



Schéma directeur cyclable – Eure-et-Loir

Présentation du Plan d'action



Promu par



Sommaire

1. **Introduction**
2. Synthèse du plan d'action
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. Communication
3. Synthèse
 1. Moyens humains
 2. Moyens financiers
4. Fiches actions
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. Communication
5. Annexes

Introduction : du diagnostic au plan d'action

Au niveau national :

- Avec **5% de pratiquants du vélo au quotidien**, la France est à la traîne des pays européens avec la Grande Bretagne ou l'Espagne. Ils sont 13% en Italie, 15% en Belgique et 43% aux Pays Bas.
- Les retombées du tourisme à vélo ont augmenté de 46% en dix ans à **5,1 Md d'euros**. La France est devenue la **2^e destination d'Europe** pour le tourisme à vélo talonnant l'Allemagne.

Dans le Département :

Analyse de la demande :

- **47%** des collégiens habitent à **moins de 10 minutes à vélo de leur collège**, soit 8 600 élèves.
- **25%** des actifs du département **travaillent et résident dans la même commune**.
- **48%** des Euréliens sont à **moins de 20 minutes à vélo** d'une des **10 villes principales** du Département, soit plus de 206 000 habitants.

Analyse de l'offre :

- **Part modale vélo = 1,5%**.
- Environ **10% des véloroutes sont en site propre**, soit 20 km sur 210 km de véloroutes.

Travail sur les axes stratégiques

- Axe 1 : Aménagements sécurisés
- Axe 2 : Département exemplaire
- Axe 3 : vélo domicile – travail
- Axe 4 : vélo tourisme et loisir
- Axe 5 : jalonnement

Vers un plan d'action structuré et lisible

Axe 1 : Sécuriser les trajets à vélo

Axe 2 : Développer l'écosystème vélo

Axe 3 : Recréer la culture et le réflexe vélo chez les habitants

Remarques

- Le plan d'action est défini à **10 ans**.
- Un certain nombre d'actions sont déjà engagées.
- Le plan d'action porte sur l'ensemble des leviers de développement du vélo.

Sommaire

1. Introduction
2. **Synthèse du plan d'action**
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. Communication
3. Synthèse
 1. Moyens humains
 2. Moyens financiers
4. Fiches actions
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. Communication
5. Annexes

3 Axes stratégiques

Le plan d'action du Schéma directeur cyclable du Département est décliné selon **3 axes et 14 actions** :



Axe 1 : Sécuriser les trajets à vélo : Développer des aménagements sécurisés pour les déplacements utilitaires et touristiques à vélo en Eure-et-Loir – **6 actions**



Axe 2 : Développer l'écosystème vélo : Développer des services pour une offre vélo globale qui va au-delà de la simple piste cyclable, et permet d'élargir et de diversifier les usages – **3 actions**






Axe 3 : Rendre le vélo plus attractif : Recréer la culture et le réflexe vélo chez les habitants. Favoriser les changements d'usages vers le vélo du quotidien et le vélo tourisme / loisir via une communication régulière et l'organisation d'événements – **5 actions**

Dans les tableaux synthétiques qui suivent, nous avons résumé les principaux critères quantitatifs qui définissent chaque action, à savoir :

- L'impact de l'action sur le report modal vers le vélo
- Les moyens humains estimés
- Les moyens financiers estimés

Action	Impact	Moyens humains	Moyens financiers	Porteur
--------	--------	----------------	-------------------	---------

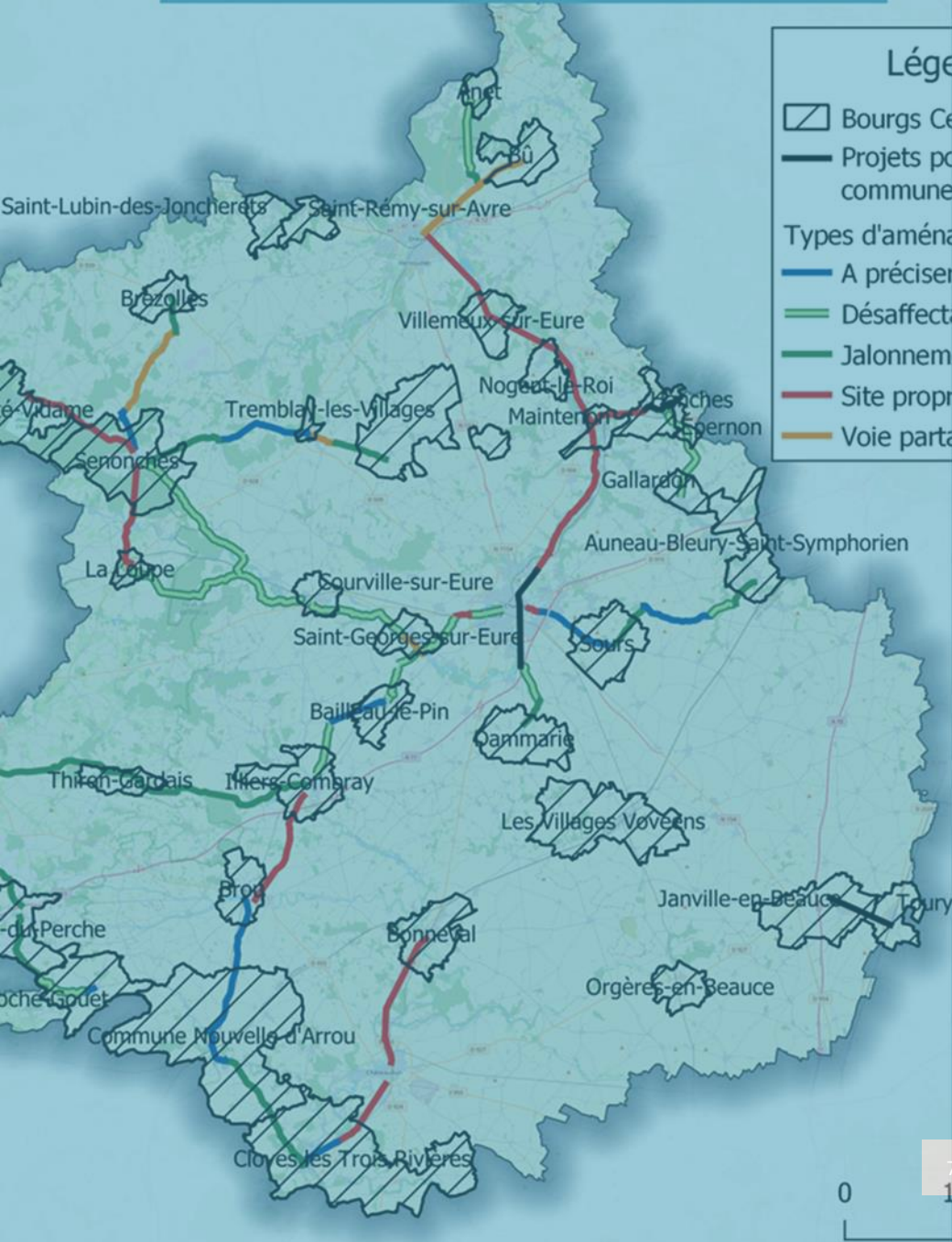
En ce qui concerne les moyens humains, il faut comprendre :

-  Peu de moyens nécessaires : moins de 0,2 ETP
-  Entre 0,2 et 1 ETP
-  Besoin d'une équipe structurante, dont la taille est précisée : > 1 ETP

Un résumé des moyens est effectué à la fin, car un même ETP est fléché sur plusieurs actions.

En ce qui concerne le coût financier, il faut comprendre :







- € Coûts faibles : < 50 k€ / an
- €€ Coûts compris entre 50k€/an et 500k€/an
- €€€ Coûts élevés : > 500 k€/an



Sommaire

1. Introduction
2. **Synthèse du plan d'action**
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. Communication
3. Synthèse
 1. Moyens humains
 2. Moyens financiers
4. Fiches actions
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. Communication
5. Annexes

Axe 1 : Sécuriser les trajets à vélo

Action	Impact	Moyens humains	Moyens financiers	Porteur
Action 1.1 : Aménager une ossature cyclable départementale pour le vélo du quotidien	★★★★☆	 1,5 à 2,5 ETP	€ € € 3,7 M€ / an	DI et chef de projet dvlpt. vélo
Action 1.2 : Programmer l'entretien des aménagements départementaux	★★☆☆☆		€ € 500 k€ / an une fois l'ossature réalisée	DI et chef de projet dvlpt. vélo
Action 1.3 : Accompagner les collectivités, financièrement et techniquement, dans le développement du vélo du quotidien	★★★☆☆		€ €	DI et chef de projet dvlpt. vélo
Action 1.4 : Aménager en site propre certains tronçons prioritaires des véloroutes et sécuriser les zones à risques	★★★☆☆	 1,5 à 2,5 ETP	€ € € 850 k€ / an	DI, Eure-et-Loir Tourisme et chef de projet dvlpt. vélo
Action 1.5 : Renforcer le jalonnement et son entretien pour une meilleure lisibilité des principales véloroutes	★☆☆☆☆		€ €	DI, Eure-et-Loir Tourisme et chef de projet dvlpt. vélo
Action 1.6 : Favoriser l'émergence de boucles touristiques à vélo	★☆☆☆☆		€	Eure-et-Loir Tourisme et chef de projet dvlpt. vélo

Ossature cyclable départementale



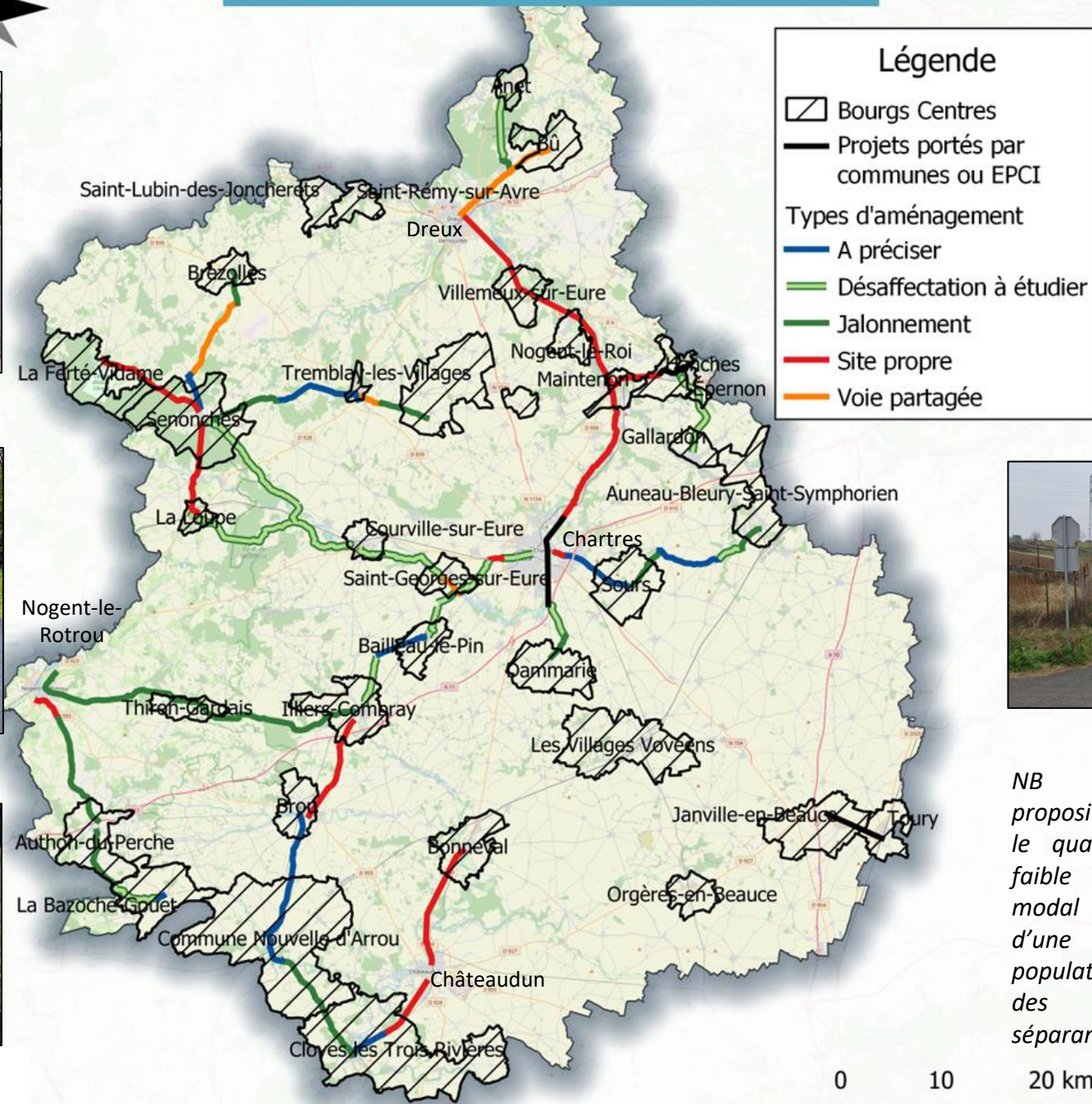
Site propre (250 k€/km)



Voie partagée (30 k€/km)



Jalonnement (3k€/km)



Réaffectation

NB : l'absence de propositions de liaisons dans le quart sud-est vient du faible potentiel de report modal vers le vélo, du fait d'une faible densité de population dans ce secteur et des longues distances séparant les communes.

