Montgibaud <> Saint-Durs <> Pulvérières	1 349 000 €	0 €	3 800 €	1 352 800 €
L7	Montée au Manoir de Veygoux	2 000 €	0 €	200 €	2 200 €
L8	Charbonnières-les-Varennes <> Pulvérières	21 000 €	0 €	3 000 €	24 000 €



Légende
Hiérarchie des itinéraires en 4 niveaux

- Itinéraire Structurant (P) : Niveau 1
- Itinéraire Secondaire (S) : Niveau 2
- Itinéraire Complémentaire (T) : Niveau 3
- Itinéraire essentiellement touristique et de loisir (L) : Niveau 4

L'outil de suivi et les fiches itinéraires



Un outil cartographique « en ligne » qui intègre les cartes du schéma et les fiches détaillant les itinéraires

Cet outil schéma cyclable fonctionne comme un site internet classique auquel on se connecte avec les identifiants fournis* pour accéder à la page d'accueil.

Cet outil dispose d'un atlas cartographique pour visualiser les cartes du schéma (maillage, hiérarchisation, type d'aménagement...)

Il intègre le détail des itinéraires avec des fiches itinéraires et des fiches synthèses par commune qui présentent en détail les aménagements à réaliser par tronçon, les intersections à traiter sur les itinéraires et les coûts de chaque aménagement.

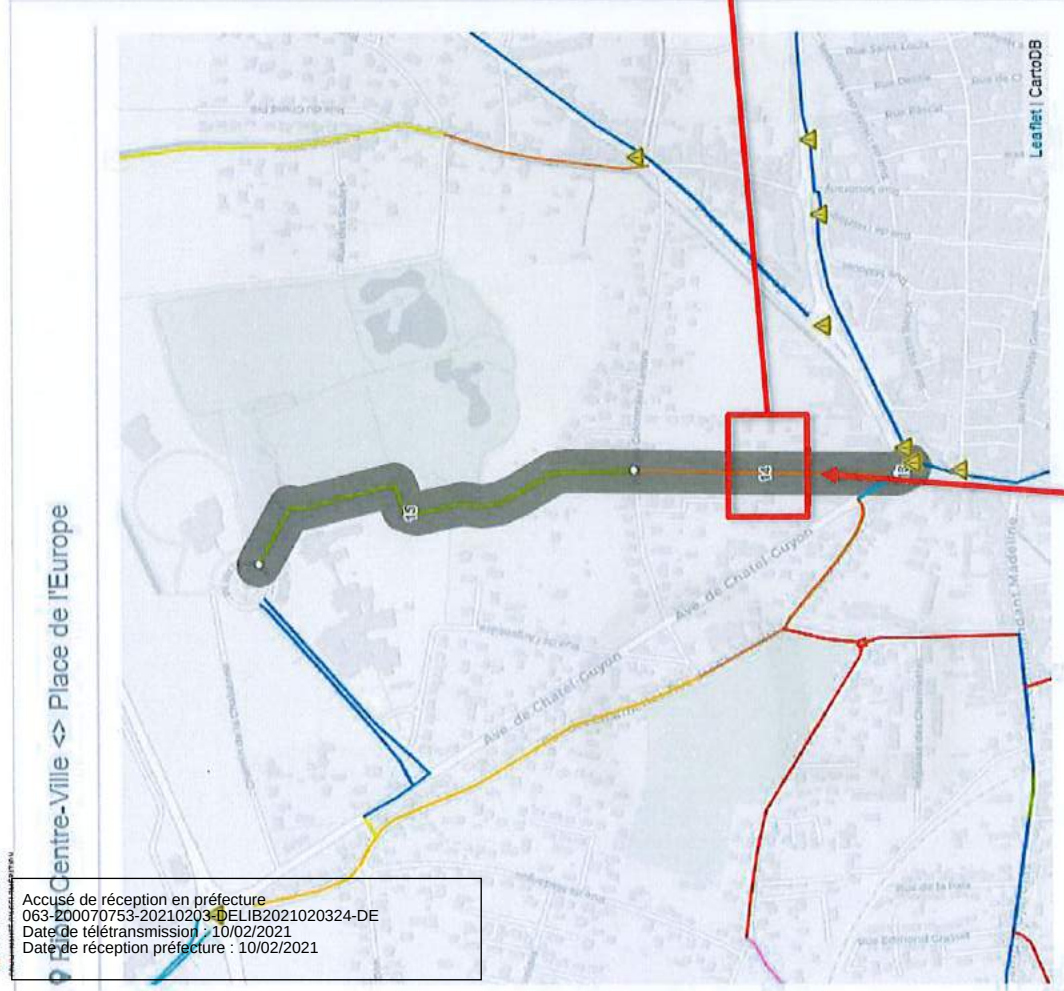
Cet outil est à disposition de RLV et des communes



*Pour l'utilisation de l'outil en ligne :

- 1 compte « administrateur » (technicien RLV) permettant le suivi du schéma
- 1 compte « consultation » pour les communes mais qui ne permettra pas de modification

Que contient chaque fiche itinéraire ?



Légende

- ▲ Intersections à traiter
- ▲ Travaux réalisés
- Bande cyclable
- CVCB
- DSC
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale Existant / A reprendre / A aménager	1,01 km NC / 1,01 / NC km
Communes concernées	Riom
Coût de l'aménagement	6 657 €
Coût des interventions	3 800 €
Coût jalonnement	1 510 €
Coût entretien annuel	1 602 €/an

Principales données de l'itinéraire (longueur, coût...)

Module détail par tronçon de l'itinéraire

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Aménagement final	Coût de réalisation
13	Riom	Avenue de Châtel Guyon	21 m	Bande cyclable bilatérale	626 €
14	Riom	Rue Emile Masse	360 m	Vélorue (zone 30)	2 942 €
15	Riom	Parc Sportif et Urcain de Carrey	618 m	Voie verte à signaler	3 089 €
Intersection		Commune	Opération	Coût	
Boulevard de la Liberté / Avenue de Châtelguyon		Riom	Cheminement modes actifs	3 600 €	

- ✓ Chaque tronçon d'aménagement dispose d'un identifiant renvoyant au détail (type d'aménagement, coût* du tronçon...). Un tableau plus détaillé peut être exporté en format Excel et chaque fiche itinéraire dispose d'un module d'impression.

* Un coût de réalisation de 0 € correspond à un aménagement existant ne nécessitant pas de reprise

5. Les services complémentaires à développer

Un volet « services complémentaires » intégré au schéma

Accusé de réception en préfecture
063-2000755-20210203-DEP-B20210203-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

✓ Le volet « infrastructures » ne peut suffire à développer une politique cyclable globale et cohérente à l'échelle d'une agglomération.

✓ Ainsi, lors des ateliers, un travail a été mené pour identifier les services complémentaires qui pourraient accompagner le développement de infrastructures pour permettre d'accroître la pratique cyclable sur le territoire.

✓ Une liste d'une vingtaine de services potentiels étaient proposés aux participants (avec possibilité d'en ajouter de nouveaux).

✓ Pour rester dans une démarche pragmatique : l'ensemble des actions proposées ne pouvaient être retenues pour des raisons économiques, techniques, humaines..., et chacun devaient sélectionner un nombre maximum de services.

✓ Chacun des 4 groupes a construit son scénario en choisissant les services qu'ils souhaitaient voir développer de manière prioritaire sur le territoire et qui pouvaient être portés à l'échelle de RLV.

✓ Ainsi, 3 services complémentaires à porter par RLV ont recueillis la faveur des participants aux groupes de travail (sans prendre en compte la mise en place du jalonnement comme « service supplémentaire » puisqu'il est intégré de fait aux aménagements) :

- Développer le stationnement vélos sur les pôles générateurs, centralités ... ;
- Développer des outils et supports d'information cyclable locaux ;
- Inciter au développement des services vélo dans les entreprises ;

✓ 4 autres services potentiels sont apparus plus secondaires, mais après arbitrage et au vu de l'ampleur des travaux sur le volet infrastructures, il a été décidé de se concentrer sur l'essentiel, les autres services étant laissé à l'appréciation d'autres porteurs de projet pour leur développement.

Détail du service envisagé	Classement		Justification du choix /remarques...	Éléments de contour opérationnel si service retenu comme prioritaire
	Prioritaire	Secondaire		
1 Développer le stationnement vélos : pôles générateurs, centralités, places...				Quels pôles générateurs ? Quelles centralités ? Quelles places ?
2 Organiser des événements festifs, ponctuels et symboliques : fête du vélo, journée sans voiture, découverte du territoire à vélo, ...				Quels événements ? Pour quels publics ? À quel rythme ?
3 Développer des outils et éléments d'information cyclable : cartes des itinéraires et/ou application (intégrant stationnement...);				Quels outils ? Pour quels publics ? À quel rythme ?
4 Mettre en place un plan de communication pour inciter la pratique cyclable : campagne d'affichage, articles ...				Quels supports ? Pour quels publics ? À quel rythme ?
5 Développer les vélos et les ateliers d'eco-mobilités scolaires (vélocar, parcsours vélo-école, apprentissage vélo, sécurité ...)				Quels supports ? Pour quels publics ? À quel rythme ?



Service prioritaire 1 : Développer le stationnement vélos sur le territoire (1/4)

Objectifs du développement du stationnement vélo

- Tout trajet à vélo doit disposer d'un espace de stationnement à destination
- Permet la sécurisation des cycles et évite le stationnement sauvage

Respecter les préconisations techniques pour le stationnement par arceau

- Pour une bonne utilisation, les points de stationnement sous forme d'arceau doivent de préférence :
 - **Etre visibles et signalés** : l'implantation d'un panneau en hauteur aide à leur repérage ;
 - **Etre exposés à la vue de tous**, pour dissuader les vols ;
 - **Etre facilement accessibles** depuis la chaussée ou l'aménagement cyclable : éviter les trottoirs (ressauts à franchir) mais privilégier les espaces consacrés au stationnement VL longitudinal ;
- **Avoir des dimensions facilitant l'attache optimale du vélo** à l'aide d'un seul antivol de type U (ci-contre) ;
- **Etre abrités** pour du stationnement de moyenne/longue durée (gares, équipements sportifs...)

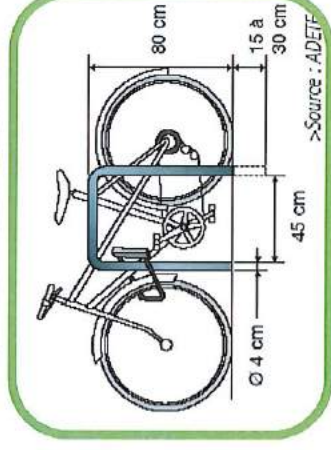
La pose de rack à vélo est à proscrire :

- Le vélo est plus vulnérable au vol car il est souvent impossible d'attacher la roue avant et le cadre au support (notamment avec un antivol de type U) ;
- Il y a un risque de voilure de la roue si le vélo est bousculé.
- Le rack ne respecte pas les normes d'accessibilité de la voirie (détectable par les malvoyants...) ;

✓ Rappel des normes réglementaires pour le stationnement vélo dans les constructions nouvelles

Les articles R.111-14-4 à 8 du code de la construction prévoient que les bâtiments neufs à usages d'habitations, de bureaux, industriels, de service public ou commercial comprennent un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos destiné aux habitants, salariés, agents ou clients. L'arrêté du 13 juillet 2016 relatif à l'application de ces articles fixe les exigences relatives au stationnement des vélos.

Vocation	Réglementation
Habitation	0,75 m ² par logement jusqu'à 2 pièces 1,5 m ² par logement de plus de 2 pièces Surface minimale du local : 3 m ²
Bureaux	1,5 % de la surface de plancher
Services publics	15 % de l'effectif d'agents ou usagers du service public accueillis simultanément
Commerces	10 % de la capacité du parking VL s'il compte moins de 40 places, 5 % pour moins de 400 places et 2 % au-delà



Exemple de signalisation pour du stationnement vélo

Service prioritaire 1 : Développer le stationnement vélos sur le territoire (2/4)

Développement de l'action et coûts

Les espaces de stationnement seront aménagés en fonction de la durée du stationnement :

- ✓ Pour du stationnement de **courte et moyenne durée** (achats, démarches administratives, équipements de loisirs...) : **des arceaux ;**
- ✓ Pour du stationnement de **longue durée** sur la voie publique (gares) : **des consignes sécurisées ;**
- ✓ Le stationnement dans les établissements scolaires se fait préférentiellement dans l'enceinte de l'établissement.

Pôle à équiper	Type de stationnement
Équipements administratifs	2 à 4 arceaux / équipement
Équipements sportifs / loisirs	8 à 10 arceaux / équipement
Équipements culturels	4 à 6 arceaux / équipement
Commerces de proximité	2 arceaux / 5 commerces
Collèges / Lycées	5 arceaux / établissement sur la voirie Les stationnements internes sont à la charge des Départements / des Régions
Établissements de santé	2 à 5 arceaux / établissement
Office du tourisme	3 arceaux / OT
Musée / Point touristique	4 à 6 arceaux / équipement

Coûts des stationnements vélo :

- 100 € / arceau (soit 2 places)
- 1 000 € / abri vélo de 4 m
- 2 500 € / vélo pour une consigne individuelle
- 50 000 € pour une consigne sécurisée

Sur les bases des ratio ci-contre, une estimation des besoins en stationnement a été estimée à l'échelle de RLV

Développer le stationnement vélos sur le territoire (3/4)

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Commune	Pôles à équiper	Nombre total d'arceaux	Coût
Châlon-sur-Morge	Gare, Mairie	5 arceaux abrités et 2 arceaux simples	1 700 €
Châlon-la-Mouteyre	Etablissement de santé, Mairie	7 arceaux	700 €
Chappes	Complexe sportif, commerces, Mairie	14	1 400 €
Charbonnières-les-Varennes	Mairie	2	200 €
Châtel-Guyon	Equipements sportifs et culturels, Commerces, sites touristiques, OT, Mairie	32	3 200 €
Chavaroux	Mairie	2	200 €
Clerlande	Mairie	2	200 €
Ennezat	Equipements sportifs et culturels (arceaux présents en ville)	16	1 600 €
Entraigues	Mairie	2	200 €
Enval	Etablissement de santé, Commerces, Mairie	9	900 €
Le Cheix	Mairie	2	200 €
Les Martres-d'Artière	Commerces, Mairie, complexe sportif, équipements culturels	20	2 000 €
Lussat	Mairie	2	200 €
Malauzat	Mairie	2	200 €
Malintrat	Mairie	2	200 €
Marsat	Mairie	2	200 €

Développer le stationnement vélos sur le territoire (4/4)

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210303-DELIB2021020824-01
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception en préfecture : 10/02/2021

Commune	Pôles à équiper	Nombre total d'arceaux	Coût
Saint-Jean-sur-Morge	Mairie, Commerces	4	400 €
Ménétrol	Etablissement de santé, Mairie	7	700 €
Mozac	Complexes sportifs, Commerces, Equipements administratifs	24	2 400 €
Pessat-Villeneuve	Mairie	2	200 €
Pulvérières	Mairie	2	200 €
Riom	Equipements administratifs, sportifs et culturels, Commerces, Collèges / Lycées, Etablissements de santé, OT, Musées / points touristiques	70	7 000 €
Saint-Beauzire	Complexe sportif, commerces, Mairie	14	1 400 €
Saint-Bonnet-près-Riom	Mairie, Commerces	4	400 €
Saint-Ignat	Mairie	2	200 €
Saint-Laure	Mairie	2	200 €
Saint-Ours	Commerce, Mairie	4	400 €
Sayat	Santé, Mairie	4	1 600 €
Surat	Mairie	2	200 €
Varennes-sur-Morge	Mairie	2	200 €
Volvic	Equipements administratifs, sportifs et culturels, Commerces, Collège, Etablissements de santé, OT, Musées / points touristiques, gare	35 et 5 abrités	5 000 €
Total		306 arceaux	33 800 €

Service prioritaire 2 : Développer des outils et supports locaux d'information cyclable

Effets des outils et éléments d'information de la pratique cyclable

Faire connaître l'étendue et le développement du réseau cyclable et les possibilités de trajet
Communiquer sur les bénéfices de la pratique cyclable selon plusieurs cibles et usages

✓ Mettre à disposition une carte des aménagements et services cyclables

Une carte des itinéraires cyclables sera réalisée et régulièrement mise à jour au fur et à mesure des aménagements réalisés. Mise à disposition dans différents lieux et équipements publics (mairies, MSAP, offices du tourisme...) et disponible sur Internet. Elle intégrera :

- Les aménagements et les itinéraires conseillés, les pôles générateurs de déplacements, les distances et temps de parcours (plus incitatifs que les distances à parcourir)
- Les points de stationnement et les services complémentaires offerts aux cyclistes (réparateurs, loueurs de vélo, stations de gonflage, ...).

