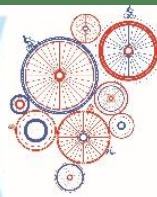


# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE



Communauté de Communes  
**VALLÉE des BAUX-ALPILLES**

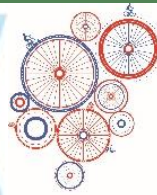
# SOMMAIRE

<b>Introduction</b>	<b>4</b>
<b>Phase 1 – Diagnostic</b>	<b>11</b>
<b>Phase 2 – Concertation</b>	<b>62</b>
<b>Phase 3 – Schéma d'intention</b>	<b>76</b>
<b>Phase 4 – Plan d'actions</b>	<b>84</b>
<b>Annexes</b>	<b>136</b>

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE



Communauté de Communes  
**VALLÉE des BAUX-ALPILLES**

# Situation géographique et administrative

La **Communauté de communes Vallée des Baux Alpilles** est un établissement public de coopération intercommunale fondée en 1995 située dans le Département des Bouches du Rhône.

La collectivité est composée de **10 communes** et dénombre **27 836 habitants**.

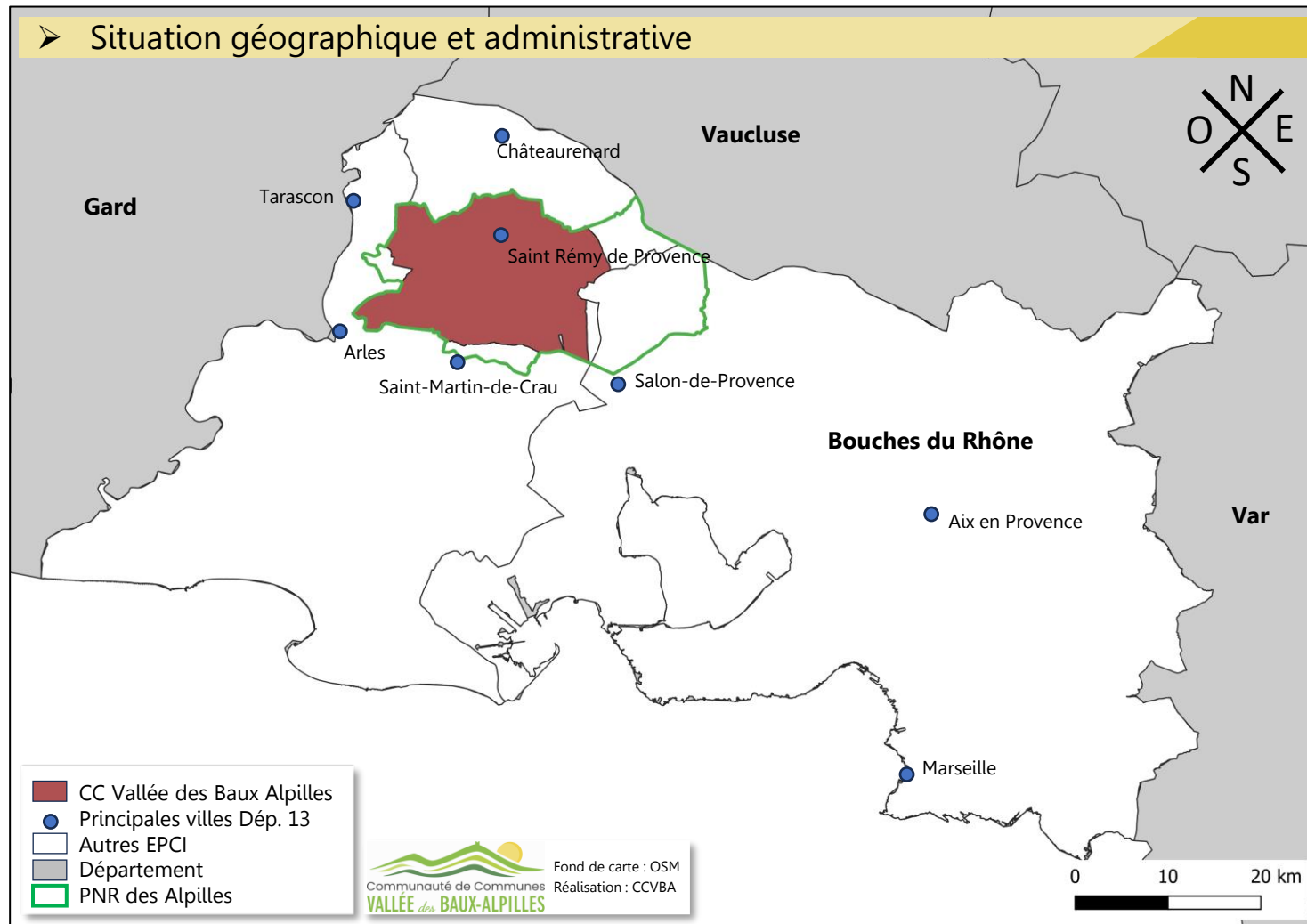
La CCVBA a une **situation géographique stratégique**, à la **croisée d'une pluralité de « villes moyennes »** (Arles, Tarascon, Châteaurenard, Saint Martin de Crau, Salon de Provence et Cavaillon) situées à moins de 15 kilomètres.

Aussi, par sa proximité avec les Départements du Gard et du Vaucluse il y a des interactions avec les villes d'Avignon et de Nîmes.

La CCVBA a des **interfaces** avec **3 EPCI voisins**, Arles Crau Camargue Montagnette (**ACCM**), Terre de Provence Agglomération (**TPA**) et la Métropole Aix Marseille Provence (**MAMP**)

La totalité de la collectivité **fait partie intégrante du Parc Naturel Régional des Alpilles** (PNRA)

La Communauté de communes Vallée des Baux Alpilles dispose depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021 de la **compétence Mobilité**. Elle est donc compétente sur son ressort territorial pour la planification et la mise en œuvre d'actions en faveur des mobilités durables



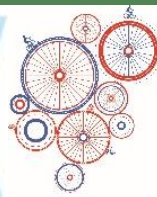
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## INTRODUCTION ET CONTEXTE

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE





**Loi d'orientation sur les mobilités 2019 : reconnaît le vélo comme moyen de déplacement**

**Objectif → atteindre part modale de 9% à vélo pour les déplacements du quotidien en 2024 et 12% en 2030**

Lancement d'un « **Plan vélo** » en 2018, **renouvelé en 2023** pour une durée de **4 ans**

→ Faire du vélo une **alternative crédible à la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien** (Forfait mobilité durable)

→ Faire du vélo **un levier pour notre économie** en accompagnant l'écosystème des acteurs français

→ **Rendre le vélo accessible à tous et pour tous** (prime à l'achat, Savoir Rouler à vélo)

Depuis 2019 **financement** de plus de **1200 projets d'aménagements cyclables** sur 750 territoires  
→ 475M € de subventions

**Fonds vert** → Service de mobilité en libre-service, Prêt et location de vélos

**Programme A VELO pour aider les collectivités à s'engager dans une politique cyclable, Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles lauréate de A VELO 2**



→ **Prise de compétence Mobilité** par la Communauté de communes Vallée des Baux Alpilles qui est AOM depuis le **1<sup>er</sup> juillet 2021**

→ La **mobilité active est** un des **piliers** du bouquet de **mobilités alternatives à la voiture individuelle** inscrit dans la LOM et projeté par la CCVBA

Transports  
publics

Mobilités  
actives

Mobilités  
partagées

Mobilités  
solidaires

→ **Volonté de développer et renforcer la pratique cyclable sur le territoire avec la réalisation d'un schéma directeur cyclable intercommunal**

### Et ensuite ?

→ **Mise en œuvre du Plan d'action** préconisé par le schéma directeur cyclable intercommunal

→ **Elaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié** traitant l'ensemble des offres de mobilités alternatives à la voiture individuelle

Un **document de planification** pour le développement d'une **politique cyclable**

Un **outil** de **programmation** et de **planification** des aménagements cyclables et services vélo

Un **document de référence** pour la **CCVBA**, les **communes** et complémentaires des collectivités voisines et du Département



Un **document cadre** pour favoriser le déploiement **cohérent** d'un **réseau cyclable sécurisé et continu** et de **services vélo**

**Infrastructures**

**Aménagements** sécurisés, efficaces, entretenus

**Services, Sensibilisation  
Accompagnement**

**Stationnement** fonctionnel et sécurisé, public/privé  
**Jalonnement** orientation, sensibilisation des non cyclistes  
**Mise à disposition** et entretien de vélos (public/privé)  
**Animation** semaine de la mobilité, découverte VAE  
**Apprentissage** remise en selle adultes/enfants  
**Incitations financières** fmd, aide à l'achat  
**Intermodalité facilitée**



**PRÉPARATION**

**Phase 1**

Diagnostic et état des lieux

Validation des objectifs  
Inventaire de l'existant  
Rencontre avec les Communes  
Analyses des besoins et attentes des Communes  
Objectivation des potentiels

**Phase 2**

Concertation

De la population  
Des acteurs du territoire  
Des associations  
Des entités institutionnelles supra-territoriales  
Analyses des besoins et attentes

**Phase 3**

Schéma d'intention

Choix des orientations d'aménagements  
Hiérarchisation du réseau

**Phase 4**

Plan d'actions

Description précise des aménagements par tronçon (itinéraire, caractéristiques techniques, vocation, coût)  
Chiffrage  
PPI  
Possibilités de gouvernance  
Fiches actions « services et accompagnement »

**APPROBATION**

		janv-24	févr-24	mars-24	avr-24	mai-24	juin-24	juil-24	août-24	sept-24	oct-24	nov-24
Phase 1 Diagnostic/Etat des lieux	Lancement de l'étude		COMOB									
	Repérage de l'existant - aménagement											
	Repérage de l'existant - stationnement											
	Cartographie de l'existant											
	Diagnostic territorial (PGM, étude de flux)											
	Cartographie des données du diagnostic											
	Réunion techniques (communes, Dép, EPCI...)											
	Rapport de synthèse écrite					Rendu						
Phase 2 Concertation	Construction questionnaire (dématérialisé ?)											
	Mise en ligne ou flying											
	Analyse et synthèse de l'enquête											
	Restitution Phase 1 & 2					COTECH	COMOB					
Phase 3 Schéma d'intention	Définition des enjeux communautaires											
	Définition du schéma d'intention											
	Validation schéma d'intention (COMOB + bureau)						COMOB	Restitution				
Phase 4 Plan d'Actions	Repérages terrains											
	Construction du réseau cyclable (SIG)											
	Validation du réseau cyclable par communes...											
	Réunion technique avec partenaires (Dép, EPCI,...)									COTECH		
	Chiffrages, PPI, Gouvernance											
	COFIL										COMOB	Restitution
	Validation du schéma cyclable										CM* + CC*	
	Cartographie du réseau cyclable final											

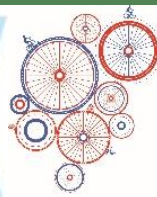
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## PHASE 1 DIAGNOSTIC

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE



L'objectif de ce diagnostic est de **mettre en exergue les forces et les faiblesses mais également les opportunités** de développement de la pratique du vélo sur le territoire de la Communauté de communes Vallée des Baux Alpilles

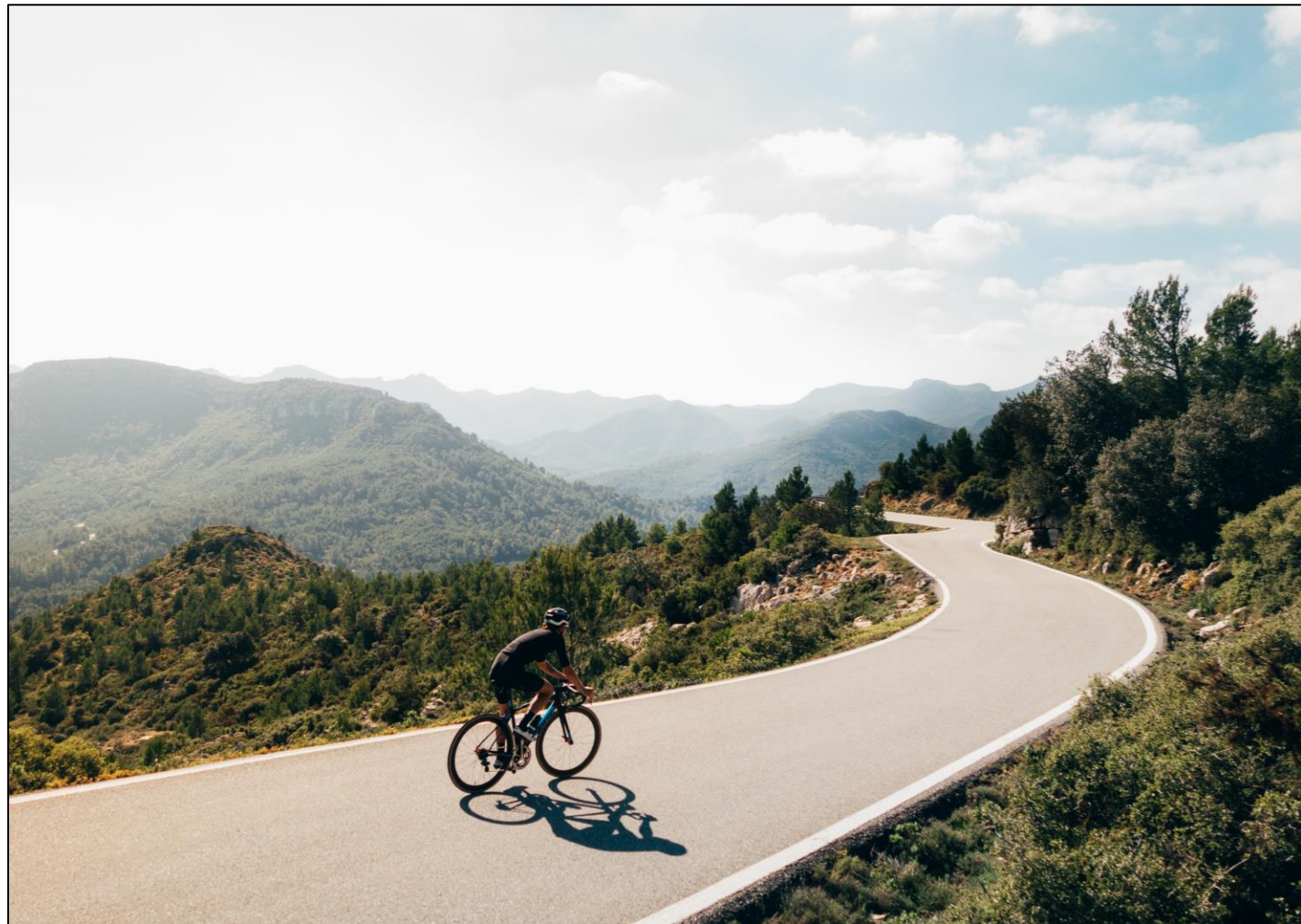
Le diagnostic constitue **une clef de lecture nécessaire à l'élaboration d'une stratégie vélo** cohérente à l'échelle du territoire.

**Le diagnostic se décompose en deux parties :**

- **Analyse du profil de la collectivité** et étude des flux de déplacements du quotidien.
- **Analyse de l'existant** : état des lieux des aménagements existants, inventaire de l'offre vélo, recensement des infrastructures de stationnement cyclable,

Le diagnostic sera complété et enrichi par une phase de **concertation** auprès des acteurs institutionnels et associatifs du territoire ainsi que par une enquête publique à destination des habitants et travailleurs du territoire.

La finalité du diagnostic est de définir les enjeux et les objectifs stratégiques à mettre en œuvre pour la suite de la construction du schéma directeur cyclable.



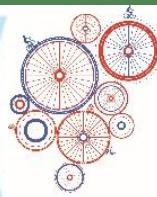
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE



Communauté de Communes  
**VALLÉE des BAUX-ALPILLES**

# Répartition de la population

La Communauté de communes Vallée des Baux Alpilles est composée d'une population de **27 712 habitants**.

**35 %** de la population est répartie sur une Commune centre :

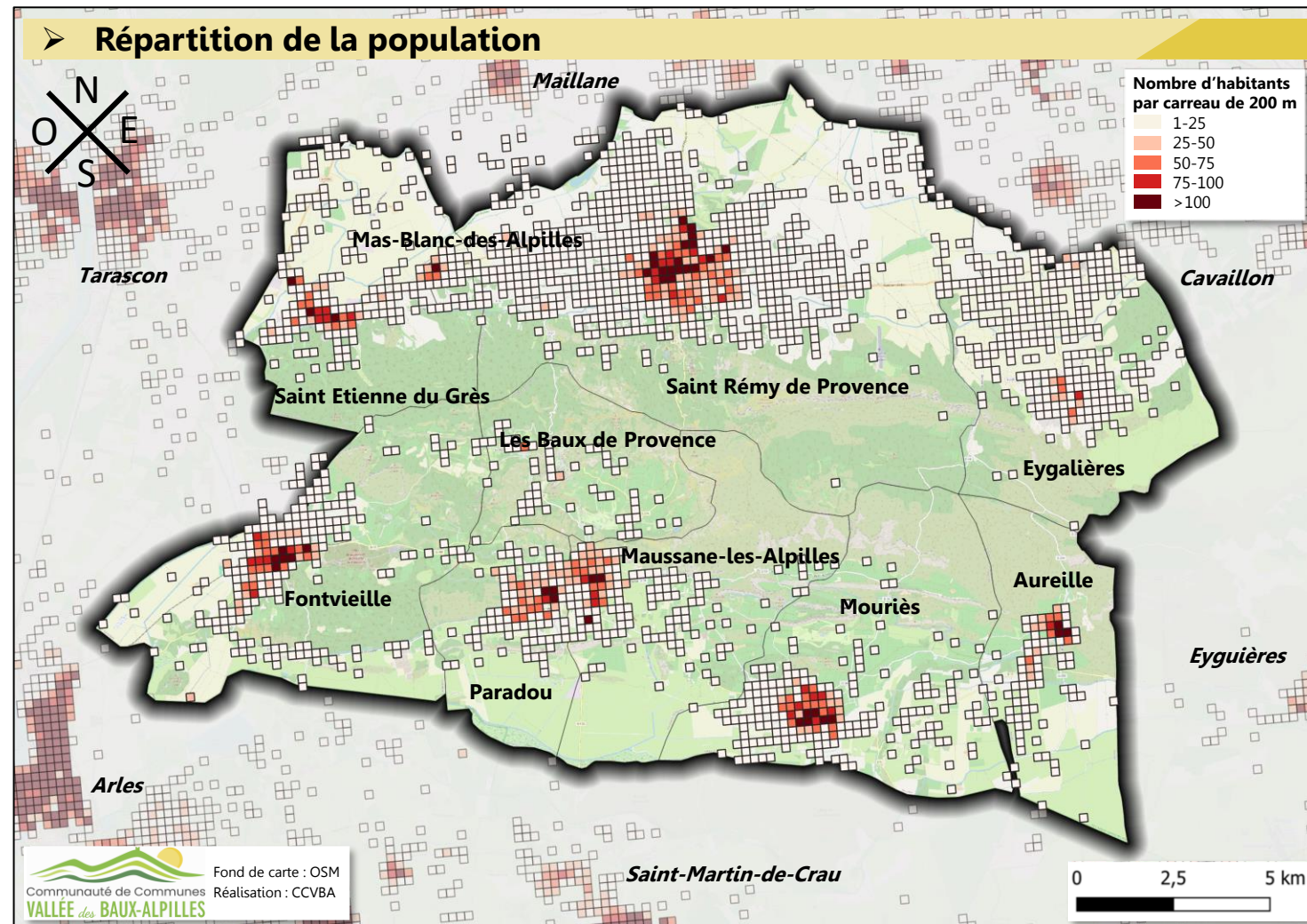
- **Saint Rémy de Provence** (9619 hab.)

Une **pluralité de Communes secondaires** sont réparties sur l'ensemble du territoire sur deux axes « est-ouest » parallèles au Sud et au Nord du massif des Alpilles :

- **Fontvieille** 12,5% (3521 hab.)
- **Mouriès** 12% ( 3414 hab.)
- **Saint Etienne du Grès** 9% (2486 hab.)
- **Maussane-les-Alpilles** 9% (2396 hab.)

La Partie Nord du territoire est plus peuplée et est concentrée sur Saint Rémy de Provence et la population est plus étalée que sur la partie Sud du territoire, où la population est polarisée autour des bourgs-centres.

**Etalement** de la population en **pied du massif** des Alpilles. Seule la commune des Baux de Provence a une population localisée au sein du massif.



Un **territoire divisé** par des **contraintes physiques** :

- **le massif des Alpilles** impose une organisation spatiale avec deux axes Est/Ouest au Nord et au Sud du territoire (*altitude maximum 410 mètres*).

Les déplacements doux nécessitent un développement fort de l'usage du vélo à assistance électrique pour les liaisons Nord/Sud.

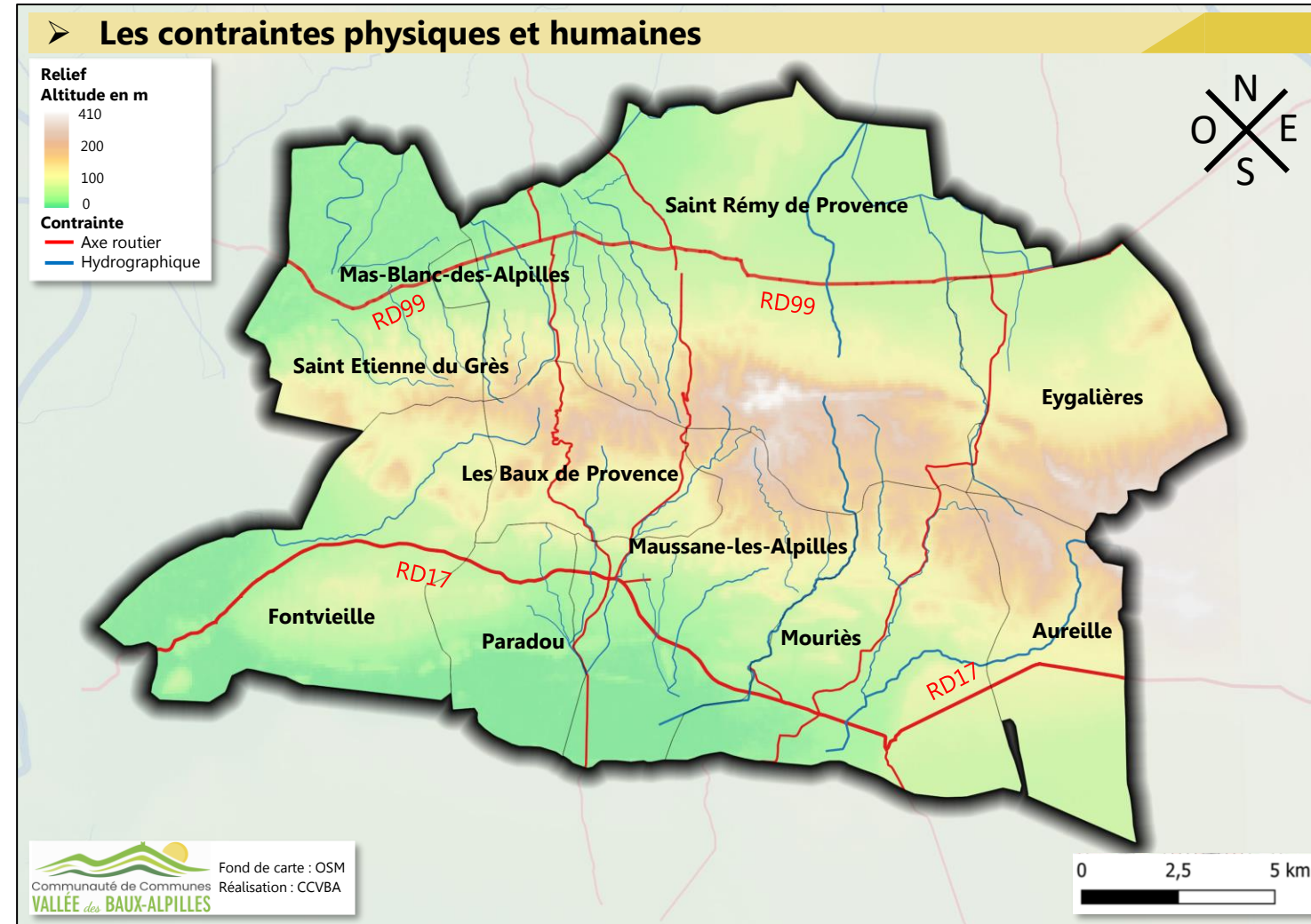
- **Des cours d'eau** (Canal de la Vallée des Baux, Canal des Alpilles septentrionales, Canal du Vigueirat) :

Des liaisons rive droite - rive gauche imposées par les franchissements existants (RD99), supportant parfois des trafics routiers élevés et non adaptés à la pratique cyclable

- des **contraintes « artificielles »** :

Les **routes départementales** principales à forte circulation (RD99 et RD17) qui impliquent une gestion des franchissements.

Une nécessité de ne pas emprunter ces itinéraires à vélo



# Les pôles générateurs de déplacements

Un « **pôle générateur de déplacement** » est un lieu présentant plusieurs sources d'intérêt qui va **attirer des individus** dans un périmètre plus ou moins important.

Le territoire compte une densité importante de pôles générateurs de déplacements au sein :

- Des **bourgs-centre** disposants de commerces, services, écoles, infrastructure de loisirs, santé, sport)\*:

Saint Rémy de Provence, Fontvieille, Mouriès, Saint Etienne du Grès, Maussane les Alpilles...

- Des **polarités commerciales** et des **bassins d'emplois, dont 8 Zones d'Activités\***

ZA La Massane, ZA de la Gare, ZA des Grandes Terres...

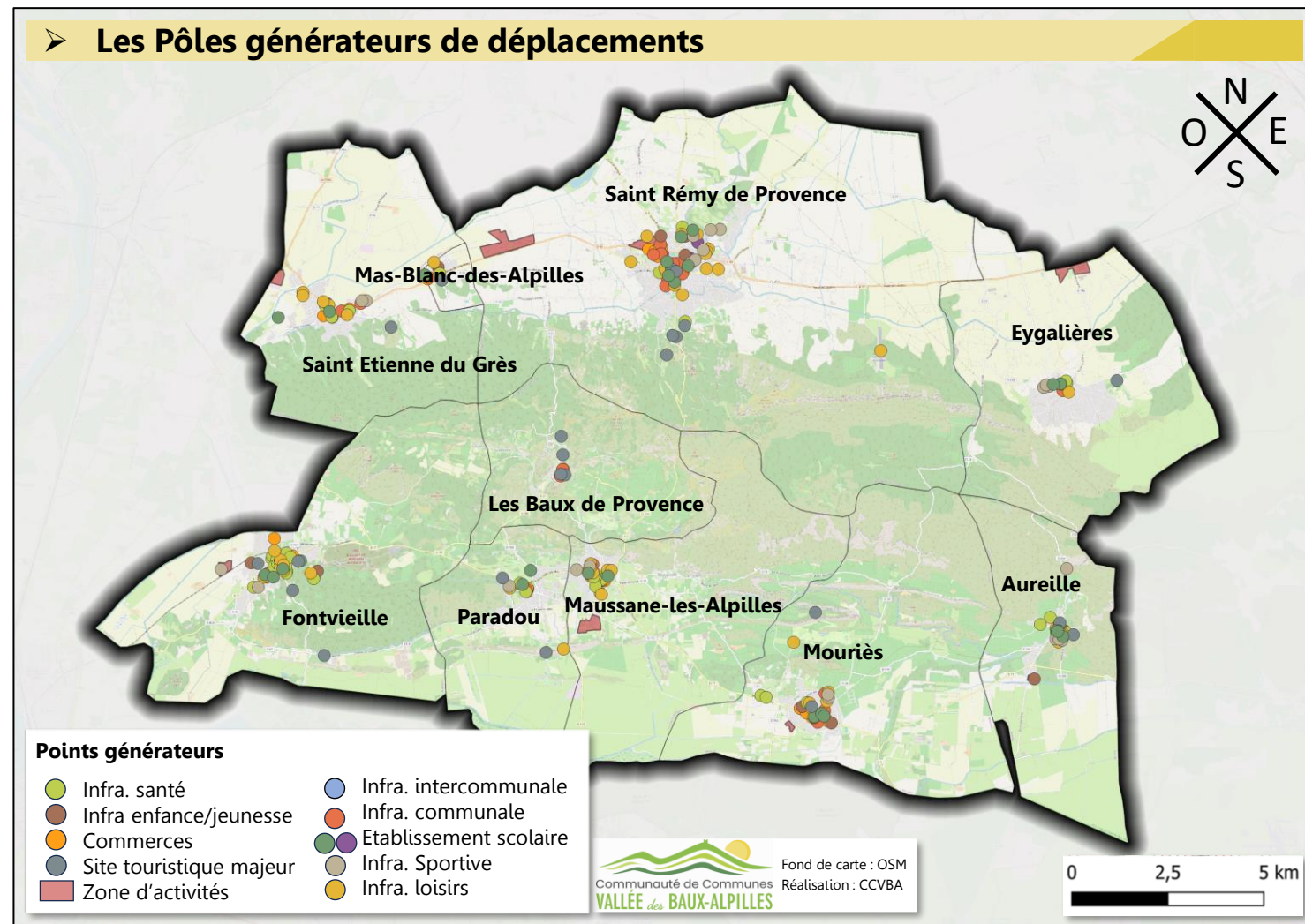
- Des **pôles touristiques majeurs\***

Cité des Baux de Provence, les Antiques de Glanum, Site archéologique de Glanum, Moulin de Daudet...

- Des **établissements scolaires\***

19 écoles, 1 collège et 1 Lycée professionnel

La plupart des pôles générateurs de déplacements sont en centre-ville et sont pour une majorité accessible à vélo en moins de 15 minutes.



\*Liste de l'ensemble des pôles générateurs de déplacements identifiés par thématique en annexes



Les flux routiers sont concentrés sur les axes est-ouest au Sud et au Nord des Alpilles :

- La RD 99

**Artère routière principale** avec plus de **6000 véh/J**, elle dessert le territoire sur l'axe est-ouest reliant Tarascon à Cavaillon en traversant les communes de Saint Etienne du Grès, Mas Blanc des Alpilles et Saint Rémy de Provence. La **rocade de Saint Rémy de Provence (RD99)** est le point névralgique des flux routiers avec plus de **9000 véh/J** dont **9,2% de poids lourds**.

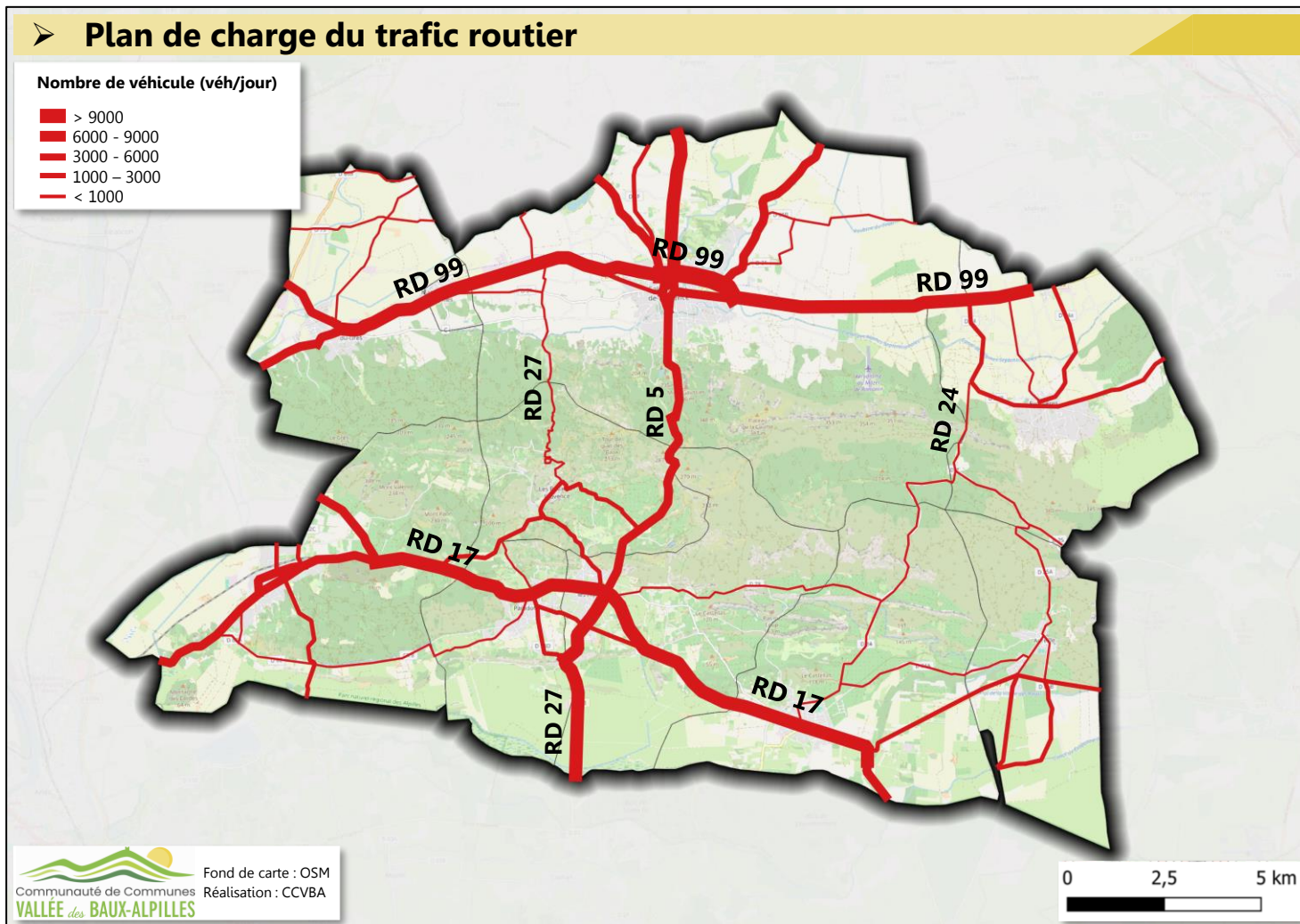
L'**eurovéloroute 8** permet aux cyclistes de ne pas emprunter cet axe inadapté à la pratique cyclable et de pouvoir **se déplacer en toute sécurité**.

- La RD17

Artère secondaire, la RD17 dessert le territoire sur un axe est-ouest et relie Arles à Salon de Provence en traversant les communes de Fontvieille, Le Paradou, Maussane les Alpilles et Mouriès

- Les RD27, RD 24 et RD5

Uniques axes routiers internes au territoire permettant une connexion Nord Sud vers les RD 99 et 17 à l'intérieur du territoire. A noter que l'axe Maussane les Alpilles – Saint Martin de Crau (RD27) est un axe fortement circuler du territoire.



2 types de déplacements sont étudiés dans le cadre du diagnostic domicile/travail et domicile/étude :

4 types de flux sont identifiés : entrant, sortant, intercommunal et intra communal.

Près 21 400 flux de déplacements quotidiens

- 15 900 déplacements domicile-travail, soit 74% de l'ensemble des flux étudiés :

→ Plus de 1/3 des déplacements réalisés sont sortants (36%)

→ Près de 1/3 sont entrants (30%).

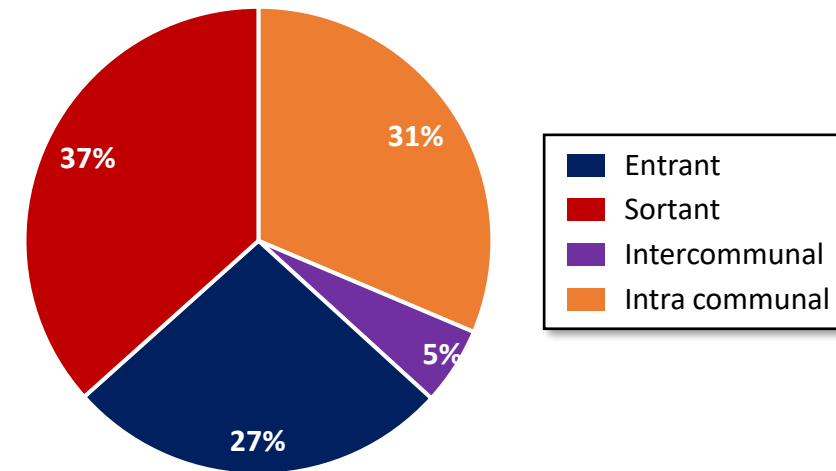
→ 1/3 des déplacements sont effectués à l'intérieur du territoire (34%). 80% de ces flux de déplacements internes sont des flux intra communaux.

- 5500 déplacements domicile-étude, soit 26% de l'ensemble des flux :

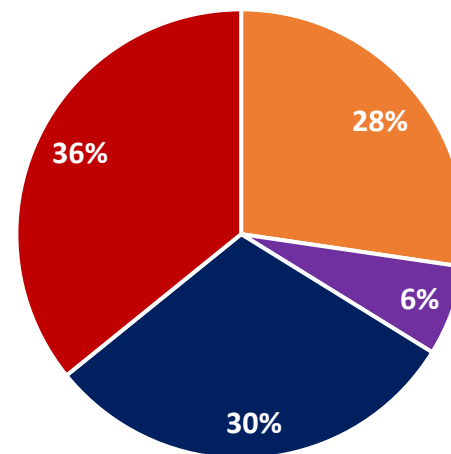
→ Près de 40% des déplacements sont sortants contre 16% entrants. Cette tendance s'explique par la localisation d'établissements scolaires secondaires situés hors CCVBA (Arles, Saint Martin de Crau, Tarascon)

→ Les déplacements à l'intérieur du territoire (45%) sont conséquents et majoritairement représentés par des flux intra communaux (43%) en direction des écoles maternelles et élémentaires.

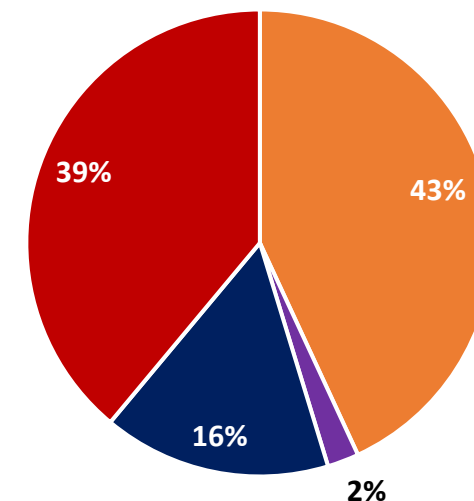
Totalité des déplacements du quotidien (en %)



Déplacements domicile/travail (en %)



Déplacements domicile/étude (en %)



## 4346 Déplacements intra communaux

Il s'agit des déplacements réalisés par une personne qui habite et travaille sur la même commune.

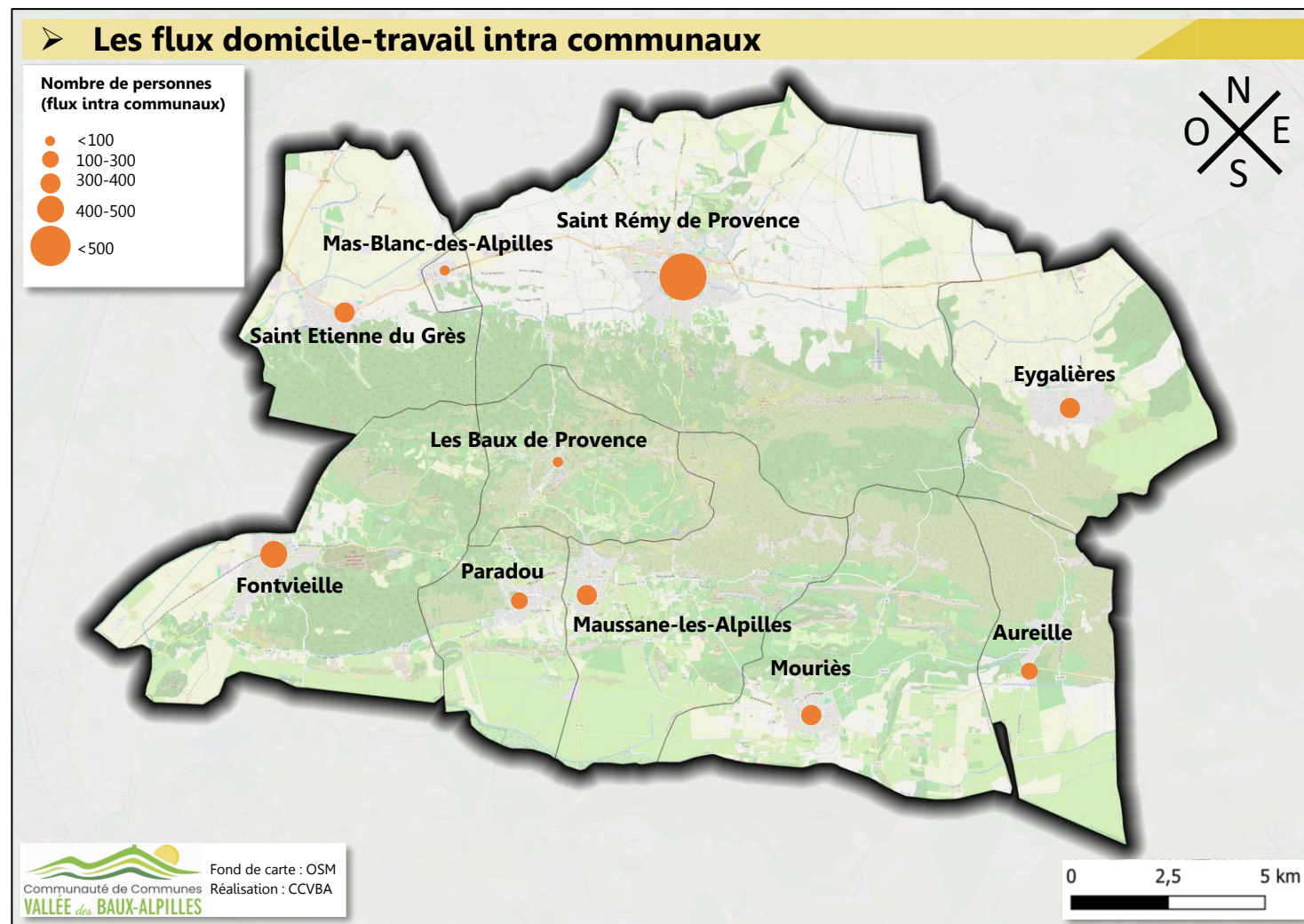
La **répartition** des flux est en lien avec les **densités de population**, les **bassins d'emplois**, les **services** et **équipements** de chaque commune du territoire

**Saint Rémy de Provence dénombre le plus de** déplacements intra communaux journalier avec plus **2150 déplacements**

Entre 300 à 400 déplacements intra communaux sont réalisés à :

- **Fontvieille** 437
- **Maussane** 382
- **Eygalières** 338
- **Mouriès** 325
- **Saint Etienne du Grès** 316

Importance de **pacifier** et **sécuriser** les centre-bourgs pour la circulation des modes actifs **au sein des communes**. Les flux de déplacements sont majoritairement de courtes distances (0 à 3 km). Ils sont donc compatibles avec la pratique du vélo.



## 1032 déplacements intercommunaux

Il s'agit des déplacements effectués par une personne qui habite une commune X et travaille sur une commune Y au sein de la Communauté de communes Vallée des Baux Alpilles

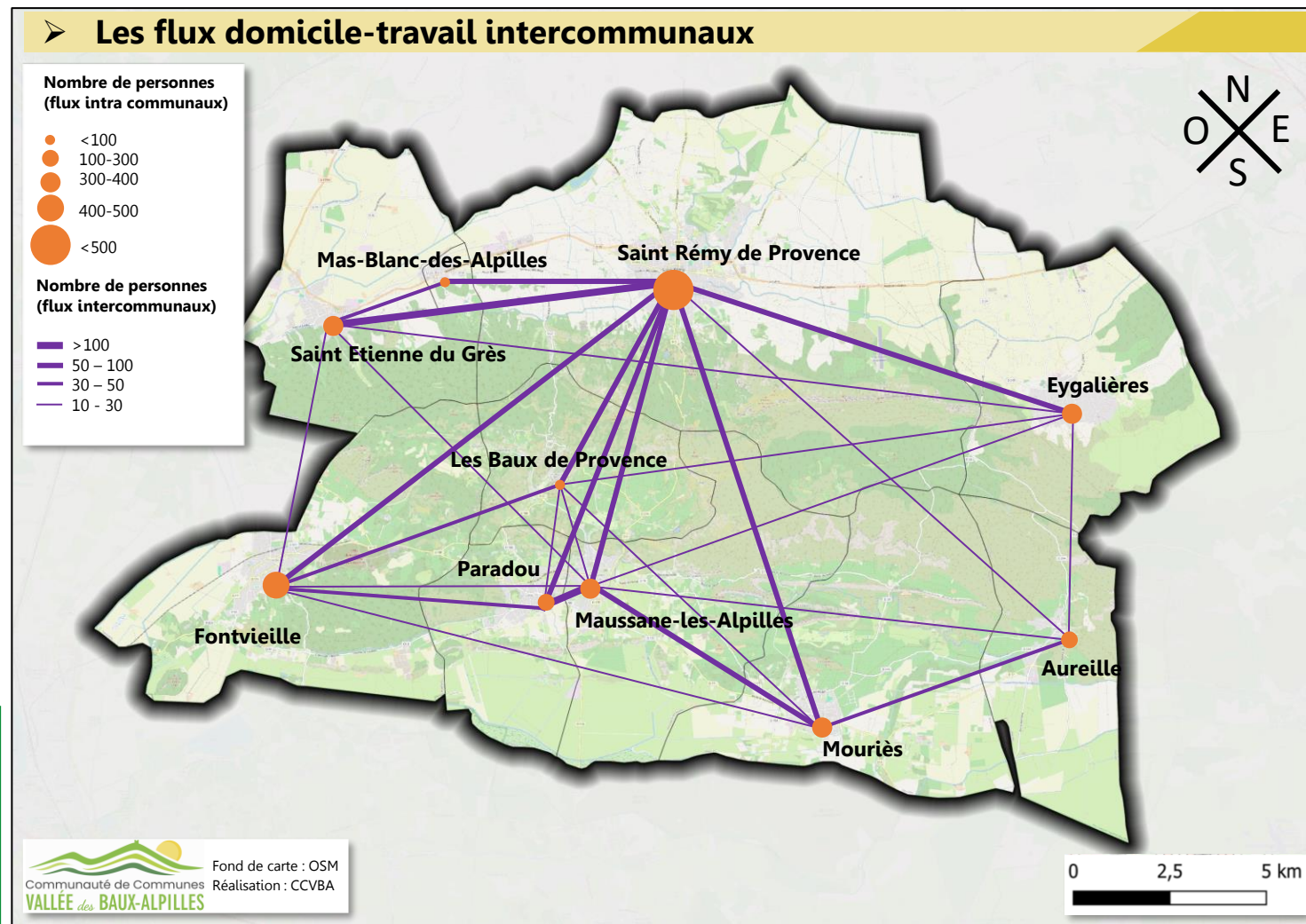
La commune de **Saint Rémy de Provence** génère la majorité des flux intercommunaux du territoire avec plus de 370 déplacements/jour

Des flux conséquents sont générés à **Maussane-les-Alpilles** (240 déplacements)

Plusieurs tendances de flux se dégagent sur le territoire :

- Axe **Saint Etienne du Grès – Eygalières** (Est/Ouest)
- Axe **Mouriès – Saint Rémy de Provence via Maussane les Alpilles** (Nord/Sud)
- Axe **Fontvieille – Saint Rémy de Provence via Les Baux de Provence** (Nord/Sud)

**Une part de ces flux** sont de courtes et de moyennes distances (3 à 10km), et sont donc **compatibles avec la pratique du vélo**, notamment à vélo à assistance électrique. La voie verte reliant Saint-Etienne du Grès à Saint Rémy de Provence rend d'ores et déjà une part de ces déplacements



## 4800 déplacements entrants

Il s'agit des flux de déplacements effectués par une personne n'habitant pas la CCVBA mais y travaillant

Les flux sont principalement en provenance d'**Arles** (401), **Châteaurenard** (388), **Saint Martin de Crau** (305), **Tarascon** (280).

- **15%** des flux entrants sont en provenance d'**Arles** et **Châteaurenard**.
- **Saint Martin de Crau** et **Tarascon** sont identifiés en second plan (**chacun 6% des flux**)

Une **pluralité de flux** de moindre importance sont recensés : Eyragues, Mollégès, Maillane, Beaucaire, Avignon, Noves et Cavaillon

La **majorité des flux entrants** sont à destination de **Saint Rémy de Provence** avec 2700 déplacements entrants (56%)

### Connexions possibles à vélo (rayon <10 km):

**Arles** → Fontvieille *85 actifs*

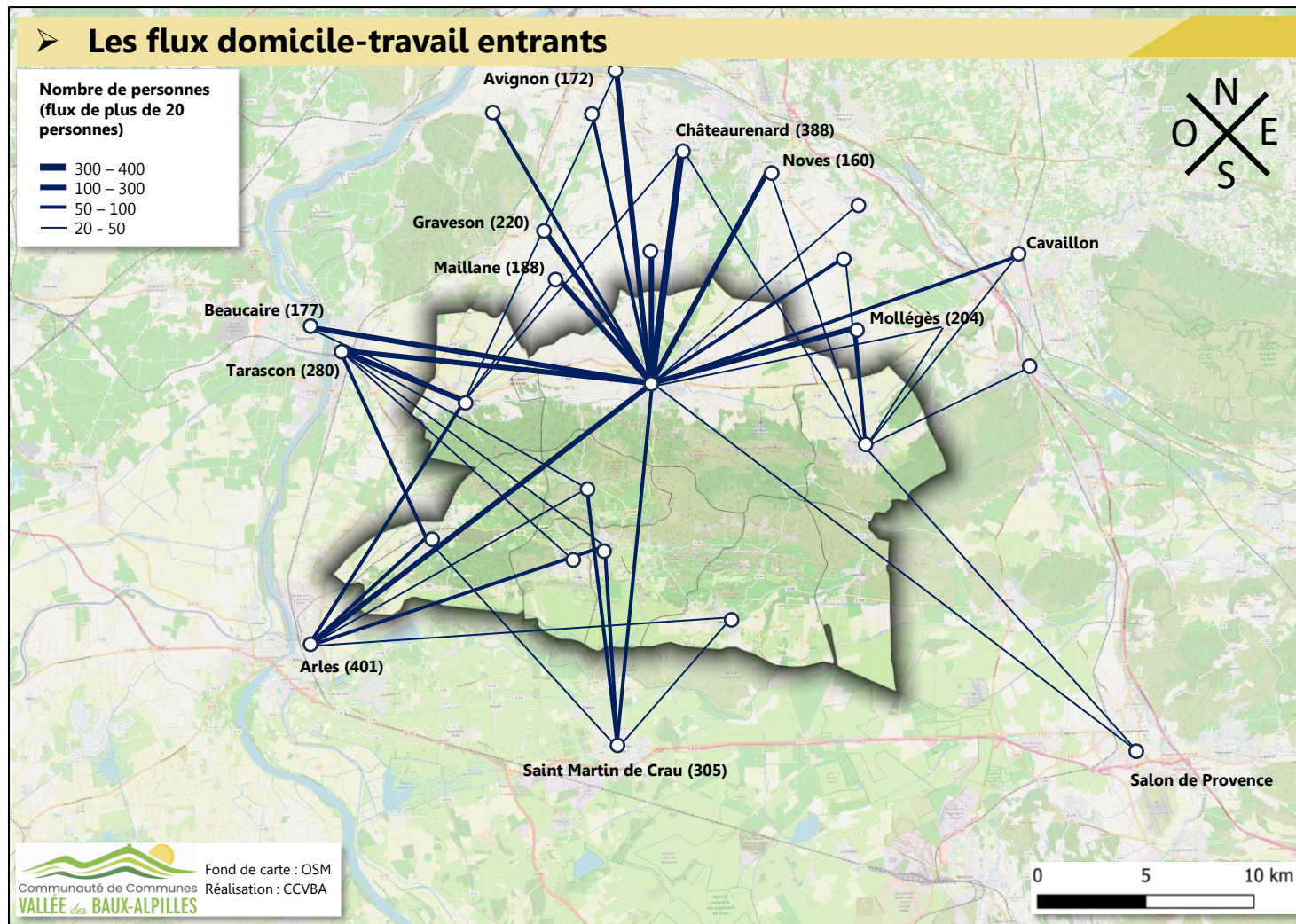
**Châteaurenard** → Saint Rémy de Provence *340 actifs*

**Eyragues** → Saint Rémy de Provence *217 actifs*

**Maillane, Graveson** → Saint Rémy de Provence *418 actifs*

**Saint Martin de Crau** → Maussane *84*, Mouriès *36 actifs*

**Tarascon** → Saint Etienne du Grès *123*



## 5700 déplacements sortants

Il s'agit des déplacements effectués par des personnes habitants la CCVBA et travaillant sur une commune extérieure à la collectivité

Le territoire est tourné vers **Arles** (1086), **Saint Martin de Crau** (419) et **Avignon** (415)

Près de **20% des flux sortants** vont **vers Arles**.