Axe 1 : Sécuriser les trajets à vélo

Ce réseau représente **378 km d'itinéraires**, répartis en :

- **91 km de voies où une réaffectation** est à étudier
- **101 km de jalonnement**
- **24 km de voies partagées**
- **96 km de sites propres**
- **65 km de voies « à préciser »** dont nous ne sommes pas en mesure à l'heure actuelle de proposer un aménagement compte tenu des données à disposition, et qui restent donc à préciser (soit aménagement en site propre, soit aménagement partagé)

Les **coûts linéaires** utilisés sont les suivants :

- Jalonnement : 3€/ml
- Réaffectation à étudier : 3€/ml
- Voie partagée : 30€/ml
- A déterminer : 150€/ml
- Site propre : 250€/ml

Remarques :

- Cette ossature intègre le projet de voie verte entre Dreux et Maintenon, d'une longueur de 22km.
- 287 000 personnes vivent à **moins de 5km** de cette ossature, soit **67% de la population d'Eure-et-Loir**.
- Des projets portés par certaines communes ou EPCI (plan vert de Chartres, liaison entre Janville-en-Beauce et Toury, liaison entre Epernon et le lycée à Hanches) ont été intégrés à la carte (traits noirs) car ils apportent de la continuité aux propositions de liaisons de l'ossature cyclable départementale, mais ils n'ont pas été inclus au budget.

Propositions d'aménagements touristiques



Légende

Actions

■ Création d'aménagement le long d'une véloroute

■ Modification du tracé d'une véloroute

■ Reprise d'un aménagement dégradé

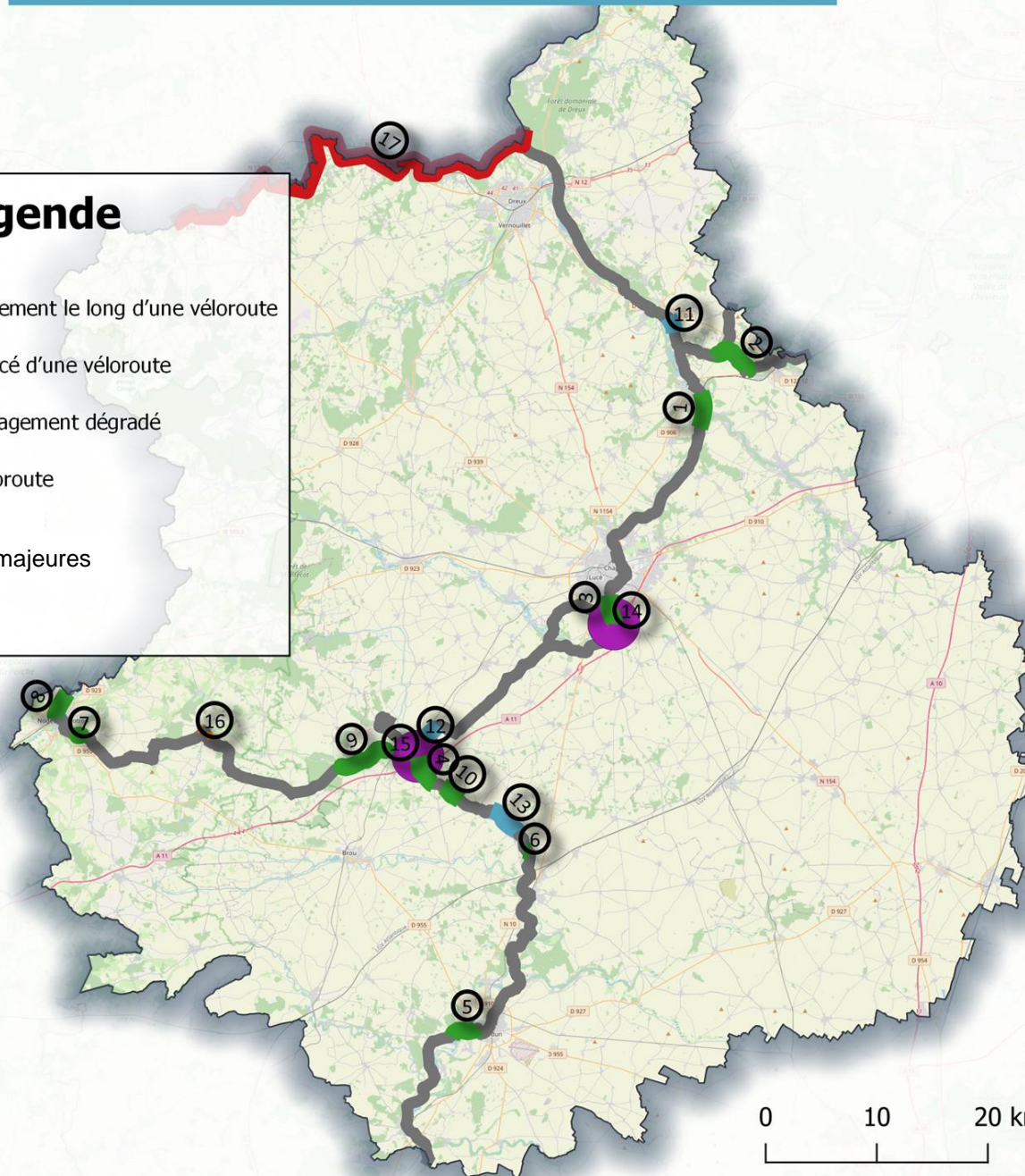
■ Création d'une véloroute

Zones à risque

● Zones à risque majeures

Itinéraires

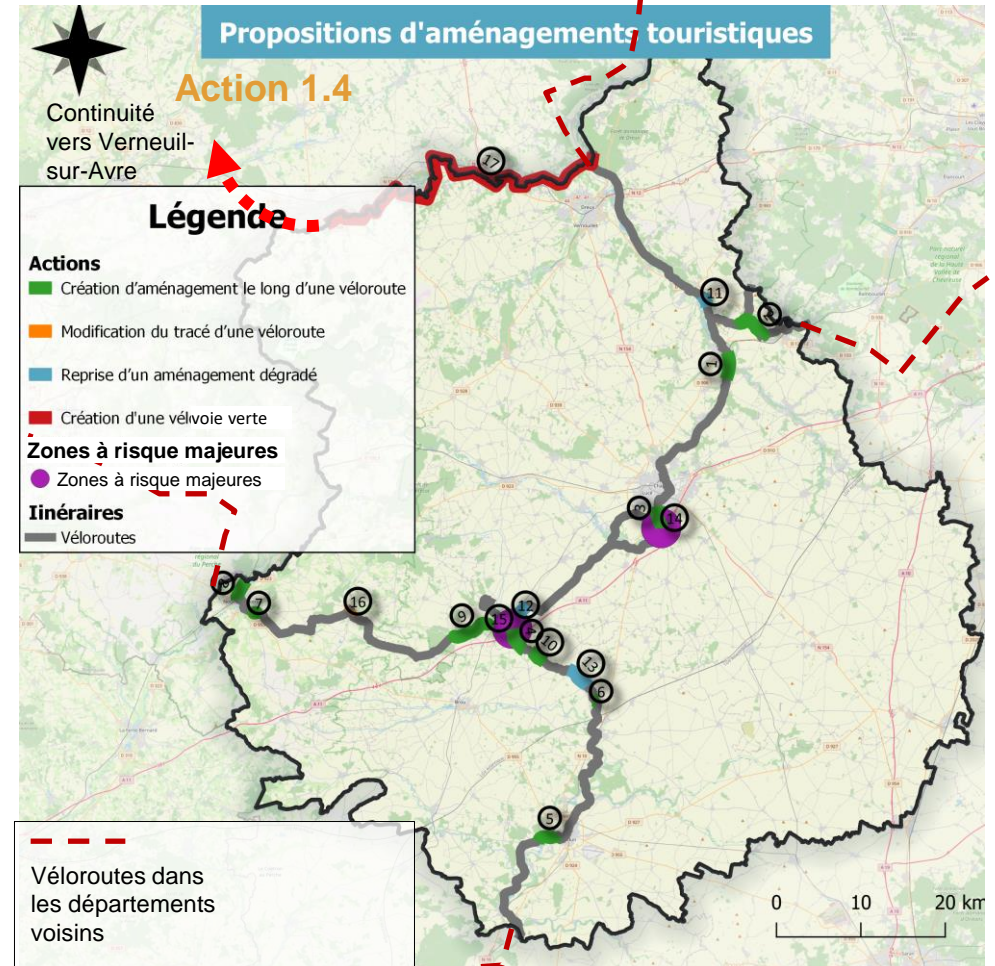
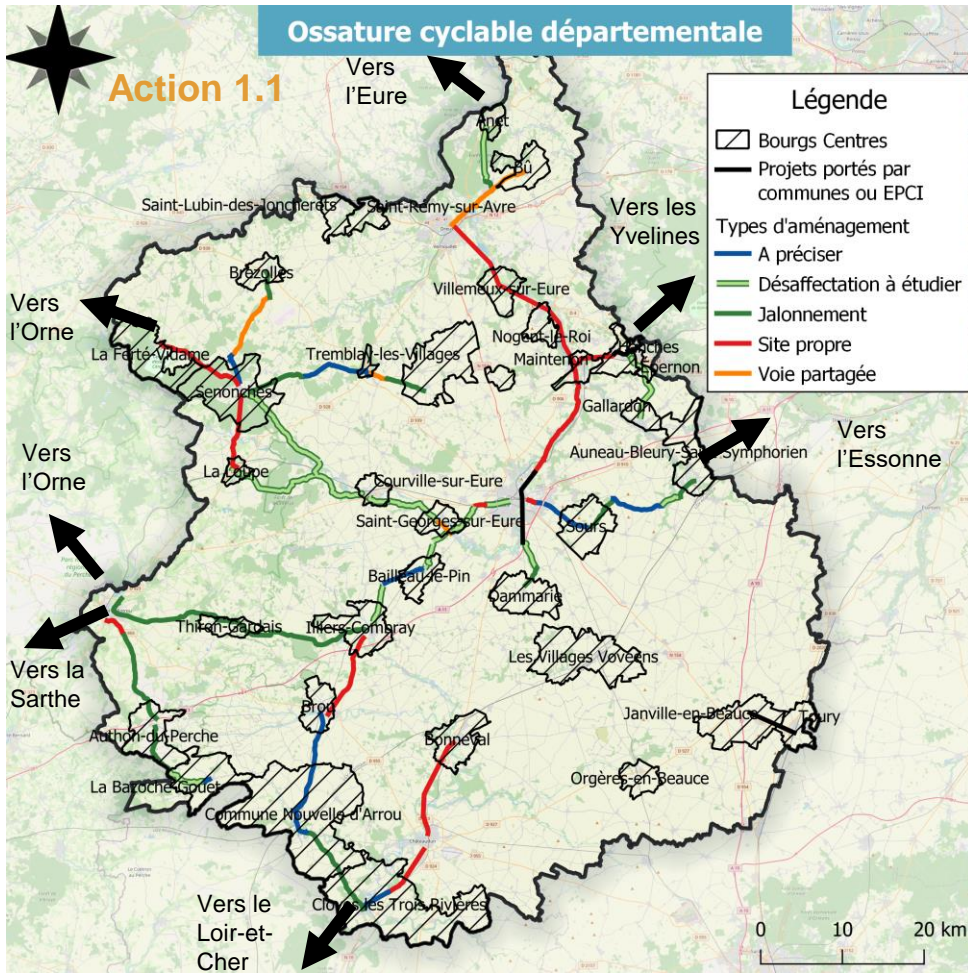
— Véloroutes



→ Sécurisation des tronçons dangereux : 32 km

→ Création d'une voie verte le long de la vallée de l'Avre : 45 km

Axe 1 : Sécuriser les trajets à vélo



Projections des schéma cyclables départementaux voisins :

- le **Loiret** est en cours d'élaboration de son schéma
- Le Schéma Directeur des Circulations Douces de **l'Essonne** date de 2003

- Les voies vertes dans **l'Orne** permettent une bonne continuité de la Véloscénie après Condé-sur-Huisne
- Le schéma cyclable de la **Sarthe** adopté en 2018 est orienté vélotourisme, mais aucun itinéraire vers l'Eure-et-Loir




- Dans les **Yvelines**, quelques itinéraires loisir sont prévus autour de Rambouillet et Houdan dans le schéma de 2022

Sommaire

1. Introduction
2. Synthèse du plan d'action
 1. Aménagements sécurisés
 2. **Services**
 3. Communication
3. Synthèse
 1. Moyens humains
 2. Moyens financiers
4. Fiches actions
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. Communication
5. Annexes



Axe 2 : Développer les services de l'écosystème vélo

Action	Impact	Moyens humains	Moyens financiers	Porteur
Action 2.1 : Déployer le programme OEPV sur les établissements départementaux	★★★☆☆		€	chef de projet développement vélo + RSE / RH (existant)
Action 2.2 : Continuer d'équiper les établissements sous maitrise départementale de stationnements vélos	★★☆☆☆		€ € 100 k€ / an	chef de projet développement vélo, Direction de l'Immobilier et des Facilités, Direction de l'Education, de l'Enseignement supérieur et des Sports
Action 2.3 : Développer des services vélo tout au long des véloroutes (halte ou aire de services, signalétique dans les gares...)	★★☆☆☆		€	chef de projet développement vélo + Eure-et-Loir tourisme (existant)



MAI
à *vélo*

**UN MOIS
POUR ADOPTER LE VÉLO...
POUR LA VIE.**



Sommaire

1. Introduction
2. Synthèse du plan d'action
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. **Communication**
3. Synthèse
 1. Moyens
 2. Gouvernance
4. Fiches actions
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. Communication
5. Annexes

Axe 3 : Rendre le vélo plus attractif

Action	Impact	Moyens humains	Moyens financiers	Porteur
Action 3.1 : Promouvoir le vélo du quotidien auprès des publics cibles	★★★☆☆	👤	€	Chef de projet dvlpt. Vélo + <i>Service communication (existant)</i>
Action 3.2 : Susciter et soutenir les événements portés par des acteurs locaux sur le vélo tourisme, vélo loisirs et vélo sportif	★☆☆☆☆	👤	€	Chef de projet dvlpt. Vélo + chargée de mission sport + <i>Service communication</i>
	★★☆☆☆	👤	€	
Action 3.3 : Communiquer sur le vélo tourisme en Eure-et-Loir par des vecteurs média vers les publics euréliens et franciliens	★☆☆☆☆	👤	€	<i>Eure-et-Loir tourisme (existant)</i>
Action 3.4 : Impulser une dynamique forte en faveur du vélo auprès des élus locaux	★☆☆☆☆	👤	€	Chef de projet dvlpt. vélo
Action 3.5 : Piloter et animer le Schéma cyclable				Chef de projet dvlpt. vélo