✓ Créer une page Internet dédiée au vélo sur le site Internet de Riom Limagne et Volcans, (avec des liens sur les sites des communes, offices du tourisme...)

Il s'agira de développer une page Internet dédiée au vélo comportant l'ensemble :

- Une carte interactive des aménagements, services, itinéraires cyclables, boucles touristiques....
- Des conseils pratiques aux cyclistes.
- La carte cyclable en téléchargement

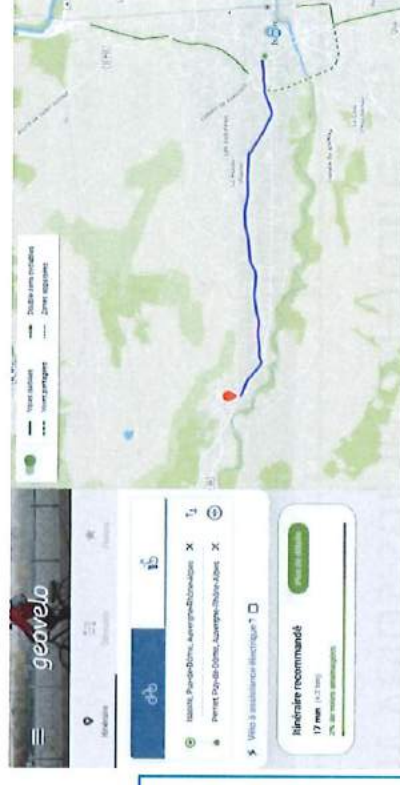
La plateforme Géovélo intégrant déjà le vélo dans ses propositions d'itinéraires, il s'agira de transmettre tous les ans les nouveaux aménagements cyclables afin que le calculateur puisse les prendre en compte dans ses propositions.

Coûts : environ 10 à 15 K€ à chaque édition d'un plan vélo (aménagements, services...) comprenant sa conception, un volume d'impressions pour diffusion « papier ». Mais le recours à une solution numérique uniquement peut limiter les coûts et se réaliser en internes avec a mise à jour régulière. Cette dernière solution est à privilégier quand le réseau est en phase d'évolution rapide.



Plan des voies cyclables de la Presqu'île de Rhuys (Morbihan)

Proposition d'itinéraire issu de Géovélo



Inciter au développement des services vélo dans les entreprises

Objectifs des services vélo en entreprise

- ✓ Lever les freins à l'utilisation du vélo dans les trajets domicile-travail pour diminuer l'usage de la voiture ;
- ✓ Positionner le vélo comme une véritable solution de mobilité pour les trajets domicile-travail et professionnels.
- ✓ Mettre en place un large panel de services

Sur ce type d'action, RLV aura soit un rôle d'animation, de communication voire d'accompagnement technique auprès des entreprises, soit un rôle dans le cadre des autorisations d'urbanisme pour obliger la réalisation de certains aménagements en lien avec les constructions, travaux d'extension..... Les services vélos dans les entreprises se traduisent par différents types d'actions possibles :

■ La création de places de stationnement vélos abritées :

Les actifs se rendant à vélo sur leur lieu de travail doivent être certains de pouvoir disposer d'un stationnement confortable, sécurisé et facilement accessible *(il faut faire respecter ces obligations de places de stationnement vélos dans les constructions à travers les règlements des PLU ou du PLUi)*

■ L'installation de douches et de vestiaires :

Appréciés des cyclistes, notamment ceux qui viennent de loin ou ceux ne souhaitant pas faire du vélo avec leurs vêtements de ville.

■ L'instauration du Forfait Mobilité Durable :

Loi LOM : tous les employeurs privés et publics peuvent contribuer aux frais de déplacement domicile-travail en covoiturage ou en vélo de leurs salariés. Ce forfait s'élève jusqu'à 500 €/an.

■ La mise à disposition d'une flotte de vélos pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels :

Une entreprise qui met à disposition de ses salariés des vélos pour leurs déplacements domicile-travail, peut réduire du montant de son impôt sur les sociétés les frais générés par cette mise à disposition gratuite, dans la limite de 25 % des frais engagés pour l'achat, la location ou l'entretien de la flotte de vélos.

■ L'aide à l'achat : soutien financier de l'entreprise pour l'achat de vélos à assistance électrique.

■ Mise à disposition de kits vélo comportant du matériel de réparation, des éléments de sécurité (gilet fluo, phares, casques...)

■



Plus globalement, RLV pourra initier des démarches de Plans de Mobilité dans les entreprises de manière à appréhender de façon plus large les problématiques de la mobilité.

Pas de coût direct pour RLV (moyens humains...)

En complément des services prioritaires à développer à travers la mise en œuvre du schéma cyclable et à mener à l'échelle de RLV, certaines actions pourront être envisagées sur le territoire pour compléter les services existants, en fonction des opportunités... et notamment de la volonté de différents porteurs de projets (communes, associations, entreprises...).

VAE connecté en libre-service – RLV'Lo

Etendre le système de location de moyenne et longue durée de VAE Aujourd'hui, location possible d'un VAE sur 3 mois maximum :

Tarification	1 journée	1 semaine	1 mois	3 mois
Tout public	8€	26€	30€	85€
Tarif réduit*	6€	19,50€	22,50€	63,50€



- Renforcement du service avec une flotte plus conséquente et une durée de location plus longue accompagnées d'une campagne de communication (coût d'un VAE entre 1 500 et 2 000 €)

✓ **Acheter des VAE en lieu et place de certaines voitures de la flotte des collectivités sur RLV (principalement des communes pour déplacements courts de certains agents).**

✓ **Développer les ateliers d'éco-mobilité scolaire**

- Sensibilisation à la pratique cyclable dans les établissements scolaires ;
- Prévention et ateliers pratiques pour apprendre à bien circuler à vélos ;



Totem réparation – Talence

✓ **Déployer un réseau de totems de réparation, bornes de recharges, de gonflage autour du futur maillage cyclable :**

- Des totems de réparation et d'entretien proposant plusieurs outils en libre service pour réaliser une maintenance rapide
- Des stations de gonflage
- Des bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique avec deux systèmes de recharge possibles dites « classiques » (3 à 8 heures) ou « rapides » (30 min à 1h30) ;

✓ **Etendre le système Koboo sur les principaux points touristiques de RLV**

- Installation du système sur d'autres points touristiques (Riom, Ennezat, Volvic...) via une flotte temporaire estivale



6. Mise en œuvre du schéma et programmation



La mise en œuvre du schéma : un projet nécessairement partenarial (I)

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception en préfecture : 10/02/2021

Le schéma est un document de planification réalisé à l'échelle de RLV, mais qui n'a pas de caractère « opposable » ;

Il est en revanche indispensable pour répondre à l'essentiel des appels à projets qui ouvrent des co-financements sur les aménagements, études pré-opérationnelles ...

La mise en œuvre du schéma fait appel à différentes compétences (la compétence mobilité, la compétence voirie...). En effet, la compétence mobilité exercée par RLV en tant qu'AOM comprend , en mission obligatoire « *Le développement des modes de déplacement non motorisés* » et en mission facultatives « *L'organisation d'un service public de location de bicyclettes* ». Mais des missions de développement du vélo : promotion, services (location, réparation, ...) ... ne sont pas une compétence d'aménagement ! En effet, RLV aura la main sur le volet « services ». Les aménagements sont la plupart du temps liés à la compétence voirie (sauf s'ils ne sont pas à réaliser sur des voiries : exemple aménagement d'une voie douce dans un chemin forestier).

- ✓ Actuellement RLV ne détient la compétence que sur les voiries d'intérêt communautaire (voiries de zones d'activités essentiellement)
- ✓ La compétence en matière de voirie sur l'essentiel du linéaire prévu dans le schéma est partagée entre les communes et le Département. Ainsi, sur le volet « infrastructures » ce sont ces derniers qui auront en charge la mise en œuvre de ces aménagements.
- ✓ La réalisation des aménagements prévus au schéma sera donc un travail partenarial important entre les différents acteurs et financeurs potentiels, car des processus de co-financement pourront intervenir.
- ✓ En effet, le financement de chaque itinéraire pourra être très variable et être le fruit de montages différents en fonction de :
 - la compétence de la voirie concernée,
 - d'aménagements cyclables réalisés sur des emprises de voiries existantes ou non (chemin ...),
 - de linéaires inscrits dans le schéma départemental, dans celui de Clermont Auvergne Métropole ou non
 - de la vocation de certains aménagements (rabattement sur un collège...)

La mise en œuvre du schéma : un projet nécessairement partenarial (II)

Accusé de réception en préfecture
063-200070759-20210203-DEP-B2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

✓ Les mécanismes de financements des aménagements et services cyclables sont nombreux, souvent propres à chaque territoire et parfois complémentaires. Ils devront s'analyser avant chaque opération.

✓ Ainsi, RLV en l'absence de réelle compétence sur les voiries concernées par les aménagements, pourra intervenir financièrement sur certains projets portés par les gestionnaires compétents (notamment les communes).

✓ En effet, RLV pourra participer aux projets d'aménagements portés par les gestionnaires de voirie à travers un fond de concours (avec un budget et des critères d'éligibilité à définir).

✓ RLV pourra aussi initier un ou des projets d'aménagements et notamment proposer une convention de Maîtrise d'Ouvrage déléguée à des communes ou au département. Par exemple, il a été institué par la loi MOP des conventions autorisant l'EPCI à réaliser pour le compte de la commune, des missions de maîtrise d'ouvrage publique. Ce mécanisme n'entraîne aucun transfert de compétence communale à l'EPCI. Cela sera d'autant plus important pour coordonner et assurer la cohérence notamment dans la réalisation d'itinéraires qui traversent plusieurs communes (marché unique...).

✓ Cette participation et la mise en place d'un fond de concours supposera de définir les mécanismes clairs de financements et de les valider à travers une délibération suite l'approbation du Schéma. Il faudra valider :

- les critères d'éligibilité aux financements (linéaires inscrits au schéma ...),
- les modalités de financements (montant et/ou %, plafond par opération, ...) et ce de manières globales ou différenciés en fonction du types d'itinéraires (Itinéraires structurants, complémentaires...), de la localisation des aménagements (en tissu urbain, hors agglomération entre deux communes...)
- le montant global annuel du fond de concours, sa durée...

✓ Il faudra aussi décider quelle est la participation sur le « jalonnement ».

✓ Les montants, critères d'éligibilité ... du fond de concours pourront évoluer dans le temps puisque l'objectif de réalisation du schéma directeur cyclable de RLV est à moyen - long termes au vu de son ampleur et donc dépassera le seul mandat en cours.

Les programmes de subventions connus aujourd'hui :

Plusieurs programmes de subventions peuvent être identifiés pour inciter à la réalisation d'aménagements et au développement de la pratique du vélo. Ces derniers évoluent, mais actuellement on peut en recenser plusieurs initiés par différents acteurs :

Programme Région Auvergne – Rhône-Alpes :

Contrat Ambition Région : Aide régionale en faveur de l'aménagement et du développement des territoires pouvant aller jusqu'à 50% des dépenses avec un montant minimum de l'intervention régionale fixé à 30 000 euros (*mobilisé dans le cadre de la réalisation de la Thermal Express*)

Contrat Aménagement mobilité verte : Propose une aide concernant l'aménagement des abords des gares (*dans un rayon de 500 m*) : installation de bornes de stationnement vélos, signalétique, aménagements cyclables...

- Programme Région - SNCF permettant l'installation systématique d'arceaux vélo en gare
- Appel à projet PEND'Aura sur l'écomobilité

✓ ADEME :

- AAP 2020 « Continuités cyclables » : Financement d'aménagements permettant la résorption de coupures et discontinuités cyclables (**clos pour 2020 mais annonce d'un AAP pour 2021**)
- AAP « projets d'aménagements cyclables » pour soutenir le déploiement d'itinéraires cyclables (date clôture des dossier pour 2020 : 30 octobre)

✓ Programme Alvéole (programme national dans le cadre des Certificats d'Economie d'Energie (CEE)) :

Financements de dispositifs de stationnement à proximité des équipements publics

✓ La Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL). Dans le cadre de la relance économique, le Gouvernement a annoncé une augmentation de 1 milliard d'€ de la DSIL. Les projets vélo sont éligibles à cette aide exceptionnelle. Pour cela, les maires d'ouvrage doivent informer les préfets de leurs projets vélo. Les projets au démarrage rapide seront privilégiés. Les crédits devront être engagés avant le 31 décembre 2021.

Accusé de réception en préfecture
063-200070153-20210203-DEP-B2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception en préfecture : 10/02/2021



Evaluation multicritères des itinéraires pour aider à la décision en matière de programmation

Evaluation des itinéraires : méthodologie utilisée

Accusé de réception en préfecture
063-20067533 20210203 DEILB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Le travail d'évaluation des itinéraires a été menée à l'aide d'une notation sur la base de 4 critères (coût, potentiel, sécurité, cohabitation/santé) afin de proposer une aide à la décision pour la mise en œuvre du Schéma.

Le travail a été réalisé afin de mettre en avant les itinéraires présentant un intérêt important pour engager la réflexion sur la programmation.

Cette évaluation et la priorisation qui en découle, reste toutefois indicative à travers le schéma ;

Les 4 critères :

Le coût par itinéraire (sur 5) : le coût de chaque itinéraire est évalué au mètre linéaire (tableau ci-contre).

