

Schéma Directeur Cyclable - Médoc

Plan d'actions

2024 - 2032

Sommaire

1. Préambule p. 3

2. Plan d'actions p. 8

- Actions (Echelle Médoc) p. 10
- Actions (Déclinaison par Cdc) p. 46

Annexes cartographiques p.100



PRÉAMBULE

- LES OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE

DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO ET SON ÉCOSYSTÈME



Créer une **armature cyclable hiérarchisée** :

A l'échelle Intercommunale en reliant l'ensemble des communes entre elles et les secteurs stratégiques d'intérêt intercommunal (Principaux Pôles générateurs de déplacements) ;

A l'échelle communale en créant des liaisons cyclables permettant de rejoindre les différents pôles générateurs locaux :

Pôles générateurs : Zone d'emplois / établissement scolaires / commerces / équipements culturels et sportifs, ...

Permettre au vélo de devenir une alternative fiable et efficace à la voiture individuelle pour des déplacements allant de 1 à 5 km, en créant des liaisons cyclables :

Sécurisées / Continues / Directes

Développer **l'offre de stationnement et de services** nécessaires à la pratique cyclable au quotidien :

Stationnements / Réparation, vente location / équipements / Apprentissage, formation...

- LES TYPES D'USAGERS DU VÉLO

Usagers cible dans
le cadre de ce
Schéma Directeur



VÉLO « UTILITAIRE »

- Domicile/Travail & Domicile/Ecole
- Activités du quotidien



VÉLO « RÉCRÉATIF - LOISIRS »

- Promenade & randonnée,
- Familles, vacanciers



VÉLO « RÉCRÉATIF - SPORTIF »

- Sport (Course, VTT...), clubs et assos



VÉLO « RÉCRÉATIF - TOURISME »

- Itinérants

Recherche de mutualisation et de complémentarité avec les usagers récréatifs

- LE CALENDRIER DE L'ÉTUDE



- Analyse territoriale (trafics, vitesses, accidents, pôles générateurs, potentiels d'utilisateurs...)
- Analyse des aménagements existants (cyclables, sécurité routière, stationnements...)
- Observations terrains
- Enquêtes par questionnaire, entretiens individuels
- Identification des enjeux de mobilités (points forts, points faibles, opportunités, menaces)

- Proposition d'un maillage cyclable hiérarchisé avec des variantes
 - Préconisation d'aménagements cyclables et de sécurisation
- + Elaboration de sous-schémas sur certains secteurs clés / communes (focus)

- Définition des liaisons cyclables utilitaires et des aménagements à prévoir pour chaque intercommunalité
- Réalisation d'un plan pluriannuel d'investissement (2024-2032)
- Définition des mesures d'accompagnement de la pratique cyclable sur l'ensemble du Médoc (services, stationnements...)

- LE CALENDRIER DE L'ÉTUDE - Les temps de concertation tout au long de l'étude



1 questionnaire en ligne
sur les pratiques de
mobilités
(700 répondants)



1 inventaire par
questionnaire des
infrastructures
existantes ou projetés
auprès de chaque
commune



12 Entretiens
individuels auprès
d'acteurs clés du
territoire



Séances de travail et
de coordination avec
le département de
Gironde (maillage, des
projets cyclables,
financements....)



Rencontres élus avec
chaque Communauté de
Communes lors du
diagnostic pour la
définition des enjeux



Ateliers scénarios élus
avec chaque
Communauté de
Communes



2 diagnostics à vélo avec
élus et habitants (sur
Gaillan-Lesparre et
Pauillac) pour la CC
Médoc Cœur de
Presqu'île



3 ateliers « Focus secteur
clé » avec les élus des 3
autres Communautés de
Communes



Rencontres avec les élus de
chaque Communauté de
Communes pour validation
du maillage, des
préconisations
d'aménagements et de leur
chiffrage



Plan d'actions

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DU MÉDOC - Parc Naturel Régional du Médoc



TRAME DU Plan d'actions

Axe 1

Aménager un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

- **A1 Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l'existant**
 - Jalonner des itinéraires cyclables pour améliorer la lisibilité du réseau cyclable
- **A2 Adapter les centres-bourgs/centres-villes à la pratique du vélo (Zone de circulation apaisée, connexion avec les liaisons cyclables intercommunales)**
 - Réaliser des schémas directeurs cyclables communaux notamment pour la desserte des principaux pôles du territoire

Axe 2

Développer les services pour construire un écosystème vélo

- **A3 Enrichir l'offre de stationnements**
- **A4 Construire et faciliter l'offre de services vélo**
- **A5 Favoriser l'émergence et la structuration d'un réseau d'acteurs pour développer les services vélo**

Axe 3

Accompagner le changement et diffuser une culture du vélo

- **A6 Développer la communication, l'information et la sensibilisation autour du vélo et du Schéma Directeur Cyclable**
- **A7 Former à la pratique cyclable**
- **A8 Encourager les employeurs à être acteurs dans la transition vers les modes actifs**

Axe 4

Mettre en place une gouvernance adaptée pour la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable

- **A9 Assurer le pilotage et l'animation territoriale du SD Cyclable en lien avec les Cdc, les communes, et l'ensemble des parties prenantes**
- **A10 Intégrer le SD Cyclable dans le fonctionnement opérationnel des services Intercommunaux et communaux**

DÉCLINAISONS PAR Cdc

- **CC LA MÉDULLIENNE**
- **CC MÉDOC ESTUAIRE**
- **CC MÉDOC CŒUR DE PRESQU'ILE**
- **CC MÉDOC ATLANTIQUE**

Axe 1

AMÉNAGER UN RÉSEAU CYCLABLE POUR LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

A1

Aménager un réseau cyclable structurant,
sécurisé et continu en cohérence avec
l'existant





Axe 1 – Aménagement d’un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l’existant

Objectifs :

- Définir une armature de liaisons cyclables structurantes à vocation intercommunale ou communale pour les déplacements du quotidien et former un réseau cyclable continu, direct et cohérent.
- Hiérarchiser le réseau cyclable selon 3 niveaux de maillage
- Définir des préconisations d’aménagement (site propre, aménagements léger ou voirie partagée) selon les conditions réelles de circulation
- Définir un phasage et un plan pluriannuel d’investissements

Acteurs du projet, pilotage :

- Pilotage variable en fonction du gestionnaire de voirie
 - Communes
 - Communautés de communes
 - Département

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de ml d’aménagement réalisé
- Part modale

Phasage:

- 2024 – 2032

Précisions, chiffrage

- Cf. PPI par Cdc

- L’élaboration de ce schéma directeur a permis de définir sur l’ensemble du Médoc, une hiérarchisation du futur réseau cyclable. Trois niveaux de maillage sont proposés : **Echelle Médoc / Intercommunal / Communal**.
- En cohérence avec cette hiérarchisation, les différents tronçons appartenant au réseau cyclable ont fait l’objet d’une proposition d’aménagement et un phasage pluriannuel (2024 – 2032).

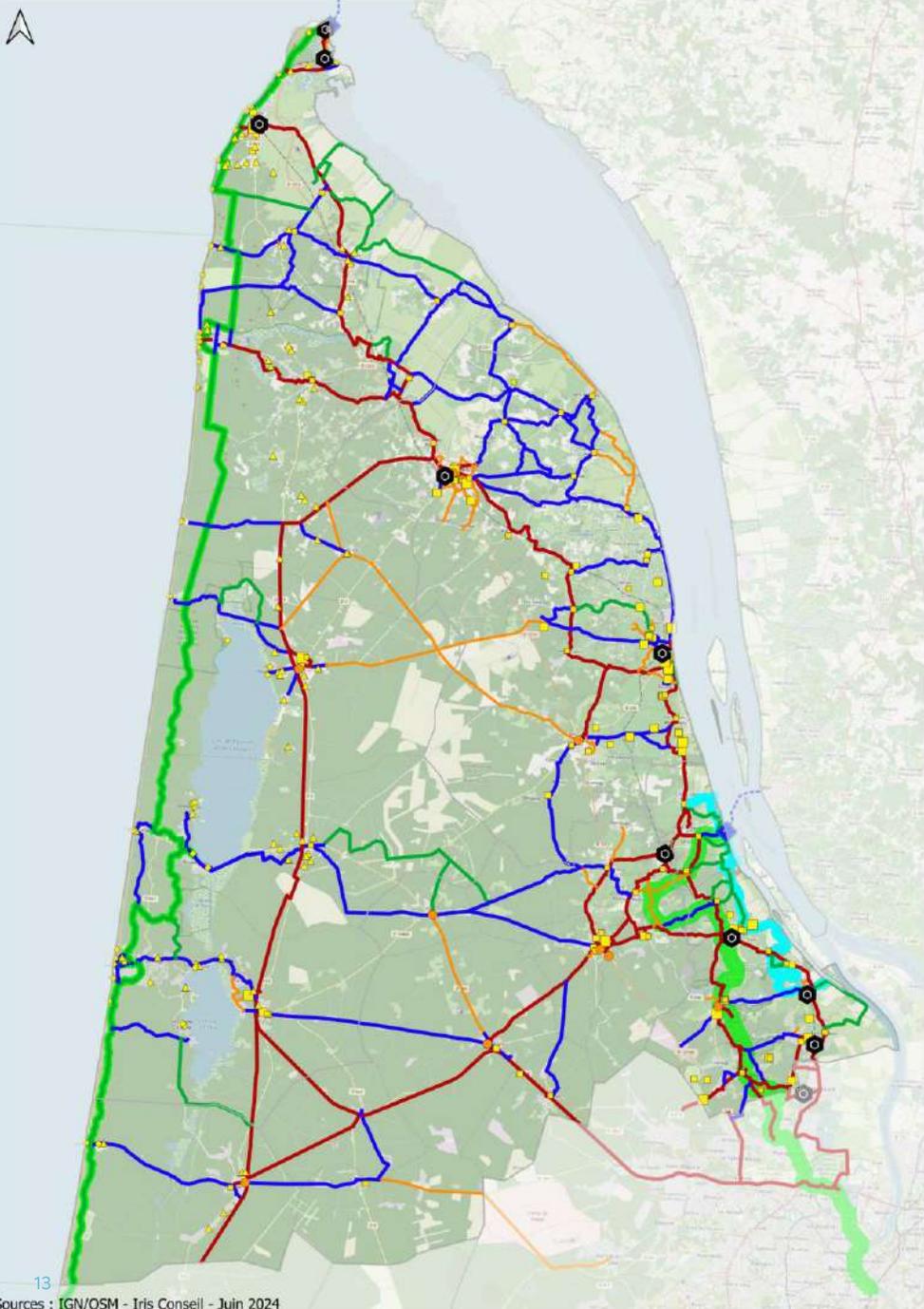
L’élaboration du maillage a été réalisée en tenant compte :

- Des trafics moyen journaliers annuels et de l’accidentologie
- Des vitesses autorisées et pratiquées (V85*) ;
- Des pôles générateurs et potentiels d’usagers pour le vélo du quotidien
- Des projets cyclables départementaux et intercommunaux
- Des études réalisées dans certaines communes (Plan vélo collège*, étude ADS*, CAB*, schéma des mobilités ...)
- Des opportunités foncières locales
- De la faisabilité opérationnelle (principes d’aménagement)
- Mutualisation entre les itinéraires à vocation récréative et l’existant, quand c’était possible

- Les propositions ont été présentées et validées par aux élus/maires de chaque intercommunalité lors d’ateliers et de COPIL spécifiques

Cf. Cartes du réseau et des aménagements pages suivantes

- V85 : Vitesse en dessous de laquelle 85% des automobilistes circulent
- Plan vélo collège : dispositif du Département de la Gironde consistant à encourager l’usage du vélo chez les collégiens et les lycéens en réalisant des schémas cyclables autour des collèges de Gironde (préconisation d’aménagements, stationnements vélo, suppression de points noirs et accompagnement au changement)
- Etudes ADS : Les études Aménagement durable des stations, à l’initiative du GIP Littoral et des Communautés de communes, consistent sur des périmètres bien définis à questionner les possibles en termes d’aménagement et développement local.
- CAB : les conventions d’aménagement de bourg sont des dispositifs du Département de la Gironde permettant aux communes de bénéficier d’un accompagnement technique et financier aux études, puis aux travaux, nécessaires au réaménagement de leur cœur de bourg



LE RÉSEAU CYCLABLE HIÉRARCHISÉ

Niveau de maillage cyclable

- Maillage principal
- Maillage secondaire
- Maillage tertiaire
- Maillage à vocation récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- Gare
- Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- Route de l'Estuaire

Détail du linéaire par niveau de maillage

	Répartition en kilomètre
<i>Principal</i>	312
<i>Secondaire</i>	481
<i>Tertiaire</i>	138
<i>Structurant récréatif</i>	107
<i>Récréatif</i>	113
Total général	1 151

La carte en format A3 est présente en annexe de ce document

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE

Types de liaison

- Trait plein : Liaison du maillage utilitaire (principal / secondaire / tertiaire)
- ⋯ Trait pointillé : Liaison du maillage récréatif, loisirs, cyclotouristique

Type d'aménagement :

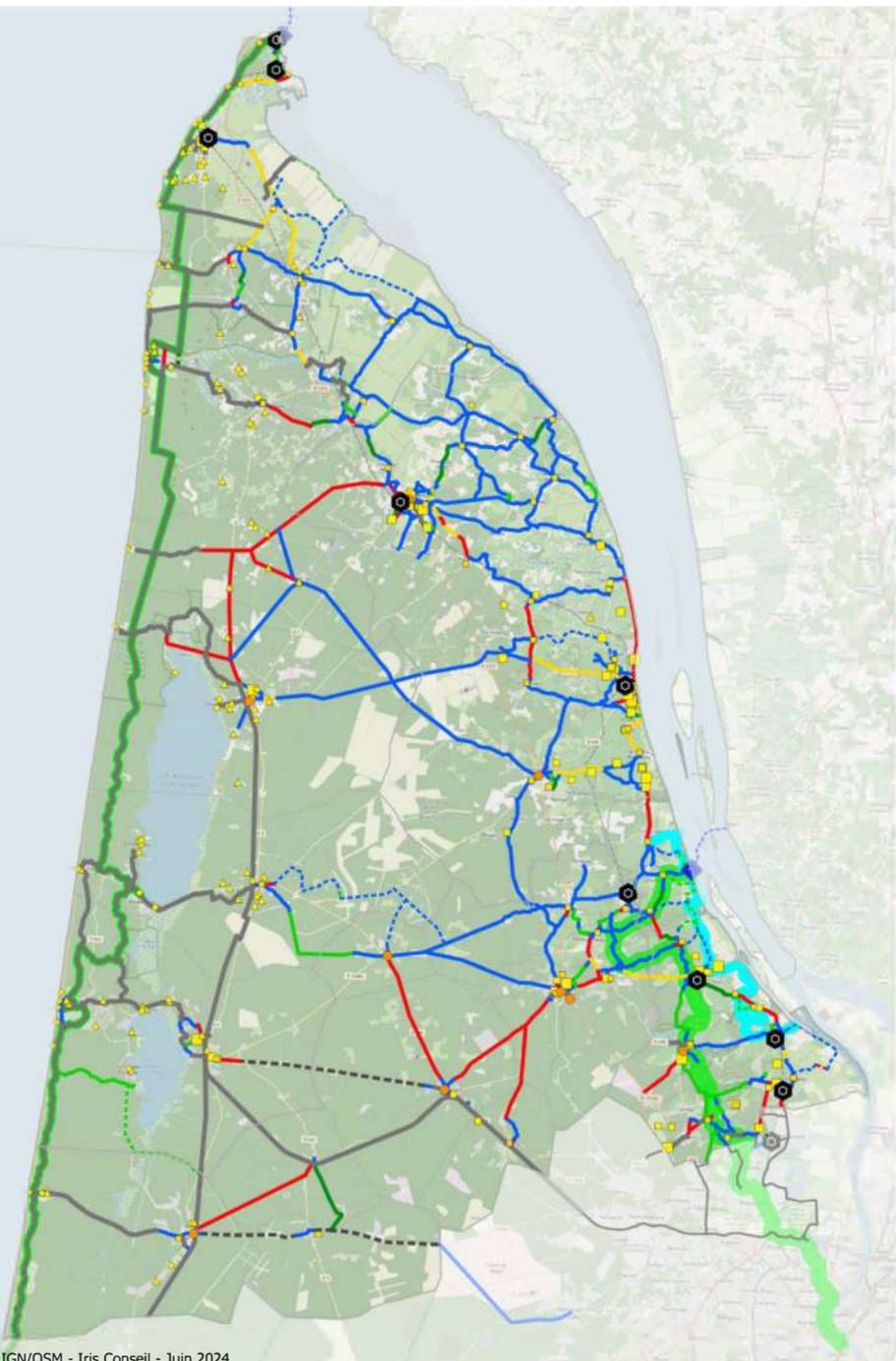
- Aménagement existant

Préconisation :

- Site propre (piste cyclable ou voie verte)
- Chaucidou / Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)
- Voirie partagée (marquage au sol, jalonnement)
- Chemin
- Route à faible trafic pouvant être transformée en route à accès restreint (voie verte avec accès riverains / engins agricoles)

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- Route de l'Estuaire



La carte en format A3 est présente en annexe de ce document

PROPOSITION DE PHASAGE DU RÉSEAU CYCLABLE

Phasage

- Aménagement existant
- Court terme (2024 – 2026)
- Moyen terme (2027 – 2029)
- Long terme (2030 - 2032)
- ... Liaison récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ □ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- Route de l'Estuaire

Ce phasage sera à adapter en fonction des opportunités en lien avec des projets de réfection de voirie.

La carte en format A3 est présente en annexe de ce document

Axe 1 – Aménagement d’un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l’existant

Objectifs :

- Définir une armature de liaisons cyclables structurantes à vocation intercommunale ou communale pour les déplacements du quotidien et former un réseau cyclable continu, direct et cohérent.
- Hiérarchiser le réseau cyclable selon 3 niveaux de maillage
- Définir des préconisations d’aménagement (site propre, aménagements léger ou voirie partagée) selon les conditions réelles de circulation
- Définir un phasage et un plan pluriannuel d’investissement

Acteurs du projet, pilotage :

- Pilotage variable en fonction du gestionnaire de voirie
 - Communes
 - Communautés de communes
 - Département

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de ml d’aménagement réalisé
- Part modale

Phasage:

- 2024 – 2032

Précisions, chiffrage

- Cf. PPI par Cdc

AMENAGEMENTS CYCLABLES, CHIFFRAGE ET PHASAGE

	Aménagement en site propre			Chemin ou route à accès restreint			Total général
	Bande dérasée	CVCB	Bande cyclable	Voirie partagée			
Priorité élus en atelier	84 169	977	14 355	-	23 987	118 062	241 550
Existant	15 679	-	-	-	-	-	15 679
Court terme	40 803	977	14 355	-	18 416	109 605	184 156
Moyen terme	27 687	-	-	-	3 410	6 940	38 037
Long terme	-	-	-	-	2 161	1 517	3 678
Hors priorité élus en ate	264 472	24 844	61 601	2 364	33 430	296 495	683 206
Existant	219 027	-	35 101	1 192	2 290	-	257 610
Court terme	11 655	-	9 915	1 172	13 900	128 012	164 654
Moyen terme	23 921	-	10 772	-	11 858	129 366	175 917
Long terme	9 869	24 844	5 813	-	5 382	39 117	85 025
Total général	348 641	25 821	75 956	2 364	57 417	414 557	924 756

	Aménagement en site propre			Chemin ou route à accès restreint			Total général
	Bande dérasée	CVCB	Bande cyclable	Voirie partagée			
Priorité élus en atelier	23 971 500	-	574 200	-	205 638	323 268	25 074 606
Existant	-	-	-	-	-	-	-
Court terme	14 281 050	-	574 200	-	166 403	302 530	15 324 183
Moyen terme	9 690 450	-	-	-	6 820	17 704	9 714 974
Long terme	-	-	-	-	32 415	3 034	35 449
Hors priorité élus en ate	15 905 750	-	1 060 000	11 720	379 961	755 622	18 113 053
Existant	-	-	-	-	-	-	-
Court terme	4 079 250	-	396 600	11 720	154 199	412 776	5 054 545
Moyen terme	8 372 350	-	430 880	-	145 032	264 612	9 212 874
Long terme	3 454 150	-	232 520	-	80 730	78 234	3 845 634
Total général	39 877 250	-	1 634 200	11 720	585 599	1 078 890	43 187 659

Estimation financière		
Court terme (2024-2026)	20 378 728	6 792 909 € /an
Moyen terme (2027-2029)	18 927 848	6 309 283 € /an
Long terme (2030-2032)	3 881 083	1 293 694 € /an
Total général	43 187 659 €	

Répartition par CDC

	Médutienne	Cœur de Presqu'île	Médoc Atlantique	Médoc Estuaire	TOTAL
Court terme (2024-2026)	7 394 447 €	2 130 496 €	7 733 447 €	3 120 338 €	20 378 728 €
Moyen terme (2027-2029)	3 251 521 €	5 851 587 €	5 652 573 €	4 172 167 €	18 927 848 €
Long terme (2030-2032)	3 037 144 €	267 596 €	335 818 €	240 525 €	3 881 083 €
Total général	13 683 112 €	8 249 679 €	13 721 838 €	7 533 030 €	43 187 659 €

Axe 1 – Aménager un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l'existant

Objectifs :

- Définir une armature de liaisons cyclables structurantes à vocation intercommunale ou communale pour les déplacements du quotidien et former un réseau cyclable continu, direct et cohérent.
- Hiérarchiser le réseau cyclable selon 3 niveaux de maillage
- Définir des préconisations d'aménagement (site propre, aménagements léger ou voirie partagée) selon les conditions réelles de circulation
- Définir un phasage et un plan pluriannuel d'investissement

Acteurs du projet, pilotage :

- Pilotage variable en fonction du gestionnaire de voirie
 - Communes
 - Communautés de communes
 - Département

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de ml d'aménagement réalisé
- Part modale

Phasage:

- 2024 – 2032

Précisions, chiffrage

- Cf. PPI par Cdc

JALONNER DES ITINÉRAIRES CYCLABLES POUR AMÉLIORER LA LISIBILITÉ DU RÉSEAU CYCLABLE

> Réaliser un schéma directeur de signalétique vélo

Objectifs du **schéma directeur de signalétique vélo** :

- Identifier et hiérarchiser les pôles générateurs à indiquer
- Identifier l'ensemble des intersections situées par tronçon.
- Pour chaque intersection importante, définir la position précise des panneaux afin de garantir une bonne visibilité par les cyclistes (2 panneaux par intersection, pour chaque sens).

Pour chaque panneau, définir la ou les destinations à indiquer (en cohérence avec les autres panneaux du même itinéraire) :

- **Signalétique à destination d'itinéraires touristiques / longue-distance** > indiquer les distances | + prévoir un mât tous les 1km en moyenne le long de l'itinéraire
- **Signalétique à destination de pôles générateurs de proximité / urbains** > indiquer les distances + le temps de parcours restant

> Définir une charte identique pour tout le territoire, dans l'idéal en cohérence avec celles des territoires voisins.

> Entretenir la signalétique implantée

- Réaliser un inventaire SIG des panneaux pour faciliter les étapes de maintenance et le suivi de l'implantation des panneaux
- Vérifier la bonne lisibilité des panneaux par des visites périodiques et prendre en considération les retours des usagers sur des panneaux manquants



Panneau réglementaire



Exemple de panneau personnalisé indiquant des temps plutôt que des distances

A2

Adapter les centres-bourgs/centres-villes à la pratique du vélo



Axe 1 – Aménager un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A2 – Adapter les centres-bourgs/centres-villes à la pratique du vélo

Objectifs :

- Apaiser les centres-bourgs/centre-ville pour permettre un meilleur partage de la voirie pour les modes actifs
- Définir à l'échelle de chaque commune un maillage cyclable interquartiers et la résorption des points durs spécifiques

Acteurs du projet, pilotage :

- Commune ou Collectif de Cdc (pilote)
- Pnr Médoc (garant, animation territoriale)
- CD33 (partenaire, participation dispositifs apaisement de vitesse)

Indicateurs De Suivi :

- Linéaire en zones apaisées
- Nombre de dispositifs de ralentissement
- Evolution des vitesses pratiquées (V85)

Phasage:

- Court terme (2024 - 2026)

Précisions, chiffrage

- Marquage surdimensionné Zone 30 Zone de rencontre 250 et 350 € HT/U
- Picto vélo + chevron (2 € HT/ml)
- Plateau, ralentisseurs (5 et 15 000 € HT)

Pour toutes les communes du Pnr Médoc, la priorité est de favoriser la pratique cyclable à l'intérieur même des centres-bourgs pour développer une pratique locale du vélo du quotidien (aller à la boulangerie, à une activité, à l'école, au travail pour les actifs résidents, ...).

Dans la plupart des situations communales rencontrées, les Zones 30 (et les zones de rencontre) existent mais manquent de cohérence (trop restrictives et discontinues) et s'apparentent plus à une simple limitation de vitesse sur certains tronçons (souvent liée à la présence de ralentisseurs). C'est un bon début, mais les Zones 30 sont bien plus qu'une simple limitation de vitesse, elles sont un véritable outil de partage de l'espace public en faveur des modes actifs (notamment avec l'établissement de priorités à droite obligeant à plus de vigilance, l'absence d'obligation de passages piétons, la généralisation des double-sens cyclables dans les rues en sens unique...). L'idée est d'amener progressivement des contraintes permettant de passer de manière plus claire et lisible d'une fonction circulaire à une fonction de vie locale apaisée et à un meilleur partage de la voirie.

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h
Équilibre vie locale / circulation	 vie locale	 vie locale	 vie locale	 vie locale

source CERTU



- **Chaque commune doit définir une zone 30 cohérente et logique (à minima au niveau de son centre-bourg) favorisant le partage de l'espace public de manière sécuritaire par l'ensemble des modes de déplacements.**
- Pour rappel, en dessous de 4000 v/j en Zone 30, le CEREMA recommande une circulation en trafic mixte (partage de la chaussée vélo et voiture).
- De plus en plus de communes généralisent le 30km/h à l'intérieur de leur agglomération. Le 30km/h devient la norme et le 50km/h devient l'exception sur un ou des axes routiers structurants. La lisibilité de la zone 30 est ainsi facilement compréhensible.

Axe 1 – Aménager un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A2 – Adapter les centres-bourgs/centres-villes à la pratique du vélo

Objectifs :

- Apaiser les centres-bourgs/centre-ville pour permettre un meilleur partage de la voirie pour les modes actifs
- Définir à l'échelle de chaque commune un maillage cyclable interquartiers et la résorption des points durs spécifiques

Acteurs du projet, pilotage :

- Commune (pilote)
- Pnr Médoc (garant, animation territoriale)
- CD33 (partenaire, participation dispositifs apaisement de vitesse)

Indicateurs De Suivi :

- Linéaire en zones apaisées
- Nombre de dispositifs de ralentissement
- Evolution des vitesses pratiquées (V85)

Phasage:

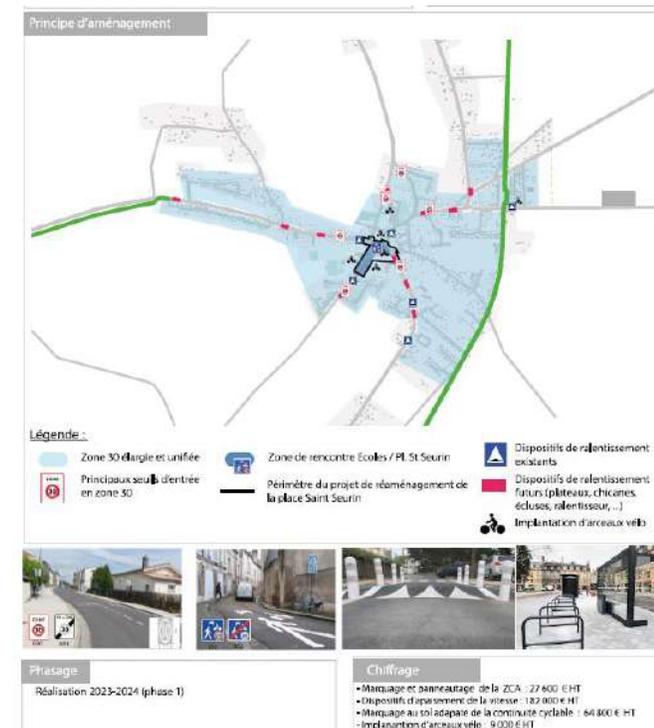
- Court terme (2024 - 2026)

Précisions, chiffrage

- Marquage surdimensionné Zone 30 Zone de rencontre 250 et 350 € HT/U
- Picto vélo + chevron (2 € HT/ml)
- Plateau, ralentisseurs (5 et 15 000 € HT)

Modalités techniques pour définir sa Zone de Circulation Apaisée :

- ✓ **Définition et validation en groupe de travail et avec les élus du futur périmètre de la zone 30**
 - Exemples d'axes ayant vocation à être apaisés / transformés à minima à 30km/h :
 - Centre-bourg à proximité des commerces
 - A proximité d'établissements scolaires
 - Rues résidentielles
- ✓ Marquage des entrées et sorties de zone 30 + possibilité de rappel des limitations avec marquage au sol (peintures d'ellipses « 30km/h »)
- ✓ **Généralisation des doubles sens cyclables en sens unique**
 - Implantation de panonceaux (sauf vélo)
- ✓ Possibilité de marquage au sol de la continuité cyclable
- ✓ Adaptation de l'ambiance urbaine sur certains axes : *réduction de la largeur de la chaussée, implantation de dispositifs de ralentissement, effacement de la ligne centrale, ...*
 - Programmer dans le temps les aménagements nécessaires
- ✓ Généralisation de la priorité à droite aux intersections au sein de la zone 30
 - Sauf cas spécifiques (exemple : intersection axe à fort trafic / axe faible trafic)
- ✓ Mise à jour des arrêtés municipaux
- ✓ Communiquer en **amont, pendant** et en **aval** de la mise en place des changements
- ✓ Evaluer régulièrement les pratiques pour permettre un suivi et pouvoir identifier les ajustements nécessaires et les moyens à mettre en œuvre
 - Partage de l'évolution des résultats aux habitants pour les intégrer à la démarche.