Sommaire

1. Introduction
2. Synthèse du plan d'action
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. Communication
3. **Synthèse**
 1. Moyens humains
 2. Moyens financiers
4. Fiches actions
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. Communication
5. Annexes

Résumé des moyens humains

Chef de projet développement vélo – 1 à 2 ETP

Supplémentaire

- Pilote la mise en œuvre du Schéma directeur cyclable
- Suit la création d'infrastructures cyclables avec la DI
- Anime les réseaux et événements autour du vélo
- Gère le déploiement du programme OEPV et des stationnements vélo
- Joue un rôle de conseil et d'ingénierie auprès des EPCI et communes dans l'aménagement de leurs réseaux cyclables locaux

Direction des infrastructures – 1,5 à 2,5 ETP

Supplémentaire

- Pilote la création d'aménagements cyclables utilitaires et touristiques
- S'assure du bon entretien des aménagements cyclables sur lesquels le Département est compétent

Eure-et-Loir tourisme

Existant

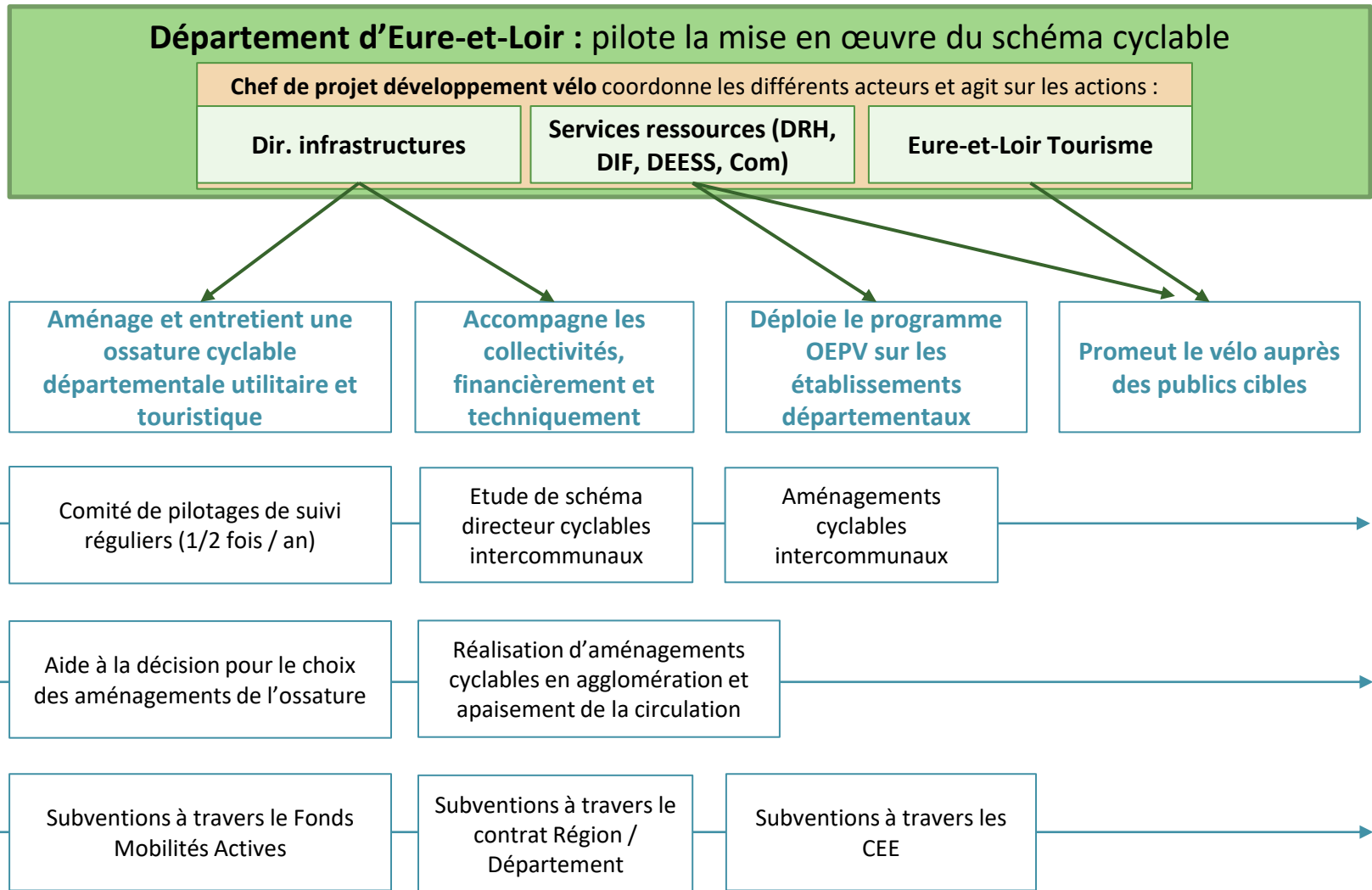
- Continue d'auditer les services et équipements qui jouxtent les véloroutes
- Accompagne la Direction des Infrastructures dans le renforcement du jalonement sur les véloroutes
- S'assure de la communication sur le vélo tourisme / loisir en Eure-et-Loir

Services généraux (RSE, Communication)

Existant

- Participe au déploiement de OEPV avec des responsables par site
- Déploie la stratégie de communication vélo

Résumé des moyens humains



Résumé des moyens financiers

Axe 1

Actions	Moyens financiers
Action 1.1 : Aménager une ossature cyclable départementale pour le vélo du quotidien	3,7 M€ / an
Action 1.2 : Programmer l'entretien des aménagements départementaux	500 k€ / an une fois l'ossature réalisée
Action 1.3 : Accompagner les collectivités dans le développement du vélo du quotidien	À définir dans le cadre des dispositifs existants
Action 1.4 : Aménager en site propre certains tronçons prioritaires des véloroutes et sécuriser les zones à risques	850 k€ / an
Action 1.5 : Renforcer le jalonnement et son entretien pour une meilleure lisibilité des principales véloroutes	60 k€ / an
Action 1.6 : Favoriser l'émergence de boucles touristiques à vélo	Faible

Axe 2

Action 2.1 : Déployer le programme OEPV sur les établissements départementaux	Faible
Action 2.2 : Équiper les établissements du Département de stationnements vélo pour les différents publics	100 k€ / an
Action 2.3 : Développer des services vélo tout au long des véloroutes	Faible

Axe 3

Action 3.1 : Promouvoir le vélo du quotidien auprès des publics cibles	25 k€ / an
Action 3.2 : Susciter et soutenir les événements portés par des acteurs locaux sur le vélo tourisme, loisirs et sportif	Faible
Action 3.3 : Communiquer sur le vélo tourisme en Eure-et-Loir par des vecteurs média vers les publics euréliens et franciliens	Faible
Action 3.4 : Impulser une dynamique forte en faveur du vélo auprès des élus locaux	Faible
Action 3.5 : Piloter et animer le Schéma cyclable	Faible

Coûts moyens humains
Hypothèse : le coût d'un ETP chargé revient à 50.000€ par an pour le Département.
Le minimum serait 2,5 ETP supplémentaires, soit 125k€ par an
Le maximum serait 4,5 ETP supplémentaires, soit 225k€ par an

Soit environ
5,5 M€/an sur 10 ans
 Ou encore
13 €/hab/an sur 10 ans

→ Aides financières possibles

Aides Etat

- **Plan vélo national** : 250 M€ en 2023 (200 M€ aménagements cyclables, 50 M€ stationnements vélos)
- **AAP ADEME « Développer le vélotourisme »** : 6,5M€ en 2023 sur la création d'aires de service, l'investissement dans le stationnement vélo et la mise en sécurité des voies existantes
- **CEE « Génération Vélo »** : déploiement du programme Savoir Rouler à Vélo. Cofinancement à 50 % de l'intervention d'un intervenant Savoir Rouler à Vélo pour la formation des scolaires
- **Programme Alveole Plus** : financement d'abris vélo à partir de janvier 2023
- **OEPV** : Entre 40% et 60% des prestations de stationnements vélo, réparation, formation, conseil pour les employeurs qui se lancent dans la démarche de labélisation ([site internet](#))

Aides Région

- **DSID** : soutiens de projets d'investissement des départements
- **Convention Région/Département** : 30% sur la liaison Dreux-Maintenon

S'informer sur les aides et financements possibles et à jour en matière de mobilités douces qui changent régulièrement :

www.aides-territoires.beta.gouv.fr

Sommaire

1. Introduction
2. Synthèse du plan d'action
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. Communication
3. Synthèse
 1. Moyens humains
 2. Moyens financiers
4. **Fiches actions**
 1. **Aménagements sécurisés**
 2. Services
 3. Communication
5. Annexes



Action 1.1 : Aménager une ossature cyclable départementale pour le vélo du quotidien



Contexte et objectifs de l'action

Contexte : Les résultats de l'enquête en ligne diffusée fin 2021 auprès des euréliens ont souligné que le principal frein à l'utilisation du vélo était le sentiment d'insécurité. Le développement d'un réseau cyclable sécurisé, continu, confortable et attractif constitue donc la principale attente des usagers, ce que la concertation du schéma directeur cyclable a pu démontrer ensuite. Il est proposé de développer une ossature cyclable reliant les communes Bourg-centre, ainsi que les pôles et portes d'entrée du département, et bénéficiant à un maximum d'habitants.

Objectif : Aménager en maîtrise d'ouvrage départementale une ossature cyclable constituée de voies séparées de la chaussée (pistes cyclables, voies vertes) mais aussi d'itinéraires sur voirie partagée sur des routes apaisées, permettant un développement important de la pratique cyclable dans le département.



Description de l'action

- Aménager les liaisons cyclables identifiées dans l'ossature cyclable départementale** en tenant compte du trafic, des vitesses des véhicules et d'étude plus précises sur des liaisons où ces critères ne permettent pas de trancher. Il s'agirait de différencier les voies à désaffecter de l'usage automobile pour y faire passer uniquement du vélo/véhicules ayants droits, des voies sur lesquelles un simple jalonnement pourrait être suffisamment sécurisant. Cela suppose de travailler avec les AD2i pour identifier les itinéraires pouvant être dédiés en totalité au vélo sans trop impacter l'écoulement du trafic automobile. Les recommandations du CEREMA pourront être une source d'inspiration intéressante. Des co-financements sont possibles, notamment à travers les appels à projet étatiques Fonds mobilités actives
 - Budget : 37M €, soit 3,7M € / an
 - Calendrier : dès 2023
 - Moyens : Fonds Mobilité Actives, Convention de co-financement avec la région
- Former les techniciens départementaux aux standards de l'urbanisme cyclable afin d'aménager un réseau à haut niveau de service.**
 - Budget : 2000€/an
 - Calendrier : dès 2023



Acteurs concernés

Porteurs : Département (chef de projet développement vélo et direction des infrastructures)

Bénéficiaires : Euréliens

Partenaires : Fonds Mobilités Actives, Convention de co-financement avec la Région



Moyens

Moyens humains : 1,5 à 2,5 ETP

Moyens financiers : 3,7M€ / an



Indicateurs & Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2028	2032
Linéaire total d'aménagements réalisés (en km)	100	250	380
Linéaire d'aménagements en site propre réalisés (en km)	20	50	95

Ossature cyclable départementale



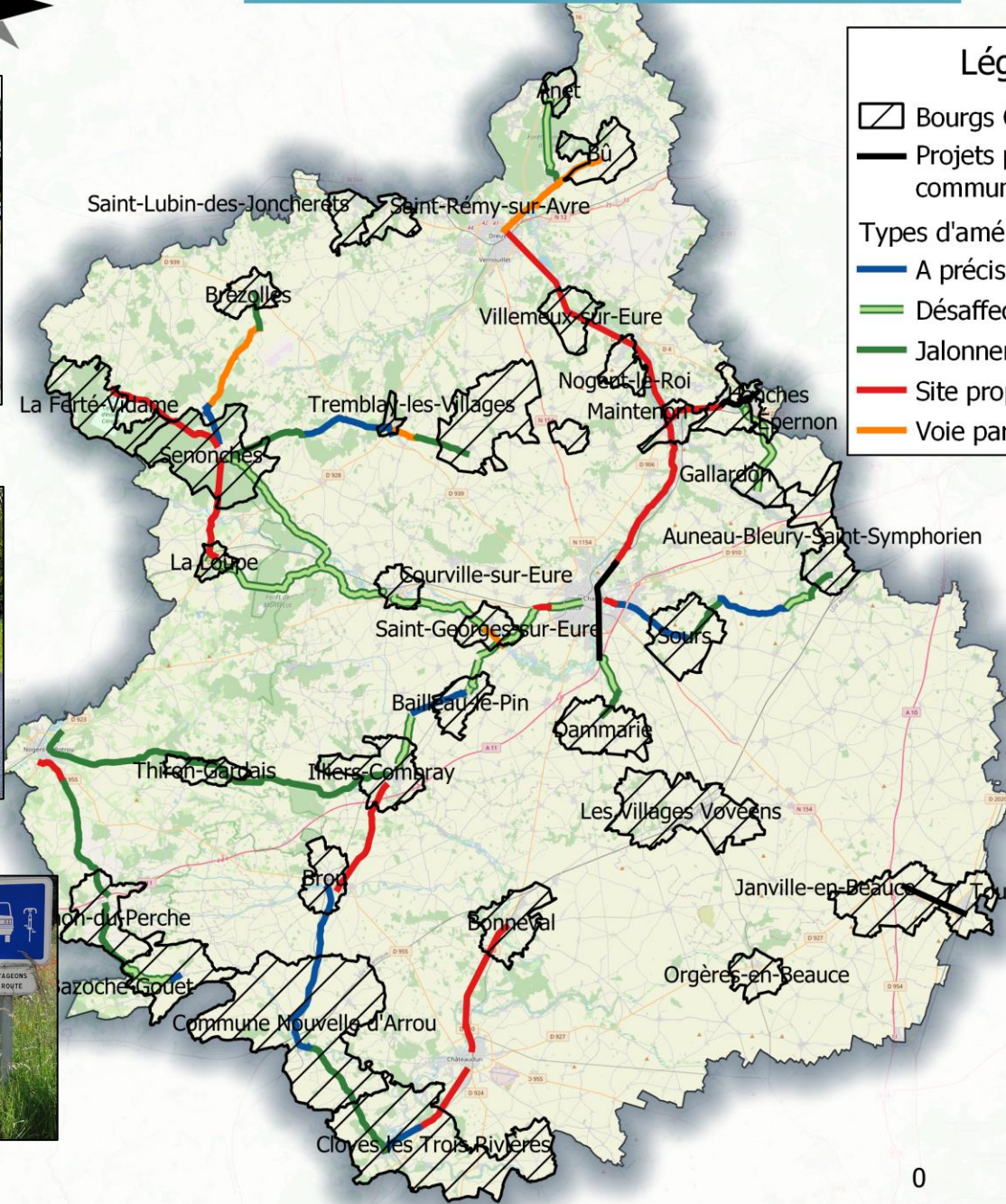
Site propre



Voie partagée



Jalonnement



Légende

- Bourgs Centres
- Projets portés par communes ou EPCI

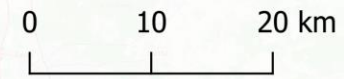
Types d'aménagement

- A préciser
- Désaffectation à étudier
- Jalonnement
- Site propre
- Voie partagée