■ **Le potentiel d'utilisateurs (sur 5) :** évaluation qualitative qui s'appuie sur différents éléments : flux Domicile-Travail et scolaires < 8 km, polarités proches, connexion à des zones d'emplois, desserte des pôles générateurs et des gares...

■ **La sécurité de l'itinéraire après aménagement (sur 5) :** niveau estimé de sécurité atteint pour le cycliste après la mise en place de l'aménagement envisagé dans le schéma.

■ **La cohabitation / impact santé (sur 5) :** itinéraire est évalué en fonction de la voie routière empruntée (1 : utilisation d'une route à fort trafic ; 5 : route à faible trafic)

✓ **Chaque itinéraire est donc noté sur 20 (il n'a pas été souhaité de différencier la pondération des critères pour proposer différents scénarios puisque la programmation restera indicative).** Ils représentés cartographiquement selon la légende ci-contre

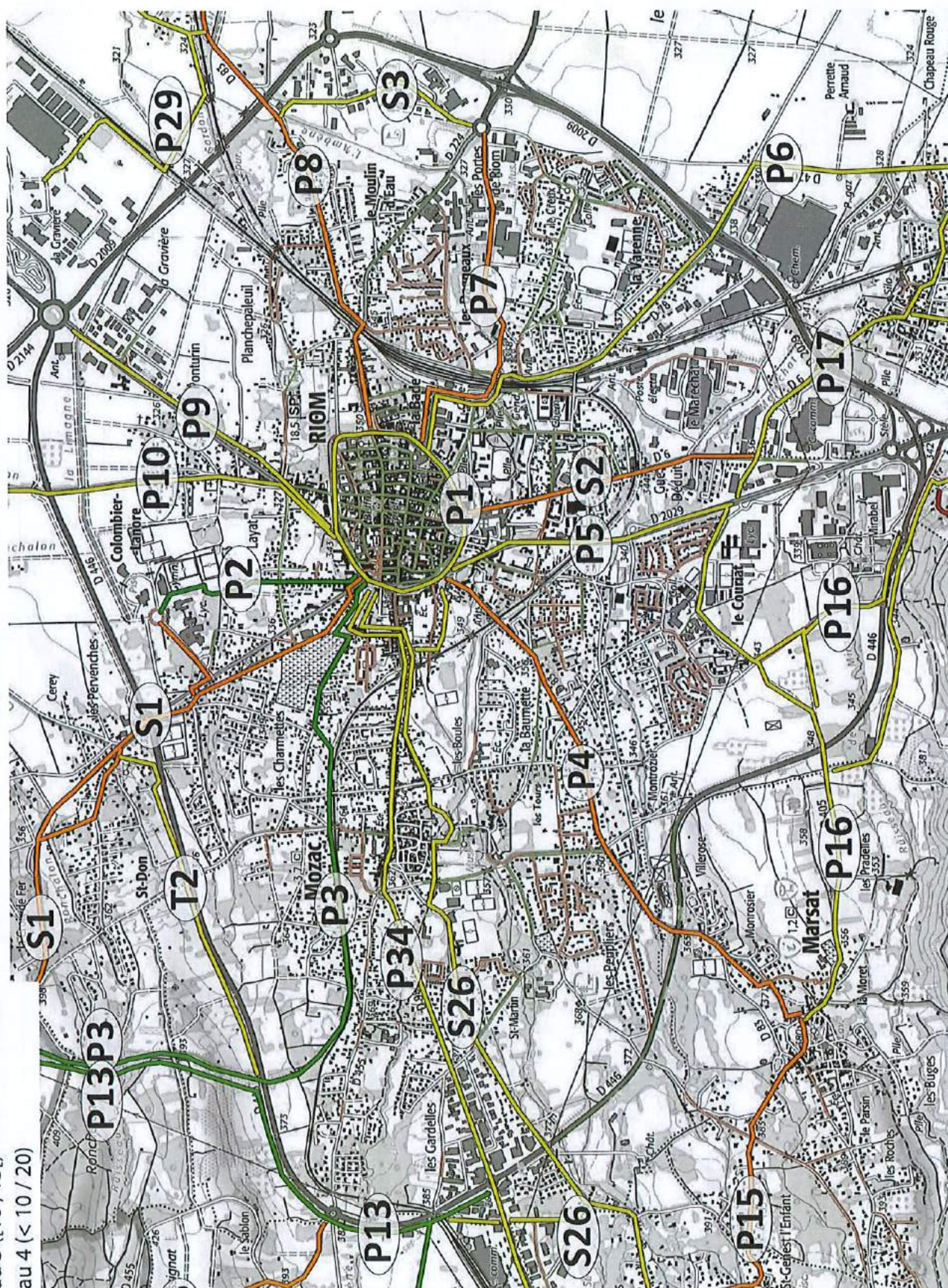
Notation	Coût / m
5	< 10 € / m
4	10 € - 50 €
3	50 € - 100 €
2	100 € - 200 €
1	> 200 € / m

Notation	Niveau de Sécurité
5	Site Propre (SP)
4	SP + quelques tronçons en route partagée (RP)
3	RP + quelques tronçons en SP
2	Routes partagées
1	Pas d'aménagements possibles

Légende

Somme des critères de notation (sur 20)

- Niveau 1 (> ou = à 15)
- Niveau 2 ([13 ; 15])
- Niveau 3 ([10 ; 13])
- Niveau 4 (< 10 / 20)



Accusé de réception en préfecture
093-20007070753-2021020331-ELI820-2020324-D
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

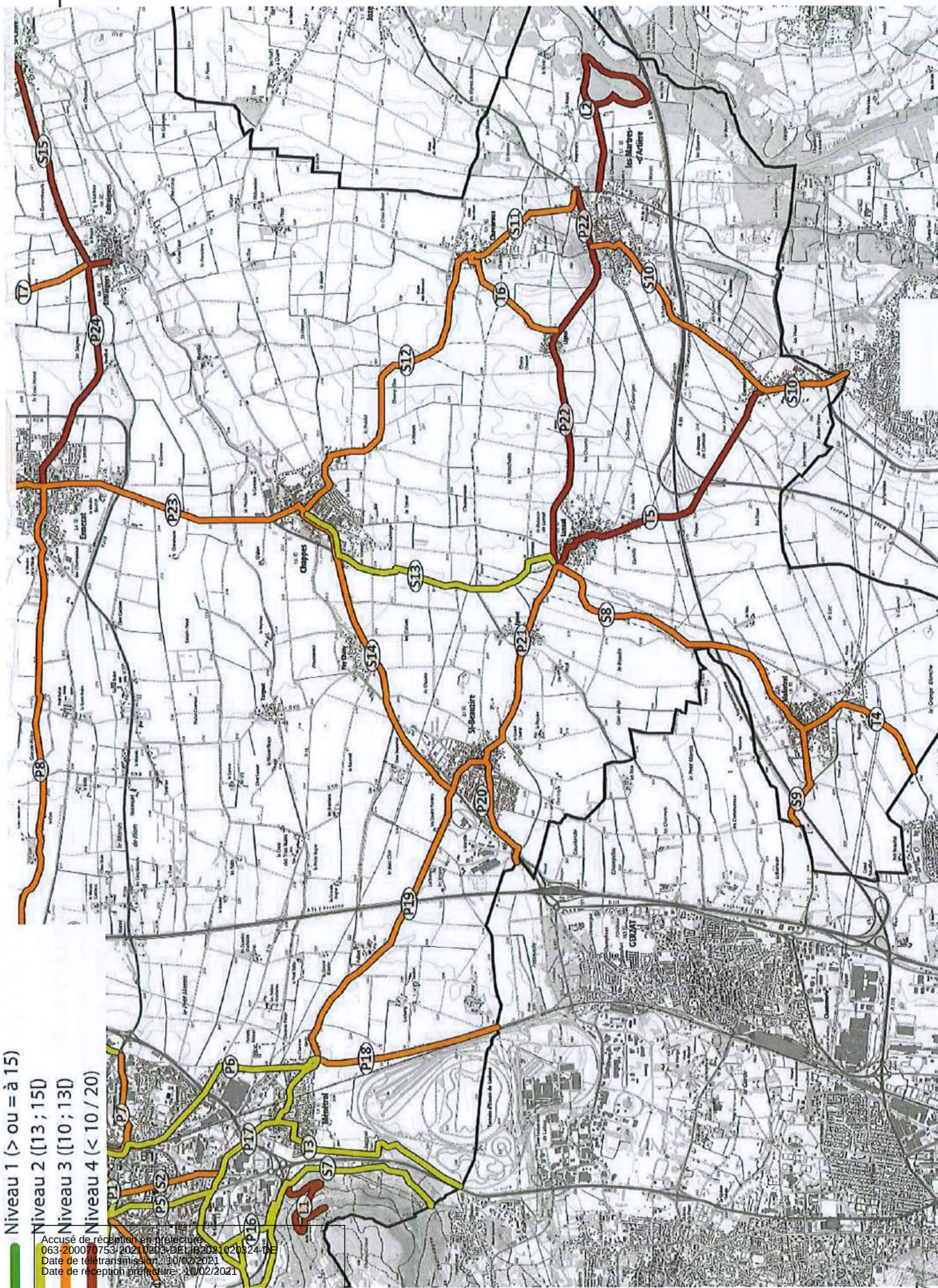
	Nom itinéraire avec variante	Coût	Potentiel	Sécurité/continuité cyclable	Cohabitation/santé	TOTAL Evaluation
P1	Boulevard Riom	1	5	5	2	13
P2	Riom Centre-Ville <> Place de l'Europe	4	5	4	4	17
P4	Riom Centre-Ville <> Marsat	2	4	3	2	11
P5	Riom Centre-Ville <> Lycée Polyvalent Pierre Joel Bonte	2	5	5	1	13
P6	Riom Centre-Ville <> Gare Riom <> Ménérol	2	5	4	2	13
P7	Riom Centre-Ville <> ZA Portes de Riom	3	4	3	2	12
P8	Riom <> Ennezat	3	2	3	4	12
P9	Riom Centre-Ville <> ZA Nord Riom	2	5	4	2	13
P10	Riom <> Saint-Bonnet-Près-Riom	3	4	3	4	14
P15	ZA Mozac/Enval <> Marsat	4	3	2	3	12
P16	Marsat <> Riom Sud	4	3	3	3	13
P17	Riom Sud <> Ménérol	3	5	4	2	14
P34	Riom Centre-Ville <> ZA Mozac/Enval	1	5	5	2	13
S2	Riom Centre-Ville <> Centre Commercial Riom Sud	2	5	3	2	12
S3	Riom ZA Portes de Riom	4	2	4	3	13
T2	Liaison P13 <> S1	4	1	5	4	14

Niveau 1 (> ou = à 15)

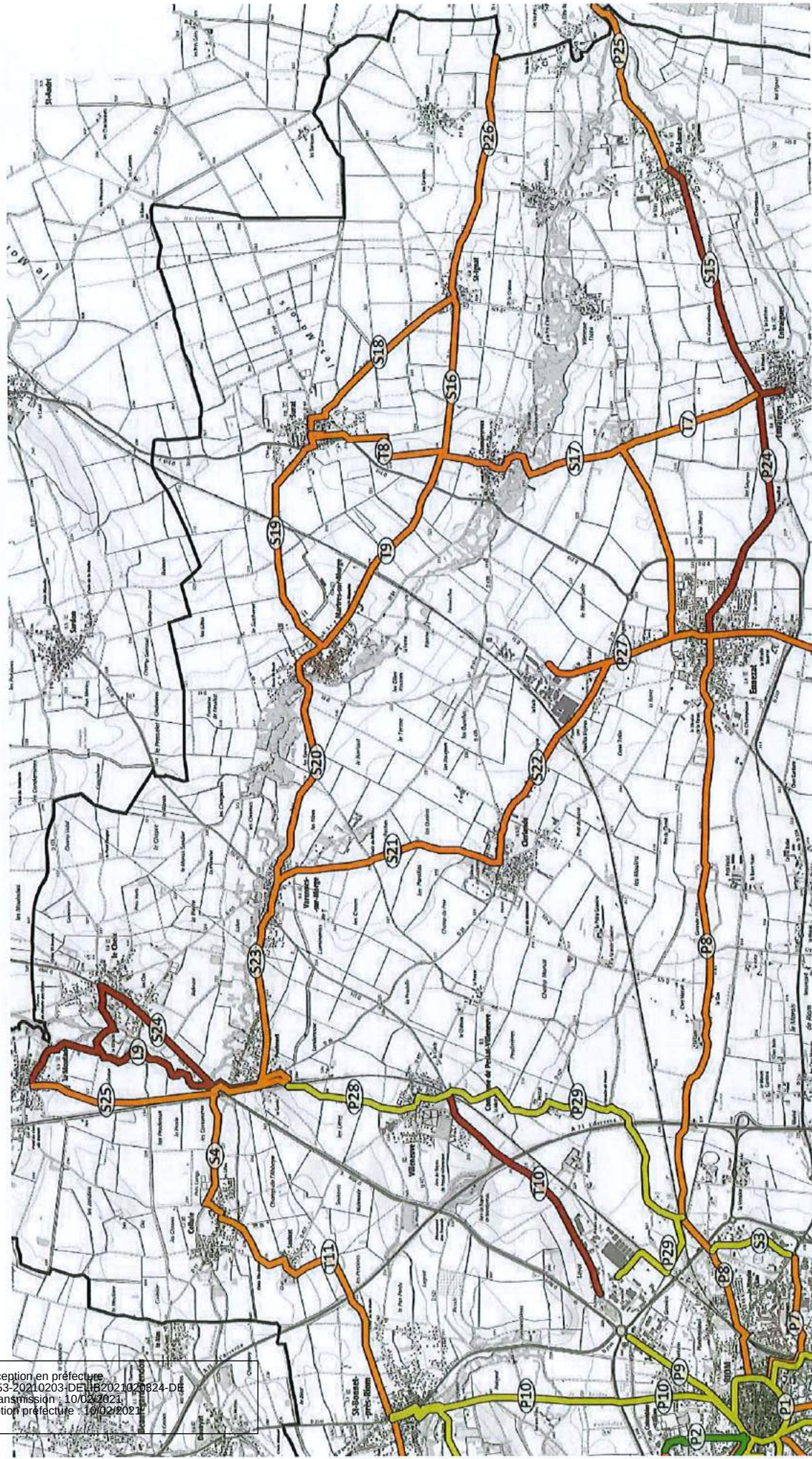
Niveau 2 ([13 ; 15])

Niveau 3 ([10 ; 13])

Niveau 4 (< 10 / 20)