**Saint Martin de Crau** et **Avignon** sont identifiés comme seconde destination (chacun représente 7% des flux)

Des **flux secondaires** sont recensés vers **Tarascon**, **Fos-sur-Mer**, **Salon-de-Provence** et **Istres** (entre 5 et 4% des flux chacun)

### Connexions possibles à vélo (rayon <10 km):

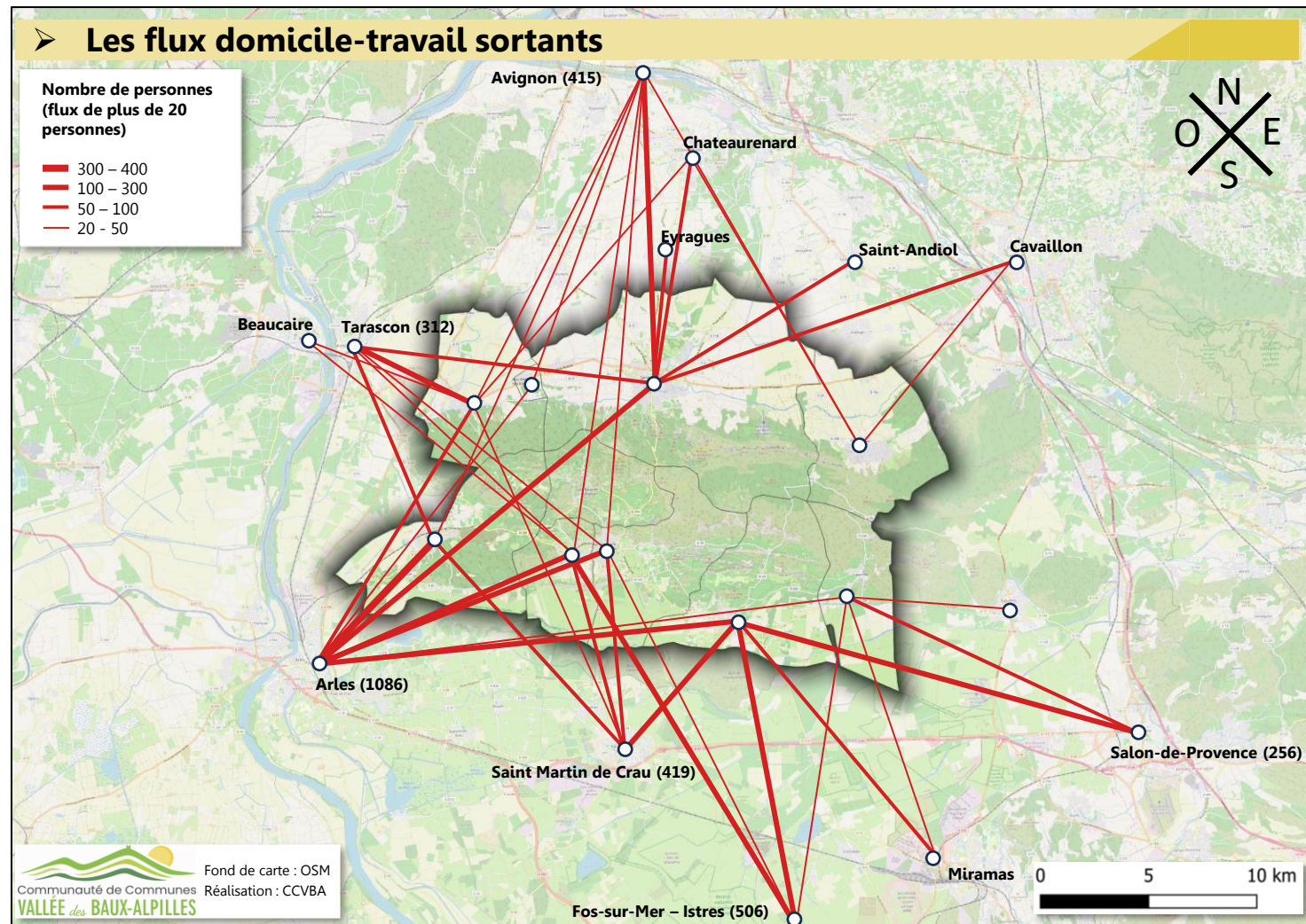
**Arles** → **Fontvieille** 373, **Paradou** 207, **Maussane** 137 actifs

**Saint Martin de Crau** → **Maussane** 75, **Mouriès** 115 actifs

**Tarascon** → **Saint Etienne du Grès** 110 actifs

**Eyragues** → **Saint Rémy de Provence** 91 actifs

**Châteaurenard** → **Saint Rémy de Provence** 81 actifs



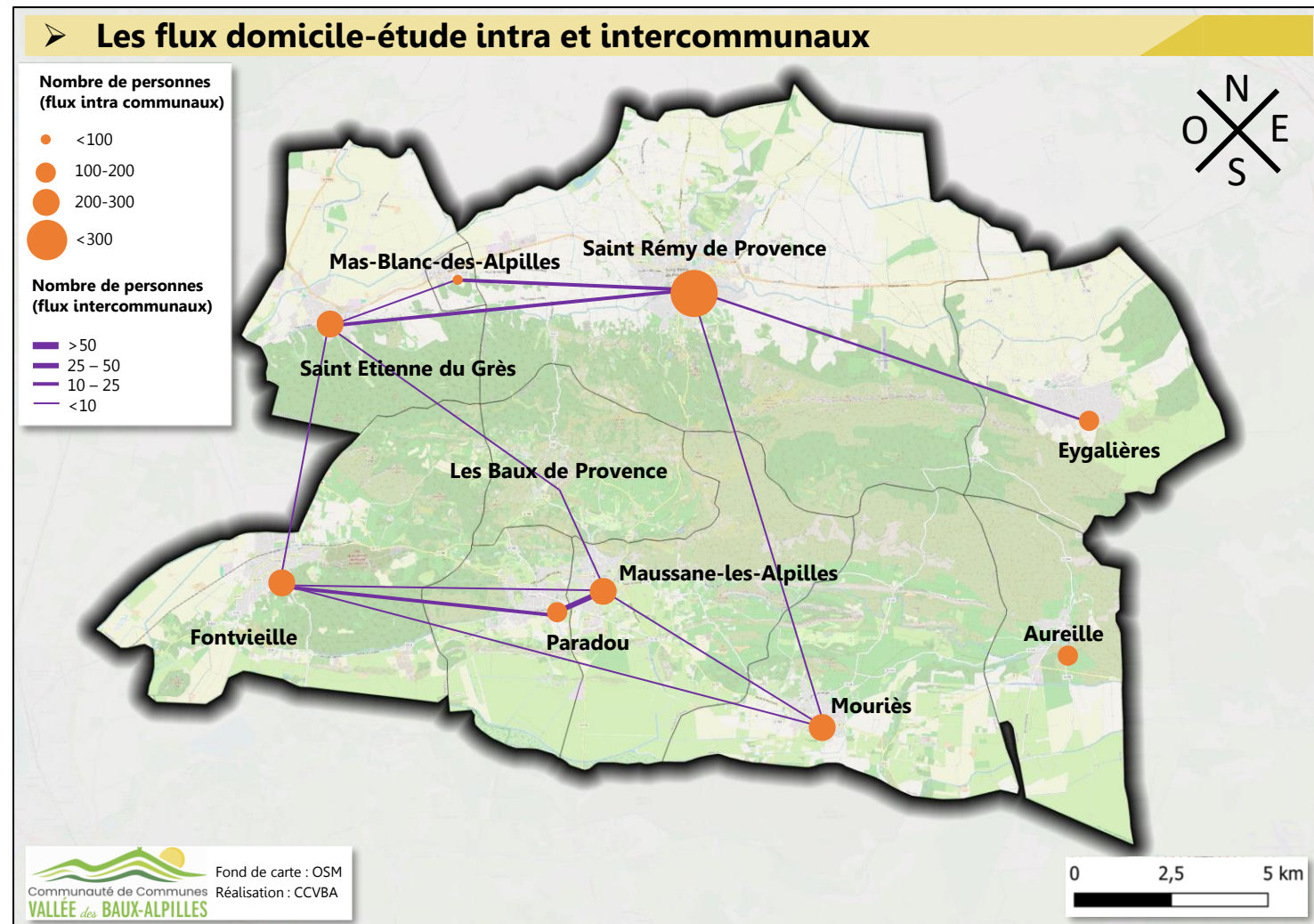
## 120 déplacements intercommunaux

Il n'y a pas de flux excédants les 25 déplacements domicile-étude entre deux communes (Paradou – Maussane-les-Alpilles)

## 2370 déplacements intra-communaux

De la même manière que les flux domicile/travail, ces flux sont de **courtes distances** ( 0 à 3km), les flux intra communaux sont **compatibles avec la pratique du vélo**.

Il est primordial de **sécuriser les abords des établissements scolaires primaires et secondaires** pour permettre une bonne circulation des élèves piétons et à vélo.



## 868 déplacements entrants

Les flux sont en provenance d'**Eyragues, Maillane, Tarascon, Arles** et **Chateaubrenard**.

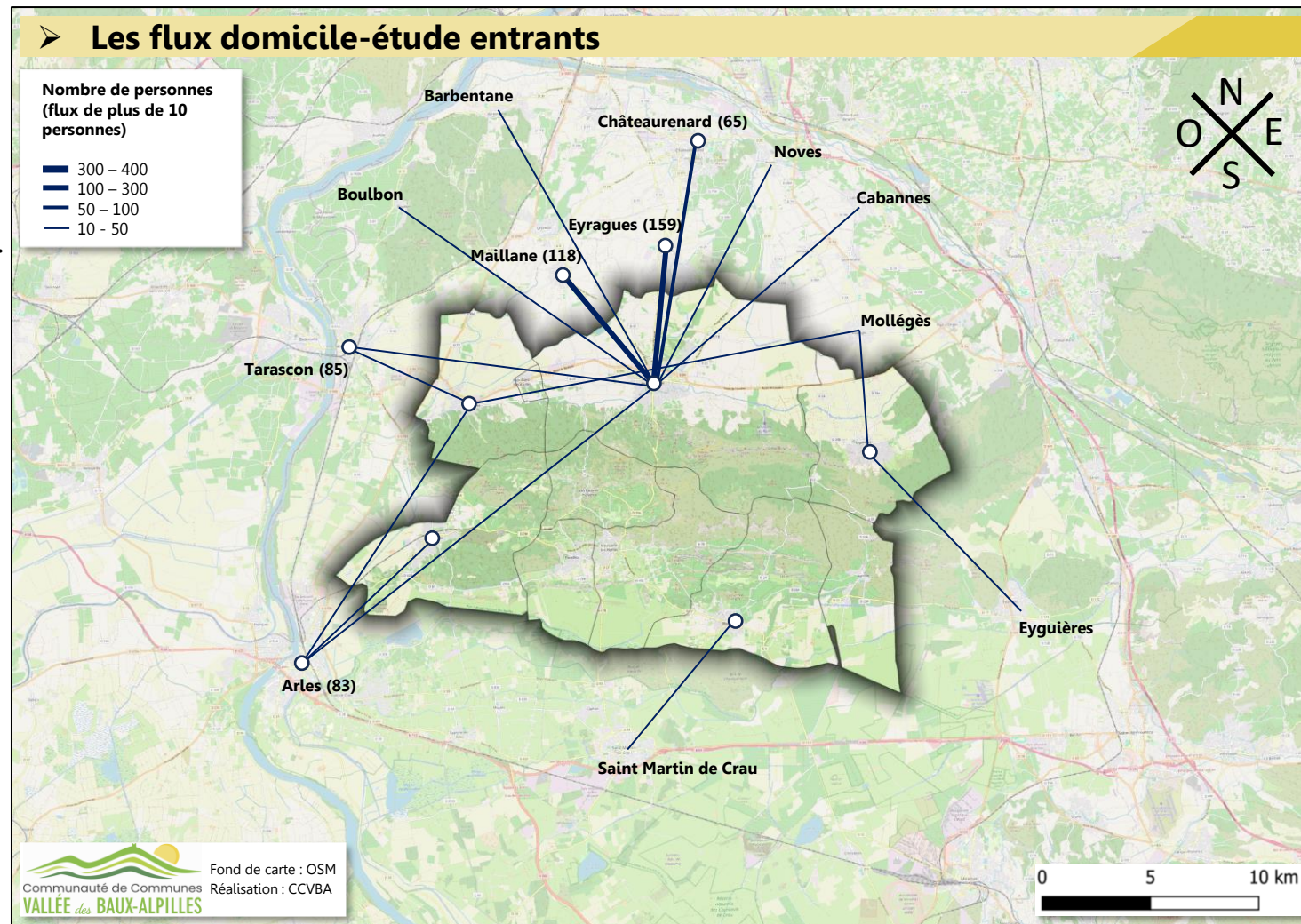
Près de **18%** des flux entrants sont en provenance d'**Eyragues**.

Une grande majorité des flux entrants convergent vers Saint Rémy de Provence (76%). Ces flux se rendent majoritairement au lycée professionnel agricole et au collège.

Connexions possibles à vélo (< 5km):

**Eyragues → Saint Rémy de Provence 159**

**Maillane → Saint Rémy de Provence 118**





## 2141 déplacements sortants

Les flux sortants convergent vers une pluralité de destinations périphériques à la CCVBA : **Arles, Avignon, Saint Martin de Crau et Tarascon (72%)**. Ces communes dotées d'**établissements scolaires secondaires** (collèges et lycées).

Au moins **25%** des flux sortants à destination d'**Arles**.

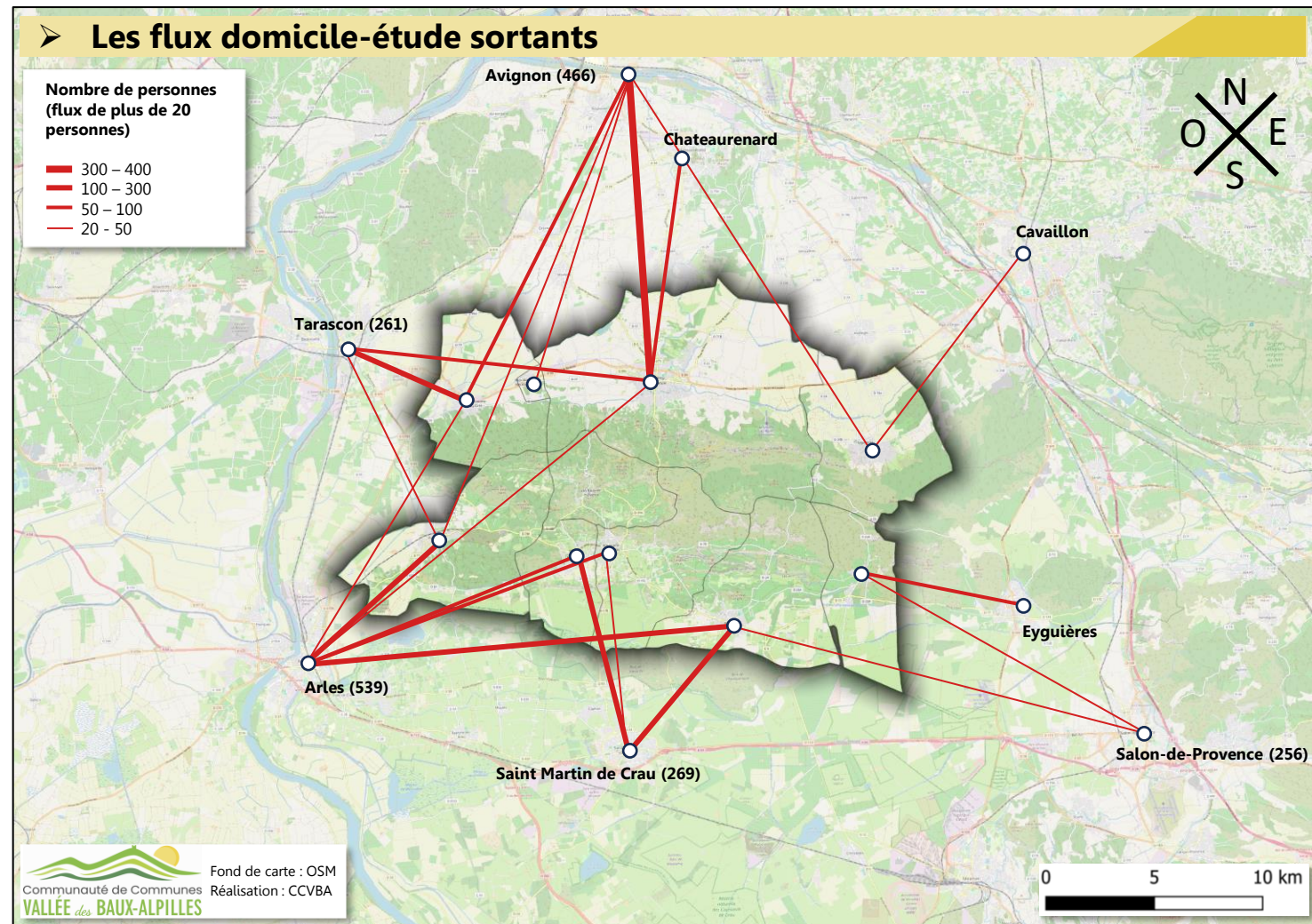
Connexions possibles à vélo (<10 km):

**Arles → Fontvieille 187**

**Saint Martin de Crau → Maussane 44, Mouriès 105**

**Tarascon → Saint Etienne du Grès 116**

La majorité des déplacements sortants sont à destination des collèges, des lycées de secteurs hors CCVBA et facultés, situés à Arles, Tarascon, Saint Martin de Crau



# Synthèse des principaux flux de déplacement du quotidien

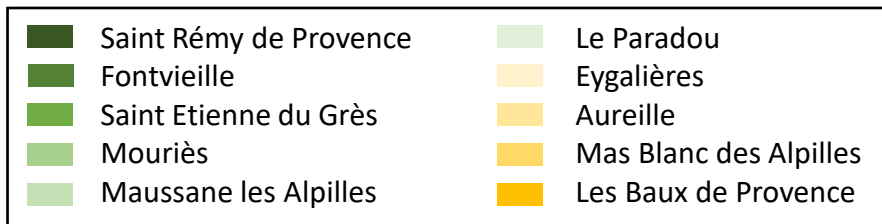
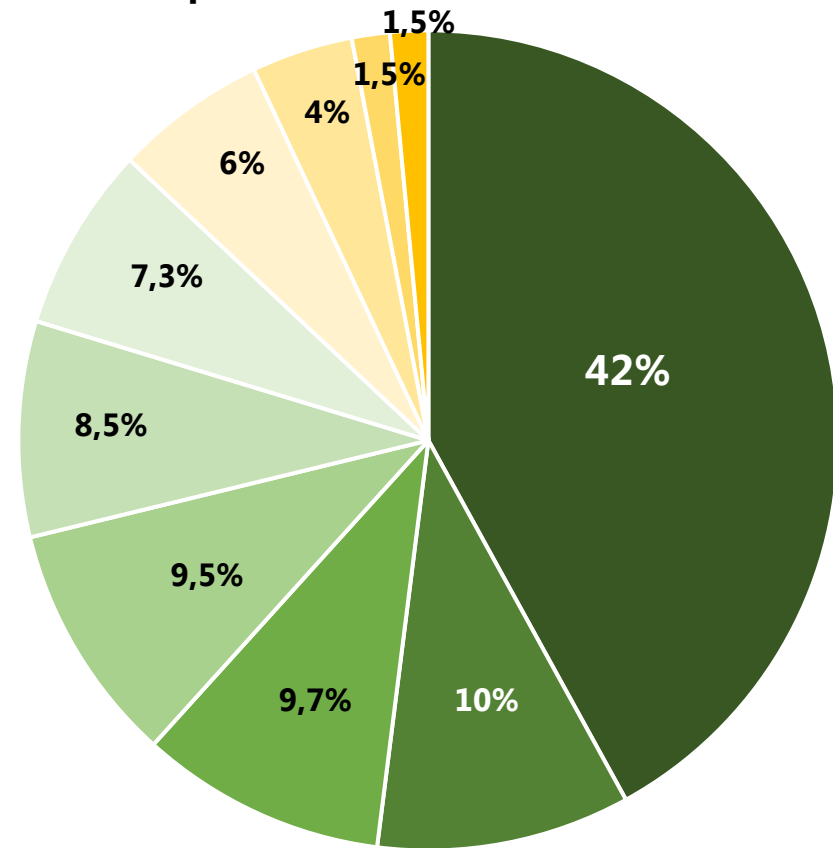
**Saint Rémy de Provence** est la polarité principale du territoire. Plus de **40% des déplacements domicile étude et domicile travail** (9300) y sont réalisés (déplacements internes, entrants et sortants).

Le territoire compte une pluralité de polarités secondaires comptabilisant **plus de 2000 déplacements quotidiens** : **Maussane les Alpilles, Fontvieille, Mouriès et Saint Etienne du Grès**

Cette synthèse de l'analyse de l'ensemble des flux du territoire corrobore la part **d'habitants** par commune du territoire ainsi que le **nombre de pôles générateurs** de déplacements par commune (bassin d'emploi, établissements scolaires...).

Il y a une réelle importance de **développer des aménagements cyclables structurants** à destination des **polarités principales** du territoire et d'assurer des **liaisons cyclables sécurisées** vers et entre les **polarités secondaires**.

Part des flux de déplacements des communes de la CCVBA (en %)



# Synthèse des principaux flux de déplacement du quotidien

Plus de **13 500 déplacements (63%)** sont effectués avec une commune extérieure à la Communauté de communes Vallée de Baux Alpilles (déplacements entrants + sortants du territoire).

**Arles** est la commune avec laquelle la CCVBA a le plus d'interactions pour les déplacements du quotidien domicile – travail/étude → **15% des déplacements totaux** (2109 déplacements jours)

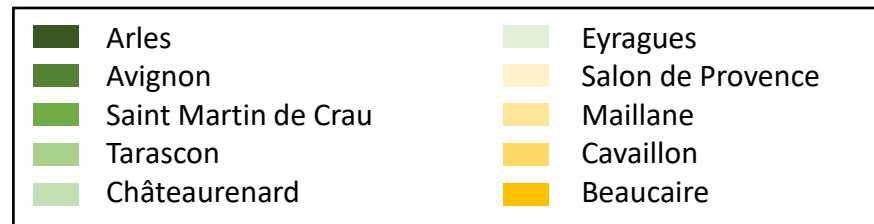
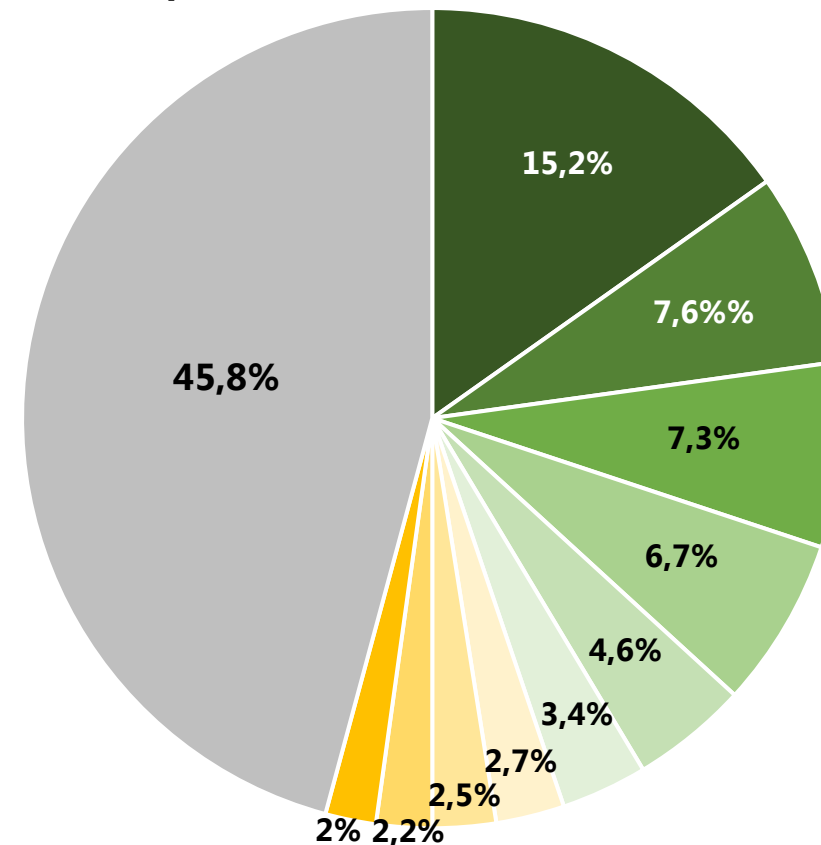
La CCVBA compte une pluralité d'interactions secondaires avec des communes périphériques : **Avignon 8%**, **Saint Martin de Crau 7%**, **Tarascon 7%** et **Châteaurenard 5%**.

Près de 46% des flux de déplacements sont à destination de commune avec un nombre de flux inférieurs à 100 déplacements jours

Cette synthèse de l'analyse de l'ensemble des flux du territoire corrobore avec le **nombre d'habitants** par commune ainsi que le **nombre de pôles générateurs** de déplacements par commune (bassins d'emploi, établissements scolaires...).

Importance de développer des aménagements cyclables structurants à destination des polarités principales et secondaires périphériques à la CCVBA : **Arles, Tarascon, Châteaurenard Saint Martin de Crau, Eyragues, Maillane et Eyguières.**

Part des flux de déplacements hors communes de la CCVBA (en %)



A noter que les **déplacements domicile/étude et domicile/travail** représentent environ **30% des déplacements totaux** réalisés sur le territoire.

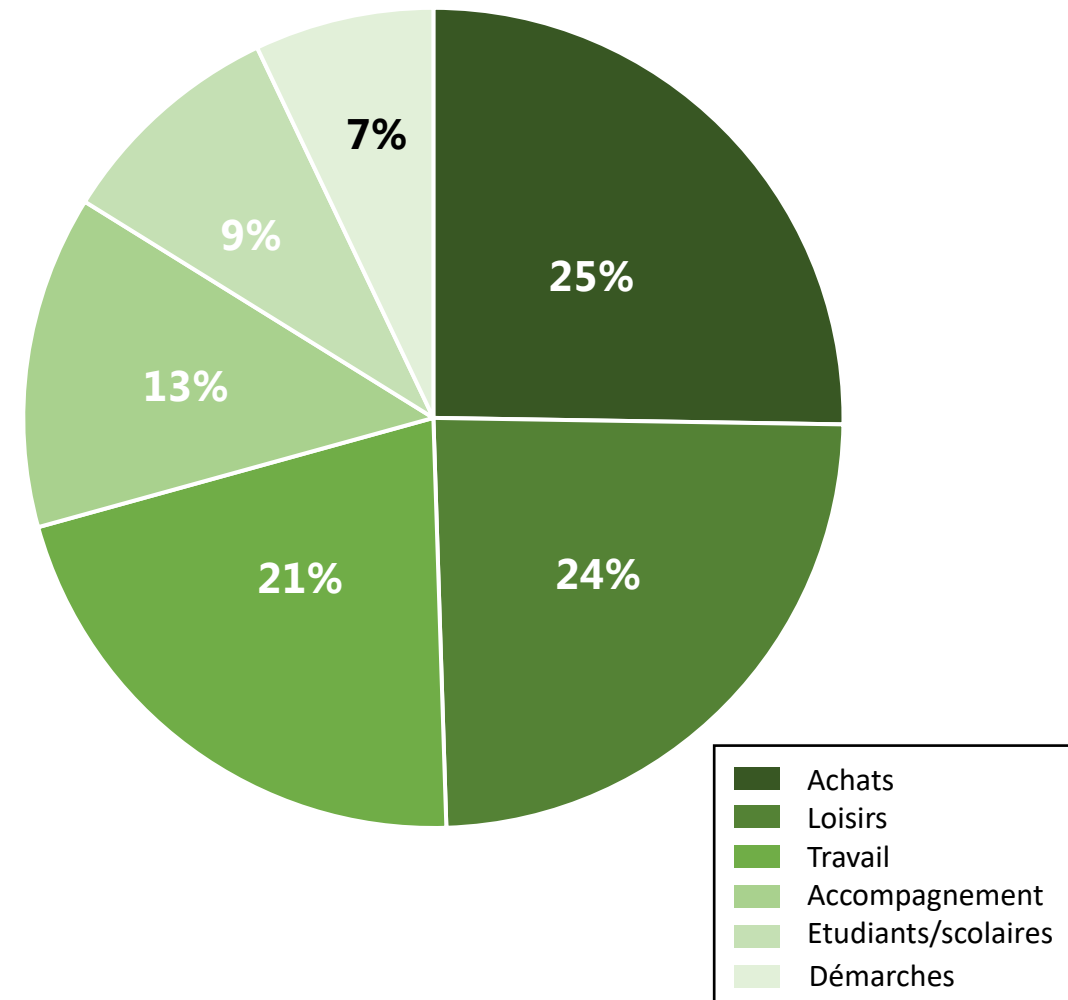
En effet, dans le cadre de l'enquête mobilité réalisé par le PETR, plusieurs autres motifs de déplacements ont été étudiés :

- **Achats**
- **Loisirs**
- **Accompagnement d'un proche**
- **Démarches administratives**

Actuellement près de **75 000 déplacements** sont réalisés **chaque jour** sur le territoire. **51 000 sont internes** à la CCVBA et **24 000** sont en provenance ou à destination des **EPCI voisines**.

Si ces flux de déplacements ne sont pas quantifiables d'une origine à une destination, il est impératif de les prendre en considération dans le cadre de l'étude des flux.

**74% des flux internes font moins de 3 km** et **47% sont réalisés en voiture**. Ces distances sont effectuables à vélo en moins de 15 minutes.



## Ligne 707 Avignon – Saint Rémy de Provence

**Communes desservies** : Saint Rémy de Provence, (en été *Baux de Provence, Maussane-les-Alpilles, Paradou, Fontvieille*)

**Nombre de passages jours** : 20 allers 20 retours (semaine et samedi)

**Amplitude horaire\*** : 1 à 2 par heure et par sens de circulation

**Extension** : Vers Arles en période estivale (juillet à août)

**Service annexes** : rack pour emport vélo à l'arrière de certains cars

## Ligne 704 Cavillon - Arles

**Communes desservies** : Saint Rémy de Provence, Mas Blanc des Alpilles, Saint Etienne du Grès

**Nombre de passages jours** : 3 allers 3 retours (semaine et samedi)

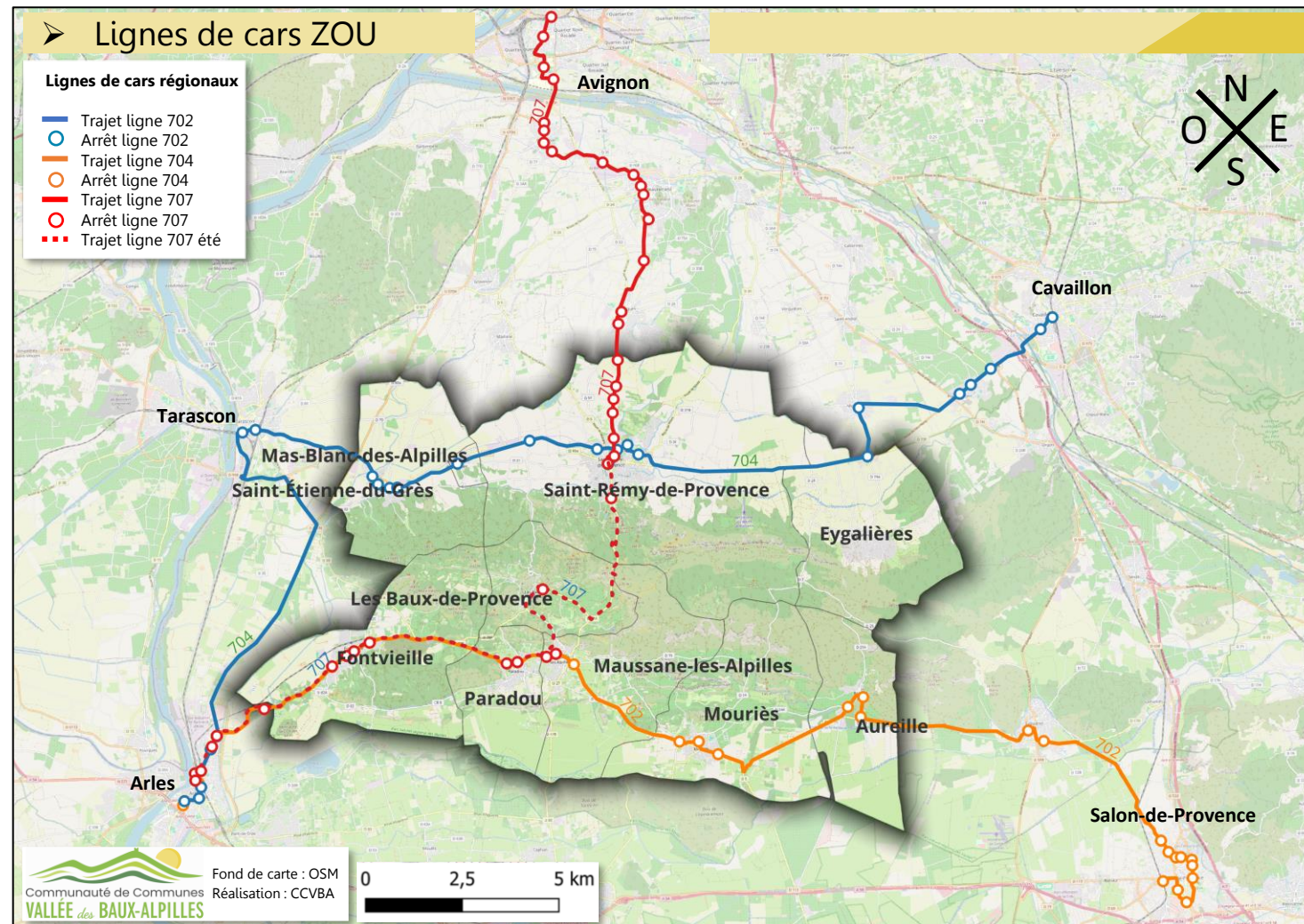
**Amplitude horaire\*** : 2 AR matin, 1 AR après midi

## Ligne 702 Salon de Provence - Arles

**Communes desservies** : Aureille, Mouriès, Maussane-les-Alpilles, Paradou, Fontvieille

**Nombre de passages jours** : 6 allers – 6 retours (semaine)

**Amplitude horaire\*** : 2 AR matin, 1 AR midi, 3 AR après-midi



# Potentiel intermodal du vélo en car

Plus de **24 000 habitants** à moins de **2 kilomètres** d'un arrêt de car régional ZOU (ligne 702, 704 et 707)

Près de **13 000 habitants** du territoire sont à moins de **2 km** d'un arrêt de la **ligne 704** reliant Arles à Cavaillon

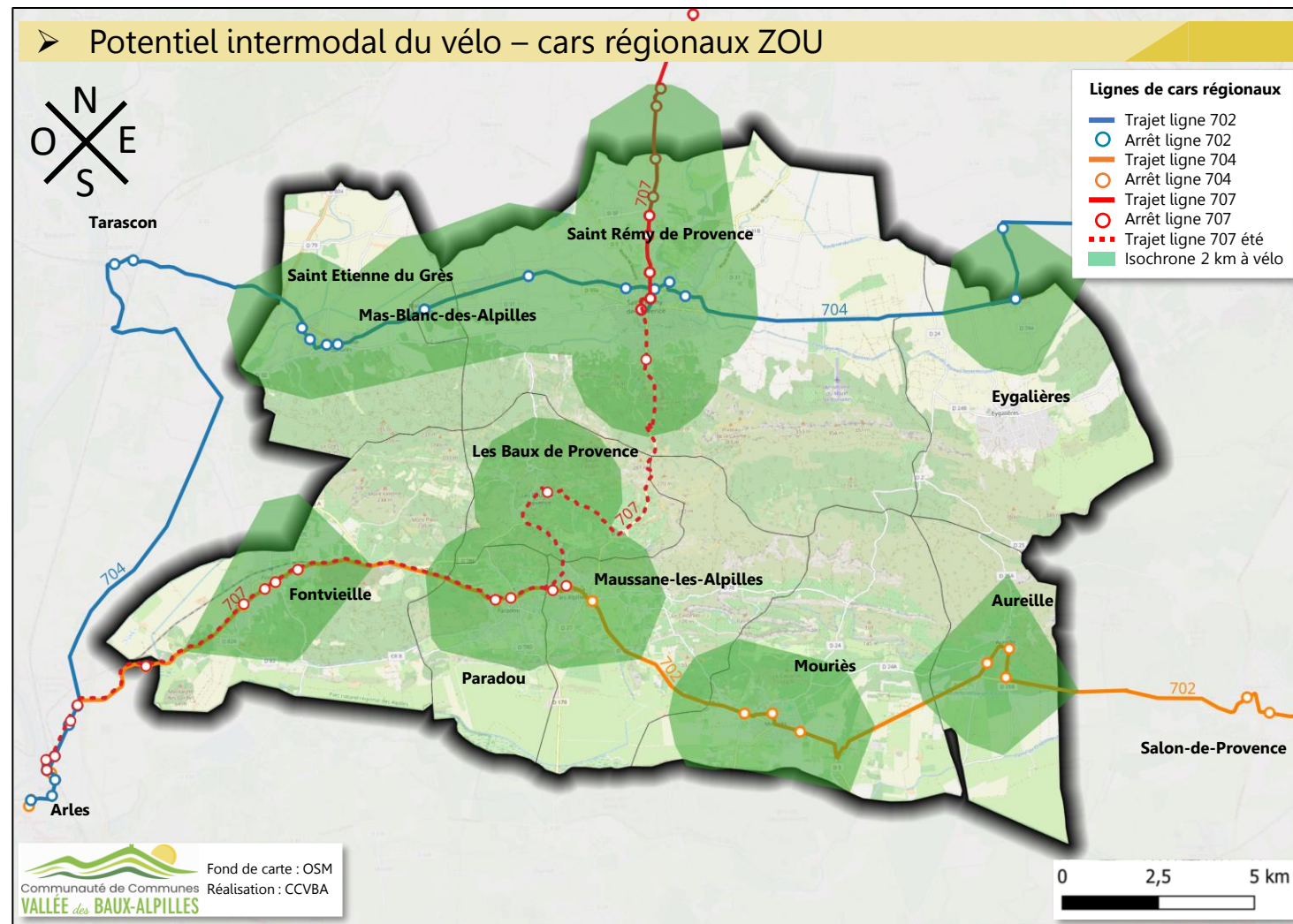
Plus de **11 000 habitants** du territoire sont à moins de **2 km** d'un arrêt de la **ligne 702** reliant Arles à Salon de Provence

Près de **10 000 habitants** du territoire sont à moins de **2 km** d'un arrêt de la **ligne 707** reliant Saint Rémy de Provence à Avignon

Plus de **18 400 habitants** du territoire sont à moins de **2 km** d'un arrêt de la **ligne 707** en **été** avec le **prolongement vers Arles**

Un réseau de transports en commun existant qui **dessert l'ensemble des communes de la CCVBA**. Il est cependant nécessaire de **développer et de renforcer le maillage existant**:

- **Ligne Saint Rémy de Provence – Arles à l'année**
- **Axe Saint Martin de Crau – Mouriès/Maussane**
- **Possibilité d'emport de vélo à l'arrière des cars**



# Potentiel intermodal du vélo en train

Près de **12 000 habitants** sont situés dans un rayon de **10 kilomètres** d'une **gare TER**

Près de **3000 habitants** sont situés dans un rayon de **10 kilomètres** de la **gare TER de Tarascon**

→ *Saint Etienne du Grès et Mas Blanc des Alpilles*

Près de **3 600 habitants** sont situés dans un rayon de **10 kilomètres** de la **gare TER d'Arles**

→ *Fontvieille*

Plus de **3 400 habitants** sont situés dans un rayon de **10 kilomètres** de la **gare TER de Saint Martin de Crau**

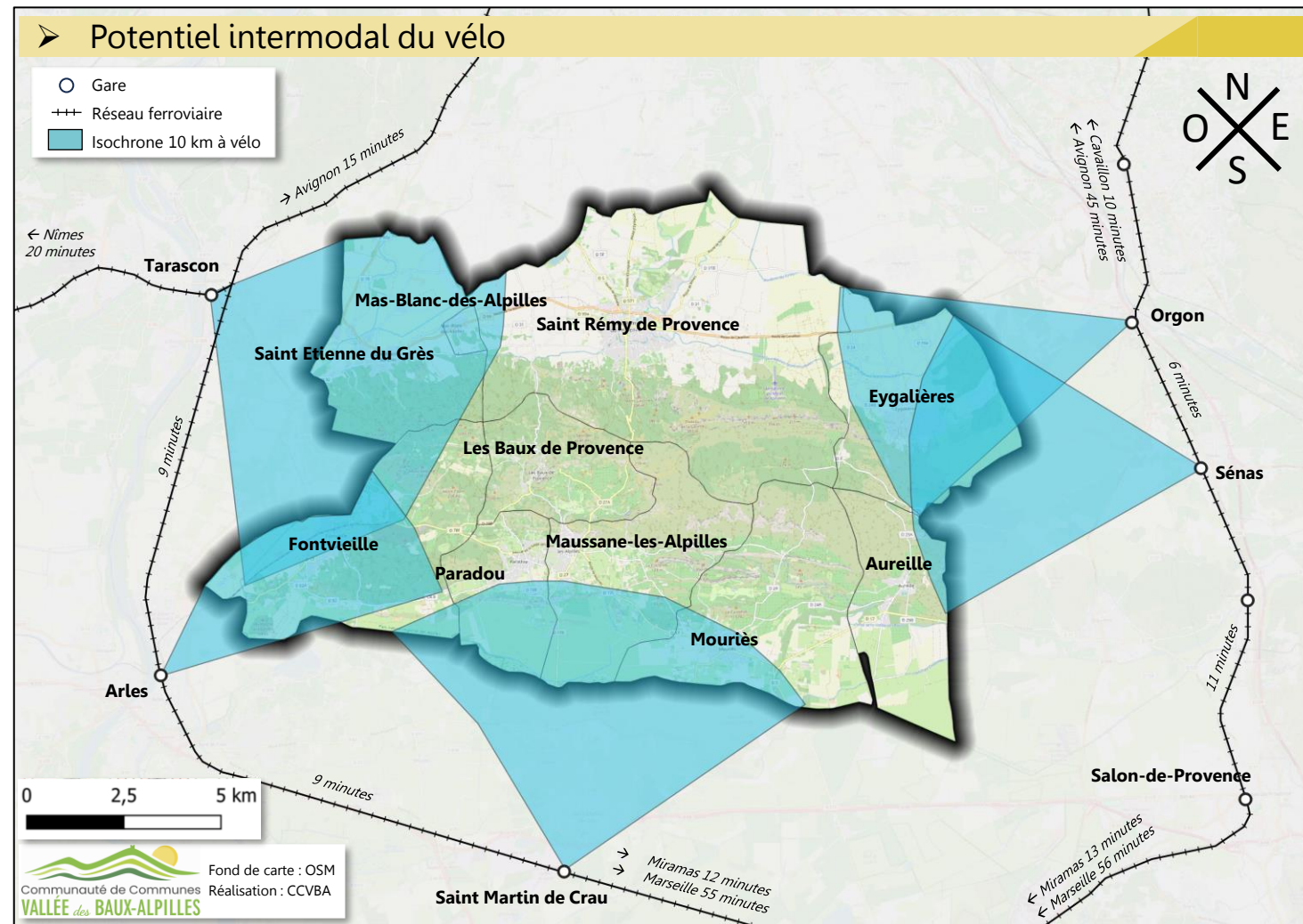
→ *Mouriès*

Plus de **1 700 habitants** sont situés dans un rayon de **10 kilomètres** de la **gare TER d'Orgon**

→ *Eygalières*

Il y a une opportunité de **développer l'intermodalité entre le vélo et le train**, notamment pour les communes de **Saint Etienne du Grès** et **Mas Blanc des Alpilles** vers **Tarascon** via l'Eurovélo 8 ainsi que **Fontvieille** en direction de **Arles**.

A noter l'équipement en box et consignes des gares régionales par la Région (dans le cadre de la LOM).



Un **trajet réalisé à vélo** peut être pertinent et attractif sur une distance **inférieure à 7 kilomètres** en vélo classique. Il faut compter environ **20/25 minutes** pour effectuer cette distance.

La **totalité des flux intra communaux** sont inférieurs à **2 kilomètres** et sont donc réalisables à vélo en près **de 5 minutes**.

Une grande **majorité des flux intercommunaux** ont une **distance inférieure à 7 kilomètres** et sont donc réalisables à vélo. Le développement de la pratique du vélo à assistance électrique simplifie la pratique du vélo pour ces déplacements notamment dans le massif des Alpilles.

Les **principales liaisons internes** supérieures à 7 kilomètres sont :

- **Maussane les Alpilles – Saint Rémy de Provence**
- **Mouriès/Aureille – Eygalières/Saint Rémy de Provence**

Une **pluralité de liaisons supra communales** sont possibles à moins de 7 kilomètres à destination de :

- **Tarascon, Arles, Maillane, Eyragues, Mollégès, Eyguières et Orgon**

Certaines destinations sont accessibles à **10 kilomètres** comme **Saint Martin de Crau** et **Châteaurenard** en vélo à assistance électrique





# Potentiel touristique du vélo

Plus de **17 000 habitants** sont situés à **moins de 7 km** du centre historique de **Saint Rémy de Provence** à vélo

→ *Mas Blanc des Alpilles, Maillane, Eyragues*

Près de **8 000 habitants** sont situés à **moins de 7 km** de la **chapelle Sainte Sixte** à Eygalières, à vélo

→ *Eygalières, Orgon, Plan d'Orgon*

Près de **12 000 habitants** sont situés à **moins de 7 km** du **Parking des Opies** à Aureille, à vélo

→ *Aureille, Mouriès, Eyguières*

Plus de **9 500 habitants** sont situés à **moins de 7 km** du **parking des Caisses de Jean Jean** à vélo

→ *Mouriès, Maussane les Alpilles, Le Paradou*

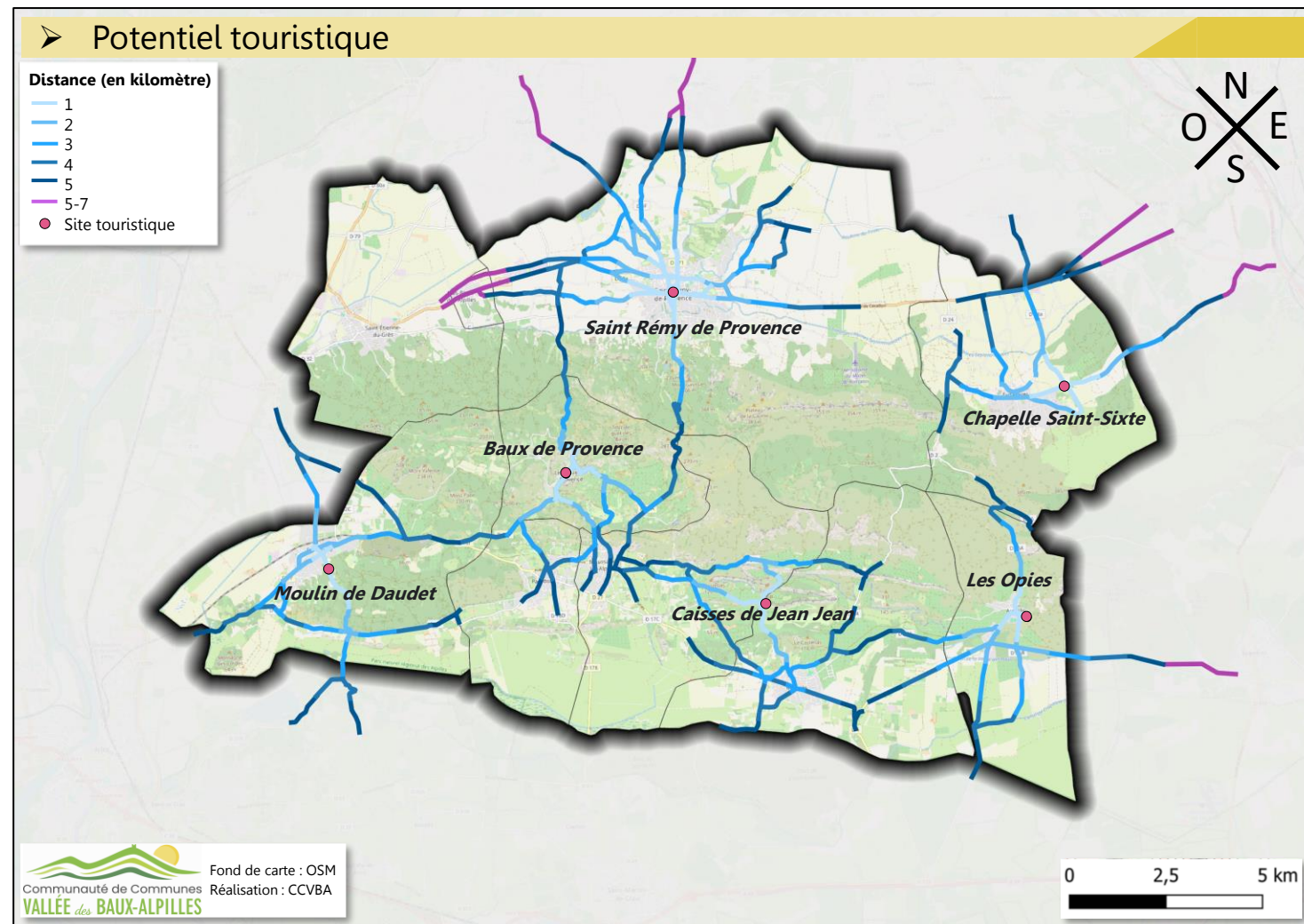
Plus de **3 000 habitants** sont situés à **moins de 7 km** du **Moulin de Daudet** à vélo

→ *Fontvieille (Arles, Paradou, Maussane les Alpilles situées à moins de 10 kilomètres)*

Près de **5 000 habitants** sont situés à **moins de 7 km** des **Baux de Provence** à vélo

→ *Le Paradou, Maussane les Alpilles*

A noter le nombre conséquent d'hébergements touristiques sur le territoire draine **un flux de visiteurs conséquent** tout au long de l'année. Ce flux est **difficilement quantifiable**. Cependant ces flux de touristes seraient susceptibles de se déplacer à vélo et ainsi de désengorger les axes routiers souvent impactés lors des périodes estivales.