Réaffectation

NB : l'absence de propositions de liaisons dans le quart sud-est vient du faible potentiel de report modal vers le vélo, du fait d'une faible densité de population dans ce secteur



Action 1.1 : Aménager une ossature cyclable départementale pour le vélo du quotidien



Description du type d'aménagement

Les pistes cyclables et voie vertes, ou aménagements en site propre, permettent une **séparation physique** avec la chaussée (dont la bordure est à définir en fonction du flux motorisé et des conflits générés par le stationnement motorisé) assurant plus de confort et de sécurité pour les usagers que des bandes cyclables, **moins de conflits d'usages, un éloignement des polluants**. Elles sont préconisées pour toutes les routes avec un flux de plus de 4000 véhicules par jour dans les deux sens. Elles se déclinent en pistes unidirectionnelles et bidirectionnelles. Ces dernières ont un **coût plus faible** que la construction de deux pistes unidirectionnelles.



Détails des liaisons

La largeur conseillée pour ces pistes est entre 3m (minimum) et 4m (conseillé) pour les pistes bidirectionnelles. Il sera important de veiller à assurer les connexions aux intersections.

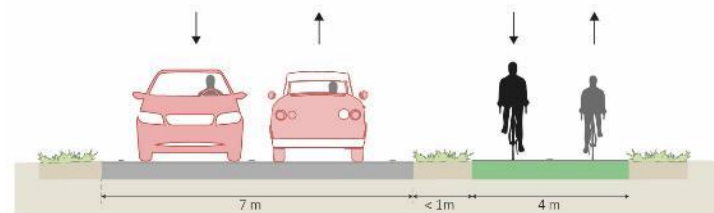
Exemple : D921 entre Brou et Illiers-Combray

Autres enjeux : Choix du type de pistes (bidirectionnelle ou unidirectionnelle) – Choix de la localisation de la piste par rapport à la route – Acquisition foncière si nécessaire – Type de revêtement : enrobé conseillé

Faisabilité technique : A étudier au cas par cas, le relief et les cours d'eau étant des facteurs de difficulté

Longueur totale : 96 km

Coût du km linéaire: 250 000 €/km | **Coût total estimé** : 27 M€



Les aménagements en site propre

Légende

- Bourgs Centres
- Types d'aménagement
- Site propre



Action 1.1 : Aménager une ossature cyclable départementale pour le vélo du quotidien



Description du type d'aménagement

Nous proposons d'aménager les voies dites « partagées » ou « mixtes » (car ils partagent la voie avec des véhicules motorisés) en Chaussées à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou chaucidou. Ce type d'aménagement comporte des bandes dites multifonctionnelles des deux côtés de la chaussée (franchissables par les véhicules motorisés qui par défaut circule sur la bande centrale) et implique une suppression du marquage axial, avec un ajout de chevrons sur les bandes latérales.



Détails des liaisons

Ce type d'aménagement se réalise sur une chaussée supérieure à 5,4m permettant de mettre des bandes multifonctionnelles de 1,5 à 2,2m de largeur. Il est généralement mis en place pour des routes avec une fréquentation inférieure à 5000 véhicules / jour dans les deux sens et sur des axes limités à 30 ou 50 km/h en ville, et entre 50 et 70 km/h hors agglomération. L'aménagement est rapide et peu onéreux.

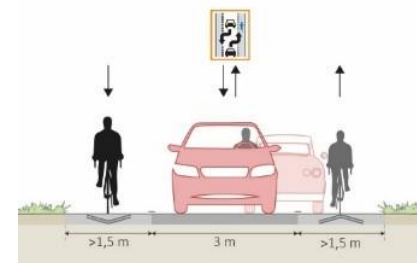
Exemple : D21.4 entre Abondant et Bû

Autres enjeux : Pédagogie auprès des usagers

Faisabilité technique : Attention à porter aux largeurs des bandes, un enrobé coloré sera à privilégier pour les bandes multifonctionnelles.

Longueur totale : 24 km

Coût du km linéaire: 30 000 €/kml | **Coût total estimé :** 750 k€



Les aménagements partagés

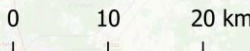


Légende

Bourgs Centres

Types d'aménagement

Voie partagée



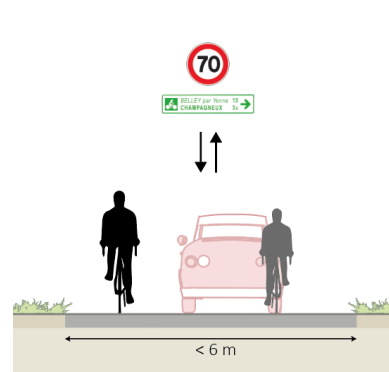
Action 1.1 : Aménager une ossature cyclable départementale pour le vélo du quotidien

Le jalonnement



Description du type d'aménagement

Pour les routes avec une plus faible circulation, un abaissement de la vitesse et l'installation d'un balisage directionnel (jalonnement vertical) voire un jalonnement horizontal (signallement des traversées, rappels de la circulation de vélo sur cet axe...) ont été proposés.



Détails des liaisons

Il sera important de veiller à assurer les connexions aux intersections.

Exemple : D134 entre Châteauneuf-en-Thymerais et Tremblay-les-Villages

Autres enjeux : Gestion des croisements, en particulier avec des routes plus passantes

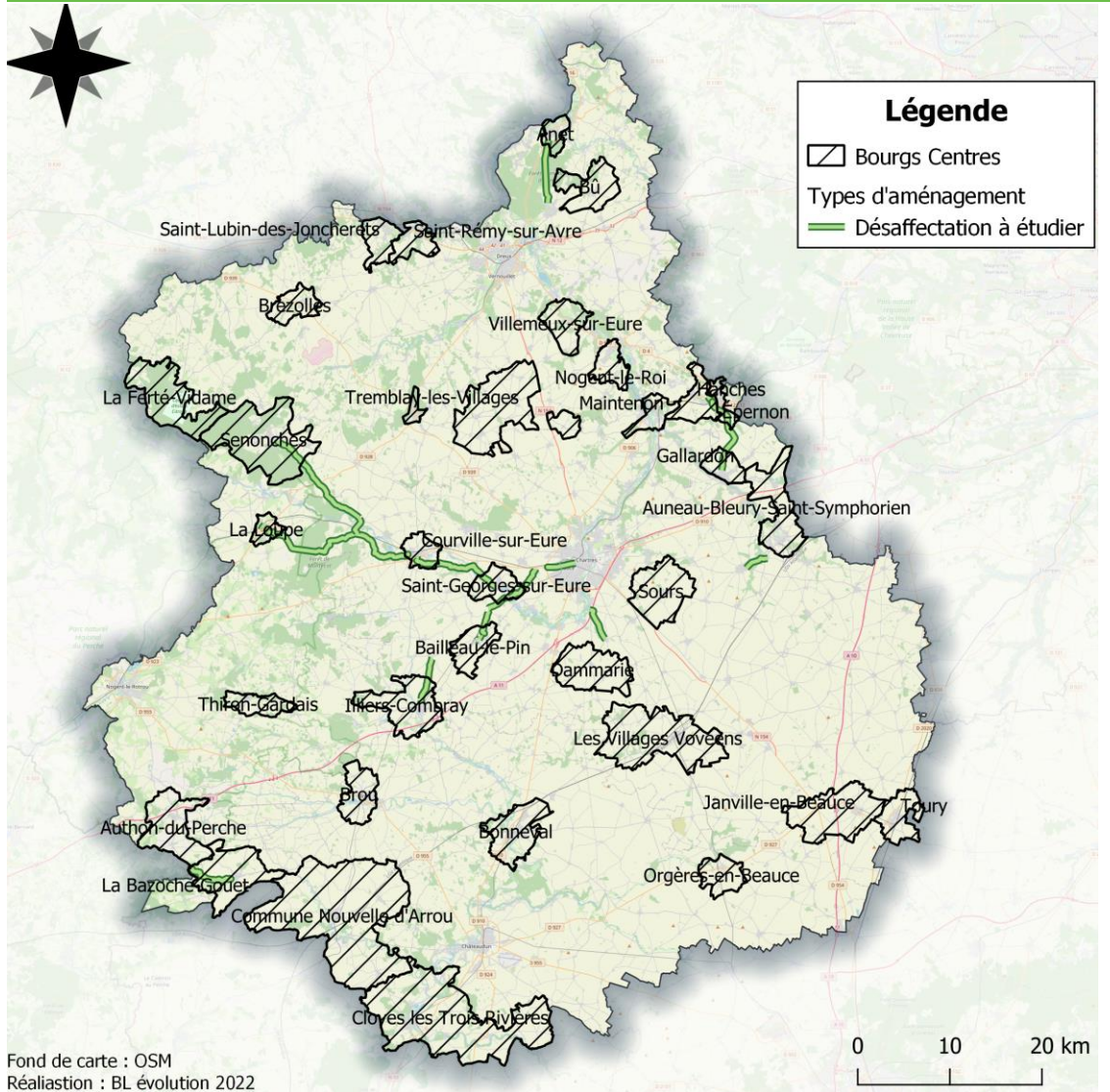
Faisabilité technique : Aucune difficulté

Longueur totale : 101 km

Coût du km linéaire: 3 000 €/km | **Coût total estimé :** 300 k€

Action 1.1 : Aménager une ossature cyclable départementale pour le vélo du quotidien

Les voies où une réaffectation est à étudier



Description du type d'aménagement

Nous proposons de désaffecter partiellement de la circulation automobile certaines voies C4 départementales, afin de limiter leur accès aux riverains et aux engins agricoles et d'en faire des itinéraires cyclables sécurisés à moindre coût.

La décision de réaffectation doit se faire en concertation avec les élus locaux qui ont la meilleure connaissance du terrain pour acter de la possibilité ou non en fonction des routes et des itinéraires alternatifs existants pour les automobilistes.



Moncel-lès-Lunéville, dans la forêt, une ancienne voie communale réservée aux vélos et piétons, bituminée, large et confortable. Source : photo BL évolution



Détails des liaisons

Il faut veiller à rendre difficile l'accès aux véhicules motorisés, pour ne pas qu'ils l'empruntent.