Axe 1 – Aménager un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A2 – Adapter les centres-bourgs/centres-villes à la pratique du vélo

Objectifs :

- Apaiser les centres-bourgs/centre-ville pour permettre un meilleur partage de la voirie pour les modes actifs
- Définir à l'échelle de chaque commune un maillage cyclable interquartiers et la résorption des points durs spécifiques

Acteurs du projet, pilotage :

- Commune (pilote)
- Pnr Médoc (garant, animation territoriale)
- CD33 (partenaire, participation dispositifs apaisement de vitesse)

Indicateurs De Suivi :

- Linéaire en zones apaisées
- Nombre de dispositifs de ralentissement
- Evolution des vitesses pratiquées (V85)

Phasage:

- Court terme (2024 - 2026)

Précisions, chiffrage

- Marquage surdimensionné Zone 30 Zone de rencontre 250 et 350 € HT/U
- Picto vélo + chevron (2 € HT/ml)
- Plateau, ralentisseurs (5 et 15 000 € HT)

> Marquer les entrées / sorties d'agglomération

Dans la politique globale d'apaisement des vitesses et pour inciter le respect des limitations de vitesses par les automobilistes, le marquage des entrées d'agglomération accompagnées de dispositifs de ralentissement est un enjeu important.

Le marquage des entrées d'agglomération peut se faire notamment par :

- L'aménagement d'un plateau surélevé
- La reprise du profil de la voirie avec la création d'une chicane ou écluse.
 - On veillera à prévoir la réalisation de « by-pass » vélo en cas de création d'une chicane (contournements directs pour les vélos qui n'ont pas à emprunter la déviation impliquée par la chicane).

> Pour les polarités du territoire et les communes volontaires : Réaliser un schéma cyclable communal à l'instar de la commune du Porge

En cohérence avec le périmètre de zone de circulation, **les schémas directeurs communaux auront pour objectif de définir les aménagements cyclables ou modifications du plan de circulation à réaliser à l'échelle locale de chaque commune sur les prochaines années.** (Voir exemple du Schéma Directeur cyclable communal sur Le Porge en annexe)

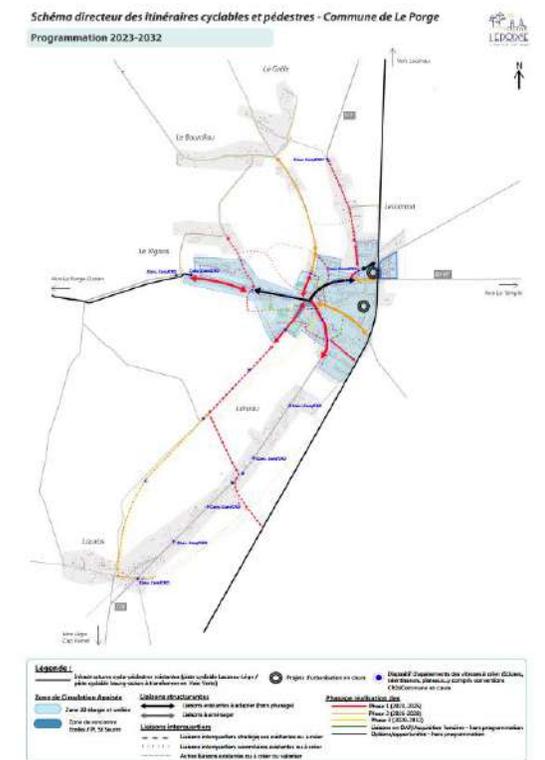
Les objectifs de la réalisation de ces schéma directeurs communaux sont :

- D'avoir une logique d'aménagement à l'échelle communale concernant le vélo ;
- D'être éligible à des aides financières pour la réalisation d'aménagements ;
- De créer une cohérence entre les différentes communes du territoire ;
- De créer une dynamique de développement du vélo.

Ce travail pourra être réalisé soit en interne directement par la commune, soit en externe par un bureau d'étude.

> Création de stationnements vélo de qualité au bon endroit (cf Axe 2)

> Travail de mobilisation des parties prenantes locales (initiative citoyenne vélo-bus, écoles, associations..) (cf Axe 3)

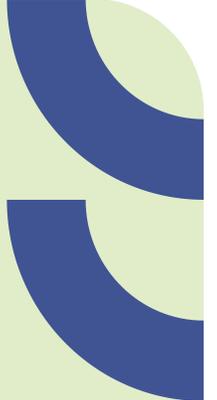


Axe 2

**DÉVELOPPER LES SERVICES POUR
CONSTRUIRE UN ÉCOSYSTÈME VÉLO**

A3

Enrichir l'offre de stationnement vélo



Axe 2 – Développer les services pour construire un écosystème vélo

A3 – Enrichir l'offre de stationnement vélo

Objectifs :

- Planter de nouveaux stationnements vélo de qualité et en quantité sur tous les pôles générateurs de déplacements du quotidien
- Remplacer progressivement les stationnements type pinces roues par des arceaux permettant de sécuriser le cadre et les roues
- Faciliter l'intermodalité au niveau des hubs de mobilité du Médoc avec l'implantation de box sécurisés

Acteurs du projet, pilotage :

- Communes (Pilotage)
- Nouvelle Aquitaine Mobilités, Région, Département (partenaires)

Indicateurs De Suivi :

- Nombre d'arceaux créés
- Nombre de stationnements sécurisés

Phasage:

- Dès 2024 et tous les ans

Précisions, chiffrage

- Arceaux vélos : entre 75 et 200€ HT

La sécurisation de son vélo passe à la fois par de bonnes pratiques individuelles (se doter d'un ou plusieurs bons antivols, faire marquer son vélo, se doter d'une alarme vélo...) mais aussi **et surtout par la disponibilité de stationnements vélo de qualité (arceaux, box...) bien répartis et localisés** à proximité des équipements et services fréquentés au quotidien. C'est d'autant plus important que l'électrification du parc de vélo renforce le besoin de stationnement de qualité.

L'implantation doit aussi se faire si besoin avec volontarisme en remplaçant quelques places de stationnement voiture sur l'espace public par du stationnement vélo (incitation au report modal)

> Recenser les stationnements vélo existants dans chaque commune

> Identifier les besoins et compléter l'offre de stationnement avec le type de stationnement approprié au niveau des différents pôles générateurs locaux

- Nouvelle Aquitaine Mobilités a mis en place une centrale d'achat permettant aux communes d'acheter du stationnement vélo à des prix intéressants

Pôles générateurs	Type de stationnement recommandé
• Ecole primaire	Stationnement courte-durée > Arceaux vélo
• Collège / Lycée	Stationnement moyenne / longue-durée > Abri ouvert dans l'enceinte de l'établissement
• Centre-bourg / Equipements sportifs / culturels	Stationnement courte-durée / longue durée > Arceaux vélos > Quelques stationnements sécurisés
• Gare	Stationnement longue-durée à la journée > Arceaux vélo > Abri fermé
• Aire de covoiturage	Stationnement longue-durée à la journée > Abri fermé
• Entreprises / Zones d'activités / commerciales	> Encourager les entreprises à réaliser un plan de mobilité employeur et à installer des stationnements pour les cyclistes (accessible aux employés et clients) (Cf A8)

Axe 2 – Développer les services pour construire un écosystème vélo

A3 – Enrichir l'offre de stationnement vélo

Objectifs :

- Implanter de nouveaux stationnements vélo de qualité et en quantité sur tous les pôles générateurs de déplacements du quotidien
- Remplacer progressivement les stationnements type pinces roues par des arceaux permettant de sécuriser le cadre et les roues
- Faciliter l'intermodalité au niveau des hubs de mobilité du Médoc avec l'implantation de box sécurisés

Acteurs du projet, pilotage :

- Communes (Pilotage)
- Nouvelle Aquitaine Mobilités, Région, Département (partenaires)

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de hubs de mobilités aménagés
- Taux d'occupation des stationnements

Phasage:

- Dès 2024 et tous les ans

Précisions, chiffrage

- Coût vélobox (7 places) : 7000€ HT

L'intermodalité désigne la possibilité de combiner plusieurs modes de déplacement dans une chaîne de déplacement.

Vélo & Territoire : « Les faibles possibilités de connexion entre le vélo et les autres modes de transport constituent un frein pour le développement du vélo dans les territoires. Elles sont aussi un frein au déploiement d'un système de mobilité complet et inclusif. »

> Encourager l'intermodalité sur le territoire (gares, aires de covoiturage, arrêts de bus structurants ...) par la création de stationnements et de services vélo

- Nouvelle Aquitaine Mobilité est en cours de catégorisation de l'ensemble de gares du Médoc selon une typologie de « Hubs de Mobilité » et a défini selon chaque catégorie une gamme de services « Essentiel », « Conseillé » ou « Optionnel ».
 - Un nombre de places de stationnement en abri est préconisé pour chaque Gare

> Echanger avec la Région sur la possibilité d'installer des remorques vélo derrière les bus circulant sur le territoire, pour encourager le développement de l'intermodalité vélo + bus.

> Des possibilités de subventions d'investissement :

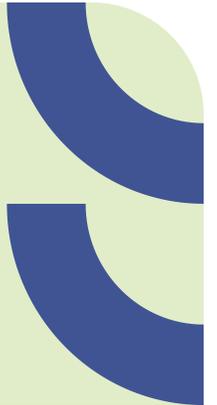
- **Programme AVELO**
- **Programme Alvéole +** : Ce programme national propose des financements ainsi que des actions de conseil et de formation pour accompagner leur déploiement.
 - Stationnements éligibles
 - Attaches dans une consigne sécurisée
 - Abris et attaches libre d'accès
 - Attaches dans un local ou abri existants
- **Aides européennes LEADER**
- **Région et Département**



Exemple de vélobox pour aire de covoiturage (Source : Abricylette)

A4

Construire et faciliter l'offre de services vélo



Axe 2 – Développer les services pour construire un écosystème vélo

A4 – Construire et faciliter l'offre de services vélo

Objectifs :

- Planter de nouveaux stationnements vélo de qualité sur tous les pôles générateurs de déplacements du quotidien
- Remplacer progressivement les stationnements type pinces roues par des arceaux permettant de sécuriser le cadre et les roues
- Compléter l'offre de services en libre-service
- Faciliter l'intermodalité au niveau des hubs de mobilité du Médoc

Acteurs du projet, pilotage :

- Communes (Pilotage)
- Nouvelle Aquitaine Mobilités
- Région, Département

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de bornes de réparation
- Nombre de bornes de recharge

Phasage:

- Dès 2024 et tous les ans

Précisions, chiffrage

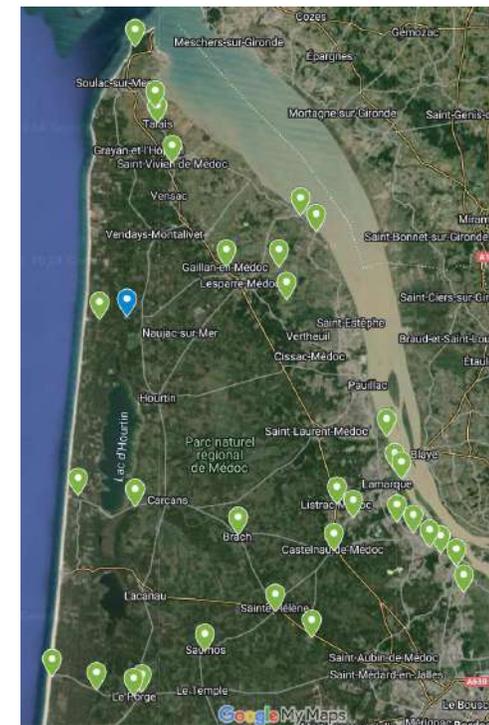
- Cout d'achat borne de réparation : entre 1500€ et 2000€

> Recenser l'ensemble des services existants à l'échelle du Médoc

- Bornes de réparation,
 - Sur l'ensemble du Pnr Médoc, il existe déjà 32 bornes de réparation (dont 1 supplémentaire de prévue à Naujac – St Isidore)
 - Gestion actuelle : Commune : Entretien courant
 - Pnr Médoc : Maintenance générale – 165€ HT/borne /an
- Bornes de recharge VAE,
- Stationnement / abris vélo,
- Aire de repos
- Location, réparation et vente de vélo

> Réaliser une cartographie de l'ensemble des services

- S'appuyer sur la carte des bornes de réparation vélo déjà existante
- Travailler en collaboration avec les offices de tourisme (éléments de communication potentiellement déjà produits)
- Prendre en considération les acteurs locaux qui peuvent également servir de relais en termes de services (Accueil Vélo)
- Cette cartographie pourra être utile pour :
 - l'entretien et la maintenance des équipements par les services techniques
 - les cyclistes et les cyclotouristes pour facilement localiser les équipements disponibles à proximité



Bornes de réparation implantées sur le Médoc



Exemple de borne de réparation existante sur Carcans



Borne de recharge VAE classique en Maine-et-Loire (Source : SIEMML)

> Développer de nouveaux services

- Identifier les besoins en termes de nouveaux services
 - Concertation / sondage avec les communes, les habitants, les cyclotouristes pour identifier les besoins
- Lancement d'appels à projets pour les communes

Axe 2 – Développer les services pour construire un écosystème vélo

A4 – Construire et faciliter l’offre de services vélo

Objectifs :

- Faciliter l’accès et encourager la pratique du VAE
- Limiter la barrière du prix d’achat des VAE en permettant d’expérimenter l’usage du VAE avant l’achat
- Faire du vélo un levier pour l’inclusion sociale en le rendant plus accessible
- Faciliter l’intermodalité au niveau des hubs de mobilité du Médoc

Acteurs du projet, pilotage :

- Communes et communautés de communes
- Nouvelle Aquitaine Mobilités

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de demandes
- Nombre de bénéficiaires
- Nombre de vélos en location
- Budget alloué

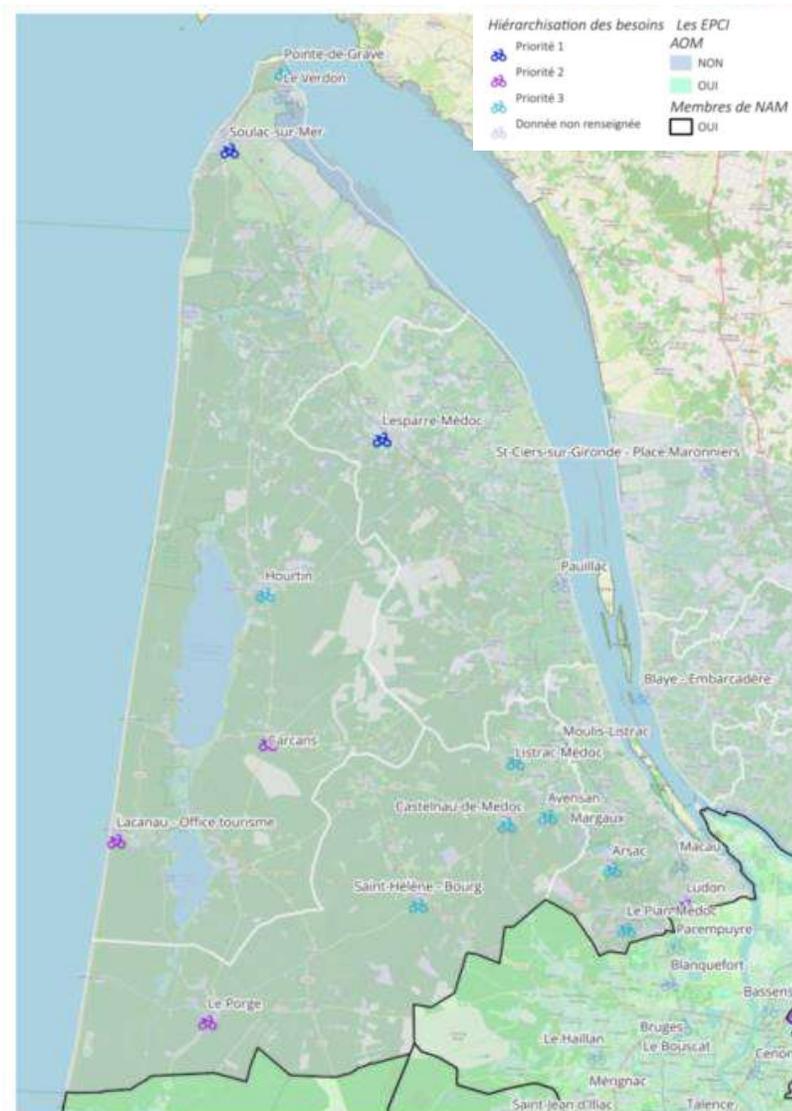
Phasage:

- Court terme / Moyen terme

Précisions, chiffrage

Pour agglo de 20k et 50 habitants pour un dispositif de location longue-durée :

Le reste à charge est en moyenne entre **368€ et 400€ /vélo/an** (variable en fonction de la tarification et du type de vélo) Source : ADEME



Localisations potentielles de VLS – Carte de travail (Source : Nouvelle Aquitaine Mobilités)

> Mise en place de services de location de VAE longue-durée

De plus en plus d’EPCI mettent en place un système de location de vélos. L’offre se concentre généralement sur la location de VAE.

Le prix d’achat d’un VAE a tendance à être une barrière importante pour les usagers. Ce service doit permettre aux habitants de tester ce mode de déplacement à moindre coût pour réduire les a priori et encourager l’achat d’un VAE comme une alternative viable à la voiture individuelle dans le cadre des déplacements du quotidien (domicile-travail, achat, étude, ...).

> Expérimentation d’un service de location de VAE longue-durée pendant 6 mois – 1 an vers les actifs travaillant sur le territoire

- Avec le concours de l’une des 4 Communautés de communes du Médoc
- Pour commencer un service de location de 10-20 VAE géré par un acteur local avec stockage dans leurs locaux.
- Accessibles à tous les habitants de la Communauté de communes

Des réflexions sont en cours avec le Syndicat mixte des transports Nouvelle Aquitaine Mobilités sur un dispositif de location de vélos en libre-service (VLS) sur certaines communes (gares - hub de mobilité)

- Nouvelle Aquitaine Mobilités planche sur la prise en charge d’une partie de l’achat des VAE
- Les collectivités auraient en charge la gestion du fonctionnement du dispositif de location

> Travail de communication important à mener pour faire connaître le(s) dispositif(s) et inciter son expérimentation (Cf. Action 6)

- Articles, distribution de flyers, réseaux sociaux
- Présence sur les marchés ou autres événements pour présenter les vélos à disposition
- Après premières expérimentation : article avec le partage du retour d’expérience et le retour des usagers (impact sur leurs habitudes et leurs a priori, ...)

Axe 2 – Développer les services pour construire un écosystème vélo

A4 – Construire et faciliter l’offre de services vélo

Objectifs :

- Faciliter l’accès et encourager la pratique du VAE
- Limiter la barrière du prix d’achat des VAE en permettant d’expérimenter l’usage du VAE avant l’achat
- Faire du vélo un levier pour l’inclusion sociale en le rendant plus accessible

Acteurs du projet, pilotage :

- Intercommunalité
- Nouvelle Aquitaine Mobilités

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de demandes
- Nombre de bénéficiaires
- Nombre de vélos en location
- Budget alloué

Phasage:

- Court terme / Moyen terme

Précisions, chiffrage

Pour agglo de 20k et 50 habitants :
L’aide moyenne est de **175€ / VAE**
Source ADEME

> Mettre en place une aide pour l’achat d’un vélo pour les habitants permanents

Le prix d’un VAE (environ 2000€) bien que moins cher qu’une voiture est souvent un frein dans la transition vers les modes actifs pour se déplacer au quotidien, en particulier pour les foyers les plus modestes. Une aide à l’achat permet d’encourager et rendre plus accessible la pratique de ce mode de déplacement en subventionnant une partie du prix du vélo.

Ces aides peuvent concerner aussi bien : les VAE, les vélos mécaniques que les vélos cargos, ... Certaines offres proposent également des aides pour l’achat d’équipements.

Les aides locales sont d’autant plus intéressantes pour les foyers à revenus modestes car elles sont cumulables avec les aides nationales.

Modalités techniques pour la mise en place du dispositif :

- Définition des conditions d’attribution pour bénéficier de l’offre et du montant de l’aide
- Maîtrise du budget avec la définition d’une enveloppe fixe
- Expérimentation sur une année puis renouvellement / adaptation en fonction des résultats
- Actions de communication pour informer les habitants de la mise en place du dispositif et des possibilités de cumul avec les aides nationales

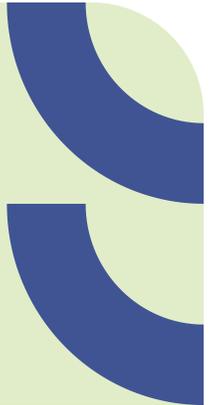
Les aides locales peuvent être cumulables, certaines communes volontaristes dans le développement du vélo peuvent également mettre en place un dispositif d’aide à l’achat pour ses habitants.

- Le dispositif d’aide à l’achat s’intègre en complémentarité avec les enjeux de développement d’un écosystème local du vélo :



A5

Favoriser l'émergence et la structuration d'un réseau d'acteurs pour développer les services vélo



Axe 2 – Développer les services pour construire un écosystème vélo

A5 – Favoriser l'émergence et la structuration d'un réseau d'acteurs pour développer les services vélo

Objectifs :

- Développer un écosystème autour du vélo et enclencher une dynamique de transition sur le territoire
- Développer une économie locale du vélo

Acteurs du projet, pilotage :

- Pnr Médoc ou Collectif de Cdc (Pilote)
- Communautés de communes (partenaire)
- Communes (partenaire)
- Entreprises (partenaire)
- Associations (partenaire)

Indicateurs De Suivi :

- Nombre d'acteurs
- Nombre de rencontres

Phasage:

- Court terme (2024 - 2026)

Précisions, chiffrage

- 1 à 4 ETP (Chargé de mobilité) en fonction de l'implication des Cdc

> Recensement de l'ensemble des acteurs existants

- Vélocistes
 - Ateliers de réparation,
 - Associations,
 - Intervenants Savoir Rouler à Vélo,
 - Espaces labélisés « Accueil Vélo »,
 - Employeurs engagés ...
- Elaboration d'un annuaire des acteurs

> Assurer une animation territoriale pour structurer et développer le réseau d'acteurs locaux du vélo

- Mise en relation et organisation de rencontres
- Mise en place de partenariats / conventions pour la réalisation de prestations
 - Exemples:
 - Convention avec une association/vélociste pour organiser des ateliers de réparation au sein des écoles d'une commune
 - Prêt / mutualisation de locaux auprès d'associations

Exemples d'acteurs locaux déjà rencontrés dans le cadre du projet :

- Réseau des tiers lieux du Médoc / incubateur – ESSpair
- Plateforme de mobilité du Médoc – Alter&Go
 - Formation à la mobilité – actions de sensibilisation (ex : ateliers de remise en selle);
 - Service de locations de vélo pour le grand public (vélos en provenance de partenaires locaux);
 - Accompagnement des usagers pour devenir plus autonome dans leurs déplacements.
- Représentante des loueurs de vélos du Sud Médoc
- Vélocistes (Fun bike, Mondovélo)
- UCPA
- Le Sextant (hébergement accueillant des travailleurs saisonniers)

Axe 3

**ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT ET
DIFFUSER UNE CULTURE VÉLO**

A6

Développer la communication autour du vélo et du Schéma Directeur



Axe 3 – Accompagner le changement et diffuser une culture vélo

A6 – Développer la communication autour du vélo et du Schéma Directeur

Objectifs :

- Communiquer auprès des habitants et des usagers potentiels
- Informer de l'avancement et les nouveaux aménagements et le SD
- Sensibiliser sur la place du vélo et le partage de l'espace public
- Accompagner sur la sécurité et la vitesse en ville et la place de la voiture...

Acteurs du projet, pilotage :

En fonction de l'échelle de l'évènement :

- Pnr Médoc ou collectif de Cdc
- Communautés de communes
- Communes

Indicateurs De Suivi :

- Nombre d'actions menées par an
- Nombre de participants

Phasage:

- Tous les ans

Précisions, chiffrage

- Plan de communication : 5000€ / an + temps agent
- Coûts variables en fonction du type d'évènements :
 - Organisation fête du vélo : 5 000 à 16 000€
 - Vidéo de promotion : 5 000€

Pour une grande part de la population, **le vélo** est plutôt un loisir (sport ou promenade) ou bien pour les « bobos des villes » alors qu'il **est en réalité un moyen de transport rapide, fiable, bon marché, sain et non polluant** pour les déplacements du quotidien ou de proximité (inférieur à 5 km de distance).

L'objectif de cette action est justement de sensibiliser les citoyens à cet essor (ou retour) du vélo et à leur faire comprendre que c'est un mode adapté à tout âge et beaucoup de circonstances.

> Tenir la population informée des différentes avancées du Schéma cyclable sur le territoire. Une bonne communication autour des nouveaux services et des nouveaux aménagements donnera envie aux citoyens de les tester.

> Définir une véritable stratégie de communication, visant à développer et rendre visible les pratiques cyclables sur le territoire intercommunal. Publier régulièrement des informations à propos du vélo à l'aide des moyens de communication existants (réseaux sociaux, site internet, journaux locaux, presse communale, radio...) pour initier une certaine culture du vélo et de la marche auprès de la population.

> Insister sur les bénéfices à l'usage du vélo, sur le bien-être et la santé, est souvent un levier pour sensibiliser nos citoyens. Intégrer le vélo dans un maximum d'outils de communication du territoire afin de construire une identité de territoire cyclable.

> Informer et sensibiliser sur les nouveaux aménagements ou dispositifs de régulation/partage des circulations mis en place avec le schéma directeur cyclable, comme les zones 30, les zones de rencontre, les CVCB (chaussée à voie centrale banalisée) qui sont encore peu connues du grand public et des usagers. L'objectif est d'accompagner leur mise en place par une communication et une pédagogie claire, en utilisant plusieurs modes de diffusion complémentaires.



Axe 3 – Accompagner le changement et diffuser une culture vélo

A6 – Développer la communication autour du vélo et du Schéma Directeur

Objectifs :

- Communiquer auprès des habitants et des usagers potentiels
- Informer de l'avancement et les nouveaux aménagements et le SD
- Sensibiliser sur la place du vélo et le partage de l'espace public
- Accompagner sur la sécurité et la vitesse en ville et la place de la voiture...

Acteurs du projet, pilotage :

En fonction de l'échelle de l'évènement

- Pnr Médoc ou Collectif de Cdc
- Communes

Indicateurs De Suivi :

- Nombre d'actions menées par an
- Nombre de participants

Phasage:

- Tous les ans

Précisions, chiffrage

- Plan de communication : 5000€ / an + temps agent
- Coûts variables en fonction du type d'évènements :
 - Organisation fête du vélo : 5 000 à 16 000€
 - Vidéo de promotion : 5 000€

> Réaliser un plan de communication annuel pour informer et sensibiliser l'ensemble des cibles du territoire .

Ce plan de communication permettra de définir **un processus à suivre pour réaliser une communication optimale** sur le schéma directeur cyclable et permettre l'adhésion du grand public. Ce plan définira le ou les pilotes (Pnr Médoc, Cdc, Communes...), le type de support ou canaux de communication à mobiliser ou évènements à mettre en place en fonction des objectifs et des cibles à sensibiliser visées.

Le plan de communication devra déterminer :

- Les messages clés à véhiculer :
- Les différents canaux de communication (en fonction des échelles : Pnr Médoc, Cdc, communes)
 - Distribution de flyers, articles de journaux, ou site web, vidéo, réunion publique, présence sur les marchés, action de prévention avec les services de police, sensibilisation lors de café citoyen, distributions de kits cyclistes ...
- Les élus et techniciens à sensibiliser et à former
- Les partenaires potentiels sur lesquels s'appuyer et pouvant être moteur dans la démarche
- Les campagnes ou type de promotion à mettre en œuvre

> Pérenniser / développer des évènements déjà existants pour organiser en parallèle des actions de sensibilisation autour du vélo et de communication concernant les projets sur le territoire

- Exemples :
 - « La Médocaine » qui réunit plus de 7000 participants
 - Fête de la Nature Le Porge
 - Assemblée Médocaine (fête du Parc)
 - Fête de la forêt et de l'environnement et des métiers du Médoc à Carcans
 - Etc.