Itin	Nom itinéraire avec variante	Coût	Potentiel	Sécurité/continuité cyclable	Cohabitation/santé	TOTAL Evaluation
P18	Ménérol <> Gerzat	1	4	5	1	11
P19	Ménérol <> Saint-Beauzire	1	4	3	2	10
P20	Saint-Beauzire <> Gerzat	2	4	3	2	11
P21	Saint-Beauzire <> Lussat	3	2	3	2	10
P22	Lussat <> Les Martres-d'Artière	1	2	3	2	8
P23	Chappes <> Ennezat	2	3	3	2	10
S7	Riom sud <> Chateaugay <> Michelin	4	3	3	4	14
S8	Lussat <> Malintrat	5	2	2	3	12
S9	Malintrat <> Gerzat	2	3	3	2	10
S10	Les Martres-d'Artière <> Pont-du-Château	2	4	3	2	11
S11	Les Martres-d'Artière <> Chavaroux	5	2	2	3	12
S12	Chavaroux <> Chappes	5	2	2	3	12
S13	Lussat <> Chappes	3	2	4	4	13
S14	Saint-Beauzire <> Chappes	4	3	3	2	12
T3	Ménérol <> Michelin	4	3	3	4	14
T4	Malintrat <> Aulnat	4	2	3	2	11
T5	Lussat <> Pont-du-Château	2	3	2	2	9
T6	Lignat <> Chavaroux	5	1	2	4	12
L1	Montée du Parc Mirabel	Itinéraires touristiques – hors classification				
L2	Boucle de l'Etang des Martoilles					



Secteur Sud-Est

ID	Nom itinéraire avec variante	Coût	Potentiel	Sécurité/continuité cyclable	Cohabitation/santé	TOTAL Evaluation
P20	Riom <> Ennezat	3	2	3	4	12
P21	Ennezat <> Entraigues	1	2	3	2	8
P22	Saint-Laure <> Maringues	2	3	3	2	10
P23	Maringues <> Saint-Ignat	1	3	3	2	9
P24	Ennezat Centre-Ville <> Limagrain	3	4	3	2	12
P25	Pontmort <> Villeneuve	5	3	2	4	14
P26	Villeneuve <> ZA Riom Nord	4	3	4	5	16
S4	Cellule <> Pontmort	2	3	3	3	11
S15	Entraigues <> Saint-Laure	1	2	3	2	8
S16	Saint-Ignat <> Champeyrour	5	2	2	3	12
S17	Champeyrour <> Ennezat	5	2	2	3	12
S18	Saint-Ignat <> Surat	5	2	2	3	12
S19	Surat <> Martres-sur-Morge	4	2	2	3	11
S20	Martres-sur-Morge <> Varennes-sur-Morge	5	2	2	2	11
S21	Varennes-sur-Morge <> Clerlande	4	2	2	2	10
S22	Clerlande <> Ennezat	1	3	3	3	10
S23	Varennes-sur-Morge <> Pontmort	3	3	3	3	12
S24	Pontmort <> Le Cheix	1	3	3	2	9
S25	La Moutade <> Pontmort	3	3	2	3	11
T7	Liaison S17 <> Entraigues	5	1	3	3	12
T8	Champeyrour <> Surat	4	1	2	5	12
T9	Champeyrour <> Martres-sur-Morge	5	1	2	3	11
T10	Pessat-Villeneuve <> ZA Riom Nord	1	3	3	2	9
T11	Cellule <> Saint-Bonnet-Près-Riom	4	2	4	4	14
L9	Chambaron <> Le Cheix		Itinéraire touristique – hors classification			

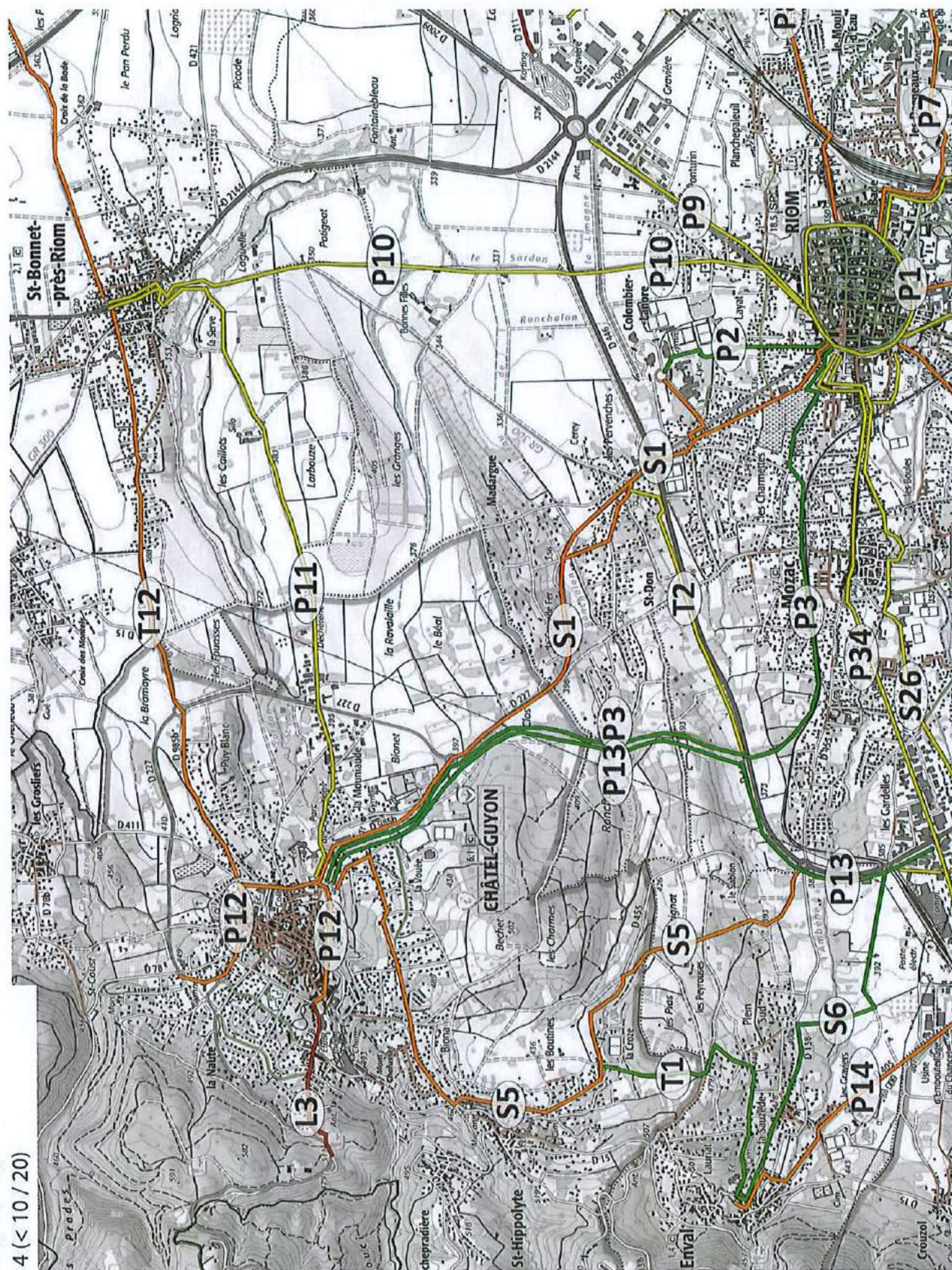
Légende

Somme des critères de notation (sur 20)

- Niveau 1 (> ou = à 15)
- Niveau 2 (13 ; 15)
- Niveau 3 (10 ; 13)
- Niveau 4 (< 10 / 20)

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Secteur Nord

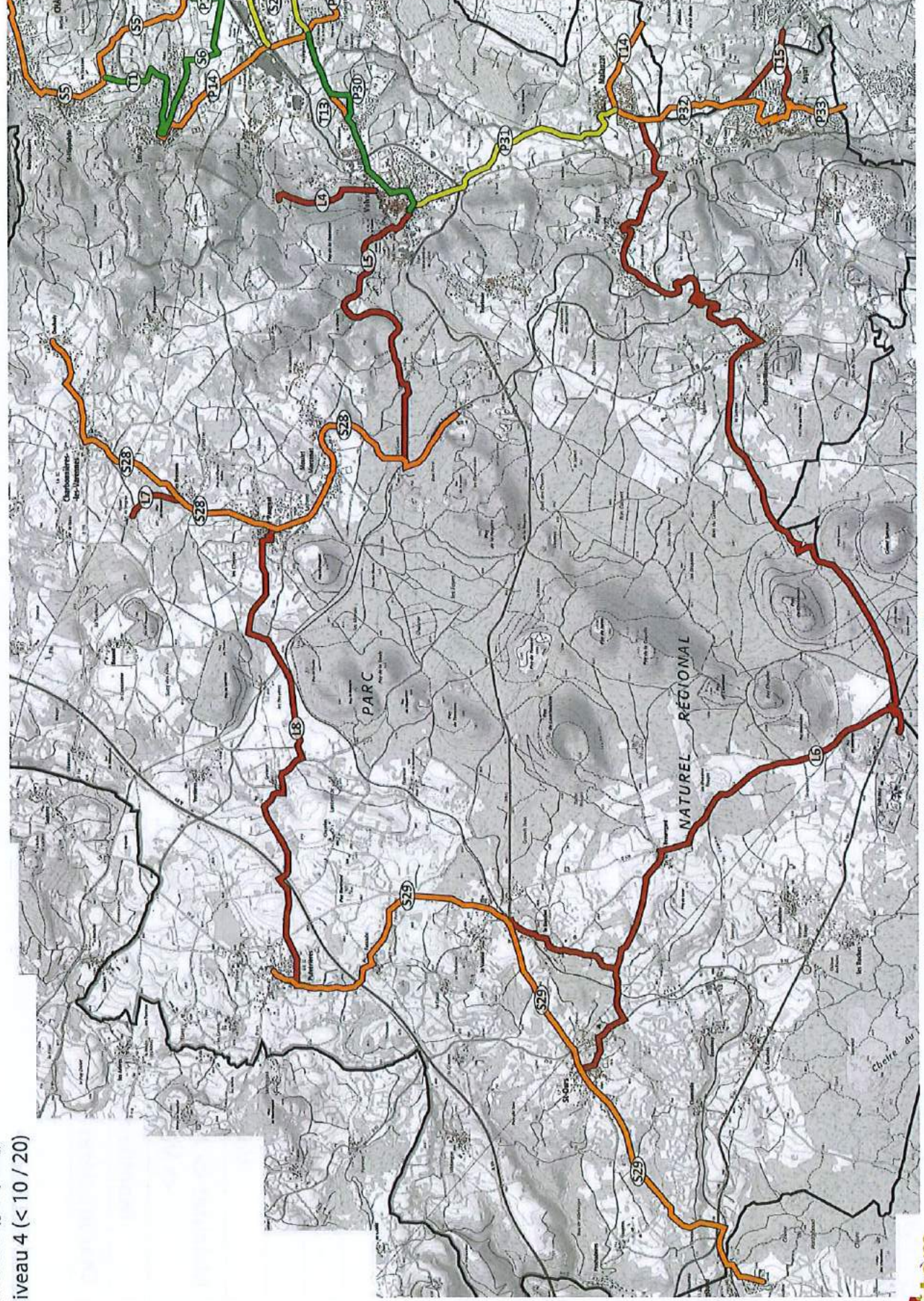


Accusé de réception en préfecture
063-200070763-20210203-DEP-20210203-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception en préfecture : 10/02/2021

ID	Nom itinéraire avec variante	Coût	Potentiel	Sécurité/continuité cyclable	Cohabitation/santé	TOTAL Evaluation
P3	Riom Centre-Ville <> Châtelguyon	1	4	5	5	15
P10	Riom <> Saint-Bonnet-Près-Riom	3	4	3	4	14
P11	Saint-Bonnet-Près-Riom <> Châtelguyon	3	3	2	5	13
P12	Châtelguyon Centre-Ville	1	5	3	2	11
P13	Châtelguyon <> ZA Mozac	3	4	5	4	16
P14	Enval <> ZA Mozac/Enval	2	4	3	3	12
S1	Riom Centre-Ville <> Riom Place de l'Europe <> Châtelguyon Centre-Ville	2	4	4	2	12
S5	Châtelguyon <> Saint-Hyppolyte <> Riom	2	2	3	4	11
S6	Enval <> Riom	4	3	4	4	15
T12	Saint-Bonnet-Près-Riom <> Châtelguyon	3	3	3	2	11
L3	Montée au Parc de l'Ecureuil	Itinéraire touristique – hors classification				

- Niveau 1 (> ou = à 15)
- Niveau 2 (13 ; 15]
- Niveau 3 (10 ; 13]
- Niveau 4 (< 10 / 20)

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception en préfecture : 10/02/2021



ID	Nom itinéraire avec variante	Coût	Potentiel	Sécurité/continuité cyclable	Cohabitation/santé	TOTAL Evaluation
P30	Volvic <> Marsat	4	5	3	5	17
P31	Volvic <> Malauzat	4	4	3	3	14
P32	Malauzat <> Sayat	4	2	2	3	11
P33	Sayat <> Nohanent	4	2	2	3	11
S28	Gare de Volvic <> Charbonnières-les-Varennes	4	1	3	2	10
S29	Pontgibaud <> Saint-Ours <> Pulvérières	2	2	3	3	10
T13	Volvic <> Malauzat par Rue des Riaumes	4	1	2	5	12
T14	Malauzat <> Blanzat	4	2	2	3	11
T15	Sayat <> Blanzat	2	2	3	2	9
L4	Montée du Château de Tournoi	Itinéraires touristiques – hors classification				
L5	Volvic <> Volvic Gare					
L6	Malauzat <> Argnat <> Chanat-la-Mouteyre <> Vulcania <> Saint-Ours					
L7	Montée au Manoir de Veygoux					
L8	Charbonnières-les-Varennes <> Pulvérières					

Synthèse de l'évaluation et pistes pour la programmation à venir des aménagements (I)

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

✓ Pour les 78 itinéraires évalués (hors itinéraires à vocation loisir et touristique) la note moyenne obtenue est de 11,8 sur 20.

✓ Parmi ces itinéraires obtiennent une note supérieure à 15 et sont présentés dans le tableau ci-dessous :

N°	Nom itinéraire	Longueur en km	Coût aménagement Total	Coût au ml
P2	Riom Centre-Ville <> Place de l'Europe	1,01	12 300 €	12 €
P29	Villeneuve <> ZA Riom Nord	5,63	157 700 €	28 €
P3	Riom Centre-Ville <> Châtelguyon	5,48	1 442 000 €	263 €
P13	Châtelguyon <> ZA Mozac	3,87	333 500 €	86 €
S6	Enval <> Riom	2,31	74 600 €	32 €
P30	Volvic <> Marsat	3,06	127 500 €	42 €
	Total	21,36	2 147 600 €	100,5 €

✓ Ils représentent, plus de 21 km à finaliser d'aménager pour un coût de l'ordre de 2,15 Millions d'€.

✓ Ils pourront servir de base de réflexion pour la programmation de la mise en œuvre, même si cette priorisation des itinéraires n'est qu'indicative. Cette programmation pourra s'adapter à la réalité des travaux d'opportunités de voirie, des appels à projet futurs, des budgets des financeurs, de la volonté de certaines communes de s'engager rapidement dans des aménagements, ... mais elle permet de fixer un ordre d'idée pour la mise en œuvre future.

Synthèse de l'évaluation et pistes pour la programmation à venir des aménagements (I)

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

✓ vu des 214 km encore à aménager et moins de 23 millions d'euros à répartir entre les financeurs potentiels, 10 à 20 ans sera déjà un objectif ambitieux pour insuffler un véritable élan à la pratique cyclable sur le territoire en lien avec les objectifs ambitieux du plan vélo national.