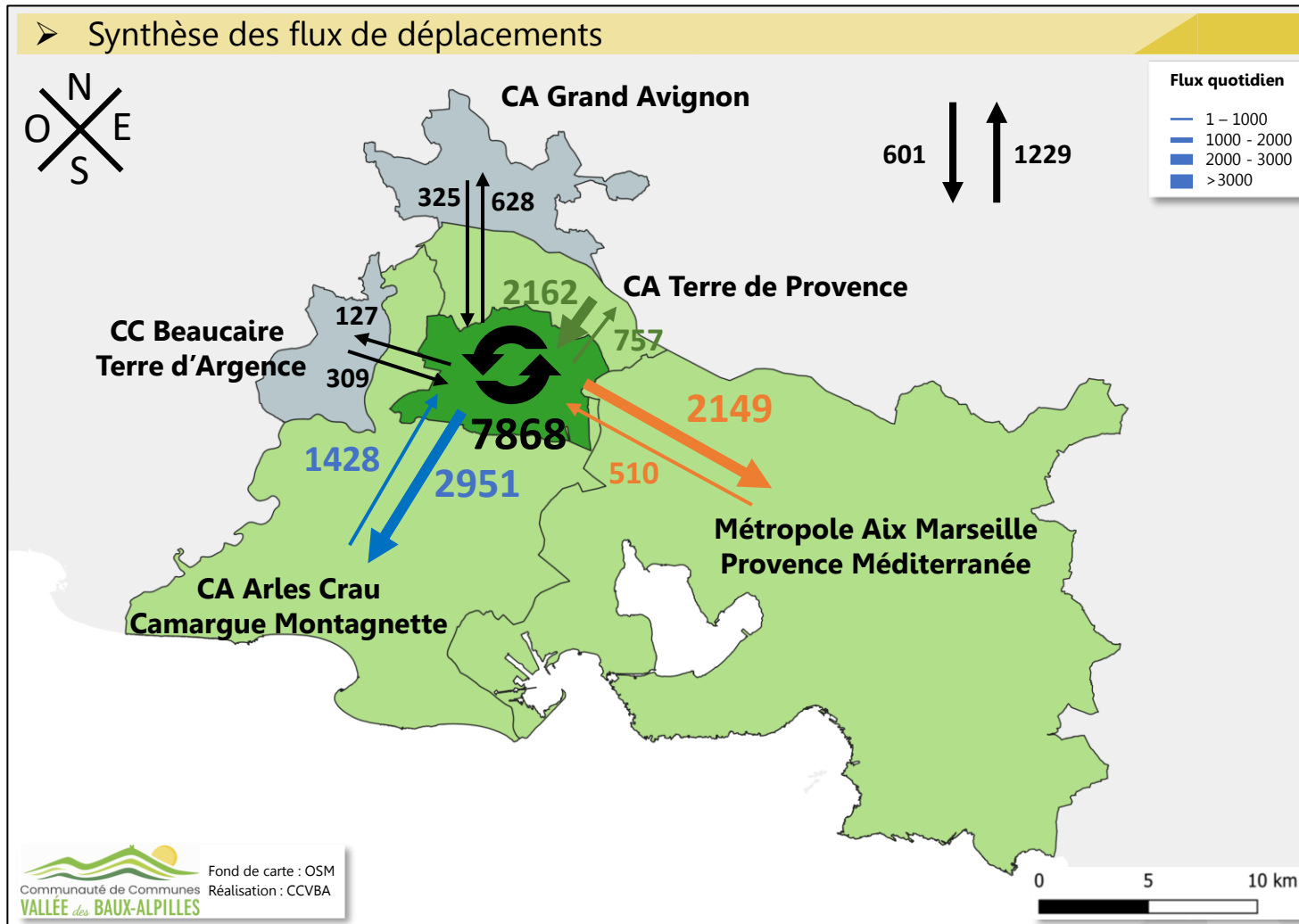
# Synthèse des déplacements sur le territoire

La population de la Communauté de communes Vallée des Baux Alpilles est de **27 712 habitants répartis sur 10 communes**. La commune de Saint Rémy de Provence exerce une **forte attractivité pour le territoire**. Elle centralise la majorité des flux domicile-travail et domicile-étude internes de part ces équipements, infrastructures et bassins d'emplois.

Au sein de la collectivité, **de nombreuses personnes vivent et travaillent dans leur commune de résidence ou dans l'une des communes du territoire**. Cette logique de proximité favorise les déplacements du quotidien à vélo et/ou à pied. Il est donc aussi nécessaire d'intégrer dans la réflexion l'aménagement de l'intérieur des communes et entre les communes du territoire afin de faciliter les déplacements sur de courtes distances. Aussi il est important de se raccorder aux grands axes cyclables du territoire (EuroVélo 8 et la future Voie verte Sud Alpilles).

Les flux pendulaires, domicile-travail et étude, entrants comme sortants du territoire, sont majoritairement dirigés vers Arles, Tarascon, Saint Martin de Crau, Chateaufort et Avignon. Cela implique de penser le réseau cyclable au-delà des frontières géographiques de la CCVBA et d'intégrer, dans la stratégie, la connexion aux territoires voisins :

- La **liaison Fontvieille – Arles** (avec une extension Arles – Saint Etienne du Grès pour assurer le tour des Alpilles à vélo)
- La **liaison Ouest avec Tarascon** assurée par l'EuroVélo 8.
- Les **liaisons Nord** avec **Maillane, Eyragues** et **Chateaufort**
- La **liaison Sud** avec **Saint Martin de Crau**
- La **liaison Fontvieille - Eyguières**



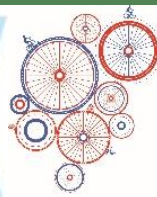
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## DIAGNOSTIC CYCLABLE DU TERRITOIRE

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE



# Part modale du vélo sur le territoire

La **part modale du vélo** pour les déplacements domicile-travail est de **1,7%** sur la CCVBA.

La part modale du vélo à l'**échelle nationale** pour les déplacements domicile travail est de **3%**

A titre de comparaison la part modale du vélo à l'échelle du **Département des Bouches du Rhône** est de **1,3%**

Plus de **80%** des déplacements effectués sur le territoire se font avec un **véhicule motorisé**

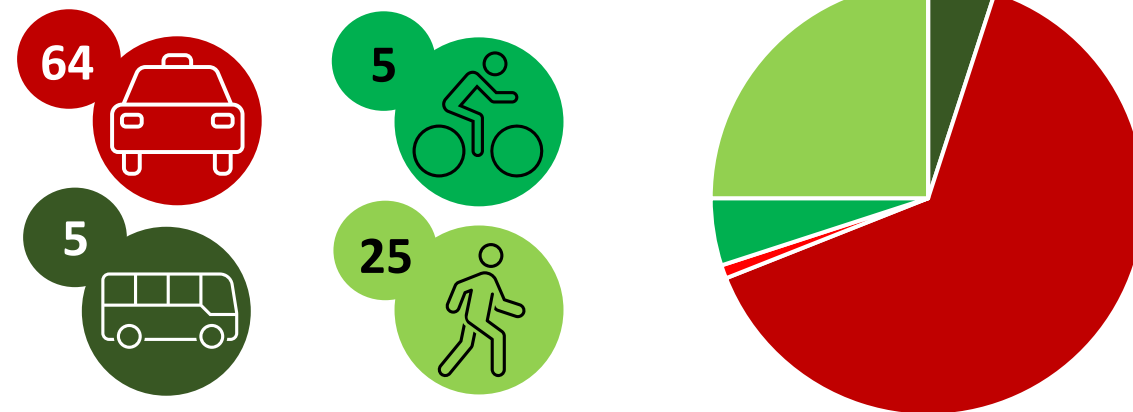
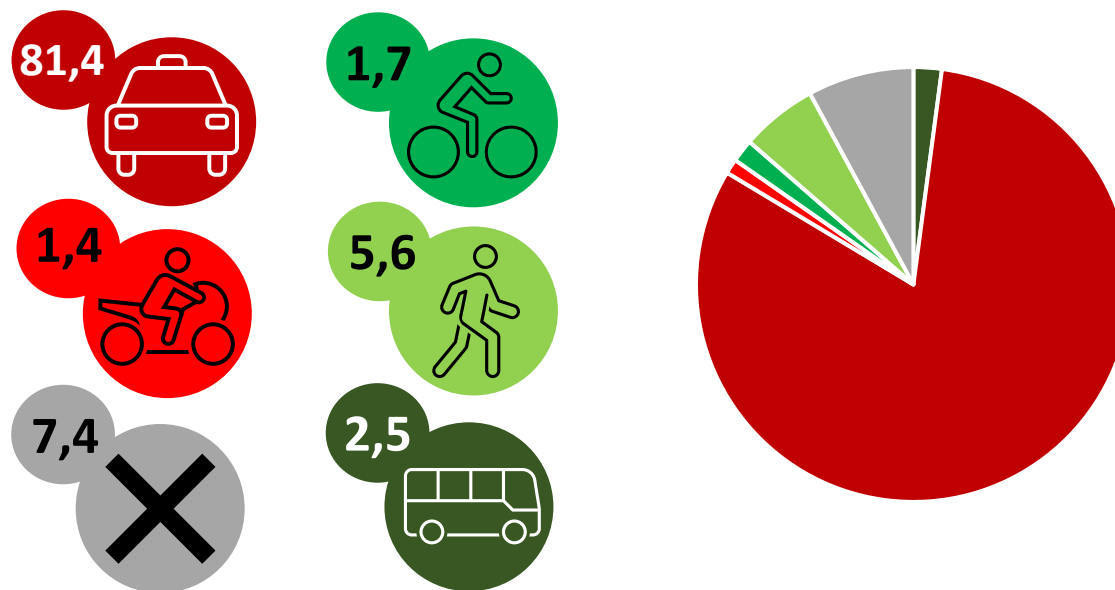
Cette faible part modale peut s'expliquer par :

- la **faible offre d'aménagements cyclables sécurisés**
- les **distances parfois élevées** et non compatibles avec la pratique cyclable
- **Manque de services vélo** (location, aire de réparation, stationnement sécurisés...)

A noter que dans le cadre de l'enquête mobilité réalisée par le PETR une étude sur la part modale de l'ensemble des déplacements du quotidien a été réalisée.

**Les déplacements liés au travail** ne représentent que **21%** de la totalité des déplacements. Les déplacements pour les **achats** représentent **25%** et pour les **loisirs** **24%**.

On constate donc que si la part modale des **déplacements domicile-travail** est **majoritairement réalisé en voiture**, les déplacements personnels sont plus favorablement réalisés via d'autres modes de déplacements plus durables



Afin d'adapter le schéma cyclable aux pratiques du territoire, il est nécessaire de définir les différents usages de la pratique cyclable. Trois usages sont donc des cibles principales du schéma directeur cyclable

## Vélo utilitaire



Fréquence de déplacement : **quotidien**

Distance cible : **4 à 7 km en vélo classique**  
**8 à 10 km en VAE**

Service nécessaire : **Stationnement, service de location, réparation, itinéraires sécurisés**

Niveau de pratique : **Apprentissage à confirmé**

## Cyclo touriste



Fréquence de déplacement : **occasionnel**

Distance cible : **Variable en fonction de l'usage (itinérance et/ou découverte)**

Service nécessaire : **Aire de repos, réparation, itinéraires sécurisés**

Niveau de pratique : **Apprentissage à confirmé**

## Cyclo sportif



Fréquence de déplacement : **Occasionnel à quotidien**

Distance cible : **Moyenne à longue distance**

Service nécessaire : **Jalonnements (itinéraires)**

Niveau de pratique : **Confirmé à compétiteur**

Les EDPM (trottinette électrique) doivent emprunter les aménagements cyclables en zone agglomérées sinon sur la chaussée. Hors agglomération, les EDPM sont interdits sur la chaussée.

## Sites Propres

Le cycliste est **physiquement séparé** des flux de véhicules motorisés et circule sur un aménagement dédié aux modes actifs

- Voie verte
- Piste cyclable
- Aire piétonne

## Cohabitation séparée

Le cycliste emprunte des **espaces de la chaussée qui lui sont réservés, sans être physiquement** séparé du flux de véhicules motorisés

- Bande cyclable
- Double sens cyclable

## Partage de voirie

Le cycliste **cohabite sur la chaussée** avec l'ensemble des usagers de la route

- Partage de voirie
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Chaussée à voie centrale banalisée
- Partage sans transit
- Vélorue

- Aménagement à privilégier **hors agglomération**
- **Largeur de voirie** minimale **3m** – **vitesse** limité à **20km/h** – **Pente** inférieure à **3%**
- Vocation pour **tous types d'usages** (tourisme, sportif, quotidien) et **tous les modes de déplacement actifs** (vélo, vélo à assistance électrique, piéton, cavalier, trottinette et PMR)

## Saint Rémy de Provence

- Largeur réglementaire (3m)
- Bon état du revêtement
- Bonne signalétique



## Maussane les Alpilles

- Largeur réglementaire (3m)
- Des discontinuités
- Voie d'accès dangereuse (côté Nord)



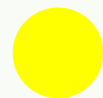
## Aureille

- Largeur non réglementaire (1,5m)
- Voie d'accès dangereuse
- Pas de croisements possibles



- **Aménagement séparé physiquement de la voirie, dédié aux cyclistes** à privilégier **en agglomération**
- **Piste monodirectionnelle** – largeur minimale **2/2,5m** / **Piste bidirectionnelle** – largeur minimale **2,5/3m**
- La piste cyclable suit le même régime de priorité que l'axe routier qu'elle longe

## Saint Rémy de Provence



- Piste séparée de la voirie
- Largeur confortable
- Conflit piéton/vélo



## Cas des voies lyonnaises



- Séparée de la voirie
- Largeur confortable
- Ligne axiale délimitant le sens de circulation + bonne signalisation



## Exemple lambda



- Largeur non réglementaire
- Pas de ligne axiale
- Confusion espace piéton/vélo





- **Voie sur chaussée** exclusivement **réservée aux cyclistes**
- **Largeur minimum 1,5m** (hors marquage et caniveau) – Possibilité d’insérer des pictogrammes vélo
- **Pas de séparation physique** entre automobiliste et cycliste – sécurité mitigée (stationnement sauvage, écarts)

## Bande multifonctionnelle

- Largeur non réglementaire
- Fort trafic routier dont PL, inadapté à la pratique du vélo
- Absence de signalisation



## Paradou

- Largeur réglementaire
- Signalisation claire et lisible
- Identification de l’espace vélo et voiture



- Possibilité d'utiliser **un axe à sens unique** dans les **deux sens de circulation pour les cyclistes**
- **Obligatoire sur les axes limités à 30km/h** et possibles pour les axes à 50km/h – **Pas de largeur minimale**
- Insérer des **pictogrammes vélos** au sol avec **chevrons directionnels**.
- Importance de soigner les entrées et sortie de double sens cyclables pour éviter les conflits de trajectoire

## Saint Rémy de Provence

- Ligne séparatrice physique
- Vitesse adaptée
- Signalétique réglementaire



## Saint Rémy de Provence

- Vitesse adaptée
- Signalétique réglementaire
- Mène sur RD99, pas de liaison EV8



## Paradou

- Ligne Séparatrice visuelle
- Vitesse adaptée
- Signalétique réglementaire



- **Zone de circulation homogène** visant à **apaiser le trafic**, favorisant ainsi la présence de cyclistes
- Importance de la **matérialisation de la zone 30** (signalisation horizontale et verticale, matérialisation des entrées et sorties de zone 30, dispositif de limitation de vitesse, double sens cyclable)
- La **Zone 30** est envisageable en **fonction de l'importance du trafic motorisé**

## Maussane les Alpilles

→ Zone délimitée et partiellement travaillée



## Mouriès

→ Zone délimitée et travaillée (ralentisseurs, giratoires)



## ZA La Massane

→ Ralentisseur à chaque intersection  
→ Signalétique verticale  
→ Zone délimitée et travaillée



- **Espace fait pour les piétons**, le **vélo est autorisé** et la voiture tolérée
- Limite de vitesse à **20km/h**
- **Sentiment** pour les automobilistes de **circuler sur un espace piéton** et non l'inverse

## Saint Etienne du Grès

- Revêtement qui marque la zone
- Signalétique réglementaire



## Baux de Provence

- Pas de revêtement spécifique
- Signalétique réglementaire
- RD peut favorable aux modes actifs



## Eygalières

- Pas de revêtements spécifiques
- Signalétique réglementaire
- Présence de trottoirs



- **Rappeler** aux automobilistes **la présence de cyclistes sur la chaussée**, il ne s'agit pas d'un aménagement
- Mise en place d'une **signalisation horizontale et verticale**
- Dispositif **attractif sur des axes peu circulés** (<1000 véhicules/jour)

## Saint Etienne du Grès

- Signalisation claire et lisible
- Identification de la présence de vélos



## Bel'Via (Savoie)

- Signalisation claire et lisible
- Identification de la présence de vélos



## Via Rhôna (Beaucaire)

- Signalisation claire et lisible
- Identification de la présence de vélos



- **Cheminement non accessible aux voitures** (impasse, chemin perméable entre deux axes routiers)
- Accessible uniquement, **pour tous les modes actifs**

## Mas Blanc des Alpilles

- Signalisation claire et lisible
- Identification de la présence de vélos



## Z.A du Roubian (Tarascon)

- Signalisation claire et lisible
- Identification de la présence de vélos



## Saint Rémy de Provence

- Signalisation claire et lisible
- Identification de la présence de vélos



- Aménagement à privilégier **en milieu contraint**, avec une **bonne co visibilité** et un **trafic modéré**
- Une **voie centrale de 3m** de largeur et **deux bandes de rives de 1,5m** de largeur
- Aménagement peu coûteux **renforçant le sentiment de sécurité**

## Saint Rémy de Provence

- Largeur réglementaire
- Lisibilité au sol à améliorer
- Signalétique réglementaire
- Trafic routier non adapté



## Exemple type

- Largeur réglementaire
- Bonne lisibilité de l'aménagement
- Signalétique réglementaire
- Trafic routier adapté



## Exemple type

- Largeur réglementaire
- Bonne lisibilité de l'aménagement
- Signalétique réglementaire
- Trafic routier adapté



- Aménagement à privilégier en **milieu urbain contraint** – Aménagement cyclable en « phase test »
- Sur **axe routier urbain à faible trafic automobile**
- Mise en place d'une **signalisation horizontale et verticale**

## Exemple type

- Signalisation claire et lisible
- Identification de la présence de vélos
- Trafic routier adapté



## Exemple type

- Signalisation claire et lisible
- Identification de la présence de vélos
- Trafic routier adapté



## Exemple type

- Signalisation claire et lisible
- Identification de la présence de vélos
- Trafic routier adapté





- Le **stationnement sauvage** sur des infrastructures réservées aux modes actifs (vélos, piétons...)
- La circulation de modes de déplacements autres que vélos sur des voies réservées aux vélos
- L'**empiètement des flux de véhicules** sur les surlargeurs de voirie / « bandes cyclables »

## Saint Rémy de Provence

- Largeur réglementaire
- Signalétique réglementaire
- **Stationnement « sauvage »**



## Saint Rémy de Provence

- Largeur réglementaire
- Signalétique réglementaire
- **Empiètement des piétons**



## Route Départementale 99

- Largeur réglementaire
- **Absence de signalisation**
- **Empiètement des flux de véhicules**



- **Aménagement non réglementaire en France** (*Suisse, Allemagne, Autriche, Belgique*)
- Cohabitation des vélos et piétons sur le trottoir
- Signalétique verticale spécifique

## Exemple type

- Signalétique réglementaire
- Mixité des modes actifs



## Exemple type

- Mixité des modes actifs

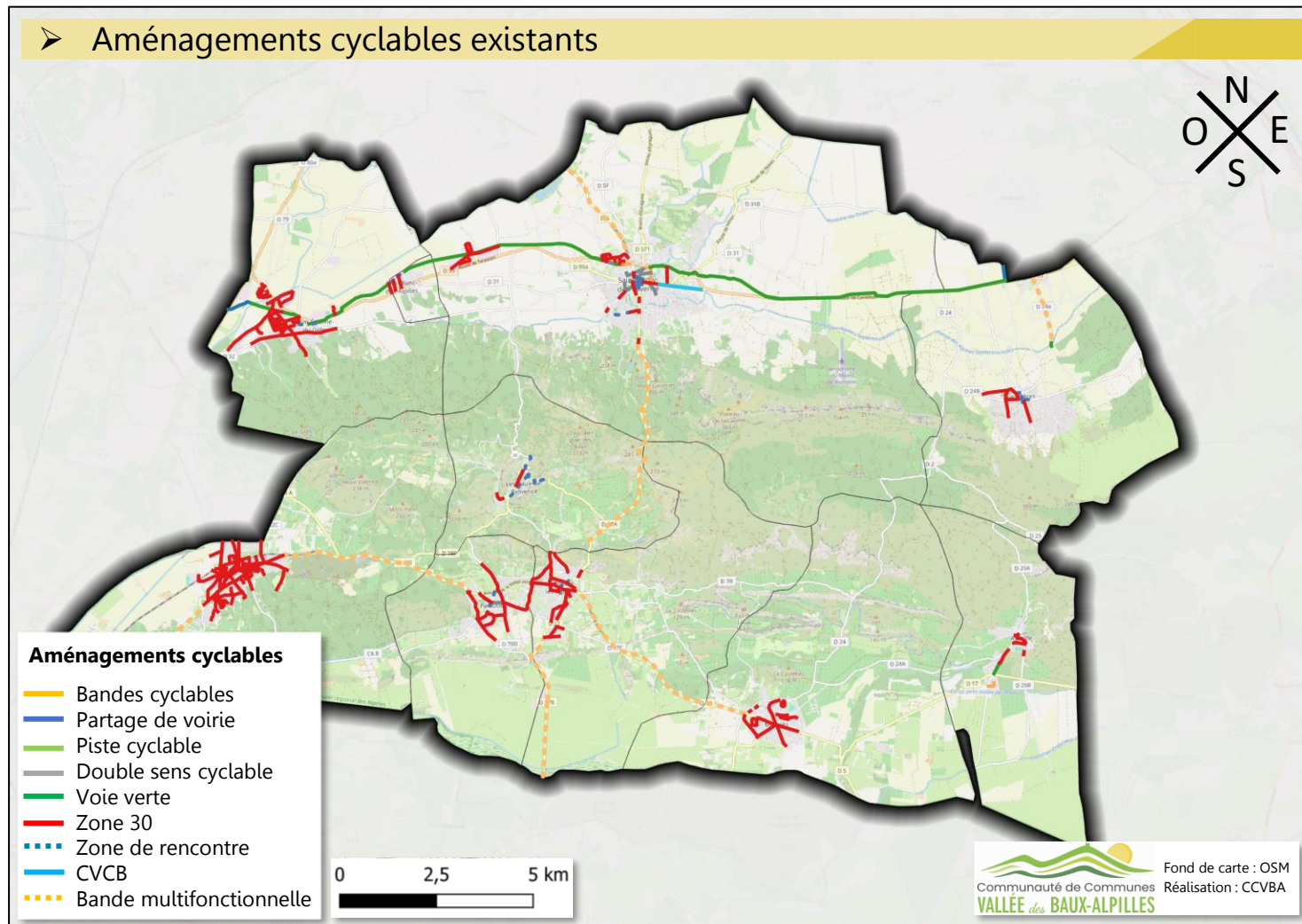
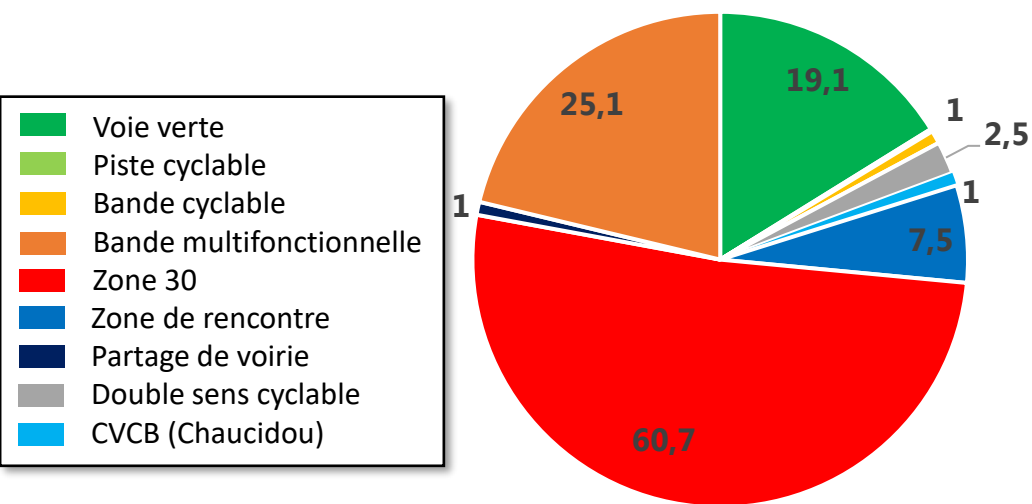


# Les aménagements cyclables existants

Le territoire compte plus de **115 km d'aménagements cyclables** :

La totalité des centre-bourgs des communes disposent d'aménagement pour réduire la vitesse en milieu urbain :  
**zone 30** (51,3% du total des aménagements)  
**zone de rencontre** (6,3% du total des aménagements)

A noter que **16,1% des aménagements existants sont en site propre** (voie verte, pistes cyclables) que l'on retrouve majoritairement sur l'eurovéloroute 8 Méditerranée



## Point méthodologique

L'évaluation des aménagements existants est réalisée sur la base d'une analyse multicritère définit une note sur 15. Cette notation prend en compte 3 critères :

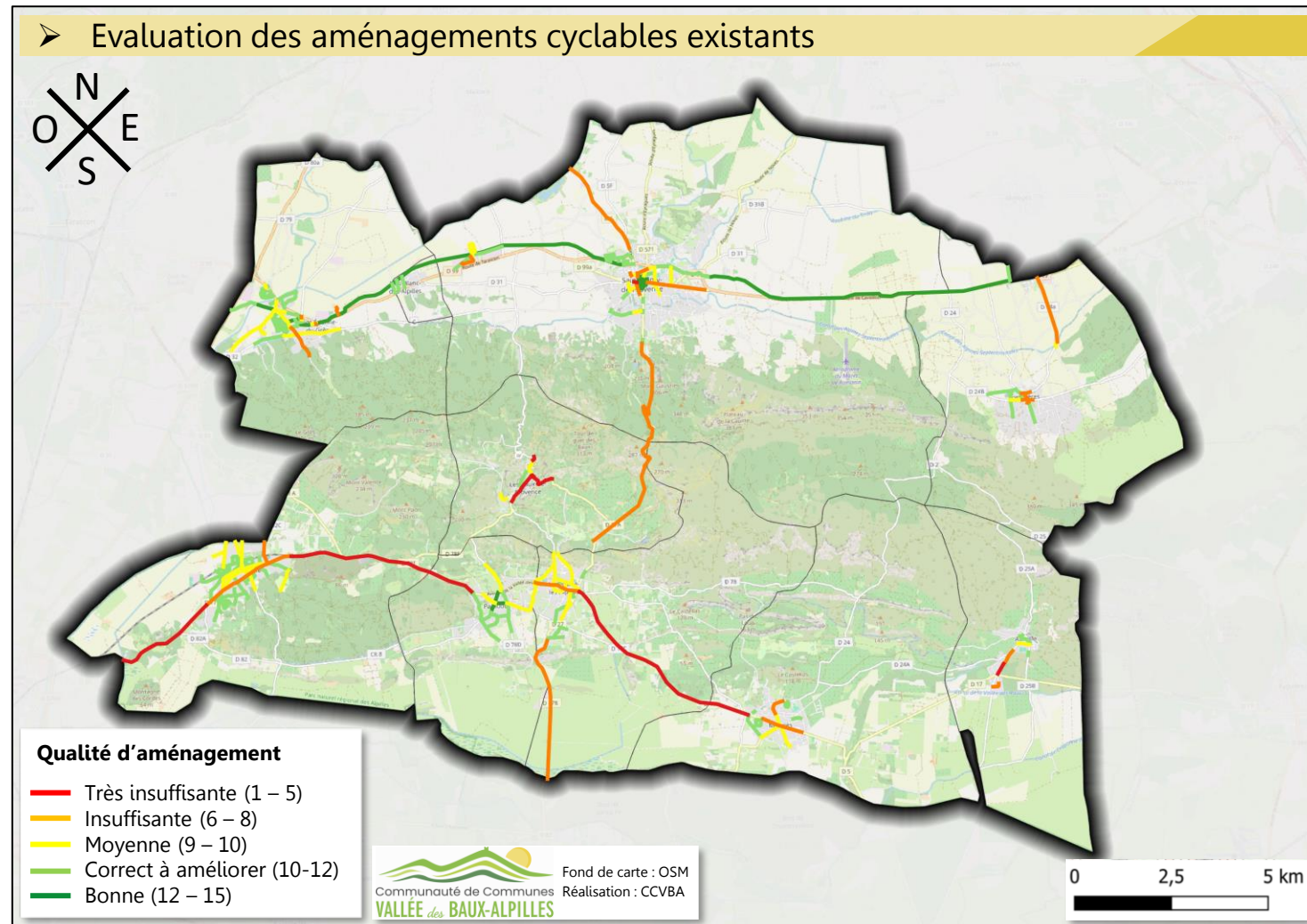
- **Le respect de la réglementation et des recommandations du CEREMA (/5)**
- **La sécurité du cycliste sur l'aménagement (/5)**
- **L'état actuel de l'aménagement (/5)**

La note permet d'évaluer la qualité l'aménagement de :

- **Très insuffisante (1-5)**
- **Insuffisante (6-8)**
- **Moyenne (9-10)**
- **Correct à améliorer (10-12)**
- **Bonne (12-15)**

Les préconisations du CEREMA se basent :

- Sur **la vitesse pratiquée** des axes routiers
- Sur **le flux de trafic routier journalier** des axes routiers
- Sur **le flux de cyclistes souhaités**



## Analyse de la qualité des aménagements cyclables existants

- **47,4%** des aménagements sont **très bons**, ou **bons** : notamment l'Eurovélo 8 (aménagement récent) ainsi que certaines traversées de centres-villes suffisamment aménagées.

- **41,4%** sont jugés de qualité **moyenne** ou **insuffisante** : il s'agit en grande majorité de zones 30 délimitées mais non suffisamment aménagées pour apaiser la vitesse

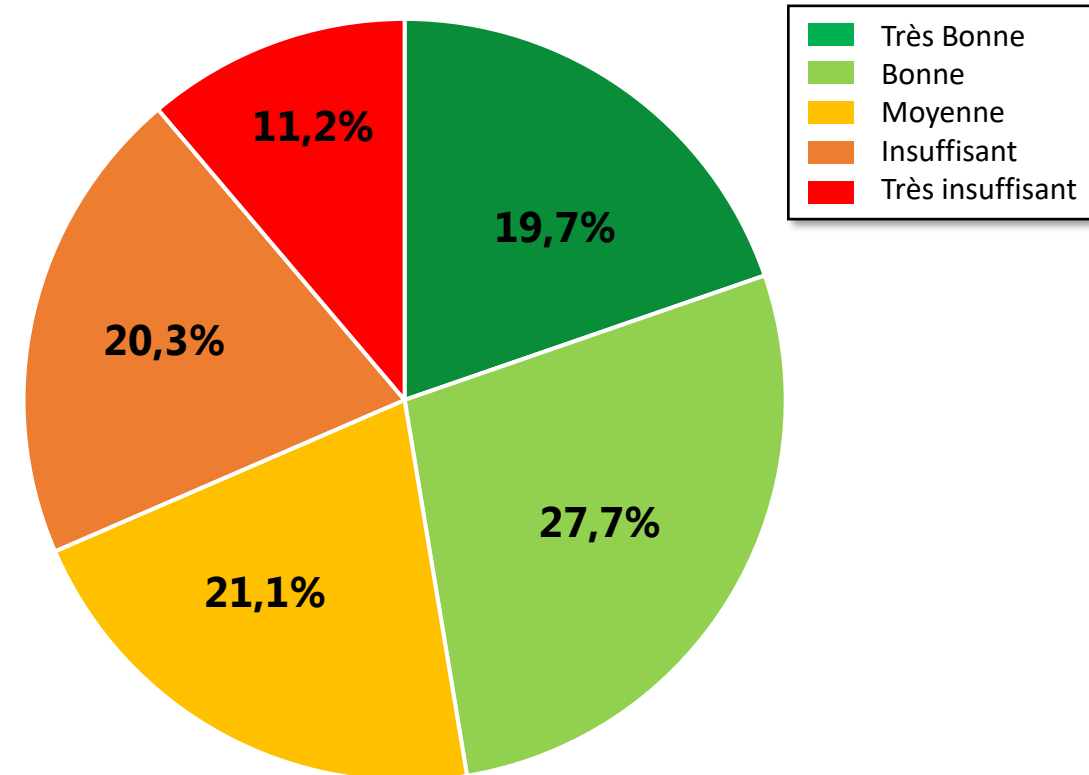
- **11,2%** des aménagements existants apparaissent de **qualité très insuffisante**. Il s'agit essentiellement d'aménagements qui ne respectent pas les normes de sécurité et mette en danger l'usager :

- Les **largeurs de voiries** qui ne correspondent pas aux préconisations du CEREMA.

- Elles se situent principalement sur des **axes à fort trafic**, avec **des vitesses élevées**, par conséquent l'aménagement n'est pas adapté par rapport aux préconisations du CEREMA.

- Manque de signalétique verticale et horizontale.

Les seules continuités existantes ne répondent pas aux attentes pour favoriser les déplacements cyclables.



### Synthèse des aménagements cyclables existants :

- De **nombreuses discontinuités**, notamment entre les principaux bourgs et les pôles générateurs de déplacements.
- Une **qualité d'aménagements** pouvant répondre aux **attentes des cycloportifs**, mais pas à celles des néo-pratiquants utilitaires.
- Une **quasi-absence de site propre** hors Eurovélo 8.
- Des aménagements en **partage de voirie souvent adaptés**.

# Discontinuités cyclables identifiées sur le territoire de la CCVBA

**Les discontinuités** sont un **frein majeur** aux déplacements quotidiens effectués à vélo. Ces discontinuités rajoutent de la distance de trajet à parcourir et de l'**insécurité**.

La **continuité** est le facteur premier de **cohérence du réseau cyclable**.

Seul l'itinéraire de **l'Eurovélo 8** permet une **continuité cyclable** sécurisée sur l'axe Est/Ouest sur la partie Nord du territoire

Une pluralité de discontinuités cyclables sont donc existantes sur le territoire :

L'axe Est/Ouest **Fontvieille – Aureille**

L'axe Nord/Sud **Saint Etienne du Grès – Fontvieille**

L'axe Nord/Sud **Saint Rémy de Provence – Maussane les Alpilles/Le Paradou**

L'axe Nord/Sud **Aureille - Eygalières**

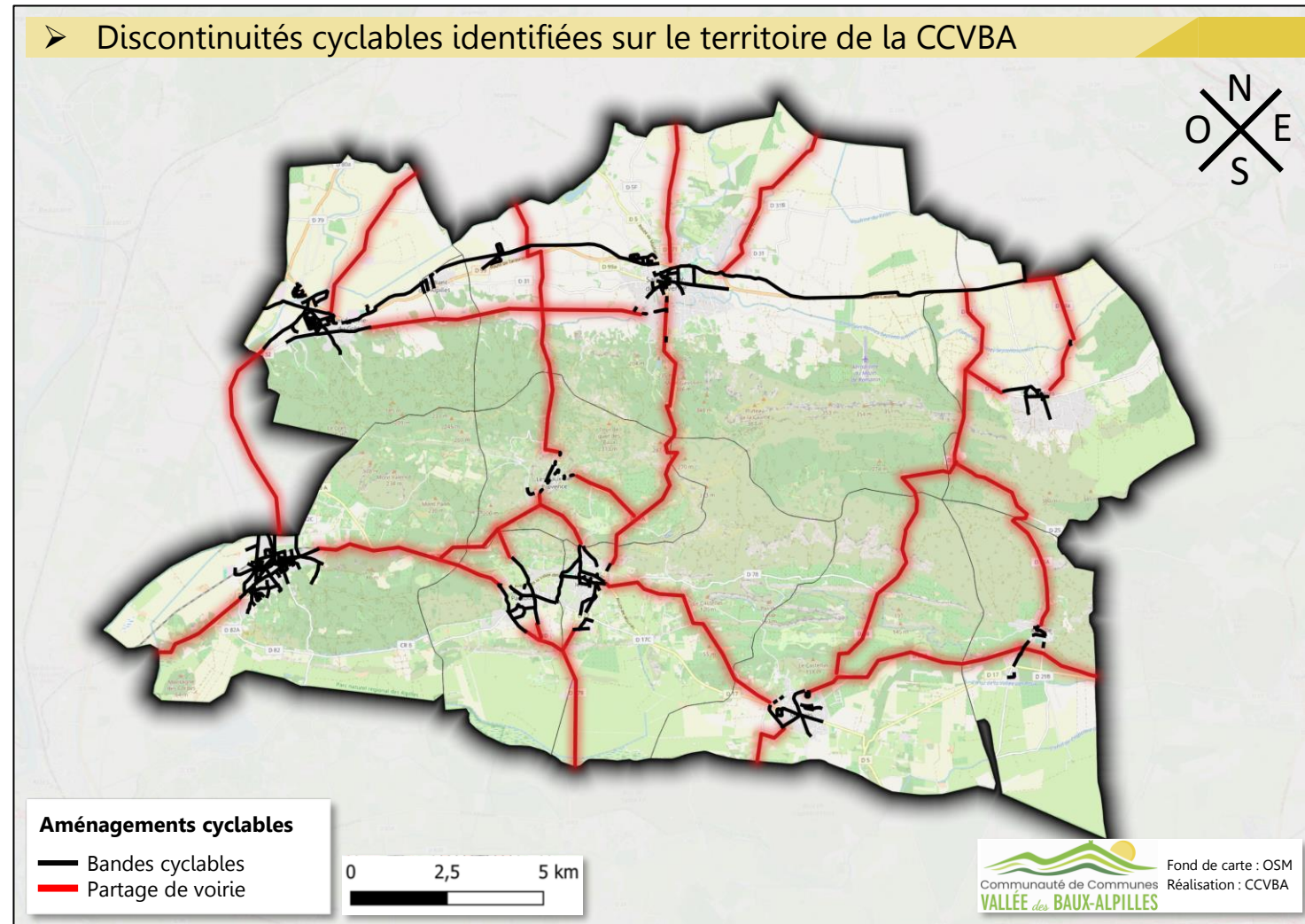
La liaison **Eygalières – Eurovélo 8**

Les liaisons vers les **EPCI voisins** (ACCM, TPA)

Les discontinuités au sein des **centres-villes** ne sont actuellement pas identifiées comme discontinues car celles-ci sont régulées par des **zones 30** et sont donc **accessibles de manière générale à vélo** sans aménagements cyclables à proprement dit.

De manière générale sur l'intégralité du territoire, **les intersections** ne sont parfois **pas traitées** ou **peu sécurisées** (intersections, ronds-points).

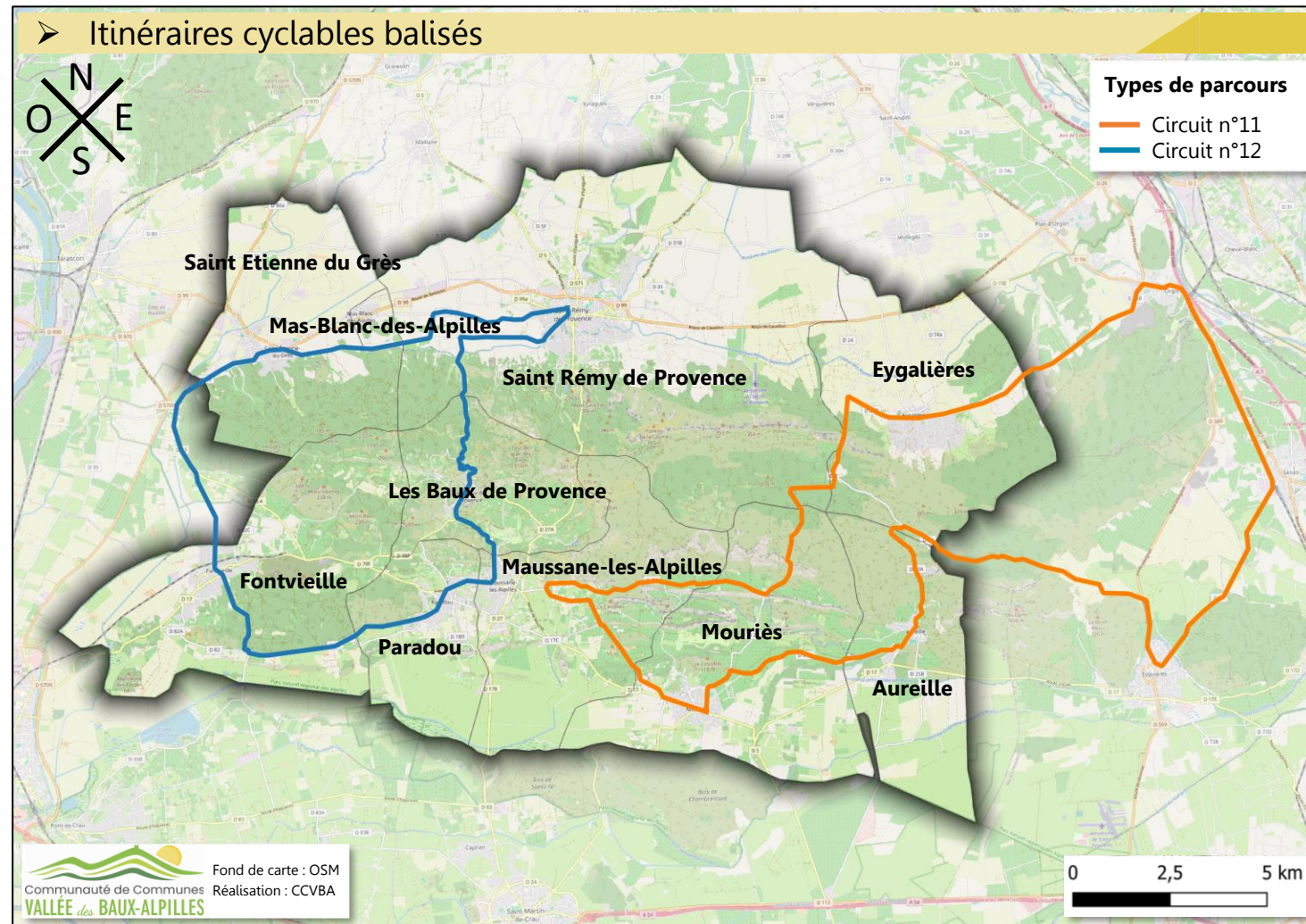
## ➤ Discontinuités cyclables identifiées sur le territoire de la CCVBA



2 circuits sont balisés « Conseil Général 13 » sur le territoire. Ces circuits sont balisés et portés par le Département des Bouches du Rhône :

- **Circuit n°11 – Alpilles Roquemartine**  
→ 64 km – Dénivellation > 500m – Niveau difficile
- **Circuit n°12 – Alpilles Val d’Enfer**  
→ 42 km – Dénivellation > 500 m – Niveau difficile

Ces itinéraires sont principalement à destination des cycloportifs et cyclotouristes aguerris et non aux néophytes. Les itinéraires empruntent cependant des axes routiers peu circulés et majoritairement favorables à une mise en partage de la voirie entre vélos et voitures



# Service d'achat, de location et de réparation identifiés

La Communauté de communes Vallée des Baux Alpilles **dispose d'une pluralité de services de location, d'achats et de réparations de vélo sur son territoire.**

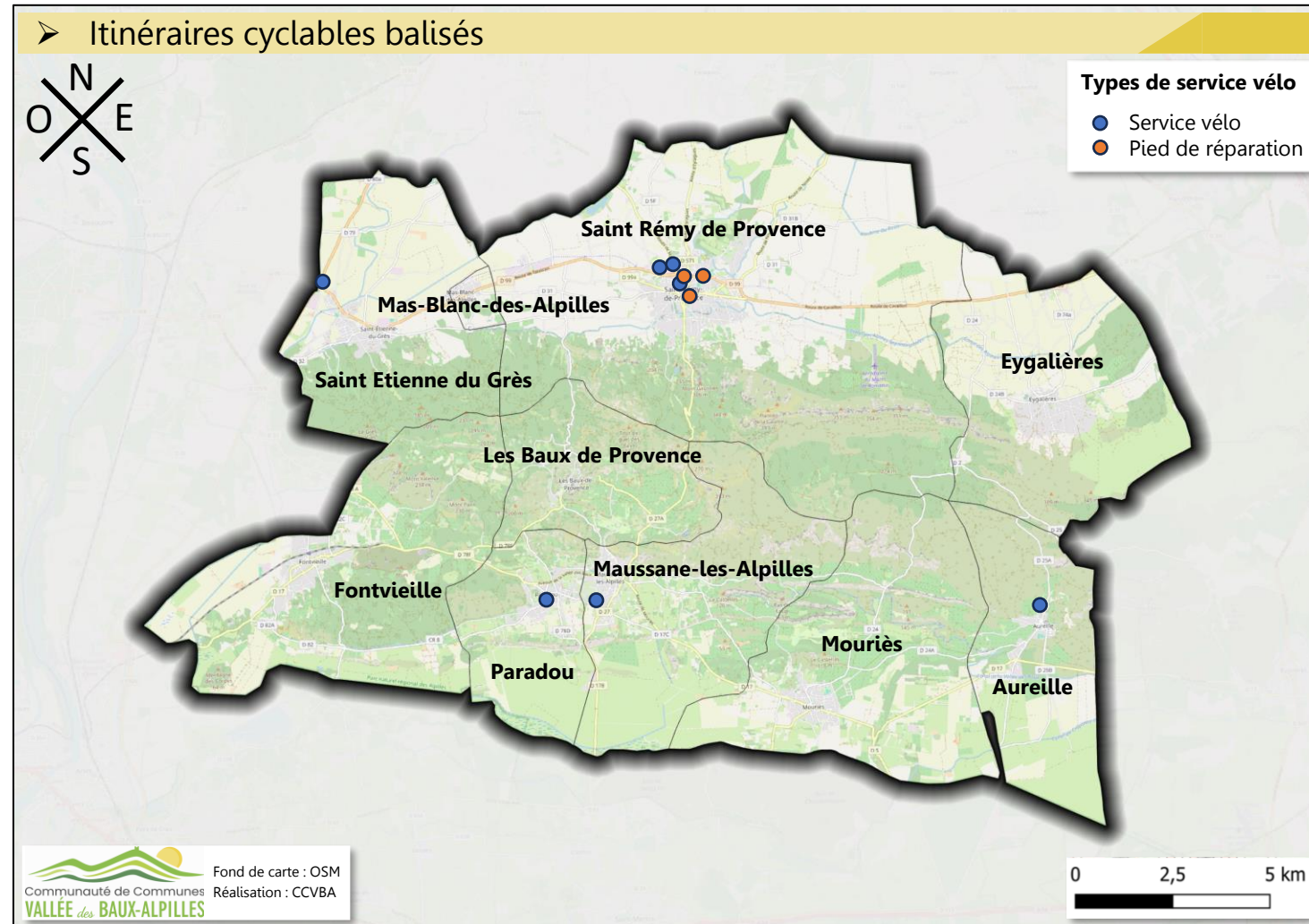
L'offre sur le territoire est la suivante :

- *Cycles of life (Saint Rémy de Provence)*: Vente, location, réparation
- *Giant (Saint Rémy de Provence)*: vente, réparation
- *Trek (Saint Rémy de Provence)*: Vente, réparation
- *Sun e Bike (Saint Rémy de Provence)*: Location, réparation
- *Bike in Alpilles (Le Paradou)*: Vente, location, réparation
- *HD Bike (Maussane les Alpilles)*: Location
- *Panorama Cycle (Aurville)*: Location

En complément des services proposés par les professionnels du vélo, des actions portées par le schéma directeur cyclable, peuvent être mis en place : des bornes de réparation à destination de l'ensemble des publics cyclistes, quotidiens, loisirs, touristes

Ces solutions, bornes de réparation, de gonflage, d'entretien, se développent généralement sur les territoires peu dotés en offre de service et permettent aux cyclistes d'assurer facilement l'entretien de leur matériel, accompagnées d'actions de formation

Il faudra donc **identifier les lieux pertinents** pour la mise en place d'une offre de réparation adaptée à la pratique sur le territoire. Une première analyse pourrait fixer **les offices de tourisme et les centres-villes** comme lieux propices au développement d'une telle offre.