La Médocaine

Axe 3 – Accompagner le changement et diffuser une culture vélo

A6 – Développer la communication autour du vélo et du Schéma Directeur

Objectifs :

- Communiquer auprès des habitants et des usagers potentiels
- Informer de l'avancement et les nouveaux aménagements et le SD
- Sensibiliser sur la place du vélo et le partage de l'espace public
- Accompagner sur la sécurité et la vitesse en ville et la place de la voiture...

Acteurs du projet, pilotage :

En fonction de l'échelle de l'évènement

- Pnr Médoc
- Communautés de communes
- Communes

Indicateurs De Suivi :

- Nombre d'actions menées par an
- Nombre de participants

Phasage:

- Tous les ans

Précisions, chiffrage

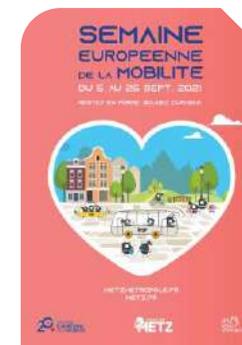
Plan de communication : 5000€ / an + temps agent

Coûts variables en fonction du type d'évènements :

- Organisation fête du vélo : 5 000 à 16 000€
- Vidéo de promotion : 5 000€

De nombreux évènements / actions sont réalisables auprès du grand public pour communiquer et sensibiliser à la pratique cyclable et aux enjeux de mobilité en général.

L'ADEME a notamment réalisé un « Agenda 4 Saisons » pour inspirer les collectivités dans la réalisation de leur planning de communication :



Semaine européenne de la mobilité



Journée sans voiture



Prêt de vélos-cargo



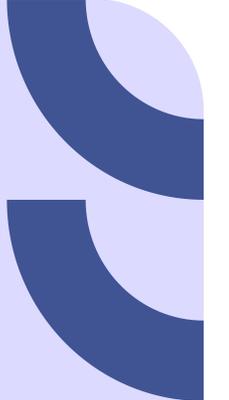
Ateliers de remise en selle



Bourse aux vélos

A7

Former à la pratique du vélo



Axe 3 – Accompagner le changement et diffuser une culture vélo

A7 – Former à la pratique cyclable

Objectifs :

- Accompagner les jeunes à découvrir le vélo permet d'assurer une pratique sur la durée
- Mettre en place des actions faciles et concrètes pour développer le vélo auprès des jeunes et leurs parents
- Donner / ou redonner confiance pour pratiquer le vélo en autonomie et en sécurité

Acteurs du projet, pilotage :

- Communes et écoles (pilote)
- Communauté de Communes
- Département de la Gironde
- Associations, clubs de sport
- Ecoles
- Organismes partenaires du SRAV (UFOLEP...)
- Plateforme de mobilité du Médoc

Indicateurs De Suivi :

- Nombre d'actions menées par an
- Nombre de participants / élèves formés
- Nombre de vélos mis à disposition par école
- Communication, Information, évènementiel

Phasage:

- Tous les ans

Précisions, chiffrage

- Savoir Rouler à Vélo : 57 € HT par élève pour 10 h) Source ADEME

> Accompagner le déploiement du Savoir Rouler à Vélo

Lancé en 2019, le dispositif **Savoir Rouler à Vélo (SRAV)** a pour objectif : « de permettre aux enfants d'acquérir, avant leur entrée au collège, les bons réflexes pour circuler en autonomie et en sécurité, tout en les sensibilisant aux enjeux de développement durable et de mobilité active. Intégrer le vélo dans les habitudes de déplacement des enfants contribue à les engager dans un mode de vie vertueux. »

La démarche Savoir Rouler à Vélo est déjà en cours sur plusieurs communes du Médoc qui sont en relais avec une conseillère pédagogique de l'Education Nationale

Modalités techniques :

- Mutualisation de matériels pédagogiques ou d'équipements
- Animation d'un réseau intercommunal d'intervenants (cf A5)
- Partage de retours d'expérience entre les établissements scolaires / structures portant la formation Savoir Rouler à Vélo
- Possibilité de réaliser un évènement ou une action collective sur l'ensemble du territoire dans le cadre du programme

> Mise à disposition de flottes de vélo dans les écoles

Plusieurs établissements scolaires sur le Médoc ont fait part de leurs difficultés à organiser des sorties scolaires liées au coût élevé pour réserver un car scolaire. En réponse, certains établissements organisent des sorties scolaires à vélo (ex : se rendre à la piscine) et disposent d'une flotte de quelques vélos pour notamment les enfants issus de foyers plus modestes ne possédant pas de vélo personnel.

- **Pour conforter cette démarche, les communes pourraient s'engager à mettre à disposition une flotte de quelques vélos dans chaque école.**

> Organiser des ateliers de remise en selle pour tous les publics

> Organiser des ateliers de réparation de vélo

Pour enseigner ou rappeler les bases pour utiliser un vélo, circuler de manière sécurisée en ville, et réparer/entretenir soi-même son matériel.

Ces ateliers peuvent être organisés :

- Régulièrement et répartis équitablement sur le territoire
- Lors d'évènements ponctuels
- A la demande (par exemple dans les écoles, dans une entreprise, groupes d'habitants, ...)

La plateforme de mobilité du Médoc Alter&Go propose déjà la réalisation d'ateliers de remise en selle.



Mercredi 27 octobre
10h gratuit sur inscription

Remise en selle
à Saint-Julien-Beychevelle

“ Votre vélo prend la poussière ? Il est temps de vous remettre en selle ! Profitez d'une balade à vélo pour (re)découvrir les paysages du Parc naturel régional Médoc. On vous l'assure, à vélo, c'est encore plus beau ! ”

Reservement et réservation auprès de
Parc naturel régional Médoc : 05 57 75 18 99

Exemple d'atelier de remise en selle organisé à St-Julien-Beychevelle

A8

Encourager les employeurs à être acteur dans la transition vers les modes actifs



Axe 3 – Accompagner le changement et diffuser une culture vélo

A8 – Encourager les employeurs à être acteur dans la transition vers les modes actifs

Objectifs :

- Encourager les employeurs sur l'ensemble du Médoc à devenir acteur dans la transition vers les modes alternatifs à la voiture individuelles thermiques
- Engager une démarche de transition au sein des services des Communautés de Communes et du Pnr Médoc

Acteurs du projet, pilotage :

- Pnr Médoc
- Communauté de Communes
- Employeurs (associations d'entreprises)

Indicateurs De Suivi :

- Part modale domicile-travail
- Nombre d'entreprises ayant réalisé un plan de mobilité employeur

Phasage:

- Court terme – Moyen terme

Précisions, chiffrage

- Réalisation d'un plan de mobilité employeur : Environ 10 000€
- Réalisation d'un plan de mobilité employeur (multi-site) : Entre 15 000€ et 30 000€

> Encourager et accompagner les principaux employeurs (publics ou privés) avec une campagne de communication

- Encourager à la réalisation d'un **plan de mobilité employeur** et à la mise en place du forfait de mobilité durable
 - *Rappel : Le Plan de mobilité employeur est obligatoire pour les entreprises de plus de 100 employés*
 - « Les entreprises de plus de 50 salariés doivent intégrer à leurs négociations annuelles obligatoires la problématique de l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels. Si aucun accord n'est trouvé, la réalisation d'un Plan de Mobilité est obligatoire. »
- Informer sur les enjeux de mobilité et sur les outils à disposition
 - Forfait mobilité durable (remplace l'indemnité kilométrique vélo et l'indemnité forfaitaire covoiturage)
 - Indemnise les salariés se déplaçant en trottinette, à vélo, en covoiturage ou TC
 - Remboursement des frais de transports en commun (prise en charge minimal et obligatoire à 50%, cumulable avec le forfait de mobilité durable pour les salariés)
 - Encourager la création d'aménités favorisant l'utilisation de modes actifs (bornes de recharge, stationnements sécurisés, ...) ou la réalisation d'actions de sensibilisation destinées aux employés
 - Mise à disposition des vélos de service pour les employés

- **Exemples d'entreprises déjà acteurs ou volontaires** > *Entreprise Adam à Sainte-Hélène, Epsilon Composite à Gaillan*

> Des possibilités de subventions d'investissement :

Objectif Employeur Pro-Vélo : Le programme propose un accompagnement des employeurs (publics, privés ou associatifs) et des aides financières pour la mise en place de services vélo pour les employés.

Les aides portent sur les actions suivantes :

- Equipement de stationnements pour les vélos (prise en charge à 40%)
- Ateliers / formations liés à la pratique du vélo (prise en charge à 60%)
 - Ateliers de remise en selle, Rouler en sécurité, Test de VAE
- Ateliers de maintenance et de réparation (prise en charge à 40%)
 - Révision de vélos des salariés, atelier mécanique participatif
- Accompagnement dans la définition d'une stratégie et d'un plan d'action (prise en charge à 60%)

Ce programme peut également permettre une labélisation « Employeur Pro-vélo »



Axe 4

**AVOIR UNE GOUVERNANCE ADAPTÉE À LA
MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR
CYCLABLE**

A9

Assurer le pilotage et l'animation territoriale
du SD Cyclable en lien avec les Cdc et
l'ensemble des parties prenantes



Axe 4 - Avoir une gouvernance adaptée à la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable

A9 – Assurer le pilotage et l’animation territoriale du SD Cyclable en lien avec les Cdc et l’ensemble des parties prenantes

Objectifs :

- Être le garant de la mise en œuvre du SD Cyclable à l’échelle du Médoc
- Apporter un soutien technique aux communes et Communautés de communes

Acteurs du projet, pilotage :

- Pnr Médoc ou collectif de Cdc (Pilote)
- CD33 (Partenaire)
- Région (Partenaire)

Indicateurs De Suivi :

- Bilan annuel des réunions du COSU
- Bilan annuel des animations territoriales

Phasage:

- Dès 2024

Précisions, chiffrage

- Temps de Chargé de mobilité
- Temps agents
- Temps élus

> Mise en place d’un comité de suivi du SD Cyclable du Médoc

- COPIL de l’étude transformé en COSU
- Coordination avec les projets de mobilité active de la Région, du Département...

> Animation territoriale et expertise technique

- Travail avec les intercos et les communes – sur la déclinaison opérationnelle du Plan d’action
- Garantir la conformité de la mise en œuvre (aménagement, phasage...)
- Aide au montage de demande de financements : Appel à Projets, ALVEOLE, mutualisation de commandes ...

Le renforcement de l’ingénierie est un enjeu incontournable pour assurer la mise en œuvre des orientations du présent schéma. Les collectivités et leurs groupements mobiliseront les financements nécessaires à la mutualisation de cette ingénierie, ou à son recrutement direct à l’échelle de chaque Cdc, dans l’éventualité où les 4 Communautés de Communes ne souhaiteraient pas mutualiser cette animation à l’échelle Médoc.

Hypothèse de recrutement : 1 à 4 ETP.

A10

Intégrer le SD Cyclable dans le fonctionnement opérationnel des services intercommunaux et communaux

Axe 4 - Avoir une gouvernance adaptée à la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable

A10 - Intégrer le SD Cyclable dans le fonctionnement opérationnel des services intercommunaux et communaux

Objectifs :

- Favoriser la réalisation des aménagements cyclables de manière cohérente à l'échelle du Médoc

Acteurs du projet, pilotage :

- Communautés de communes

Indicateurs De Suivi :

- nombre de COPIL constitués associant les services du Département, du CRD, du Pnr et de la Cdc concernée dans les communes du Médoc

Phasage:

- Dès 2024

Précisions, chiffrage

- //

> Coordination de la réalisation des aménagements entre communes/Intercommunalités/Département

- Travailler par ligne/liaison structurante/Tronçons (Fonctionnement opérationnel)

> Travail de chaque commune (à l'échelle de son centre-bourg) en lien avec son intercommunalité et les communes voisines hors interco

- Commencer par les 8 ou 10 polarités principales du Médoc (exemplarité et effet d'entraînement dans chaque intercommunalité)
- S'appuyer opportunément sur les dispositifs en cours (comme Petites Villes de Demain ou Conventions Aménagement de Bourg) qui nécessitent la mise en place d'un schéma des mobilités à l'échelle communale

Chaque commune mettra en place un COPIL relatif aux aménagements cyclables associant dans la mesure du possible les services de la Communauté de communes concernée, du Département (services mobilités, aide aux communes, et Centre routier départemental), et du Parc naturel régional, afin d'assurer les complémentarités et les interconnexions nécessaires à la cohérence territoriale globale des aménagements cyclables



Synthèse chiffrage du Plan d'action

Synthèse des éléments de chiffrage du Plan d'Action

	Court terme (2024 – 2026)	Moyen terme (2027 – 2029)	Long terme (2030 – 2032)
A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l'existant	Sur l'ensemble du périmètre : 20 378 728€ HT	Sur l'ensemble du périmètre : 18 9727 848€ HT	Sur l'ensemble du périmètre : 3 881 083€ HT
A2 – Adapter les centres-bourgs/centres-villes à la pratique du vélo	<ul style="list-style-type: none"> • Apaisement du centre-bourg des communes : Environ 5 000 à 10 000€ HT / commune (pour du marquage au sol aux entrées + panneaux) • Coût pour l'aménagement de dispositifs de ralentissement supplémentaire : Coût variable en fonction du type de dispositif • Réalisation d'une étude mobilité ou réalisation d'un schéma Directeur Cyclable communal : 10 000 à 25 000€ / commune 		
A3 - Enrichir l'offre de stationnements vélo	<ul style="list-style-type: none"> • Création de stationnement sécurisé en gare (9 gares) : 270 000€ HT (30 000€ HT/ u) • Création de vélobox au niveau des aires de covoiturage (10 aires de covoiturage) : 70 000€ HT (7000€ HT/u) • Création d'arceaux face aux écoles primaires et maternelles : 72 000€ (100€ / arceaux) • Création d'arceaux dans les centres-bourg et d'abri sécurisé dans les lycées et collèges : Coût variable en fonction des besoins (étude par commune à réaliser) 		
A4 – Construire et faciliter l'offre de services vélo	<ul style="list-style-type: none"> • Développement de nouveaux services (borne de recharge, borne de réparation, ...) : 1500€ à 2000€ HT / borne (hors coût entretien / maintenance) – Coût variable en fonction des besoins / demandes • Expérimentation d'un service de location VAE longue-durée : Entre 5 et 10 000€ HT • Mise en place d'une aide à l'achat VAE : l'aide moyenne est de 175€ /VAE (enveloppe à définir par intercommunalité) 		
A5 – Favoriser l'émergence et la structuration d'un réseau d'acteurs pour développer les services vélo	<ul style="list-style-type: none"> • 1 à 4 ETP en fonction de l'implication des CdC 		
A6 - Développer la communication autour du vélo et du Schéma Directeur	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'un plan de communication : 5 000€ / an + temps agent • Organisation d'un évènement par an : 5 000 à 20000€ /an • Réalisation d'une vidéo de promotion : 5 000€ 		
A7 - Former à la pratique du vélo	<ul style="list-style-type: none"> • Savoir Rouler à Vélo : 57€ HT/élèves/10h de formation (tous les ans) 		
A8 - Encourager les employeurs à être acteur dans la transition vers les modes actifs	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'un plan de mobilité employeur : Environ 10 000€ • Réalisation d'un plan de mobilité employeur (multi-site) : Entre 15 000€ et 30 000€ 		



Plan d'action

- Déclinaison par Communauté de Communes



Communauté de Communes Médullienne

Déclinaison du Plan d'action

Axe 1

**AMÉNAGER UN RÉSEAU CYCLABLE POUR
LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN**

Axe 1 – Aménagement d’un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l’existant

Objectifs :

- Définir une armature de liaisons cyclables structurantes à vocation intercommunale ou communale pour les déplacements du quotidien et former un réseau cyclable continu, direct et cohérent.
- Hiérarchiser le réseau cyclable selon 3 niveaux de maillage
- Définir des préconisations d’aménagement (site propre, aménagements léger ou voirie partagée) selon les conditions réelles de circulation
- Définir un phasage et un plan pluriannuel d’investissement

Acteurs du projet, pilotage :

Pilotage variable en fonction du gestionnaire de voirie

- Communautés de communes
- Communes
- Département (partenaire)

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de ml d’aménagement réalisé
- Part modale

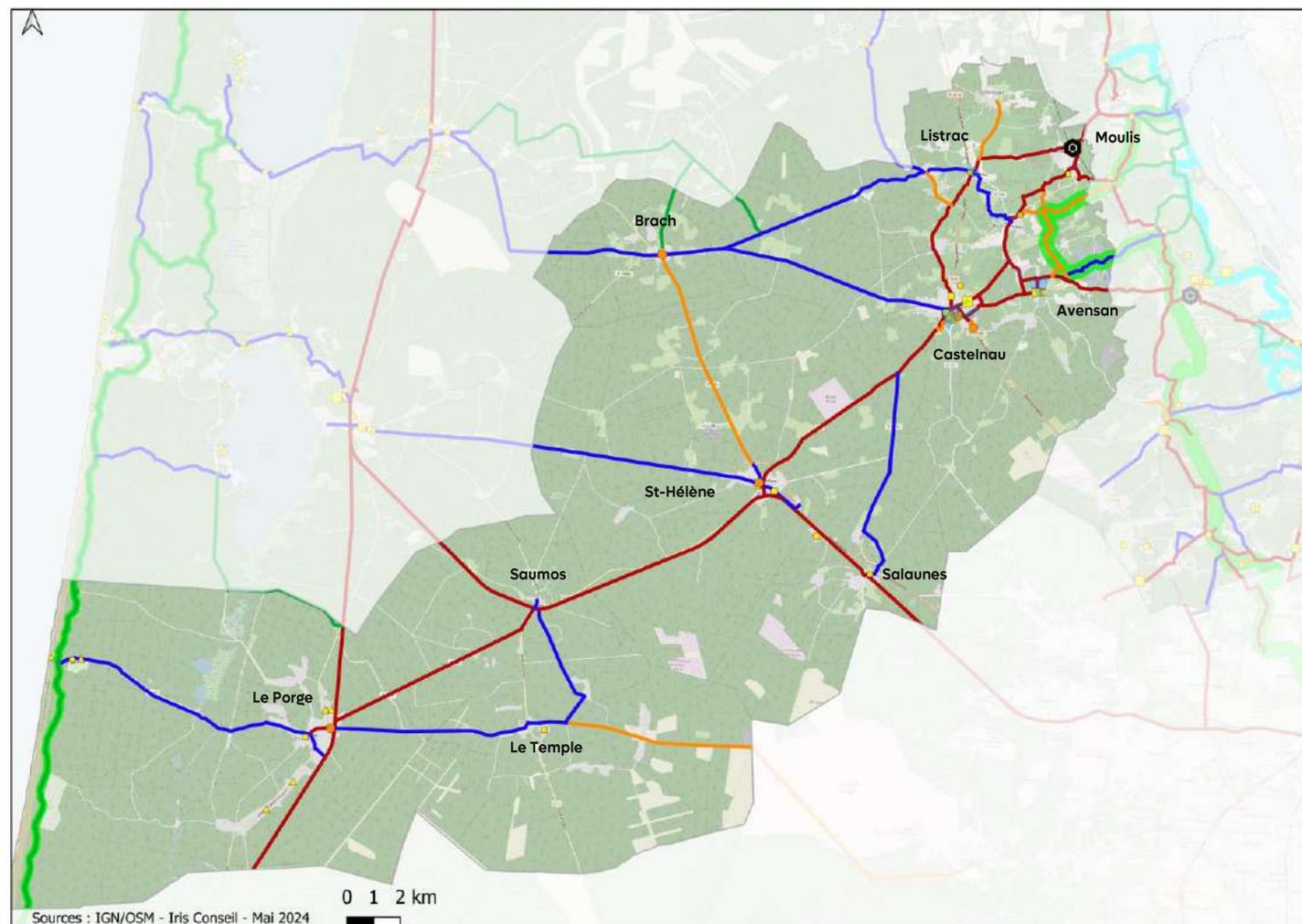
Phasage:

- 2024 – 2032

Précisions, chiffrage

- Cf.PPI

LE RÉSEAU CYCLABLE HIÉRARCHISÉ – Cdc Médullienne



Niveau de maillage cyclable

- Maillage principal
- Maillage secondaire
- Maillage tertiaire
- Maillage à vocation récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- △ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE - Cdc Méduillienne

Niveau de maillage

- Trait plein : Liaison du maillage utilitaire (principal / secondaire / tertiaire)
- ⋯ Trait pointillé : Liaison du maillage récréatif, loisirs, cyclotouristique

Type d'aménagement :

- Aménagement existant

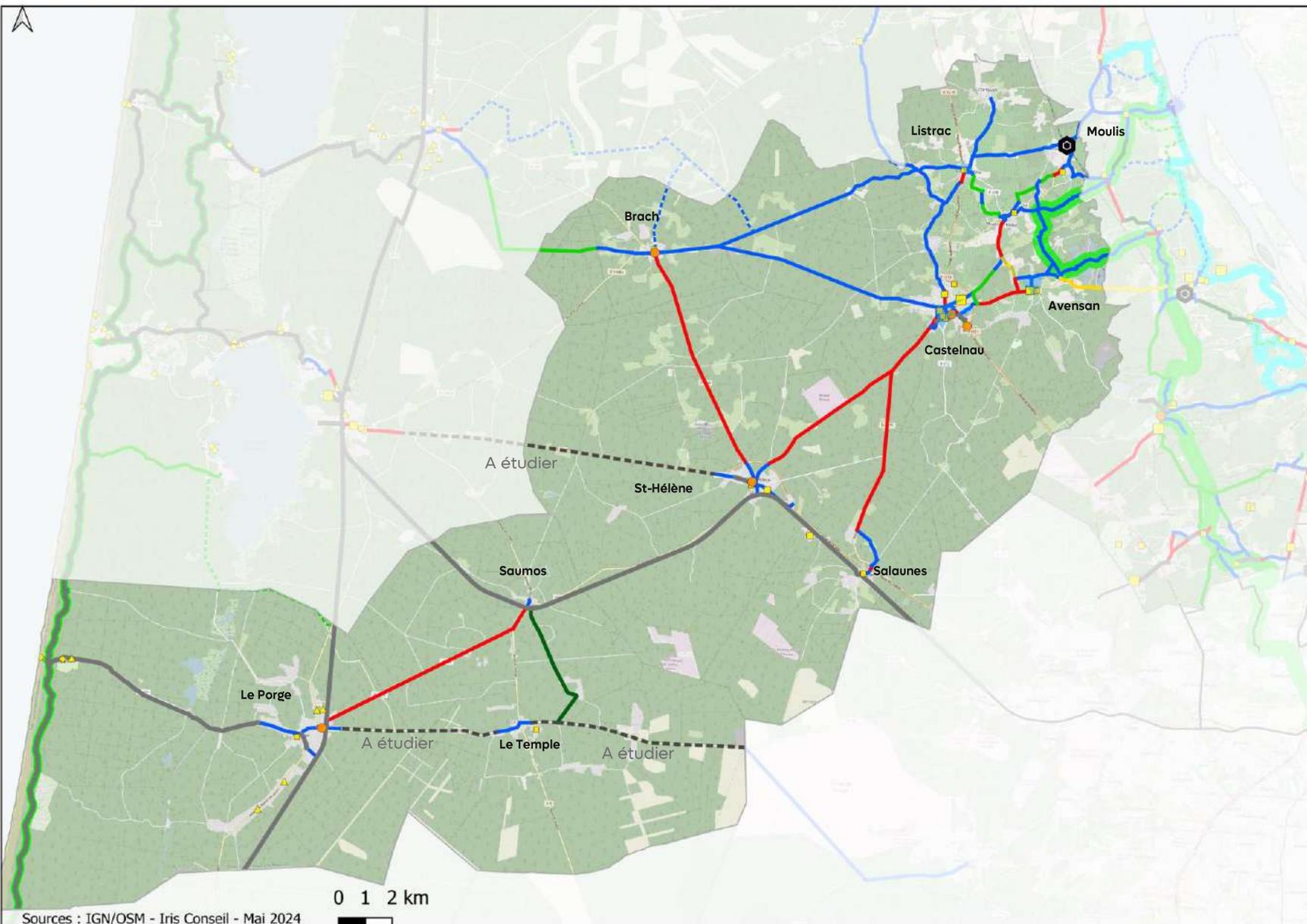
Préconisation :

- Site propre (piste cyclable ou voie verte)
- Chaussidou / Chaussée à voie centrale bandalisée (CVCB)
- Voirie partagée (marquage au sol, jalonnement)
- Chemin
- Route à faible trafic pouvant être transformée en route à accès restreint (voie verte avec accès riverains / engins agricoles)

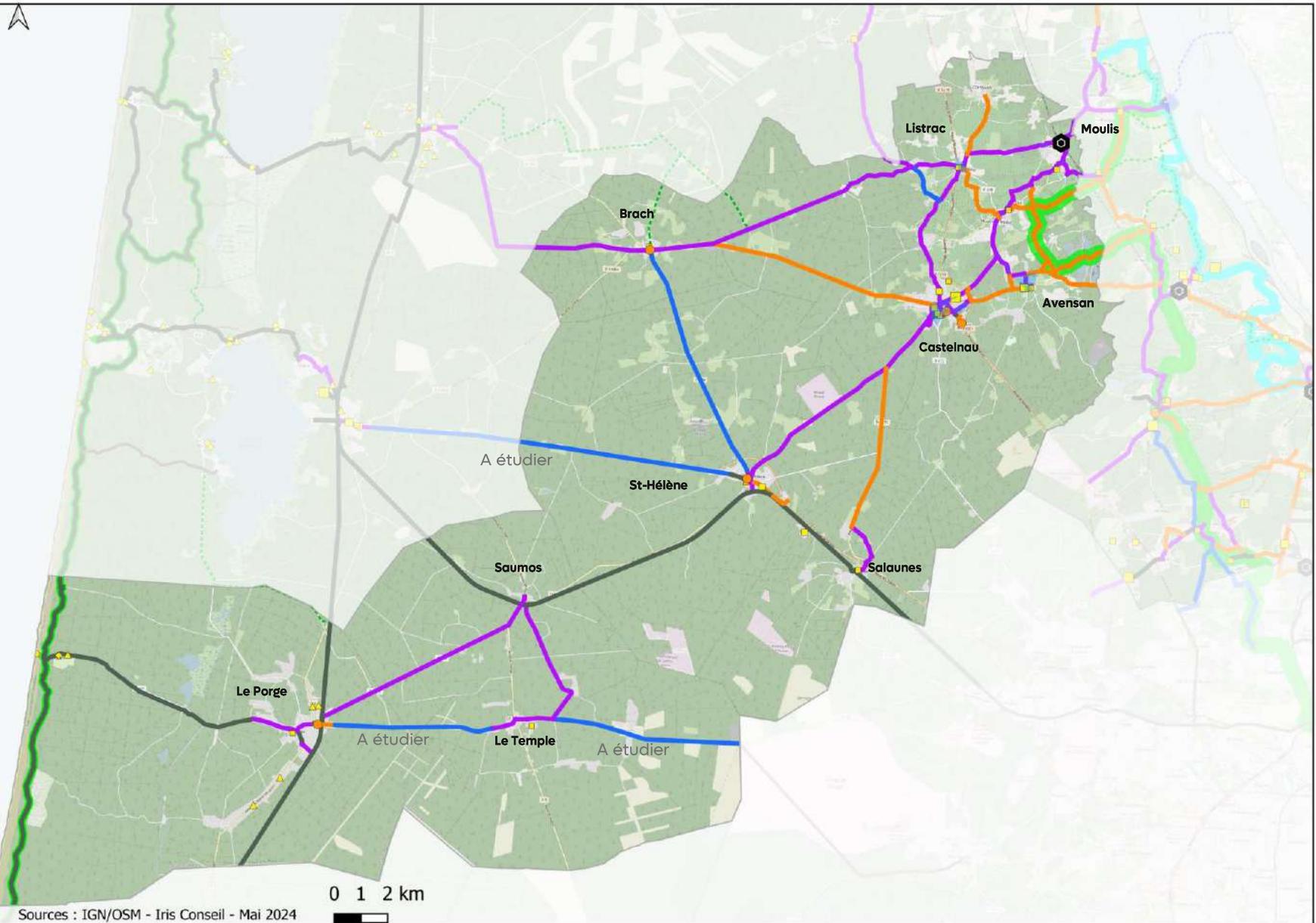
- ⋯ Bande dérasée

Éléments de contexte

- 🚉 Gare
- 🏠 Principales entreprises et établissements scolaires
- 🚗 Aire de covoiturage
- 🚴 Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)



PROPOSITION DE PHASAGE DU RÉSEAU CYCLABLE - Cdc Méduillienne



Phasage

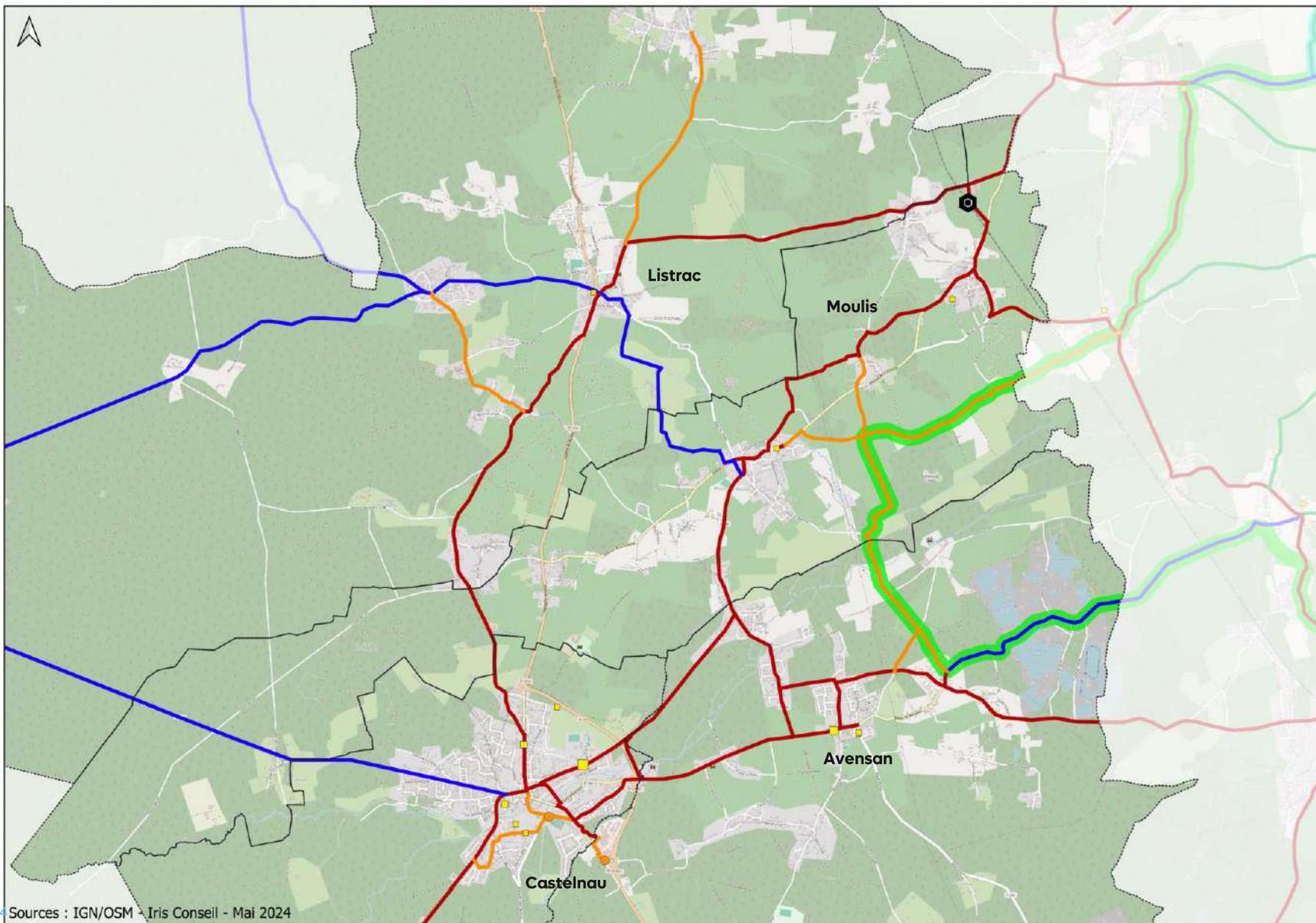
- Aménagement existant
- Court terme (2024 – 2026)
- Moyen term (2027 – 2029)
- Long terme (2030 - 2032)
- Liaison récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ □ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

Ce phasage sera à adapter en fonction des opportunités en lien avec des projets de réfection de voirie.