✓ Définir une programmation à cette échéance est impossible d'autant plus avec la multiplicité des intervenants et financeurs potentiels. En effet, il n'est pas envisageable, même si le schéma est porté à l'échelle du territoire par l'AOM, d'imposer une programmation stricte de la part de RLV alors que l'EPCI n'est ni compétent ni seul financeur des aménagements.

✓ Le schéma Directeur Cyclable Communautaire de RLV apporte donc la vision partagée à long termes en matière de maillage cyclable notamment pour couvrir les besoins du territoire.

✓ Il établit donc la feuille de route à long terme pour la mise en œuvre du volet utilitaire du Schéma.

✓ Néanmoins pour la programmation opérationnelle fine de la mise en œuvre, avec une vision à court termes +/- 2 ans, elle sera discutée régulièrement dans l'instance de suivi annuel du schéma (poursuite du comité de pilotage avec les élus de RLV, partenaires (Département, Région...) et les communes principales).

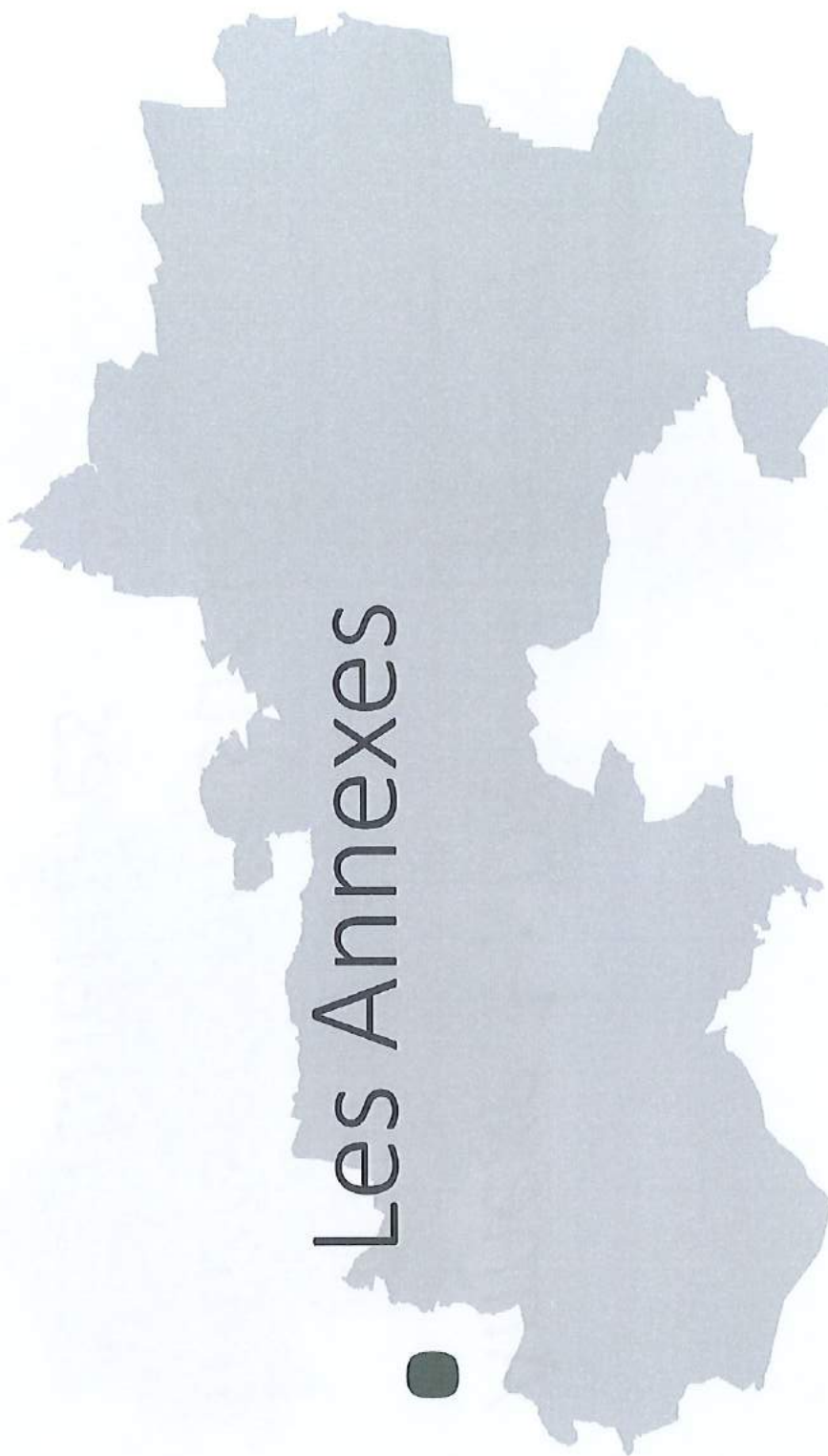
✓ Chaque année, les communes feront part de leurs projets d'aménagement qui rentreraient dans le cadre du Schéma. De même le département sera interrogé sur les itinéraires inscrits au schéma départemental. Le chargé de mission mobilité douce de RLV devra recenser ces projets des communes et du Département.

✓ Ensuite, en fonction du nombres de projets, montants nécessaires ... le Comité de Pilotage décidera de ceux qui pourront être programmés pour démarrer dans l'année et s'inscrire dans la cadre d'un cofinancement à travers le fonds de concours. Les gestionnaires de voiries pourront s'affranchir de cette étape, ou s'ils ne sont pas retenus, engager tout de même les travaux d'aménagement s'ils ne sollicitent pas de cofinancement auprès de RLV.

✓ RLV aura un rôle important de coordination et d'incitation notamment dans le cadre de projets qui touchent plusieurs communes, afin de limiter les discontinuités dans les aménagements.

7

Les Annexes



Annexe 1 : Détail du traitement des intersections sur les itinéraires

RTV
RIOM LIMAGNE
& VOLCANS
ENTREPRISE À SOCIÉTÉ ANON



Intersections du schéma cyclable de RLV à traiter

Intersections à traiter
Maillage du schéma cyclable



Liste des intersections à traiter dans le schéma sur RLV (I)

N°	Intersection	Itinéraire	Intersection	Opération	Coût_total
1		P1	Giratoire rue du Comemrce/Boulevard Desaix	Réalisation d'un plateau piéton	20 800 €
2		P1	Intersection rue Marthuret / Boulevard Desaix	Réalisation d'un plateau piéton	20 800 €
3		P1	Intersection rue Daurat / Boulevard Desaix	Réalisation d'un plateau piéton	20 800 €
4		P1	Intersection Boulevard Desaix / Fbg de la Bade / Rue de l'Hôtel de ville	Réalisation d'un plateau piéton	20 800 €
5		P1	Intersection rue Hôtel des Monnaies / Boulevard Chancelier de l'Hospital	Réalisation d'un plateau piéton	20 800 €
6		P1	Intersection place Jean Soanen / Boulevard Chancelier de l'Hospital	Réalisation d'un plateau piéton	20 800 €
7		P1	Jonction place Jean Soanen / Boulevard de la Liberté	Réalisation d'un plateau piéton	20 800 €
8		P1	Entrée Boulevard de la Liberté	Réalisation d'un plateau piéton	20 800 €
9		P1	Intersection Rue Saint-Amable / Boulevard de la République	Réalisation d'un plateau piéton	20 800 €
10		P1	Intersection Boulevard Etienne Clémentel / Rue Lafayette	Réalisation d'un plateau piéton	20 800 €
11		P1	Intersection Rue Danchet / Boulevard Etienne Clémentel	Réalisation d'un plateau piéton	20 800 €
12		S1	Giratoire D446 / D227	Contournement du giratoire par des pistes cyclables unidirectionnelles	3 300 €
13		S1	D227 / D985B	Contournement du giratoire par des pistes cyclables unidirectionnelles	21 600 €
14		S1	D985B/D78	Contournement du giratoire par des pistes cyclables unidirectionnelles	1 300 €
15		P4-P1-S26-P34-P5	D2029/D83	Traversée du Boulevard Etienne Clémentel	5 000 €
16		P4	Route de Toulon / Route de Marsat	Pacification du carrefour	6 000 €
17		P5	D2029/Avenue Emile Zola	Traversée de l'Avenue Emile Zola	1 000 €
18		P6-P7	Boulevard Desaix / Avenue Archon Desperouses	Traversée du Boulevard Desaix	1 800 €
19		P6-P7	Giratoire Rue Grégoire de Tours / Avenue Archon Desperouses	Traversée de giratoire sur chaussée	1 700 €
20		P6	Rue de l'Ambène / Rue de la Varenne	Création giratoire	102 100 €
21		P6	Avenue du Stade	Traversée de l'Avenue du Stade	8 000 €
22		P7-S3	Rue de l'Ambène / Route d'Ennezat / Avenue Georges Gershwain	Cheminement pour les modes actifs au niveau du giratoire	8 000 €
23		S3	Rond-Point Sydney Béchet	Cheminement pour les modes actifs au niveau du giratoire	4 600 €
24		P1-P9	Boulevard de la Liberté / Avenue Jean Reynouard	Cheminement pour les modes actifs	3 400 €

Liste des intersections à traiter dans le schéma sur RLV (II)

Num intersection	Itinéraire	Intersection	Opération	Coût total
I25	P9	D446 / D211 / D2029	Cheminement pour les modes actifs au niveau du giratoire	31 400 €
I26	P9-P10	Avenue de Paris / Route d'Orléans	Cheminement pour les modes actifs	3 800 €
I27	P10	Route d'Orléans / D446	Ilot central	1 800 €
I28	T12	D227 / D985	Traversée de giratoire sur chaussée	1 300 €
I29	P12	Rue Roger Coulon / Rue du Gymnase	Traversée de giratoire sur chaussée	1 300 €
I30	P12-T12	D15 / D985B	Traversée de giratoire sur chaussée	1 300 €
I31	P13-S5	D446 / D455 / D138	Cheminement pour les modes actifs au niveau du giratoire	26 400 €
I32	P34-P13	D986 / D446	Cheminement pour les modes actifs au niveau du giratoire	7 700 €
I33	P14	D405	Traversée de giratoire sur chaussée	1 300 €
I34	P34-P14-P15	D985 / D405	Cheminement pour les modes actifs au niveau du giratoire	29 700 €
I35	P16	D405 / D446	Traversée D446 par un ilot central	5 600 €
I36	P17	Route de Riom / Rue Michel Servet	Cheminement pour les modes actifs au niveau du giratoire	1 300 €
I37	P17	Route de Saint-Beauzire / Impasse des Roses	Traversée de giratoire sur chaussée	1 300 €
I38	P17-P6-P19-P18	D420 / D6	Traversée giratoire : piste unilatérale	31 700 €
I39	P19-S14	D210 / D6	Traversée de giratoire sur chaussée	2 900 €
I40	P19	D210 / Rue Henri Mondor	Traversée de giratoire sur chaussée	2 100 €
I41	P20	D427 / D427A / D210	Traversée de giratoire sur chaussée	2 000 €
I42	P21-S8-T5-P22-S13	D6 / D54	Traversée de giratoire sur chaussée	1 700 €
I43	T4	D54 / D2	Traversée de giratoire sur chaussée	1 700 €
I44	S10	D6 / D1093	Cheminement pour les modes actifs au niveau du giratoire	19 400 €
I45	P23	D210 / D210F	Traversée de giratoire sur chaussée	1 700 €
I46	P24	D224 / D210	Traversée de giratoire sur chaussée	1 700 €
I47	S4-S25-S24-L9	D2009 / D17 / D424	Traversée D2009 : marquage/Ilot central	3 000 €
I48	T10	Avenue Hector Berlioz	Traversée de giratoire sur chaussée	1 700 €
I49	P34	Rond-Point de l'Europe	Piste cyclable	13 600 €
I50	S26	Rue Jean Zay / D446	Traversée D446 : ilot central	6 000 €
I51	P1-P2-P3-P34-S26-S1	Boulevard de la Liberté / Avenue de Châtelguyon	Cheminement modes actifs	3 800 €

Traitement des intersections types : Aménagement des giratoires (Piste cyclable)

Cas possibles pour l'aménagement d'un giratoire et d'une piste cyclable

Cas d'une piste cyclable et d'un **giratoire de taille mineure** (rayon < 28 mètres). Il s'agit de **matérialiser des pictogrammes vélo au centre de l'anneau**, ou sur le **vers extérieur** si l'anneau a une largeur supérieure à 6 mètres :

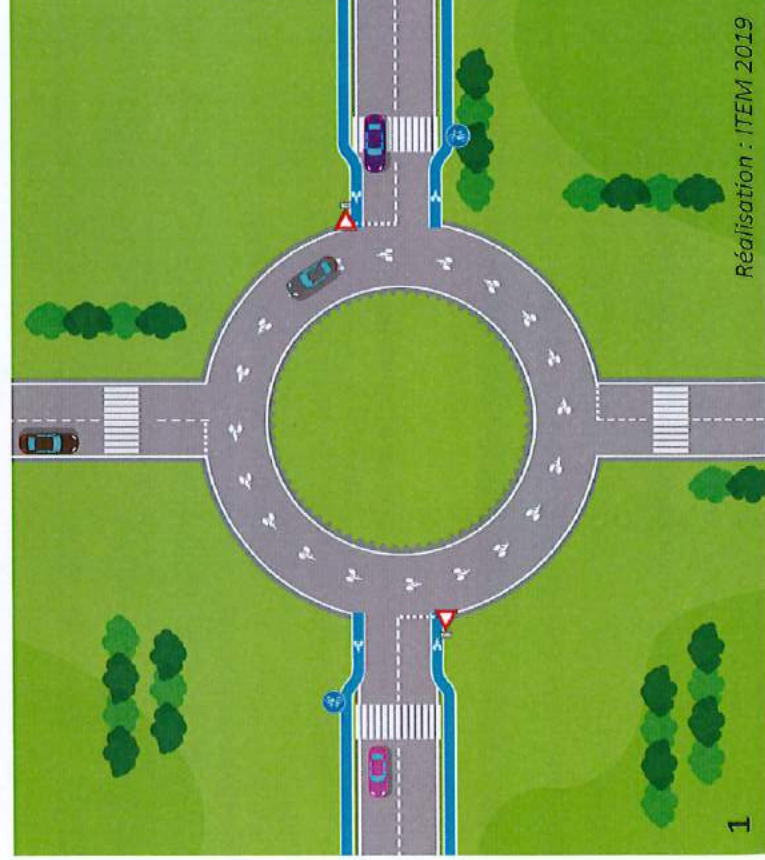
■ **Intersections concernées :**

- Intersections I19, I20 près de la gare avec un aménagement en site propre (piste cyclable) pour éviter les conflits d'usage (piétons, stationnement, vélo) et utilisation de la chaussée au niveau du giratoire (vitesse faible des voitures)
- Intersection I37 pour effectuer la jonction entre deux aménagements cyclables

2. Cas d'une piste cyclable et d'un **giratoire de taille majeure** (rayon > 28 mètres) avec un trafic élevé. Aménager une **piste cyclable à l'extérieur de l'anneau** :