Exemple : D155 entre Senonches et Courville-sur-Eure

Autres enjeux : Choix au cas par cas avec les élus locaux, concertation

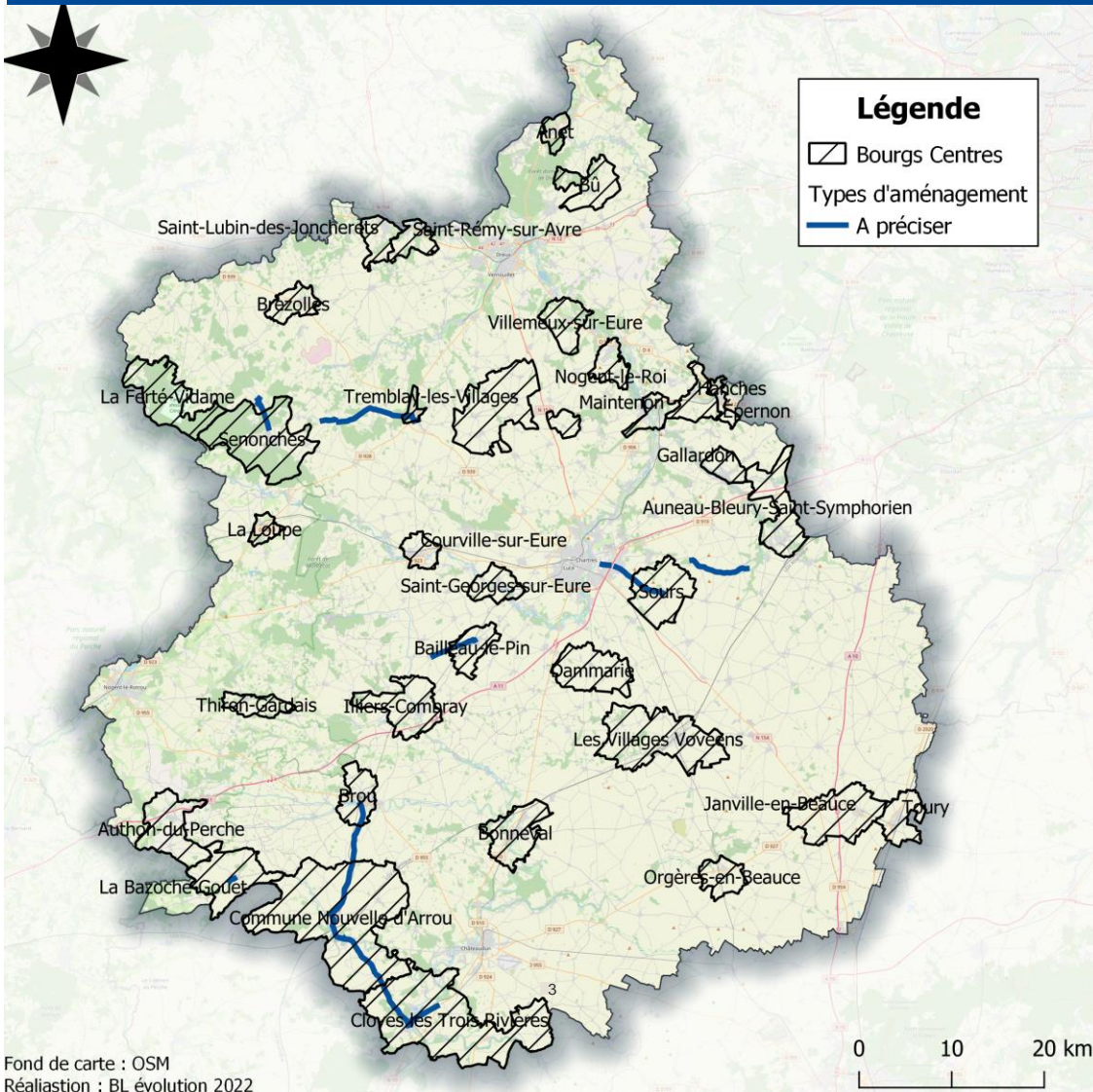
Faisabilité technique : Aucune difficulté

Longueur totale : 91 km

Coût du km linéaire: 3 000 €/kml | **Coût total estimé :** 273 k€

Action 1.1 : Aménager une ossature cyclable départementale pour le vélo du quotidien

Les voies où le type d'aménagement reste à préciser



Description du type d'aménagement

Pour certaines routes, nous n'avons pas été en mesure de déterminer le type d'aménagement adéquat, faute d'informations précises concernant le flux motorisé et la vitesse des véhicules réellement observée.

Il s'agit à présent de mener des études plus précises sur ces axes afin de déterminer le bon compromis entre un type d'aménagement suffisamment sécurisant pour que les cyclistes puissent y rouler sans se sentir en danger, et pas trop coûteux.

Ces aménagements seront soit des aménagements cyclables en site propre, soit des aménagements partagés (type chaussée à voie centrale banalisée).



Détails des liaisons

Exemple : D15 entre Brou et Arrou

Autres enjeux : Choix au cas par cas, après relevés précis de la vitesse observée et des flux journaliers, et en concertation avec les élus locaux

Faisabilité technique : En fonction du type d'aménagement

Longueur totale : 65 km

Coût du km linéaire: 150 000 €/kml (fourchette entre le site propre et la voie partagée) | **Coût total estimé :** 10 M€



Action 1.2 : Programmer l'entretien des aménagements départementaux



Contexte et objectifs de l'action

Contexte : En aménageant l'ossature cyclable sous sa propre maîtrise d'ouvrage, le Département prévoit également d'assurer l'entretien de ce réseau. Dès la phase opérationnelle, il convient de prendre en compte les coûts et la gestion de l'entretien des aménagements (pistes, haltes, etc) car un mauvais entretien constitue un frein majeur à la pratique du vélo. Un aménagement non entretenu peut rapidement devenir non utilisé. De plus, selon le type de revêtement, un entretien régulier garantit la qualité d'utilisation et rallonge la durée de vie de l'aménagement (réduisant finalement les coûts globaux à long terme).

Objectif : Programmer puis assurer l'entretien de l'ensemble des aménagements cyclables départementaux



Description de l'action

- ❑ **Entretien du réseau de pistes cyclables existant et à venir uniquement pour les aménagements cyclables départementaux**, en distinguant l'entretien régulier (balai X fois pas an afin d'enlever les feuilles mortes) de la réfection des pistes cyclables endommagées par des racines ou des nids de poules, plus ponctuels mais à un coût plus élevé
 - Coût du km : 5000€/an
 - Budget : 500.000€/an en 2032
 - Calendrier : dès 2024

La collectivité pourra s'appuyer sur ses agents techniques pour assurer un patrouillage régulier (à voir pour une mutualisation du matériel d'entretien : débroussailleuse, tracteur, entre les services du Département et les communes) qui devra être suivi d'interventions d'entretien de la voirie, signalisation, équipements, etc.

En parallèle, il conviendra d'établir dès le démarrage de la phase opérationnelle (réalisation des travaux) et en coordination avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage (communes) les modalités de gestion de l'entretien du réseau cyclable. Il est préconisé de rédiger une convention de gestion entre maîtres d'ouvrage pour formaliser ses modalités.



Acteurs concernés

Porteurs : Département (chef de projet développement vélo et direction des infrastructures)

Bénéficiaires : Euréliens

Partenaires : Communes et EPCI



Moyens

Moyens humains : Entre 0,2 et 1 ETP

Moyens financiers : 500 k€/an à terme



Indicateurs & Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2028	2032
Entretien régulier sur l'ensemble du réseau d'aménagements cyclables départementaux (nbre passage / an)	6	8	10
Réfection des pistes cyclables endommagées (nids de poule, racines...)	À définir	À définir	À définir

TABLEAU RÉCAPITULATIF et indications DE COÛTS

	Poste de dépense	Coût au kilomètre	Commentaires
Marché	Balayage	20€/km par passage pour une chaussée de 3m	De 2 à 15 fois par an, selon environnement (soit jusque 2100€/km/an)
	Balayage avec aspiration	120€/km par passage pour une chaussée de 3m	
	Fauchage ou tonte	De 40 à 70€/km par passage	De 1 à 3 fois par an, selon environnement (soit jusque 210€/km/an)
	Signalisation et propreté	De 55€ à 170€/km/an	Variable
	Patrouillage + matériel (panneaux...)		
	Curage des fossés	Environ 1000€/km	Entre 5 et 10 ans, selon météo
Régie	Budget temps	Pour l'ensemble des travaux, entre 7 et 10h par km/an	Coût de l'heure très variable selon les sources (50€, 31€, 20€...). A rajouter à l'amortissement matériel.



Action 1.3 : Accompagner les collectivités, financièrement et techniquement, dans le développement du vélo du quotidien



Contexte et objectifs de l'action

Contexte : L'ossature cyclable départementale décrite dans la fiche de l'action 1 n'est que la première étape de la mise en place d'un réseau complet et de proximité pour tous les euréliens. Sur la base de l'ossature, communes et EPCI devront prendre le relai en aménageant leur territoire avec une granularité plus fine et propre à leurs problématiques locales, en cherchant à relier l'ossature. Cependant, les communes et EPCI d'Eure-et-Loir se sont jusqu'à aujourd'hui trop peu saisi du sujet cyclable, en témoigne la quasi absence d'étude menée sur le vélo.

Objectif : Enclencher une dynamique cyclable auprès des EPCI dans un premier temps, puis des communes, en encourageant la réalisation de Schéma Directeur Cyclables par ces dernières, et en participant au financement des liaisons cyclables prioritaires aux échelles intercommunales et communales



Description de l'action

- Financer une partie des coûts des études de Schéma Directeur Cyclables des EPCI**
 - Budget : 20.000€ par an (50% des études)
 - Calendrier : dès 2023
- Accompagner techniquement les EPCI et communes dans leurs démarches d'élaboration de leurs documents de planification** : créer un référentiel commun, relayer les formations et dernières recommandations du CEREMA...
 - Calendrier : dès 2023
- Prendre en charge une partie des coûts des liaisons cyclables des communes et EPCI** sous réserve qu'elles soient identifiées comme prioritaires dans leur SDC, notamment à travers l'appel à projet «**Projets structurants** » pluriannuel (2023-2024) centré sur les politiques du Département et / ou les projets qui s'articulent avec ses schémas, ainsi que **l'élargissement du règlement transition écologique et mobilités douces**. Le lancement d'autres Appels A Projets spécifiques au vélo doit aussi être examiné.
 - Moyens : Prise en charge de 30% des coûts des liaisons prioritaires des EPCI et communes
 - Budget : Plafond à définir
 - Calendrier : dès 2024



Acteurs concernés

Porteurs : Département (chef de projet développement vélo et direction des infrastructures)

Bénéficiaires : Euréliens

Partenaires : EPCI, Communes



Moyens

Moyens humains : Entre 0,2 et 1 ETP

Moyens financiers : à définir



Indicateurs & Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2028	2032
Nombre d'étude Schéma Cyclables lancés par les EPCI	3	6	10
Linéaire d'aménagements co-financés (en km)	3	10	20



Action 1.4 : Aménager en site propre certains tronçons prioritaires des véloroutes et sécuriser les zones à risques



Contexte et objectifs de l'action

Contexte : Le département d'Eure-et-Loir est traversé par 4 véloroutes, en particulier la Véloscénie qui relie Paris au Mont-St-Michel et qui est un itinéraire privilégié des cyclotouristes en période estivale. Sur les 210km de véloroutes du département, seuls 20km sont aujourd'hui aménagés en site propre. Ce total est faible comparativement aux départements voisins, en premier lieu l'Orne où la Véloscénie passe en voie verte à partir de Sablons-sur-Huisne. Certains tronçons des véloroutes empruntent des routes à fort trafic et à vitesse élevées qui peuvent laisser une mauvaise expérience à certains voyageurs, voire décourager certains néophytes, quand on sait que le manque d'aménagements cyclables sécurisés est le premier frein à la pratique du vélo.

Objectif : Faire des véloroutes d'Eure-et-Loir des itinéraires reconnus pour leur accessibilité et leur sécurité pour tous les publics, notamment la Véloscénie qui est un itinéraire d'initiation et qui s'adresse donc à un public néophyte et familial



Description de l'action

- Aménager en site propre certains tronçons prioritaires des véloroutes**, notamment les portions où le flux et la vitesse de véhicules ne permettent pas de se sentir en sécurité avec un aménagement en voie partagée ou sans aucun aménagement.
 - Budget : 8 M €
 - Calendrier : dès 2023
 - Moyens : DI Eure-et-Loir, Fonds Mobilités Actives, Subventions aux EPCI, Convention Région Département, AAP ADEME « Développer le vélotourisme »
- Résorber les points noirs aux intersections** (carrefours, tunnels, ponts) et dans **certains virages** avec peu de visibilité
 - Budget : 20.000€ / an
 - Calendrier : dès 2023
 - Moyens : DI Eure-et-Loir, Fonds Mobilités Actives, Subventions aux EPCI
- Assurer une qualité de revêtement de l'ensemble des itinéraires**, en particulier des aménagements en site propre existants ainsi que des chemins communaux ou routes C4 peu empruntées par les véhicules motorisés
- Modifier le tracé d'une véloroute si présence de sections désagréables ou qualité paysagère dégradée**, et lorsqu'un itinéraire alternatif existe



Acteurs concernés

Porteurs : Département (chef de projet développement vélo, direction des infrastructures) et Eure-et-Loir Tourisme (chargé de Développement des filières douces)

Bénéficiaires : Euréliens, franciliens, cyclotouristes nationaux et internationaux

Partenaires : ADEME, Vélo & Territoires, Comités d'itinéraires



Moyens

Moyens humains : 1,5 à 2,5 ETP

Moyens financiers : 850 k€/an



Indicateurs & Objectifs

Indicateur de résultat	2023	2025	2028	2032
Nombre de km de véloroutes en site propre	20	25	33	45