LE RÉSEAU CYCLABLE HIÉRARCHISÉ – FOCUS MOULIS-LISTRAC, CASTELNAU, AVENSAN



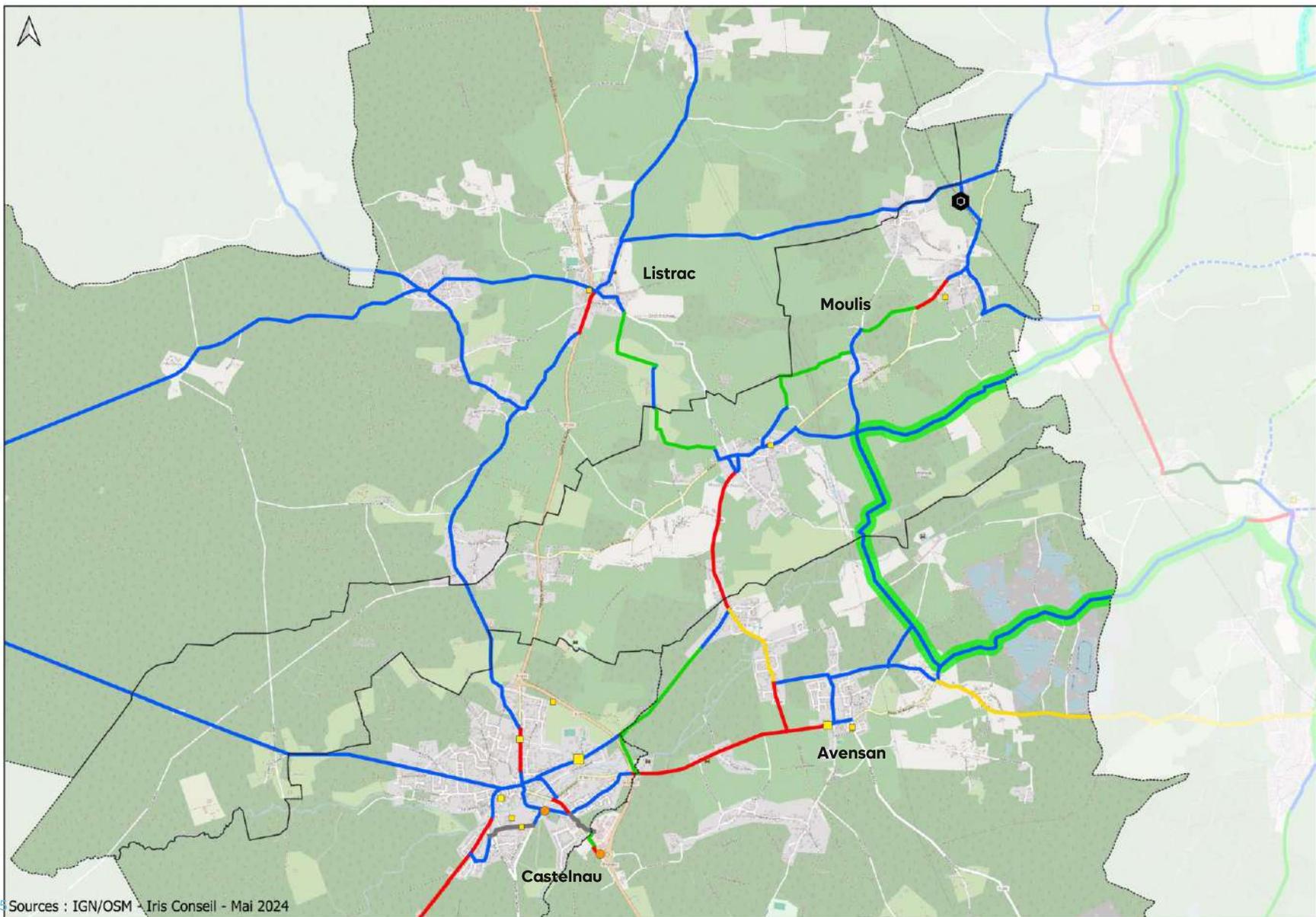
Niveau de maillage cyclable

- Maillage principal
- Maillage secondaire
- Maillage tertiaire
- Maillage à vocation récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- △ □ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE - FOCUS MOULIS-LISTRAC, CASTELNAU, AVENSAN



Niveau de maillage

- Trait plein : Liaison du maillage utilitaire (principal / secondaire / tertiaire)
- Trait pointillé : Liaison du maillage récréatif, loisirs, cyclotouristique

Type d'aménagement :

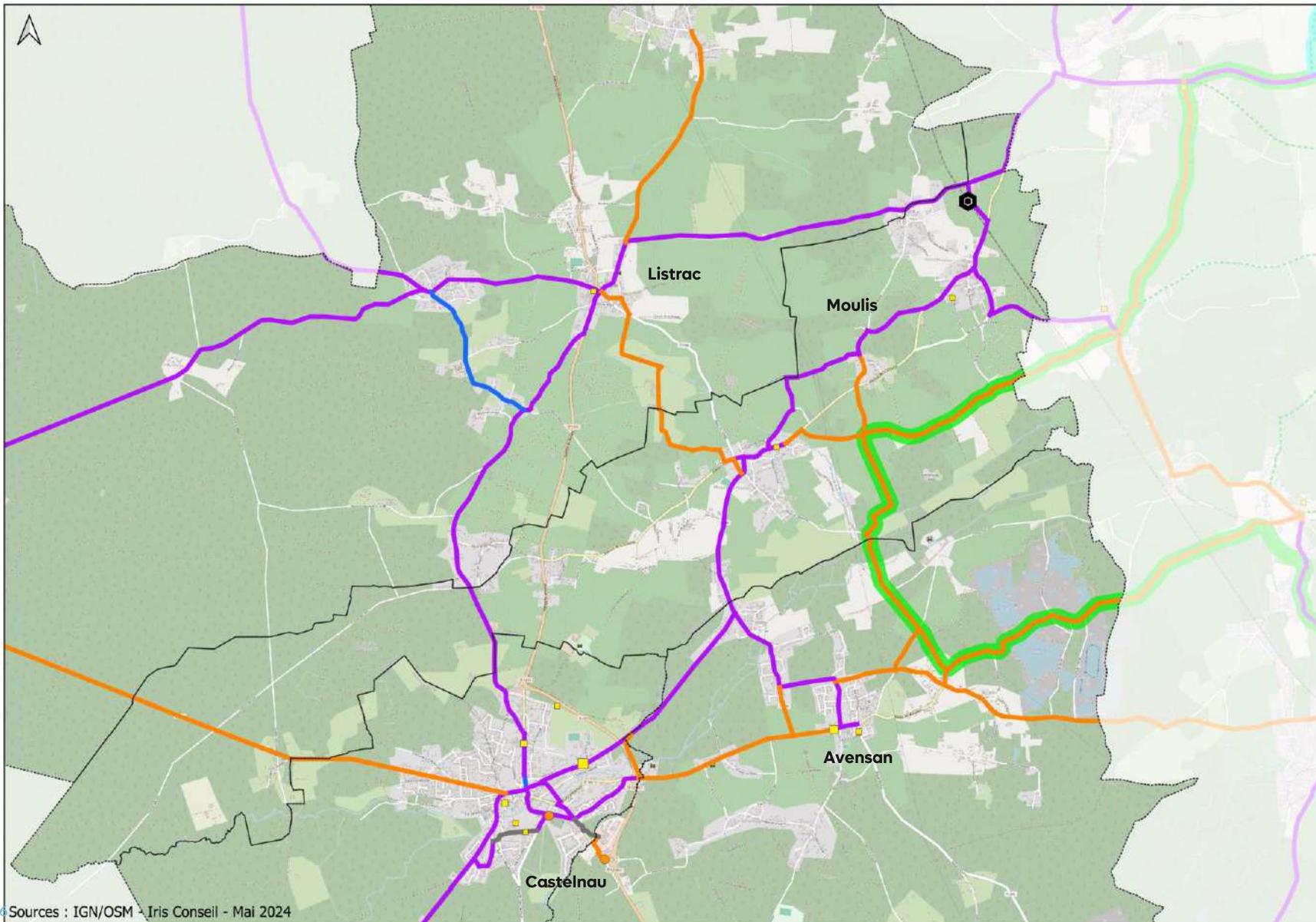
- Aménagement existant
- Site propre (piste cyclable ou voie verte)
- Chaucidou / Chaussée à voie centrale bandalisée (CVCB)
- Voirie partagée (marquage au sol, jalonnement)
- Chemin
- Route à faible trafic pouvant être transformée en route à accès restreint (voie verte avec accès riverains / engins agricoles)

..... Bande dérasée

Eléments de contexte

- 🚉 Gare
- 🏫 Principales entreprises et établissements scolaires
- 🚗 Aire de covoiturage
- 🚴 Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE - FOCUS MOULIS-LISTRAC, CASTELNAU, AVENSAN



Phasage

- Aménagement existant
- Court terme (2024 - 2026)
- Moyen terme (2027 - 2029)
- Long terme (2030 - 2032)
- ... Liaison récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- 📍 Gare
- 🏠 Principales entreprises et établissements scolaires
- 🚗 Aire de covoiturage
- 🚲 Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

Axe 1 – Aménagement d’un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l’existant

Objectifs :

- Définir une armature de liaisons cyclables structurantes à vocation intercommunale ou communale pour les déplacements du quotidien et former un réseau cyclable continu, direct et cohérent.
- Hiérarchiser le réseau cyclable selon 3 niveaux de maillage
- Définir des préconisations d’aménagement (site propre, aménagements léger ou voirie partagée) selon les conditions réelles de circulation
- Définir un phasage et un plan pluriannuel d’investissement

Acteurs du projet, pilotage :

Pilotage variable en fonction du gestionnaire de voirie

- Communautés de communes
- Communes
- Département (partenaire)

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de ml d’aménagement réalisé
- Part modale

Phasage:

- 2024 – 2032

Précisions, chiffrage

- Cf.PPI

Linéaire en mètre						
	Aménagement en site propre	Bande dérasée	CVCB	Chemin ou route à accès restreint	Voirie partagée	Total général
Priorité élus en atelier	35 315	977	956	6 535	32 238	76 021
Existant	13 086	-	-	-	-	13 086
Court terme	20 516	977	956	6 535	32 101	61 085
Moyen terme	1 713	-	-	-	-	1 713
Long terme	-	-	-	-	137	137
Hors priorité élus en atelier	46 456	20 161	1 701	6 562	39 094	113 974
Existant	30 668	-	-	-	-	30 668
Court terme	-	-	-	4 017	10 681	14 698
Moyen terme	7 128	-	1 701	2 545	25 478	36 852
Long terme	8 660	20 161	-	-	2 935	31 756
Total général	81 771	21 138	2 657	13 097	71 332	189 995

Estimation financière						
	Aménagement en site propre	Bande dérasée	CVCB	Chemin ou route à accès restreint	Voirie partagée	Total général
Priorité élus en atelier	7 780 150 €	0 €	38 240 €	29 788 €	64 476 €	7 912 654 €
Existant	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Court terme	7 180 600 €	0 €	38 240 €	29 788 €	64 202 €	7 312 830 €
Moyen terme	599 550 €	0 €	0 €	0 €	0 €	599 550 €
Long terme	0 €	0 €	0 €	0 €	274 €	274 €
Hors priorité élus en atelier	5 525 800 €	0 €	68 040 €	98 430 €	78 188 €	5 770 458 €
Existant	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Court terme	0 €	0 €	0 €	60 255 €	21 362 €	81 617 €
Moyen terme	2 494 800 €	0 €	68 040 €	38 175 €	50 956 €	2 651 971 €
Long terme	3 031 000 €	0 €	0 €	0 €	5 870 €	3 036 870 €
Total général	13 305 950 €	0 €	106 280 €	128 218 €	142 664 €	13 683 112 €

Estimation financière		
Court terme (2024-2026)	7 394 447 €	2 464 816 € /an
Moyen terme (2027-2029)	3 251 521 €	1 083 840 € /an
Long terme (2030-2032)	3 037 144 €	1 012 381 € /an
Total général	13 683 112 €	

Axe 2

**DÉVELOPPER LES SERVICES POUR
CONSTRUIRE UN ÉCOSYSTÈME VÉLO**

Axe 2 – Développer les services pour construire un écosystème vélo

A3 – Enrichir l’offre de stationnement au sein de chaque commune

Objectifs :

- Planter de nouveaux stationnements vélo de qualité et en quantité sur tous les pôles générateurs de déplacements du quotidien
- Remplacer progressivement les stationnements type pinces roues par des arceaux permettant de sécuriser le cadre et les roues
- Faciliter l’intermodalité au niveau des hubs de mobilité du Médoc avec l’implantation de box sécurisés

Acteurs du projet, pilotage :

- Communes (Pilotage)
- Nouvelle Aquitaine Mobilités, Région, Département (partenaires)

Indicateurs De Suivi :

- Nombre d’arceaux créés
- Nombre de stationnements sécurisés

Phasage:

- Dès 2024 et tous les ans

Précisions, chiffrage

- Arceaux vélos : entre 75 et 200€ HT

> Proposer une offre de stationnement adaptées aux besoins au sein de l’ensemble des communes

- Identifier les pôles générateurs stratégiques
 - Centre-bourg / Centre-ville : Mairie, commerces
 - Equipements sportifs et culturels
 - Lieu de loisirs
 - Etablissements scolaires pour les parents accompagnant leurs enfants en vélo

> Encourager l’intermodalité sur le territoire sur des secteurs stratégiques : Gares, aires de covoiturage, arrêts de bus structurants ...

- Besoins en stationnement sur la Cdc Médullienne :

Les estimations financières sont exprimées pour l’ensemble de la Cdc, mais le stationnement est à la charge de chaque commune.

Pôles générateurs	Type de stationnement	Total sur la Cdc
<ul style="list-style-type: none"> • Gare de Moulis Listrac 	<i>Stationnement longue-durée à la journée</i> > Abri fermé > Arceaux vélo	1 abri sécurisé de 10 à 20 places : 22 000 – 30 000 € HT
<ul style="list-style-type: none"> • Aires de covoiturage de St Helene / Le Porge / Castelnaud (x2) / Brach 	<i>Stationnement longue-durée à la journée</i> > Abri fermé	1 vélobox de 7 places : 7000€ HT Pour les 5 aires de covoiturage : 35 000€ HT
<ul style="list-style-type: none"> • Ecoles primaires et maternelles (13 écoles) 	Stationnement très courte-durée pour les parents déposant les enfants > Arceaux vélo	10 arceaux par école en moyenne 13 000€ HT
<ul style="list-style-type: none"> • Lycées et collèges publics 	<i>Stationnement longue-durée à la journée</i> > Abri dans l’enceinte de l’établissement	Variables en fonction du nombre d’élèves
<ul style="list-style-type: none"> • Centre-bourg des communes • Equipements sportifs / culturels • Etablissements scolaires • Espace de loisirs 	Stationnement courte-durée / longue durée <ul style="list-style-type: none"> • > Arceaux vélos en priorité • > Quelques stationnements sécurisés 	Variables en fonction des besoins : Entre 20 et 50 arceaux vélo par commune Entre 2000€ et 5000€ / par commune



Communauté de Communes Médoc Estuaire

Déclinaison du Plan d'action

Axe 1

**AMÉNAGER UN RÉSEAU CYCLABLE POUR
LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN**

Axe 1 – Aménagement d’un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l’existant

Objectifs :

- Définir une armature de liaisons cyclables structurantes à vocation intercommunale ou communale pour les déplacements du quotidien et former un réseau cyclable continu, direct et cohérent.
- Hiérarchiser le réseau cyclable selon 3 niveaux de maillage
- Définir des préconisations d’aménagement (site propre, aménagements léger ou voirie partagée) selon les conditions réelles de circulation
- Définir un phasage et un plan pluriannuel d’investissement

Acteurs du projet, pilotage :

Pilotage variable en fonction du gestionnaire de voirie

- Communauté de communes
- Communes
- Département (partenaire)

Indicateurs De Suivi :

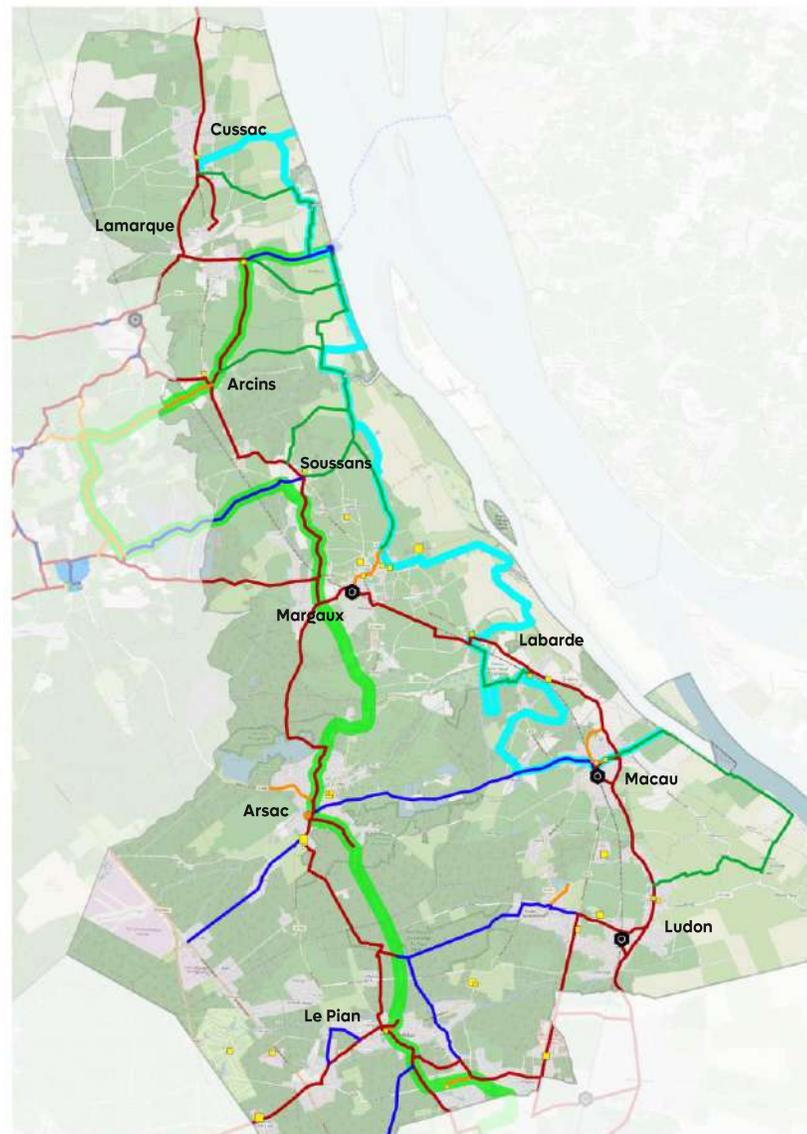
- Nombre de ml d’aménagement réalisé
- Part modale

Phasage:

- 2024 – 2032

Précisions, chiffrage

- Cf.PPI



LE RÉSEAU CYCLABLE HIÉRARCHISÉ – Cdc Médoc Estuaire

- Maillage principal
- Maillage secondaire
- Maillage tertiaire
- Maillage à vocation récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- 🗺 Gare
- 🏢 Principales entreprises et établissements scolaires
- 🚗 Aire de covoiturage
- 🌿 Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- 🌊 Itinéraire cyclotouristique (Route de l’Estuaire)

Hiérarchisation du réseau cyclable sur la CC Médoc Estuaire

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE – Cdc Médoc Estuaire



Types de liaison

- Trait plein : Liaison du maillage utilitaire (principal / secondaire / tertiaire)
- Trait pointillé : Liaison du maillage récréatif, loisirs, cyclotouristique

Type d'aménagement :

- Aménagement existant

Préconisation :

- Site propre (piste cyclable ou voie verte)
- Chaucidou / Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)
- Voirie partagée (marquage au sol, jalonnement)
- Chemin
- Route à faible trafic pouvant être transformée en route à accès restreint (voie verte avec accès riverains / engins agricoles)

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ □ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- Route de l'Estuaire

PROPOSITION DE PHASAGE DU RÉSEAU CYCLABLE – Cdc Médoc Estuaire

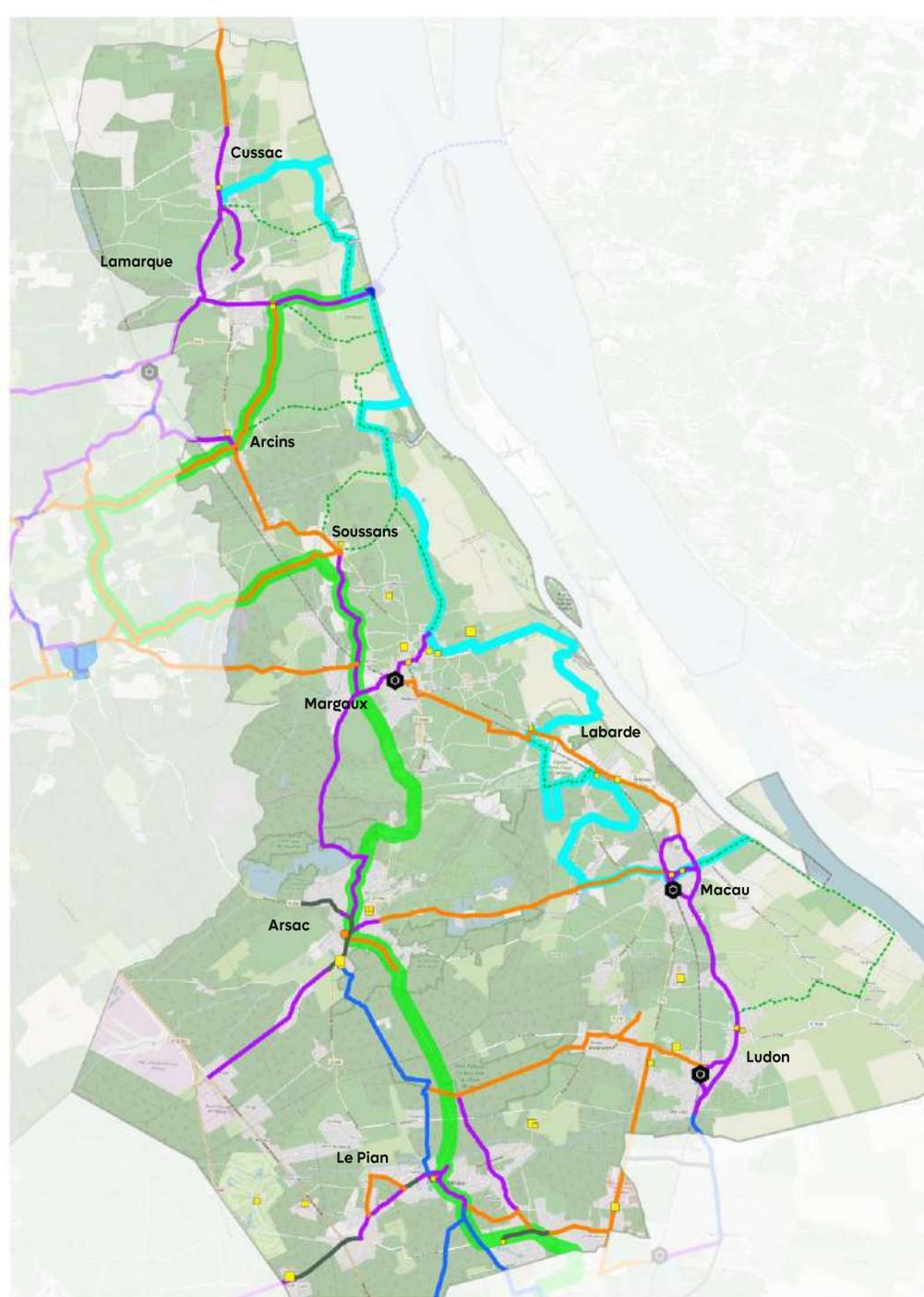
Phasage

- Aménagement existant
- Court terme (2024 – 2026)
- Moyen terme (2027 – 2029)
- Long terme (2030 - 2032)
- ... Liaison récréative, loisirs, cyclotouristique

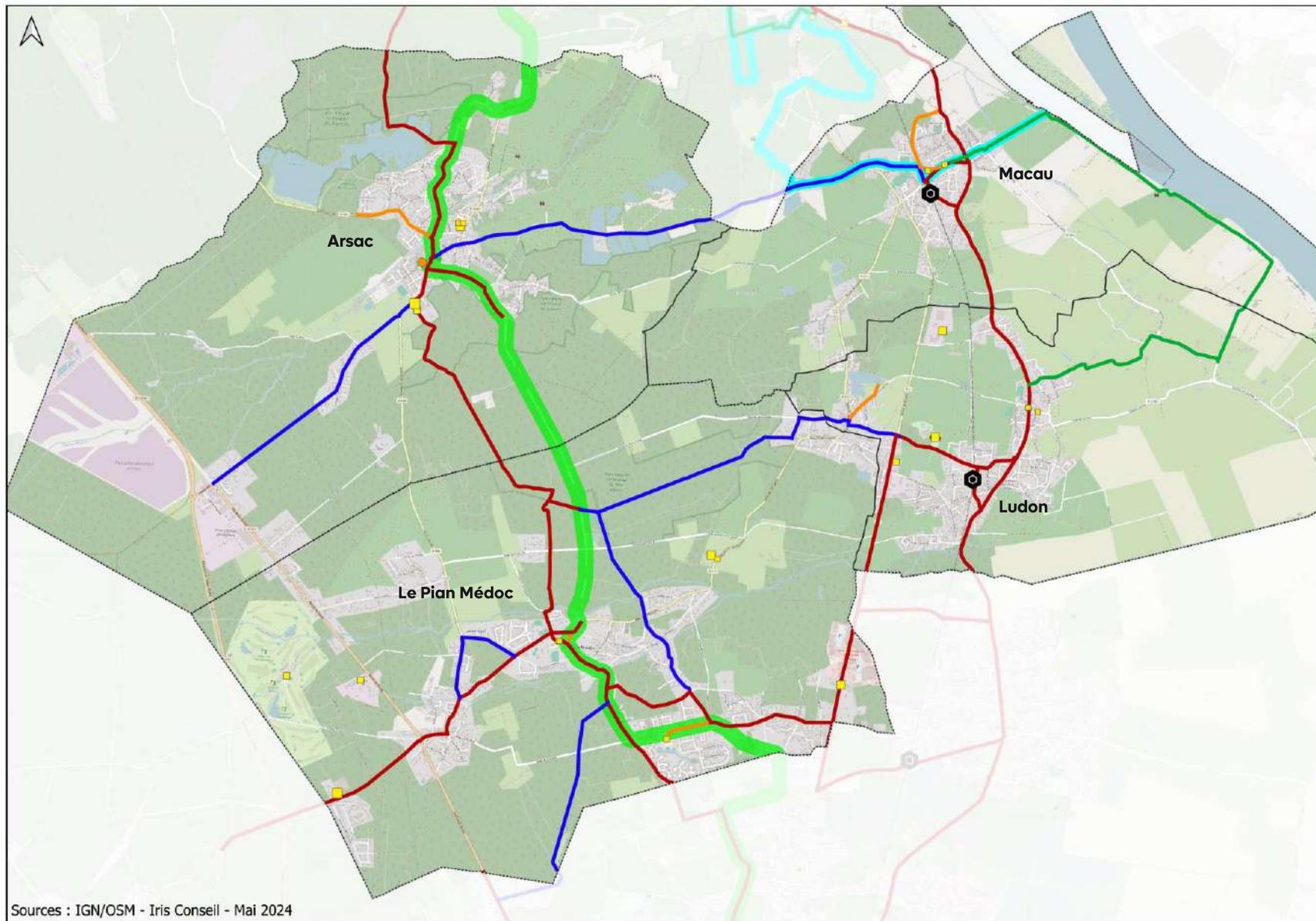
Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ □ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- Route de l'Estuaire

Ce phasage sera à adapter en fonction des opportunités en lien avec des projets de réfection de voirie.