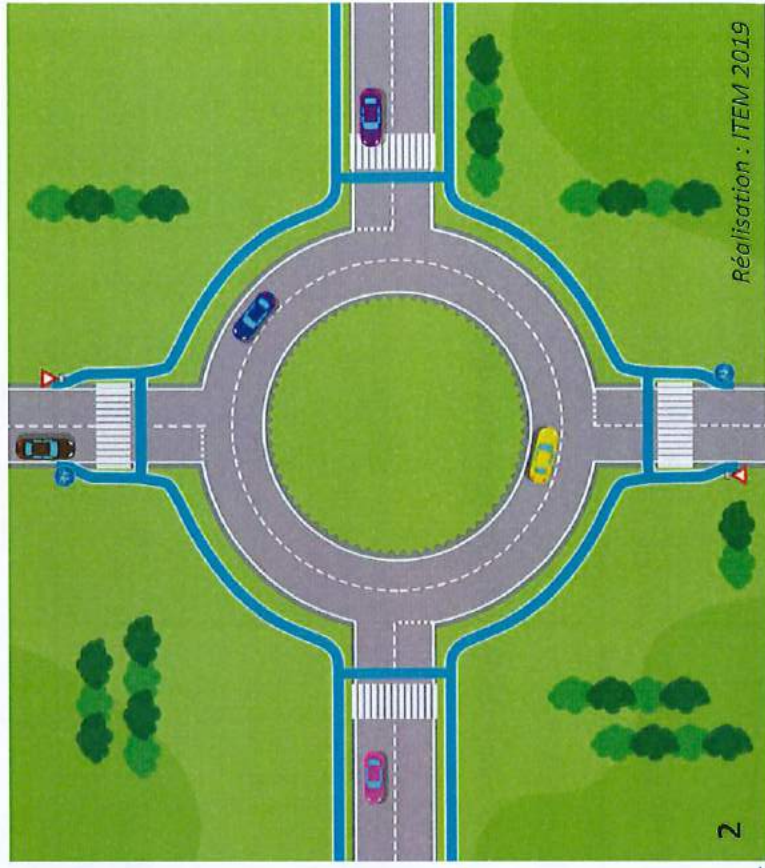
■ **Intersections concernées :**

- Intersections I13, I14 à l'entrée de Châtelguyon sur une RD à fort trafic (D985B) avec l'aménagement de pistes cyclables (autres : I38, I49)
- Possibilité de mettre en place une voie verte (cheminement pour tous les modes actifs) pour les intersections I22, I23, I25, I31, I32, I34, I36, I44



Réalisation : ITEM 2019

1



Réalisation : ITEM 2019

2

Traitement des intersections types : Aménagement des giratoires (bande cyclable - CVCB)

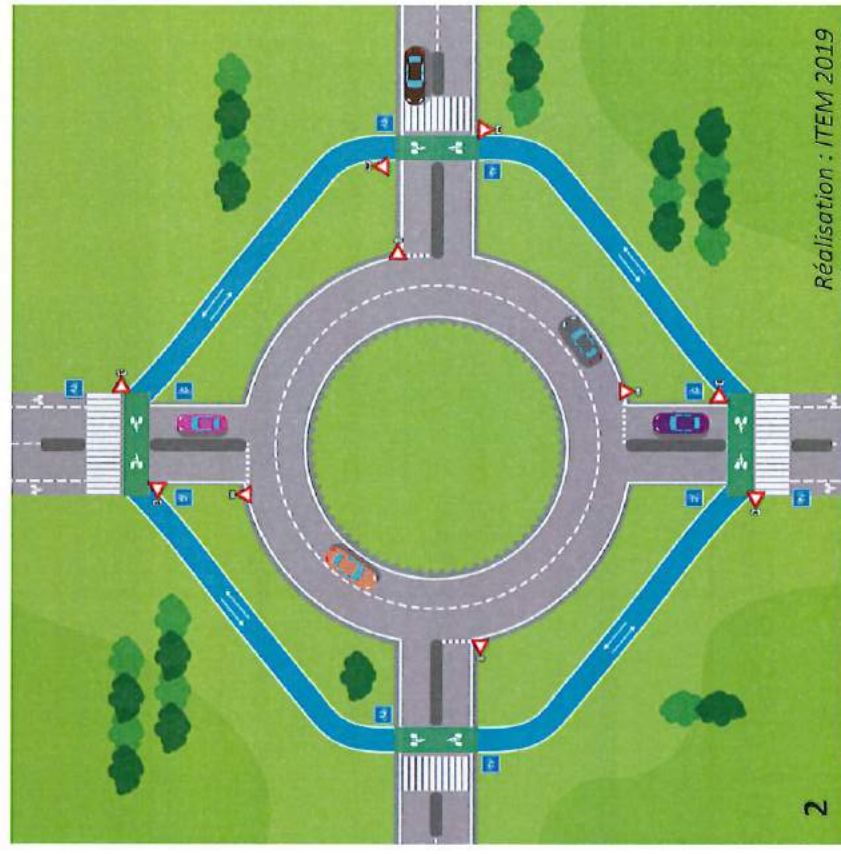
Cas possibles pour l'aménagement d'un giratoire et d'une bande cyclable-CVCB

Cas d'une bande cyclable et d'un **giratoire de taille mineure** (rayon < 28 mètres). Il s'agit de **matérialiser des pictogrammes vélo au centre de l'anneau**, ou sur le **tiers extérieur** si l'anneau a une largeur supérieure à 6 mètres :

- **Intersections concernées :**
 - Intersection I28 sur un itinéraire tertiaire dont les aménagements cyclables sont des bandes cyclables de part et d'autre du giratoire
 - Autres intersections concernées : I29, I30 (faible vitesse des voitures), I33, I40, I42, I43, I45, I46 (entre deux aménagements sur chaussée) et I41 (grand giratoire avec trafic important donc aménagement d'une bande cyclable sur la chaussée)

Cas d'une bande cyclable et d'un **giratoire de taille majeure** (rayon > 28 mètres) avec un trafic élevé. Aménager une **piste cyclable à l'extérieur de l'anneau** :

- **Intersections concernées :**
 - Passage de giratoires à fort trafic (RD 446) avec les intersections I12, I38

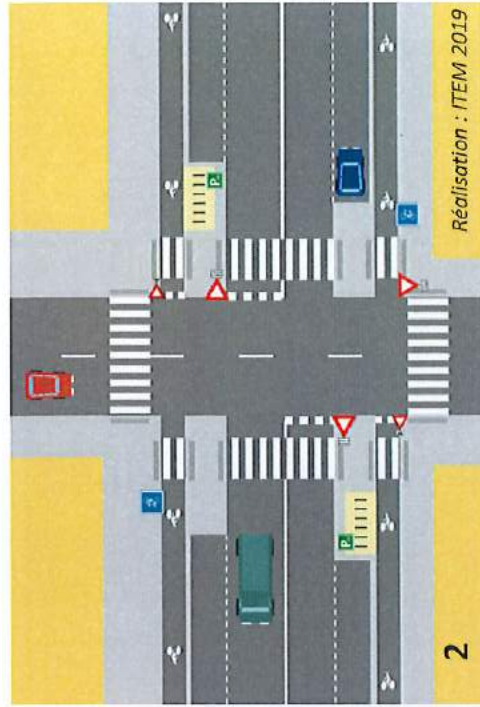
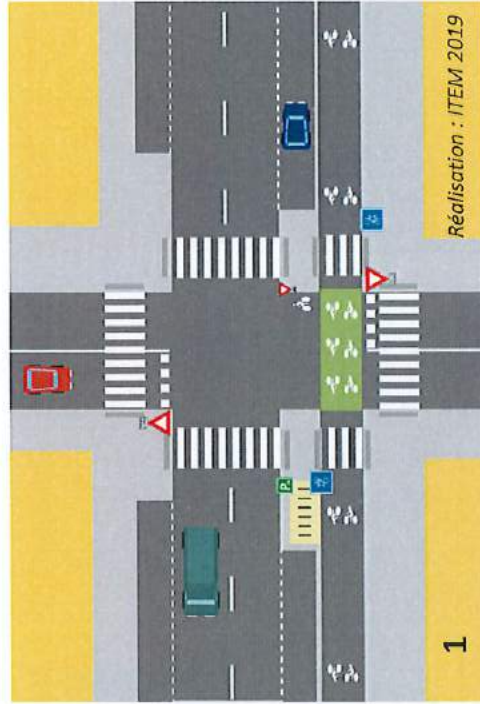


Traitement des intersections types : Aménagement des intersections sans feux (piste cyclable)

1. Cas d'une piste cyclable et intersection à priorité

1. Cas d'une piste cyclable bidirectionnelle prioritaire

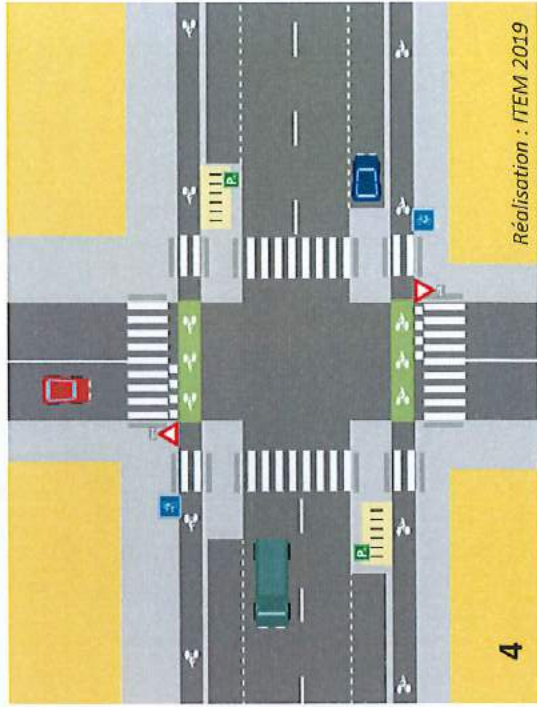
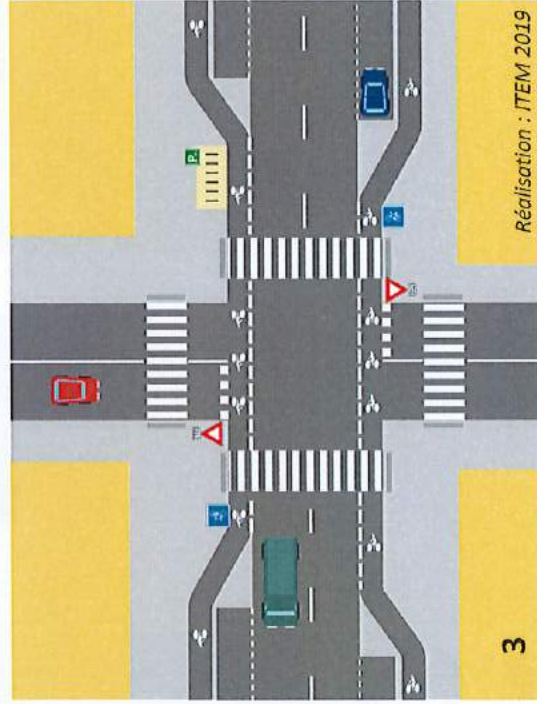
Intersections des boulevards du centre-ville de Riom (Desaix, Clémentel...) de l1 à l11 sur l'itinéraire P1



2. Cas d'une piste bilatérale non prioritaire

3. Cas d'une piste cyclable bilatérale prioritaire (cas 1)

4. Cas d'une piste cyclable bilatérale prioritaire (cas 2)

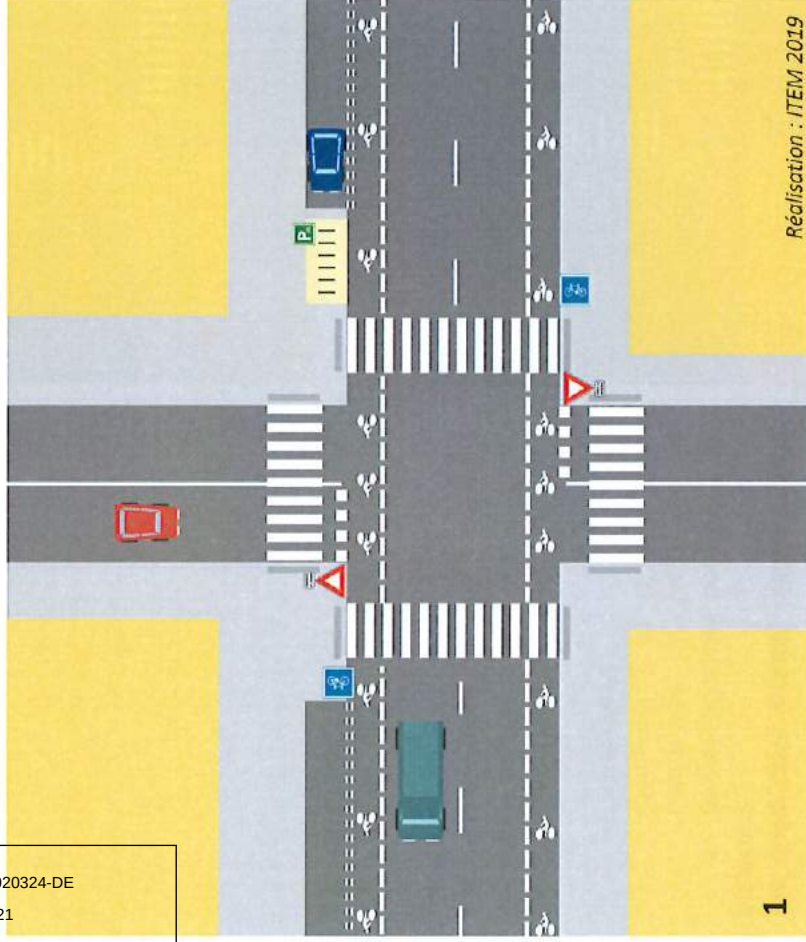


Traitement des intersections types : Aménagement des intersections sans feux (bande cyclable)