Légende

Actions

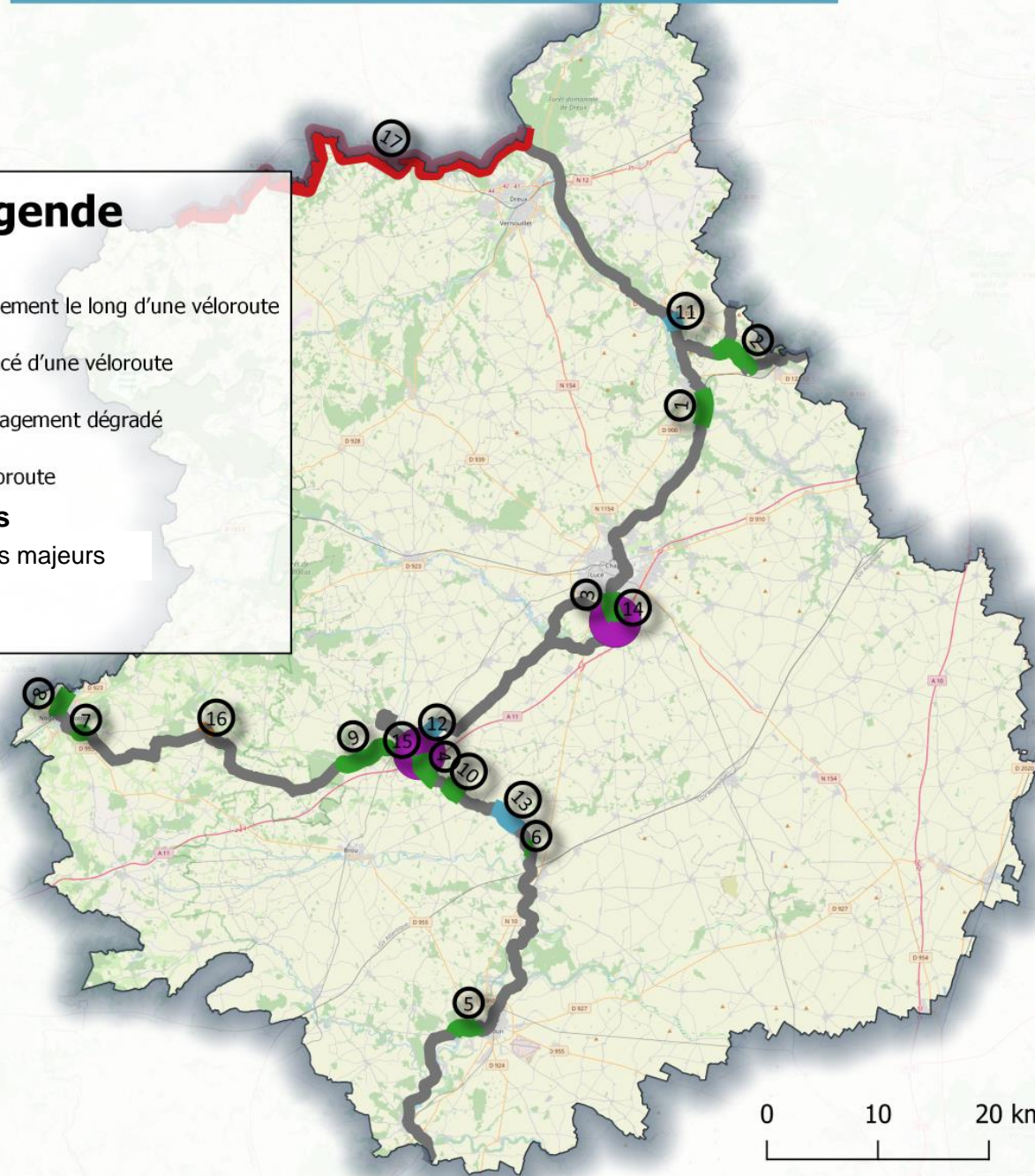
- Création d'aménagement le long d'une véloroute
- Modification du tracé d'une véloroute
- Reprise d'un aménagement dégradé
- Création d'une véloroute

Zones à risques

- Zones à risques majeurs

Itinéraires

- Véloroutes





Action 1.5 : Renforcer le jalonnement et son entretien pour une meilleure lisibilité des principales véloroutes



Contexte et objectifs de l'action

Contexte : Le jalonnement est nécessaire pour la bonne orientation des cyclistes le long des véloroutes en Eure-et-Loir. L'entretien des panneaux et du marquage au sol doit être effectué régulièrement. En Eure-et-Loir, certains passages sont peu lisibles pour les touristes à vélo et certains sont désorientés par la signalétique en place. Malgré ces quelques points durs, le jalonnement est plutôt bon sur l'ensemble des itinéraires.

Objectif : Programmer un entretien régulier pour éviter la dégradation des panneaux et renforcer la signalétique aux endroits peu lisibles sur les véloroutes.



Description de l'action

En 2023

- Créer un outil de planification, coordination entre les services, actualisation des interventions, et de recensement de la signalétique existante et des besoins
- Planifier l'entretien annuel des véloroutes concernant : les panneaux signalétique, le marquage au sol (pictogramme vélo...)
- Continuer le diagnostic sur l'ensemble des véloroutes et recenser les endroits où la signalétique est : en mauvais état (dégradation, manque d'entretien), absente (pas de panneau à l'intersection, pas de panneau de confirmation), mauvaise (mal orientée, peu visible, pas d'indication de distance...)
- Passer une commande groupée sur tous les panneaux signalétiques manquants et les installer. Prévoir des stocks supplémentaires pour remplacer les panneaux défectueux.
 - Budget : à définir

Chaque année dès 2024

- Planifier l'entretien des véloroutes concernant le mobilier (haltes vélos...)
 - Budget : à définir



Acteurs concernés

Porteurs : Département (chef de projet développement vélo, direction des infrastructures) et Eure-et-Loir Tourisme (chargé de Développement des filières douces)

Bénéficiaires : Euréliens, Touristes, Cyclistes

Partenaires : Acteurs locaux : associations... ; Pays (Dunois, Perche...) ; comités d'itinéraires : Véloscénie, Vallée du Loir à vélo



Moyens

Moyens humains : moins de 0,2 ETP

Moyens financiers : 60 k€ / an sur 10 ans (210 km de véloroutes * 3000 € / km)



Indicateurs & Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2028	2032
Etat du jalonnement sur les véloroutes d'Eure-et-Loir	Bon : peu de retours négatifs des usagers	Très bon : retours positifs des usagers	Très bon : retours positifs des usagers



Action 1.6 : Favoriser l'émergence de boucles touristiques à vélo



Contexte et objectifs de l'action

Contexte : En l'état actuel, il existe une offre conséquente et qualitative de boucles vélo touristiques, aussi bien à l'ouest du territoire dans le Perche (14 boucles) que dans le Dunois au sud (8 boucles). Ces boucles sont par ailleurs adossées à la Véloscénie et la vallée du Loir à vélo.

En revanche, entre Chartres et les pointes nord et sud-est du département, les boucles sont plus rares. On en dénombre 2 autour de Chartres, et 2 dans la Beauce.

Objectif : Densifier le réseau de boucles vélo touristiques depuis les itinéraires structurants existants que sont la Véloscénie, la Vallée de l'Eure vélo, et depuis les itinéraires en projets : Voie Verte Dreux Maintenon, projet de Véloroute en Vallée de l'Avre



Description de l'action

- Créer un réseau de boucles au nord du département
- Relier les boucles du Chartrain et du Perche
- Mise en tourisme des boucles : itinéraires thématiques, story telling...
- Proposer des offres touristiques à vélo sur 1 à plusieurs jours, s'appuyant sur les véloroutes et boucles touristiques existantes
- Accompagner techniquement et financièrement les EPCI et Pays au développement de boucles touristiques locales à vélo



Acteurs concernés

Porteurs : Département (chef de projet développement vélo) et Eure-et-Loir Tourisme (chargé de Développement des filières douces)

Bénéficiaires : Euréliens, cyclotouristes

Partenaires : Acteurs locaux : associations... ; Pays (Dunois, Perche...) ; comités d'itinéraires : Véloscénie



Moyens

Moyens humains : moins de 0,2 ETP

Moyens financiers : A définir



Indicateurs & Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2028	2032
Nombre de boucles touristiques à vélo (27 en 2022)	30	40	50

Sommaire

1. Introduction
2. Synthèse du plan d'action
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. Communication
3. Synthèse
 1. Moyens humains
 2. Moyens financiers
4. **Fiches actions**
 1. Aménagements sécurisés
 2. **Services**
 3. Communication
5. Annexes



Action 2.1 : Déployer le programme OEPV sur les établissements départementaux



Contexte et objectifs de l'action

Contexte : Le Département est un employeur public de premier plan avec près de 2000 agents, répartis en 65 métiers et évoluant sur 90 sites. Le Département, comme d'autres grands employeurs, a donc les moyens de peser à lui seul sur la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien en incitant ses agents à utiliser davantage le vélo. Le programme OEPV, objectif employeur pro vélo vise à aider les employeurs qui s'engagent dans un processus de labellisation permettant d'atteindre un niveau d'exemplarité en la matière. La labellisation s'obtient pour 3 ans.

Objectif : Lancer une opération de labellisation OEPV des sites les plus importants et des sites volontaires du Département, pour faire des agents des ambassadeurs convaincus de la mobilité cyclable.



Description de l'action

- Labelliser les cinq sites les plus importants en termes d'effectifs** d'ici fin 2023 (fin du programme OEPV 1^e génération), ce qui représente 830 agents sensibilisés et un % d'objectif de part modale vélo à définir.
 - **Budget** : entre 20 000 et 100 000 € / site selon les besoins d'amélioration, avec un taux de subvention OEPV variant entre 40 et 100% selon les actions
 - **Calendrier** : 2023-2024
 - **Moyens** : chef de projet développement vélo; 1 référent vélo minimum par site

Site	Type métier	Effectif
SITE EMIT (ESPLANADE + ARCHIVES)	ADMINISTRATIF	289
CDEF CHAMPOL	SOCIAL ET MEDICO-SOCIAL	181
BATIMENT EPARS CHARTRES	SOCIAL ET MEDICO-SOCIAL	132
5 RUE HENRI DUNANT DREUX	SOCIAL ET MEDICO-SOCIAL	129
HOTEL DU DEPARTEMENT CHARTRES	ADMINISTRATIF	99

- Labelliser tous les établissements départementaux de plus de 20 agents (10) qui le souhaitent sur la base du volontariat
- Equiper les autres sites de stationnements vélos aux normes et en quantité suffisante (voir fiche stationnement)



Acteurs concernés

Porteurs : Département (chef de projet développement vélo, Services généraux, RSE, RH, Direction de l'Immobilier et des Facilités)

Bénéficiaires : agents du Département

Partenaires : FUB / OEPV



Moyens

Moyens humains : moins de 0,2 ETP

Moyens financiers : 150 k€ (10 sites)



Indicateurs & Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2028	2032
Nombre de sites labellisés (programme jusqu'à fin 2023 pour l'instant)	10	/	/



Action 2.2 : Continuer d'équiper les établissements sous maitrise départementale de stationnements vélos



Contexte et objectifs de l'action

Contexte : Le manque de stationnements sécurisés est le second frein à la pratique du vélo derrière le manque d'infrastructures sécurisées. Il convient alors, pour développer le vélo comme outil de mobilité du quotidien, d'élargir l'offre de stationnement existante sur le territoire avec des infrastructures adaptées.

Objectif : Pourvoir certains établissements du Département en stationnements vélos qualitatifs pour les agents et les personnes allant dans ces établissements. Le Département montre ainsi l'exemple sur l'offre en stationnements vélos qualitatifs.



Description de l'action

Chaque année dès 2023

- ❑ Installer des abris vélos sécurisés dans les 90 établissements du Département (gestion du patrimoine) : collèges, établissements administratifs, sociaux, culturels. Une commande groupée pourra être réalisée.
 - Budget : 1,8 M€ pour 134 abris vélos de 30 places ou 361 k€ pour 2000 arceaux vélos répartis sur 90 sites (financement par le programme ALVEOLE)
 - 2^{ème} temps : équiper les établissements dont le département n'a pas la gestion



Acteurs concernés

Porteurs : Département (chef de projet développement vélo, Direction de l'Immobilier et des Facilités, Direction de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur et des Sports)

Bénéficiaires : Agents du Département, Collégiens, Euréliens

Partenaires : ALVEOLE



Moyens

Moyens humains : moins de 0,2 ETP

Moyens financiers : 1 M€, soit 100 k€ / an sur 10 ans (financement possible via OEPV et ALVEOLE)



Indicateurs & Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2028	2032
Nombre d'abris vélos installés	40	80	134



Action 2.3 : Développer des services vélo tout au long des véloroutes (halte ou aire de services, signalétique dans les gares...)



Contexte et objectifs de l'action

Contexte : Le département d'Eure-et-Loir comprend plus de 210 kilomètres de véloroutes qui appartiennent à des itinéraires d'envergure régionale et nationale. Outre l'aménagement de certaines portions en site propre (voies vertes en projet) et d'intersections à risques le long de ces itinéraires, des services nouveaux sont nécessaires : en effet les cyclotouristes recherchent et apprécient lors de leur voyage ou de leur court séjour à vélo différents services et leur lisibilité. Plusieurs problématiques : réparer, se procurer du matériel et des pièces de rechange.

La France est une destination touristique pour le voyage à vélo, du fait de sa position assez centrale en Europe de l'Ouest et bien sûr de la variété de ses régions et de ses paysages. Plus de 20 ans d'aménagement de véloroutes et voies vertes ont maillé le territoire d'une offre forte et diversifiée. Mais ce que les voyageurs étrangers constatent, les Français qui découvrent le tourisme et le court séjour à vélo en font également l'expérience : si les « hub » d'entrées vers ces voyages que sont les sites internet sont désormais qualitatifs, invitants et bien renseignés, l'accueil physique dans les « hubs » réels que sont les gares accusent un certain retard. Or il faut que les deux soient de même niveau pour constituer une expérience réussie sur un territoire ou un itinéraire, afin de garantir et renforcer la réputation. La concurrence s'intensifie pour capter ces nouveaux touristes.

Objectif : Augmenter la réputation des itinéraires par le niveau de services et stimuler l'économie locale, et mettre à niveau l'accueil physique dans les points d'entrée des itinéraires du territoire en termes de services et d'accueil.



Description de l'action

- ❑ **Recenser l'offre de services, restauration, cafés, petite restauration et épiceries** situés le long des véloroutes et voies vertes existantes, dans un isochrone de 5 à 10 minutes à vélo et leur proposer un référencement dans une cartographie interactive renouvelé
 - Budget :
 - Calendrier : Dès 2024
 - Moyens : Eure-et-Loir tourisme
- ❑ **Lancer un appel à manifestation d'intérêt de sites d'implantation** de services vélos axés sur la réparation et la location de vélos, pouvant proposer d'autres prestations à définir selon les projets locaux, dans les communes et EPCI traversés par les itinéraires de véloroutes et voies vertes. Etablir le cahier des charges type de ces lieux de cyclo-convivialité, qui entrent dans l'AAP
 - Budget :
 - Calendrier : Dès 2024
 - Moyens : Eure-et-Loir tourisme

- ❑ **Réaliser un audit des gares du territoire les plus empruntées pour rejoindre les itinéraires touristique vélo d'Eure et Loir**, puis mettre les acteurs concernés autour de la table pour conduire une démarche d'amélioration des services et de l'accueil en gare (panneaux RIS pour orienter les cyclistes...)
 - Budget : 30 000 €
 - Calendrier : Dès 2024
 - Moyens : chargé de mission tourisme
- ❑ **Actualiser très régulièrement les pages internet d'informations** sur les modes d'accès aux itinéraires et sur la qualité actuelle des itinéraires, les difficultés qui peuvent être rencontrées, les différents conseils pour les contourner (voir exemple inspirant), en attendant les aménagements qui prendront du temps
 - Budget : 10 000 € / an
 - Calendrier : Dès 2024
 - Moyens : chargé de mission tourisme
- ❑ **Développer des aires de services** (borne de réparation vélo, électricité, toilettes, point d'eau, tables, stationnements vélo, casiers, panneaux RIS... le long des véloroutes
 - Budget : à définir
 - Calendrier : Dès 2024



Action 2.3 : Développer des services vélo tout au long des véloroutes (halte ou aire de services, signalétique dans les gares...)