# Stationnement cyclable existant

L'ensemble des communes du territoire disposent de stationnements courte durée :

- **72%** sont des **arceaux en U** ou **lyre**
- **28%** sont des **pincés-roues**

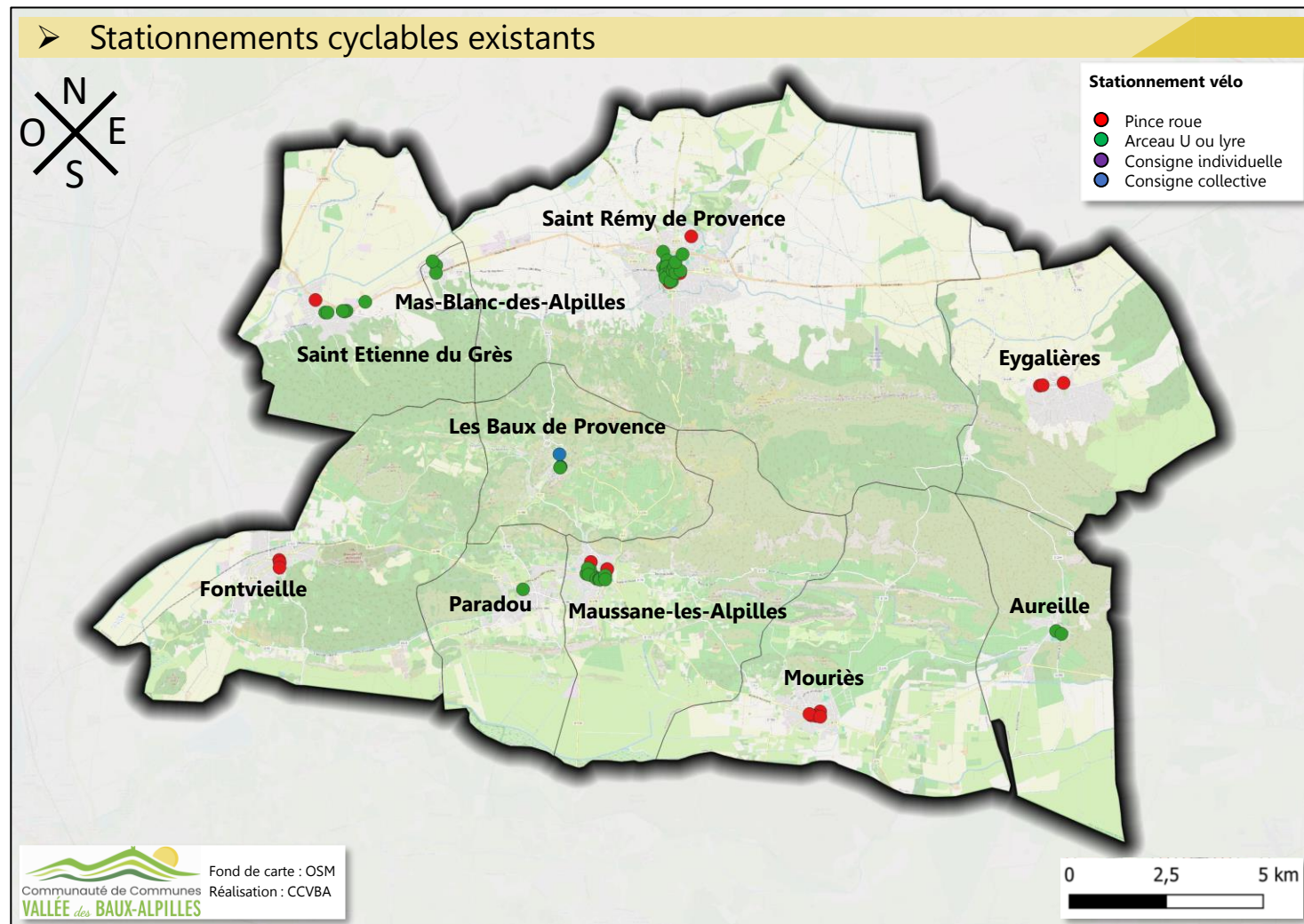
Ces infrastructures de stationnements sont situées à proximité de :

- **Mairie**
- **Commerces** dans les centres villes
- **Infrastructures de loisirs** (piscine, bibliothèque, salle polyvalente)
- **Infrastructures sportives** (stade de foot, terrains de tennis, complexe sportif)
- **Etablissements scolaires** (écoles, collège et lycée) ainsi que les **crèches**

Une **consigne sécurisée** collective est recensée sur le territoire, aux **Carrières de Lumières**

- **Pas de signalétique d'accès** pour les usagers depuis la route et le service n'est pas recensé sur le site internet des Carrières de Lumières.

La mise en place de consigne sécurisée aux abords des centres-villes ainsi que des principaux sites touristiques du territoire favoriseraient les déplacements à vélo. En effet, le **sentiment de sécurité** des cyclistes lors d'un stationnement longue durée est un facteur important à prendre en compte dans la politique vélo de la collectivité.



## Arceau en U ou lyre



- **Peu onéreux**
- **Facile d'implantation**
- **Facilité d'utilisation** (l'utilisateur n'a pas à se baisser)
- **Sécurité renforcée** (double attache cadre + roue).
- Possibilité d'abriter les arceaux
- **Attention à l'espacement entre les arceaux pour faciliter l'insertion et la manœuvre des vélos (1 m minimum entre chaque arceau).**

## Pinces roues



- **Peu sécuritaire** (une attache roue avant)
- **Peu qualitatif**
- Dégradation du vélo facilitée

Les **arceaux** sont des infrastructures de stationnement adaptés pour des **stationnements de courtes durées** : accès à des commerces, services, bâtiments administratifs en centre-ville, infrastructures culturelles, de loisirs et sportives, écoles et crèches.

## Consigne collective



- **Un espace commun** pouvant accueillir un **nombre conséquent de vélo**
- Accès par badge, clé, digicode, carte
- **Sécurisation** contre les **vols, dégradations** et **intempéries**
- Possibilité d'intégrer des **équipements annexes** (pompes, prises de recharge)
- Facile d'implantation et possibilité de déplacer certains types de consignes

## Consigne individuelle



- Une consigne disposant de **casiers/bois individuels**
- Accès par badge, clé, digicode, carte
- **Sécurisation** contre les **vols, dégradations** et **intempéries**
- Possibilité d'intégrer des **équipements annexes** (prises de recharge)
- Facile d'implantation et possibilité de déplacer certains types de consignes

Les **consignes sécurisées** sont des infrastructures de stationnement adaptés pour des **stationnements de moyennes et longues durées** : Pôles d'échanges (gares, aires de covoiturage), infrastructures sportives, culturelles et de loisirs, lieux de résidences.

Lieux de stationnements	Durée de stationnement	Types de stationnement	Positionnement du stationnement
<b>Pôles intermodaux</b> : aire de covoiturage, arrêt car, gare	<b>Longue durée</b> (journée)	<b>Consignes sécurisées</b> <b>Arceaux abrités</b>	Visible à proximité directe (inférieur à 30 mètres)
<b>Lieux de résidences</b>	<b>Longue durée</b> (journée + nuit)	<b>Consignes sécurisées</b> (en l'absence de stationnement résidentiels suffisants)	Visible à proximité directe (inférieur à 30 mètres)
<b>Lieux culturels, sportifs aquatiques</b>	<b>Moyenne durée</b> (quelques heures)	<b>Consignes sécurisées</b> <b>Arceaux</b> <b>Arceaux abrités</b>	Visible à proximité directe (inférieur à 30 mètres)
<b>Etablissements scolaires</b>	<b>Moyenne durée</b> (quelques heures)	<b>Consignes sécurisées</b> <b>Arceaux</b> <b>Arceaux Abrisés</b>	Visible à proximité directe (inférieur à 30 mètres)
<b>Commerces, services, bâtiments administratifs</b>	<b>Courte durée</b> (1h max)	<b>Arceaux</b> <b>Arceaux abrités</b>	Visible à proximité directe (inférieur à 30 mètres)

## Forces

- Plus de **115 kilomètres d'aménagements** dont **47% adaptés**
- Des **infrastructures de stationnement existantes**
- Des **professionnels du vélo implantés** sur l'ensemble du territoire
- Des **distances** à réaliser souvent **courtes**
- Une **topographie** souvent **favorable**
- Une pratique du vélo déjà existante

## Opportunités

- Une **dynamique nationale**
- Des **possibilités de co-financements** des projets cyclables
- Des **acteurs locaux motivés** et des **citoyens demandeurs**
- Un **potentiel intermodal** à développer et à renforcer
- Des **projets structurants** sur le territoire (Voie Verte Sud Alpilles)
- De nombreux chemins, routes à faible trafic existants pour permettre le maillage du territoire
- Des collectivités du PETR disposant d'un schéma cyclable

## Faiblesses

- Des **infrastructures existantes perfectibles** (80%)
- Des **discontinuités cyclables** (Nord/Sud, Est/Ouest et vers les EPCI voisines)
- Des **contraintes naturelles** et **artificielles** impliquant parfois des aménagements conséquents

## Menaces

- Gestion de la mise en œuvre** du schéma directeur cyclable

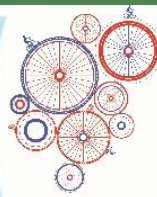
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## PHASE 2 CONCERTATION

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE

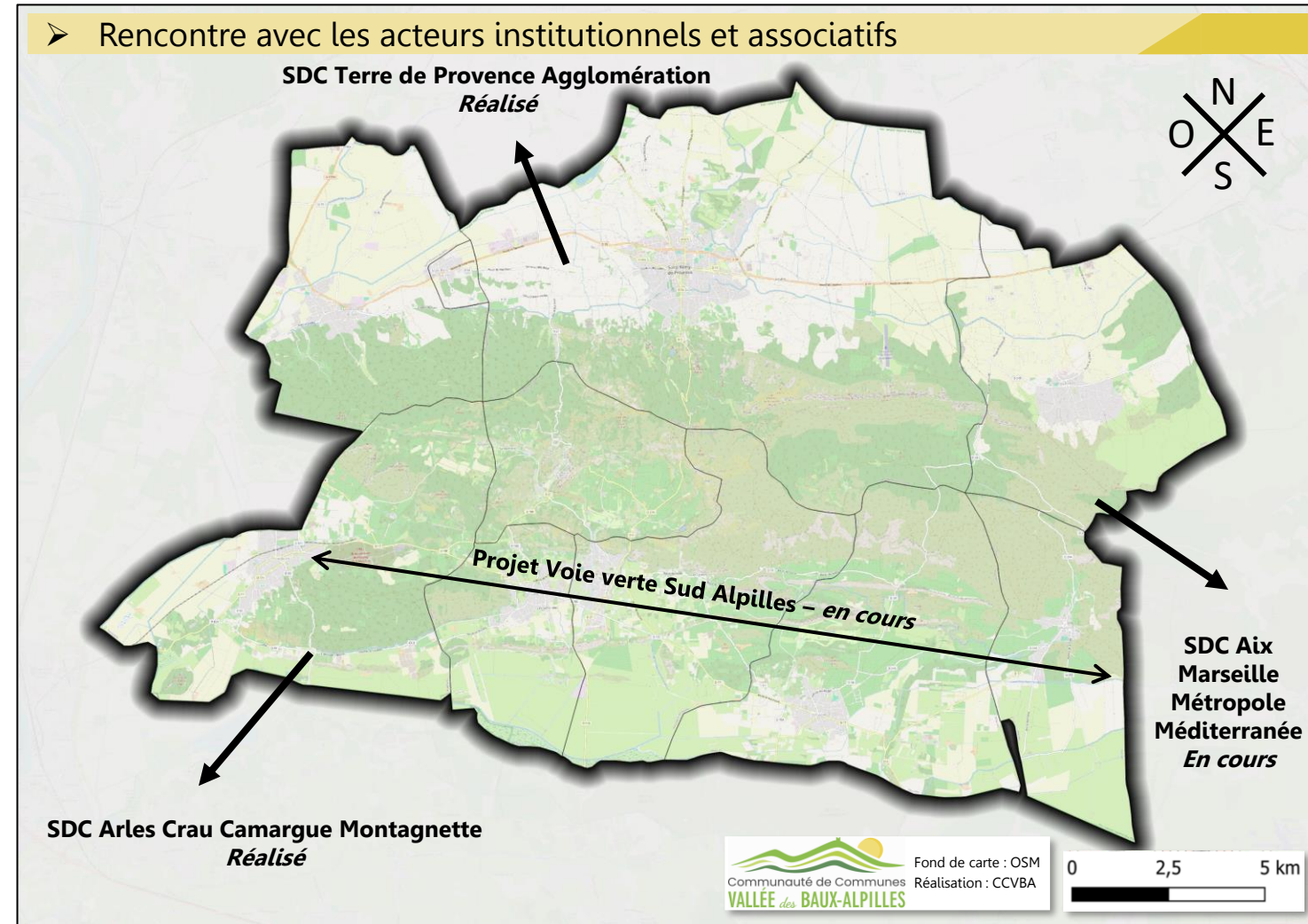


Ont été rencontrés dans le cadre du diagnostic :

- Les **Communes de la CCVBA**
- Les collectivités voisines (**ACCM, TPA, AMPM**)
- Le **Département des Bouches du Rhône**
- La **Région Sud** – Provence-Alpes-Côte-d’Azur
- Les représentants d’usagers (**AF3V, RéMyFaCiLaVélo, ASSEF**)
- Le **Parc Naturel Régional des Alpilles**
- Le **Pôle d’Equilibre Territorial et Rural du Pays d’Arles**
- L’**Office de Tourisme intercommunal**
- Les **offices de tourisme communaux** (Baux de Provence et Maussane les Alpilles)

L’objectif de ces rencontres étaient de **compléter les éléments de diagnostic** déjà recensés lors de l’état des lieux du territoire.

Ces échanges ont permis de connaître et d’**intégrer les projets, besoins et attentes** de chacun en termes de politique cyclable au sein et en direction de la CCVBA



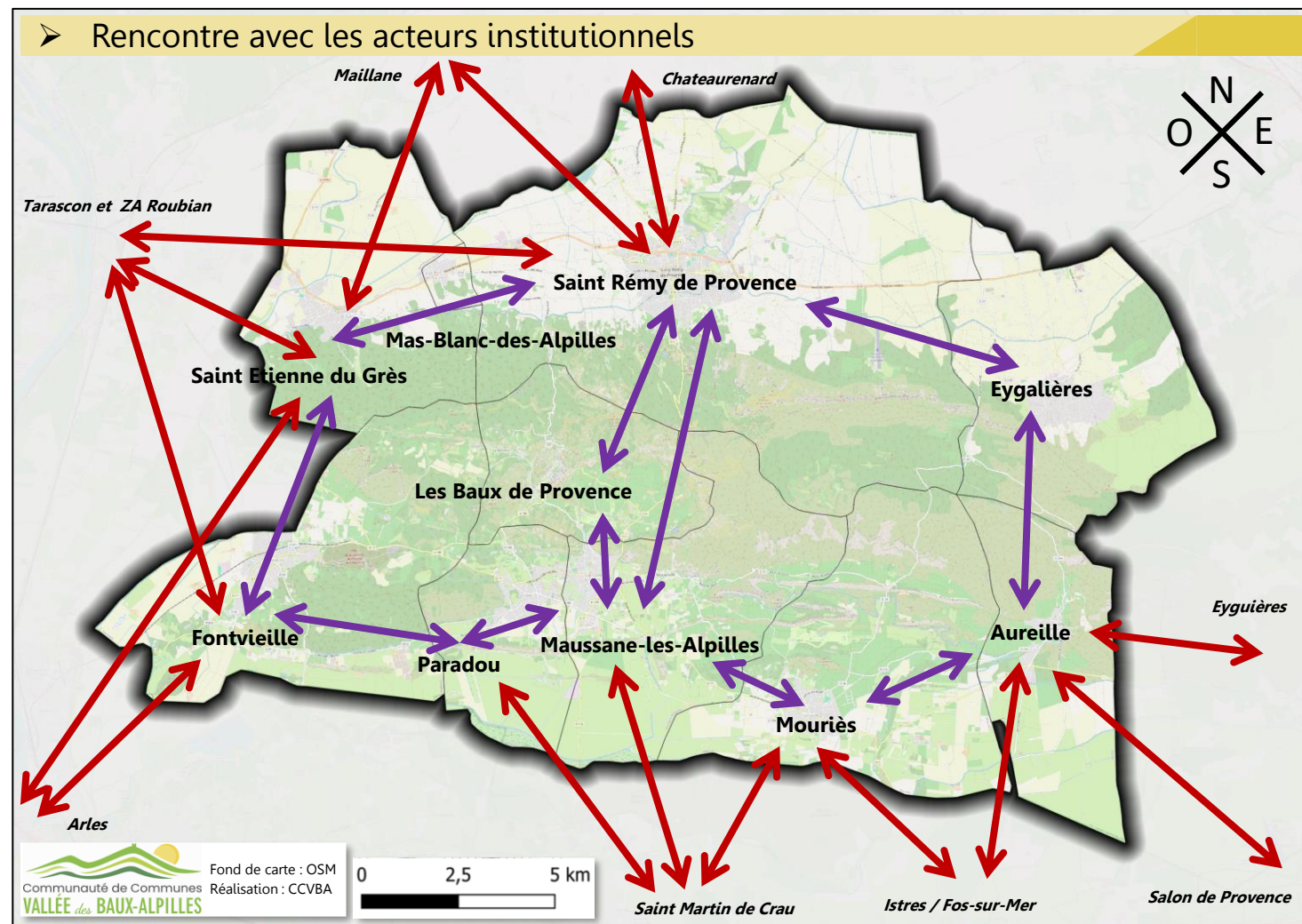
## Enjeux cyclables internes à la CCVBA :

- Assurer des **continuités cyclables Nord-Sud**
- Assurer des **continuités cyclables Est-Ouest au Sud du territoire**
- **Rabattement** des **périphéries** des communes vers les **centres-villes**
- **Signalétique claire et lisible** pour accéder aux centres-villes depuis les voies vertes
- **Apaisement** des **centres urbains**
- **Renforcement** de l'**offre de stationnement** cyclable courte et longue durée

## Enjeux cyclables externes à la CCVBA :

- **Assurer** des **liaisons** vers les **villes périphériques** situées à moins de 10 kilomètres du territoire (Arles, Tarascon, Saint Martin de Crau, Maillane...)

La carte de synthèse des flux de déplacement du diagnostic est similaire à celle des besoins exprimés par les communes du territoire lors des entretiens individuels ci-contre.



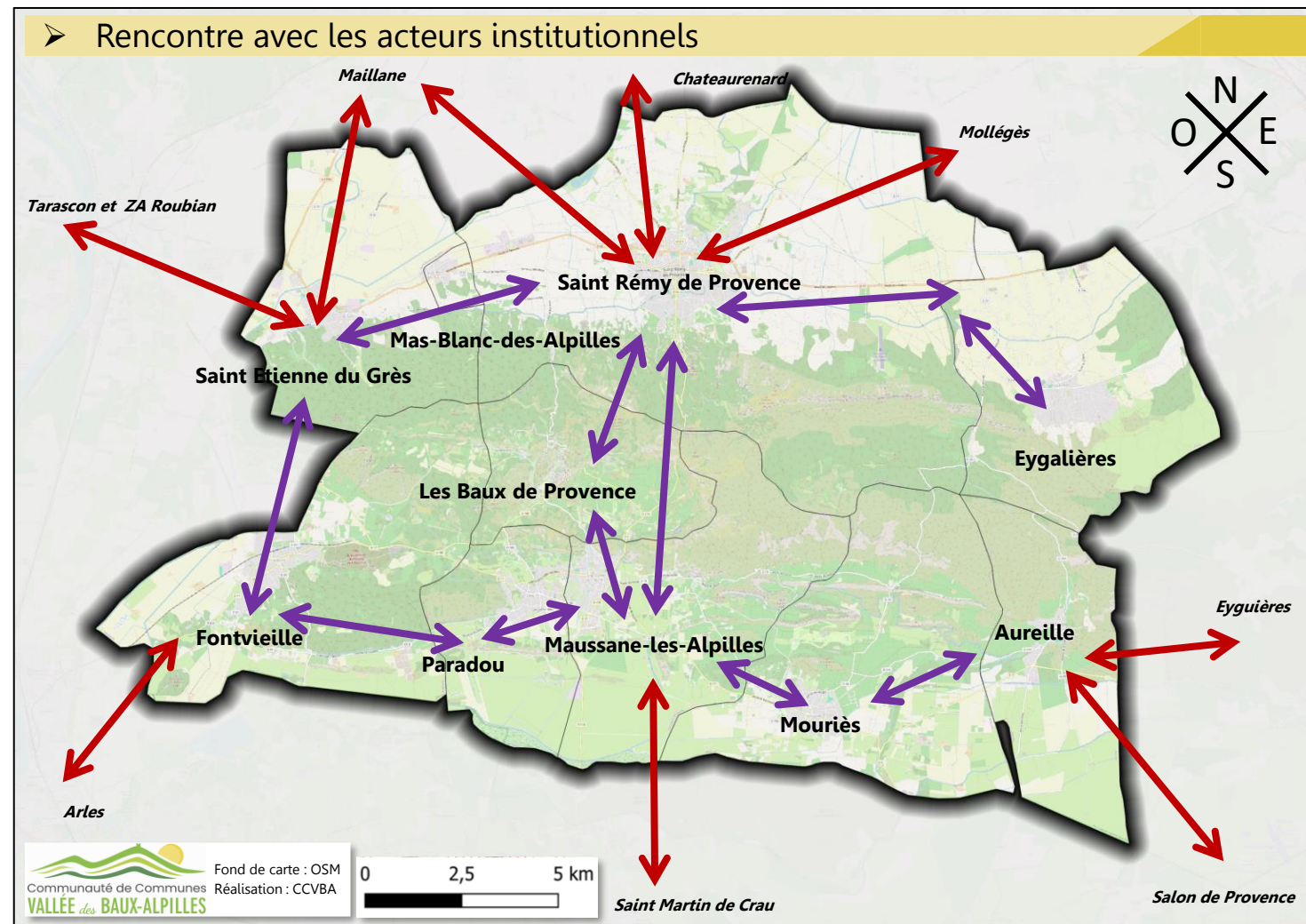


## Enjeux cyclables internes à la CCVBA :

- Assurer des **continuités cyclables Nord-Sud**
- Assurer des **continuités cyclables Est-Ouest au Sud**
- Disposer de **services vélos complémentaires** (aires de repos le long des véloroutes)
- **Signalétique clair et lisible** pour accéder aux centres-villes depuis les voies vertes
- **Renforcement** de l'**offre de stationnement** cyclable courte et longue durée

## Enjeux cyclables externes à la CCVBA :

- **Assurer** des **liaisons** vers les **villes périphériques** situées à moins de 10 kilomètres du territoire (Arles, Tarascon, Saint Martin de Crau, Maillane, Eyguières...)
- **Disposer** d'une **signalétique vélo unique** pour relier les EPCI ainsi que les itinéraires touristiques (Méditerranée à vélo, Via Rhôna) entre eux.
- Favoriser **l'intermodalité vélo/train** depuis les gares périphériques (Arles, Tarascon, Lamanon, Orgon...)



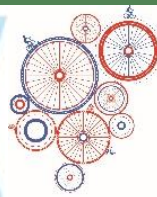
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## ENQUETE PUBLIQUE

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE



Communauté de Communes  
**VALLÉE des BAUX-ALPILLES**

La concertation a mobilisé **401 répondants**.

Il s'agit d'une très bonne participation, qui met en avant les **attentes autour de la pratique cyclable** sur le territoire et qui permet d'**identifier les différents enjeux**.

Afin de mieux cerner les attentes des citoyens, une concertation publique a été organisée du **2 avril au 20 mai 2024** avec la diffusion sur l'ensemble de la CCVBA d'un **questionnaire en ligne**.

Les Communes, structures intercommunales (OTI), PNRA, associations, établissements scolaires volontaires, partenaires touristiques et prestataires cycles ont pu relayer l'enquête publique (réseaux sociaux, affiches, flyers, roll-up).



PARTICIPEZ À L'ENQUÊTE CITOYENNE

## MOBILITÉ CYCLABLE

Du 28 mars au 8 mai 2024



**Je donne mon avis !**

*Aidez nous à connaître  
vos pratiques de déplacement à vélo,  
vos difficultés et vos attentes !*

Retrouvez le lien sur [www.vallee-des-baux-alpilles.fr](http://www.vallee-des-baux-alpilles.fr)

Pour toutes questions : [sacha.berthuit@ccvba.fr](mailto:sacha.berthuit@ccvba.fr)

AUREILLE - LES BAUX-DE-PROVENCE - EYGALIÈRES -  
FONTVIEILLE - MAS BLANC DES ALPILLES  
MAUSSANE-LES-ALPILLES - MOURIÈRES - LE PARADOU -  
SAINT-ÉTIENNE DU GRÈS - SAINT-REMY-DE-PROVENCE



Communauté de Communes  
**VALLÉE des BAUX-ALPILLES**

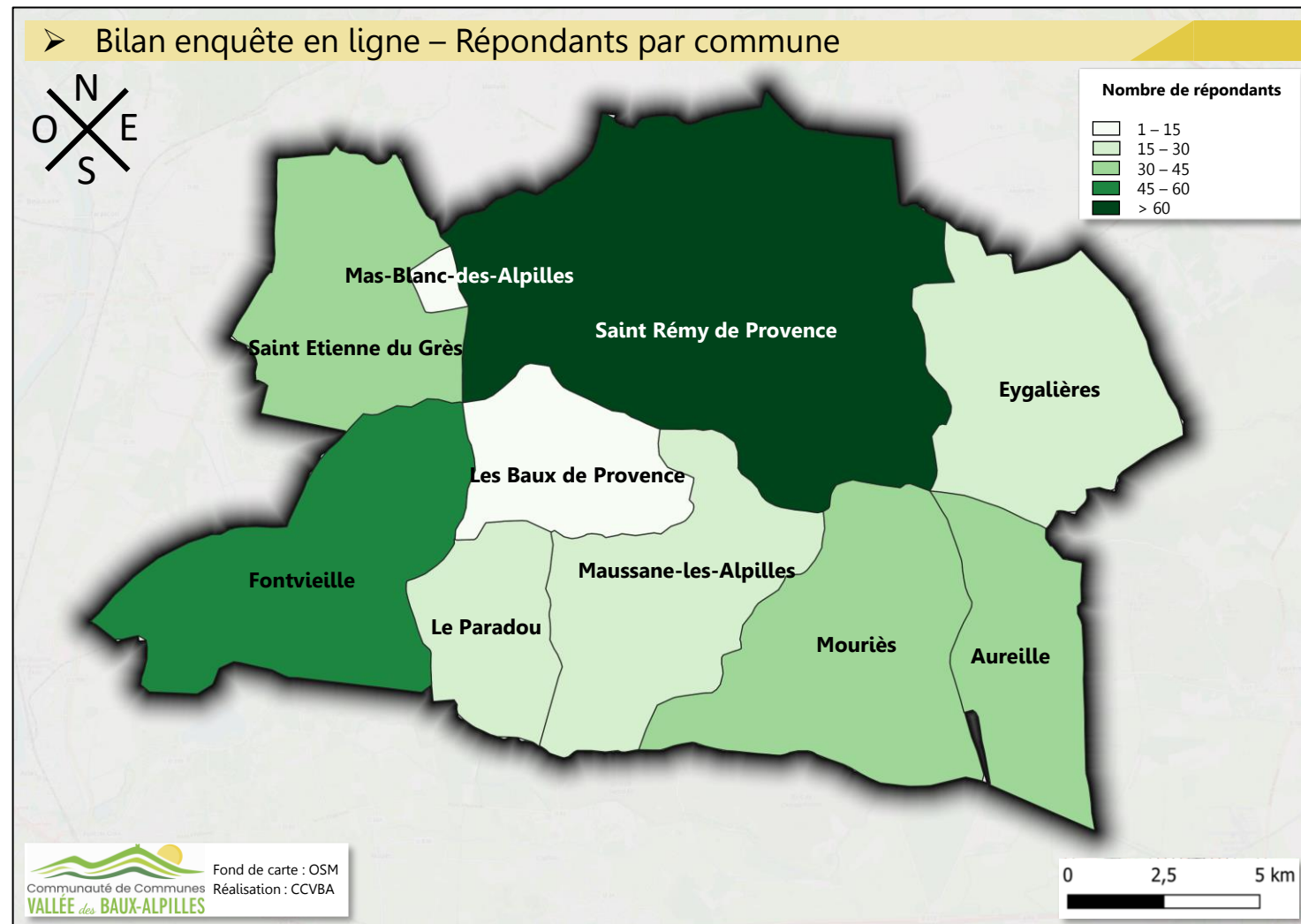
**79%** des répondants habitent la CCVBA. La répartition des répondants par commune nous montre qu'il y a une demande et un besoin sur l'ensemble des communes du territoire.

Cette participation montre un intérêt marqué pour le sujet de la mobilité cyclable, malgré l'existence de contraintes pouvant laisser penser l'inverse.

La participation d'habitants des territoires voisins prouve l'attractivité du territoire et les attentes de développement d'infrastructures ou de services cyclables pour accéder, traverser ou se déplacer sur le territoire de la CCVBA :

→ ACCM : **8%** des répondants

→ TPA : **8,5%** des répondants

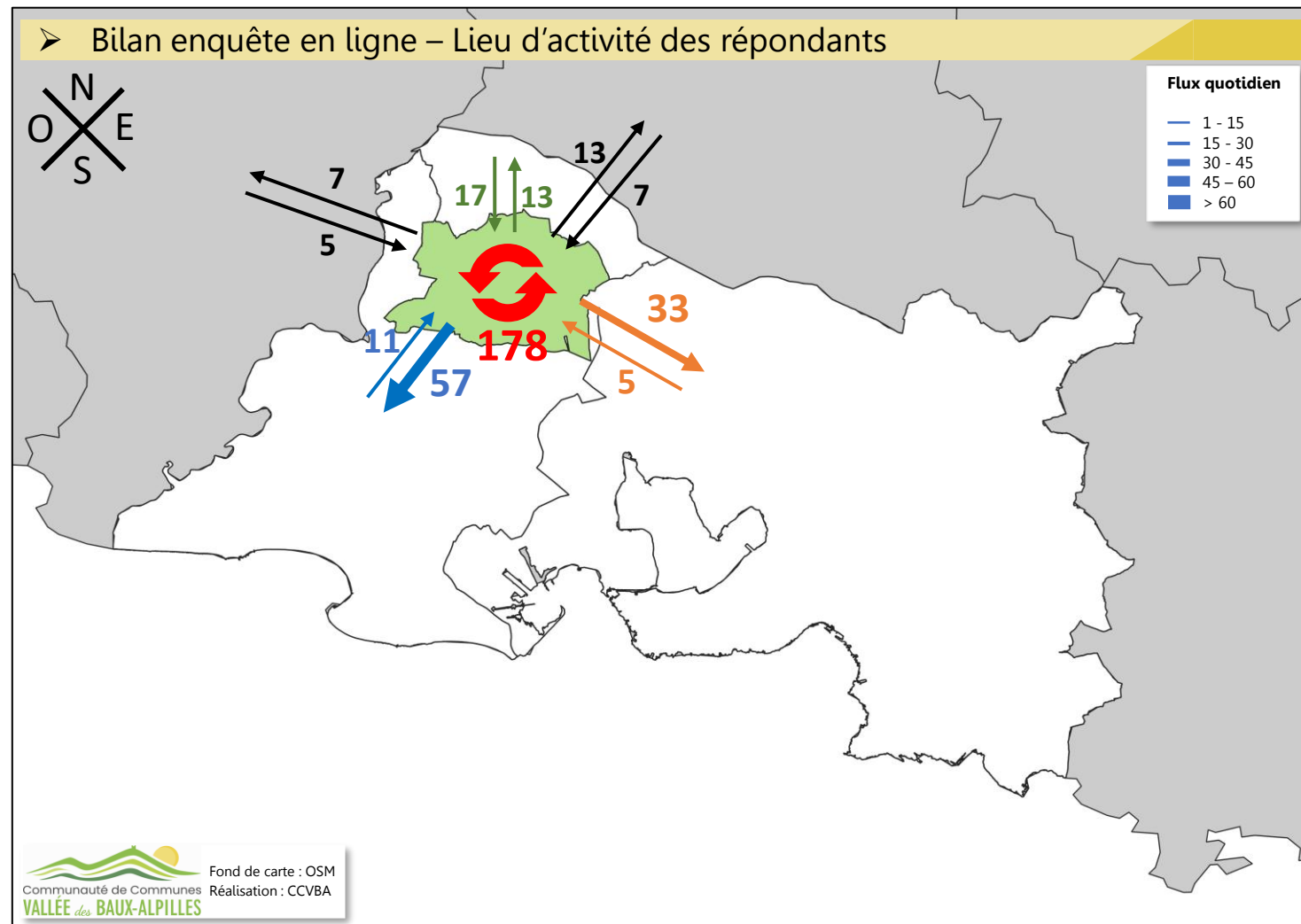


L'analyse de l'origine des répondants permet de déterminer leur lieu de travail et ainsi d'établir une carte des flux potentiels des usagers :

→ **53% habitent et travaillent sur le territoire. 103 habitants actifs** du territoire **pratiquent le vélo au quotidien** pour leurs **déplacements professionnels** (déplacement domicile/travail et domicile/étude).

→ **41%** des répondants **travaillent sur le territoire.**

En lien avec l'étude des flux, **ACCM** et **TPA** sont des destinations importantes, **11% des répondants, y travaillent.** 11% des répondants travaillent sur d'autres territoires



## Généralités

- La **moyenne d'âge** des participants et de **45 ans**, âge qui correspond à un mélange entre **personnes actifs et familles**.
- **71% des usagers** affirment utiliser le vélo **au moins 1 fois par semaine**, néanmoins **7% n'utilisent jamais le vélo**.
- Le **VTT**, et **vélo à assistance électrique** et le **vélo de ville** restent les types de vélo privilégiés chez les usagers.



**Motif de déplacement** : La majorité des répondants utilisent le vélo pour le **loisir** (balade, sport). Une grande partie utilise également leur vélo pour effectuer leurs **achats** et réaliser leurs démarches administratives. A noter que **25%** des actifs répondants déclarent effectuer des **déplacements domicile-travail à vélo**.



**Intermodalité** : **Moins de 10%** déclarent réaliser des trajets du quotidien en combinant **vélo et train**. Plus de **44%** des répondants déclarent ne **jamais combiner** un autre mode de déplacement avec le vélo. Près de **35%** des répondants déclarent combiner **voiture et vélo**.

P

**Stationnement** : le **besoin de stationnements** est l'un des principaux besoins serviciels exprimé par les répondants pour développer la pratique du vélo sur le territoire. La demande relative au stationnement concerne ceux de **courte durée** (arceaux) ainsi que ceux de **moyenne et longue durée** (consigne sécurisée).

**Freins à la pratique** : les principaux freins à la pratique cyclable sur le territoire restent le **manque d'aménagements cyclables sécurisés et continus**. Aussi il y a un **sentiment d'insécurité** sur les axes de circulation lorsque que les vélos doivent cohabiter avec les flux de véhicules. Le **manque de service vélo** est un frein second. En effet, le besoin de **pouvoir stationner son vélo** est un des principaux besoins exprimés par les répondants. Le dénivelé du territoire n'est pas apparu comme un frein.



**Non-usagers** : Les non-usagers répondants déclarent ne pas se sentir en sécurité à vélo. Une part importante n'utilise pas leur vélo par **manque d'aménagements sécurisés**. Le sentiment d'un **manque de sécurité** est la principale raison pour laquelle les non pratiquants ne souhaitent pas s'essayer à la pratique cyclable. La voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé pour leurs trajets quotidiens. Ils souhaitent réduire son usage mais ils sont convaincus que le développement de la pratique cyclable passe par l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés. A noter que 25 répondants souhaiteraient faire du vélo mais **ne disposent pas d'un vélo** ou ont **un vélo qui ne fonctionne pas**.



**Services vélo** : les répondants seraient intéressés en premier lieu par la **mise à disposition de plan des itinéraires** cyclables existants pour se déplacer en toute sécurité. En second lieu les répondants souhaiteraient pouvoir disposer de **subventions pour l'achat de vélo**. En effet une part des répondants ne disposent pas d'un vélo ou disposent d'un vélo qui n'est pas adapté à leur condition physique. La question de **l'offre de stationnement** courte et longue durée complète les services vélo prioritairement remontés par le biais de cette enquête. Enfin, le besoin d'avoir une **signalétique unique** pour se repérer sur le territoire est fréquemment ressortie.





De manière générale, je favorise le vélo pour mes déplacements quotidiens sur Aureille. Mais j'utilise systématiquement ma voiture pour les trajets vers les autres villages des Alpilles. Mais j'aimerais avoir des **voies de circulation hors route** et **avoir de quoi garer un vélo électrique** en toute sécurité sur place



Il faudrait faire **prendre conscience** aux utilisateurs d'automobiles que **le vélo à sa place sur la chaussée**



Je souhaiterais qu'il y ait **plus de pistes cyclables dans mon village** mais aussi **entre les villages.**



**Réhabiliter l'ancienne voie ferrée Arles - Salon de Provence en voie verte** serait bien plus utile et inciterait beaucoup de gens à se rendre régulièrement à vélo entre Arles et Salon.



**L'amélioration de la qualité de la chaussée et l'entretien de la voirie** dans son ensemble est primordial à la bonne pratique et la sécurité à vélo



**L'éducation à de nouvelles pratiques** semble essentielle...mais aussi de la **signalétique**, du **stationnement** et des **pistes cyclables fonctionnelles**

## Principaux points noirs recensés :

- L'**entretien insuffisant** des aménagements cyclables existants
- Les **discontinuités cyclables** entre plusieurs aménagements existants
- Le **caractère non prioritaire des cyclistes** et l'appréhension de cohabiter avec les flux de véhicules motorisés
- La **circulation non sécurisée à vélo** sur les principaux axes routiers (RD5 et RD17)

## Principales demandes des répondants :

- **Pouvoir circuler en toute sécurité entre les principaux bassins de vies** où se trouvent les pôles générateurs de déplacements
- Demande de **stationnements sécurisés** dans les bourgs centres
- Disposer d'une **liaison** reliant **Arles** et **Fontvieille**
- Disposer d'une **liaison** reliant **Fontvieille** à **Eyguières**

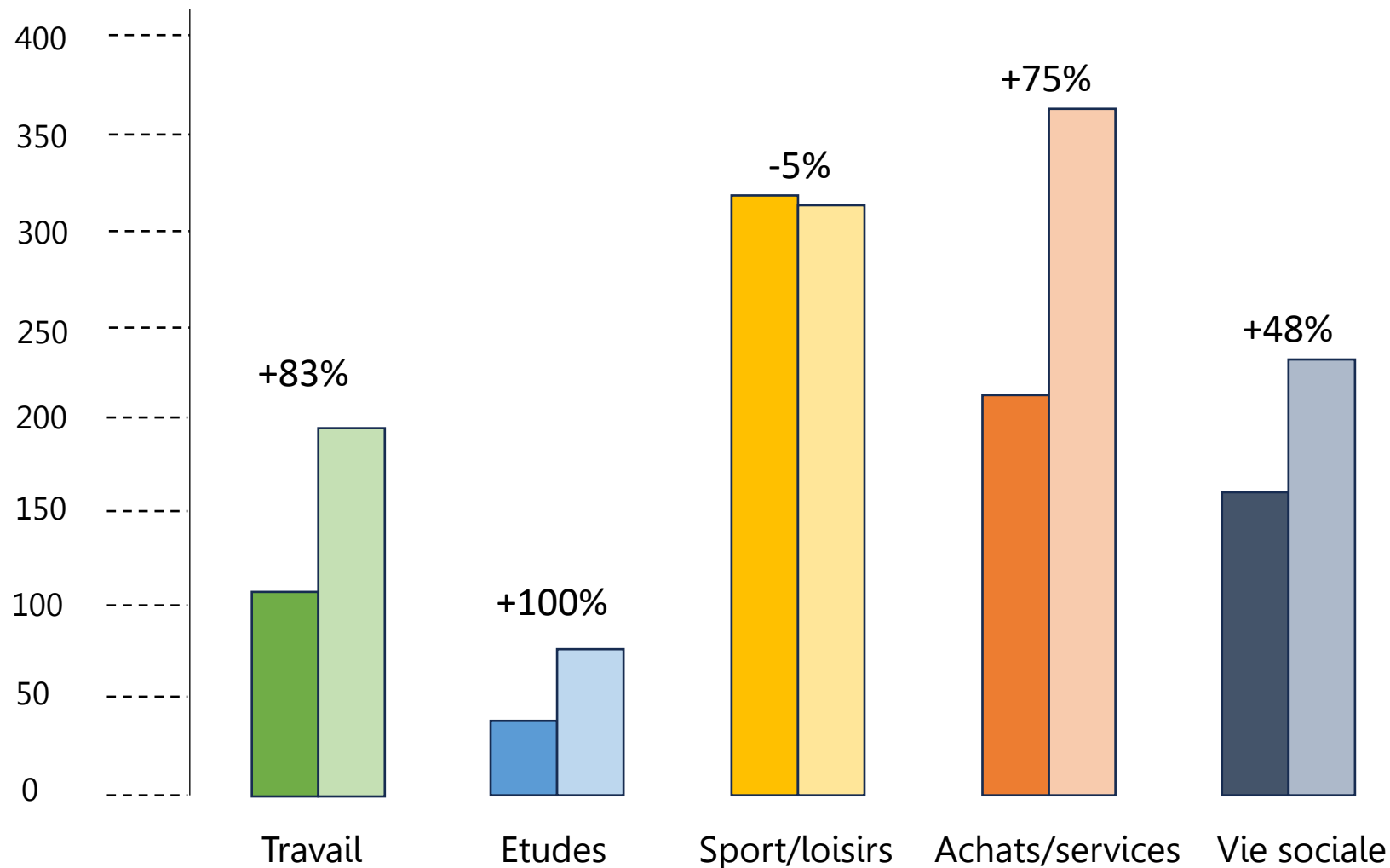


**Toutes les pratiques attendent une amélioration des conditions pour se développer** sauf le loisir

La **pratique loisir/sport est d'ores et déjà existante** et est indépendante de l'amélioration des conditions pour se renforcer

Les déplacements domiciles/études représentent l'augmentation la plus importante avec une hausse de 100% si les conditions permettaient les déplacements à vélo en toute sécurité.

Il y a donc un réel **besoin et une attente** de la part des répondants **pour effectuer leurs déplacements du quotidien à vélo.**



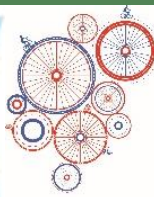
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## SYNTHESE ET ENJEUX

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE



## Aménagements :

- **Améliorer la sécurité** des infrastructures existantes
- **Résorber les discontinuités** cyclables existantes et développer des itinéraires sécurisés et continus sur l'ensemble du territoire
- **Assurer des liaisons en direction des EPCI voisines** (ACCM, TPA, MAMP)
- **Sécuriser** la desserte aux **alentours des établissements scolaires**
- Renforcer et **déployer une signalétique cyclable** unique sur l'ensemble du territoire

## Service vélo :

- Renforcer **l'offre de stationnement** courte et longue durée
- Mise en place d'un dispositif d'**accompagnement financier pour l'acquisition de vélo à assistance électrique**
- Développement d'un **service de location de vélo** à destination des habitants du territoire
- **Faciliter l'intermodalité** (vélo/car – vélo/train)
- Déploiement de **mobilier dédié à la pratique du vélo** (pompe et pied de réparation en libre-service, aire de repos)

## Communication et sensibilisation :

- **Inciter à la pratique des modes actifs** (sensibilisation, animation, communication)
- Disposer d'une **cartographie des itinéraires** et aménagements cyclables existants

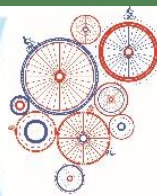
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## PHASE 3 SCHEMA D'INTENTION

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE



## Les enjeux à l'échelle de la Vallée des Baux Alpilles :

### Relier les communes entre elles et assurer une continuité

→ L'enjeu est de permettre aux habitants/travailleurs/visiteurs de pouvoir se déplacer à vélo entre les communes du territoire

### Relier les principaux pôles générateurs à fort potentiel cyclable

→ Permettre l'accès sécurisé à vélo aux Zones d'Activités, établissements scolaires/ établissements recevant du public ainsi que les sites touristiques majeurs.

### Favoriser la mixité des usages

→ Assurer la bonne visibilité des modes actifs sur tous types d'aménagements cyclables, notamment dans le cas des aménagements partagés.

### Intégrer les grands axes touristiques comme colonne vertébrale du réseau cyclable structurant (EV8 et Voie Verte Sud Alpilles)

→ L'Eurovélo 8 et la Voie Verte Sud Alpilles constituent de axes majeurs Est-Ouest structurant du territoire. Il est impératif de travailler le rabattement des communes longeant l'EV8 à celle-ci

## Les enjeux supra territoriaux

### Connecter le territoire aux territoires voisins

→ Assurer la connexion vers les EPCI voisines notamment vers l'ACCM (Tarascon, Arles, Saint Martin de Crau), TPA (Maillane, Eyragues, Mollégès, Orgon, Chateaurenard) et AMPM (Eyguières)

### Faciliter l'accès au territoire des lieux d'intermodalité

→ Permettre un accès aux gares et pôles d'échanges multimodaux périphériques (Tarascon, Arles, Saint Martin de Crau, Orgon)



## Les principaux enjeux :

### ① Liaison Saint Etienne du Grès – Maillane

→ Assurer les déplacements du quotidien via l'itinéraire de la RD32 entre les communes de Saint Etienne du Grès et Maillane. Raccordement à l'Eurovélo 8.

### ② Liaison Saint Etienne du Grès – Fontvieille – Arles

→ Assurer les déplacements du quotidien en direction de Fontvieille et Arles via l'itinéraire de la RD33. Raccordement à l'Eurovélo 8.

### ③ Liaison EV8 – Maillane

→ Assurer les déplacements du quotidien entre la ZA de la Massane et la commune de Maillane. Raccordement à l'Eurovélo 8.

### ① Liaison Mas Blanc des Alpilles – Baux de Provence

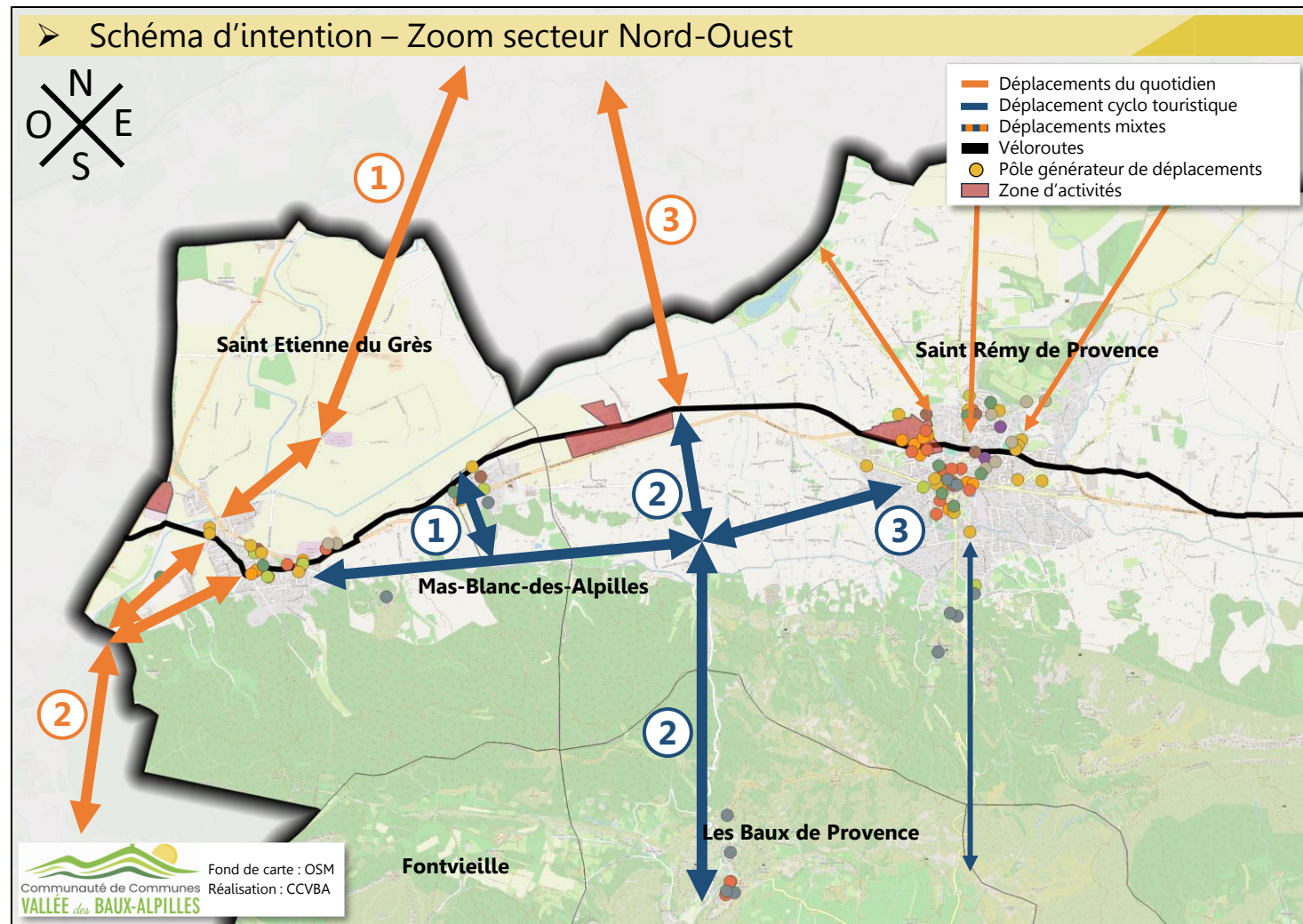
→ Assurer le rabattement des flux loisirs/tourisme depuis l'EV8 vers la commune des Baux de Provence via le chemin Romain et de Rousty

### ② Liaison Eurovélo 8 – Baux de Provence

→ Assurer le rabattement des flux loisirs/tourisme depuis l'EV8 vers la commune des Baux de Provence via la RD27

### ③ Liaison Saint Rémy de Provence – Baux de Provence

→ Assurer la liaison cyclo-touristique depuis Saint Rémy de Provence vers la commune des Baux de Provence via le chemin d'Arles



## Les principaux enjeux :

### 1 Liaison Saint Etienne du Grès - Fontvieille

→ Assurer les déplacements du quotidien via l'itinéraire de la RD32 entre les communes de Saint Etienne du Grès et Fontvieille.

### 2 Liaison Fontvieille - Arles

→ Assurer les déplacements du quotidien Fontvieille - Arles via l'itinéraire de la RD571 ou l'ancienne voie ferrée

### 3 Liaison Le Paradou – Maussane les Alpilles

→ Assurer les déplacements du quotidien entre Le Paradou et Maussane les Alpilles via l'itinéraire de la RD78C

### 4 Liaison Maussane les Alpilles – Saint Martin de Crau

→ Assurer la liaison entre Maussane les Alpilles et Saint Martin de Crau pour les déplacements du quotidien via l'itinéraire via la RD27

### 1 Liaison Fontvieille – Le Paradou via Moulin de Daudet

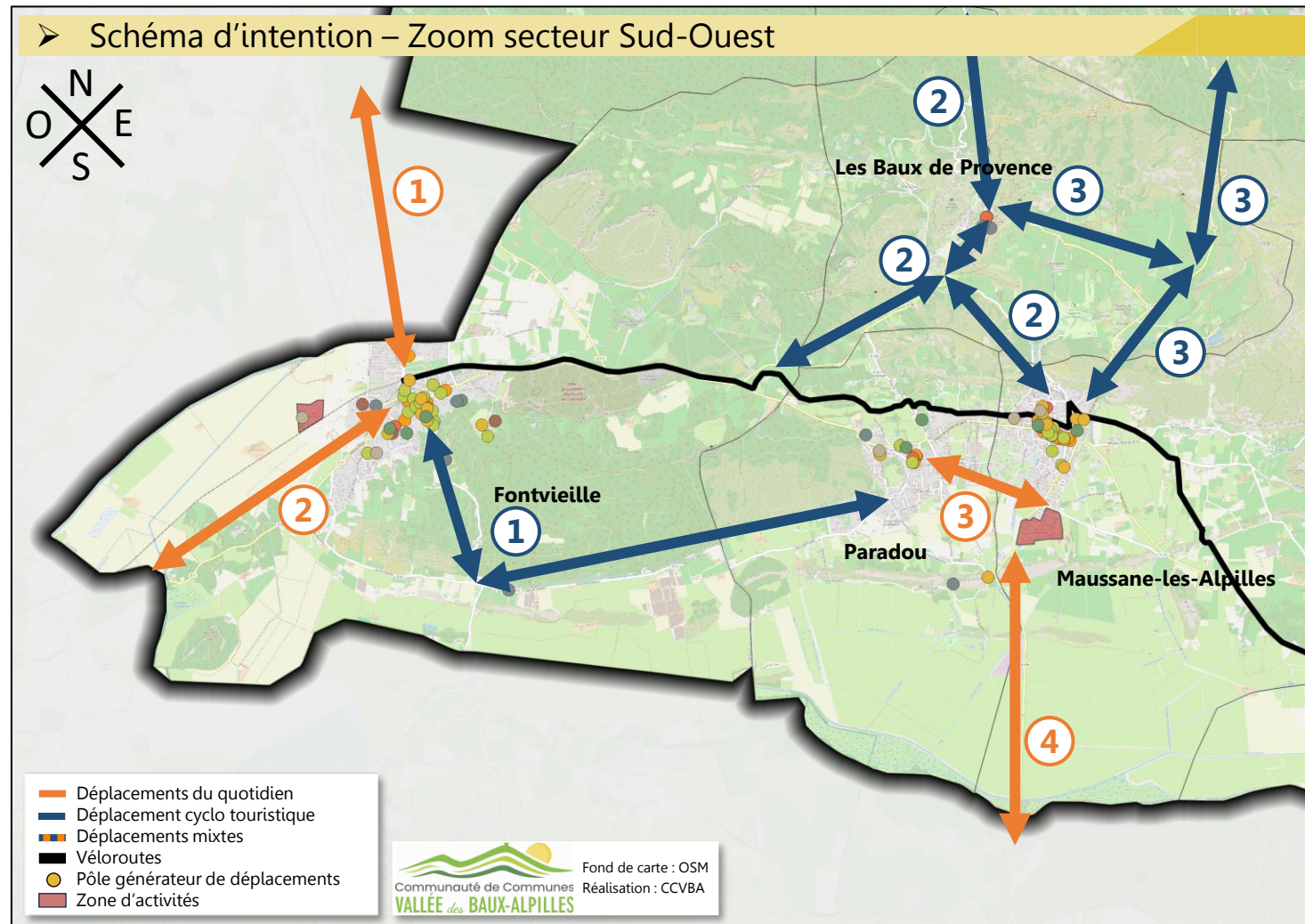
→ Assurer la liaison entre Fontvieille et Le Paradou avec un accès au Moulin de Daudet via la RD33 et la RD78E

### 2 Liaison Le Paradou/Maussane-les Alpilles – Baux de Provence

→ Assurer la liaison Le Paradou/Maussane les Alpilles et les Baux de Provence via la RD78F et RD78D

### 3 Liaison Saint Rémy de Provence – Maussane les Alpilles

→ Assurer la liaison cyclo-touristique depuis Saint Rémy de Provence vers les Baux de Provence et Maussane les Alpilles via la RD5



## Les principaux enjeux :

### ① Liaison interne à Aureille

→ Assurer les déplacements du quotidien internes à la commune. Raccordement à la Voie Verte Sud Alpilles pour la connexion à Mouriès et Eyguières.