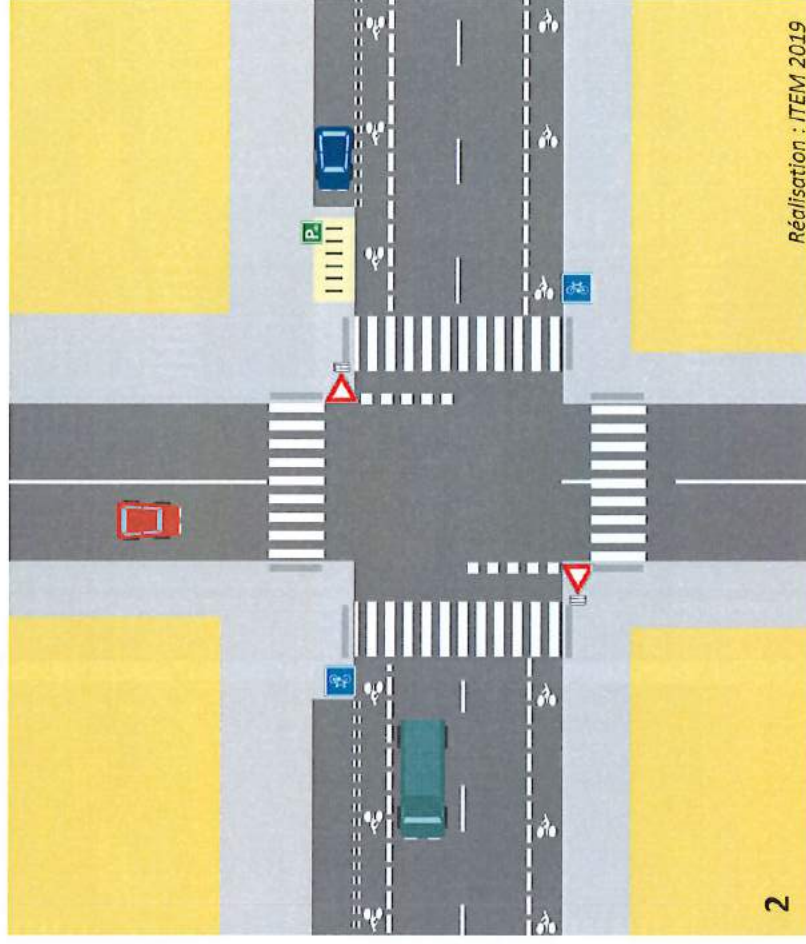
bande cyclable et intersection à priorité

1. Cas d'une bande cyclable prioritaire
2. Cas d'une bande bilatérale non prioritaire

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021



1



2

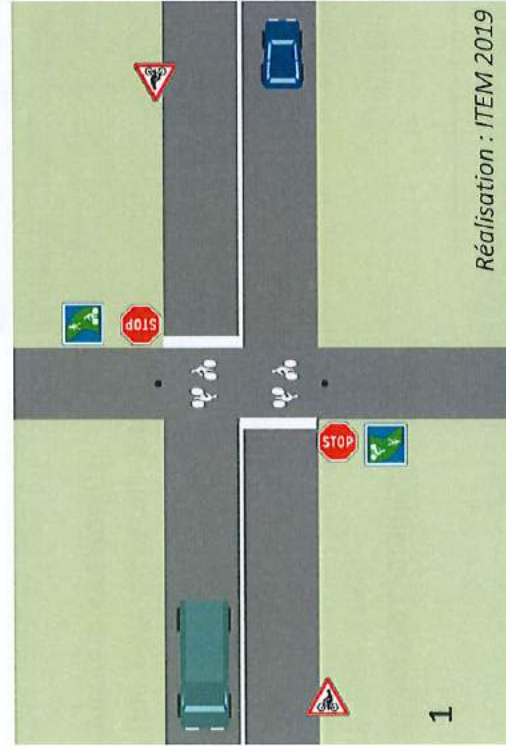
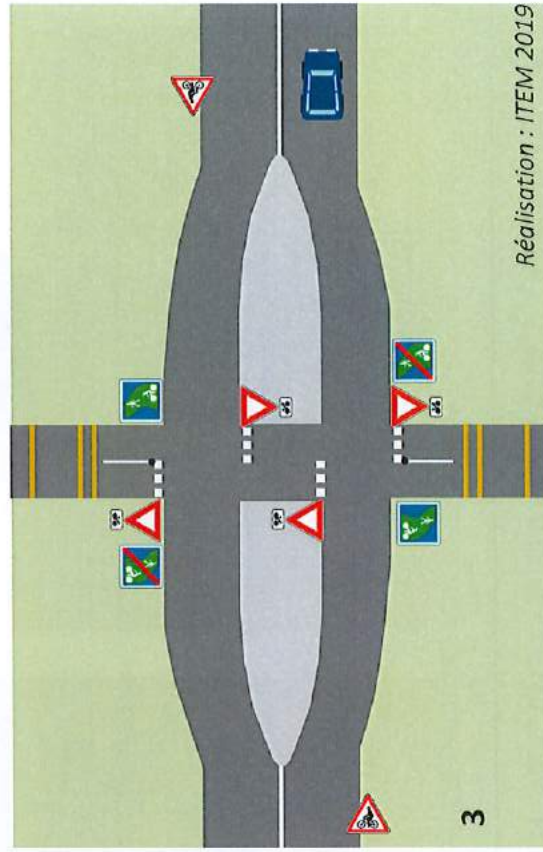
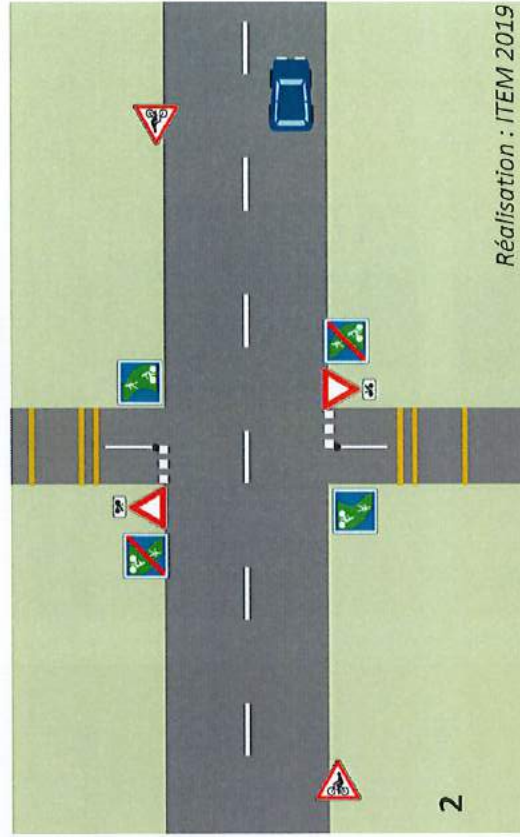
Cas d'une voie verte prioritaire

Cas d'une voie verte non prioritaire sur route à faible trafic

- Intersections concernées :
 - Intersections I27 et I35 avec une réutilisation de l'îlot central afin de traverser une voie à fort trafic (RD 446)

3. Cas d'une voie verte non prioritaire sur route à fort trafic

Traitement des intersections types : Aménagement des intersections sans feu (voie verte)



Traitement des intersections types : Aménagement des intersections avec feux (bande et piste)

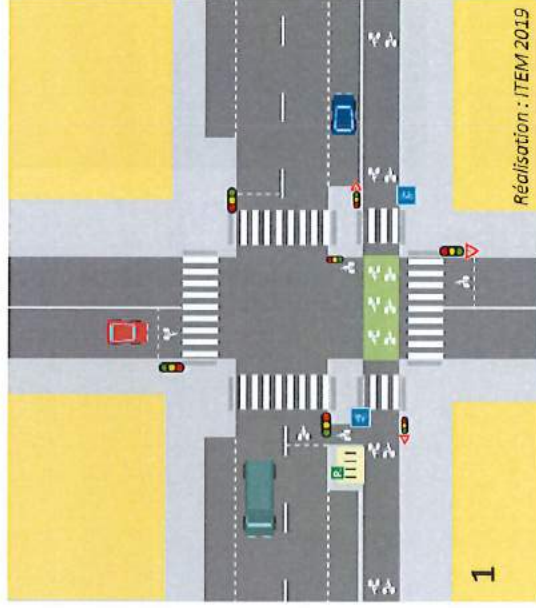
Piste et bande cyclable et carrefour à feux

Cas d'une piste
bidirectionnelle

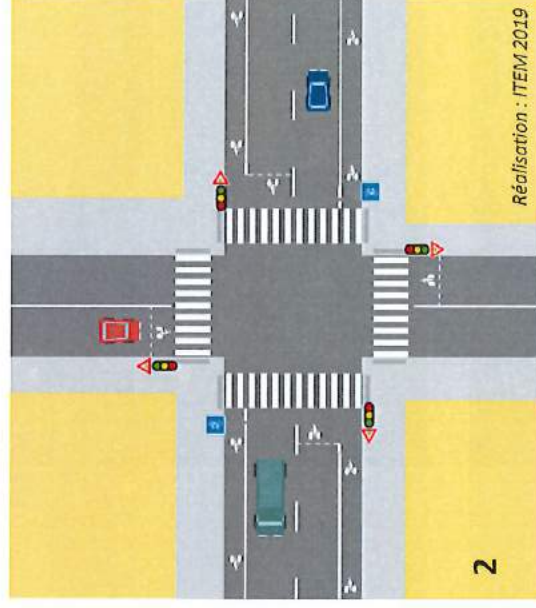
2. Cas d'une piste bilatérale sans
stationnement longitudinal

3. Cas d'une piste bilatérale avec
stationnement longitudinal
(cas 1)

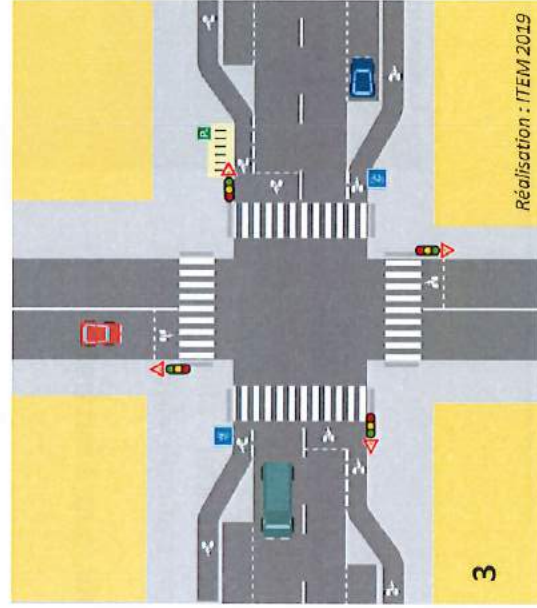
4. Cas d'une piste bilatérale avec
stationnement longitudinal
(cas 2)



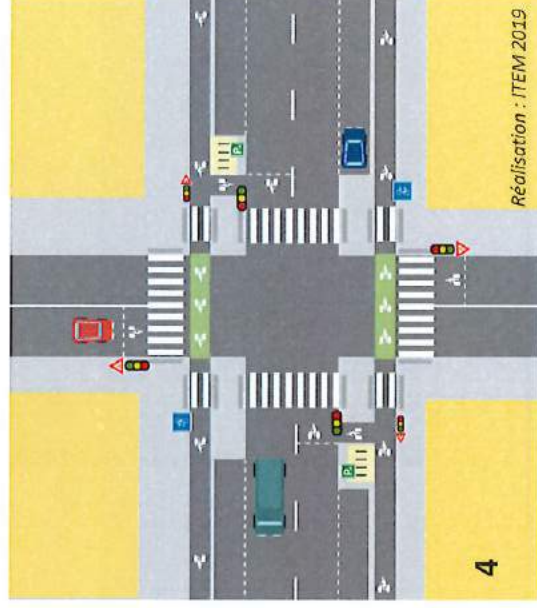
1



2



3



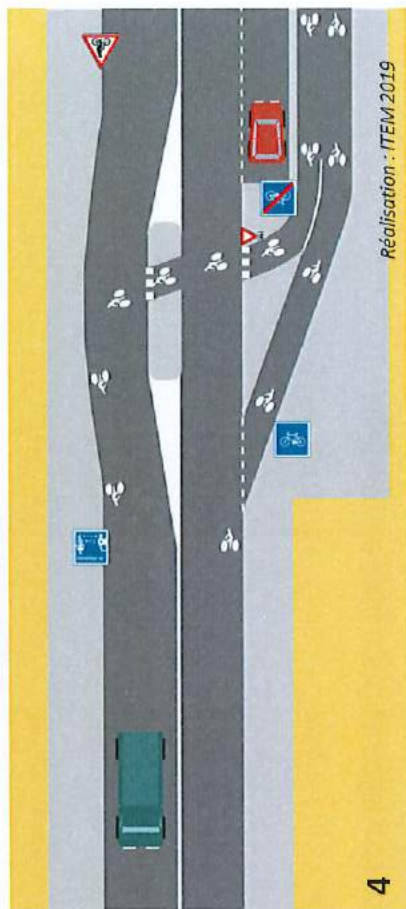
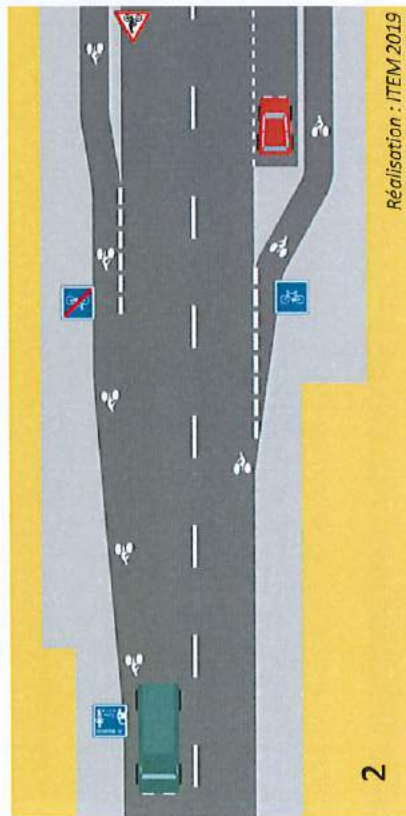
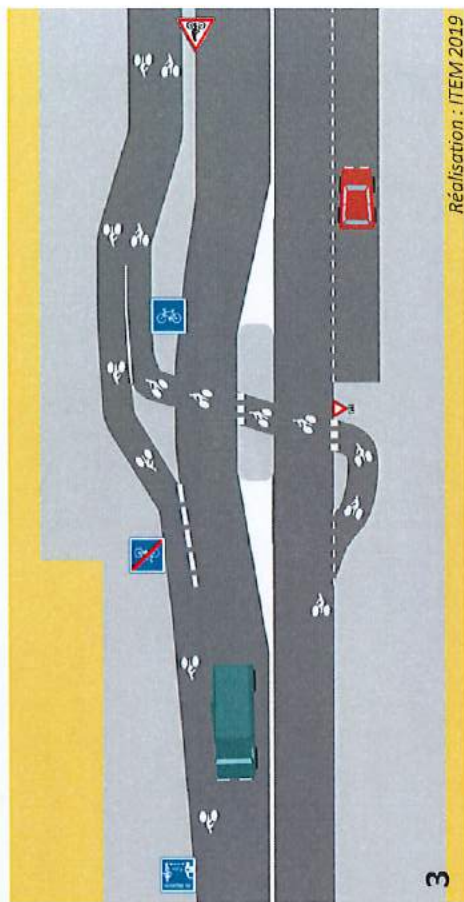
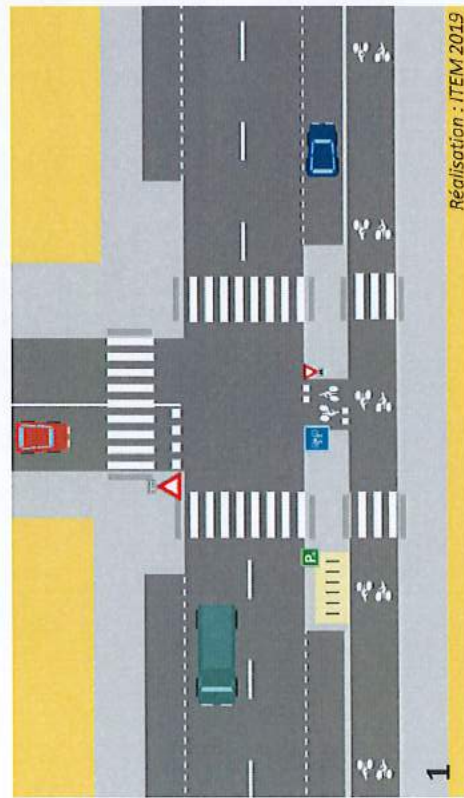
4