LE RÉSEAU CYCLABLE HIÉRARCHISÉ – FOCUS ARSAC, LE PIAN, MACAU, LUDON



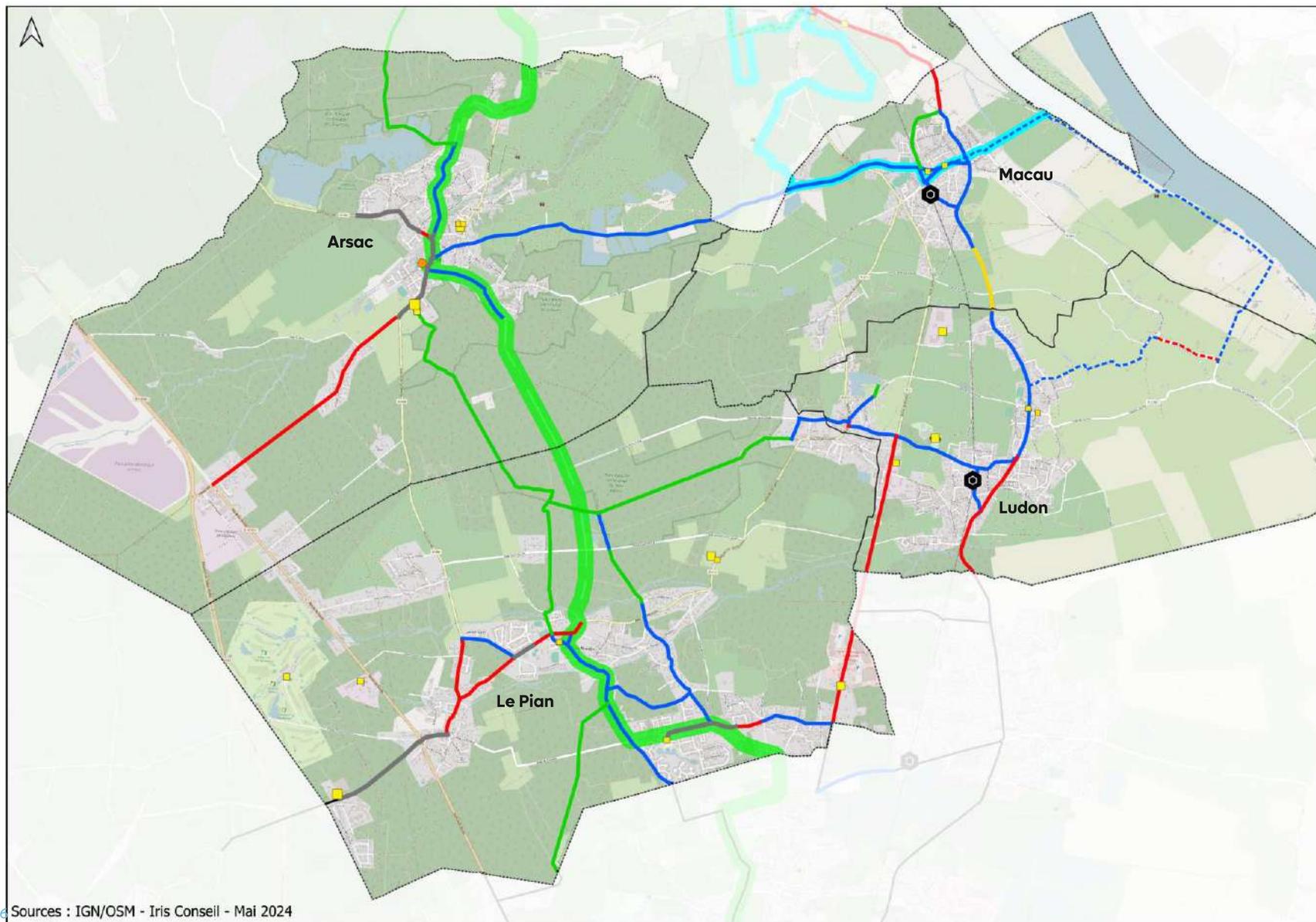
Niveau de maillage cyclable

- Maillage principal
- Maillage secondaire
- Maillage tertiaire
- Maillage à vocation récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- △ □ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Véloodyssée, V80)

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE - FOCUS ARSAC, LE PIAN, MACAU, LUDON



Niveau de maillage

- Trait plein : Liaison du maillage utilitaire (principal / secondaire / tertiaire)
- Trait pointillé : Liaison du maillage récréatif, loisirs, cyclotouristique

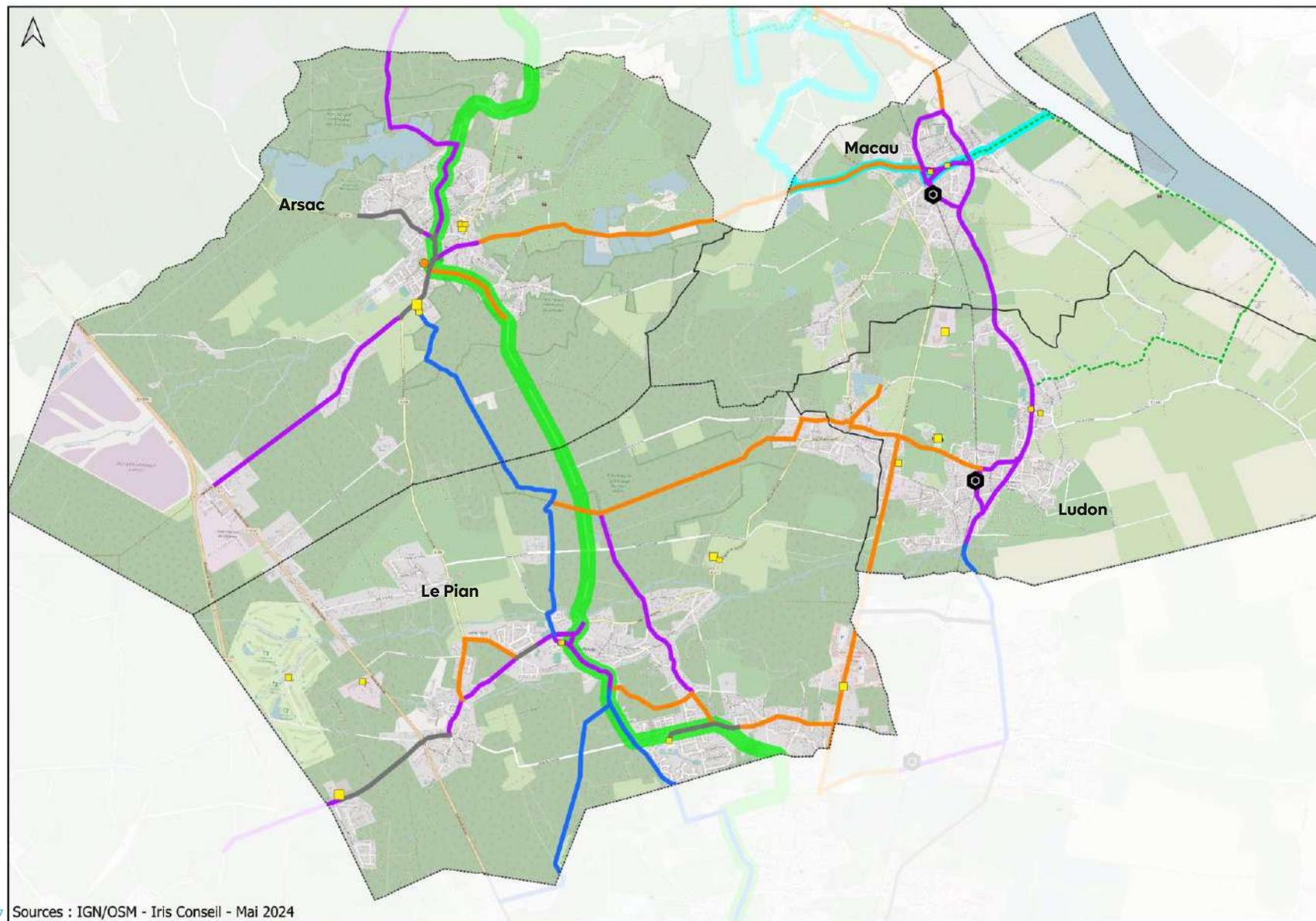
Type d'aménagement :

- Aménagement existant
- Site propre (piste cyclable ou voie verte)
- Chaucidou / Chaussée à voie centrale bandialisée (CVCB)
- Voirie partagée (marquage au sol, jalonnement)
- Chemin
- Route à faible trafic pouvant être transformée en route à accès restreint (voie verte avec accès riverains / engins agricoles)
- Bande dérasée

Éléments de contexte

-  Gare
-  Principales entreprises et établissements scolaires
-  Aire de covoiturage
-  Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

PROPOSITION DE PHASAGE DU RÉSEAU CYCLABLE – FOCUS ARSAC, LE PIAN, MACAU, LUDON



Phasage

- Aménagement existant
- Court terme (2024 - 2026)
- Moyen terme (2027 - 2029)
- Long terme (2030 - 2032)
- Liaison récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ □ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

Axe 1 – Aménagement d’un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l’existant

Objectifs :

- Se connecter à la métropole Bordelaise pour s’y relier à son infrastructure cyclable, ses lignes de transports en commun et ses
- Faciliter l’accès au collège du Pian Médoc

Acteurs du projet, pilotage :

- Communauté de communes
- Communes mitoyennes
- Bdx Métropole (partenaire)

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de ml d’aménagement réalisé
- Part modale

Phasage:

- Moyen terme

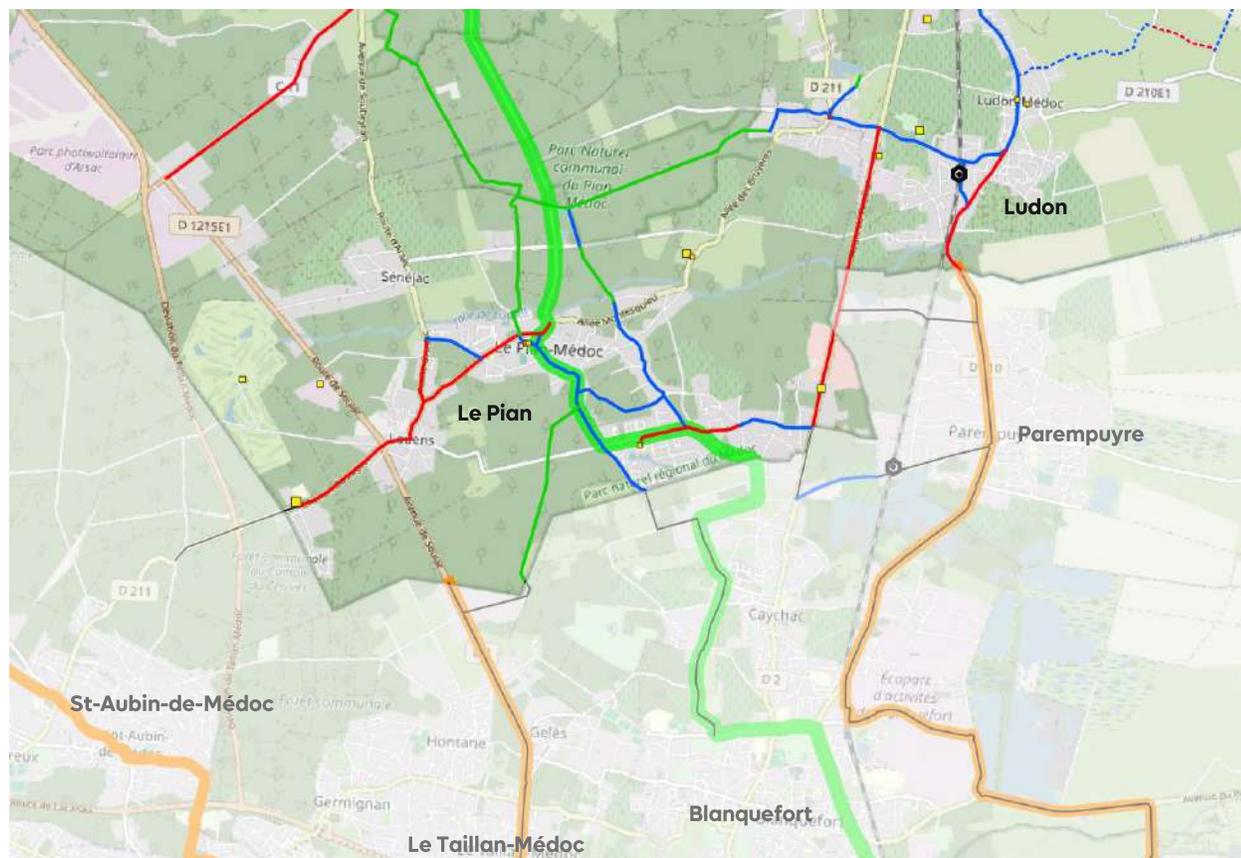
Précisions, chiffrage

- Cf.PPI

> Créer des connexions avec le réseau cyclable de Bordeaux Métropole

Les communes du Pian Médoc et de Ludon-Médoc sont en interface directe avec le réseau cyclable de Bordeaux Métropole et son réseau de transports en communs.

- Travailler en collaboration avec Bordeaux Métropole pour créer une continuité des aménagements (que ce soit dans le choix du type l’aménagement et dans le phasage).



Proposition d’aménagement du réseau cyclable – Connexions avec Bordeaux Métropole

PROPOSITION D’AMENAGEMENT

Type d’aménagement :

- Aménagement existant
- Site propre (piste cyclable ou voie verte)
- Chaucidou / Chaussée à voie centrale bandalisée (CVCB)
- Voirie partagée (marquage au sol, jalonnement)
- Chemin
- Route à faible trafic pouvant être transformée en route à accès restreint (voie verte avec accès riverains / engins agricoles)

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ □ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Véloodyssée, V80)
- Réseau REVE

Axe 1 – Aménagement d’un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l’existant

Objectifs :

- Se connecter à la métropole Bordelaise pour s’y relier à son infrastructure cyclable, ses lignes de transports en commun et ses
- Faciliter l’accès au collège du Pian Médoc

Acteurs du projet, pilotage :

- Communauté de communes
- Communes mitoyennes
- Bdx Métropole (partenaire)

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de ml d’aménagement réalisé
- Part modale

Phasage:

- Moyen terme

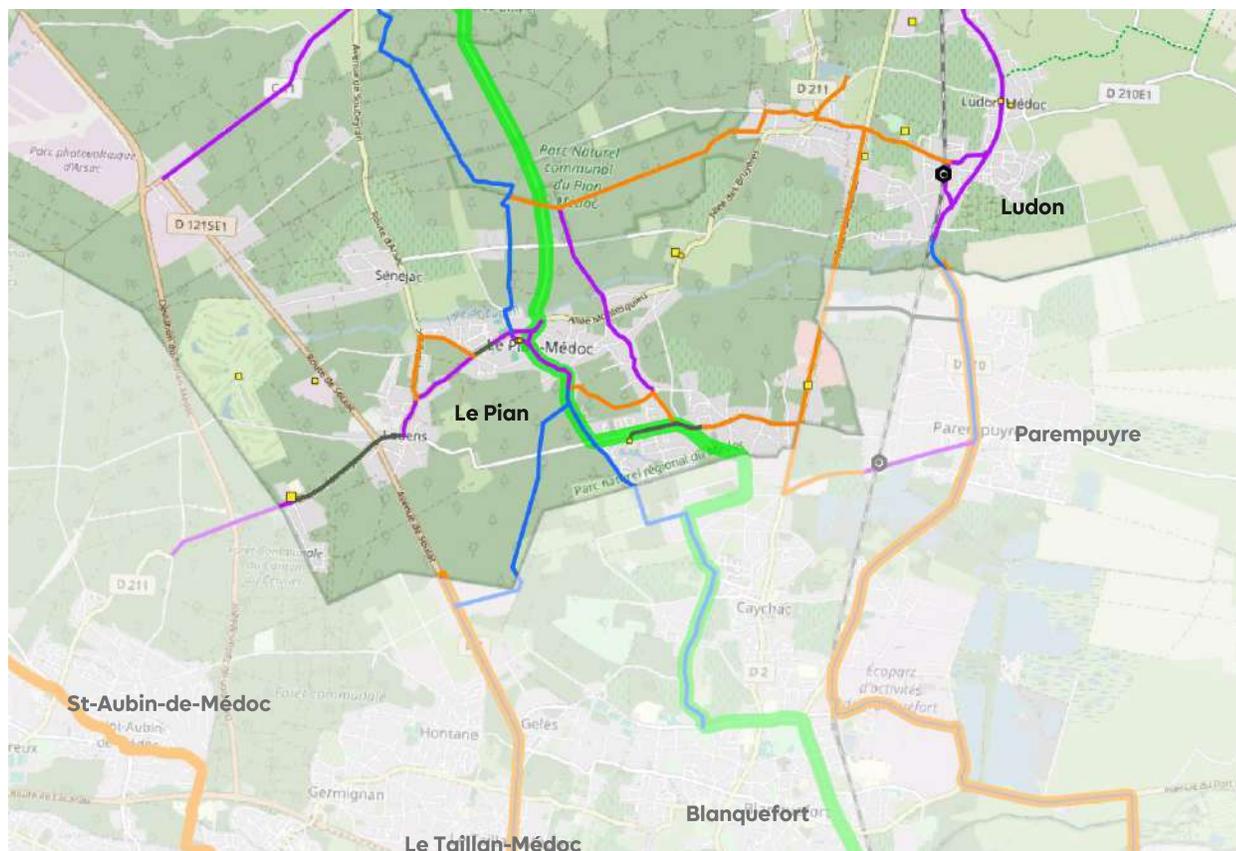
Précisions, chiffrage

- Cf.PPI

> Créer des connexions avec le réseau cyclable de Bordeaux Métropole

Les communes du Pian Médoc et de Ludon-Médoc sont en interface directe avec le réseau cyclable de Bordeaux Métropole et son réseau de transports en communs

- Travailler en collaboration avec Bordeaux Métropole pour créer une continuité des aménagements (que ce soit dans le choix du type l’aménagement et dans le phasage).



Proposition de phasage du réseau cyclable – Connexions avec Bordeaux Métropole

Ce phasage sera à adapter en fonction des opportunités en lien avec des projets de réfection de voirie.

PROPOSITION DE PHASAGE

Phasage

- Aménagement existant
- Court terme (2024 - 2026)
- Moyen terme (2027 - 2029)
- Long terme (2030 - 2032)
- Liaison récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- Réseau REVE

Axe 1 – Aménagement d’un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l’existant

Objectifs :

- Définir une armature de liaisons cyclables structurantes à vocation intercommunale ou communale pour les déplacements du quotidien et former un réseau cyclable continu, direct et cohérent.
- Hiérarchiser le réseau cyclable selon 3 niveaux de maillage
- Définir des préconisations d’aménagement (site propre, aménagements léger ou voirie partagée) selon les conditions réelles de circulation
- Définir un phasage et un plan pluriannuel d’investissement

Acteurs du projet, pilotage :

Pilotage variable en fonction du gestionnaire de voirie

- Communauté de communes
- Communes
- Département (partenaire)

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de ml d’aménagement réalisé
- Part modale

Phasage:

- 2024 – 2032

Précisions, chiffrage

- Cf.PPI

Linéaire en mètre	Aménagement en site		Chemin ou route à accès restreint	Voirie partagée	Total général
	propre	CVCB			
Priorité élus en atelier	14 276	-	8 709	20 495	43 480
Existant	2 480	-	-	-	2 480
Court terme	4 867	-	3 138	12 886	20 891
Moyen terme	6 929	-	3 410	6 229	16 568
Long terme	-	-	2 161	1 380	3 541
Hors priorité élus en atelier	10 355	3 265	10 992	22 926	47 538
Existant	2 026	-	-	-	2 026
Court terme	3 519	818	1 636	11 116	17 089
Moyen terme	4 435	2 447	4 416	11 810	23 108
Long terme	375	-	4 940	-	5 315
Total général	24 631	3 265	19 701	43 421	91 018

Estimation financière	Aménagement en site		Chemin ou route à accès restreint	Voirie partagée	Total général
	propre	CVCB			
Priorité élus en atelier	4 128 600 €	0 €	86 305 €	62 982 €	4 277 887 €
Existant	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Court terme	1 703 450 €	0 €	47 070 €	43 940 €	1 794 460 €
Moyen terme	2 425 150 €	0 €	6 820 €	16 282 €	2 448 252 €
Long terme	0 €	0 €	32 415 €	2 760 €	35 175 €
Hors priorité élus en atelier	2 915 150 €	130 600 €	148 357 €	61 036 €	3 255 143 €
Existant	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Court terme	1 231 650 €	32 720 €	24 540 €	36 968 €	1 325 878 €
Moyen terme	1 552 250 €	97 880 €	49 717 €	24 068 €	1 723 915 €
Long terme	131 250 €	0 €	74 100 €	0 €	205 350 €
Total général	7 043 750 €	130 600 €	234 662 €	124 018 €	7 533 030 €

	Estimation financière	
Court terme (2024-2026)	3 120 338 €	1 040 113 € /an
Moyen terme (2027-2029)	4 172 167 €	1 390 722 € /an
Long terme (2030-2032)	240 525 €	80 175 € /an
Total général	7 533 030 €	

Axe 2

**DÉVELOPPER LES SERVICES POUR
CONSTRUIRE UN ÉCOSYSTÈME VÉLO**

Axe 2 – Développer les services pour construire un écosystème vélo

A3 – Enrichir l’offre de stationnement au sein de chaque commune

Objectifs :

- Planter de nouveaux stationnements vélo de qualité et en quantité sur tous les pôles générateurs de déplacements du quotidien
- Remplacer progressivement les stationnements type pincées roues par des arceaux permettant de sécuriser le cadre et les roues
- Faciliter l’intermodalité au niveau des hubs de mobilité du Médoc avec l’implantation de box sécurisés

Acteurs du projet, pilotage :

- Communes (Pilotage)
- Nouvelle Aquitaine Mobilités, Région, Département (partenaires)

Indicateurs De Suivi :

- Nombre d’arceaux créés
- Nombre de stationnements sécurisés

Phasage:

- Dès 2024 et tous les ans

Précisions, chiffrage

- Arceaux vélos : entre 75 et 200€ HT

> Proposer une offre de stationnement adaptées aux besoins au sein de l’ensemble des communes

- Identifier les pôles générateurs stratégiques au sein de chaque
 - Centre-bourg / Centre-ville : Mairie, commerces
 - Equipements sportifs et culturels
 - Lieu de loisirs
 - Etablissements scolaires pour les parents accompagnant leurs enfants en vélo

> Encourager l’intermodalité sur le territoire sur des secteurs stratégiques : Gares, aires de covoiturage, arrêts de bus structurants ...

- Besoins en stationnement sur la Cdc Médoc Estuaire :

Les estimations financières sont exprimées pour l’ensemble de la Cdc, mais le stationnement est à la charge de chaque commune.