- Recenser **l'offre de services**, restauration, cafés, petite restauration et épiceries situés le long des véloroutes et voies vertes existantes, dans un isochrone de 5 à 10 minutes à vélo et leur proposer un référencement dans une cartographie interactive renouvelée
- Lancer un appel à manifestation d'intérêt de sites d'implantation de services vélos axés sur la **réparation et la location de vélos**, pouvant proposer d'autres prestations à définir selon les projets locaux, dans les communes et EPCI traversés par les itinéraires de véloroutes et voies vertes. Etablir le cahier des charges type de ces cyclolieux
- Réaliser un **audit des gares du territoire les plus empruntées** pour rejoindre les itinéraires touristique vélo d'Eure et Loir, puis mettre les acteurs concernés autour de la table pour conduire une démarche d'amélioration des services et de l'accueil en gare
- Actualiser très régulièrement les pages internet d'informations sur les modes d'accès aux itinéraires et sur la qualité actuelle des itinéraires, les difficultés qui peuvent être rencontrées, les différents conseils pour les contourner en attendant les aménagements qui prendront du temps



Acteurs concernés

Porteurs : Département (chef de projet développement vélo) et Eure-et-Loir Tourisme (Chargé de Développement des filières douces)

Bénéficiaires : Euréliens, excursionnistes, cyclotouristes, voyageurs et clientèle étrangère au département

Partenaires: Région, comités d'itinéraires Véloscénie et Vallée du Loir



Moyens

Moyens humains : moins de 0,2 ETP

Moyens financiers : 10 k€ / an



Indicateurs & Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2028	2032
Nombre de sites de réparation et de location	2	5	8

Sommaire

1. Introduction
2. Synthèse du plan d'action
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. Communication
3. Synthèse
 1. Moyens humains
 2. Moyens financiers
4. **Fiches actions**
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. **Communication**
5. Annexes



Action 3.1 : Promouvoir le vélo du quotidien auprès des publics cibles



Contexte et objectifs de l'action

Contexte : Le vélo du quotidien est un mode de transport écologique, économique, bon pour la santé et qui comporte de nombreux autres avantages. Les aménagements et les services sont nécessaires mais pas suffisants pour inciter l'ensemble de la population à utiliser son vélo. Dès lors, une large campagne de communication pourra notamment permettre de bousculer les représentations des non-cyclistes chez qui les résistances au vélo sont les plus fortes, tout en confortant les cyclistes occasionnels et réguliers dans cette pratique. C'est aussi une belle manière de mettre en avant les atouts du territoire.

Objectif : Donner envie à tout le monde de (re)tester le vélo et accompagner les changements de pratiques.



Description de l'action

Chaque année dès 2023 :

- Développer une stratégie de communication efficace** (réseaux sociaux, presse, radio locale, etc.) mettant notamment en avant les atouts du territoire, la dynamique sur le vélo, le Schéma Directeur Cyclable, les aides existantes pour les citoyens, etc. Les recommandations de l'ADEME pourront être une source d'inspiration intéressante. Exemples de contenu pour la communication :
 - **Communiquer sur les aménagements cyclables réalisés / en projet** pour faciliter les déplacements des usagers, entre autres : réalisation d'une carte des aménagements cyclables en 2025.
 - **Conception d'une vidéo sur le schéma cyclable, conception et impression de flyers**
 - **Montrer l'exemple : acteurs vélos, associations, élus, techniciens des collectivités...** qui se mettent en selle et incitent le reste de la population à faire de même
- Accompagner les **collèges sur la sensibilisation au vélo dans les établissements** : kits vélo, apprentissage à la mobilité (fonctionnement vélo, règles de circulation, lecture de carte...), sortie-vélo pédagogique, vélobus, etc. [Voir la fiche action suivante.](#)
- Animer des événements lors de la semaine de la Mobilité et de Mai à Vélo : challenge Mobilité ou Géovélo, fresque de la Mobilité, balade à vélo, etc.



Acteurs concernés

Porteurs : Département (chef de projet développement vélo, Service Communication, Direction de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur et des Sports)

Bénéficiaires : Euréliens

Partenaires : ADEME, Vélo & Territoires



Moyens

Moyens humains : moins de 0,2 ETP

Moyens financiers : 25 000 € / an (conception graphique, affiches, flyers, communication réseaux sociaux...)



Indicateurs & Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2028	2032
Nombre d'actions de communication en faveur du vélo du quotidien	1	3	5
Nombre d'actions de sensibilisation dans les collèges	10	20	30
Nombre d'évènements organisés autour du vélo du quotidien	1	3	5



Action 3.2 : Susciter et soutenir les événements portés par des acteurs locaux sur le vélo tourisme, vélo loisirs et vélo sportif



Contexte et objectifs de l'action

Contexte : Le vélo tourisme, loisirs et sportif doit être mis en avant pour augmenter le nombre de pratiquants. La communication est un levier intéressant qui peut être complété par des événements concrets organisés sur le territoire, principalement par des acteurs locaux. Cela permet à de nombreuses personnes de s'initier au vélo dans des conditions favorables et facilitées par les organisateurs d'événements. Les personnes utilisant le vélo pour le tourisme, leurs loisirs ou le sport sont plus à même d'utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien.

Objectif : Rendre les événements locaux sur le vélo plus visibles et faciliter leur organisation.



Description de l'action

En 2023

- Recenser et lister l'ensemble des événements vélo organisés en Eure-et-Loir et évaluer leurs besoins pour leur développement

Chaque année dès 2023

- Faciliter l'organisation d'événements en proposant la fermeture temporaire de routes départementales
- Profiter des événements organisés pour communiquer sur les bienfaits du vélo : santé, écologie, économie...
- Réfléchir à la participation du Département comme partenaire financier de certains événements spécifiques sur le vélo, et encourager les acteurs locaux à créer des événements sur le vélo
 - Budget : à définir



Acteurs concernés

Porteurs : Département (chef de projet développement vélo, Service Communication, chargée de mission sport à la Direction de l'Éducation, de l'Enseignement Supérieur et des Sports et Eure-et-Loir Tourisme (Chargé de Développement des filières douces)

Bénéficiaires : Euréliens, Touristes, Acteurs locaux

Partenaires : Acteurs locaux : fédérations, associations... ; Pays (Dunois, Perche...) ; Vélo & Territoires ; FUB ; Tour de France ; AF3V ; Véloscénie



Moyens

Moyens humains : moins de 0,2 ETP

Moyens financiers : à définir (faible budget)



Indicateurs & Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2028	2032
Nombre d'événements organisés sur le vélo	1	3	5



Action 3.3 : Communiquer sur le vélo tourisme en Eure-et-Loir par des vecteurs média vers les publics euréliens et franciliens



Contexte et objectifs de l'action

Contexte : Les différents publics cibles (euréliens et franciliens) doivent être atteints par des stratégies médias différentes :

- **Eure-et-Loir Tourisme** en ce qui concerne les **touristes**. L'enquête réalisée en 2018 par Eure-et-Loir Tourisme rappelle que l'Eure-et-Loir est avant tout une destination de courts séjours, et que les franciliens sont aujourd'hui la clientèle privilégiée. Située à 1h en train depuis Paris, la ville de Chartres est la principale porte d'entrée des franciliens qui souhaitent venir pédaler sur quelques heures ou pendant plusieurs jours en Eure-et-Loir.
- La **Direction de la communication** en ce qui concerne les **euréliens**.

Objectif : Devenir (ou rester) une destination privilégiée des franciliens pour le cyclotourisme et l'excursionnisme



Description de l'action

- Communiquer auprès des euréliens sur les véloroutes** du département et les boucles, ainsi que sur les zones de loisir ou de culture accessibles à vélo.
- Développer une stratégie de communication efficace** (réseaux sociaux, presse, radio locale, etc.) mettant notamment en avant les atouts du territoire, la qualité des paysages et des aménagements, la facilité d'accès, la présence d'équipements... Les recommandations de l'ADEME pourront être une source d'inspiration intéressante. La taxe d'aménagement permet à Eure-et-Loir tourisme de promouvoir le département sous l'angle de l'itinérance, ce qui intègre en partie l'excursionnisme à vélo. Par ailleurs, certaines actions ciblées peuvent être portées par les comités d'itinéraires (de la Véloscénie ou de la Vallée du Loir à vélo)
 - Budget : 3000 €/an
 - Calendrier : dès 2024
 - Moyens : Eure-et-Loir Tourisme

Exemples de contenu pour la communication :

- **Affiches dans le métro parisien (comme le font d'autres départements)**
- **Affiches en gare**
- **Stands lors d'évènements en lien avec le vélotourisme**



Acteurs concernés

Porteurs : Département (chef de projet développement vélo, Service Communication) et Eure-et-Loir Tourisme (Chargé de Développement des filières douces)

Bénéficiaires Franciliens, Euréliens

Partenaires : comités d'itinéraires, ADEME, Vélo & Territoires



Moyens

Moyens humains : moins de 0,2 ETP

Moyens financiers : 3000€ / an



Indicateurs & Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2028	2032
Nombre d'actions de communication en faveur du vélo loisir et tourisme	1	3	5



Action 3.4 : Impulser une dynamique forte en faveur du vélo auprès des élus locaux



Contexte et objectifs de l'action

Contexte : Les intercommunalités et communes d'Eure-et-Loir commencent à réaliser certaines actions pour développer le vélo du quotidien. Ces actions sont encore minoritaires et peu coordonnées entre elles. Les élus locaux ont une certaine sensibilité par rapport à cette thématique sans avoir tous les outils pour passer à l'action.

Objectif : Entraîner les élus communaux et intercommunaux à orienter leur stratégie vers le développement du vélo comme mode de transport du quotidien. Le Département peut constituer l'élément moteur et la pierre angulaire de cette dynamique.



Description de l'action

Chaque année dès 2023 :

- 1 journée de formation aux aménagements cyclables pour les élus et techniciens des EPCI et communes d'Eure-et-Loir. Prévoir plusieurs journées de formation par secteur sur le Département.
- Organiser des rencontres entre les élus départementaux et l'AM28 ou l'AMRF, afin de sensibiliser et d'optimiser le portage politique
- Constituer une base de contacts des élus locaux et les **inviter aux formations et webinaires à destination des élus** sur les thématiques « Mobilité », « Vélo », « Aménagements cyclables », organisés par différentes structures : ADEME, CEREMA, APCC, Vélo & Territoires, etc.
- Recenser les événements et actions de développement du vélo du quotidien et les partager en communiquant aux élus locaux



Acteurs concernés

Porteurs : Département (chef de projet développement vélo)

Bénéficiaires : Elus locaux

Partenaires : ADEME, CEREMA, Vélo & Territoires, Club des Villes et Territoires Cyclables, APCC



Moyens

Moyens humains : moins de 0,2 ETP

Moyens financiers : 6000 € / an (3 formations sectorisées)



Indicateurs & Objectifs

Indicateur de résultat	2025	2028	2032
Nombre de journées de formations aux aménagements cyclables organisées	1	3	5
Nombre de rencontres vélo organisées entre les élus	1	3	5
Nombre de formations et webinaires transmis aux élus locaux	1	3	5



Action 3.5 : Piloter et animer le Schéma cyclable



Contexte et objectifs de l'action

Contexte : La qualité d'animation d'un schéma directeur est la clé de réussite d'une politique cyclable ambitieuse, en témoignent les importants moyens humains déployés par des Départements ayant récemment adopté un plan vélo : 2,7 ETP en augmentation de 60% par rapport à 2014 et 237% par rapport à 2006, avec de fortes disparités de (0,1 ETP à 13 ETP). Les moyens humains actuels du CD 28 apparaissent insuffisants au vu de l'ambition que pose le Département sur le développement du vélo. Le recrutement d'un ou plusieurs chef de projet serait alors un appui très fort à la mise en œuvre des actions de ce Schéma Directeur Cyclable.

Objectif : Piloter et animer le schéma directeur cyclable



Description des rôles des différents acteurs

La cheffe de projet développement vélo a d'abord un rôle de coordinateur entre les différents services et partenaires concernés par le **schéma vélo, en assurant un travail de développement, suivi et évaluation sur** :

- l'amélioration du réseau cyclable avec la **direction des infrastructures**
- la promotion du vélo sur et en-dehors du territoire avec **les services généraux et Eure-et-Loir Tourisme**
- l'accompagnement du développement de services autour du vélo avec **les services généraux**

Il est aussi l'interlocuteur privilégié des EPCI et communes à qui il confère des conseils techniques et d'ingénierie dans l'aménagement de leurs réseaux cyclables locaux. Enfin, il gère en interne le déploiement du programme OEPV et des stationnements vélo dans les établissements départementaux identifiés.

Les autres acteurs sont :

- La Direction des Infrastructures (DI) qui pilote la création d'aménagements cyclables utilitaires et touristiques et s'assure du bon entretien des aménagements cyclables sur lesquels le Département est compétent
- Les services généraux (RSE, RH, Communication) qui participe au déploiement de OEPV avec des responsables par site et déploie la stratégie de communication vélo
- Eure-et-Loir Tourisme qui continue d'auditer les services et équipements qui jouxtent les véloroutes, accompagne la Direction des Infrastructures dans le renforcement du jalonnement sur les véloroutes, et qui s'assure de la communication sur le vélo tourisme / loisir en Eure-et-Loir



Acteurs concernés

Porteurs : Département (chef de projet développement vélo)

Partenaires : Département (différents services), Eure-et-Loir Tourisme



Moyens

Moyens humains : 1 à 2 ETP

Moyens financiers : à définir. Les appels à projets AVELO et TENMOD peuvent permettre le recrutement de chargés de mission vélo au sein des territoires.