### ② Liaison Mouriès – Saint Martin de Crau

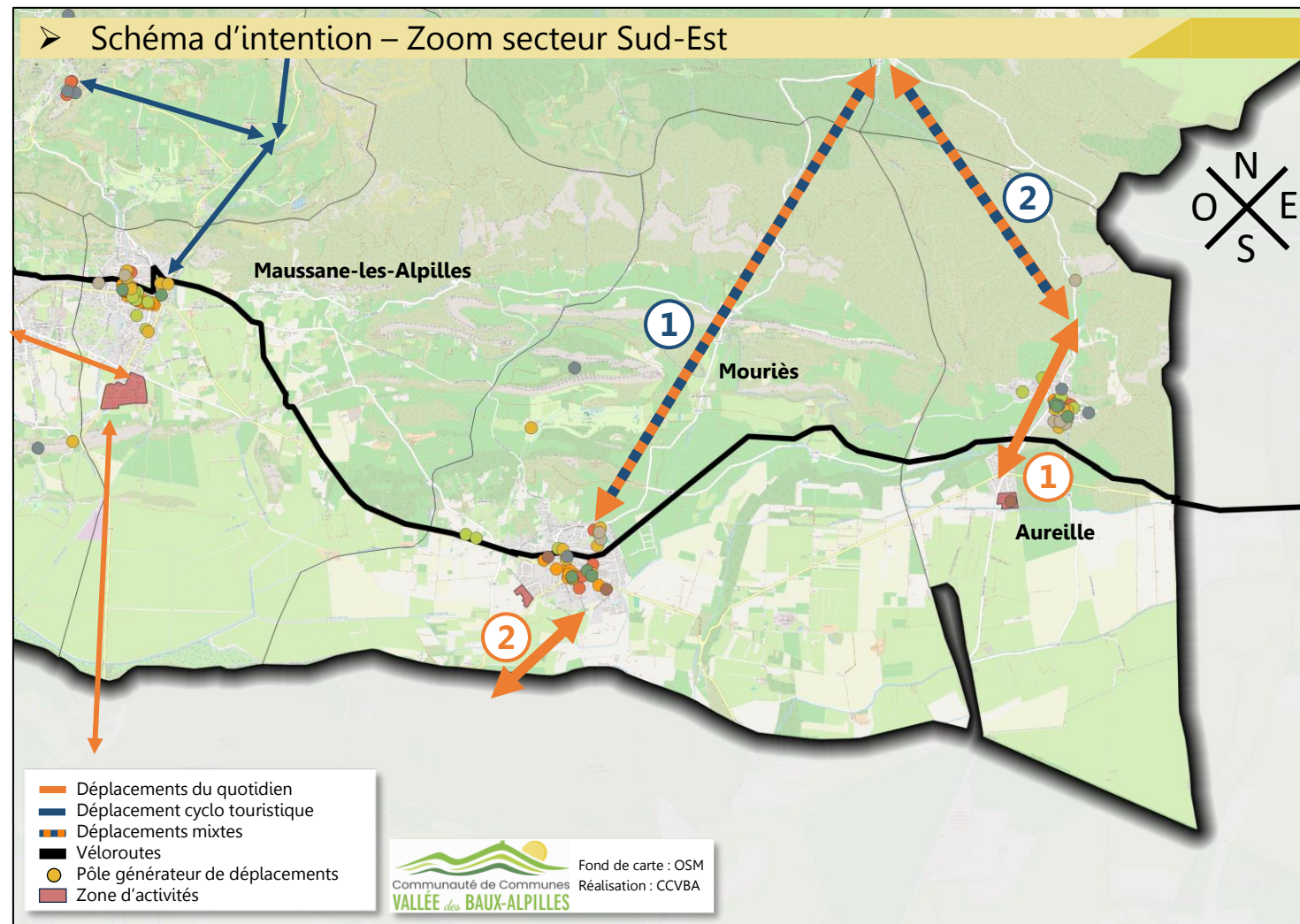
→ Assurer les déplacements du quotidien en direction/provenance de Saint Martin de Crau via l'itinéraire de la RD24. Raccordement à la Voie Verte Sud Alpilles.

### ① Liaison Mouriès - Eyguières

→ Assurer le rabattement des flux loisirs/tourisme/quotidien depuis Mouriès et la Voie Verte Sud Alpilles vers la commune d'Eyguières via la RD24

### ② Liaison Aureille Eyguières

→ Assurer la liaison entre Eyguières et Aureille pour les flux loisirs/tourisme/quotidien via la RD25





## Les principaux enjeux :

### 1 Liaison Saint Rémy de Provence– Maillane

→ Assurer les déplacements du quotidien via l'itinéraire de la RD5 entre les communes de Saint Rémy de Provence et Maillane. Raccordement à l'Eurovélo 8.

### 2 Liaison Saint Rémy de Provence - Eyragues

→ Assurer les déplacements du quotidien en direction/provenance de Eyragues via l'itinéraire de la RD571. Raccordement à l'Eurovélo 8.

### 3 Liaison Saint Rémy de Provence – Noves

→ Assurer les déplacements du quotidien entre Saint Rémy de Provence et Noves via la RD30. Raccordement à l'Eurovélo 8.

### 1 Liaison Eurovélo 8 – Eygalières - Aureille

→ Assurer le rabattement des flux loisirs/tourisme/quotidien depuis l'EV8 vers les communes d'Eygalières et Aureille via la RD24

### 2 Liaison Eygalières – Plan d'Orgon

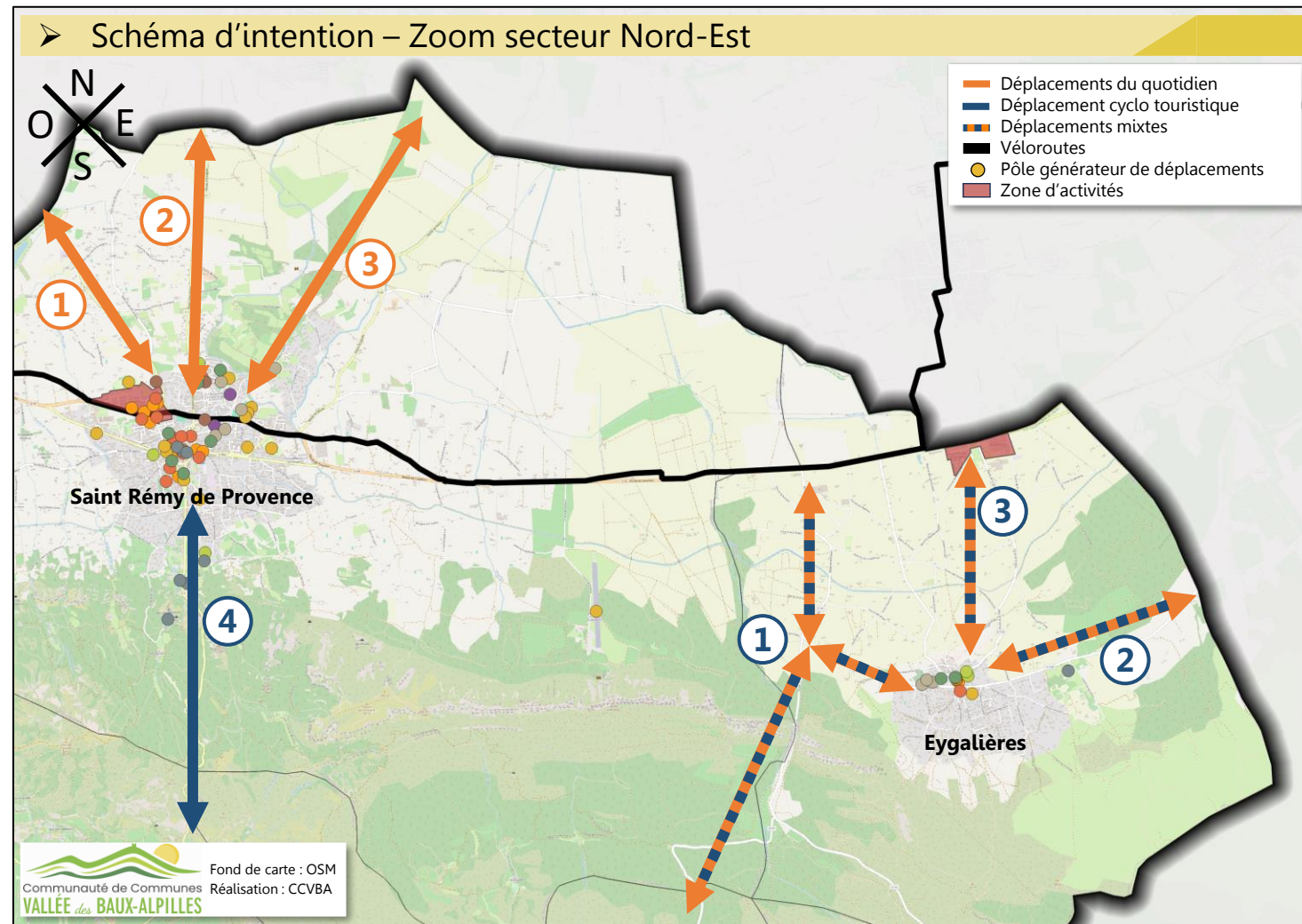
→ Assurer la liaison entre Eygalières et Plan d'Orgon pour les flux loisirs/tourisme/quotidien via la RD24B

### 3 Liaison Eygalières - Mollégès

→ Assurer la liaison entre Eygalières et Plan d'Orgon pour les flux loisirs/tourisme/quotidien via la RD74a

### 4 Liaison Saint Rémy de Provence – Baux de Provence

→ Assurer la liaison cyclo-touristique depuis Saint Rémy de Provence vers la commune des Baux de Provence via la RD5



# Schéma d'intention – Zoom secteur Saint Rémy de Provence

## Les principaux enjeux :

### ① Liaison Saint Rémy de Provence – Maillane

→ Assurer les déplacements du quotidien via l'itinéraire de la RD5 entre les communes de Saint Rémy de Provence et Maillane. Raccordement à l'Eurovélo 8.

### ② Liaison Saint Rémy de Provence - Eyragues

→ Assurer les déplacements du quotidien en direction/provenance de Eyragues via l'itinéraire de la RD571. Raccordement à l'Eurovélo 8.

### ③ Liaison Saint Rémy de Provence – Noves

→ Assurer les déplacements du quotidien entre Saint Rémy de Provence et Noves via la RD30. Raccordement à l'Eurovélo 8.

### ④ Circulation autour du Cours

→ Assurer un itinéraire sécurisé pour les vélos séparé de la voiture sur l'ensemble du Cours

### ⑤ Liaison de rabattement Centre-ville – Eurovélo 8

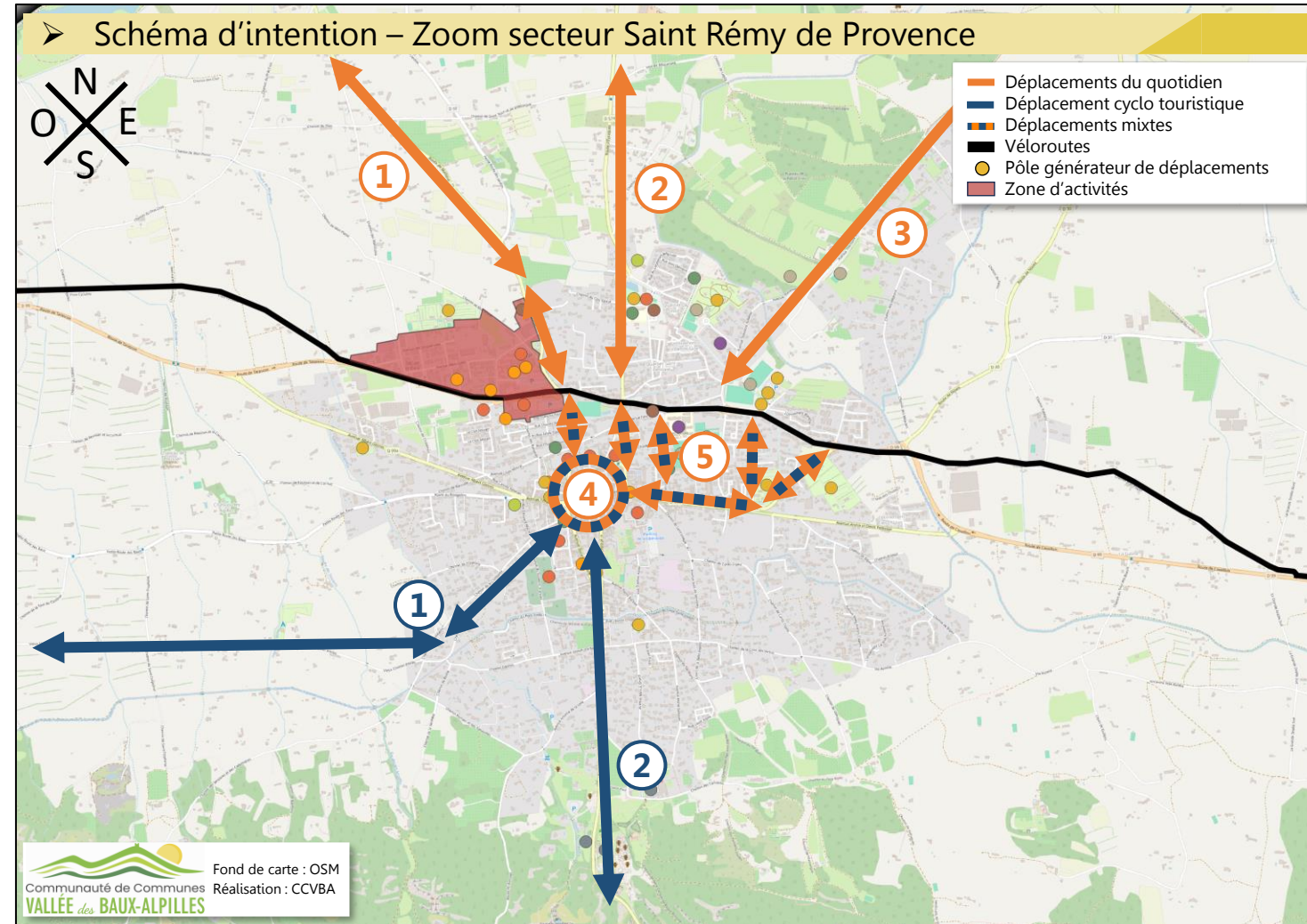
→ Assurer la liaison entre le centre de Saint Rémy de Provence et l'Eurovélo 8

### ① Liaison Saint Rémy de Provence – Baux de Provence RD27

→ Assurer la liaison entre Saint Rémy de Provence et la RD27 en direction des Baux de Provence pour les flux loisirs/tourisme via le chemin d'Arles

### ② Liaison Saint Rémy de Provence – Baux de Provence

→ Assurer la liaison cyclo-touristique depuis Saint Rémy de Provence vers la commune des Baux de Provence via la RD5



## 1) Rouler en sécurité

- Construction d'un réseau cyclable maillé et hiérarchisé
- Apaiser les circulations et partage de la route
- Résorber les points noirs et discontinuités

## 2) Favoriser l'intermodalité

- Développer le vélo/covoiturage et le car/vélo
- Informer sur les services existants

## 3) Trouver son chemin

- Mise en place d'une signalétique unique
- Réalisation d'une cartographie des aménagements existants

## 4) Stationner son vélo

- Développer et renforcer le stationnement sur l'espace public et privé

## 5) Se procurer/essayer un vélo

- Proposition d'essai et de location de vélos
- Mise en place d'un dispositif d'aide à l'achat
- Communication et animation

## 6) Apprentissage à la pratique du vélo

- En milieu scolaire (Savoir Rouler à vélo)
- Atelier de remise en selle
- Atelier d'apprentissage à la réparation et l'entretien de vélo
- Réalisation de vélo-école (adulte et senior)

## 6) Apprentissage à la pratique du vélo

- En milieu scolaire (Savoir Rouler à vélo)
- Atelier de remise en selle
- Réalisation de vélo-école (adulte et senior)

## 7) Entretenir et réparer son vélo

- Déploiement d'équipements d'auto-réparation
- Atelier d'apprentissage à la réparation et l'entretien de vélo

## 8) Entretenir les infrastructures et évaluer les impacts

- Entretien des aménagements
- Evaluation et suivi des aménagements réalisés

## 9) Gouvernance

- Prise d'une compétence d'intérêt communautaire ?
- Mise en place d'un dispositif de subvention ?

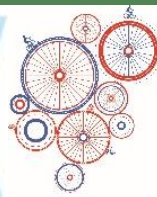
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## PHASE 4 PLAN D'ACTION

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE



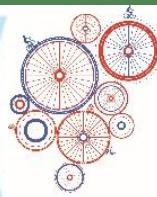
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## RAPPEL DU SCHÉMA D'INTENTION RETENU

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE



Communauté de Communes  
**VALLÉE des BAUX-ALPILLES**

# Rappel des enjeux issus du diagnostic + schéma d'intention

## Forces :

- Plus de **115 kilomètres d'aménagements cyclables**
- Des **infrastructures de stationnement existantes**
- Des **professionnels du vélo** implantés sur le territoire
- Des **distances souvent courtes**
- Une **topographie favorable** en « Est/Ouest »

## Faiblesses :

- Des **infrastructures cyclables perfectibles**
- Des **discontinuités cyclables**
- Des **contraintes naturelles** et **artificielles**

## Opportunités :

- Une **dynamique nationale favorable**
- Des **possibilités de co-financements**
- Des **acteurs locaux motivés** et **citoyens demandeurs**
- Un **potentiel intermodal**
- Des **projets cyclables structurants en cours**
- Des **chemins** et **routes secondaires**

## Menaces :

- La **gestion** et **mise en œuvre** du **SDC**
- L'**intégration des aménagements** pour les **futurs projets**
- Le **montage des dossiers de subventions**





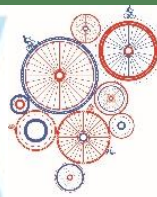
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## PROGRAMMATION DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE







# 1) Se déplacer en sécurité

## Description de l'action :

Assurer la continuité et la sécurité des aménagements cyclables préconisés et existants.

Offrir un réseau cyclable permettant des connexions internes à la CCVBA (à l'intérieur des communes et entre les communes) et en direction des EPCI voisins.

## Temporalité :

Réalisation des aménagements cyclables identifiés au sein du Schéma Directeur Cyclable en fonction du phasage établie (réalisation court, moyen, long terme).

**Court terme → 2025 -2028**

**Moyen terme → 2029- 2032**

**Long terme → 2033 -2035**

## 1A) Construction d'un réseau cyclable maillé et hiérarchisé

### Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage

Partenaires

CCVBA\*



Communes



CD13



Région Sud



PNRA



Autres (CEREMA, CEE...)



\* En zone d'activités

### Cibles :

L'ensemble des aménagements cyclables préconisés dans le Schéma Directeur Cyclable. Cela comprend les aménagements physiques (voie verte, piste cyclable) ainsi que la signalisation verticale (panneau) et horizontale (marquage au sol).

### Modalités de mise en œuvre :

Réalisation des aménagements cyclables par les gestionnaires de voirie (CD 13, Communes ainsi que la CCVBA dans les zones d'activités).

Possibilité d'accompagnement technique par la CCVBA lors de la réalisation d'aménagements cyclables par les communes.

### Priorité :

Niveau 1 (court terme\*)

Niveau 2 (moyen terme\*)

Niveau 3 (long terme\*)



# Programmation des infrastructures cyclables – Types d'aménagements

**294 km d'aménagements cyclables projetés dont 206 à créer.**

Les **aménagements en site propre** sont **privilegiés** pour des **itinéraires structurants** du territoire (EV08 et B012) ainsi que pour des **liaisons vers les territoires voisins**.

Les **itinéraires reliant les Communes sur des tronçons restreints** (traversée des Alpilles) ou **secondaires** sont en **partage de voirie**.

Les **centre-urbains** sont majoritairement en **Zone 30/Limitation 30, CVCB\*\*, ou Zone de rencontre**.

**Zone/Limitation 30 : 71,1 km**

- Existant : **19,6 km**
- A améliorer : **25,7 km**
- A créer : **25,8 km**

**Voie verte : 56,8 km**

- Existant : **19,3 km**
- A améliorer : **1,3 km**
- A créer : **36,2 km\***

**Bande cyclable : 10,4 km**

- Existant : -
- A améliorer : **9,6 km**
- A créer : **0,8 km**

**Piste cyclable : 9,3 km**

- Existant : **0,4 km**
- A améliorer : -
- A créer : **8,9 km**

**Zone de rencontre : 16,5 km**

- Existant : **2,4 km**
- A améliorer : **3 km**
- A créer : **11,1 km**

**CVCB\*\* : 2,6 km**

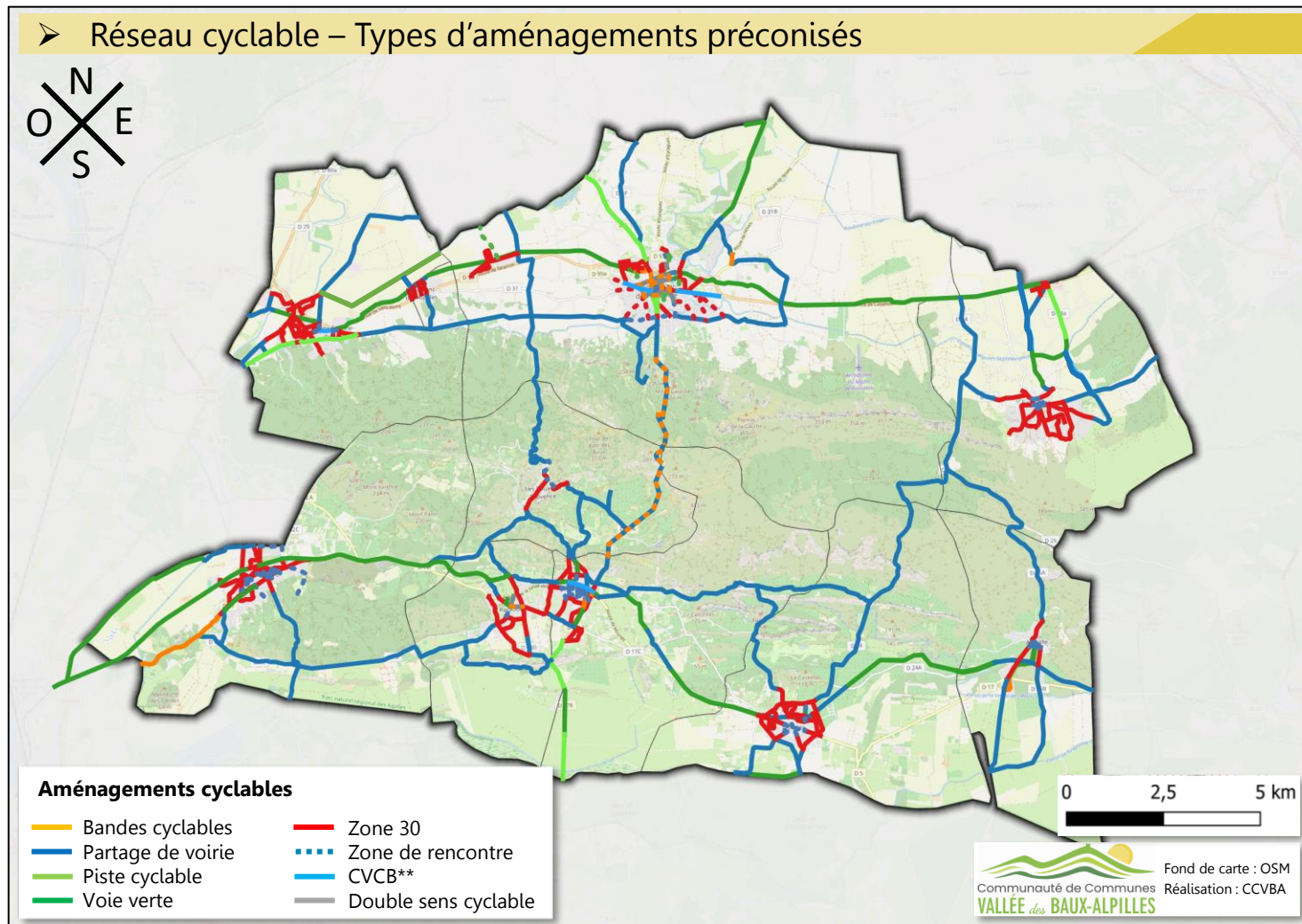
- Existant : -
- A améliorer : **1 km**
- A créer : **1,6 km**

**Partage de voirie : 123,1 km**

- Existant : **0,5 km**
- A améliorer : **1 km**
- A créer : **121,6 km\*\***

**Double sens : 4,6 km**

- Existant : **2,2 km**
- A améliorer : **1,9 km**
- A créer : **0,4 km**



**\*\*Chaussée à voie centrale banalisée (chaucidou)**

Le Schéma Directeur Cyclable de la Communauté de communes Vallée des Baux Alpilles s'articule autour de **trois niveaux de priorisation** :

## Niveau Structurant :

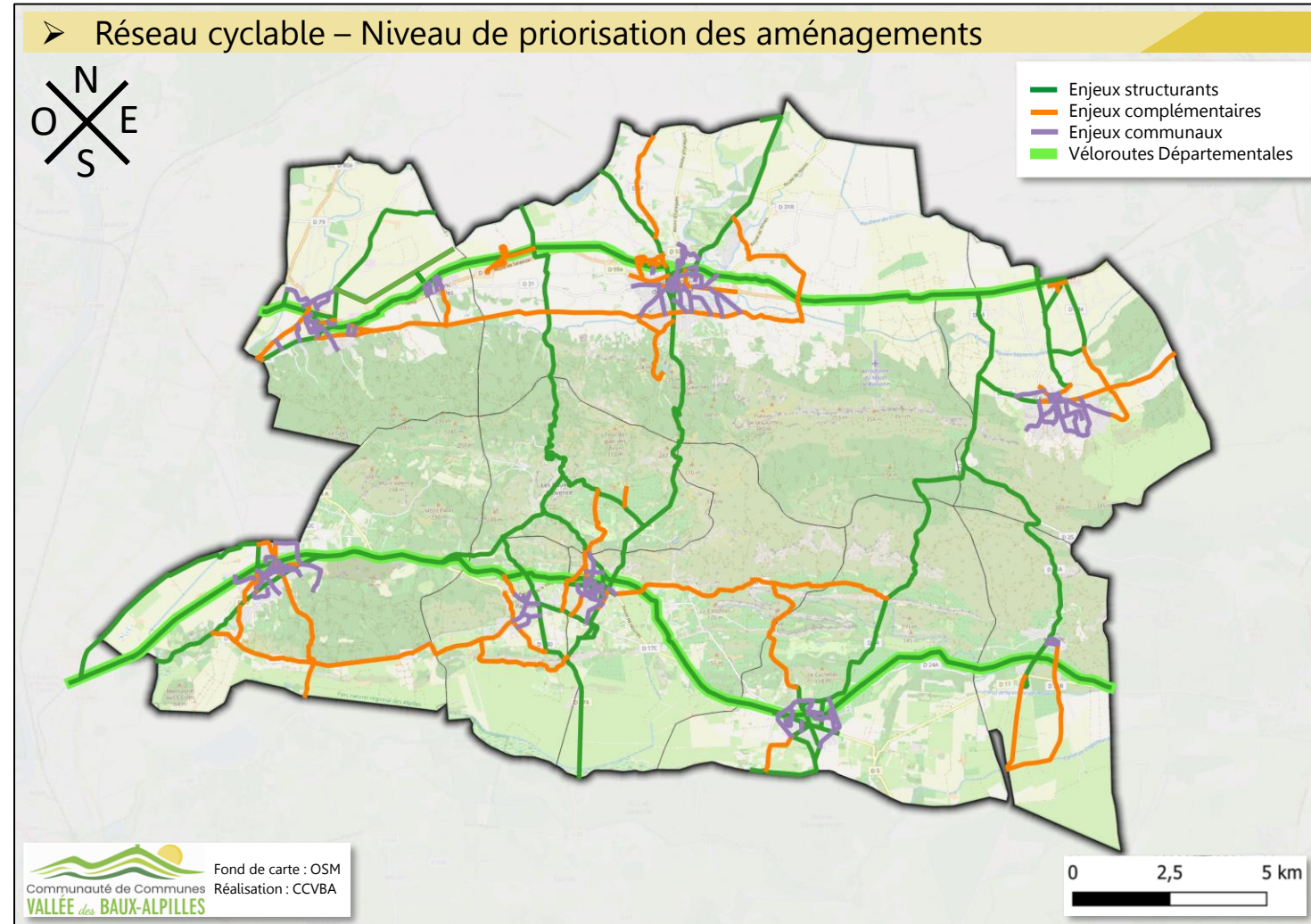
- Apaiser et sécuriser la circulation des modes actifs au sein des centre-bourgs sur des axes forts et stratégiques.
- Relier les Communes de la CCVBA entre elles.
- Connecter les interfaces du territoire en direction des territoires voisins.

## Niveau secondaire :

- Connecter les Communes de la CCVBA entre elles via des itinéraires avec un prisme cycloportif / cyclo touristique.
- Connecter les interfaces du territoire en direction des territoires voisins.

## Niveau Communal :

- Assurer des continuités cyclables à l'intérieur des Communes.



Le réseau cyclable préconisé s'appuie sur :

→ Des **aménagements cyclables existants** recensés lors du **diagnostic territorial** et **ne nécessitant pas d'améliorations** ou de travaux.

*(cas de la voie verte « La Méditerranée à vélo » ainsi que l'aménagement de certains centre-ville).*

→ **44 kilomètres d'aménagements existants**

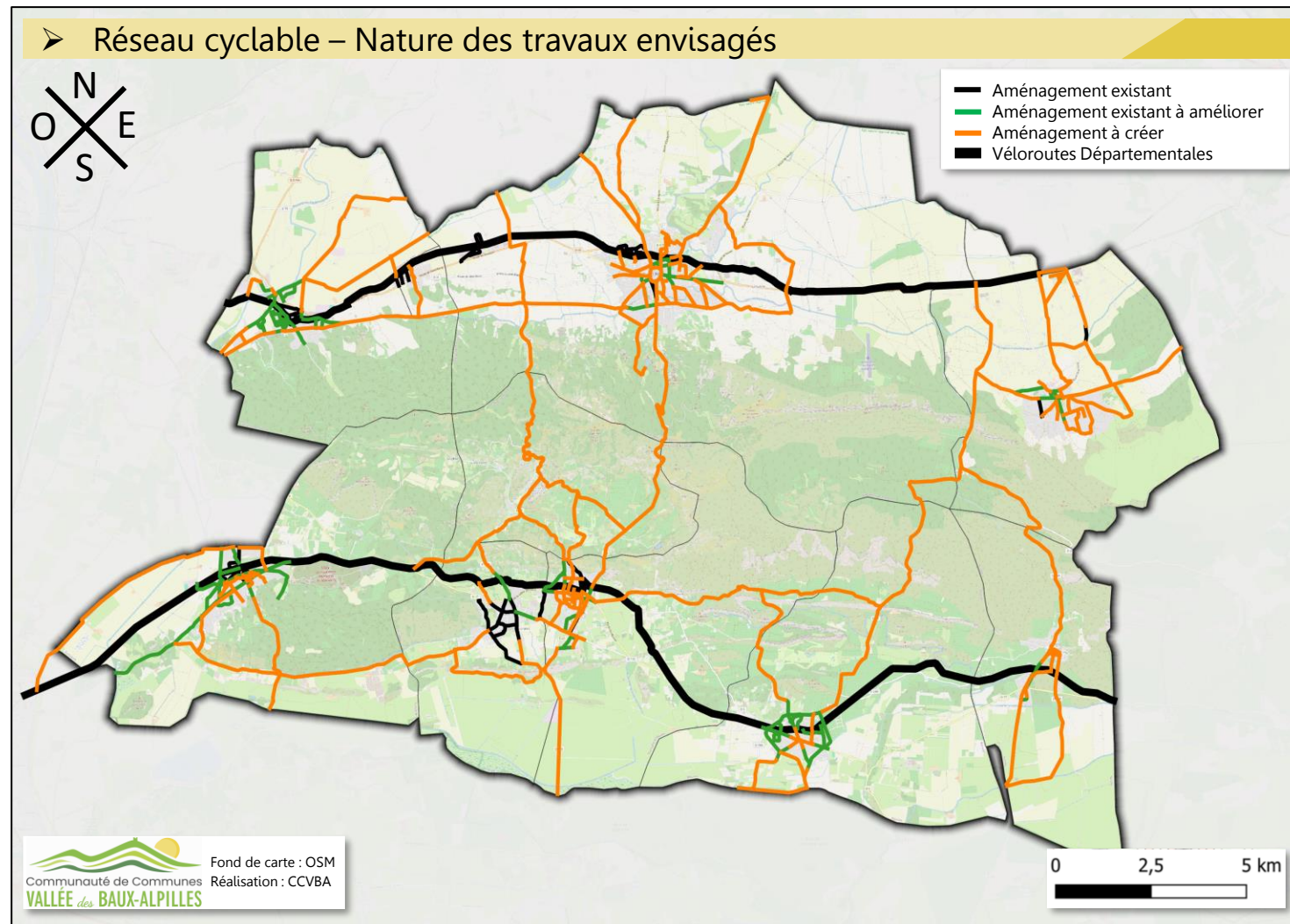
→ Des **aménagements cyclables existants** recensés lors du diagnostic **nécessitant des travaux d'amélioration**.

*(bandes multifonctionnelles du Département, aménagements de certains centre-ville).*

→ **44 kilomètres d'aménagements à améliorer**

→ Des **aménagements cyclables à créer**.

→ **206 kilomètres d'aménagements à créer\***



## Fiche tronçon N°1 – Ch. de Rousty

### Caractéristiques

**Commune :** Mas Blanc des Alpilles

**Longueur :** 980 m

**Priorité :** Court terme

#### Commentaires :

Route très peu circulée reliant le centre de la commune de Mas Blanc des Alpilles à l'ancien chemin d'Arles, itinéraire privilégié des cycloportifs et cyclotouristes. Le flux de véhicules/jours ne nécessite pas la création d'une voie vélo dédiée.

**Type d'aménagement :** Partage de Voirie

**Niveau de hiérarchisation du réseau :** Secondaire

**Typologie des travaux :** Création / amélioration

### Faisabilité

#### Foncier :

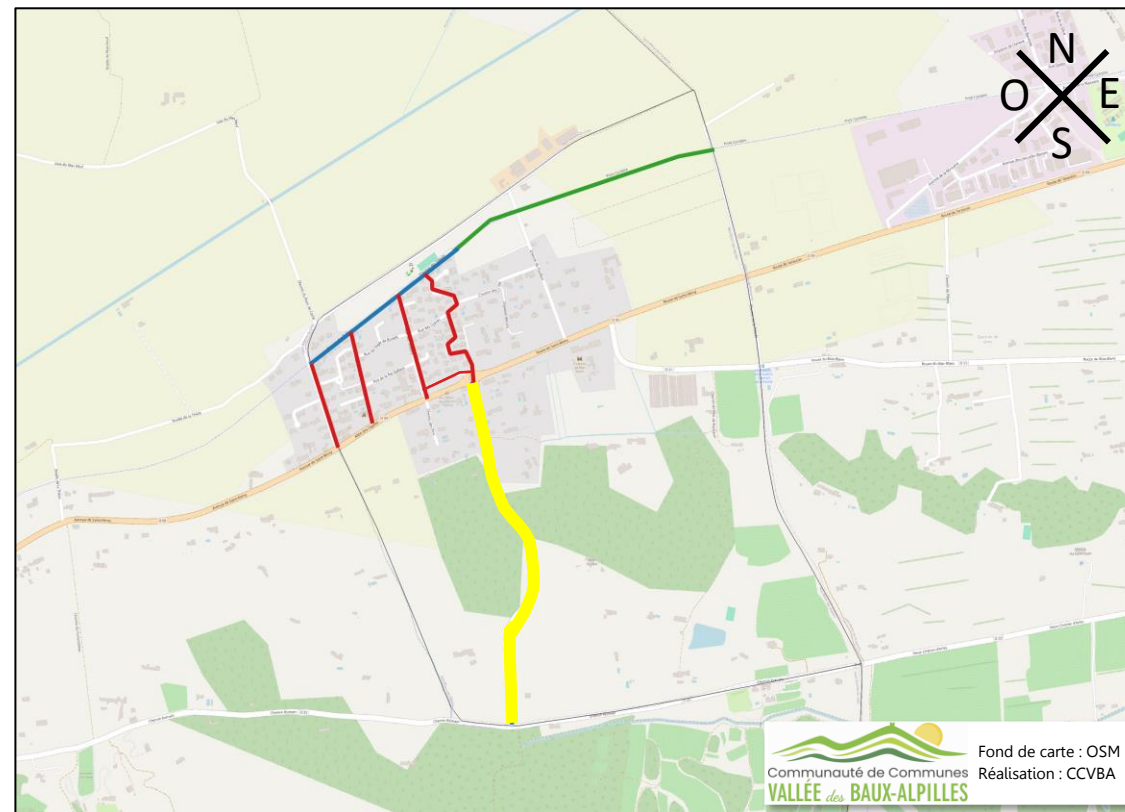
Chemin communal

#### Technique :

- . Chaussée dégradée nécessitant une réfection complète.
- . Pose de Panneaux « Partageons la route ». 1 par sens.
- . Pose de pictogramme vélo au sol. 1 par sens tous les 100 mètres.

#### Estimation financière (coûts d'investissement) :

94000 € HT (Coût maîtrise d'œuvre inclus)\*



# 1) Se déplacer en sécurité

## Description de l'action :

Réduire la vitesse des véhicules motorisés pour accroître la sécurité des modes actifs notamment au niveau des zones de centres-villes/bourgs et des pôles générateurs de déplacements structurants.

## Temporalité :

Mise en place de zones de circulation apaisées selon les itinéraires cyclables identifiés en zone urbaine dans le Schéma Directeur Cyclable.

Réalisation en fonction du phasage établie (court, moyen, long terme).

## Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage

Partenaires

CCVBA



Communes



CD13



Région Sud



PNRA



Autres (CEREMA...)



\* En zone d'activités

## Cibles :

Tous les centres-villes/bourgs des Communes du territoire.

## Modalités de mise en œuvre :

Réalisation des aménagements par les gestionnaires de voirie (CD 13, Communes ainsi que la CCVBA dans les zones d'activités).

Possibilité d'accompagnement technique par la CCVBA lors de la réalisation d'aménagements cyclables par les communes.

## Priorité :

Niveau 1 (court terme\*)

Niveau 2 (moyen terme\*)

Niveau 3 (long terme\*)

## 1B) Apaiser les circulations



La majorité des Communes du territoire ont d'ores et déjà déployé des aménagements **d'abaissement des vitesses** et **d'apaisement de la circulation automobile** en leur centre (notamment autour des établissements scolaires) pour favoriser le développement des modes actifs.

Sur les **87,6 km d'aménagements**, **50,7 kilomètres sont existants** et **28,7km nécessitent des améliorations** (signalisation verticale / horizontale).

**36,9 km d'aménagements à créer**

## Zone/Limitation 30 : 71,1 km

- Existant : **19,6 km**
- A améliorer : **25,7 km**
- A créer : **25,8 km**

## Bande cyclable : 10,4 km

- Existant : -
- A améliorer : **9,6 km**
- A créer : **0,8 km**

## Zone de rencontre : 16,5 km

- Existant : **2,4 km**
- A améliorer : **3 km**
- A créer : **11,1 km**

## Partage de voirie : 123,1 km

- Existant : **0,5 km**
- A améliorer : **1 km**
- A créer : **121,6 km**

## Voie verte : 56,8 km

- Existant : **19,3 km**
- A améliorer : **1,3 km**
- A créer : **36,2 km**

## Piste cyclable : 9,3 km

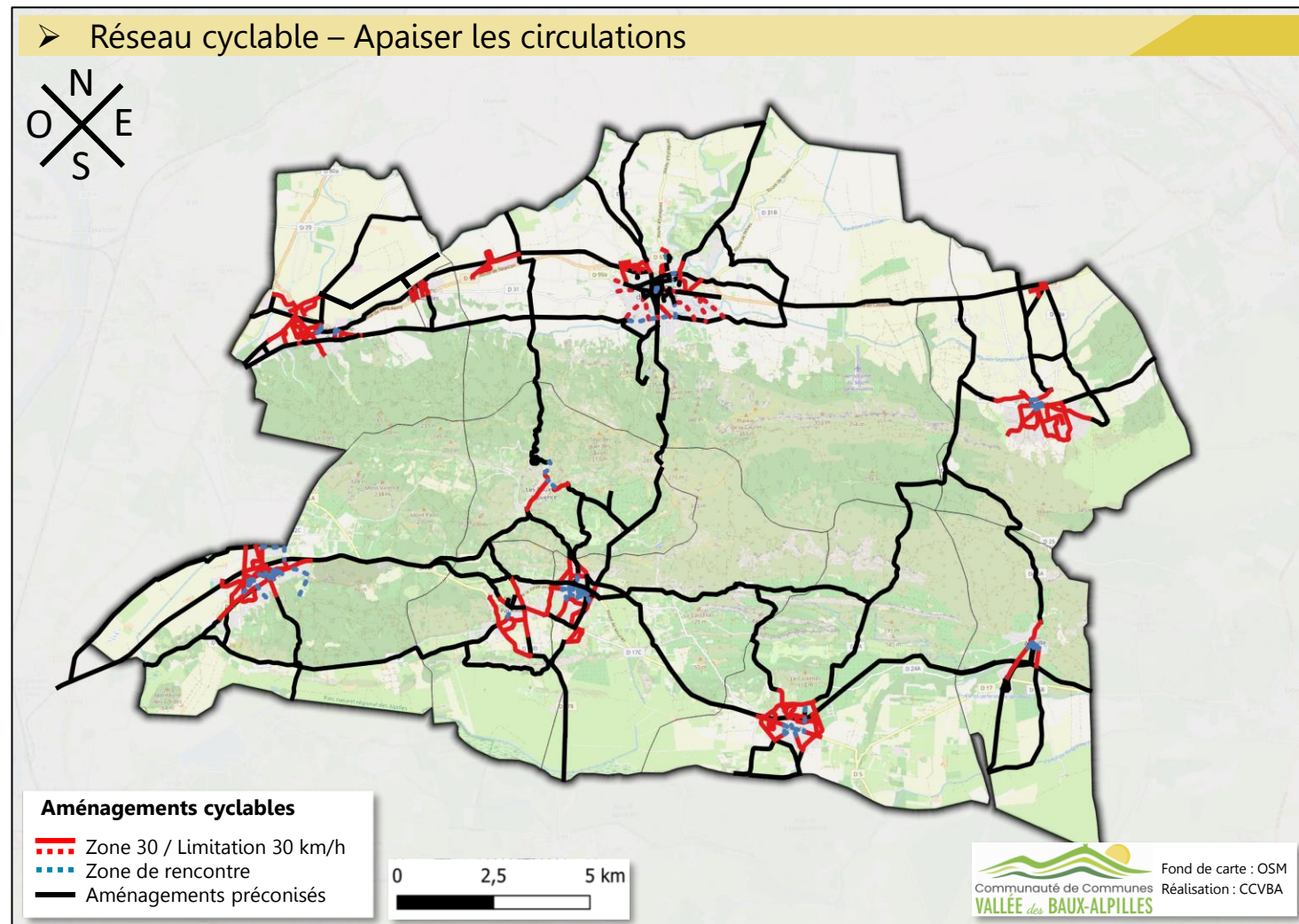
- Existant : **0,4 km**
- A améliorer : -
- A créer : **8,9 km**

## CVCB : 2,6 km

- Existant : -
- A améliorer : **1 km**
- A créer : **1,6 km**

## Double sens : 4,6 km

- Existant : **2,2 km**
- A améliorer : **1,9 km**
- A créer : **0,4 km**





# 1) Se déplacer en sécurité

## Description de l'action :

À l'échelle du territoire, et afin de sécuriser les pratiques cyclables sur des secteurs ne pouvant intégrer des aménagements cyclables en site propre, l'implantation de panneaux rappelant les règles de partage de la route et des pictogramme vélos aux sols sont préconisés sur les routes départementales et communales peu circulées.

## Temporalité :

Mise en place de zones de circulation partagées selon les itinéraires cyclables identifiés dans le Schéma Directeur Cyclable.

Réalisation en fonction du phasage établie (court, moyen, long terme).

## 1C) Partager la route



## Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage

Partenaires

CCVBA



Communes



CD13



Région Sud



PNRA



Autres (CEREMA, AGIR)



## Cibles :

Axes routiers sur lesquels ne sont pas programmés d'infrastructures cyclables (bandes, piste, voie verte...) et sur lesquels des pratiques quotidiennes / cycloportives / cyclo touristiques sont récurrentes.

Ces itinéraires cyclables sont principalement préconisés sur des axes routiers hors agglomération.



## Modalités de mise en œuvre :

Réalisation des aménagements cyclables par les gestionnaires de voirie (CD 13 et Communes).

Possibilité d'accompagnement technique par la CCVBA lors de la réalisation d'aménagements cyclables par les communes.

## Priorité :

Niveau 1 (court terme\*)

Niveau 2 (moyen terme\*)

Niveau 3 (long terme\*)

Les itinéraires en partage de voirie sont soit des **itinéraires dit « contraints »** ne permettant pas d'aménagements cyclables hors voirie routière (cas des liaisons Nord-Sud) ou des **itinéraires secondaires** à faible trafic routier et à fort potentiel cyclosporatif ou cyclo touristique.

Sur les **123,1 km d'aménagements**, **121,6 sont à créer**.

La mise en partage de voirie consiste à **indiquer à l'automobiliste la présence de cycles sur la route** (panneaux partageons la voirie, pictogrammes vélo). Il y a ainsi une **mixité des usages signalée**.