Traitement des intersections types : Aménagement des traversées et des insertions

Insertion sur les pistes cyclables

Insertion sur une piste bidirectionnelle en section courante

Extrémité d'une piste bilatérale

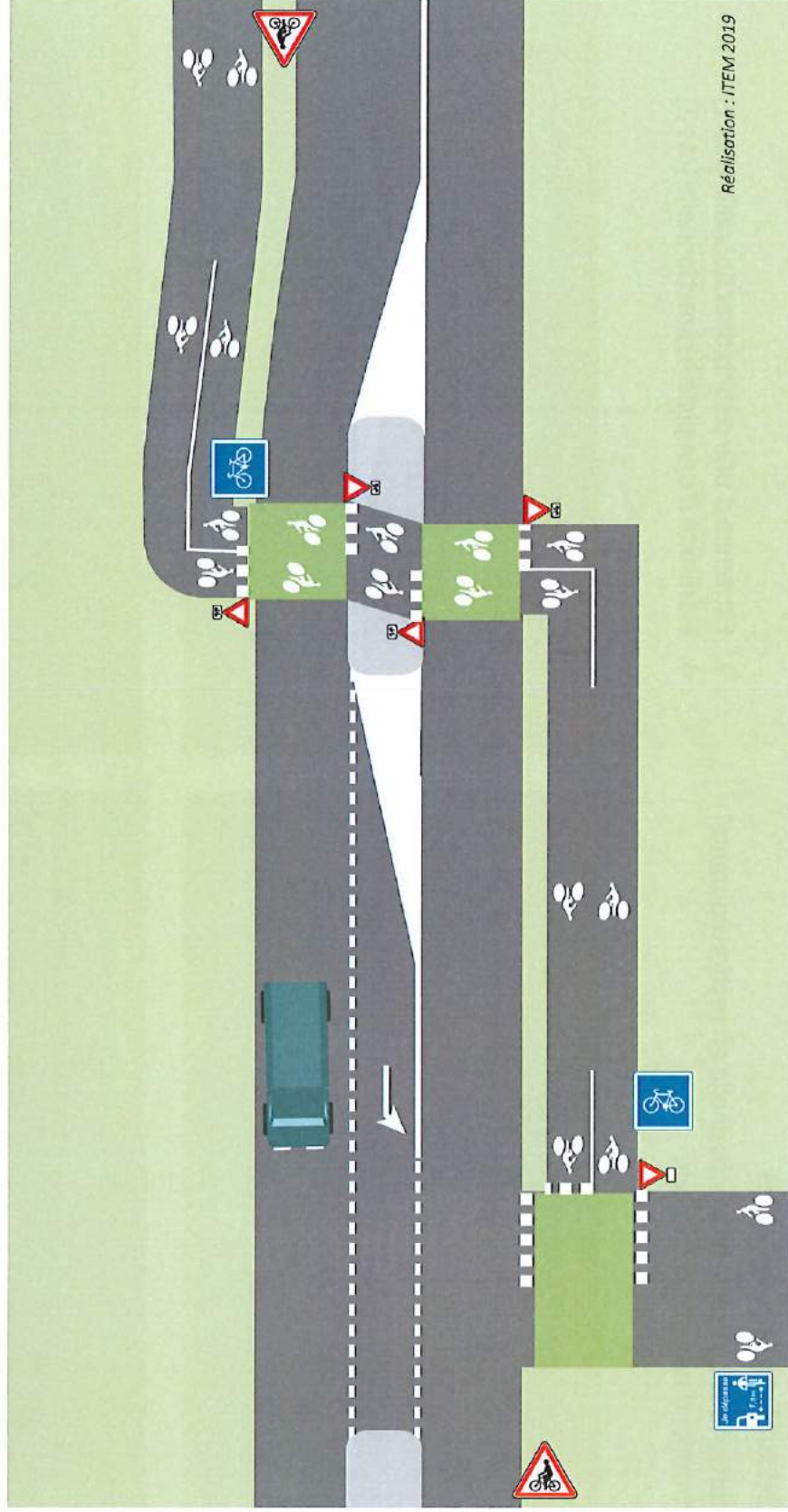


Rattement des intersections : Continuité entre une piste bidirectionnelle et une route perpendiculaire

Rattement de l'intersection sur une route à fort trafic entre une route partagée et piste bidirectionnelle

La difficulté vient de la présence d'un tourne-à-gauche VL sur une route à fort trafic : la traversée des cycles ne peut se faire qu'en amont ou en aval de l'intersection avec ilot protecteur intermédiaire.

Le traitement type de l'intersection du Boulevard Etienne Clémentel (I15) avec une réutilisation de l'ilot central



Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

Synthèse : Itinéraires Structurants (P)

ID Itin	Nom itinéraire	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Total
P1	Boulevard Riom	603 000 €	241 000 €	3 200 €	847 200 €
P2	Riom Centre-Ville <> Place de l'Europe	7 000 €	3 800 €	1 500 €	12 300 €
P3	Riom Centre-Ville <> Châtelguyon	1 433 000 €	3 800 €	5 200 €	1 442 000 €
P4	Riom Centre-Ville <> Marsat	590 000 €	11 000 €	4 900 €	605 900 €
P5	Riom Centre-Ville <> Lycée Polyvalent Pierre Joel Bonte	176 000 €	6 000 €	2 200 €	184 200 €
P6	Riom Centre-Ville <> Gare Riom <> Ménérol	313 000 €	145 300 €	5 100 €	463 400 €
P7	Riom Centre-Ville <> ZA Portes de Riom	148 000 €	11 500 €	2 600 €	162 100 €
P8	Riom <> Ennezat	517 000 €	0 €	5 700 €	522 700 €
P9	Riom Centre-Ville <> ZA Nord Riom	230 000 €	38 600 €	2 300 €	270 900 €
P10	Riom <> Saint-Bonnet-Près-Riom	220 000 €	5 600 €	3 700 €	229 300 €
P11	Saint-Bonnet-Près-Riom <> Châtelguyon	206 000 €	0 €	3 000 €	209 000 €
P12	Châtelguyon Centre-Ville	519 000 €	2 600 €	3 000 €	524 600 €
P13	Châtelguyon <> ZA Mozac	297 000 €	34 100 €	2 400 €	333 500 €
P14	Enval <> ZA Mozac/Enval	334 000 €	31 000 €	1 800 €	366 800 €
P15	ZA Mozac/Enval <> Marsat	72 000 €	29 700 €	2 800 €	104 500 €
P16	Marsat <> Riom Sud	138 000 €	5 600 €	2 600 €	146 200 €
P17	Riom Sud <> Ménérol	174 000 €	34 300 €	3 600 €	211 900 €
P18	Ménérol <> Gerzat	543 000 €	31 700 €	700 €	575 400 €
P19	Ménérol <> Saint-Beauzire	945 000 €	36 700 €	2 100 €	983 800 €
P20	Saint-Beauzire <> Gerzat	160 000 €	2 000 €	1 300 €	163 300 €
P21	Saint-Beauzire <> Lussat	176 000 €	1 700 €	1 600 €	179 300 €
P22	Lussat <> Les Martres-d'Artière	1 138 000 €	1 700 €	3 200 €	1 142 900 €
P23	Chappes <> Ennezat	627 000 €	1 700 €	2 500 €	631 200 €
P24	Ennezat <> Entraigues	730 000 €	1 700 €	2 600 €	734 300 €
P25	Saint-Laure <> Maringues	415 000 €	0 €	1 100 €	416 100 €
P26	Maringues <> Saint-Ignat	714 000 €	0 €	1 600 €	715 600 €
P27	Ennezat Centre-Ville <> Limagrain	111 000 €	0 €	2 600 €	113 600 €
P28	Pontmort <> Villeneuve	9 000 €	0 €	700 €	9 700 €
P29	Villeneuve <> ZA Riom Nord	154 000 €	0 €	3 700 €	157 700 €
P30	Volvic <> Marsat	125 000 €	0 €	2 500 €	127 500 €
P31	Volvic <> Malauzat	86 000 €	0 €	2 600 €	88 600 €
P32	Malauzat <> Sayat	97 000 €	0 €	1 800 €	98 800 €
P33	Sayat <> Nohanent	14 000 €	0 €	1 700 €	15 700 €
P34	Riom Centre-Ville <> ZA Mozac/Enval	1 382 000 €	59 800 €	8 300 €	1 450 100 €

Synthèse : Itinéraires Secondaires (S)

ID	Nom itinéraire	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Total
S1	Riom Centre-Ville <> Riom Place de l'Europe <> Chatelguyon Centre-Ville	655 000 €	30 000 €	5 700 €	690 700 €
S2	Riom Centre-Ville <> Centre Commercial Riom Sud	227 000 €	0 €	2 800 €	229 800 €
S3	Riom ZA Portes de Riom	18 000 €	12 600 €	1 500 €	32 100 €
S4	Cellule <> Pontmort	315 000 €	3 000 €	1 400 €	319 400 €
S5	Châtelguyon <> Saint-Hyppolyte <> Riom	445 000 €	26 400 €	4 900 €	476 300 €
S6	Enval <> Riom	73 000 €	0 €	1 600 €	74 600 €
S7	Riom sud <> Chateaugay <> Michelin	114 000 €	0 €	1 200 €	115 200 €
S8	Lussat <> Malintrat	11 000 €	1 700 €	2 100 €	14 800 €
S9	Malintrat <> Gerzat	142 000 €	0 €	700 €	142 700 €
S10	Les Martres-d'Artière <> Pont-du-Château	731 000 €	19 400 €	3 500 €	753 900 €
S11	Les Martres-d'Artière <> Chavaroux	5 000 €	0 €	900 €	5 900 €
S12	Chavaroux <> Chappes	26 000 €	0 €	3 400 €	29 400 €
S13	Lussat <> Chappes	283 000 €	1 700 €	2 100 €	286 800 €
S14	Saint-Beauzire <> Chappes	141 000 €	2 900 €	2 400 €	146 300 €
S15	Entraigues <> Saint-Laure	570 000 €	0 €	1 300 €	571 300 €
S16	Saint-Ignat <> Champeyroux	9 000 €	0 €	1 200 €	10 200 €
S17	Champeyroux <> Ennezat	23 000 €	0 €	2 100 €	25 100 €
S18	Saint-Ignat <> Surat	11 000 €	0 €	1 400 €	12 400 €
S19	Surat <> Martres-sur-Morge	84 000 €	0 €	1 300 €	85 300 €
S20	Martres-sur-Morge <> Varennes-sur-Morge	25 000 €	0 €	1 900 €	26 900 €
S21	Varennes-sur-Morge <> Clerlande	27 000 €	0 €	1 400 €	28 400 €
S22	Clerlande <> Ennezat	523 000 €	0 €	1 600 €	524 600 €
S23	Varennes-sur-Morge <> Pontmort	169 000 €	0 €	3 400 €	172 400 €
S24	Pontmort <> Le Cheix	657 000 €	3 000 €	2 100 €	662 100 €
S25	La Moutade <> Pontmort	169 000 €	3 000 €	1 700 €	173 700 €
S26	Riom Centre-Ville <> ZA Mozac/Enval <> Nord Malauzat	282 000 €	14 800 €	7 200 €	304 000 €
S27	Volvic <> Gare de Volvic <> Tourtoulle	117 000 €	0 €	1 400 €	118 400 €
S28	Gare de Volvic <> Charbonnières-les-Varennes	189 000 €	0 €	4 600 €	193 600 €
S29	Pontgibaud <> Saint-Ours <> Pulvérières	1 493 000 €	0 €	5 500 €	1 498 500 €

Accusé de réception en préfecture
068100070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception en préfecture : 06/02/2021

Synthèse : Itinéraires Complémentaires (T)

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021

ID_itin	Nom itinéraire	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Total
T1	Saint-Hyppolyte <> Enval	32 000 €	0 €	1 900 €	33 900 €
T2	Liaison P13 <> S1	74 000 €	0 €	600 €	74 600 €
T3	Ménétrol <> Michelin	73 000 €	0 €	1 800 €	74 800 €
T4	Malintrat <> Aulnat	18 000 €	1 700 €	1 200 €	20 900 €
T5	Lussat <> Pont-du-Château	694 000 €	1 700 €	2 900 €	698 600 €
T6	Lignat <> Chavaroux	5 000 €	0 €	800 €	5 800 €
T7	Liaison S17 <> Entraigues	5 000 €	0 €	500 €	5 500 €
T8	Champeyrour <> Surat	55 000 €	0 €	1 300 €	56 300 €
T9	Champeyrour <> Martres-sur-Morge	7 000 €	0 €	1 300 €	8 300 €
T10	Pessat-Villeneuve <> ZA Riom Nord	816 000 €	1 700 €	1 600 €	819 300 €
T11	Cellule <> Saint-Bonnet-Près-Riom	77 000 €	0 €	2 200 €	79 200 €
T12	Saint-Bonnet-Près-Riom <> Châtelguyon	223 000 €	2 600 €	3 700 €	229 300 €
T13	Volvic <> Malauzat par Rue des Riaumes	15 000 €	0 €	100 €	15 100 €
T14	Malauzat <> Blanzat	37 000 €	0 €	700 €	37 700 €
T15	Sayat <> Blanzat	245 000 €	0 €	700 €	245 700 €

Synthèse : Itinéraires de tourisme et de loisir (L)

ID_itin	Nom itinéraire	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Total
L1	Montée du Parc Mirabel	3 000 €	0 €	400 €	3 400 €
L2	Boucle de l'Etang des Martoilles	10 000 €	0 €	1 400 €	11 400 €
L3	Montée au Parc de l'Ecoreuil	2 000 €	0 €	700 €	2 700 €
L4	Montée du Château de Tournœl	5 000 €	0 €	900 €	5 900 €
L5	Volvic <> Volvic Gare	14 000 €	0 €	1 700 €	15 700 €
L6	Malauzat <> Argnat <> Charnat-la-Mouteyre <> Vulcania <> Saint-Ours	65 000 €	0 €	8 700 €	73 700 €
L7	Montée au Manoir de Veygoux	2 000 €	0 €	200 €	2 200 €
L8	Charbonnières-les-Varennes <> Pulvérières	21 000 €	0 €	3 000 €	24 000 €
L9	Chambaron <> Le Cheix	666 000 €	3 000 €	2 300 €	671 300 €



Contact ITEM Etudes & Conseil :

Geoffroy Brischoux

Chef de projet

Tél : 03 81 83 24 71 - 06 62 67 43 09

Brischoux@item-conseil.fr

Accusé de réception en préfecture
063-200070753-20210203-DELIB2021020324-DE
Date de télétransmission : 10/02/2021
Date de réception préfecture : 10/02/2021