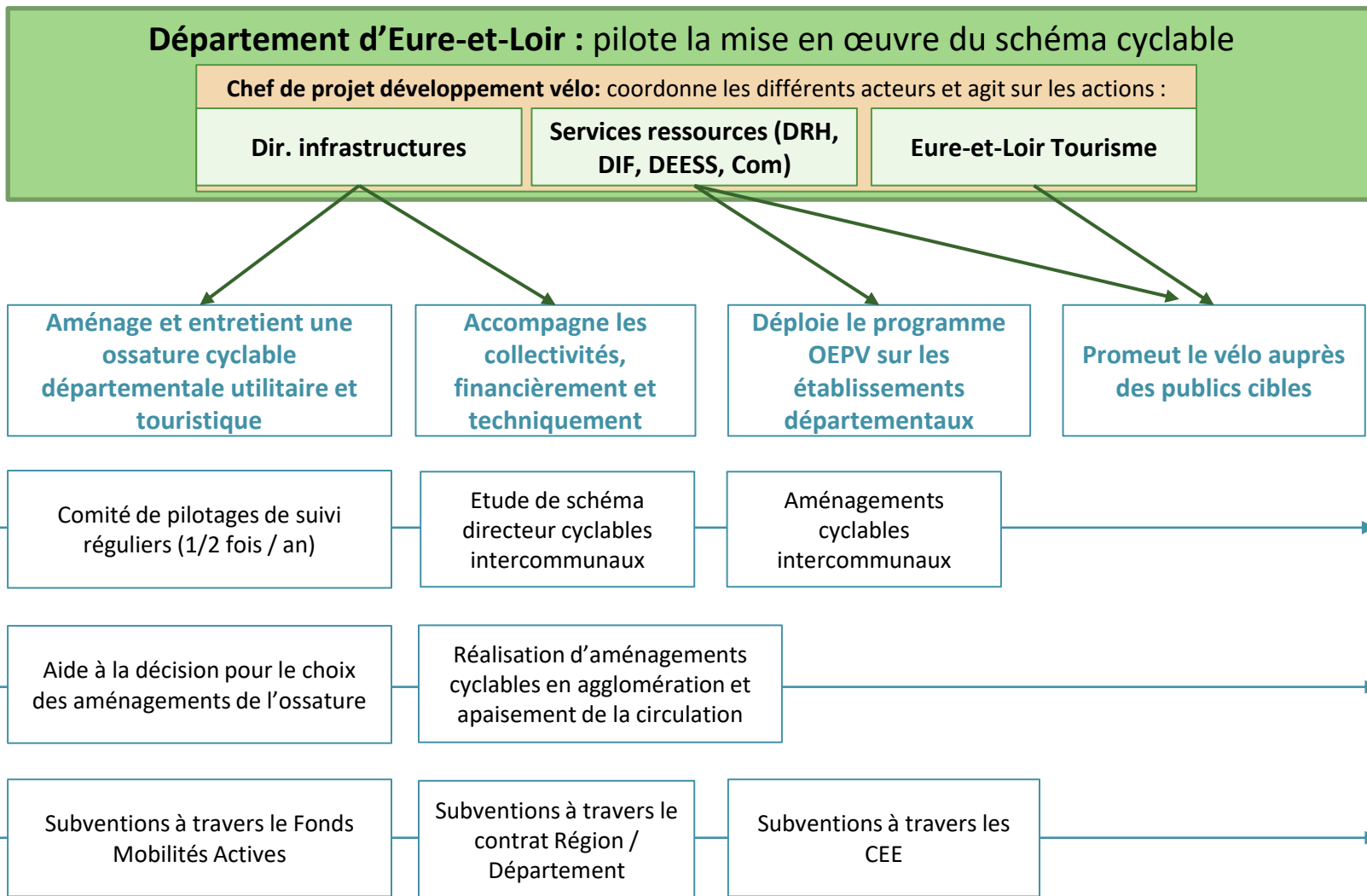


Indicateurs & Objectifs

Indicateur de résultat	2023	2025	2028	2032
Nombre de chargés de missions pour piloter et animer le schéma	1	2	2	2
Nombre de comités de pilotages de suivi annuels avec les EPCI	1	1	2	3



Action 3.5 : Piloter et animer le Schéma cyclable



Sommaire

1. Introduction
2. Synthèse du plan d'action
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. Communication
3. Synthèse
 1. Moyens humains
 2. Moyens financiers
4. **Fiches actions**
 1. Aménagements sécurisés
 2. Services
 3. Communication
5. **Annexes**



Action 1.2 : Programmer l'entretien des aménagements départementaux

TABLEAU RÉCAPITULATIF et indications DE COÛTS

	Poste de dépense	Coût au kilomètre	Commentaires
Marché	Balayage	20€/km par passage pour une chaussée de 3m	De 2 à 15 fois par an, selon environnement (soit jusqu'à 2100€/km/an)
	Balayage avec aspiration	120€/km par passage pour une chaussée de 3m	
	Fauchage ou tonte	De 40 à 70€/km par passage	De 1 à 3 fois par an, selon environnement (soit jusqu'à 210€/km/an)
	Signalisation et propreté <i>Patrouillage + matériel (panneaux...)</i>	De 55€ à 170€/km/an	Variable
	Curage des fossés	Environ 1000€/km	Entre 5 et 10 ans, selon météo
Régie	Budget temps	Pour l'ensemble des travaux, entre 7 et 10h par km/an	Coût de l'heure très variable selon les sources (50€, 31€, 20€...). A rajouter à l'amortissement matériel.



Action 2.3 : Développer des services vélo tout au long des véloroutes (halte ou aire de services, signalétique dans les gares...)

Extrait de l'étude, pp. 198-199 : **IMPACT ÉCONOMIQUE ET POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES USAGES DU VÉLO EN France, 2020, Ademe, Dossiers de la DGE.**

L'impact économique de la pratique loisirs d'excursion est très faible en France : les résultats obtenus sur les véloroutes et voies vertes auprès des pratiquants loisirs montrent que l'impact moyen est de 2,26 € par sortie, soit 0.08 €/km parcouru. L'âge, le sexe, la typologie de pratique jouent peu dans le niveau de dépense. La durée de pratique joue en revanche beaucoup : ceux qui randonnent à la journée dépensent plus, notamment grâce au repas du midi et visitent plus.

Les observations de terrain et les retours usagers montrent que ce faible impact s'explique en partie par le manque d'offre de services marchands, cafés, buvettes, restaurants directement accessibles ou au bord de l'itinéraire.

Les impacts de la pratique d'excursion en France sont très significativement inférieurs aux résultats obtenus dans d'autres pays européens où le taux de dépense est beaucoup plus élevé :

- Dans l'enquête réalisée en Alsace, 44% des excursionnistes allemands déclarent une dépense contre seulement 12% des excursionnistes français. La moyenne de dépense de ceux qui ont déclaré une dépense est de 22 € soit près du double de la moyenne enregistrée sur les autres véloroutes et voies vertes françaises.
- En Suisse, les retombées de la pratique d'excursion étaient dès les premières enquêtes réalisées par Suisse Mobile en moyenne de 8.44 €/sortie et 0.30 €/km (Utiger & Ickert, Suisse Mobile 2005), soit quatre fois plus par excursionnistes qu'en France.
- Dans l'étude sur l'impact économique d'EuroVelo (Weston, 2012), la dépense moyenne par jour et par cycliste excursionniste s'établit autour de 15,40 €/sortie. C'est donc surtout le faible taux de cyclistes engageant une dépense qui pénalise l'impact global de l'excursion.

Au total, les dépenses d'excursion pèsent peu dans l'impact économique des véloroutes et voies vertes étudiées, 4% sur la Vélodyssée, 5% sur l'EV8/Méditerranée à Vélo, 6% sur la Loire à Vélo mais 17% sur la ViaRhôna.

L'enjeu économique principal de l'excursion est de ce fait d'augmenter la part des excursionnistes qui dépensent et pour cela développer l'offre de cafés-restaurants le long des itinéraires mais aussi de développer des offres d'itinéraires.



Action 2.3 : Développer des services vélo tout au long des véloroutes (halte ou aire de services, signalétique dans les gares...)

Extrait de l'étude, p. 208 : IMPACT ÉCONOMIQUE ET POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES USAGES DU VÉLO EN France, 2020, Ademe, Dossiers de la DGE.

Les dépenses des touristes à vélo sont composées à 34% de dépenses d'hébergement, à 36% de dépenses de restauration (restaurants et alimentation), les autres dépenses ne représentant que 30% avec 7% de dépenses d'achat de produits du terroir et de vin, de location pour 4%. Les forfaits des TO représentent une part minime du total des dépenses.

Tableau 60 : Répartition des dépenses des touristes à vélo par poste et par véloroute à partir des personnes enquêtées dont les données sont totalement exploitables (Inddigo, 2019)

Dépenses sur données exprimées et exploitables									
	Héberg.	Alim. et Restau.	Activité	Locat° de vélo	Produit terroir	Autre	Forfait	Transp.	Total exprimé
Bretagne	29%	37%	5%	2%	8%	10%	1%	7%	100%
Vélocyssée	33%	36%	5%	6%	7%	5%	2%	6%	100%
ViaRhôna	42%	38%	4%	1%	4%	3%	0%	8%	100%
EV8	38%	35%	6%	2%	8%	4%	0%	6%	100%
Loire à Vélo	34%	36%	7%	2%	5%	5%	1%	10%	100%
Ensemble	34%	36%	6%	4%	7%	5%	1%	7%	100%



Action 2.3 : Développer des services vélo tout au long des véloroutes (halte ou aire de services, signalétique dans les gares...)

Les nouveaux pratiquants de l'excursionnisme et du tourisme à vélo ont trois attentes principales : 1/ réussir leur premier voyage, 2/ ne pas passer un temps infini à préparer celui-ci et 3/ avoir des informations exactes et justes sur le niveau de service actuel. Les itinéraires et les régions qui parviennent à les renseigner au mieux et les guider par une information complète et fiable vont être mieux notées dans le temps et auront de la récurrence par le bouche à oreille ou les notations quand elles existent / existeront.

Informations sur le site de la V8 « Méditerranée à vélo : <https://www.lamediterraneeavelo.com/infos-pratiques/acces>

Le site est extrêmement précis sur les conditions d'accessibilité tous modes à l'itinéraire, en fournissant des informations à jour, et ne niant pas les difficultés qui peuvent se présenter, en y intégrant même des conseils de la communauté vélo pour faire face aux contraintes et aléas qui peuvent être rencontrés dans les transports, côté SNCF comme côté TER région.

Le site est d'autant plus recommandable qu'il est détaillé, fiable, et pour cela mis à jour en permanence, avec une actualisation et un soin apportés au contenu de l'information, à la clarté de sa rédaction.



Que vous soyez à vélo, à pied, en voiture, en autocar, en train, en bateau ou en avion, retrouvez toutes les bonnes informations pour accéder facilement à La Méditerranée à vélo !



Action 3.2 : Susciter et soutenir les événements portés par des acteurs locaux sur le vélo tourisme, vélo loisirs et vélo sportif

Extrait de l'étude : **IMPACT ÉCONOMIQUE ET POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES USAGES DU VÉLO EN France, 2020**, Ademe, Dossiers de la DGE.

Les événements vélo très grand public sont encore mal connus et peu développés en France.

Sous le nom de « slow up » ils rassemblent chaque année en Suisse des dizaines de milliers de participants. Il ne s'agit pas d'épreuves sportives mais d'événements très grand public à l'occasion de la fermeture de routes à la circulation.

La « Anjou Vintage » rassemble chaque année sur les bords de Loire entre Angers et Saumur plus de 10 000 participants utilisant des vélos et vêtements d'époque dans un cadre festif.

La « Slow up » Alsacienne organisé par l'Agence touristique départementale et les collectivités locales (communes et EPCI) a rassemblé quant à elle lors de la 7ème édition plus de 44 000 personnes en 2019 autour d'un parcours de 38 km fermé à la circulation.

Le vélo sportif, un impact direct qui peut se révéler important

Les 138 épreuves cyclosporives inscrites au calendrier ont rassemblé près de 165 000 participants. Trois épreuves, l'Etape du Tour, l'Ardéchoise et la Quebratahuesos rassemblent plus de 11 000 participants et **représentent 25% du total des participants**. 5 autres rassemblent entre 5 000 et 7500 participants.

La compilation des épreuves VTT est plus difficile à réaliser. La plupart des épreuves rassemblent moins de 500, cinq rassemblent plus de 4500 participants. Les non licenciés représentent dans les épreuves étudiées 44% des participants.

Sur une épreuve régionale comme la Lyon Free Bike Tours rassemblant 7000 participants, 50% viennent de l'agglomération, 42% du reste de la Région AURA, 8% du reste de la France ou de l'étranger. Le panier moyen de dépense est de 29 €. 30% sont venus à Lyon pour le week-end dont la moitié en hébergement non marchand.

La Fédération de Triathlon a organisé un peu moins de 2 000 épreuves rassemblant plus de 100 000 participants. L'UFOLEP a organisé en 2018 plus de 1500 épreuves dont 1000 cyclosporives, 150 cyclocross, 230 épreuves de VTT. La FSGT a quant à elle mis à son calendrier plus de 160 épreuves entre avril et décembre 2019. L'essentiel du budget d'organisation des épreuves est intégré au budget des clubs et représentent selon les fédérations entre 30 et 50% du budget, soit autour de 115 M€.