Pôles générateurs	Type de stationnement	Total sur la Cdc
<ul style="list-style-type: none"> • Gare de Ludon • Gare de Macau • Gare de Margaux 	Stationnement longue-durée à la journée > Abri fermé > Arceaux vélo	1 abri sécurisé de 10 à 20 places : 22 000 – 30 000 € HT Pour les 3 gares : 90 000€ HT
<ul style="list-style-type: none"> • Aire de covoiturage à Arsac 	Stationnement longue-durée à la journée > Abri fermé	1 vélobox de 7 places : 7000€ HT
<ul style="list-style-type: none"> • Ecoles primaires et maternelles (17 écoles) 	Stationnement très courte-durée pour les parents déposant les enfants > Arceaux vélo	10 arceaux par école en moyenne 17 000€ HT
<ul style="list-style-type: none"> • Lycées et collèges publics 	Stationnement longue-durée à la journée > Abri dans l’enceinte de l’établissement	Variables en fonction du nombre d’élèves
<ul style="list-style-type: none"> • Centre-bourg des communes 	Stationnement courte-durée / longue durée <ul style="list-style-type: none"> • > Arceaux vélos en priorité • > Quelques stationnements sécurisés 	Variables en fonction des besoins : Entre 20 et 50 arceaux vélo par commune Entre 2000€ et 5000€ / par commune



Communauté de Communes Médoc Atlantique

Plan d'action



Axe 1

AMÉNAGER UN RÉSEAU CYCLABLE POUR LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

Axe 1 – Aménagement d’un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l’existant

Objectifs :

- Définir une armature de liaisons cyclables structurantes à vocation intercommunale ou communale pour les déplacements du quotidien et former un réseau cyclable continu, direct et cohérent.
- Hiérarchiser le réseau cyclable selon 3 niveaux de maillage
- Définir des préconisations d’aménagement (site propre, aménagements léger ou voirie partagée) selon les conditions réelles de circulation
- Définir un phasage et un plan pluriannuel d’investissement

Acteurs du projet, pilotage :

Pilotage variable en fonction du gestionnaire de voirie

- Communauté de communes
- Communes
- Département (partenaire)

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de ml d’aménagement réalisé
- Part modale

Phasage:

- 2024 – 2032

Précisions, chiffrage

- Cf.PPI



LE RÉSEAU CYCLABLE HIÉRARCHISÉ – Cdc Médoc Atlantique

- Maillage principal
- Maillage secondaire
- Maillage tertiaire
- Maillage à vocation récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- 🗺 Gare
- 🏢 Principales entreprises et établissements scolaires
- 🚗 Aire de covoiturage
- 🚴 Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- 🚴 Itinéraire cyclotouristique (Route de l’Estuaire)

Hiérarchisation du réseau cyclable sur la CC Médoc Atlantique

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE - Cdc Médoc Atlantique

Types de liaison

- Trait plein : Liaison du maillage utilitaire (principal / secondaire / tertiaire)
- Trait pointillé : Liaison du maillage récréatif, loisirs, cyclotouristique

Type d'aménagement :

- Aménagement existant

Préconisation :

- Site propre (piste cyclable ou voie verte)
- Chaucidou / Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)
- Voirie partagée (marquage au sol, jalonnement)
- Chemin
- Route à faible trafic pouvant être transformée en route à accès restreint (voie verte avec accès riverains / engins agricoles)

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- Route de l'Estuaire



PROPOSITION DE PHASAGE DU RÉSEAU CYCLABLE – Cdc Médoc Atlantique

Phasage

- Aménagement existant
- Court terme (2024 – 2026)
- Moyen terme (2027 – 2029)
- Long terme (2030 - 2032)
- ... Liaison récréative, loisirs, cyclotouristique

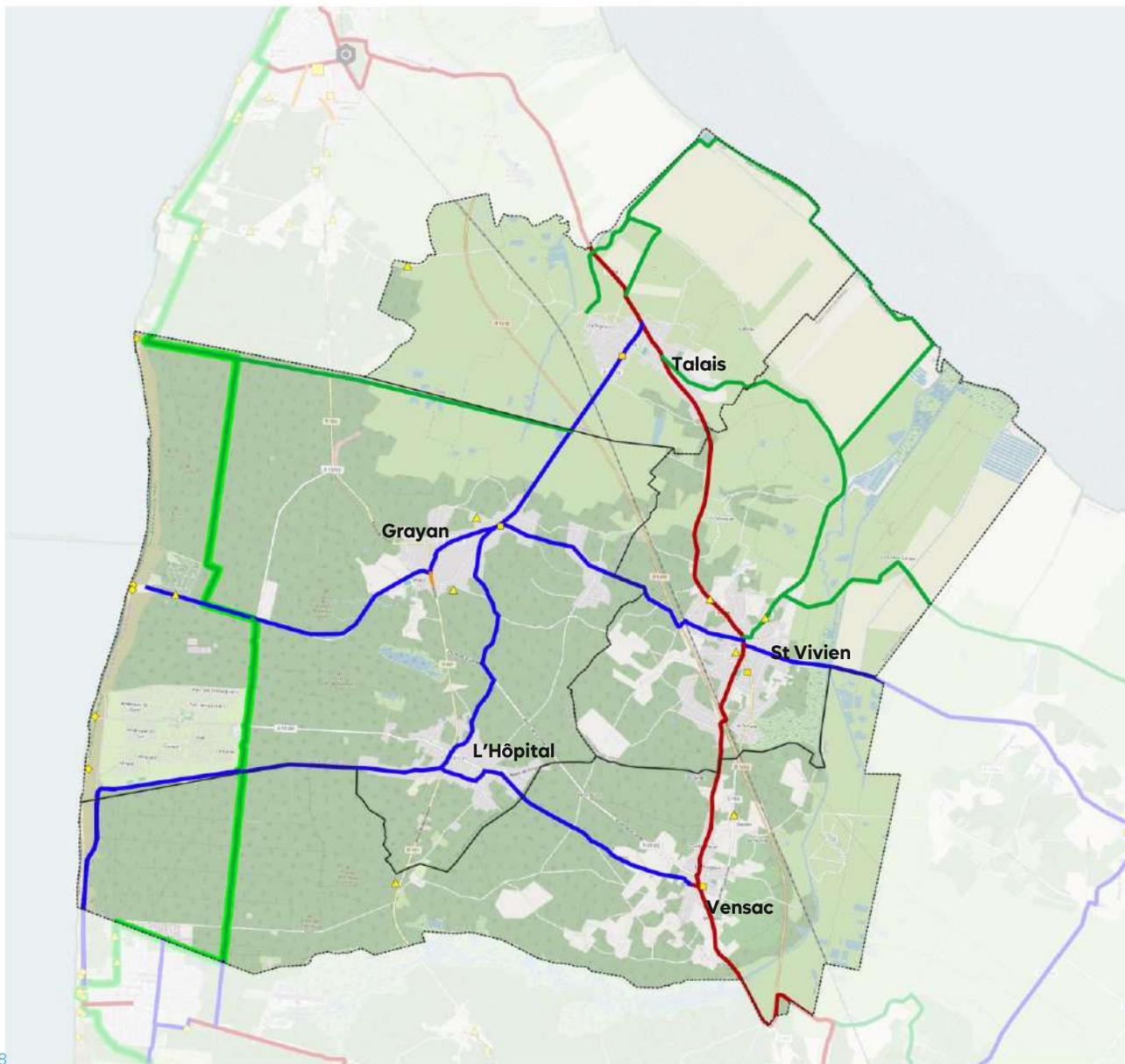
Éléments de contexte

- 🚉 Gare
- 🏢 Principales entreprises et établissements scolaires
- 🚗 Aire de covoiturage
- 🚲 Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- 🌊 Route de l'Estuaire

Ce phasage sera à adapter en fonction des opportunités en lien avec des projets de réfection de voirie.



LE RÉSEAU CYCLABLE HIÉRARCHISÉ – FOCUS TALAIS, ST VIVIEN DE MÉDOC, GRAYAN-L'HÔPITAL ET VENSAC



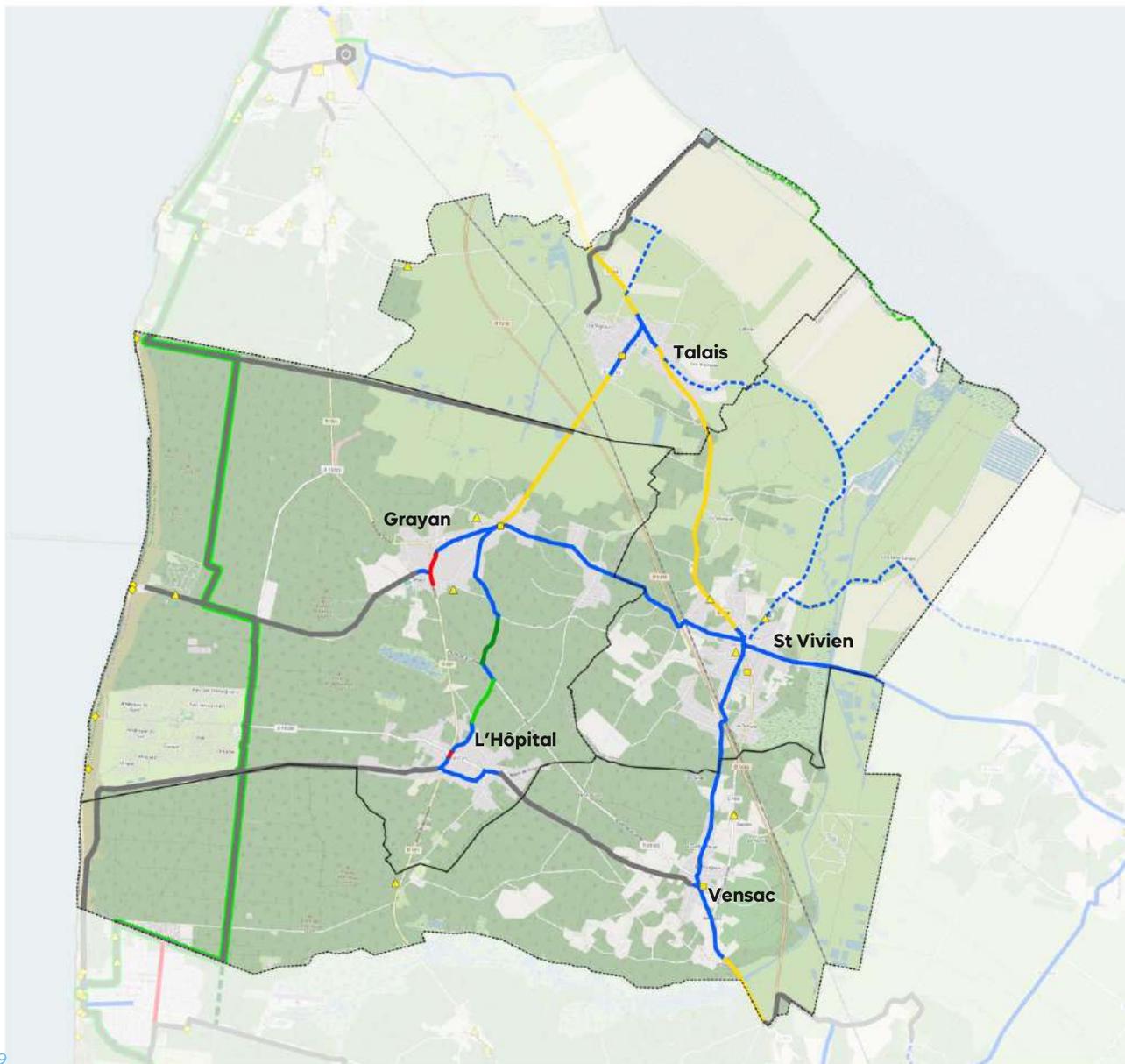
Niveau de maillage cyclable

- Maillage principal
- Maillage secondaire
- Maillage tertiaire
- Maillage à vocation récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ □ Principales entreprises, campings et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE – FOCUS TALAIS, ST VIVIEN DE MÉDOC, GRAYAN-L'HÔPITAL ET VENSAC



Niveau de maillage

- Trait plein : Liaison du maillage utilitaire (principal / secondaire / tertiaire)
- Trait pointillé : Liaison du maillage récréatif, loisirs, cyclotouristique

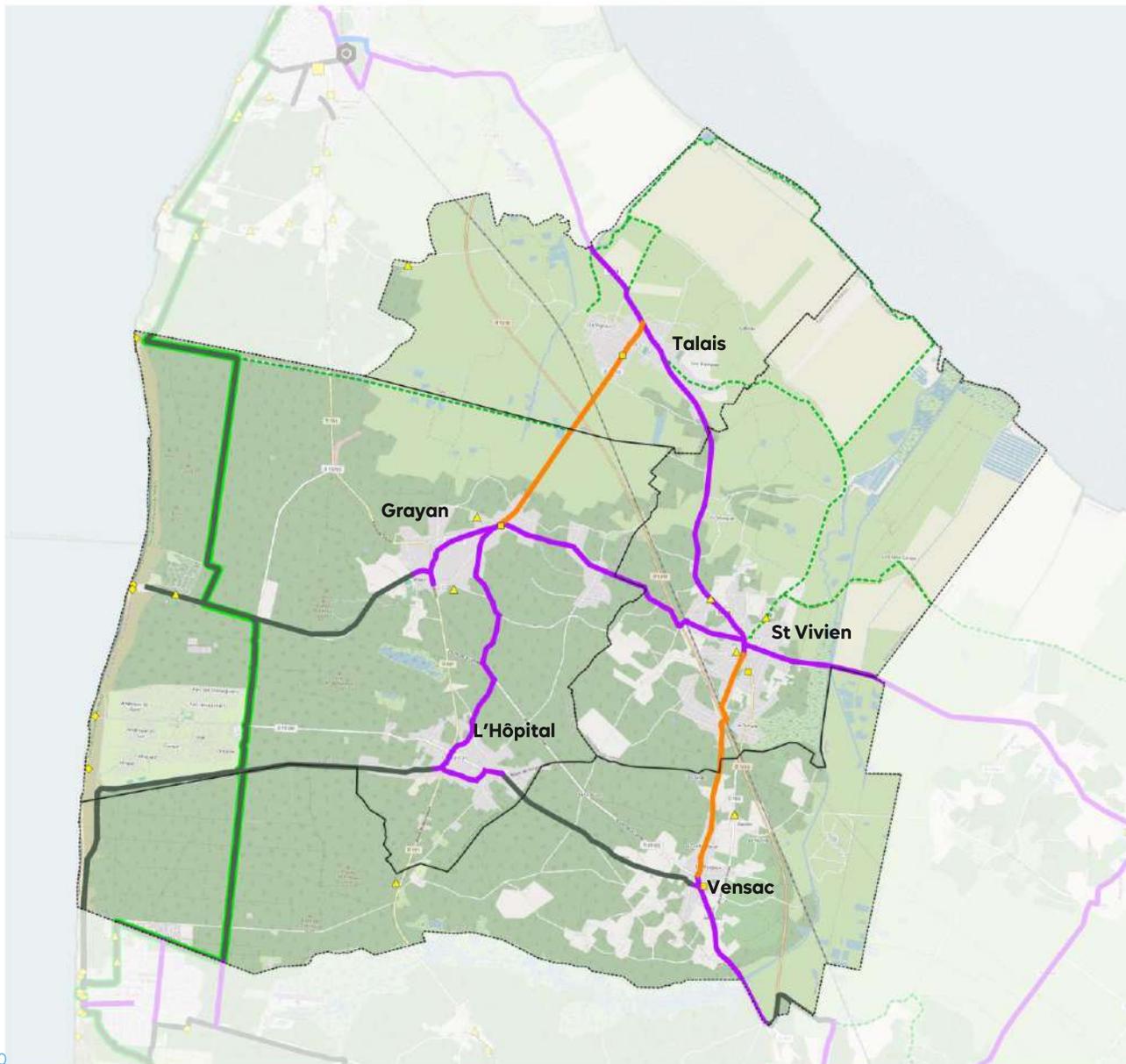
Type d'aménagement :

- Aménagement existant
- Site propre (piste cyclable ou voie verte)
- Chaucidou / Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)
- Voirie partagée (marquage au sol, jalonnement)
- Chemin
- Route à faible trafic pouvant être transformée en route à accès restreint (voie verte avec accès riverains / engins agricoles)
- Bande dérasée

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ □ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

PROPOSITION DE PHASAGE DU RÉSEAU CYCLABLE – FOCUS TALAIS, ST VIVIEN DE MÉDOC, GRAYAN-L'HÔPITAL ET VENSAC



Phasage

- Aménagement existant
- Court terme (2024 - 2026)
- Moyen terme (2027 - 2029)
- Long terme (2030 - 2032)
- Liaison récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ Principales entreprises, campings et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

Axe 1 – Aménagement d’un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l’existant

Objectifs :

- Définir une armature de liaisons cyclables structurantes à vocation intercommunale ou communale pour les déplacements du quotidien et former un réseau cyclable continu, direct et cohérent.
- Hiérarchiser le réseau cyclable selon 3 niveaux de maillage
- Définir des préconisations d’aménagement (site propre, aménagements léger ou voirie partagée) selon les conditions réelles de circulation
- Définir un phasage et un plan pluriannuel d’investissement

Acteurs du projet, pilotage :

- Pilotage variable en fonction du gestionnaire de voirie
 - Communes
 - Cdc Médoc Atlantique
 - Département

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de ml d’aménagement réalisé
- Part modale

Phasage:

- 2024 – 2032

Précisions, chiffrage

- Cf. PPI par Cdc

Linéaire en mètre	Estimation financière						
	Aménagement en site propre	Bande dérasée	CVCB	Bande cyclable	Chemin ou route à accès restreint	Voie partagée	Total général
Priorité élus en atelier	26 093 €	-	10 952	-	4 038	19 540	60 623
Existant	113 €	-	-	-	-	-	113
Court terme	13 485 €	-	10 952	-	4 038	19 540	48 015
Moyen terme	12 495 €	-	-	-	-	-	12 495
Long terme	0 €	-	-	-	-	-	-
Hors priorité élus en atelier	194 896 €	4 683	42 511	1 192	9 192	86 131	338 605
Existant	185 042 €	-	35 101	1 192	2 290	-	223 625
Court terme	6 077 €	-	2 179	-	4 948	51 273	64 477
Moyen terme	2 943 €	-	5 231	-	1 512	16 214	25 900
Long terme	834 €	4 683	-	-	442	18 644	24 603
Total général	220 989	4 683	53 463	1 192	13 230	105 671	399 228

Estimation financière	Estimation financière						
	Aménagement en site propre	Bande dérasée	CVCB	Bande cyclable	Chemin ou route à accès restreint	Voie partagée	Total général
Priorité élus en atelier	9 093 000 €	0 €	438 080 €	0 €	60 570 €	86 752 €	9 678 402 €
Existant	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0
Court terme	4 719 750 €	0 €	438 080 €	0 €	60 570 €	86 752 €	5 305 152 €
Moyen terme	4 373 250 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	4 373 250 €
Long terme	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Hors priorité élus en atelier	3 448 900 €	0 €	296 400 €	0 €	64 426 €	233 710 €	4 043 436 €
Existant	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0
Court terme	2 126 950 €	0 €	87 160 €	0 €	51 431 €	162 754 €	2 428 295 €
Moyen terme	1 030 050 €	0 €	209 240 €	0 €	6 365 €	33 668 €	1 279 323 €
Long terme	291 900 €	0 €	0 €	0 €	6 630 €	37 288 €	335 818 €
Total général	12 541 900 €	0 €	734 480 €	0 €	124 996 €	320 462 €	13 721 838 €

	Estimation financière	
Court terme (2024-2026)	7 733 447 €	2 577 816 € /an
Moyen terme (2027-2029)	5 652 573 €	1 884 191 € /an
Long terme (2030-2032)	335 818 €	111 939 € /an
Total général	13 721 838 €	

Axe 2

**DÉVELOPPER LES SERVICES POUR
CONSTRUIRE UN ÉCOSYSTÈME VÉLO**

Axe 2 – Développer les services pour construire un écosystème vélo

A3 – Enrichir l’offre de stationnement au sein de chaque commune

Objectifs :

- Planter de nouveaux stationnements vélo de qualité et en quantité sur tous les pôles générateurs de déplacements du quotidien
- Remplacer progressivement les stationnements type pinces roues par des arceaux permettant de sécuriser le cadre et les roues
- Faciliter l’intermodalité au niveau des hubs de mobilité du Médoc avec l’implantation de box sécurisés

Acteurs du projet, pilotage :

- Communes (Pilotage)
- Nouvelle Aquitaine Mobilités, Région, Département (partenaires)

Indicateurs De Suivi :

- Nombre d’arceaux créés
- Nombre de stationnements sécurisés

Phasage:

- Dès 2024 et tous les ans

Précisions, chiffrage

- Arceaux vélos : entre 75 et 200€ HT

> Proposer une offre de stationnement adaptées aux besoins au sein de l’ensemble des communes

- Identifier les pôles générateurs stratégiques au sein de chaque
 - Centre-bourg / Centre-ville : Mairie, commerces
 - Equipements sportifs et culturels
 - Lieu de loisirs
 - Etablissements scolaires pour les parents accompagnant leurs enfants en vélo

> Encourager l’intermodalité sur le territoire sur des secteurs stratégiques : Gares, aires de covoiturage, arrêts de bus structurants ...

- Besoins en stationnement sur la Cdc Médoc Atlantique :

Les estimations financières sont exprimées pour l’ensemble de la Cdc, mais le stationnement est à la charge de chaque commune.

Pôles générateurs	Type de stationnement	Total sur la Cdc
<ul style="list-style-type: none"> • Gare de Soulac • Gares du Verdon 	<i>Stationnement longue-durée à la journée</i> > Abri fermé > Arceaux vélo	1 abri sécurisé de 10 à 20 places : 22 000 – 30 000 € HT Pour les 3 gares : 90 000€ HT
<ul style="list-style-type: none"> • Aire de covoiturage à Hourtin 	<i>Stationnement longue-durée à la journée</i> > Abri fermé	1 vélobox de 7 places : 7000€ HT
<ul style="list-style-type: none"> • Ecoles primaires et maternelles (16 écoles) 	Stationnement très courte-durée pour les parents déposant les enfants > Arceaux vélo	10 arceaux par école en moyenne 16 000€ HT
<ul style="list-style-type: none"> • Lycées et collèges publics 	<i>Stationnement longue-durée à la journée</i> > Abri dans l’enceinte de l’établissement	Variables en fonction du nombre d’élèves
<ul style="list-style-type: none"> • Centre-bourg des communes 	Stationnement courte-durée / longue durée • > Arceaux vélos en priorité • > Quelques stationnements sécurisés	Variables en fonction des besoins : Entre 20 et 50 arceaux vélo par commune Entre 2000€ et 5000€ / par commune



Communauté de Communes Médoc Cœur de Presqu'île

Plan d'action

Axe 1

**AMÉNAGER UN RÉSEAU CYCLABLE POUR
LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN**

Axe 1 – Aménagement d’un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l’existant

Objectifs :

- Définir une armature de liaisons cyclables structurantes à vocation intercommunale ou communale pour les déplacements du quotidien et former un réseau cyclable continu, direct et cohérent.
- Hiérarchiser le réseau cyclable selon 3 niveaux de maillage
- Définir des préconisations d’aménagement (site propre, aménagements léger ou voirie partagée) selon les conditions réelles de circulation
- Définir un phasage et un plan pluriannuel d’investissement

Acteurs du projet, pilotage :

Pilotage variable en fonction du gestionnaire de voirie

- Communes
- Communauté de communes
- Département

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de ml d’aménagement réalisé
- Part modale

Phasage:

- 2024 – 2032

Précisions, chiffrage

- Cf.PPI



LE RÉSEAU CYCLABLE HIÉRARCHISÉ – Cdc Médoc Cœur de Presqu’île

- Maillage principal
- Maillage secondaire
- Maillage tertiaire
- Maillage à vocation récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- 🚉 Gare
- 🏠 Principales entreprises et établissements scolaires
- 🚗 Aire de covoiturage
- 🚴 Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- 🚴 Itinéraire cyclotouristique (Route de l’Estuaire)

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE - Cdc Médoc Cœur de Presqu'île



Types de liaison

- Trait plein : Liaison du maillage utilitaire (principal / secondaire / tertiaire)
- ⋯ Trait pointillé : Liaison du maillage récréatif, loisirs, cyclotouristique

Type d'aménagement :

- Aménagement existant

Préconisation :

- Site propre (piste cyclable ou voie verte)
- Chaucidou / Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)
- Voirie partagée (marquage au sol, jalonnement)
- Chemin
- Route à faible trafic pouvant être transformée en route à accès restreint (voie verte avec accès riverains / engins agricoles)

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- Route de l'Estuaire

PROPOSITION DE PHASAGE DU RÉSEAU CYCLABLE – Cdc Médoc Cœur de Presqu'île

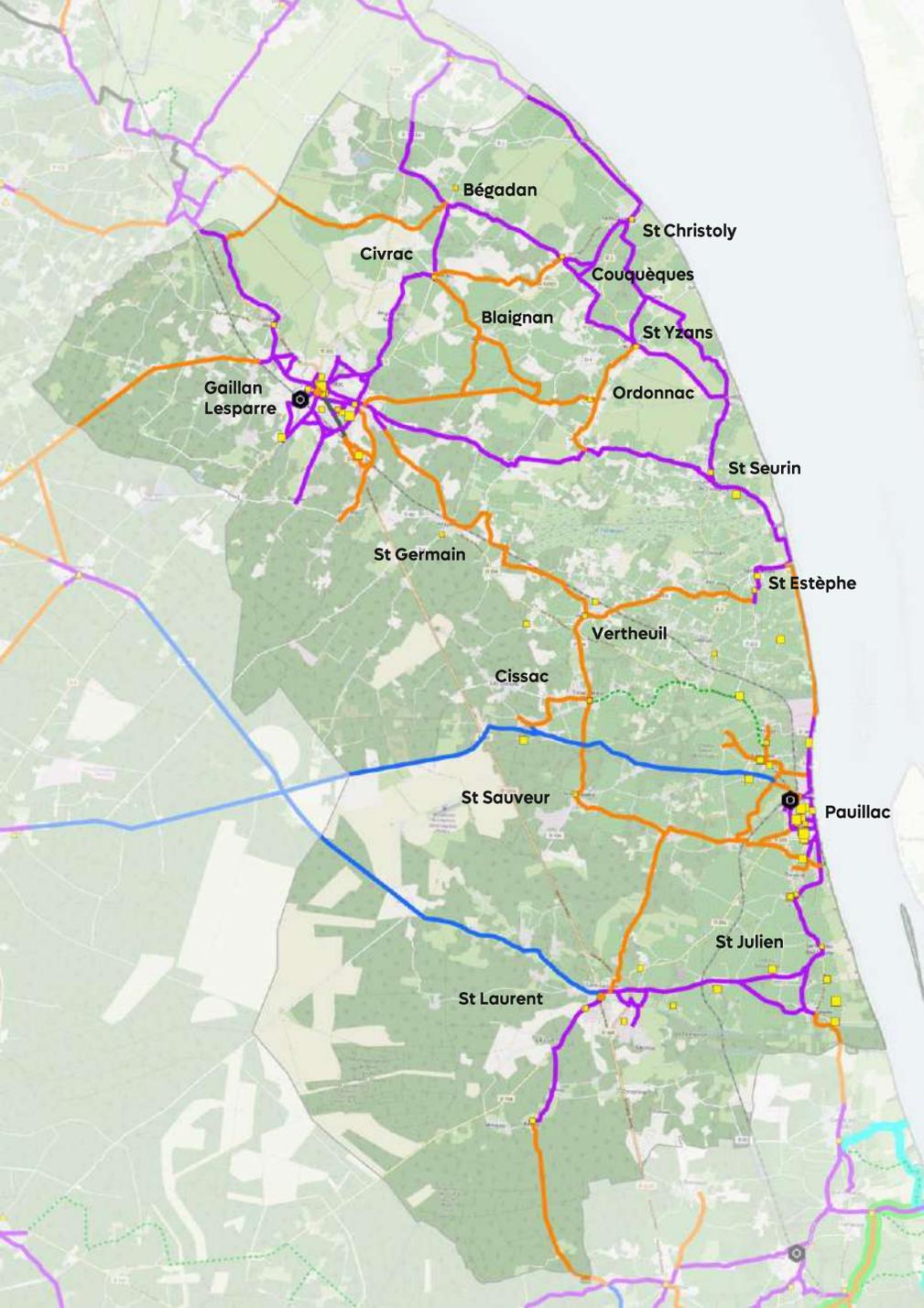
Phasage

- Aménagement existant
- Court terme (2024 – 2026)
- Moyen terme (2027 – 2029)
- Long terme (2030 - 2032)
- ... Liaison récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ □ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- Route de l'Estuaire

Ce phasage sera à adapter en fonction des opportunités en lien avec des projets de réfection de voirie.