## Zone/Limitation 30 : 71,1 km

- Existant : 19,6 km
- A améliorer : 25,7 km
- A créer : 25,8 km

## Voie verte : 56,8 km

- Existant : 19,3 km
- A améliorer : 1,3 km
- A créer : 36,2 km

## Bande cyclable : 10,4 km

- Existant : -
- A améliorer : 9,6 km
- A créer : 0,8 km

## Piste cyclable : 9,3 km

- Existant : 0,4 km
- A améliorer : -
- A créer : 8,9 km

## Zone de rencontre : 16,5 km

- Existant : 2,4 km
- A améliorer : 3 km
- A créer : 11,1 km

## CVCB : 2,6 km

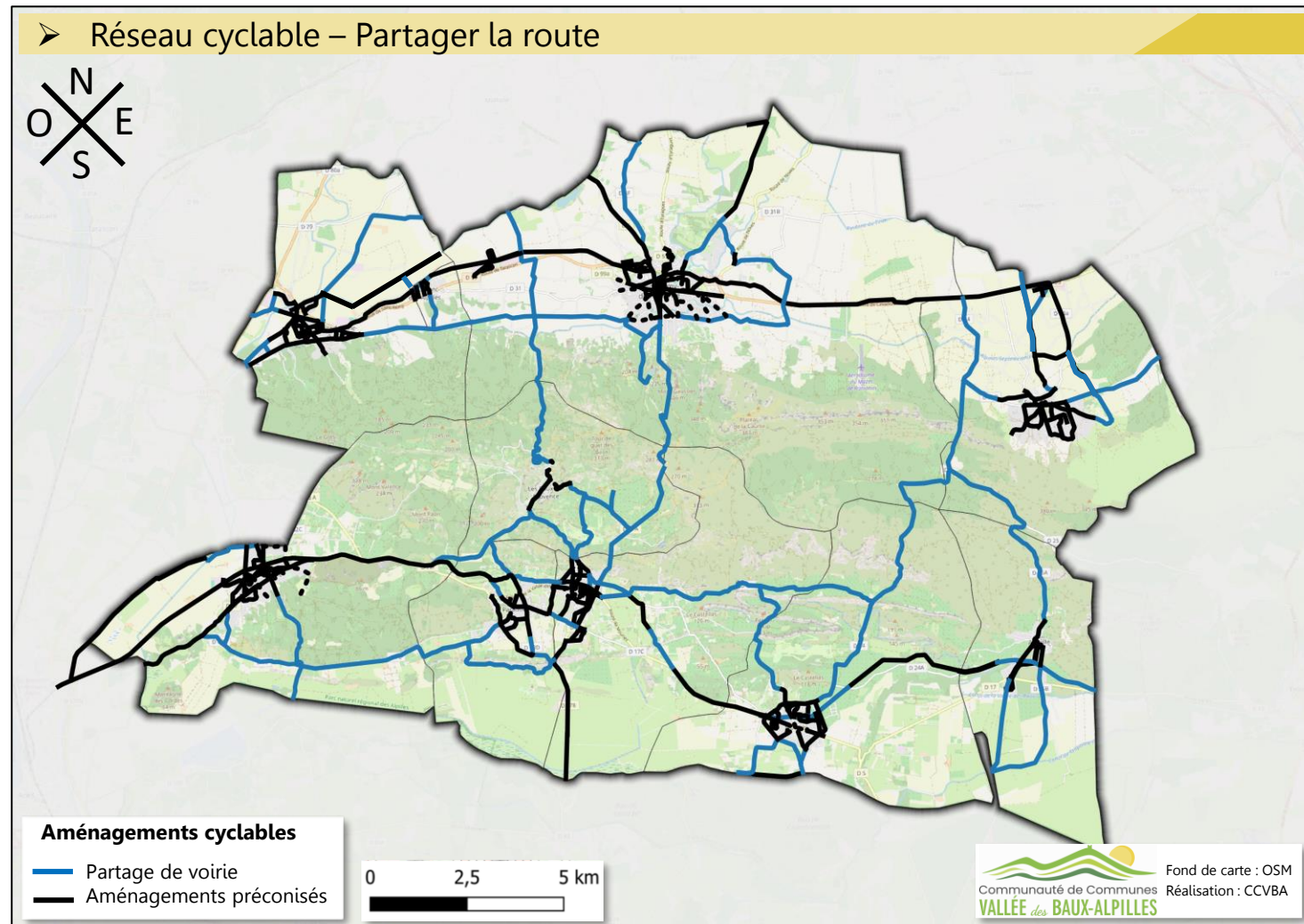
- Existant : -
- A améliorer : 1 km
- A créer : 1,6 km

## Partage de voirie : 123,1 km

- Existant : 0,5 km
- A améliorer : 1 km
- A créer : 121,6 km\*

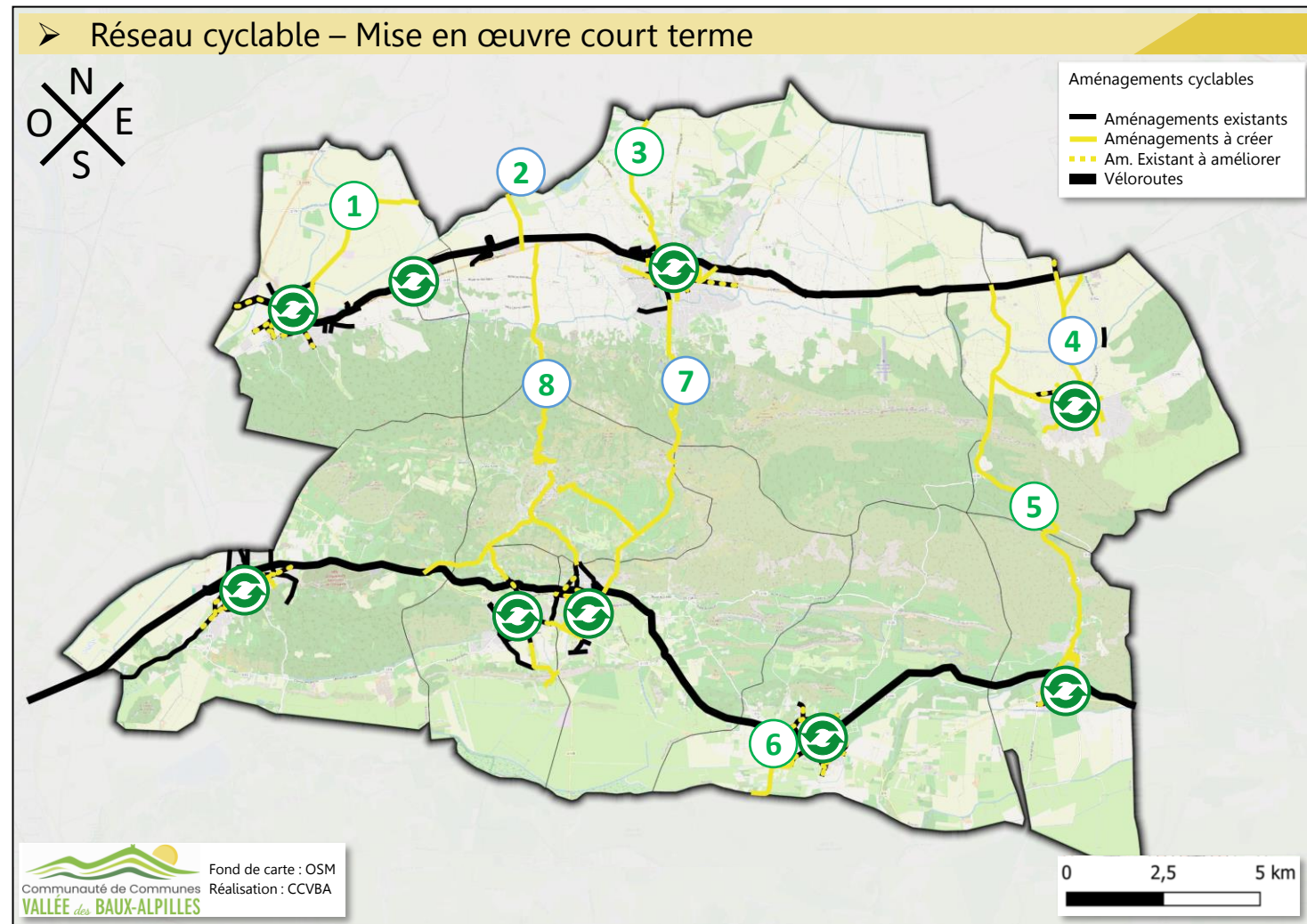
## Double sens : 4,6 km

- Existant : 2,2 km
- A améliorer : 1,9 km
- A créer : 0,4 km



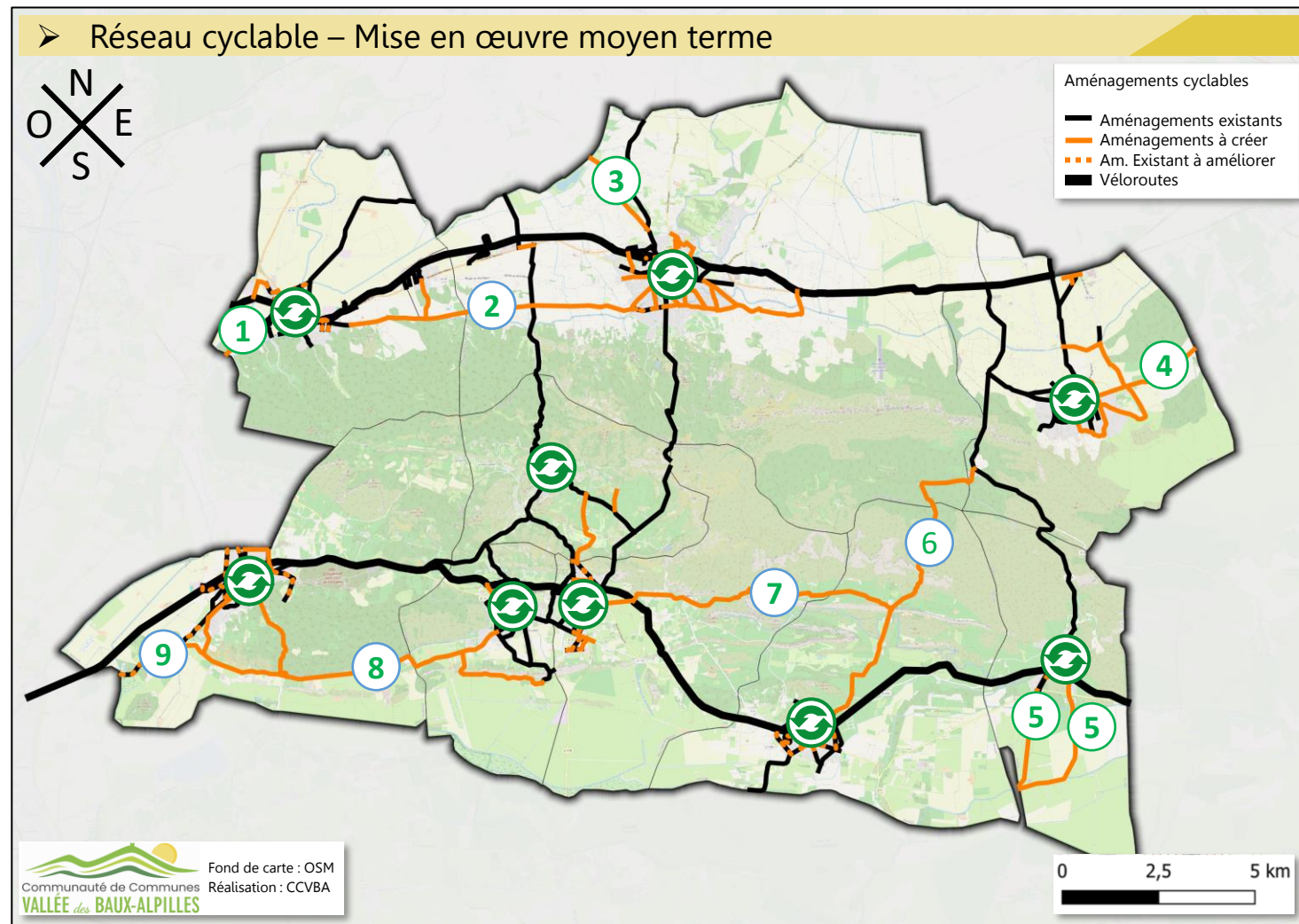
## Liaison cyclables horizon 2025-2028

- 1 Liaison Saint Etienne du Grès - Maillane**  
→ Itinéraire proposé en partage de voirie via les RD32 et RD79.  
→ Maître d'ouvrage : Commune et Département
- 2 Liaison Eurovélo 8 – ZA La Massane – Maillane**  
→ Itinéraire proposé en partage de voirie via la RD27.  
→ Maître d'ouvrage : Département
- 3 Itinéraire Saint Rémy de Provence - Eyragues**  
→ Itinéraire proposé en partage de voirie via la route des Jardins.  
→ Maître d'ouvrage : Commune et Département
- 4 Liaison Eurovélo 8 – ZA des Grandes Terres - Eygalières**  
→ Itinéraire proposé via une voie verte + Partage de voirie.  
→ Maître d'ouvrage : Commune et Département
- 5 Eygalières – Aureille**  
→ Itinéraire proposé en partage de voirie via la RD25.  
→ Maître d'ouvrage : Département
- 6 Mouriès – Saint Martin de Crau**  
→ Itinéraire proposé en partage de voirie via la RD24.  
→ Maître d'ouvrage : Département
- 7 Saint Rémy de Provence – Baux de Provence – Maussane les Alpilles**  
→ Itinéraires proposés en partage de voirie par les RD5 et par le Val d'Enfer.  
→ Maître d'ouvrage : Commune et Département
- Centre Bourg**  
→ Les zones de rencontres, limitations et Zone 30 sont privilégiées.  
→ Maître d'ouvrage : Communes



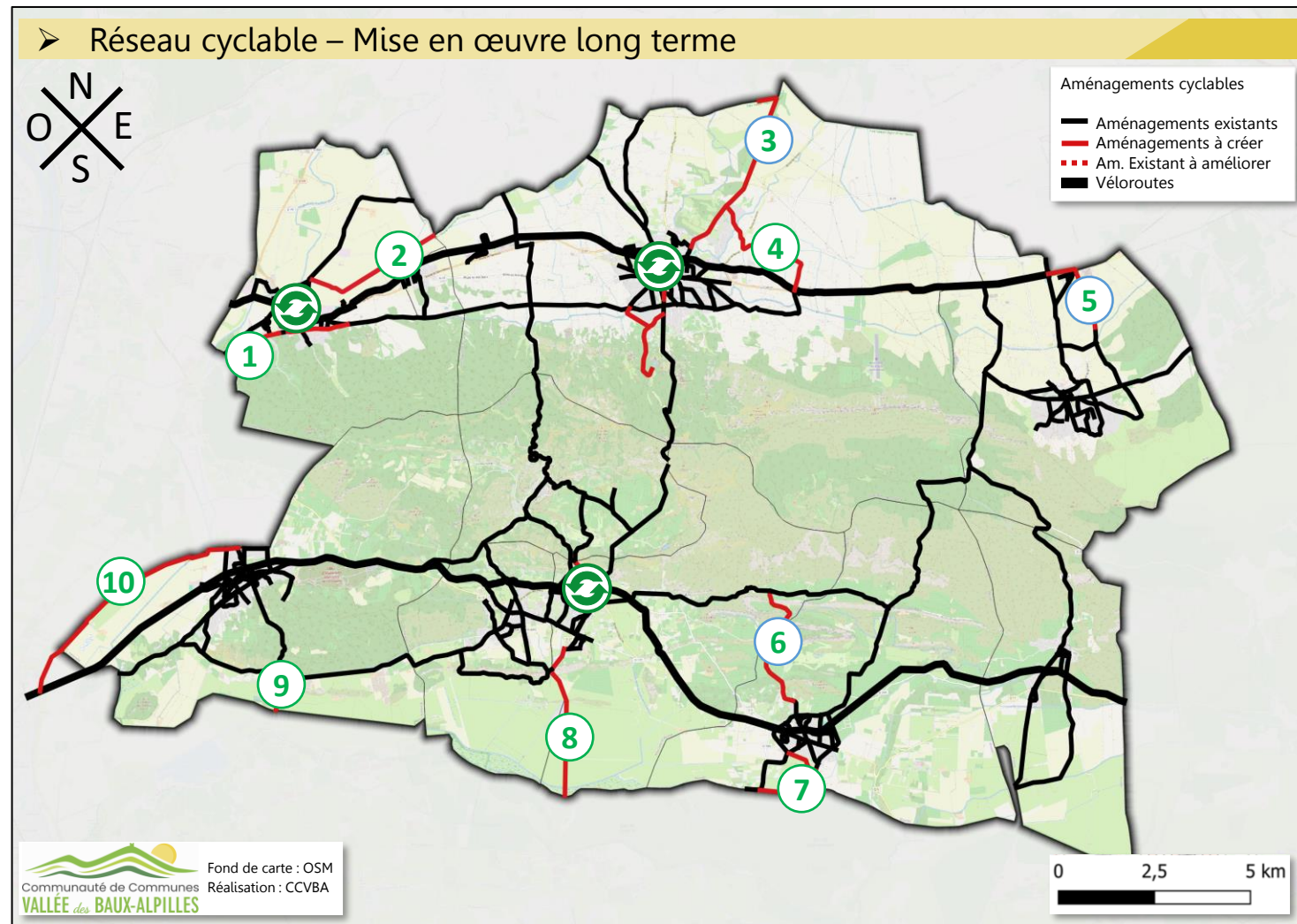
## Liaison cyclables horizon 2029-2033

- 1 Liaison Saint Etienne du Grès – Arles**  
→ Itinéraire proposé en partage de voirie via le Cours du Loup.  
→ Maître d'ouvrage : Commune et Département
  - 2 Liaison Saint Etienne du Grès – Saint Rémy de Provence**  
→ Itinéraire proposé en partage de voirie via le Vieux Chemin d'Arles.  
→ Maître d'ouvrage : Commune et Département
  - 3 Liaison Saint Rémy de Provence - Eyragues**  
→ Itinéraire proposé en site propre via la RD5.  
→ Maître d'ouvrage : Département
  - 4 Liaison Eygalières - Orgon**  
→ Itinéraire proposé en partage de voirie via la RD24B.  
→ Maître d'ouvrage : Département
  - 5 Liaison Aureille Centre – Saint Martin de Crau**  
→ Itinéraire proposé en partage de voirie via la RD25.  
→ Maître d'ouvrage : Département
  - 6 Liaison Eygalières - Mouriès**  
→ Itinéraire proposé en partage de voirie via la RD24.  
→ Maître d'ouvrage : Département
  - 7 Liaison Maussane les Alpilles – Mouriès - Eygalières**  
→ Itinéraire proposé en partage de voirie par la route du Destet.  
→ Maître d'ouvrage : Département
  - 8 Liaison Fontvieille – Le Paradou**  
→ Itinéraire proposé en partage de voirie par la RD78E.  
→ Maître d'ouvrage : Commune et Département
  - 9 Liaison Fontvieille – Abbaye de Montmajour**  
→ Itinéraire proposé en bande cyclable par la RD17.  
→ Maître d'ouvrage : Commune et Département
- Centre Bourg**  
→ Les zones de rencontres, limitations et Zone 30 sont privilégiées  
→ Maître d'ouvrage : Commune



## Liaison cyclables horizon 2033-2035

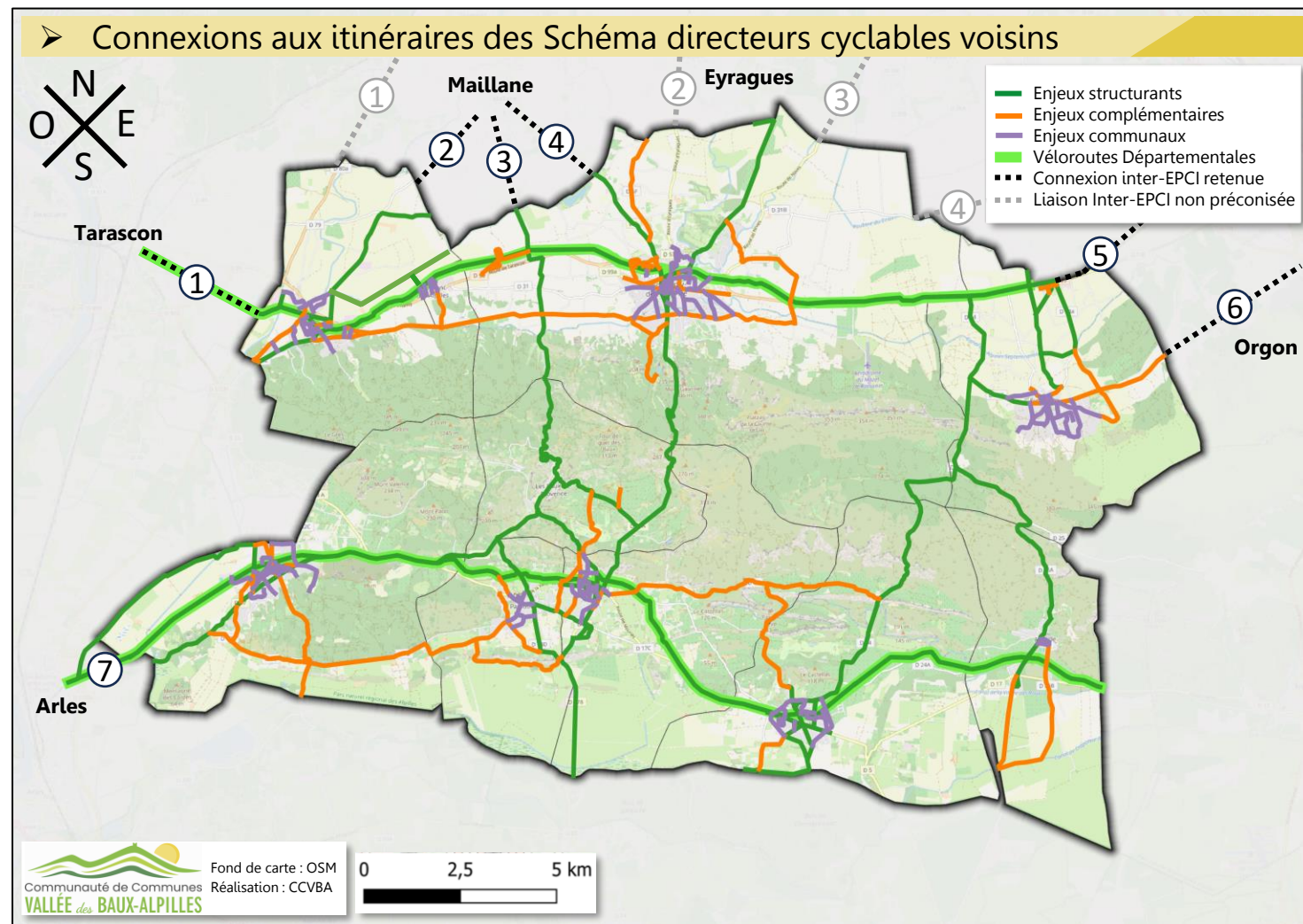
- 1 Liaison Saint Etienne du Grès – Arles**  
→ Itinéraire proposé en site propre via la RD32.  
→ Maître d'ouvrage : Commune et Département
  - 2 Liaison Saint Etienne du Grès – Maillane**  
→ Itinéraire proposé en site propre via les berges du Vigueirat.  
→ Maître d'ouvrage : A définir
  - 3 Liaison Saint Rémy de Provence - Eyragues**  
→ Itinéraire proposé en site propre via la Petite Crau.  
→ Maître d'ouvrage : A définir
  - 4 Liaison Petite Crau – EV08**  
→ Itinéraire proposé en partage de voirie.  
→ Maître d'ouvrage : Commune et Département
  - 5 Liaison Eurovélo 8 – ZA des Grandes Terres - Eygalières**  
→ Itinéraire proposé en site propre.  
→ Maître d'ouvrage : Commune et Département
  - 6 Liaison Mouriès – Route du Destet – Caisse de Jean Jean**  
→ Itinéraire proposé en partage de voirie via la RD24.  
→ Maître d'ouvrage : Département
  - 7 Liaison Mouriès – Saint Martin de Crau**  
→ Itinéraires proposés en site propre et en partage de voirie.  
→ Maître d'ouvrage : A définir
  - 8 Liaison Maussane les Alpilles – Saint Martin de Crau**  
→ Itinéraires proposés en site propre par la RD27.  
→ Maître d'ouvrage : Commune et Département
  - 9 Liaison Fontvieille – Saint Martin de Crau**  
→ Itinéraires proposés en bande cyclable par la RD33.  
→ Maître d'ouvrage : Département
  - 10 Liaison Fontvieille – Arles**  
→ Itinéraires proposés en site propre via les berges du Vigueirat.  
→ Maître d'ouvrage : Département
- Centre Bourg**  
→ Les zones de rencontres, limitations et Zone 30 sont privilégiées  
→ Maître d'ouvrage : Commune



# Infrastructures projetées par les schémas directeurs cyclables des EPCI voisines – Itinéraires retenus

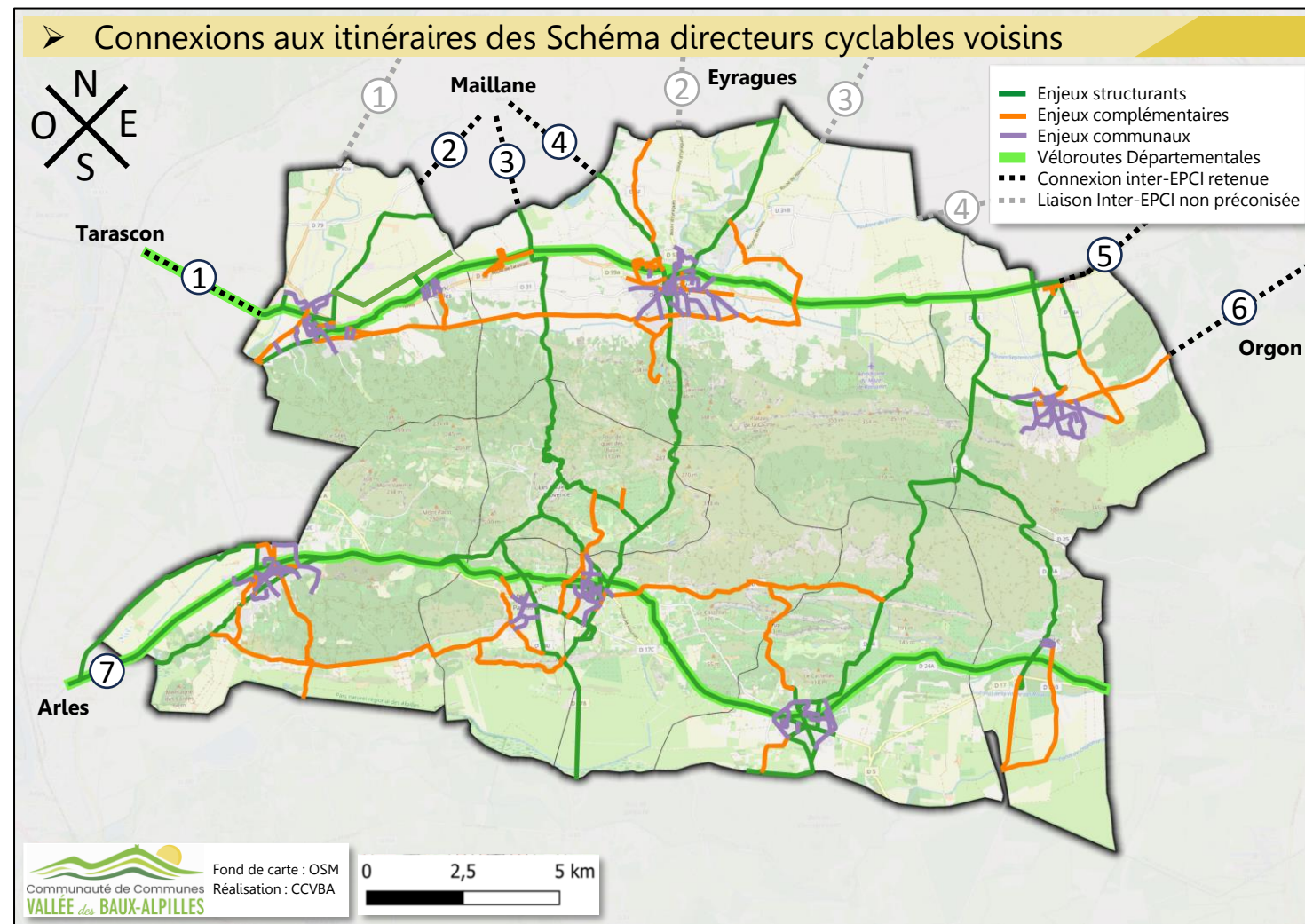
## Connexions inter-EPCI retenues :

- 1 Liaison Tarascon – Saint Etienne du Grès**  
→ Itinéraire de la Méditerranée à vélo (EV08).
- 2 Saint Etienne du Grès – Maillane via RD32 / 79**  
→ Itinéraire proposé dans le SDC de Terre de Provence via RD32.
- 3 ZA de la Massane – Maillane via RD27**  
→ Itinéraire proposé dans le SDC de Terre de Provence via RD27.
- 4 Saint Rémy de Provence – Maillane via RD5**  
→ Itinéraire proposé dans le SDC de Terre de Provence via RD5.
- 5 Eygalières – Plan d’Orgon**  
→ Itinéraire proposé dans le SDC de Terre de Provence via RD99 en prolongement de la Méditerranée à vélo.
- 6 Eygalières – Orgon**  
→ Itinéraire proposé dans le SDC de Terre de Provence via RD24B.
- 7 Arles - Fontvieille**  
→ Itinéraire de la Voie Verte Sud Alpilles (B012).



## Connexions inter-EPCI non préconisées :

- 1 Saint Etienne du Grès – Maillane via RD570N**  
→ Non préconisé car passage par la RD570N non adapté aux cycles.  
→ Le réseau préconisé emprunte la RD32 puis la RD79 pour relier Maillane et Saint Etienne du Grès.
- 2 Saint Rémy de Provence – Eyragues via RD571**  
→ Non préconisé car passage par la RD571 non adapté aux cycles.  
→ Le réseau préconisé emprunte la route des Jardins (RD5F) ainsi que la Petite Crau qui sont des itinéraires directs et/ou plus sécurisés.
- 3 Saint Rémy de Provence – Eyragues via RD30A**  
→ Non préconisé car passage par la D30A non adapté aux cycles.  
→ Le réseau préconisé emprunte la route des Jardins (RD5F) ainsi que la Petite Crau qui sont des itinéraires directs et plus sécurisés.
- 4 Saint Rémy de Provence – Mollégès via RD31**  
→ Non préconisé car passage par la RD31 non adapté aux cycles.  
→ L'itinéraire de la Méditerranée à vélo permet de relier de façon sécurisée et continue les deux Communes.



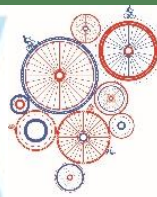
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## PROGRAMMATION DU STATIONNEMENT ET DU JALONNEMENT

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE







## 2) Se repérer à vélo

### Description de l'action :

Organiser et accompagner la mise en place d'un jalonnement unique et homogène sur l'ensemble du territoire. L'objectif est de permettre aux usagers de se repérer vers les principaux lieux d'intérêts (commerces, services...) et vers les itinéraires cyclables. Il sera pertinent d'intégrer les itinéraires touristiques et VTT (chemin des Parcs, Boucles du 13) dans la construction de l'action.

### Temporalité :

Déploiement progressif de la signalétique en cohérence avec le développement/ la réalisation des infrastructures cyclables préconisées.

Possibilité de réalisation d'une étude complémentaire d'implantation du jalonnement cyclable sur le territoire.

## 2A) Jalonnement et signalétique

 **Courtes** 2,5

**Courtes** 2,5

### Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage    Partenaires

CCVBA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD13	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Sud	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
PNRA	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autres (CEREMA...)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### Cibles :

Tous types de pratiques cyclables pour se repérer sur l'ensemble du territoire

### Modalités de mise en œuvre :

Réalisation d'une étude d'implantation du jalonnement cyclable sur le territoire en lien avec la signalétique existante.

Installation progressive de la signalétique en fonction des itinéraires cyclables réalisés.

Travail à réaliser avec les Communes et le Département.

### Estimation financière :

Coût : 85 000€ HT  
Panneau de signalisation + carte

### Priorité :

Niveau 1 (court terme\*)  
Niveau 2 (moyen terme\*)  
Niveau 3 (long terme\*)



Le Schéma Directeur Cyclable intercommunal prévoit la mise en place d'une signalétique vélo sur l'ensemble du territoire.

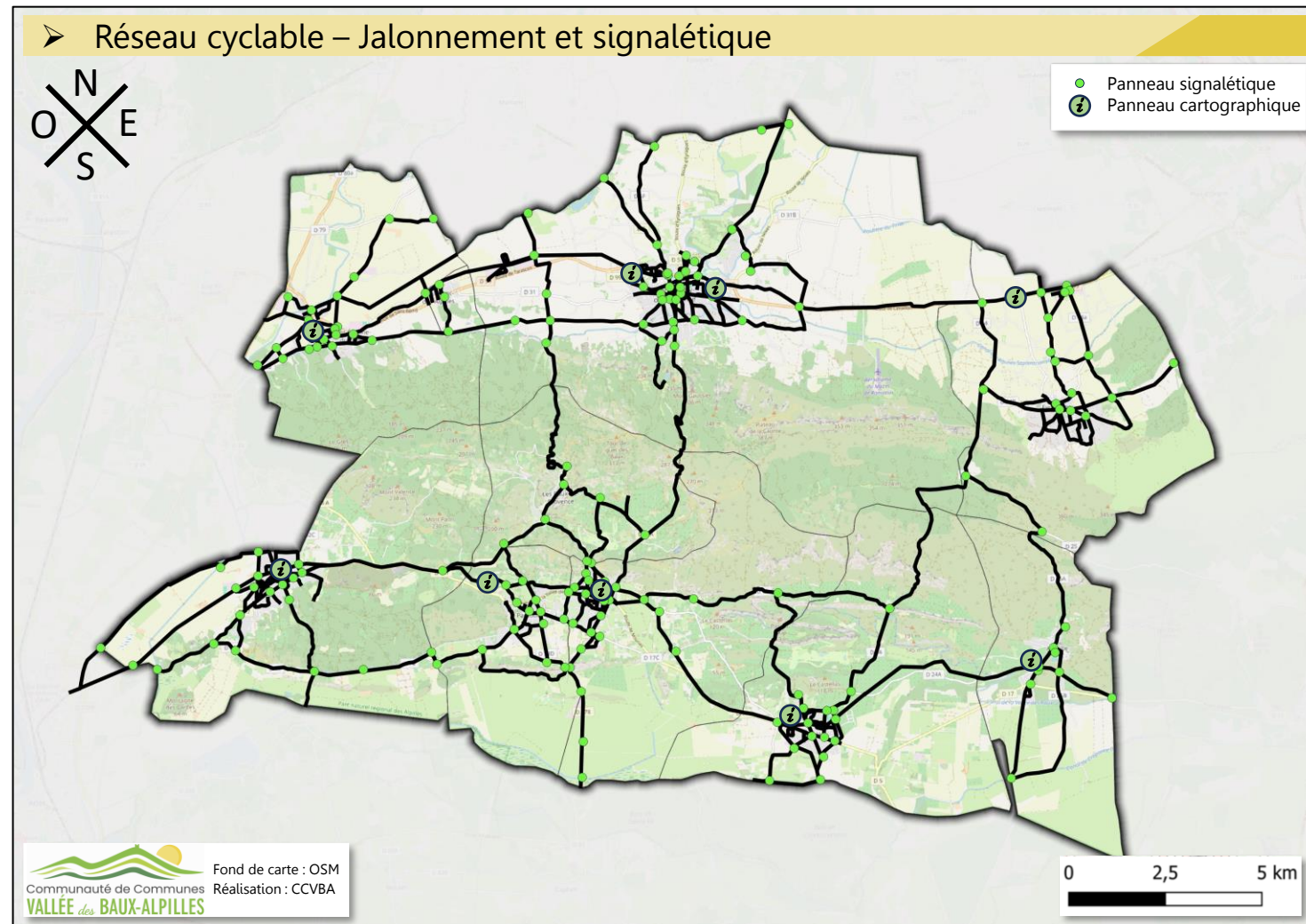
L'objectif est de permettre aux habitants, travailleurs et visiteurs du territoire de se repérer sur le territoire et de pouvoir emprunter les aménagements cyclables sécurisés.

**176 points d'implantation** de panneaux directionnels sont identifiés à ce titre. (**352 lames directionnelles à installer**).

**9 points d'implantation de panneaux cartographiques.**

La pose de lames sur des mâts existants permettrait une réduction des coûts liés à l'entretien et à l'implantation.

Les panneaux cartographiques sont à implanter en entrée de territoire et à proximité des bourgs-centres sur les itinéraires structurants du territoire (EV08 et B012).



# 3) Stationner son vélo

## Description de l'action :

Renforcer l'offre de stationnements vélos sécurisés au sein des Communes et sites touristiques de la CCVBA. Déploiement de stationnements courte durée (arceau) et de longue durée (consigne sécurisée) et conseil auprès des acteurs privés (entreprise, copropriété). La localisation de ces espaces de stationnement est à proximité de pôles générateurs de déplacements (école, mairie, commerces...)

## Temporalité :

Augmentation progressive de l'offre de stationnement après adoption du Schéma Directeur Cyclable avec l'acquisition d'arceaux et de consignes/boxs vélos.

Proposition d'acquisition d'arceaux et de boxs vélos par la Collectivité en 2025 pour accompagner les Communes dans l'équipement en stationnements cyclables

## Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage    Partenaires

CCVBA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Sud	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
PNRA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autres (CEREMA, AGIR)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

## Cibles :

- Equipements intercommunaux
- Arrêts de transports en commun et lieux d'intermodalité (cars régionaux)
- Equipements communaux (mairie, salle des fêtes, écoles...)
- Sites touristiques majeurs

## Modalités de mise en œuvre :

Définition des modalités de déploiement entre les différents partenaires institutionnels (CCVBA, Communes, Région, PNRA) pour l'acquisition et la pose des équipements de stationnements vélos.

Accompagnement des Communes dans la mise en œuvre d'infrastructure de stationnements vélos par la CCVBA.

## Estimation financière :

- Coût d'un arceau : 250€ HT\*
- Consigne sécurisée collective : 2000€ HT / vélo
- Consigne individuelle : 2500€ HT / vélo

\*Pose inclus

## Priorité :

- Niveau 1 (court terme\*)
- Niveau 2 (moyen terme\*)

## 3A) Stationnement sur l'espace public et privé



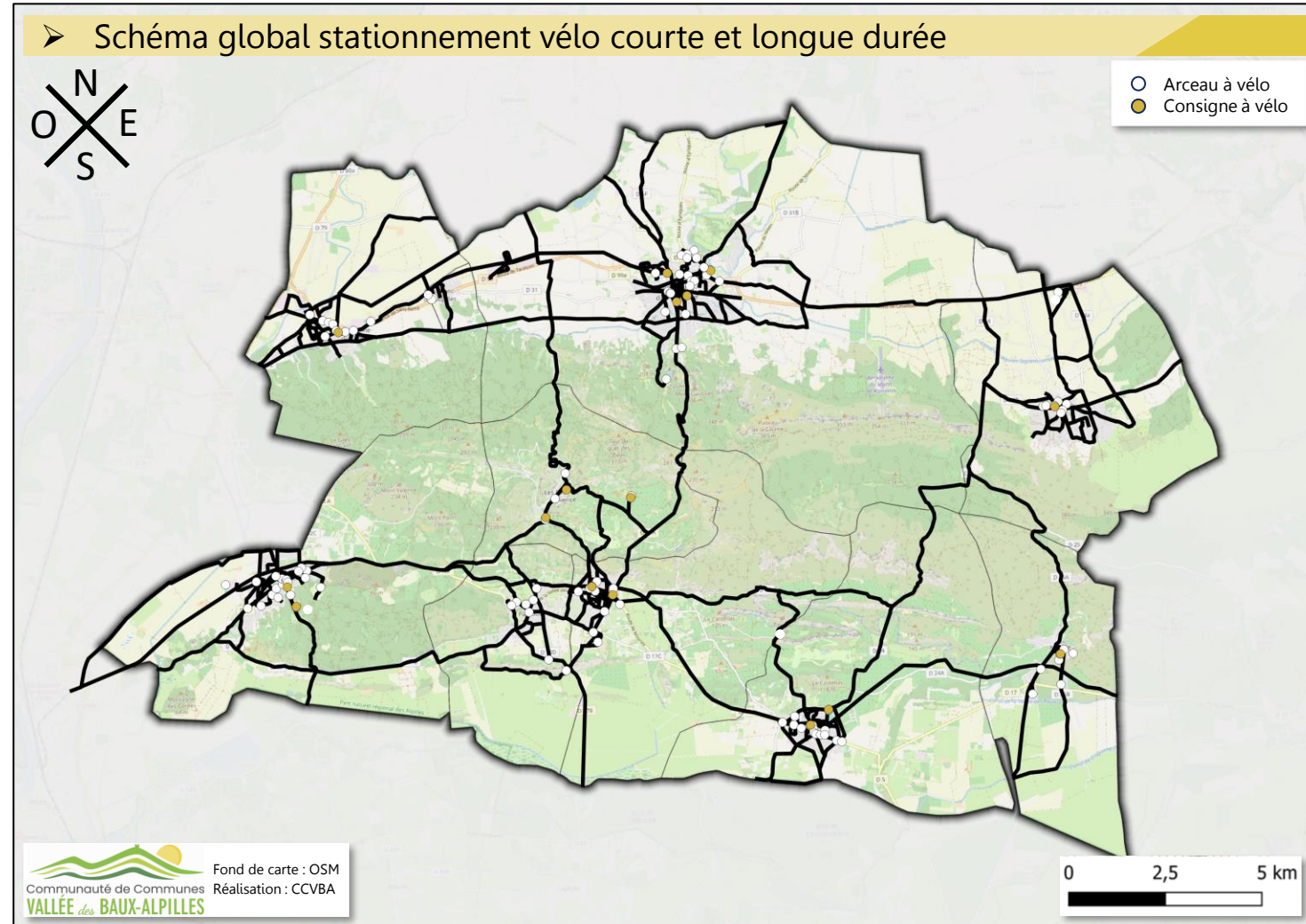
Le Schéma Directeur Cyclable intercommunal prévoit la mise en place d'une politique de stationnements cyclables sécurisés sur l'ensemble du territoire

L'objectif est de permettre aux habitants, travailleurs et visiteurs du territoire de se stationner en toute sécurité. La finalité étant d'éviter les vols et dégradations des vélos.

**107 points d'implantation d'arceaux** sont identifiés à ce titre. Les arceaux de type « pince roue » sont remplacés par des arceaux en U. Ces arceaux sont à proximité d'équipements publics, de services, de commerces ainsi que de sites touristiques. Un point correspond à 3 arceaux posés (**321 arceaux au total**).

**18 points d'implantation de consignes** sont identifiés par le Schéma Directeur Cyclable. Un point correspond à 1 consigne 4 places (**72 places au total**).

L'investissement total est évalué à **296 000 € HT**



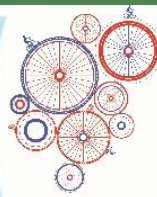
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

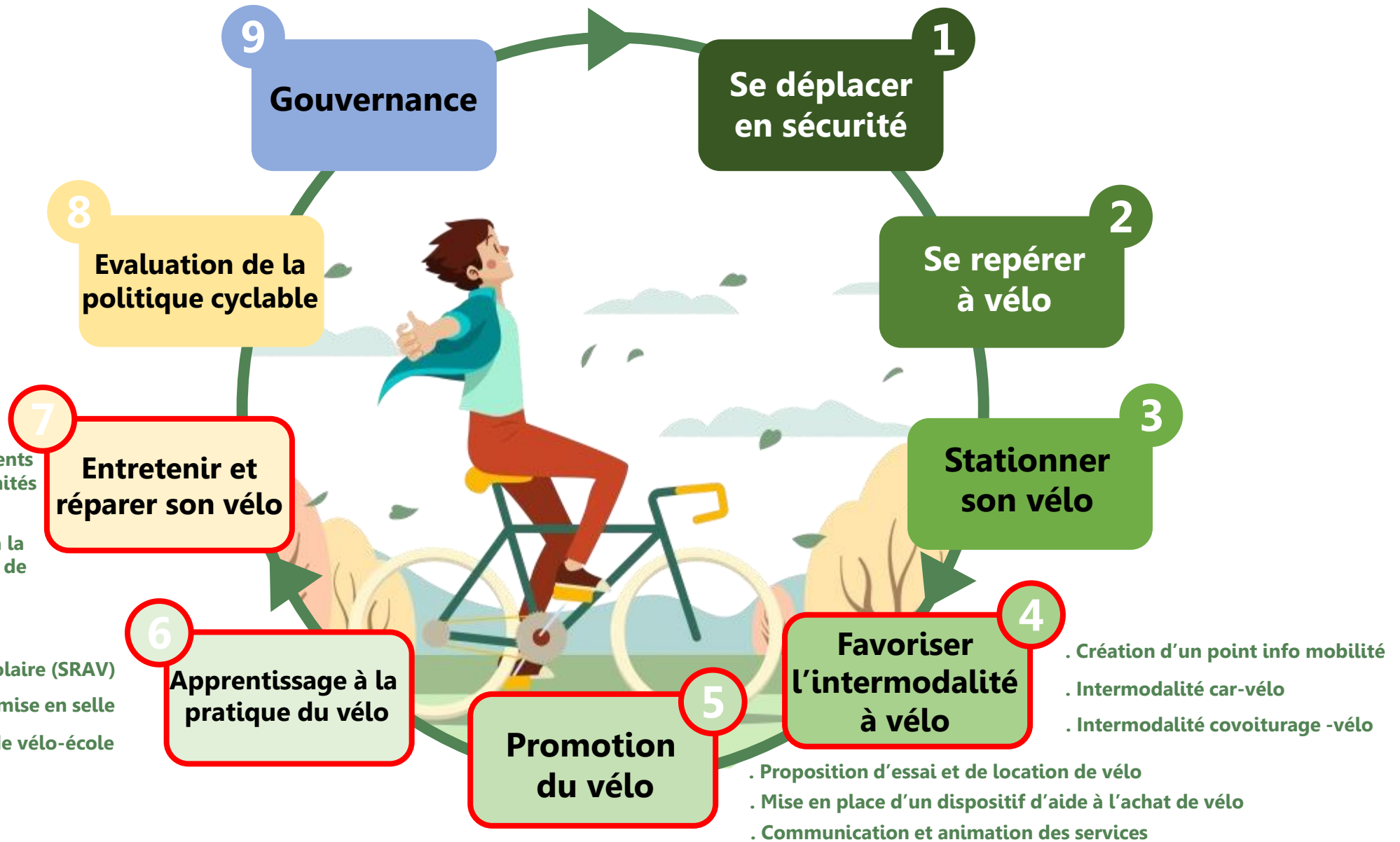
## PROGRAMMATION DES SERVICES ANNEXES

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE





# 4) Favoriser l'intermodalité

## Description de l'action :

La ligne 707 du réseau de car express régional ZOU reliant Avignon à Saint Rémy de Provence est déjà équipée de porte-vélos, permettant l'emport de 5 vélos à l'arrière des véhicules. Il y a une nécessité de communiquer sur l'existence de ce service par des animations et démonstration ainsi que par la diffusion d'informations auprès des acteurs institutionnels et touristiques du territoire.

## Temporalité :

Renouvellement des actions de communication autour des actions d'emport de vélo sur la ligne 707 dès 2025.

La Collectivité sera un relais pour la communication auprès des habitants pour toute mise en place de nouveaux services de mobilité par la Région Sud.

## 4A) Intermodalité car-vélo



## Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage    Partenaires

CCVBA	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CD13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Sud	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PNRA	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autres (CEREMA, AGIR)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## Cibles :

Habitants, travailleurs du territoire pour leurs déplacements du quotidien ainsi que les visiteurs durant la période estivale.

## Modalités de mise en œuvre :

Demande d'animation à formuler auprès de la Région Sud.

Mise en place de temps de travail avec la Région Sud pour planifier des actions de communication, d'information et d'animation.

Relais et partenariat de la CCVBA pour les actions de la Région.

## Estimation financière :

N.C

Equipements et animation à la charge du transporteur.

*Action intégrée à l'action 4A  
« Stationner son vélo »*

## Priorité :

Niveau 1 (court terme\*)





# 4) Favoriser l'intermodalité

## Description de l'action :

Prévoir la mise en place de stationnements vélos sécurisés sur les aires de covoiturage et parking-relais en projet au sein de la CCVBA.

Prévoir 3 arceaux ainsi qu'un box 2 places à minima pour les aires de covoiturage et parkings relais.

## Temporalité :

Lors de la création d'une nouvelle aire de covoiturage ou d'un parking-relais sur le territoire.

## 4B) Intermodalité covoiturage - vélo



## Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage

Partenaires

CCVBA



Communes



CD13



Région Sud



PNRA



Autres (CEREMA, AGIR)



## Cibles :

Habitants et travailleurs du territoire;

## Modalités de mise en œuvre :

Déploiement des stationnements cyclables conjointement à la réalisation des aires de covoiturage et parking-relais.

Communiquer sur l'offre de stationnement vélo sur les aires de covoiturage et sur les parkings relais.

## Estimation financière :

Coût d'un arceau : 250€\*

Coût d'un Box vélo individuel : 2500€

*\*Pose inclus*

## Priorité :

Niveau 2 (moyen terme\*)

Niveau 3 (long terme\*)



# 4) Favoriser l'intermodalité

## Description de l'action :

Mise en place d'un espace qui jouera un rôle de regroupement et de diffusion de l'information autour des services de mobilité de la CCVBA. Elle pourra permettre la mise en œuvre d'autres actions du schéma cyclable (prêt de vélos / VAE, station de réparation, de gonflage, casiers, etc.).

## Temporalité :

Aménagement et organisation d'un espace dédié aux mobilités du territoire (vélo, transport en commun, covoiturage...) sur une temporalité moyen/long terme.

L'action a un réel intérêt pour la politique cyclable du territoire. Cependant sa mise en place engendrerait des coûts conséquents nécessitant une priorisation des actions de mobilités tous modes sur le territoire.

## 4C) Création d'un point info mobilité



## Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage    Partenaires

CCVBA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CD13	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Région Sud	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
PNRA	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autres (CEREMA, AGIR)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

## Cibles :

Les habitants et travailleurs du territoire pour les locations de vélo et l'ensemble des services de la maison des mobilités (informations, casiers, services sur place).

Les cyclotouristes et cyclosportifs en itinérance, les touristes pour l'ensemble des services de la maison des mobilités (informations, services sur place) hormis pour la location de vélo réservée aux habitants du territoire.

## Modalités de mise en œuvre :

Définition du lieu d'implantation des locaux de la maison des mobilités.

Concertation entre acteurs pour définir les modalités de gestion et d'organisation de la maison des mobilités.

## Estimation financière :

Le coût ne peut être estimé en l'état. Tout dépendra du montage de l'action (s'il s'agit d'une location ou d'acquisition de locaux).

Comprend les actions 4A, 5A, 5B, 5C, 6A, 6B, 6C, 7A et 7B

## Priorité :

Niveau 2 (moyen terme\*)

Niveau 3 (long terme\*)



# 5) Promotion du vélo

## Description de l'action :

Promotion de l'usage du vélo/VAE\*\* comme moyen de déplacement du quotidien par la mise en place d'essais et/ou de locations de vélo à destination des habitants du territoire. La durée de location et la tarification des vélos sont à définir.

L'essai et/ou la location des vélos serait possible auprès de prestataires vélos privés du territoire ou via l'acquisition de vélos par la Collectivité

## Temporalité :

Concertation avec les acteurs privés du vélo (loueurs, vendeurs, réparateurs).  
Définition de la cible de ce service de location/essai de vélo.  
Validation des actions, tarification, modalités de location à mettre en œuvre par les élus communautaire.  
Acquisition progressive de vélos et mise en location d'une flotte de vélo proposé à partir de 2026.

## Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage    Partenaires

CCVBA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CD13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Sud	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
PNRA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres (Assos, pros du vélo...)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

## Cibles :

L'ensemble des habitants majeurs du territoire. Si mise en place d'un service de location de vélos, possibilité de louer un vélo pour les mineurs pour des stages, emplois saisonniers, chantiers jeunes...).

## Modalités de mise en œuvre :

Détermination du mode de gestion, de fonctionnement et de location de la flotte de vélos/VAE.

Définition de la cible de ce service de location/essai de vélo.

Acquisition de vélos (par la collectivité ou via des prestataires privés du territoire) et mise en location de ceux-ci

## Estimation financière :

- Achat de VAE (25 vélos ) : 62 500€ HT (investissement)

Frais annuels d'entretien et: 10 % de l'investissement.

- Prestation de services externes (fonctionnement) : Coût équivalent

## Priorité :

- Niveau 1 (court terme\*)
- Niveau 2 (moyen terme\*)

# 5A) Proposition d'essais et/ou de location de vélo



# 5) Promotion du vélo

### Description de l'action :

Mise en place d'une subvention pour l'achat de vélo. L'objectif est de permettre aux habitants du territoire de leur faciliter l'acquisition d'un vélo de qualité pour leurs déplacements du quotidien.

### Temporalité :

Définir la cible de ce dispositif de subvention.

Validation des modalités du dispositif par les élus communautaires.

Lancement du dispositif proposé en 2027.

## 5B) Mise en place d'un dispositif d'aide à l'achat de vélo



### Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage

Partenaires

CCVBA



Communes



CD13



Région Sud



PNRA



Autres (CEREMA, AGIR)



### Cibles :

Ensemble des habitants majeurs du territoire.

### Modalités de mise en œuvre :

Détermination du mode de gestion du dispositif de subvention.

Définition de la cible du dispositif

Lancement d'une première expérimentation.

### Estimation financière :

25 000€/an

### Priorité :

Niveau 1 (court terme\*)



# 5) Promotion du vélo

### Description de l'action :

Mise en place d'actions de communication pour promouvoir l'utilisation du vélo/VAE. Ces actions peuvent être plurielles :  
→ Campagnes d'affichage  
→ Relais site internet  
→ Stand vélos lors d'évènements  
→ Sensibilisation aux actions mises en œuvre par la CCVBA (service de location, aides, aménagements...)

### Temporalité :

Dès 2025, pour communiquer en amont des animations qui peuvent avoir lieu lors des jours de marché ou à l'occasion d'évènements (fêtes du Parc, etc...).

Mise en place d'opérations de communication continues sur l'année (réseau cyclable, équipement vélo, service vélo).

### Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage    Partenaires

CCVBA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CD13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Sud	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
PNRA	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autres (associations locales)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### Cibles :

Tous les habitants du territoire

### Modalités de mise en œuvre :

Mise en place d'accords avec les mairies des territoires ciblés pour les campagnes de communication en vue d'animations.  
Communication via les canaux de la CCVBA, du PNRA, OTI, OT et des communes du territoire en amont de chaque animation.  
Acquisition du matériel (roll-up, oriflamme...)  
Convention avec les associations et/ou structures privées pour la diffusion des documents de communication.

### Estimation financière :

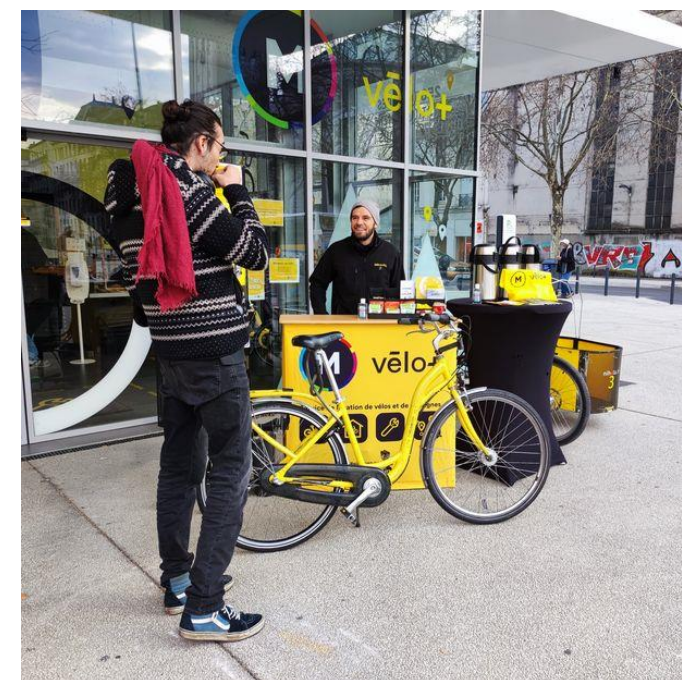
2 000 €/an pour financer les supports de communication

*\*Coût faisant parti du coût total du programme d'animation (27500€)*

### Priorité :

Niveau 1 (court terme\*)  
Niveau 2 (moyen terme\*)

## 5C) Communication et animation des services vélos



# 6) Apprentissage du vélo

### Description de l'action :

Destiné aux enfants de 6 à 11 ans, ce dispositif vise à généraliser l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège. La formation de 10 heures s'organise en 3 étapes, encadrée par des professionnels : savoir pédaler, savoir circuler, savoir rouler.

### Temporalité :

Proposition de lancement de l'aide au financement et/ou mise en œuvre du SRAV auprès des communes de la CCVBA dès l'année scolaire 2025/2026.

Prolonger l'aide aux actions de formation déjà engagées au sein des écoles du territoire avec pour objectif à terme de former l'ensemble des classes de CM1/CM2 du territoire

## 6A) En milieu scolaire (SRAV)



### Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage    Partenaires

CCVBA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Sud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PNRA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres (associations, CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### Cibles :

Elèves en école primaire de 6 à 11 ans

### Modalités de mise en œuvre :

Demande auprès des partenaires organisateurs des formations pour mettre en œuvre le dispositif au sein des écoles volontaires.

Sondage auprès des établissements scolaires du territoire pour quantifier le nombre d'intéressés pour expérimenter le dispositif SRAV. Puis déploiement opérationnel.

### Estimation financière :

Budget rentrée 2025 : 13 500€ pour accompagner jusqu'à 8 classes sur un cycle complet

*\*Coût faisant parti du coût total du programme d'animation (27500€)*

### Priorité :

Niveau 1 (court terme\*)  
Niveau 2 (moyen terme\*)



# 6) Apprentissage du vélo

## Description de l'action :

Mise en place d'actions de réapprentissage du vélo au travers d'animations sur le territoire. Les animations sont réalisées par des formateurs assermentés, par groupe de 1 à 5 personnes.

## Temporalité :

Proposition de réalisation des animations à partir de 2025, en fonction de la disponibilité des formateurs pour réaliser ces animations de remise en selle.

## 6B) Atelier de remise en selle



## Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage

Partenaires

CCVBA



Communes



CD13



Région Sud



PNRA



Autres (Associations, CEE)



## Cibles :

Tous les habitants du territoire.

## Modalités de mise en œuvre :

Mise en place d'accords avec les mairies des territoires ciblés par les animations et campagnes de communication.

Communication via les canaux de la CCVBA, des communes ainsi que des établissements seniors du territoire.

Acquisition du matériel si nécessaire (vélo...).

Convention avec association et/ou structure privée pour la réalisation des animations. Lancement de l'animation.

## Estimation financière :

4 000 €\* / an pour aider à financer l'action et les supports de communication.

*\*Coût faisant parti du coût total du programme d'animation (27500€)*

## Priorité :

Niveau 1 (court terme\*)

Niveau 2 (moyen terme\*)



# 6) Apprentissage du vélo

## Description de l'action :

Mise en place d'actions de réapprentissage du vélo au travers d'animations sur le territoire. Les animations sont réalisées par des formateurs assermentés, par groupe de 1 à 5 personnes.

## Temporalité :

Proposition de réalisation des animations à partir de 2025, en fonction de la disponibilité des formateurs pour réaliser ces animations de vélo-école.

## 6C) Réalisation de vélo-école

### Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage    Partenaires

CCVBA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
CD13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Sud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PNRA	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autres (Associations, CEE...)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### Cibles :

Tous les habitants du territoire

### Modalités de mise en œuvre :

Mise en place d'accords avec les mairies des territoires ciblés par les animations et campagnes de communication.

Communication via les canaux de la CCVBA, des communes, des prescripteurs sociaux du territoire en amont de chaque animation.

Acquisition du matériel si nécessaire (vélo...).

Convention avec association et/ou structure privée pour la réalisation des animations.

### Estimation financière :

4 000 €\* / an pour aider à financer l'action et les supports de communication

*\*Coût faisant parti du coût total du programme d'animation (27500€)*

### Priorité :

Niveau 1 (court terme\*)  
Niveau 2 (moyen terme\*)





# 7) Entretien et réparer son vélo

## Description de l'action :

Mise en place d'équipements en libre accès pour améliorer l'expérience à vélo sur le territoire :

- Station d'auto-réparation
- Station de gonflage
- Casiers sécurisés

## Temporalité :

Aménagement et organisation de plusieurs espaces d'auto-réparation sur l'ensemble du territoire. Proposition de déploiement de service d'auto-réparation dès 2025

## 7A) Déploiement d'équipements d'auto-réparation et aménités complémentaires

### Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage

Partenaires

CCVBA



Communes



CD13



Région Sud



PNRA



Autres (CEREMA, AGIR)



### Cibles :

Les habitants et travailleurs du territoire.

Les cyclotouristes en itinérance et les cyclosportifs



### Modalités de mise en œuvre :

Définition du lieu d'implantation des équipements.

Concertation entre acteurs pour modalités de pose et de gestion et d'entretien des équipements.

Accompagnement des Communes dans la mise en œuvre d'équipements vélos par la CCVBA.

### Estimation financière :

Investissement borne de réparation : 2000 € HT

Investissement borne de gonflage : 1500 € HT

Investissement casier sécurisé : 1500 € HT

### Priorité :

Niveau 1 (court terme)

Niveau 2 (moyen terme)

Le Schéma Directeur Cyclable intercommunal prévoit la mise en place d'une politique de déploiement de services vélos sur l'ensemble du territoire

L'objectif est de permettre aux habitants, travailleurs et visiteurs du territoire de disposer de services vélo performants pour se déplacer sur le territoire en toute sécurité et entretenir leur vélo. La finalité étant d'offrir un confort de circulation à vélo.

**18 points d'implantation** de « **pied d'entretien et de réparation** » sont identifiés à ce titre.

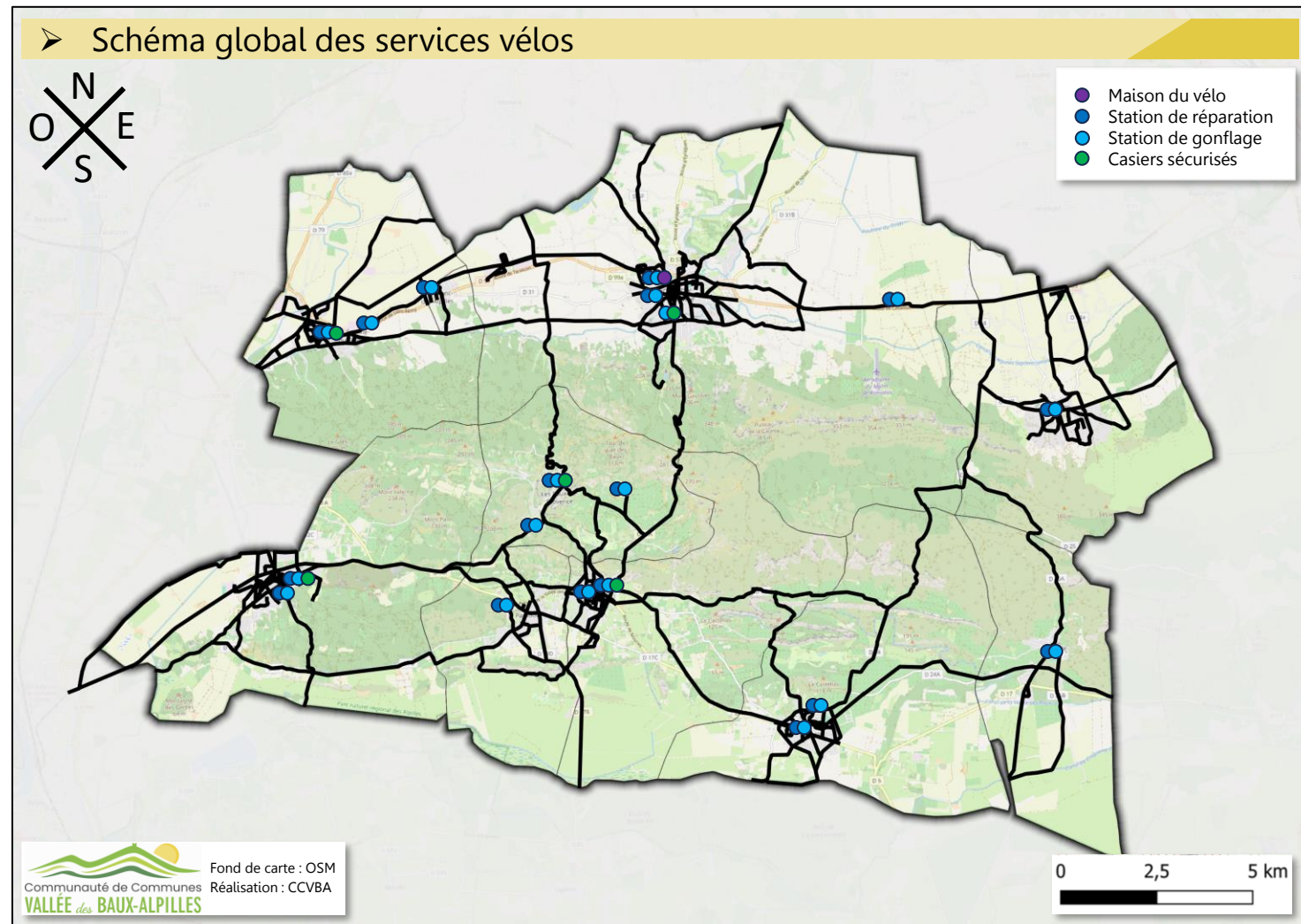
**19 points d'implantation** de « **station de gonflage** » sont identifiés à ce titre.

**5 points d'implantation** de « **casiers sécurisés** » sont identifiés à ce titre.

**1 point d'implantation** d'une « **Maison du vélo** » est identifié à ce titre.

Ceux-ci sont à proximité d'équipements publics, de services, de commerces ainsi que de sites touristiques.

L'investissement total est évalué à **75 000 € HT** hors Maison du vélo.



# 7) Entretien et réparer son vélo

## Description de l'action :

Mise en place d'ateliers d'apprentissage à l'entretien et à la réparation des vélos. L'objectif est de permettre aux habitants de pouvoir réaliser des réparations de première nécessité (crevaisson, dérailleur) et de faire un diagnostic du vélo. Les vélos qui nécessitent des réparations plus poussées seront réorientés vers des professionnels du cycle.

## Temporalité :

Proposition de réalisation des animations à partir de 2026, lors des jours de marché ou à l'occasion d'évènements (fêtes du Parc, etc...).

## 7B) Atelier d'apprentissage à la réparation et à l'entretien



## Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage

Partenaires

CCVBA



Communes



CD13



Région Sud



PNRA



Autres (Associations, vélocistes)



## Cibles :

Tous les habitants du territoire ainsi que les publics de passage sur le territoire (itinérants, touristes).

## Modalités de mise en œuvre :

Mise en place d'accords avec les mairies des territoires ciblés par les animations et campagnes de communication.

Communication via les canaux de la CCVBA, du PNRA, OTI, OT et des communes du territoire en amont de chaque animation.

Acquisition du matériel (matériel d'entretien, réparation...)

Convention avec association et/ou structure privée pour la réalisation des animations. Lancement de l'animation.

## Estimation financière :

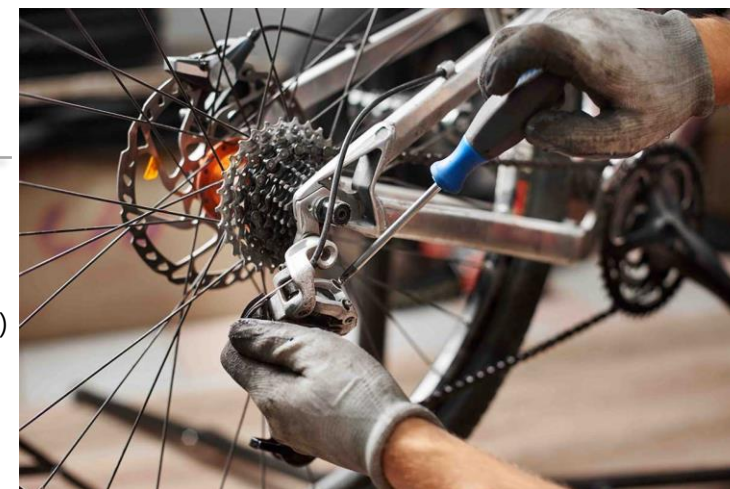
4 000 €\* / an pour aider à financer l'action et les supports de communication.

*\*Coût faisant parti du coût total du programme d'animation (27500€)*

## Priorité :

Niveau 1 (court terme\*)

Niveau 2 (moyen terme\*)



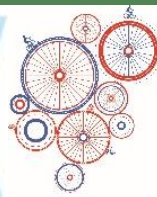
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## GOVERNANCE

Soutenu par



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE





# 8) Evaluation de la politique cyclable

## Description de l'action :

Mise en place d'une pratique d'entretien régulier de la voirie (balayage, nettoyage, défrichage, déneigement, etc.) sur les aménagements cyclables identifiés au schéma directeur cyclable à l'échelle de la CCVBA dont l'entretien incombe au Département, à la collectivité et aux Communes du territoire.

## Temporalité :

En continuité du déploiement des infrastructures cyclables identifiées au Schéma Directeur Cyclable intercommunal.

## 8A) Entretien des aménagements



## Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage    Partenaires

CCVBA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD13	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Sud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PNRA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres (CEREMA, AGIR)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## Cibles :

Toutes les infrastructures cyclables du territoire.

## Modalités de mise en œuvre :

Définition de l'entretien et du niveau de service à maintenir sur chacune des infrastructures mises en œuvre avec les gestionnaires de voirie (CD13, Communes, CCVBA).

## Estimation financière :

Estimation du coût d'entretien au kilomètre d'un aménagement cyclable : 1000€ / km / an

Estimation du coup d'entretien au mètres linéaire pour les marquages au sol : 1€ / mètre linéaire

## Priorité :

Action continue\*



# 8) Evaluation de la politique cyclable

## Description de l'action :

Élaboration d'un tableau de bord et d'un comité de suivi pour faciliter la mise en place et l'évaluation des résultats induits par le Schéma Directeur Cyclable (SIG Mobilité, Cycloscope). Possibilité d'intégrer des compteurs vélos automatiques ou d'outils de comptage non permanents afin de disposer de données quantitatives de fréquentation.

## Temporalité :

Création d'un tableau de bord (SIG) et d'un comité technique de suivi la mise en place dès 2025 si approbation du Schéma Directeur Cyclable.

Pose d'un compteur (fixe ou mobile) après réalisation de plusieurs infrastructures cyclables majeures.

## 8B) Evaluation et suivi des aménagements réalisés



## Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage    Partenaires

CCVBA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD13	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Sud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PNRA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres (CEREMA, AGIR)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## Cibles :

Aménagements cyclables et/ou services vélos existants et/ou en projet.

## Modalités de mise en œuvre :

Création et animation d'un comité technique de suivi régulier avec un représentant technique de chaque Commune du territoire.

Création d'un tableau de bord permettant de suivre la réalisation des aménagements et services vélos préconisés au Schéma Directeur Cyclable

## Estimation financière :

Prix compteur : 6,5K€ HT pose et raccordement inclus,  
Budget forfaitaire : 500 €/an

## Priorité :

Action continue\*



# 9) Mise en œuvre

### Description de l'action :

Accompagnement et conseil auprès des Communes du territoire pour le déploiement des aménagements cyclables réalisés par les Communes.

L'accompagnement et le conseil peuvent-être techniques (dimension de voirie, signalisation, faisabilité d'un aménagement...) mais aussi financier (demandes de subventions, attribution de subventions...).

### Temporalité :

Dès 2025, après approbation du Schéma Directeur Cyclable en Conseil Communautaire.

## 9A) Accompagnement et conseil dans le déploiement du réseau cyclable par les Communes

### Acteurs à mobiliser :

Maître d'ouvrage    Partenaires

CCVBA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CD13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Région Sud	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PNRA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres (CEREMA, AGIR)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

### Cibles :

Les Communes souhaitant réaliser des aménagements cyclables inscrits au Schéma directeur cyclable.

### Modalités de mise en œuvre :

Approbation du Schéma directeur cyclable en Conseil Communautaire.

Sollicitation par les Communes auprès de la CCVBA pour accompagnement technique et/ou financier et conseil pour la réalisation d'aménagements cyclables.

### Estimation financière :

-

### Priorité :

Action continue\*





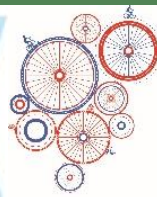
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## MODALITÉS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES

Soutenu par



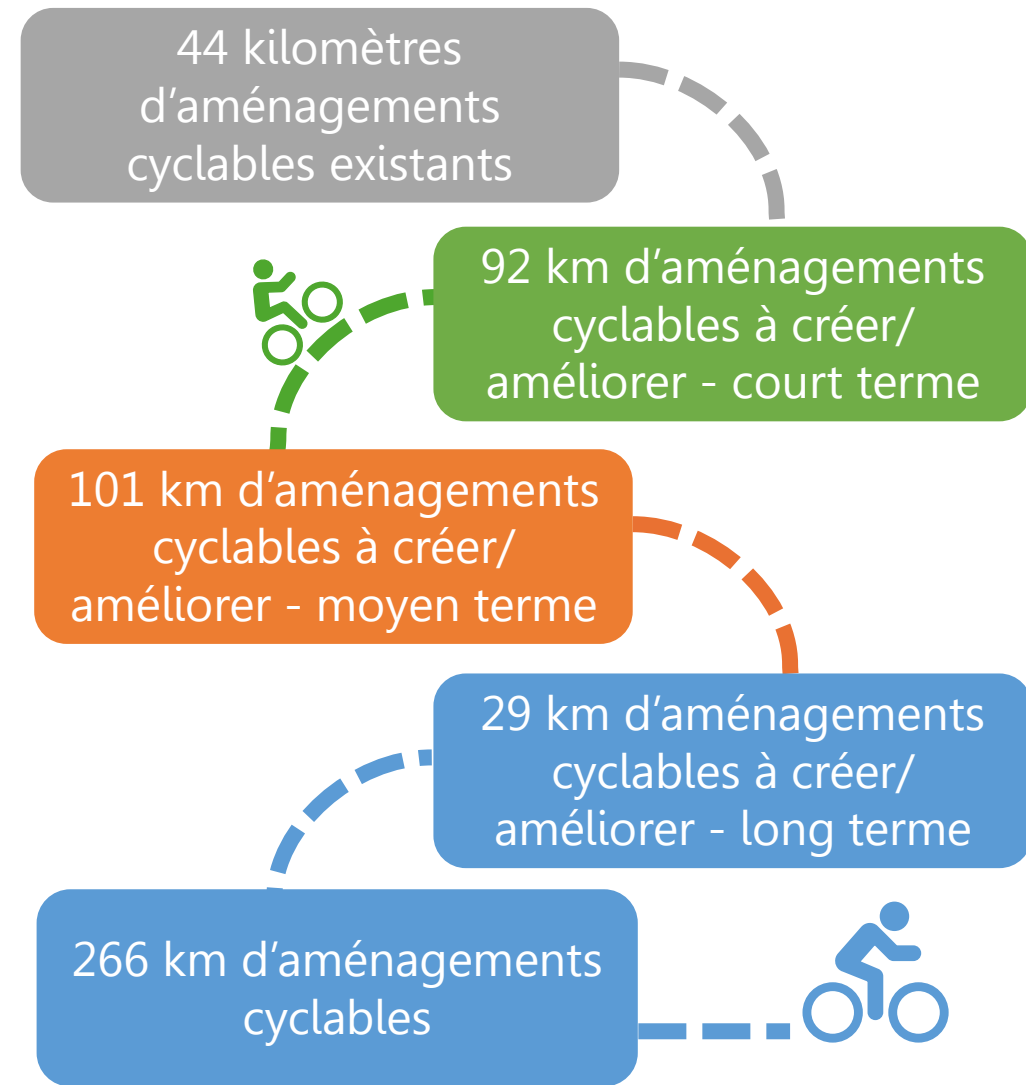
Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE



Communauté de Communes  
**VALLÉE des BAUX-ALPILLES**

# Synthèse des investissements – Aménagements cyclables

Hiérarchie	Echéance	Estimation totale	Distance en Km
<b>Structurant</b>	<b>Court terme</b>	<b>2 015 010 €</b>	<b>60,9</b>
	<b>Moyen terme</b>	<b>2 699 420 €</b>	<b>20,9</b>
	<b>Long terme</b>	<b>6 003 100 €</b>	<b>19,8</b>
<b>Total</b>		<b>10 717 530 €</b>	<b>101,6</b>
<b>Secondaire</b>	<b>Court terme</b>	<b>422 150 €</b>	<b>13,5</b>
	<b>Moyen terme</b>	<b>883 070€</b>	<b>54,8</b>
	<b>Long terme</b>	<b>655 950 €</b>	<b>7,8</b>
<b>Total</b>		<b>1 961 170 €</b>	<b>76,3</b>
<b>Communal</b>	<b>Court terme</b>	<b>358 170 €</b>	<b>18,1</b>
	<b>Moyen terme</b>	<b>1 402 000 €</b>	<b>21,7</b>
	<b>Long terme</b>	<b>521 050 €</b>	<b>4</b>
<b>Total</b>		<b>2 281 220 €</b>	<b>43,9</b>
<b>Total</b>		<b>14 959 920 €</b>	<b>222*</b>



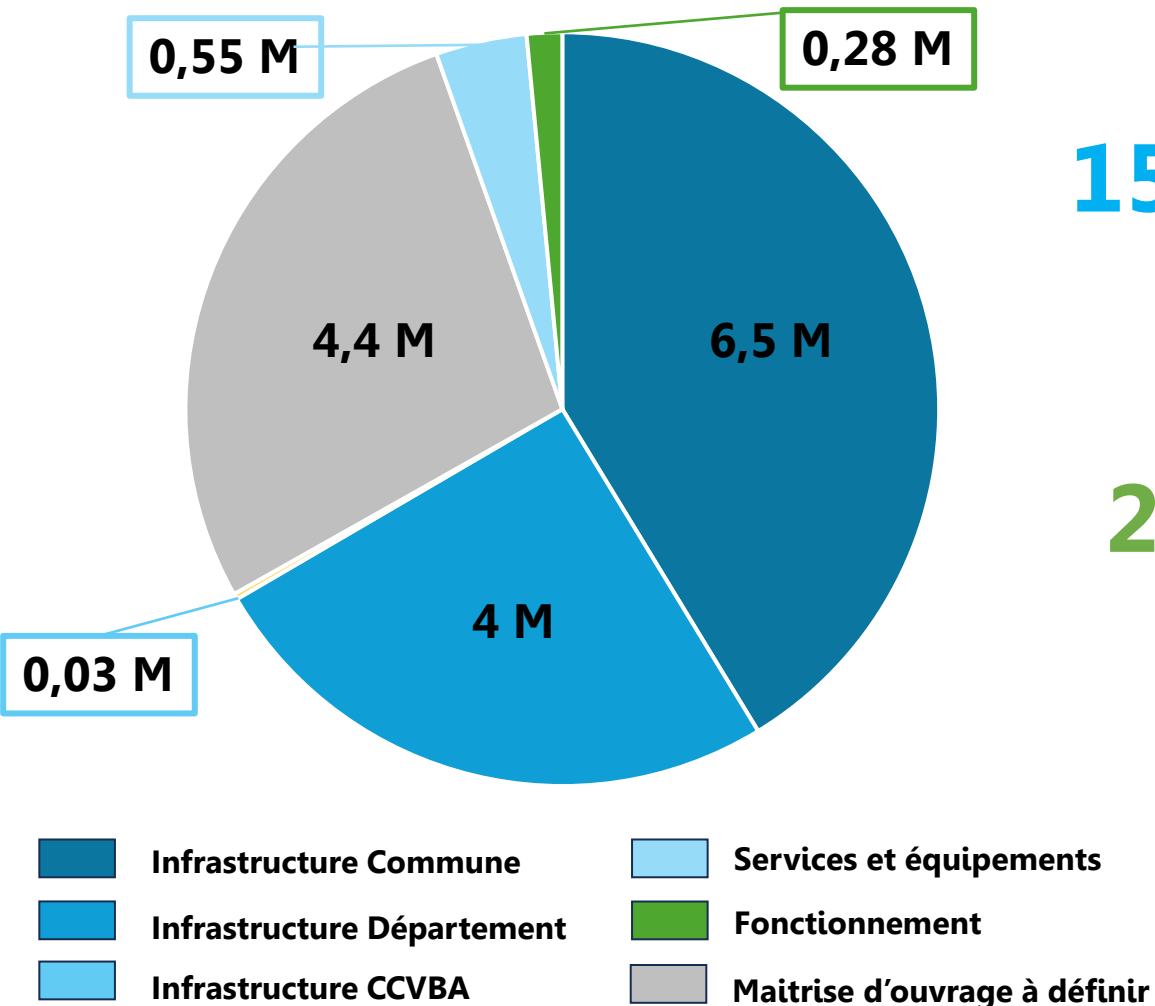
# Synthèse des investissements par Commune – Aménagements cyclables (2025 -2035)

	Coût Commune Court terme (2025-28)	Coût Commune Moyen terme (2029-32)	Coût Commune Long terme (2033-35)	Total Commune	Total Autre	Total
Aureille	149 600 €	292 000 €	0 €	441 600 €	62 100 €	503 700 €
Baux de Provence	221 560 €	106 920 €	0 €	328 480 €	76 750 €	405 230 €
Eygalières	512 900 €	451 450 €	0 €	964 350 €	992 850 €	1 957 200 €
Fontvieille	254 700 €	790 350 €	0 €	1 045 050 €	338 100 €	1 383 150 €
Le Paradou	87 000 €	2 750 €	0 €	89 750 €	39 000 €	128 750 €
Mas Blanc des Alpilles	100 000 €	0 €	0 €	100 000 €	0 €	100 000 €
Maussane les Alpilles	159 850 €	466 000 €	513 300 €	1 139 150 €	1 322 250 €	2 461 400 €
Mouriès	330 050 €	249 750 €	0 €	579 800 €	582 250 €	1 162 050 €
Saint Etienne du Grès	59 400 €	95 850 €	455 000 €	610 850 €	2 289 250 €	2 900 100 €
Saint Rémy de Provence	343 770 €	622 320 €	269 700 €	1 235 790 €	2 722 550 €	3 958 340 €
	<b>2 218 830 €</b>	<b>3 077 390 €</b>	<b>1 238 000 €</b>	<b>6 534 820 €</b>	<b>8 425 100 €</b>	<b>14 959 920 €</b>

# Synthèse des investissements et fonctionnement – Services et animations

Nom de l'action	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
2A) Jalonnement et signalétique	13 200 €	7 200 €	7 200 €	7 200 €	11 100 €	7 200 €	7 200 €	7 200 €	7 200 €	7 200 €	
3A) Stationnement sur l'espace public et privé	135 k €	27 650 €	27 650 €	110 k €							
4A) Intermodalité car-vélo	En lien avec l'action 4A										
4B) Intermodalité covoiturage -vélo	Possibilité de mise en œuvre de l'action si création d'aire de covoiturage										
4C) Création d'un point info mobilité / Maison du vélo	Modalité à définir										
5A) Proposition d'essais et de location de vélo		6 250 €	6 250 €	6 250 €	6 250 €	6 250 €	6 250 €	6 250 €	6 250 €	6 250 €	6 250 €
5B) Mise en place d'un dispositif d'aide à l'achat de vélo			25 000 €	25 000 €	25 000 €	25 000 €					
5C) Communication et animation des services vélos	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €			
6A) En milieu scolaire (SRAV)	13 500 €	13 500 €	13 500 €	13 500 €	13 500 €	13 500 €	13 500 €	13 500 €			
6B) Atelier de remise en selle	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €			
6C) Réalisation de vélo-école	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €			
7A) Déploiement d'équipements d'auto-réparation	55 500 €	14 000 €	14 000 €								
7B) Atelier d'apprentissage à la réparation et à l'entretien		4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €			
8A) Entretien des aménagements	Action continue										
8B) Evaluation et suivi des aménagements réalisés	Action continue										
9A) Accompagnement et conseil	Action continue										
	227k €	82 k €	107 k €	175 k €	70 k €	66 k €	41 k €	41 k €	13 k €	13 k €	6 k €

Synthèse des coûts de fonctionnement et d'investissement



**15,5 M € HT**

De dépenses dédiées à l'investissement (infrastructures cyclables / services vélo)

Dont **6,5 M €** à la charge les **Communes** et **0,58 M €** à la charge de la **Collectivité**

**280 K € HT**

De dépenses dédiées au fonctionnement à la charge de la **Collectivité**

Coût total du schéma cyclable :

**15,8 M € HT**

# Dispositifs de subvention et cofinancements :

## Aménagements cyclables

**Aide aux Communes** porté par le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône

Dispositifs :

- Aide aux travaux de proximité : uniquement les communes – jusqu'à 70% – 85K HT par an
- Aide à la transition énergétique : études plan vélo et aménagement de pistes cyclables et voies vertes – de 20 à 60% – 500K HT par an
- Contrat départemental pour la transition écologique : selon contractualisation
- Aide existante pour acquérir l'emprise foncière

<https://www.departement13.fr/nos-actions/aides-aux-communes/laide-aux-communes-les-guides/>

**Le sud à vélo : aménagement pour desserte d'équipements** porté par le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Objectif : Développer des aménagements cyclables autour d'établissements et de pôles considérés prioritaires (gares, établissements d'enseignement, pôles structurants) et pour lesquels l'accessibilité à vélo doit être encouragée et facilitée.

Modalités : 50 à 70% selon l'opération et la bonification obtenue.

<https://www.maregionsud.fr/vos-aides/detail/amenagements-cyclables-le-sud-a-velo>

**Schéma régional des véloroutes** porté par le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Objectif : Développer des itinéraires cyclables attractifs et sécurisés, de longue distance, destinés à un public et des usages variés (itinérance touristique, loisirs, utilitaire) et constituer des axes structurants pour la mobilité quotidienne à vélo.

<https://www.maregionsud.fr/vos-aides/detail/schema-regional-des-veloroutes-de-provence-alpes-cote-dazur>

**Accompagner l'aménagement durable – Volet aménagement favorable aux modes actifs** par le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Objectif : Créations, améliorations ou sécurisations d'aménagements cyclables (pistes cyclables, bandes cyclables, voies vertes, etc.) et justifiant d'un intérêt en termes de desserte, d'interconnexion, d'accessibilité ou de report modal.

Modalités : 10 à 40% selon l'opération.

<https://www.maregionsud.fr/vos-aides/detail/accompagner-lamenagement-durable-volet-amenagement>

**Développer le Vélotourisme** porté par l'ADEME

Objectif : Accompagner les socioprofessionnels et les collectivités territoriales dans le développement des véloroutes et des services dédiés aux touristes à vélo

Modalités : 55 à 70% selon l'axe choisi.

Date limite : 31/01/2025

<https://agirpourtatransition.ademe.fr/entreprises/aides-financieres/20240725/developper-velotourisme?cible=78>

# Dispositifs de subvention et cofinancements :

## Services vélos et animations

**Alvéole+** porté par la FUB

Objectif : Financer du stationnement abrité et sécurisé pour les vélos et former à la mobilité à vélo.

Modalités : 40% de l'investissement HT (50% en ZFE-m), avec application d'un montant maximal de prise en charge par type d'abri et par place.

<https://alveoleplus.fr/>

**Label « Accueil Vélo »** porté par Provence Tourisme

Objectif : Valoriser Offices de tourisme, musées, bases de loisirs,... dont la gestion est assurée par votre collectivité, en proposant des équipements et des services adaptés et de qualité.

[https://www.francevelotourisme.com/contact/devenir\\_accueil\\_velo](https://www.francevelotourisme.com/contact/devenir_accueil_velo)

**1 000 bornes** porté par le Conseil Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Objectif : Soutenir les professionnels de la filière à l'installation d'équipements pour la recharge de véhicules électrique et l'accueil de clientèles cyclotouristes.

Modalités : Prise en charge de 50% des dépenses éligibles, plafonné à 3 000 euros par projet.

<https://www.maregionsud.fr/vos-aides/detail/1-000-bornes>

**Territoires touristiques d'avenir – Volet développement durable** porté par le Conseil Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Objectif : Solutions et aménagements pour l'accueil du cyclotourisme et la facilitation des déplacements bas carbone du dernier kilomètre pour les hébergeurs

Modalités : Prise en charge de 50 des dépenses éligibles, plafonné à 70K€ pour le fonctionnement et 100K€ pour l'investissement.

<https://www.maregionsud.fr/vos-aides/detail/appel-a-projets-territoires-touristiques-davenir>

**Soutien aux aires de covoiturage dans leur dimension multimodale** porté par le Conseil Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Objectif : Intégrer tout ou partie des équipements conférant à ces aires une dimension multimodale : stationnement couvert et sécurisé pour vélos ; panneaux d'information multimodale ; bornes de recharge électrique (pour véhicule léger et/ou vélo) ; cheminement piéton sécurisé jusqu'à l'arrêt TC.

Modalités : Financement à hauteur de 50 % du coût HT total d'investissement dans la limite de 8 000 € par place véhicule léger (VL) et 120 000 € d'aide par projet.

<https://www.maregionsud.fr/vos-aides/detail/soutien-aux-aires-de-covoiturage-dans-leur-dimension-multimodale>

**Génération Vélo** porté par le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires

Objectif : Génération Vélo vise à développer et amplifier le déploiement de la formation au « Savoir rouler à vélo », auprès des enfants de 6 à 11 ans afin de leur permettre de développer la pratique du vélo en autonomie.

<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/6031-developper-le-savoir-rouler-a-velo-apres-des-/>

# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## ANNEXES



# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## ANNEXES DIAGNOSTIC ET CONCERTATION

## Les actifs :

- **318 répondants** (80,9%) ont une activité professionnelle
- **219** font du **vélo au moins 1 fois par semaine**
- **185** effectuent des **déplacements domicile travail** ou **utilitaires** (services/commerces/achats)

## Les retraités :

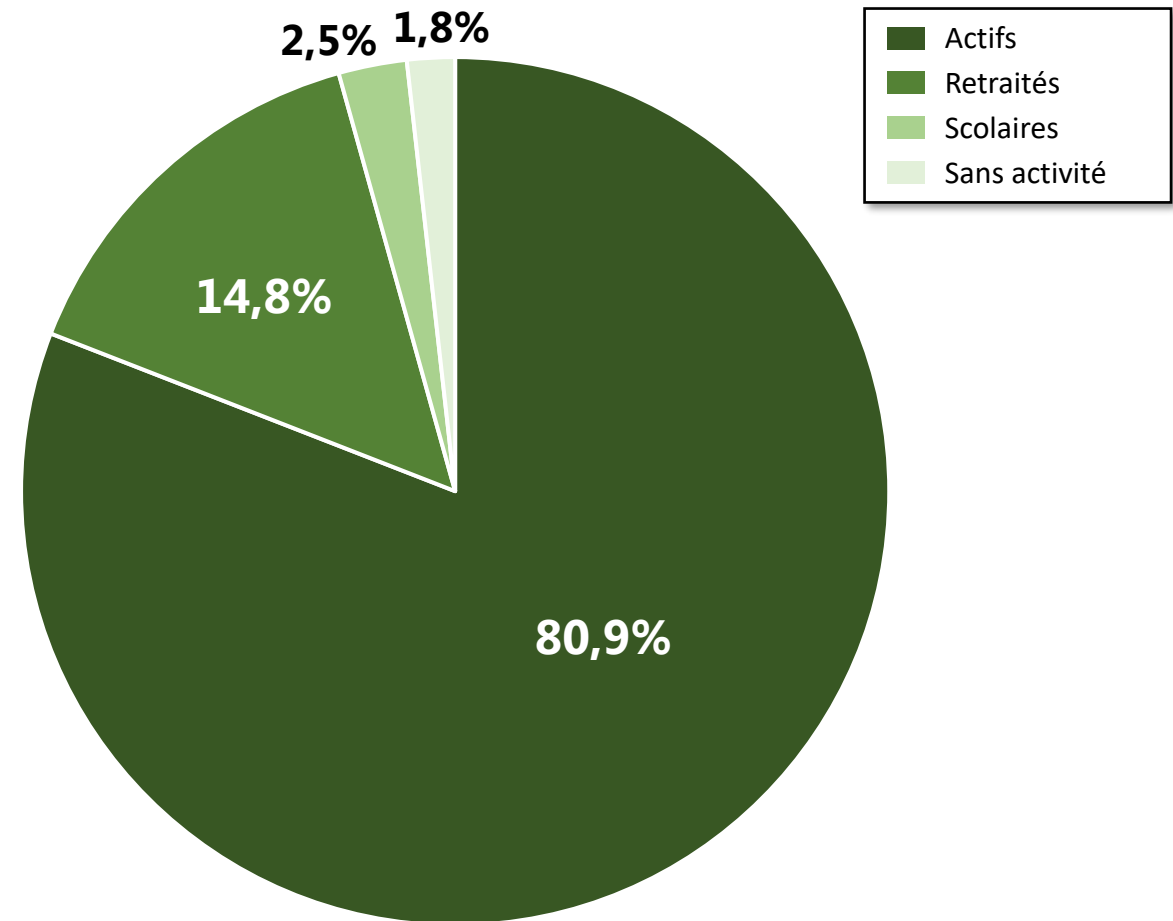
- **58 répondants** (14,8%)
- **48** font du **vélo au moins 1 fois par semaine**
- **27** effectuent des **déplacements utilitaires** (services/commerces)

## Les scolaires :

- **10 répondants** (2,5%)
- **6** font du **vélo au moins 1 fois par semaine**
- **5** effectuent des **déplacements domicile étude** ou **utilitaires** (services/commerces)

## Les sans activités

- **7 répondants** (1,8%)
- **6** font du **vélo au moins 1 fois par semaine**
- **3** effectuent des **déplacements utilitaires** (services/commerces)



**19,4%** des répondants font du vélo **plus de 3 fois par semaine** (77).

**25,2%** des répondants font du vélo **au moins une fois par semaine** (100).

**26,4%** des répondants font **moins d'une fois par semaine** (105).

**21,9%** pratiquent le vélo **moins d'une fois par mois** (87).

**7,1%** ne font jamais du vélo (28).

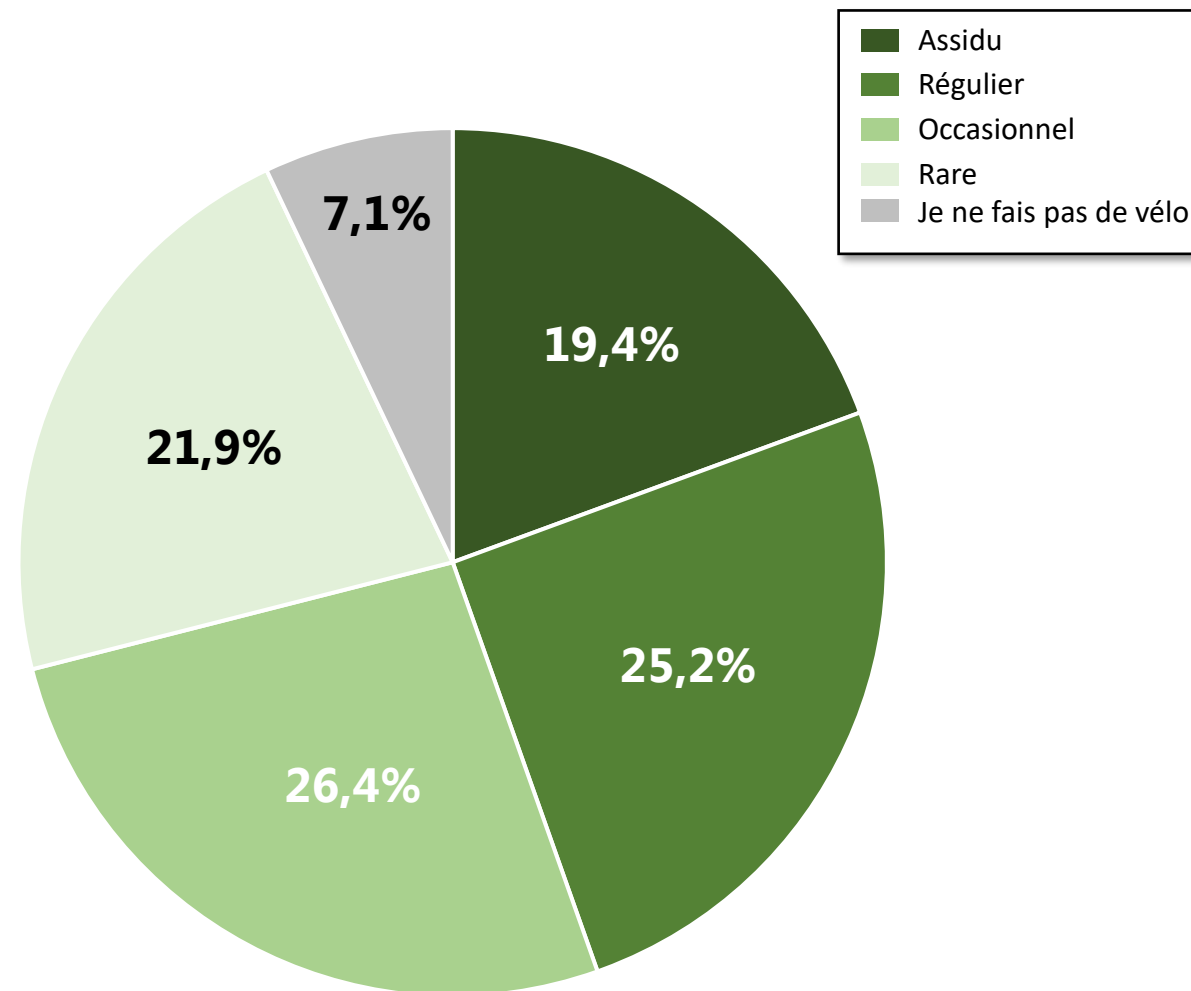
**7,5%** des répondants **ne pratiquent pas le vélo**. Mais pourquoi ?

→ **6,8%** n'ont **pas de vélo**

→ **2,7%** n'ont **pas envie**

→ **80,4%** se **sentent en insécurité**

→ **10,1%** ont d'**autres raisons** (manque de temps, dénivelé, distances à parcourir, vélo en mauvais état, obligation privée)



Les répondants qui pratiquent le vélo pour leurs déplacements utilisent :

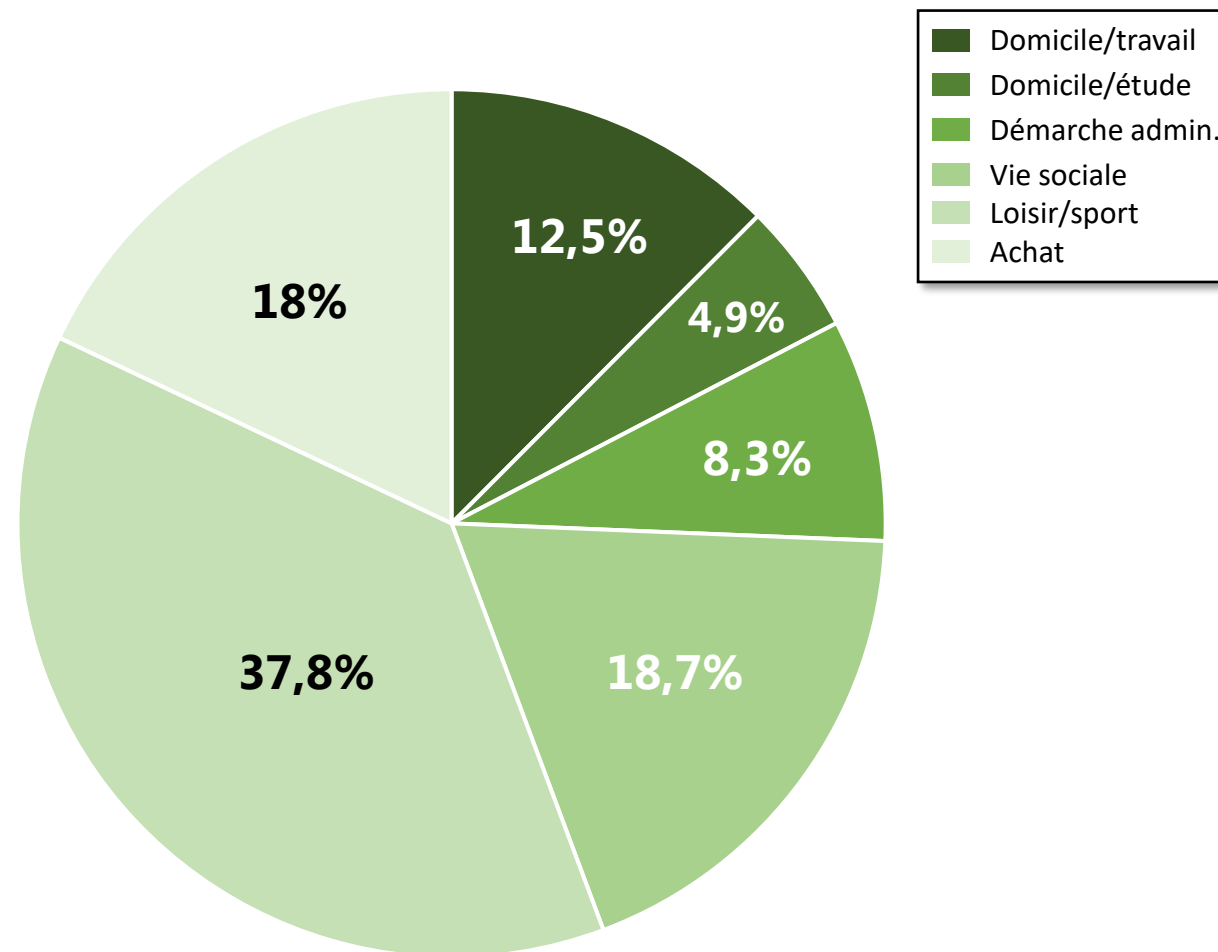
- Un **vélo classique** à **78%** (389 réponses)
- Un **VAE** à **22%** (110 réponses)

A noter que certains répondants disposent d'un vélo classique ainsi que d'un vélo à assistance électrique.

Les déplacements à vélo sont réalisés pour :

- **Domicile/travail** : **12,5%** des répondants
- **Domicile/Étude** : **4,9%** des répondants
- **Démarches administratives** : **8,3%** des répondants
- **Vie sociale** : **18,7%** des répondants
- **Loisir/Sport** : **37,8%** des répondants
- **Achats** : **18%** des répondants

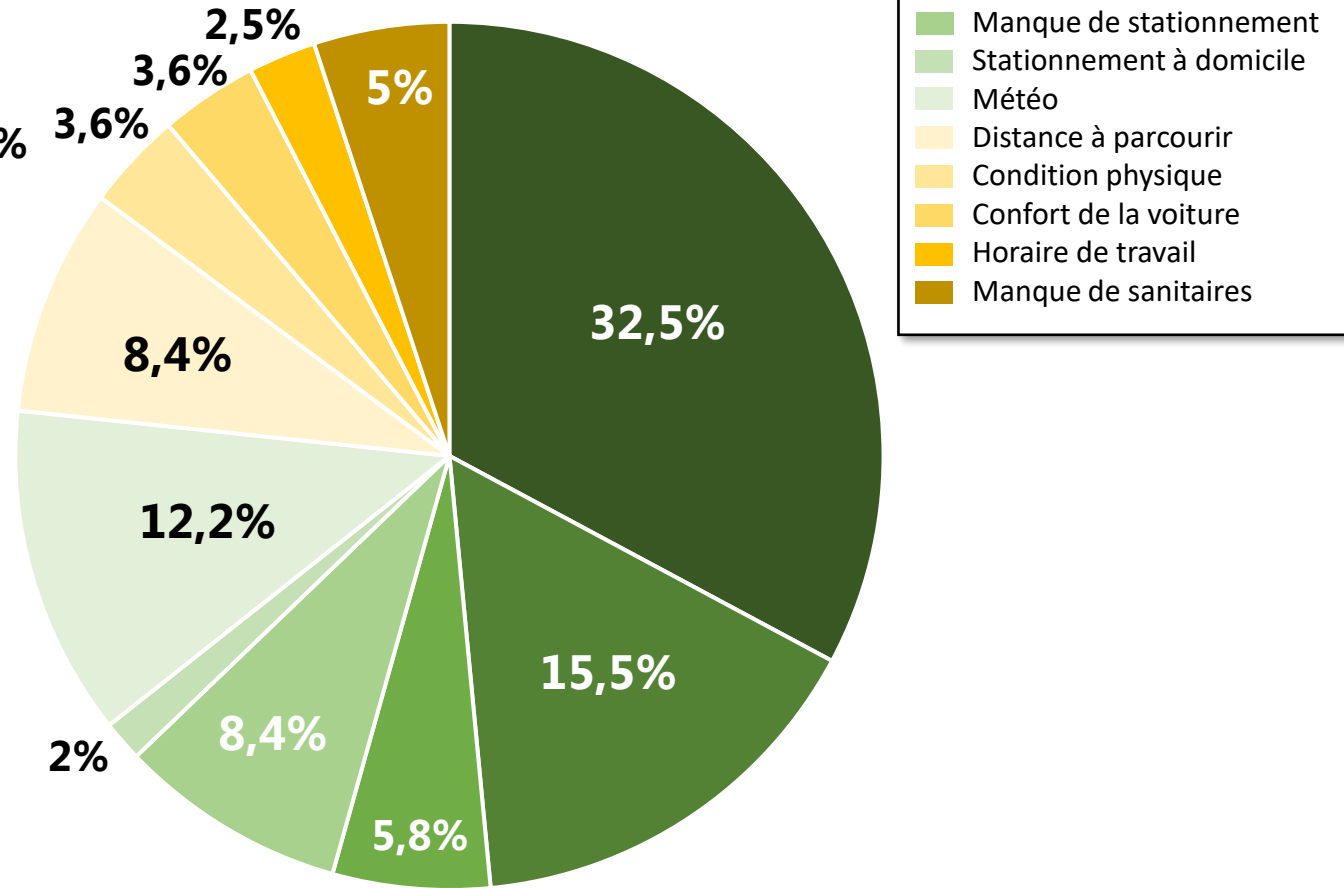
A noter que chaque répondant pouvait répondre à plusieurs occurrences.