Axe 1 – Aménagement d’un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l’existant

Objectifs :

- Définir une armature de liaisons cyclables structurantes à vocation intercommunale ou communale pour les déplacements du quotidien et former un réseau cyclable continu, direct et cohérent.
- Hiérarchiser le réseau cyclable selon 3 niveaux de maillage
- Définir des préconisations d’aménagement (site propre, aménagements léger ou voirie partagée) selon les conditions réelles de circulation
- Définir un phasage et un plan pluriannuel d’investissement

Acteurs du projet, pilotage :

Pilotage variable en fonction du gestionnaire de voirie

- Communes
- Communauté de communes
- Département

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de ml d’aménagement réalisé
- Part modale

Phasage:

- 2024 – 2032

Précisions, chiffrage

- Cf.PPI

Linéaire en mètre	Aménagement en site propre			Chemin ou route à accès restreint		Total général
	CVCB	BC		Voirie partagée		
Priorité élus en atelier	8 485	2 447	-	4 705	45 789	61 426
Existant	-	-	-	-	-	-
Court terme	1 935	2 447	-	4 705	45 078	54 165
Moyen terme	6 550	-	-	-	711	7 261
Long terme	-	-	-	-	-	-
Hors priorité élus en atelier	12 765	14 124	1 172	6 684	148 344	183 089
Existant	1 291	-	-	-	-	1 291
Court terme	2 059	6 918	1 172	3 299	54 942	68 390
Moyen terme	9 415	1 393	-	3 385	75 864	90 057
Long terme	-	5 813	-	-	17 538	23 351
Total général	21 250	16 571	1 172	11 389	194 133	244 515

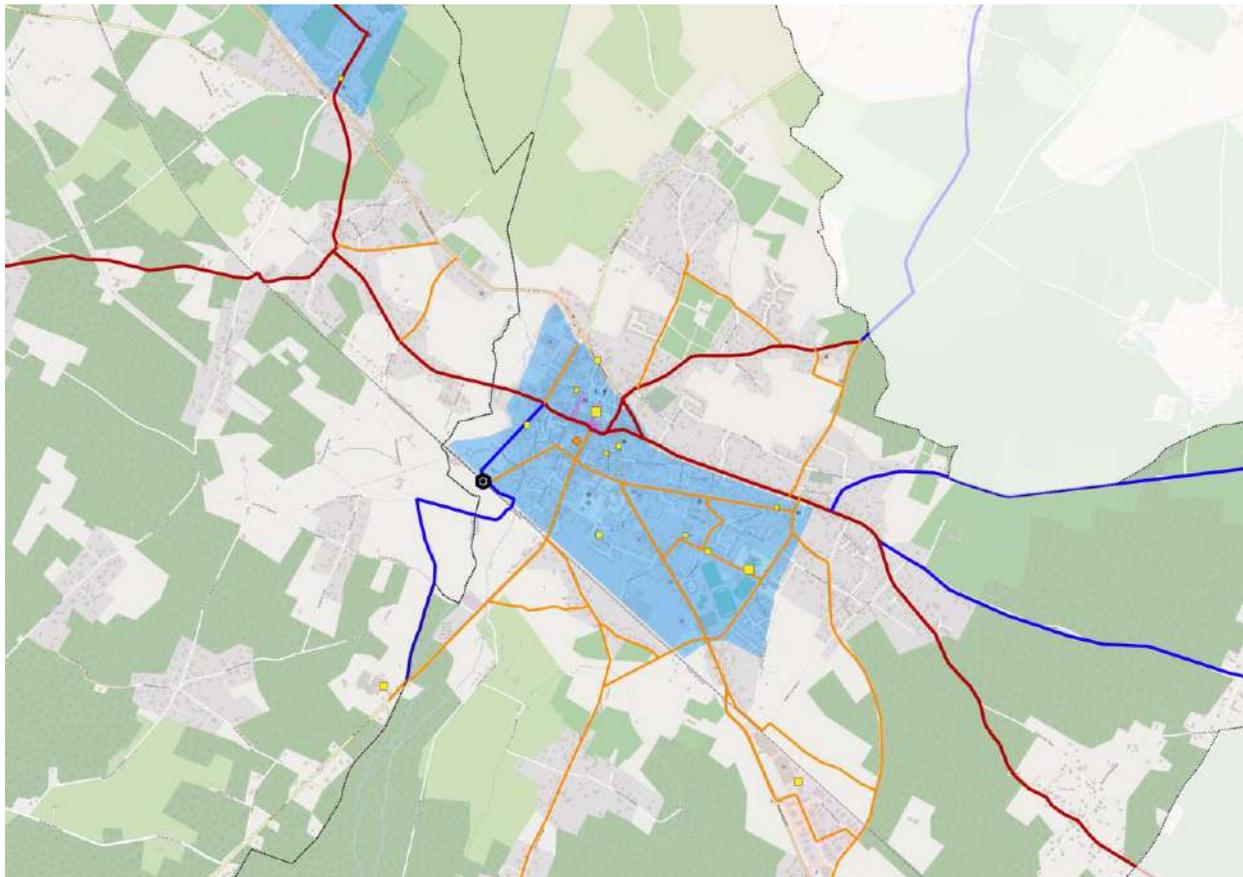
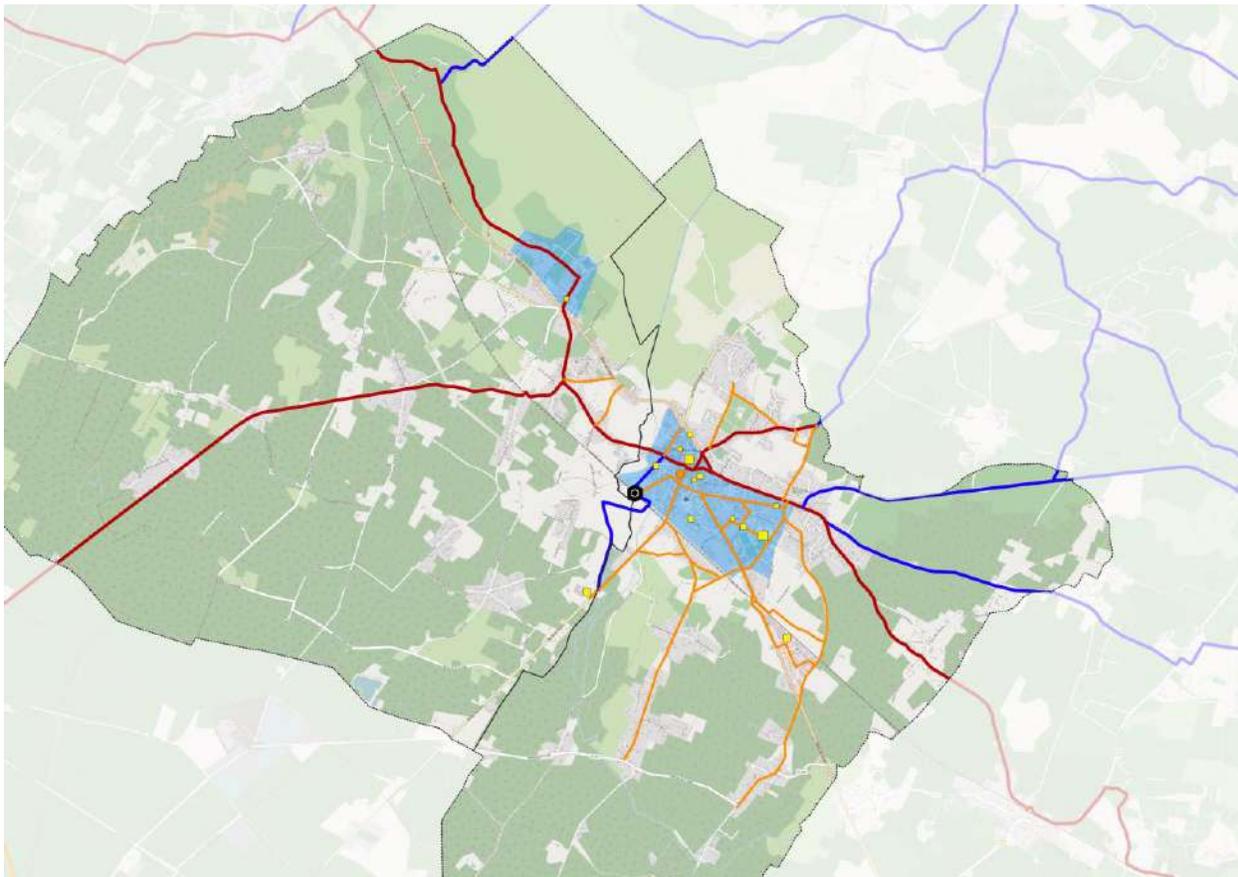
Estimation financière	Aménagement en site propre			Chemin ou route à accès restreint		Total général
	CVCB	Bande cyclable		Voirie partagée		
Priorité élus en atelier	2 969 750 €	97 880 €	0 €	28 975 €	109 058 €	3 205 663 €
Existant	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Court terme	677 250 €	97 880 €	0 €	28 975 €	107 636 €	911 741 €
Moyen terme	2 292 500 €	0 €	0 €	0 €	1 422 €	2 293 922 €
Long terme	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Hors priorité élus en atelier	4 015 900 €	564 960 €	11 720 €	68 748 €	382 688 €	5 044 016 €
Existant	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Court terme	720 650 €	276 720 €	11 720 €	17 973 €	191 692 €	1 218 755 €
Moyen terme	3 295 250 €	55 720 €	0 €	50 775 €	155 920 €	3 557 665 €
Long terme	0 €	232 520 €	0 €	0 €	35 076 €	267 596 €
Total général	6 985 650 €	662 840 €	11 720 €	97 723 €	491 746 €	8 249 679 €

	Estimation financière	
Court terme (2024-2026)	2 130 496 €	710 165 € /an
Moyen terme (2027-2029)	5 851 587 €	1 950 529 € /an
Long terme (2030-2032)	267 596 €	89 199 € /an
Total général	8 249 679 €	

Sous détails de certaines liaisons

- *Projet de piste cyclable du Département entre Gaillan et Hourtin : **2 073 000€***
- *Proposition de site propre entre Vertheuil et Saint Sauveur sur la D104 : **1 670 000€***
- *Sous-schéma cyclable Pauillac : 1 051 853 € (Cf. pages suivantes)*
- *Sous-schéma cyclable Gaillan-Lesparre : 2 560 530 € (Cf. pages suivantes)*

LE RÉSEAU CYCLABLE HIÉRARCHISÉ – FOCUS COMMUNES DE GAILLAN ET LESPARRE-MEDOC



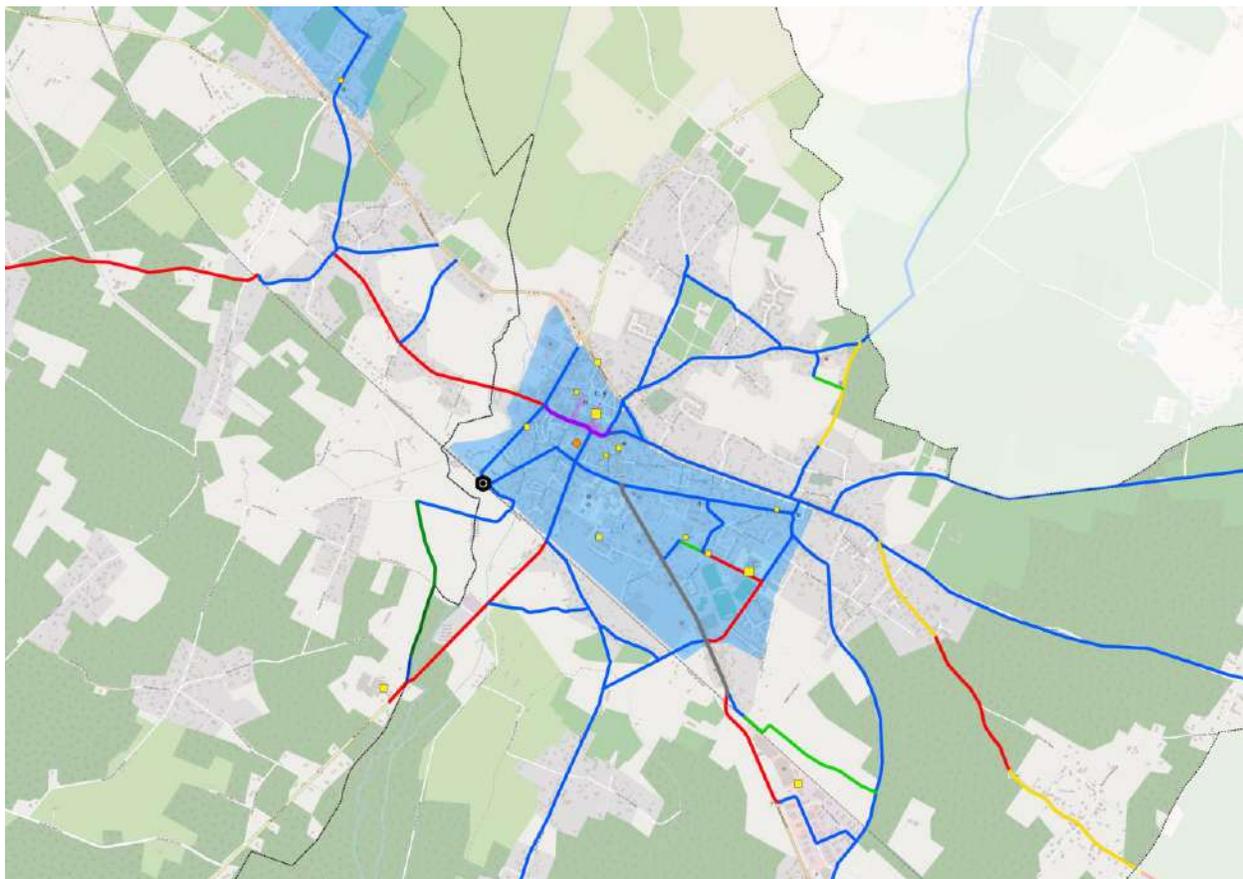
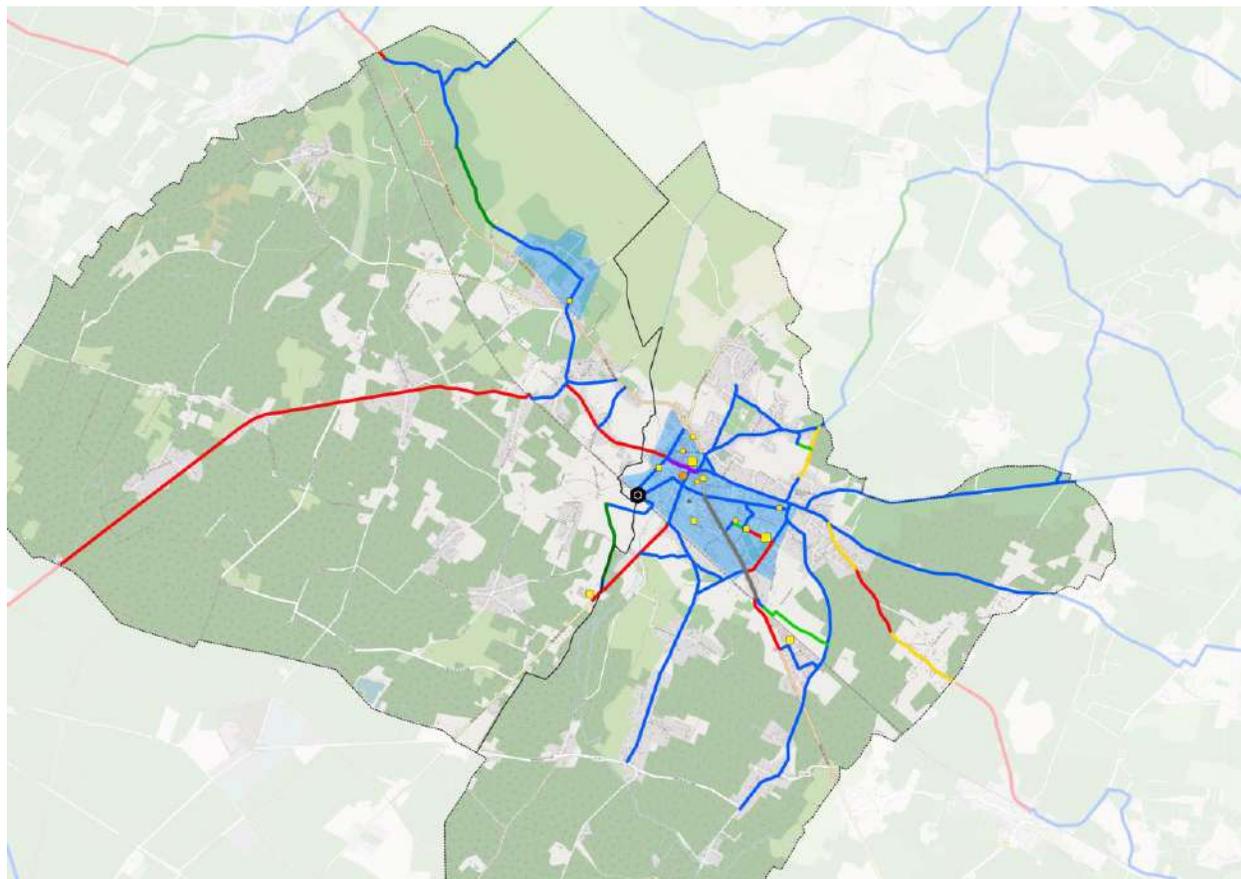
Éléments de contexte

-  Gare
-  Principales entreprises et établissements scolaires
-  Aire de covoiturage
-  Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

Niveau de maillage cyclable

-  Maillage principal
-  Maillage secondaire
-  Maillage tertiaire
-  Maillage à vocation récréative, loisirs, cyclotouristique
-  Proposition de périmètre Zone 30
-  Proposition de périmètre Zone de rencontre

PROPOSITION D'AMENAGEMENT – FOCUS COMMUNES DE GAILLAN ET LESPARRE-MEDOC



Éléments de contexte

-  Gare
-  Principales entreprises et établissements scolaires
-  Aire de covoiturage
-  Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

Type de réseau cyclable

-  Trait plein : Liaison du maillage utilitaire (principal / secondaire / tertiaire)
-  Trait pointillé : Liaison du maillage récréatif, loisirs, cyclotouristique

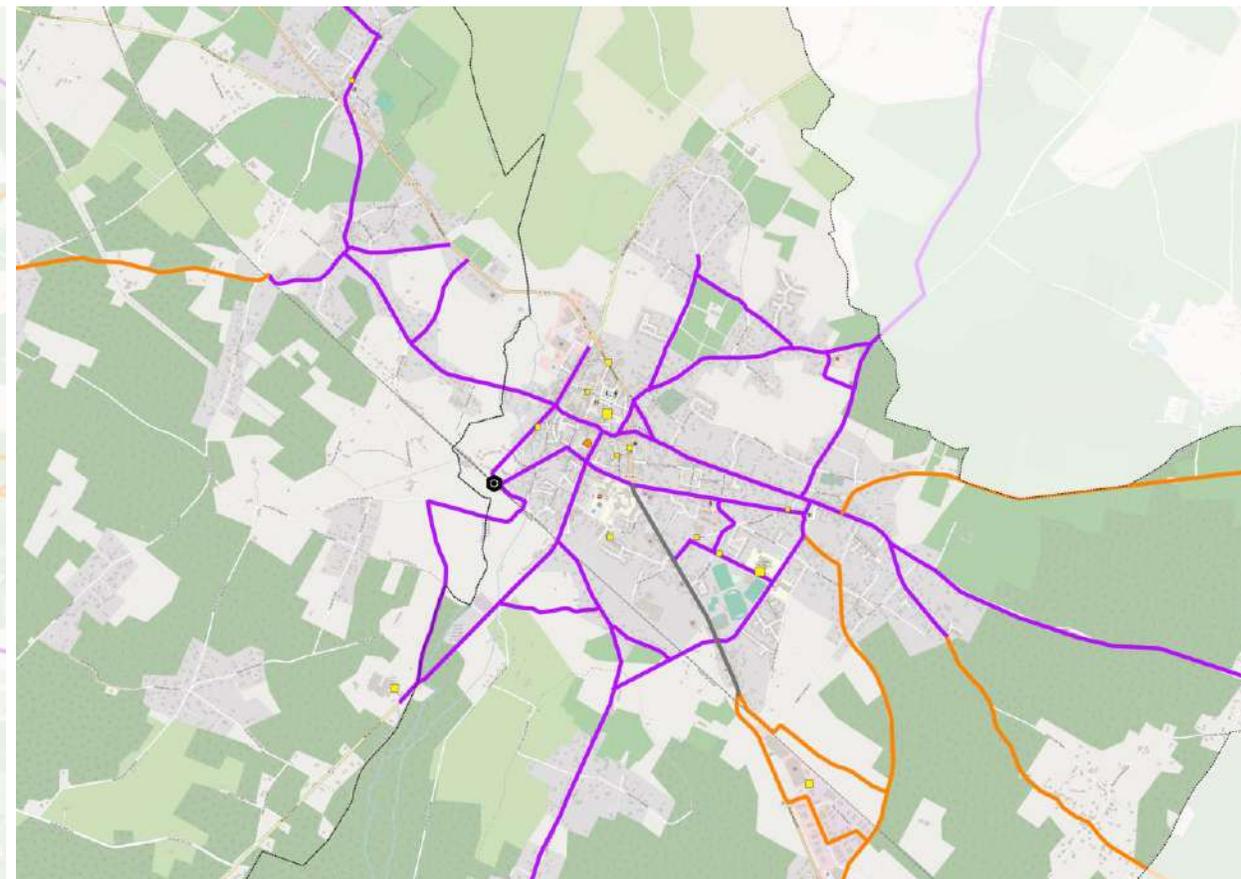
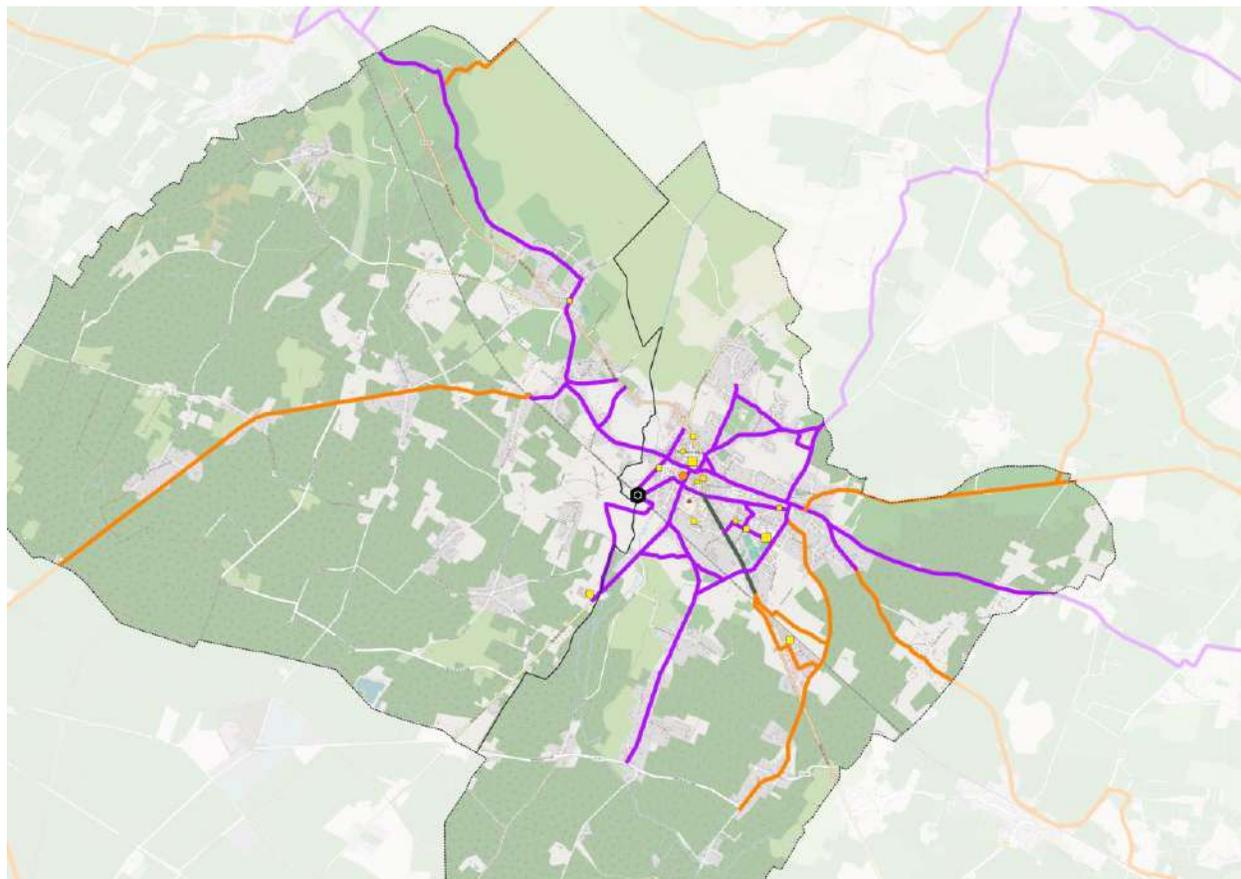
Type d'aménagement :

-  Aménagement existant
- Préconisations :*
-  Site propre (piste cyclable ou voie verte)
-  Chaucidou / Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

-  Voirie partagée (marquage au sol, jalonement)
-  Chemin
-  Route à faible trafic pouvant être transformée en route à accès restreint (voie verte avec accès riverains / engins agricoles)

-  Proposition de périmètre Zone 30
-  Proposition de périmètre Zone de rencontre

PROPOSITION DE PHASAGE – FOCUS COMMUNES DE GAILLAN ET LESPARRE-MÉDOC



Éléments de contexte

-  Gare
-  Principales entreprises et établissements scolaires
-  Aire de covoiturage
-  Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

Phasage

-  Aménagement existant
-  Court terme (2024 - 2026)
-  Moyen terme (2027 - 2029)
-  Long terme (2030 - 2032)
-  Liaison récréative, loisirs, cyclotouristique

Ce phasage sera à adapter en fonction des opportunités en lien avec des projets de réfection de voirie.

Axe 1 – Aménagement d’un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l’existant

Objectifs :

- Définir une armature de liaisons cyclables structurantes à vocation intercommunale ou communale pour les déplacements du quotidien et former un réseau cyclable continu, direct et cohérent.
- Hiérarchiser le réseau cyclable selon 3 niveaux de maillage
- Définir des préconisations d’aménagement (site propre, aménagements léger ou voirie partagée) selon les conditions réelles de circulation
- Définir un phasage et un plan pluriannuel d’investissement

Acteurs du projet, pilotage :

Pilotage variable en fonction du gestionnaire de voirie

- Communes
- Communauté de communes
- Département

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de ml d’aménagement réalisé
- Part modale

Phasage:

- 2024 – 2032

Précisions, chiffrage

- Cf.PPI

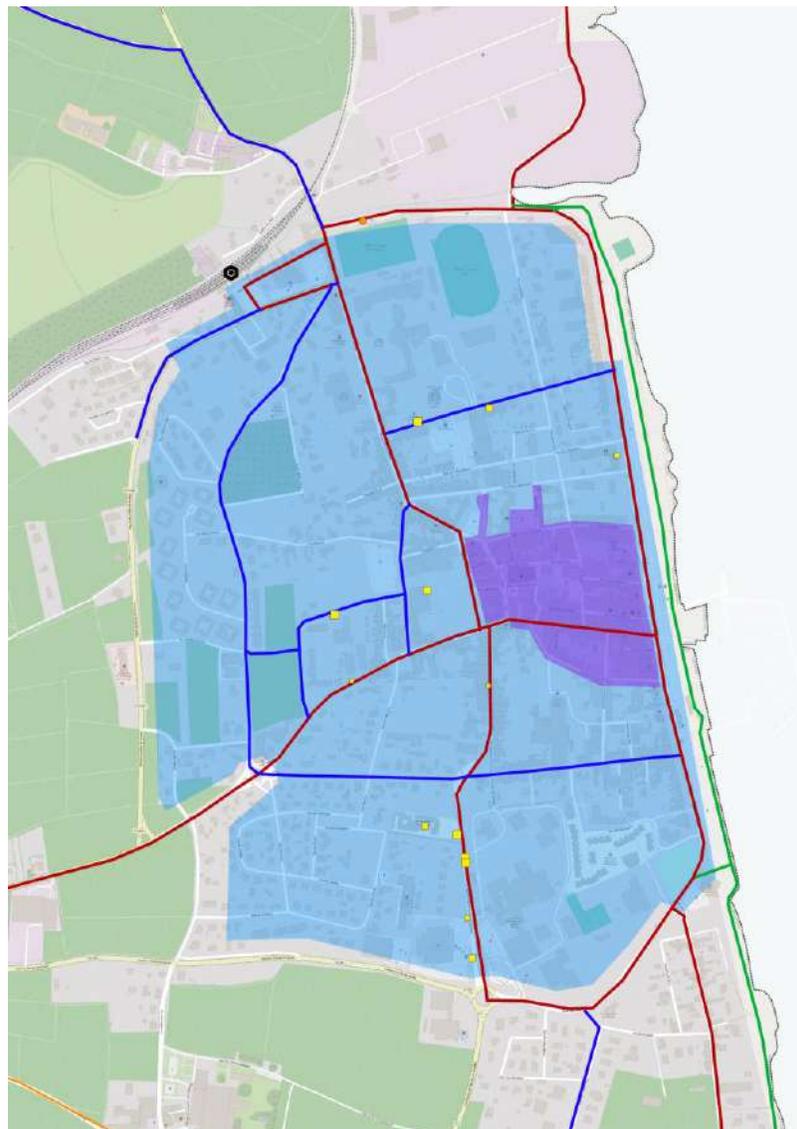
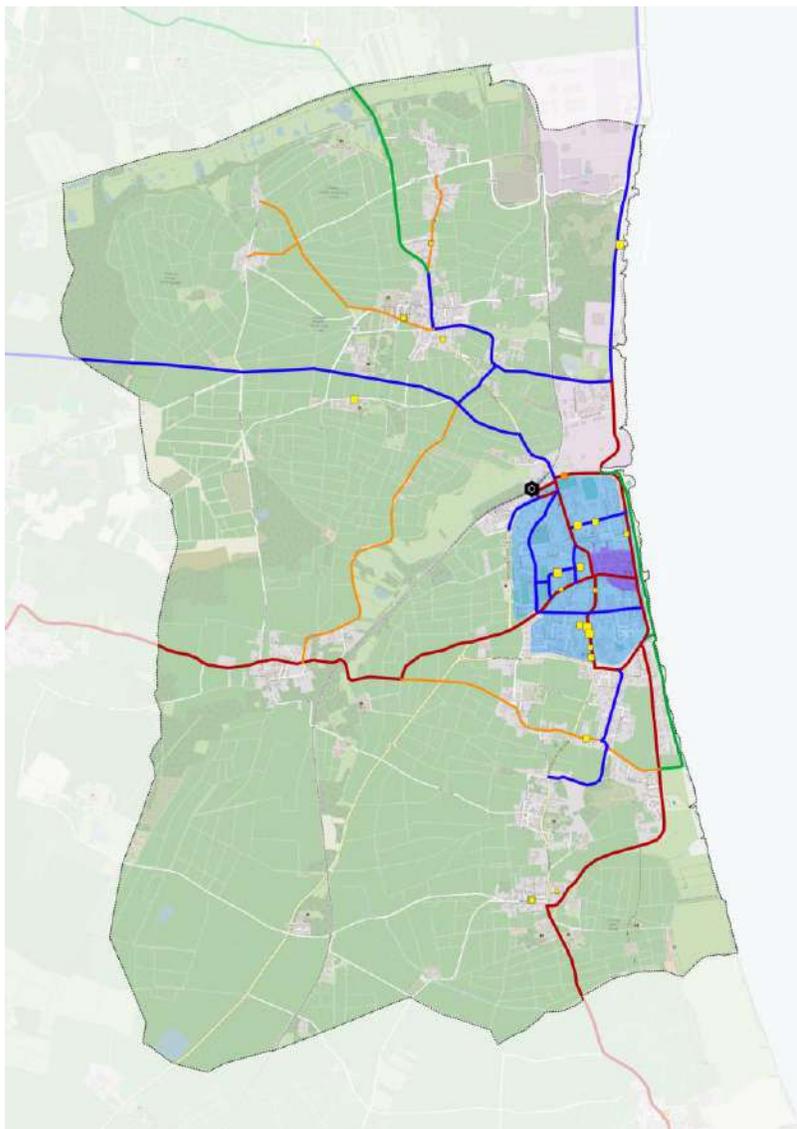
Chiffrage des aménagements cyclables - Sous-Schéma Cyclable Communes de Gaillan et Lesparre-Médoc

Phasage	Estimation financière
Court terme (2025 - 2027)	1 115 464 €
Moyen terme (2028-2030) (sans piste cyclable CD33 vers Naujac)	1 445 066 €
Long terme (2031 - 2033)	0 €
TOTAL (sans piste cyclable CD33 vers Naujac)	2 560 530 €

> Tableau détaillé par type d’aménagement et par phase

Types d'aménagements	m/Linaire	Montant HT
Existant	1291	
Court terme	32008	1 115 464 €
Chemin (stabilisé)	318	4 770 €
CVCB (résine)	2700	108 000 €
Mixité - agglo	15015	90 090 €
Mixité - hors agglo	4134	12 402 €
Mixité - zone 30	5087	30 522 €
Piste cyclable	2467	863 450 €
Route à accès restreint	1873	3 746 €
Zone de rencontre	414	2 484 €
Moyen terme	24348	4 279 702 €
Chemin (stabilisé)	875	13 125 €
CVCB (résine)	904	36 160 €
Mixité - agglo	5122	30 732 €
Mixité - hors agglo	5495	16 485 €
Piste cyclable CD33 vers Naujac/mer	11286	3 950 100 €
Voie verte	666	233 100 €
Total général	57647	5 395 166 €

LE RÉSEAU CYCLABLE HIÉRARCHISÉ – FOCUS COMMUNE DE PAUILLAC



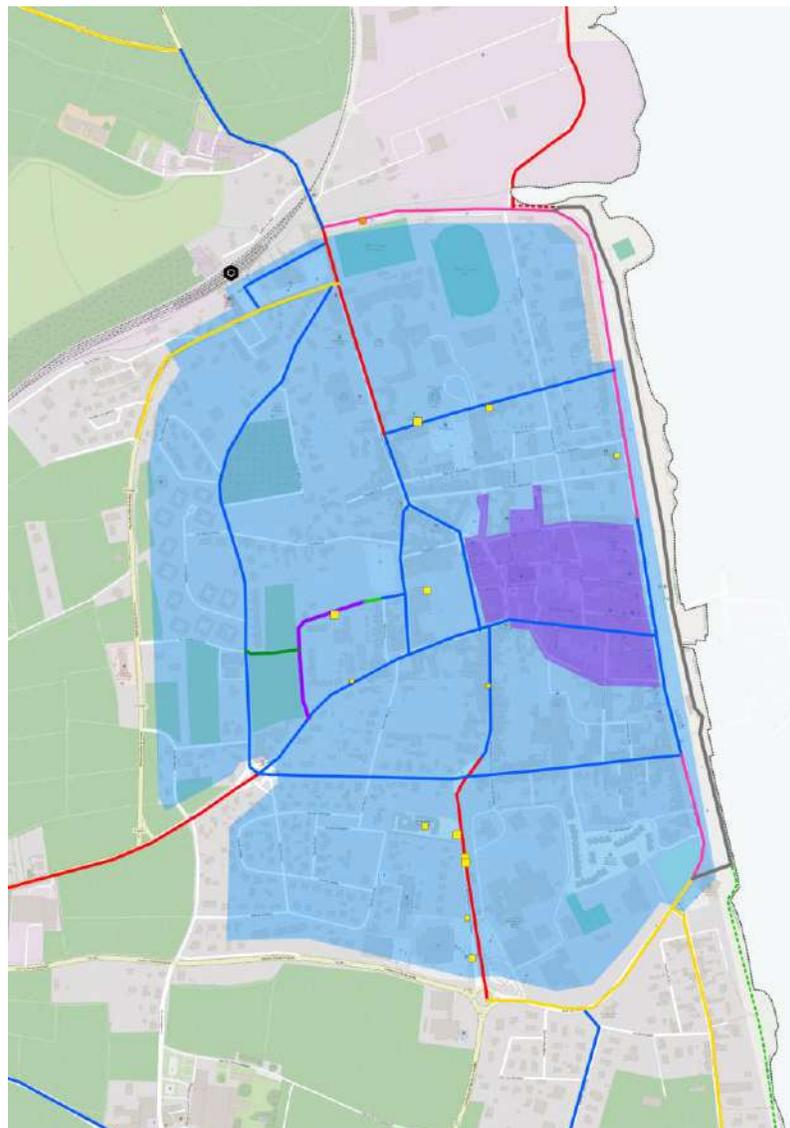
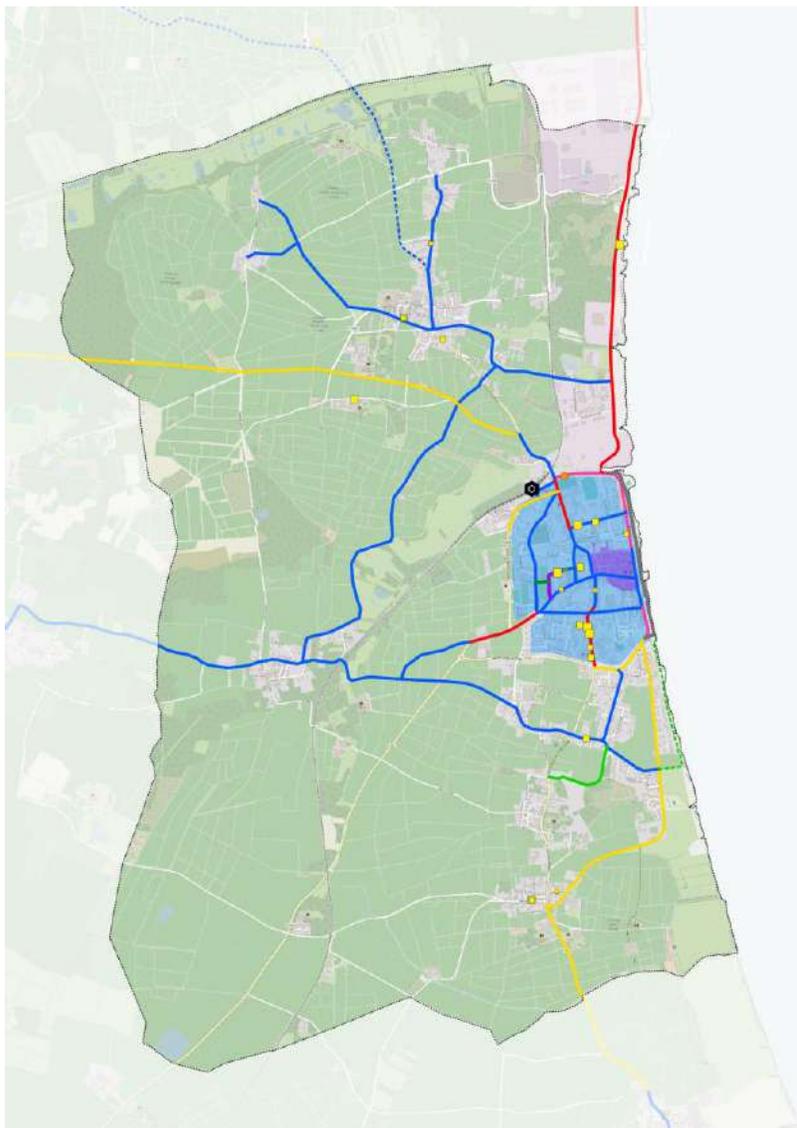
Éléments de contexte

-  Gare
-  Principales entreprises et établissements scolaires
-  Aire de covoiturage
-  Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

Niveau de maillage cyclable

-  Maillage principal
-  Maillage secondaire
-  Maillage tertiaire
-  Maillage à vocation récréative, loisirs, cyclotouristique
-  Proposition de périmètre Zone 30
-  Proposition de périmètre Zone de rencontre

PROPOSITION D'AMENAGEMENT – FOCUS COMMUNE DE PAUILLAC



Éléments de contexte

-  Gare
-  Principales entreprises et établissements scolaires
-  Aire de covoiturage
-  Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

Type de réseau cyclable

-  Trait plein : Liaison du maillage utilitaire (principal / secondaire / tertiaire)
-  Trait pointillé : Liaison du maillage récréatif, loisirs, cyclotouristique

Type d'aménagement :

-  Aménagement existant

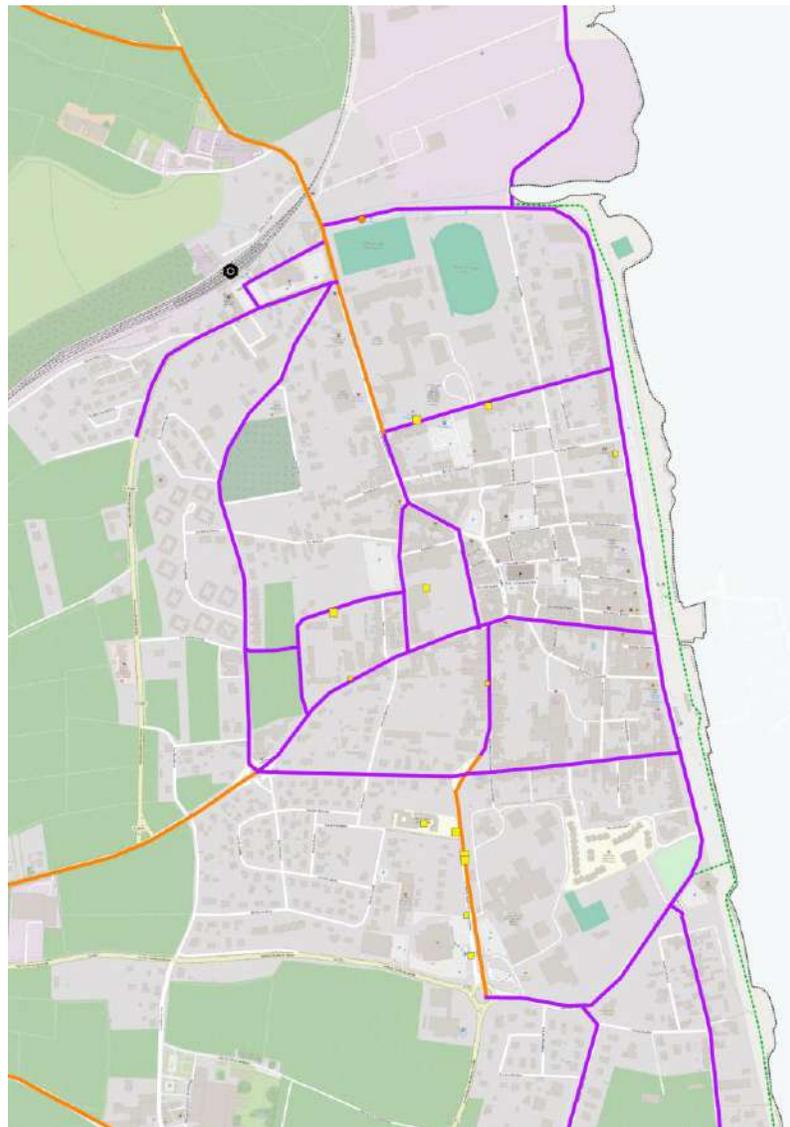
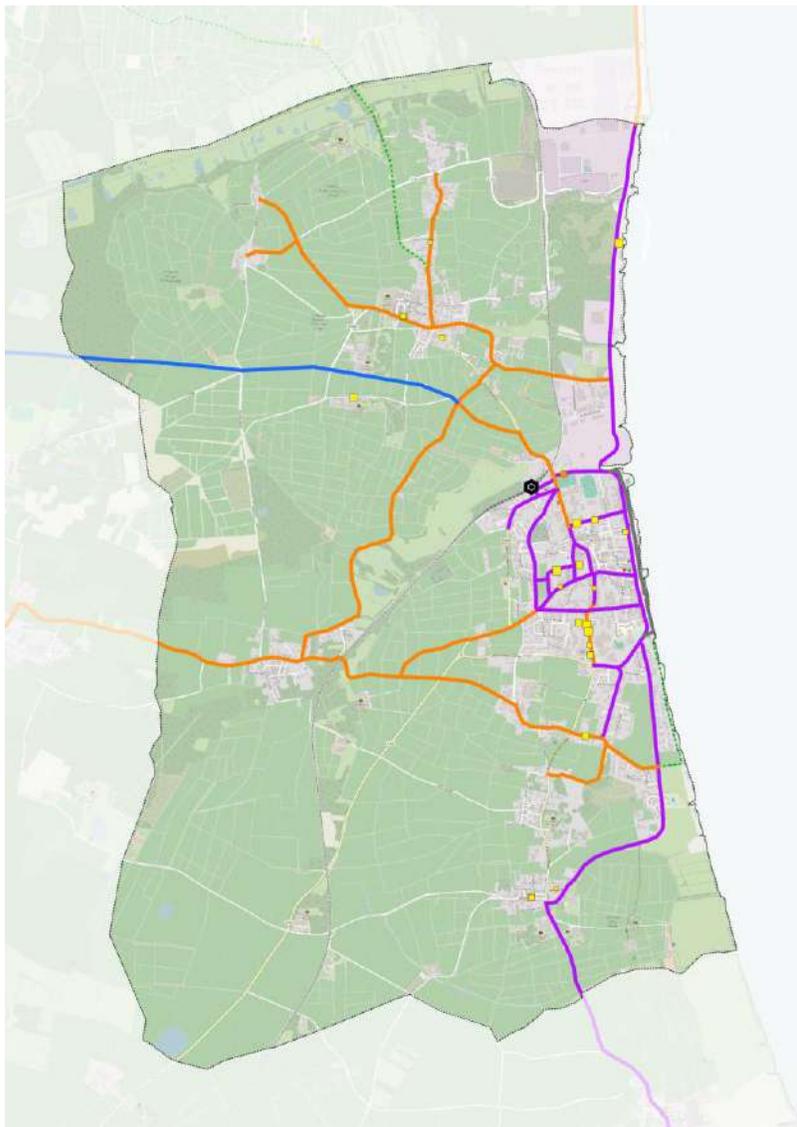
Préconisations :

-  Site propre (piste cyclable ou voie verte)
-  Chaucidou / Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)
-  Voirie partagée (marquage au sol, jalonnement)
-  Chemin
-  Route à faible trafic pouvant être transformée en route à accès restreint (voie verte avec accès riverains / engins agricoles)

 Proposition de périmètre Zone 30

 Proposition de périmètre Zone de rencontre

PROPOSITION DE PHASAGE – FOCUS COMMUNE DE PAUILLAC



Éléments de contexte

- ⦿ Gare
- ▲ □ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)

Phasage

- Aménagement existant
- Court terme (2024 - 2026)
- Moyen terme (2027 - 2029)
- Long terme (2030 - 2032)
- ⋯ Liaison récréative, loisirs, cyclotouristique

Ce phasage sera à adapter en fonction des opportunités en lien avec des projets de réfection de voirie.

Axe 1 – Aménagement d’un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

A1 – Aménager un réseau cyclable structurant, sécurisé et continu en cohérence avec l’existant

Objectifs :

- Définir une armature de liaisons cyclables structurantes à vocation intercommunale ou communale pour les déplacements du quotidien et former un réseau cyclable continu, direct et cohérent.
- Hiérarchiser le réseau cyclable selon 3 niveaux de maillage
- Définir des préconisations d’aménagement (site propre, aménagements léger ou voirie partagée) selon les conditions réelles de circulation
- Définir un phasage et un plan pluriannuel d’investissement

Acteurs du projet, pilotage :

Pilotage variable en fonction du gestionnaire de voirie

- Communes
- Communauté de communes
- Département

Indicateurs De Suivi :

- Nombre de ml d’aménagement réalisé
- Part modale

Phasage:

- 2024 – 2032

Précisions, chiffrage

- Cf.PPI

Chiffrage des aménagements cyclables - Sous-Schéma Cyclable Commune de Pauillac

Phasage	Estimation financière
Court terme (2025 - 2027)	491 789 €
Moyen terme (2028-2030)	552 177 €
Long terme (2031 - 2033)	7 887 €
	1 051 853 €

> Tableau détaillé par type d’aménagement et par phase

Aménagements par phase	m/Linéaire	Montant HT
Existant	2 368	
Court terme (2024-2026)	12 749	491 789 €
BC	1 172	46 880 €
Chemin	31	465 €
CVCB	963	38 520 €
Mixité - agglo	2 824	16 944 €
Mixité - hors agglo	1 778	5 334 €
Mixité - zone 30	4 600	27 600 €
Piste cyclable	1 012	354 200 €
Route à accès restreint	92	184 €
Zone de rencontre	277	1 662 €
Moyen terme (2027-2029)	15 952	552 177 €
Chemin	609	9 135 €
Mixité - agglo	5 552	33 312 €
Mixité - hors agglo	8 256	24 768 €
Mixité - zone 30	152	912 €
Piste cyclable	1 030	360 500 €
Voie verte	353	123 550 €
Long terme (2030-2032)	2 629	7 887 €
Mixité - hors agglo	2 629	7 887 €
Total général	33 698	1 051 853 €

Axe 2

**DÉVELOPPER LES SERVICES POUR
CONSTRUIRE UN ÉCOSYSTÈME VÉLO**

Axe 2 – Développer les services pour construire un écosystème vélo

A3 – Enrichir l’offre de stationnement au sein de chaque commune

Objectifs :

- Planter de nouveaux stationnements vélo de qualité et en quantité sur tous les pôles générateurs de déplacements du quotidien
- Remplacer progressivement les stationnements type pinces roues par des arceaux permettant de sécuriser le cadre et les roues
- Faciliter l’intermodalité au niveau des hubs de mobilité du Médoc avec l’implantation de box sécurisés

Acteurs du projet, pilotage :

- Communes (Pilotage)
- Nouvelle Aquitaine Mobilités, Région, Département (partenaires)

Indicateurs De Suivi :

- Nombre d’arceaux créés
- Nombre de stationnements sécurisés

Phasage:

- Dès 2024 et tous les ans

Précisions, chiffrage

- Arceaux vélos : entre 75 et 200€ HT

> Proposer une offre de stationnement adaptées aux besoins au sein de l’ensemble des communes

- Identifier les pôles générateurs stratégiques au sein de chaque
 - Centre-bourg / Centre-ville : Mairie, commerces
 - Equipements sportifs et culturels
 - Lieu de loisirs
 - Etablissements scolaires pour les parents accompagnant leurs enfants en vélo

> Encourager l’intermodalité sur le territoire sur des secteurs stratégiques : gares, aires de covoiturage, arrêts de bus structurants ...

- Besoins en stationnement sur la Cdc Médoc Cœur de Presqu’île :

Les estimations financières sont exprimées pour l’ensemble de la Cdc, mais le stationnement est à la charge de chaque commune.

Pôles générateurs	Type de stationnement	Total sur la Cdc
<ul style="list-style-type: none"> • Gare de Lesparre • Gare de Pauillac 	<i>Stationnement longue-durée à la journée</i> > Abri fermé > Arceaux vélo	1 abri sécurisé de 10 à 20 places : 22 000 – 30 000 € HT Pour les 2 gares : 60 000€ HT
<ul style="list-style-type: none"> • Aires de covoiturage de Pauillac / St Laurent-en-Médoc / Lesparre 	<i>Stationnement longue-durée à la journée</i> > Abri fermé	1 vélobox de 7 places : 7000€ HT Pour les 3 aires de covoiturage : 21 000€ HT
<ul style="list-style-type: none"> • Ecoles primaires et maternelles (26 écoles) 	Stationnement très courte-durée pour les parents déposant les enfants > Arceaux vélo	10 arceaux par école en moyenne 26 000€ HT
<ul style="list-style-type: none"> • Lycées et collèges publics 	<i>Stationnement longue-durée à la journée</i> > Abri dans l’enceinte de l’établissement	Variables en fonction du nombre d’élèves
<ul style="list-style-type: none"> • Centre-bourg des communes 	Stationnement courte-durée / longue durée <ul style="list-style-type: none"> • > Arceaux vélos en priorité • > Quelques stationnements sécurisés 	Variables en fonction des besoins : Entre 20 et 50 arceaux vélo par commune Entre 2000€ et 5000€ / par commune

ANNEXES

cartographiques



Retour p.13

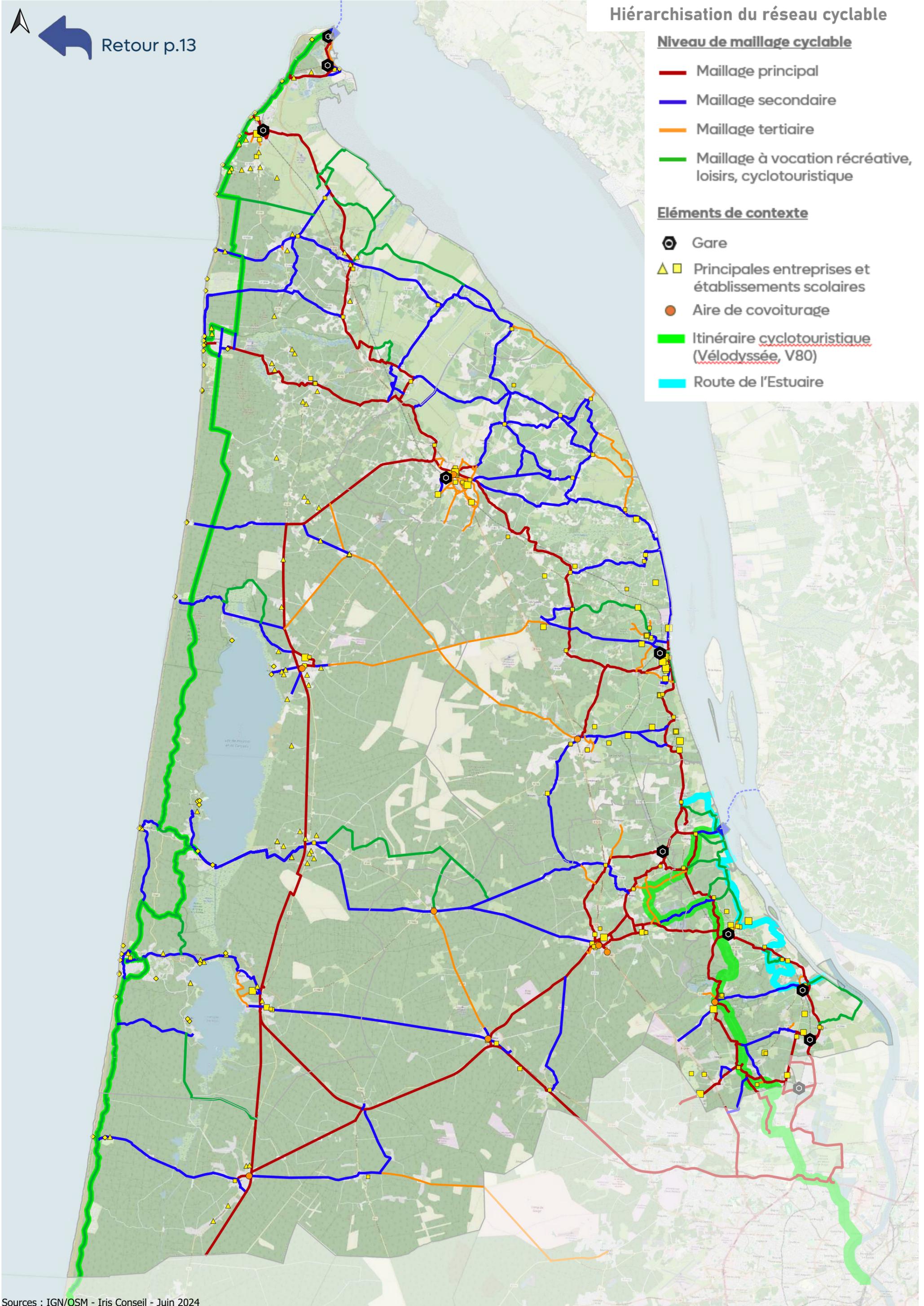
Hiérarchisation du réseau cyclable

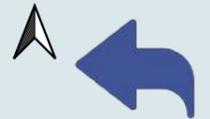
Niveau de maillage cyclable

- Maillage principal
- Maillage secondaire
- Maillage tertiaire
- Maillage à vocation récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- Route de l'Estuaire





Retour p.14

Proposition d'aménagements

Types de liaison

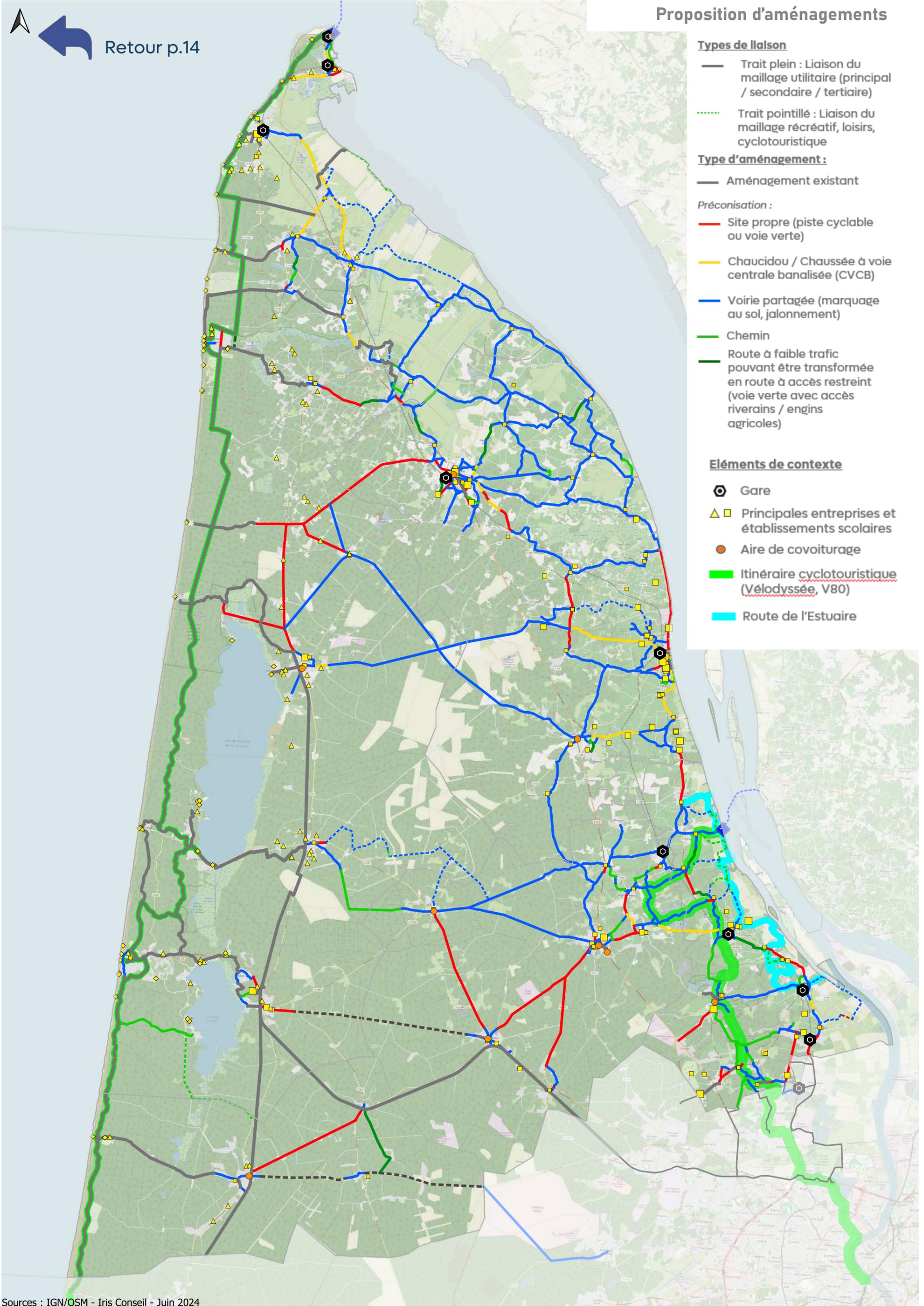
- Trait plein : Liaison du maillage utilitaire (principal / secondaire / tertiaire)
- ⋯ Trait pointillé : Liaison du maillage récréatif, loisirs, cyclotouristique

Type d'aménagement :

- Aménagement existant
- Préconisation :
 - Site propre (piste cyclable ou voie verte)
 - Chaucidou / Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)
 - Voirie partagée (marquage au sol, jalonnement)
 - Chemin
 - Route à faible trafic pouvant être transformée en route à accès restreint (voie verte avec accès riverains / engins agricoles)

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- Route de l'Estuaire



Phasage du réseau cyclable

Phasage

- Aménagement existant
- Court terme (2024 – 2026)
- Moyen terme (2027 – 2029)
- Long terme (2030 - 2032)
- ... Liaison récréative, loisirs, cyclotouristique

Éléments de contexte

- ⊙ Gare
- ▲ □ Principales entreprises et établissements scolaires
- Aire de covoiturage
- Itinéraire cyclotouristique (Vélodyssée, V80)
- Route de l'Estuaire