# Bilan de l'enquête en ligne – Les freins à la pratique du vélo

Les principaux freins recensés au développement de la pratique cyclable sur le territoire sont :

- **Le manque d'aménagements cyclable sécurisés : 32,5%**
- **La qualité des aménagements cyclable existants : 15,5%**
- **La météo : 12,2%**
- La distance à parcourir : 8,4%
- Le manque de stationnement : 8,4%
- Le manque de signalisation sur les itinéraires conseillés : 5,8%
- La condition physique personnelle : 3,6%
- Le confort de la voiture : 3,6%
- Manque de stationnement à domicile : 2%
- Les horaires de travail : 2,5%
- Manque de sanitaires sur le lieu de travail (douches) : 5%



# Bilan de l'enquête en ligne – Levier pour développer l'usage du vélo

Les principaux leviers recensés pour le développement et le renforcement de la pratique cyclable sur le territoire sont :

→ **Circuler sur des aménagements séparés des automobiles : 37,2%**

→ **Avoir une meilleure signalétique vélo : 13,1%**

→ Circuler dans un centre-bourg avec une circulation réduite : 11,4%

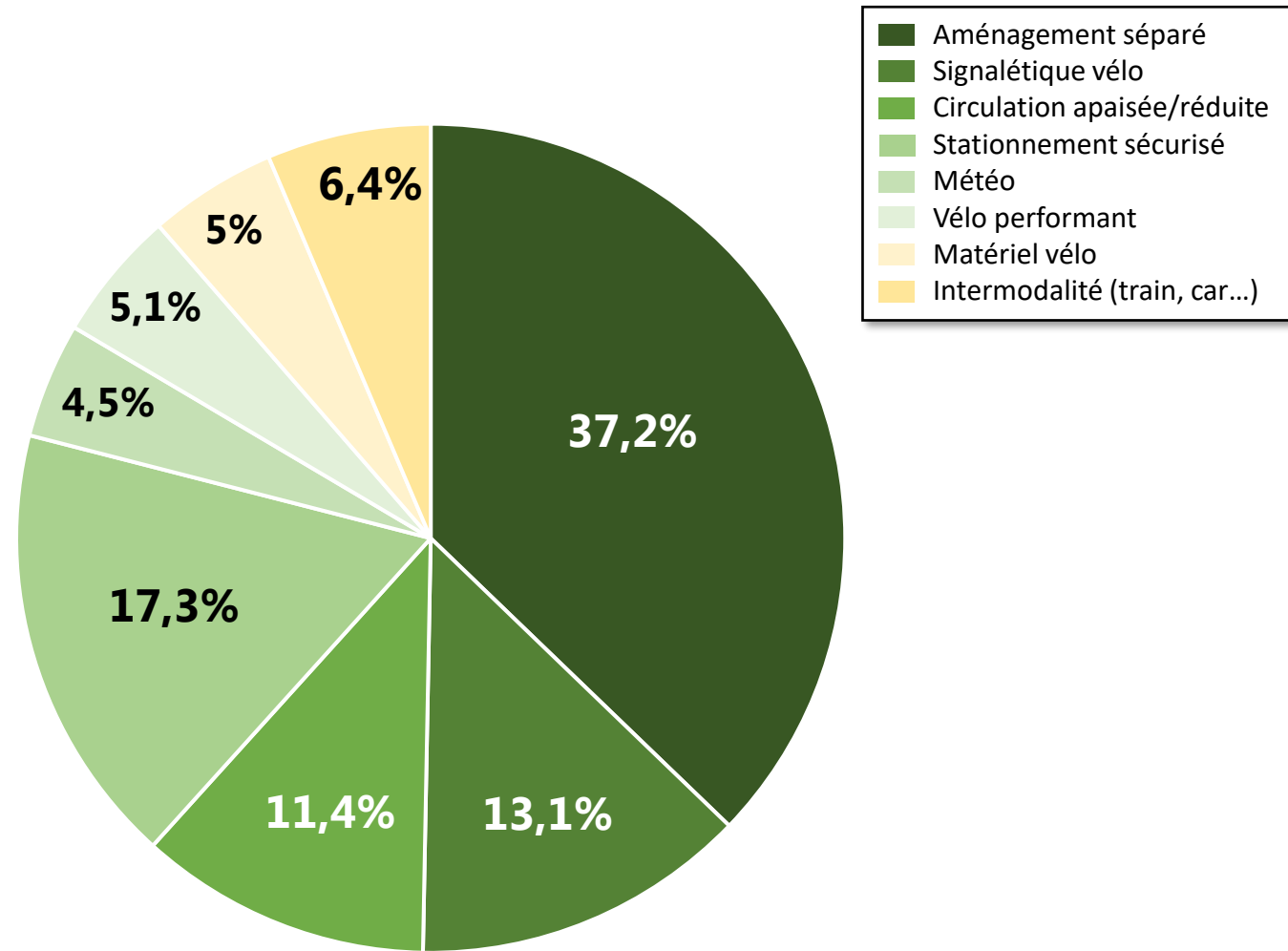
→ **Stationner mon vélo en toute sécurité : 17,3%**

→ Une météo clémente : 4,5%

→ Avoir un vélo plus performant : 5,1%

→ Avoir à disposition du matériel pour transporter mes affaires / courses : 5%

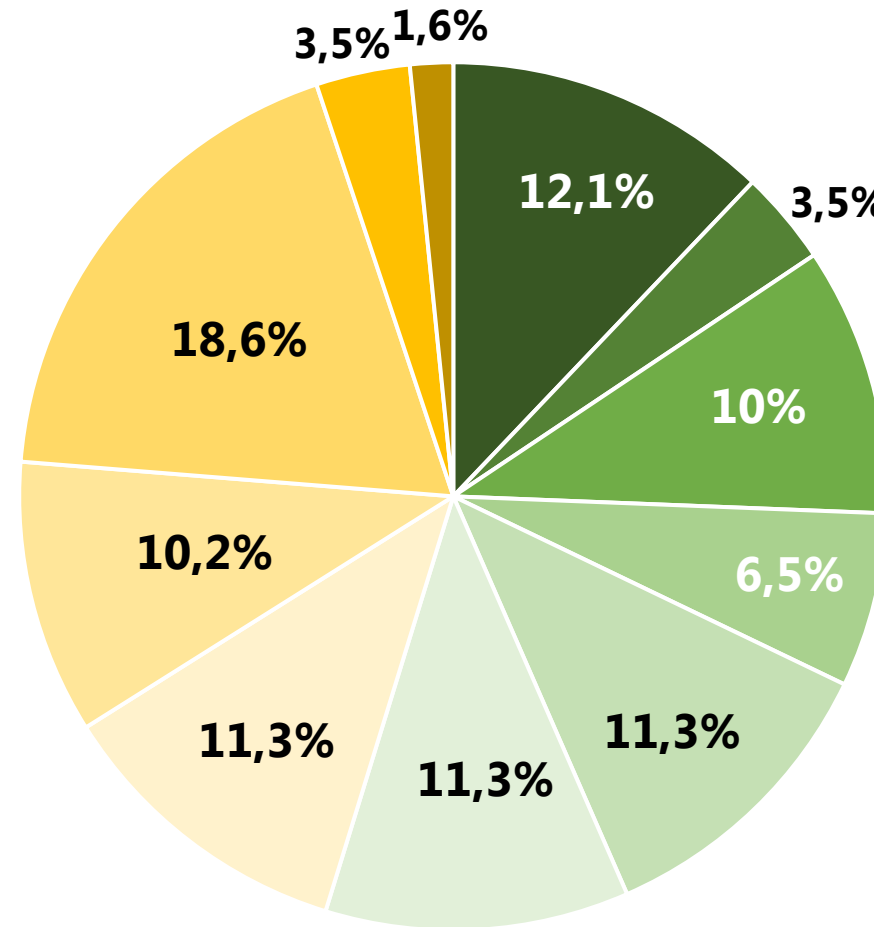
→ Pouvoir combiner mon déplacement à vélo avec un autre mode de déplacement (train, car...) : 6,4%



# Bilan de l'enquête en ligne – Services pour développer l'usage du vélo

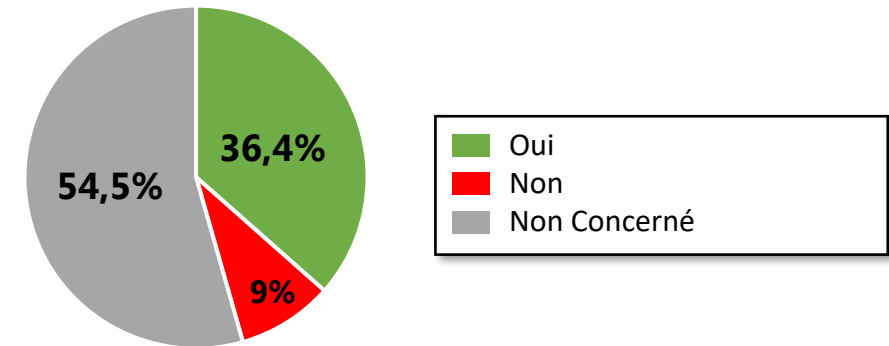
Les principaux services vélos recensés pour le développement et le renforcement de la pratique cyclable sur le territoire sont :

- **Aide à l'achat de vélo : 12,1%**
- Location de vélo moyenne et/ou longue durée : 3,5%
- Atelier de réparation : 10%
- Pompes et petits outils : 6,5%
- **Stationnement courte durée (arceau) : 11,3%**
- **Stationnement longue durée (consigne) : 11,3%**
- **Facilité l'intermodalité : 11,3%**
- Développer signalétique vélo: 10,2%
- **Plan des itinéraires cyclables : 18,6%**
- Mise en place du FMD par l'employeur : 3,5%
- Mise à disposition de vélo par l'employeur : 1,6%

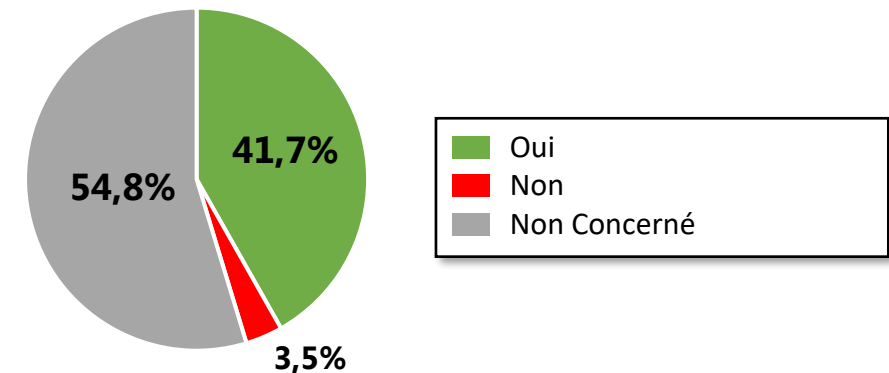


- Aide à l'achat de vélo
- Location de vélo
- Atelier de réparation
- Pompes et/ou outillages
- Stationnement arceaux
- Stationnement consigne
- Faciliter l'intermodalité
- Signalétique vélo
- Plan des itinéraires cyclables
- Mise en place FMD
- Mise à disposition vélo

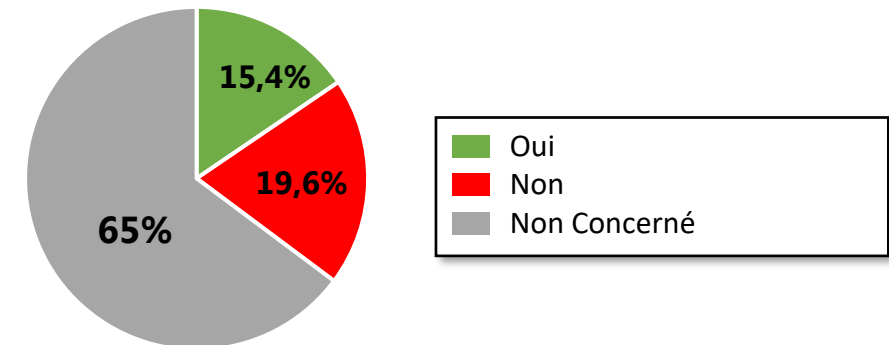
**80%** des répondants qui habitent sur une des communes desservies par la **Voie verte « La Méditerranée à vélo »** **connaissent cet aménagement**. A noter que 20% des habitants concernés n'en ont pas connaissance



**92%** des répondants qui habitent sur une des communes situées sur la partie Sud de la CCVBA seraient **se déplaceraient à vélo si l'ancienne voie ferrée était réhabilitée en voie verte** (projet du Département 13)



Près de **44%** des répondants qui habitent sur une des communes desservies par la ligne régionale ZOU 707 n'ont pas connaissance du service d'emport de vélos.

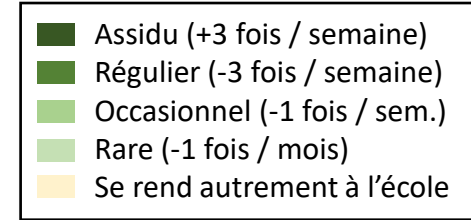
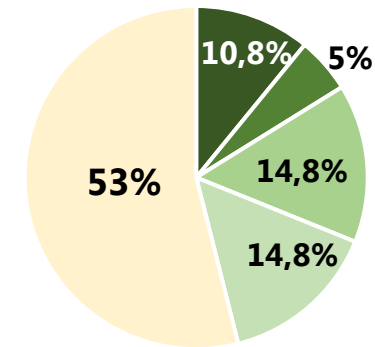




**44%** des répondants **ont un enfant se rendant à l'école.**

**16%** se rendent **régulièrement** à l'école à vélo

**53%** se rendent **autrement** à leur établissement scolaire

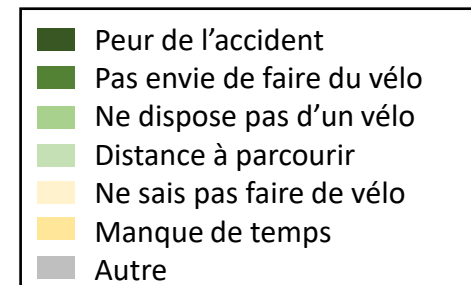
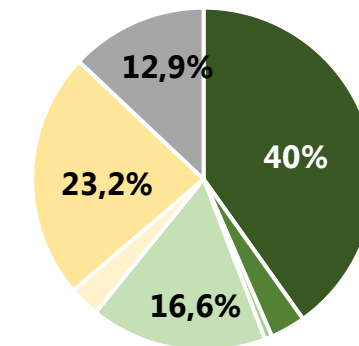


Les principales raisons du fait que les enfants n'aillent pas à l'école à vélo sont :

→ La **peur de l'accident** (40%)

→ La **distance à parcourir** (16,6%)

→ Le **manque de temps** le matin (23,2%)



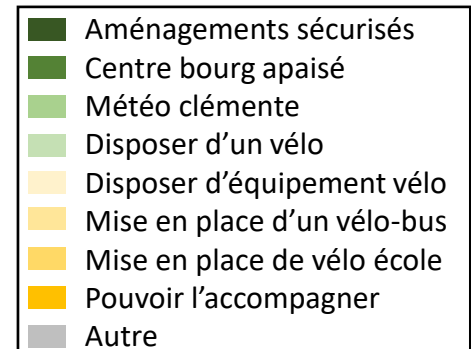
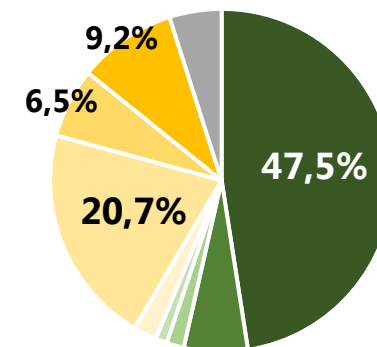
Des leviers qui inciterait les parents à laisser leurs enfants à se rendre à l'école à vélo sont :

→ Des **aménagements cyclables séparés** des flux de véhicules 47,5%

→ La mise en place de **vélo-bus** 20,7%

→ Avoir la possibilité de **l'accompagner** 9,2%

→ La mise en place de **vélo-école** pour apprendre à faire du vélo 6,5%

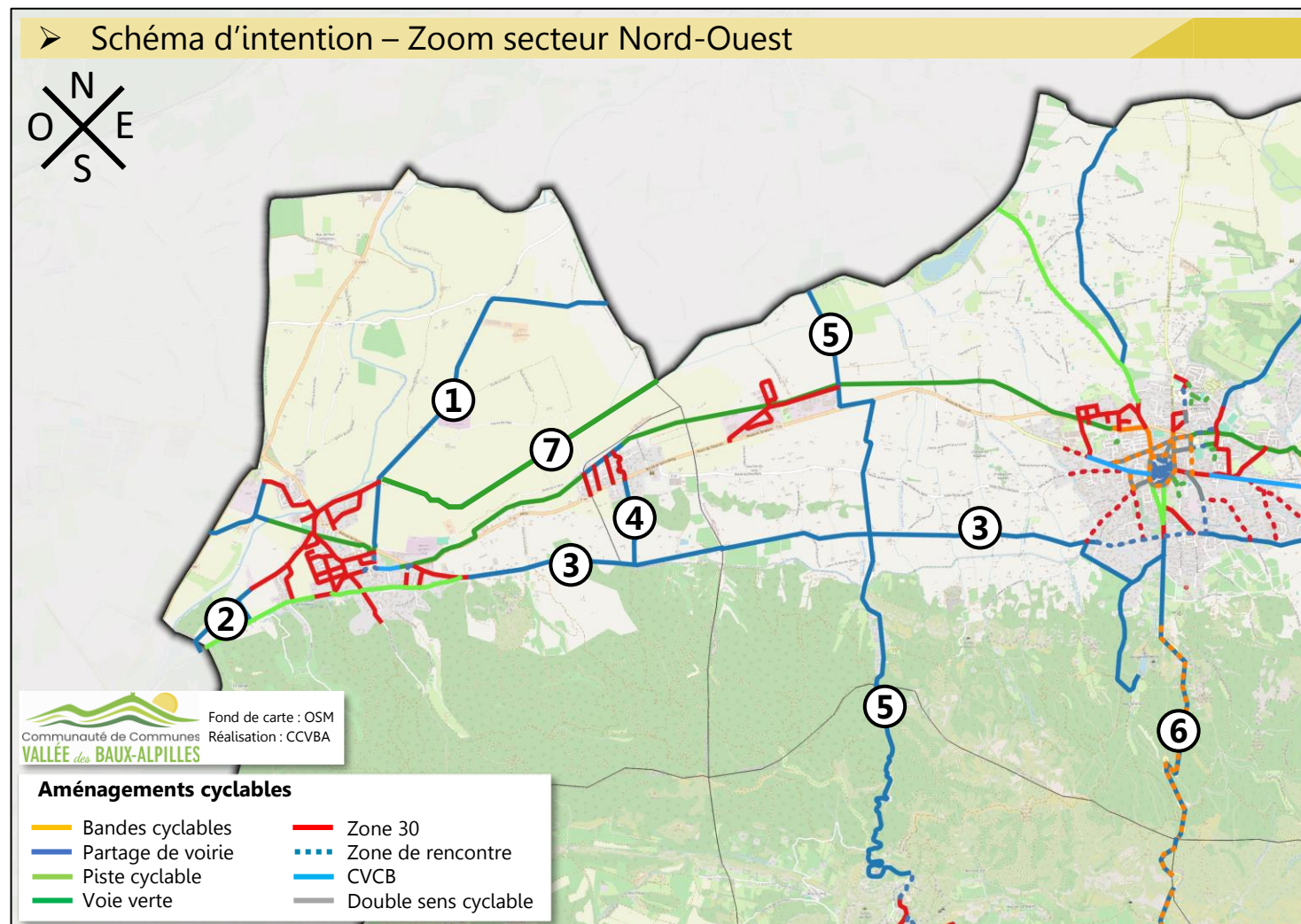


# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## ANNEXES PRÉCONISATIONS

# Schéma d'intention – Zoom secteur Nord-Ouest

- ① Liaison Saint Etienne du Grès – Maillane**
  - **Objectif** : Développer les déplacements du quotidien
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : Assurer une continuité entre les deux EPCI
- ② Liaison Saint Etienne du Grès – Fontvieille – Arles**
  - **Objectif** : Développer les déplacements du quotidien, de loisirs et touristiques. Connecter l'EV08 à la B012.
  - **Aménagement préconisé** : Piste cyclable
  - **Difficultés** : Assurer une continuité entre les deux EPCI, emprises foncières
- ③ Liaison St Etienne du Grès – St Rémy de Provence**
  - **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : -
- ④ Liaison Eurovélo 8 – Baux de Provence**
  - **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : -
- ⑤ Liaison Maillane – EV08 – Baux de Provence**
  - **Objectif** : Développer les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : Assurer une continuité entre les deux EPCI. Point dur au niveau de l'intersection entre la RD27 et la RD99
- ⑥ Liaison Saint Rémy de Provence – Baux de Provence**
  - **Objectif** : Développer les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie + Bande cyclable montante
  - **Difficultés** : Point dur dans deux certains virages du versant côté Saint Rémy de Provence ne disposant pas de surlargeurs
- ⑦ Liaison Saint Rémy de Provence – Baux de Provence**
  - **Objectif** : Développer les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Voie verte
  - **Difficultés** : Acquisition foncière, superposition des usages sur la digue



# Schéma d'intention – Zoom secteur Sud-Ouest

## ① Liaison Fontvieille – Arles

- **Objectif** : Développer les déplacements du quotidien
- **Aménagement préconisé** : Voie verte
- **Difficultés** : Voie ferrée non déclassée et berges du Vigueirat hors CCVBA

## ② Liaison Fontvieille – Arles via la RD17

- **Objectif** : Développer les déplacements du quotidien
- **Aménagement préconisé** : Piste cyclable
- **Difficultés** : Assurer une continuité entre les deux EPCI. Emprise des bandes multifonctionnelles existantes.

## ③ Liaison Fontvieille – Le Paradou

- **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
- **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
- **Difficultés** : -

## ④ Liaison Fontvieille – Saint Martin de Crau

- **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
- **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
- **Difficultés** : Assurer une continuité entre les deux EPCI

## ⑤ Liaison Maussane les Alpilles- Saint Martin de Crau

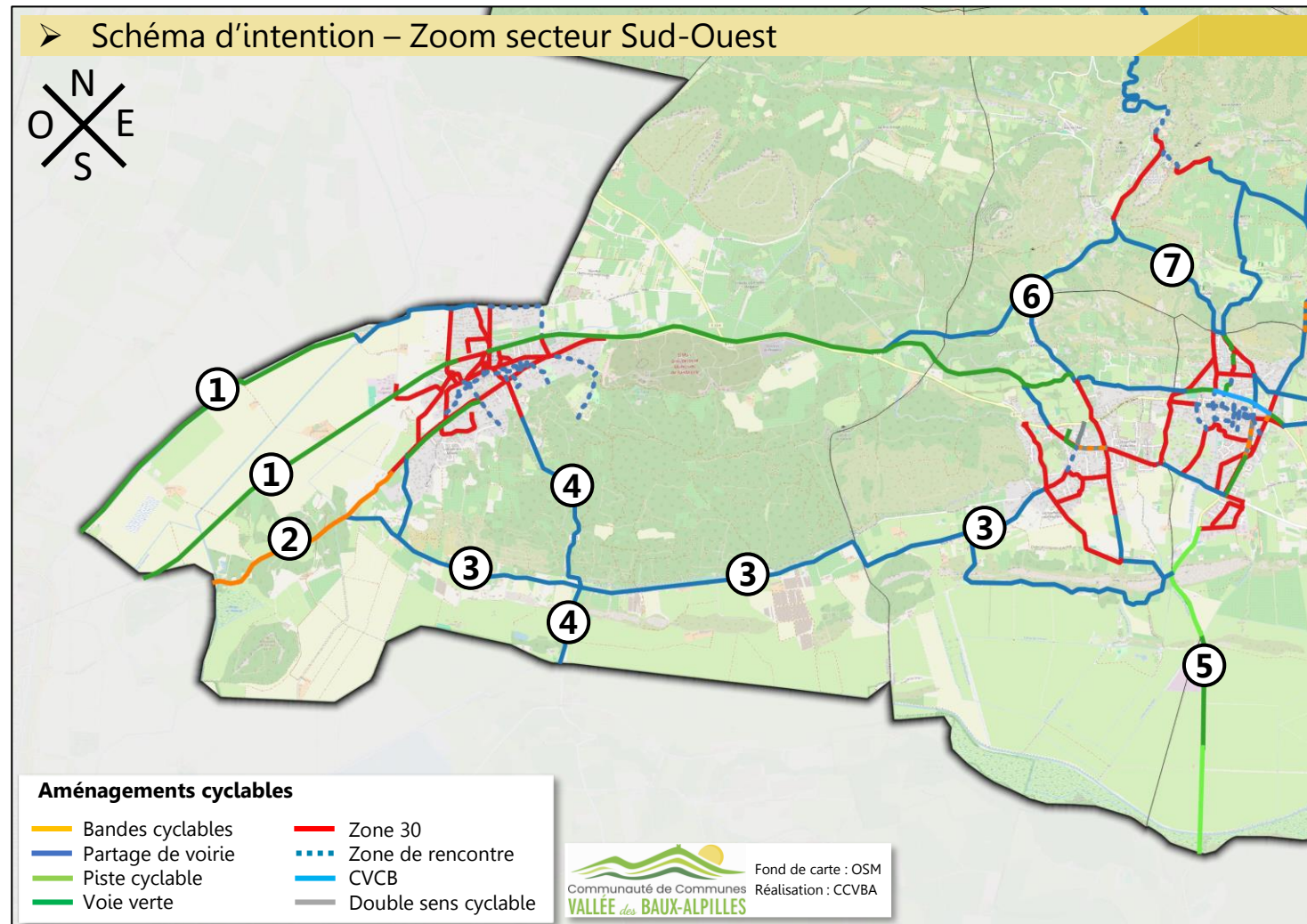
- **Objectif** : Développer les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
- **Aménagement préconisé** : Piste cyclable, voie verte
- **Difficultés** : Assurer une continuité entre les deux EPCI. Acquisition de foncier

## ⑥ Liaison Le Paradou – Baux de Provence

- **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
- **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
- **Difficultés** : -

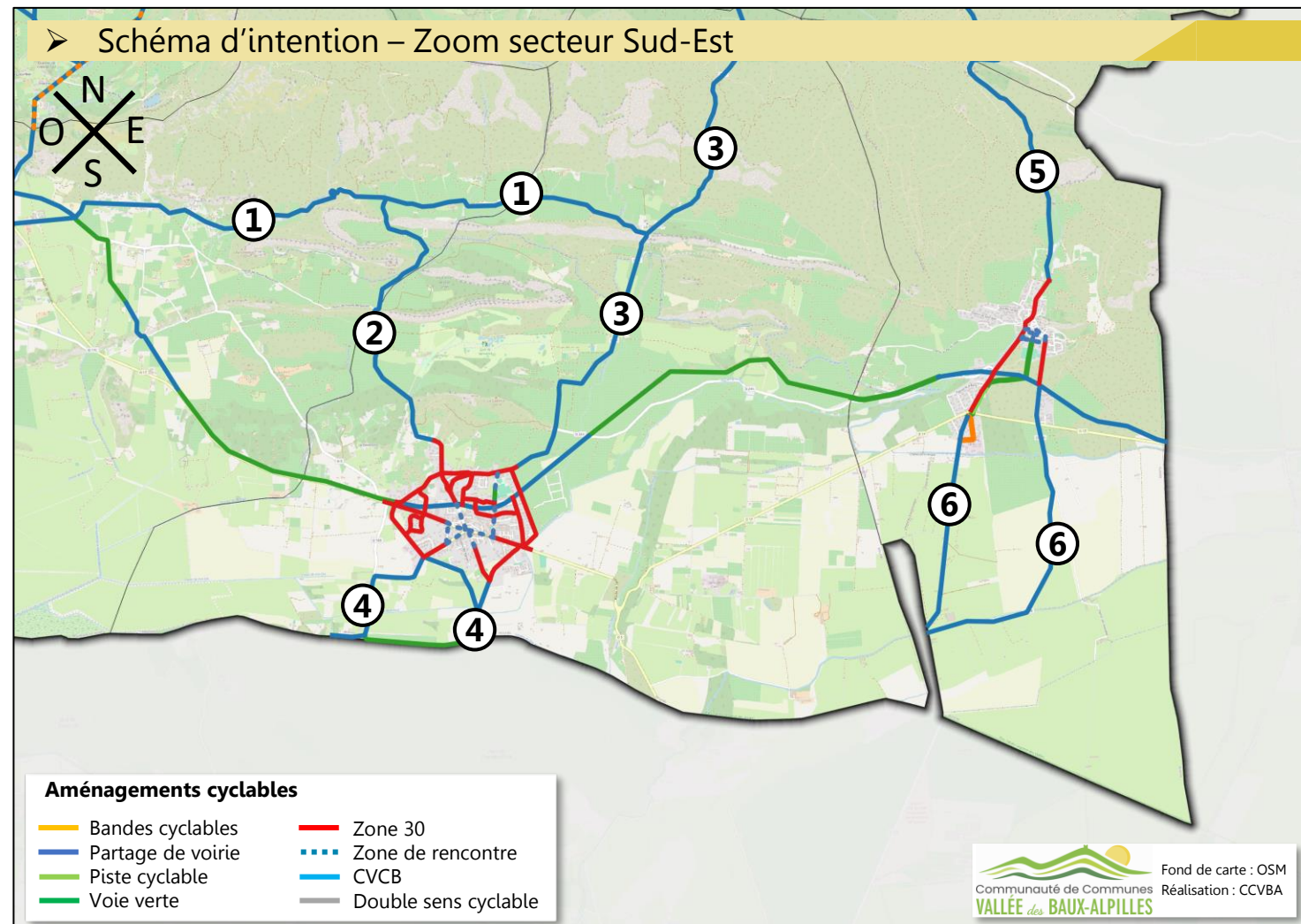
## ⑦ Liaison Maussane les Alpilles – Baux de Provence

- **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
- **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
- **Difficultés** : -

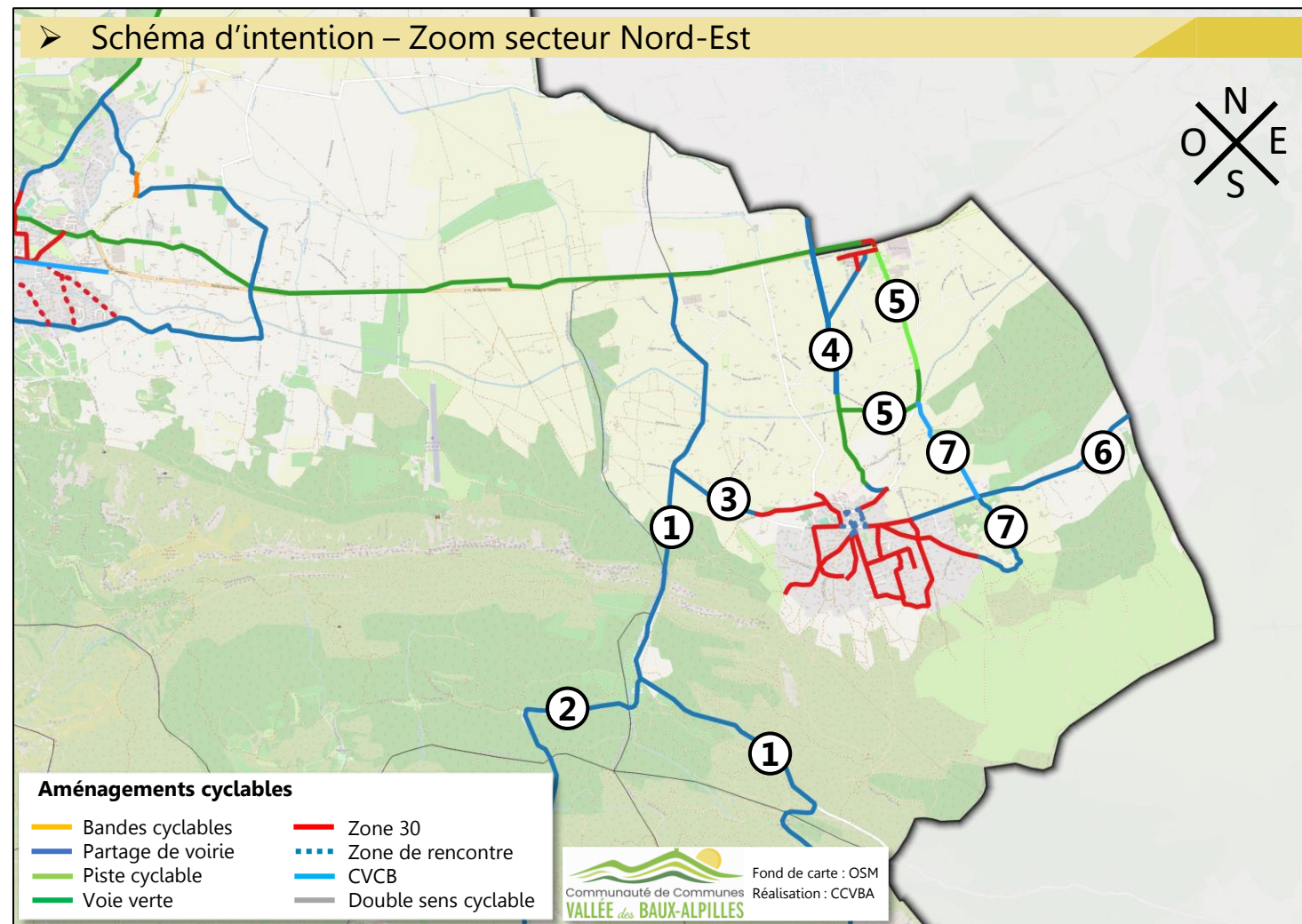


# Schéma d'intention – Zoom secteur Sud-Est

- ① Liaison Maussane les Alpilles – Route d'Eygalières**
  - **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : -
- ② Liaison Mouriès – Caisse de Jean Jean**
  - **Objectif** : Développer les déplacements de loisirs et touristiques
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : -
- ③ Liaison Mouriès - Eygalières**
  - **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : -
- ④ Liaison Mouriès – Saint Martin de Crau**
  - **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie – voie verte
  - **Difficultés** : Assurer la continuité de l'itinéraire entre les EPCI
- ⑤ Liaison Aureille - Eygalières**
  - **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : -
- ⑥ Liaison Aureille – Saint Martin de Crau**
  - **Objectif** : Développer les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : Point dur dans certains virages du versant côté Saint Rémy de Provence ne disposant pas de surlargeurs

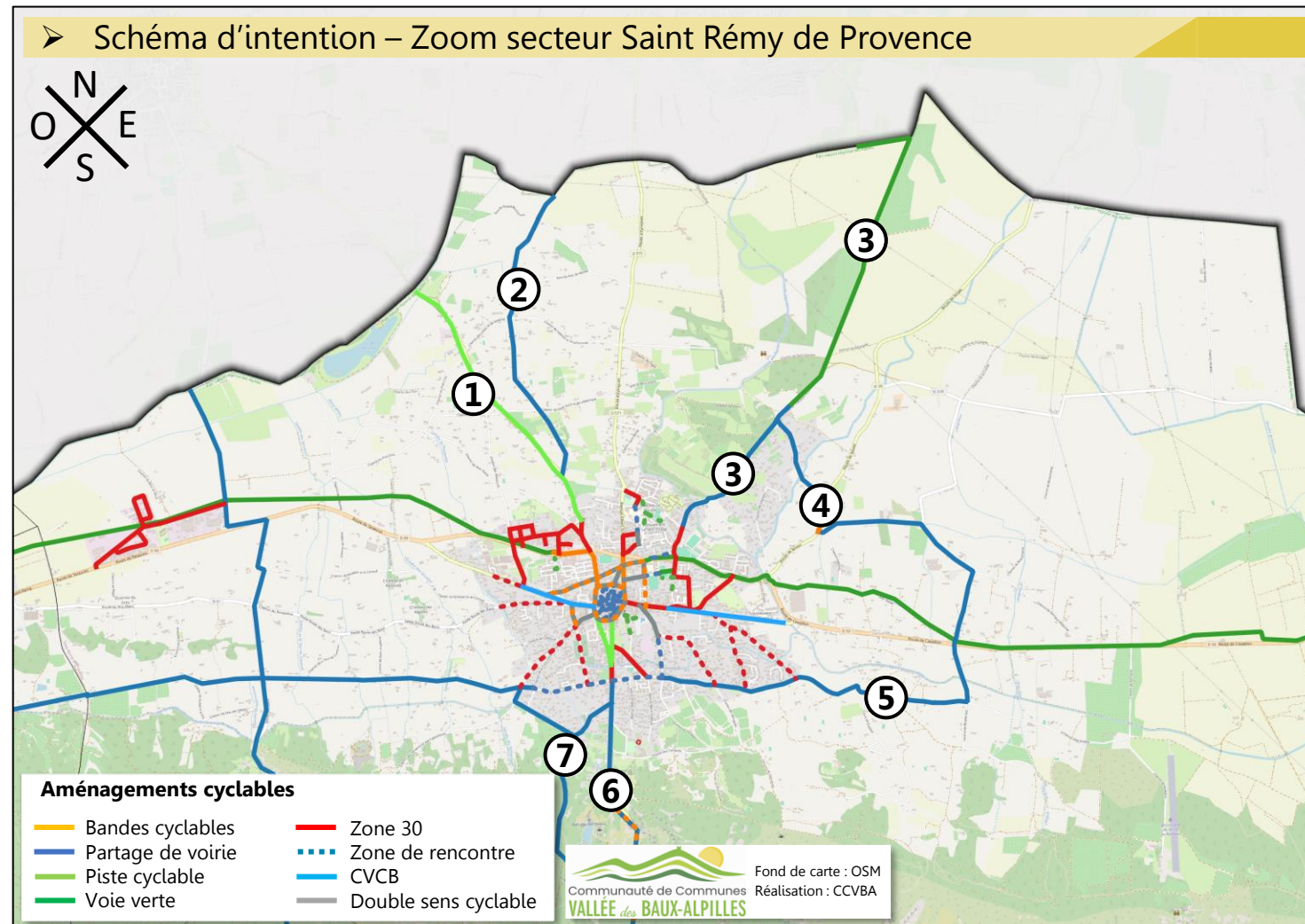


- 1 Liaison EV08 - Eygalières - Aureille**
  - **Objectif** : Développer les déplacements du quotidien, loisirs et touristiques
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : -
- 2 Liaison Mouriès - Eygalières**
  - **Objectif** : Développer les déplacements du quotidien
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : -
- 3 Liaison EV08 – Eygalières - Aureille**
  - **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : -
- 4 Liaison Eygalières – ZA des Grandes Terres – EV08**
  - **Objectif** : Développer les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie – Voie verte
  - **Difficultés** : -
- 5 Liaison Eygalières – ZA des Grandes Terres**
  - **Objectif** : Développer les déplacements du quotidien
  - **Aménagement préconisé** : Voie verte + Pistes cyclables
  - **Difficultés** : Intersection avec la RD74A
- 6 Liaison Eygalières - Orgon**
  - **Objectif** : Développer les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : Assurer la continuité de l'itinéraire entre les EPCI
- 7 Liaison Chapelle Saint Sixte**
  - **Objectif** : Développer les déplacements touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : -



# Schéma d'intention – Zoom secteur Saint Rémy de Provence

- ① Liaison Saint Rémy de Provence - Maillane**
  - **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Piste cyclable
  - **Difficultés** : Assurer une continuité entre les deux EPCI
- ② Liaison Saint Rémy de Provence - Eyragues**
  - **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : Assurer une continuité entre les deux EPCI
- ③ Liaison Saint Rémy de Provence - Eyragues**
  - **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Voie verte
  - **Difficultés** : Assurer une continuité entre les deux EPCI
- ④ Liaison EV08 – Eyragues – Saint Rémy de Provence**
  - **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : Intersection Route de Noves / Cr de Piou – Route des Paluds
- ⑤ Liaison Saint Rémy de Provence – EV08**
  - **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : -
- ⑥ Liaison Saint Rémy de Provence – Baux de Provence**
  - **Objectif** : Développer les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie + Bande cyclable montante
  - **Difficultés** : Point dur dans deux certains virages du versant côté Saint Rémy de Provence ne disposant
- ⑦ Liaison Saint Rémy de Provence – Lac du Peiroou**
  - **Objectif** : Sécuriser les déplacements du quotidien, touristiques et loisirs
  - **Aménagement préconisé** : Partage de voirie
  - **Difficultés** : -



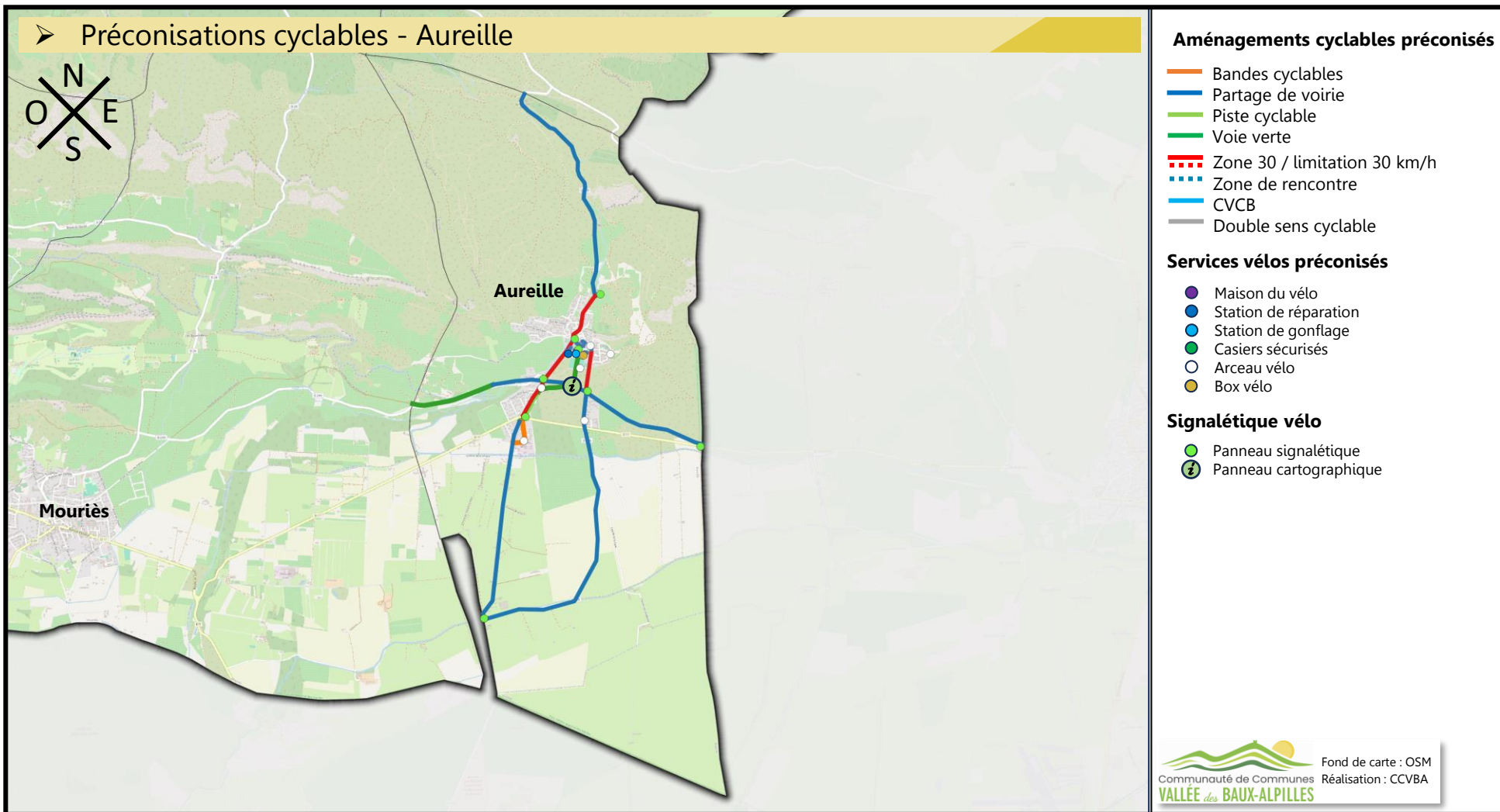
# Programmation des actions, temporalité et porteurs de projets

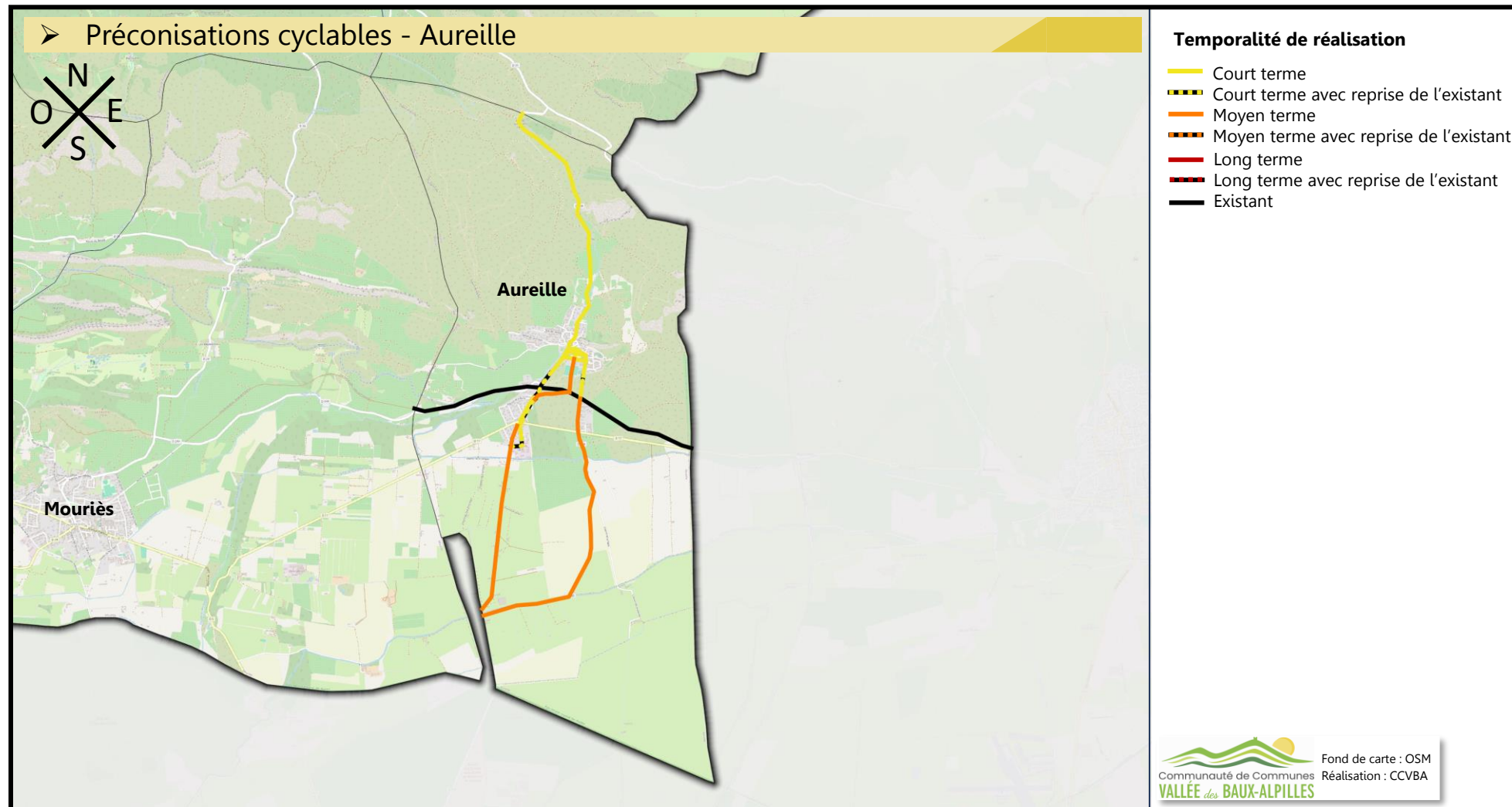
<u>Nom de l'action</u>	<u>Temporalité de l'action</u>	<u>Partenaires / Porteurs de projet</u>
<b>1A) Construction d'un réseau cyclable maillé et hiérarchisé</b>	<b>Action continue</b>	<b>CCVBA, Communes, CD13, Région Sud, PNRA, CEREMA</b>
<b>1B) Apaiser les circulations</b>	<b>Action continue</b>	<b>CCVBA, Communes, CD13, Région Sud, PNRA, CEREMA</b>
<b>1C) Partager la route</b>	<b>Action moyen terme</b>	<b>CCVBA, Communes, CD13, Région Sud, PNRA, CEREMA</b>
<b>2A) Jalonnement et signalétique</b>	<b>Action continue</b>	<b>CCVBA, Communes, CD13, PNRA</b>
<b>3A) Stationnement sur l'espace public et privé</b>	<b>Action court terme</b>	<b>CCVBA, Communes, CD13, Région Sud, PNRA, CEREMA</b>
<b>4A) Intermodalité car-vélo</b>	<b>Action court terme</b>	<b>CCVBA, Communes, Région Sud, PNRA</b>
<b>4B) Intermodalité covoiturage -vélo</b>	<b>Action long terme</b>	<b>CCVBA, Communes, CD13, Région Sud, PNRA</b>
<b>4C) Création d'un point info mobilité / Maison du vélo</b>	<b>Action long terme</b>	<b>CCVBA, Communes, CD13, Région Sud, PNRA</b>
<b>5A) Proposition d'essais et de location de vélo</b>	<b>Action moyen terme</b>	<b>CCVBA, Communes, Région Sud, Associations</b>
<b>5B) Mise en place d'un dispositif d'aide à l'achat de vélo</b>	<b>Action court terme</b>	<b>CCVBA, Communes, Associations</b>
<b>5C) Communication et animation des services vélos</b>	<b>Action moyen terme</b>	<b>CCVBA, Communes, Région Sud, Associations</b>
<b>6A) En milieu scolaire (SRAV)</b>	<b>Action moyen terme</b>	<b>CCVBA, Communes, Associations</b>
<b>6B) Atelier de remise en selle</b>	<b>Action moyen terme</b>	<b>CCVBA, Communes, Associations</b>
<b>6C) Réalisation de vélo-école</b>	<b>Action moyen terme</b>	<b>CCVBA, Communes, Associations</b>
<b>7A) Déploiement d'équipements d'auto-réparation et aménités complémentaires</b>	<b>Action moyen terme</b>	<b>CCVBA, Communes, CD13, Région Sud, PNRA</b>
<b>7B) Atelier d'apprentissage à la réparation et à l'entretien</b>	<b>Action moyen terme</b>	<b>CCVBA, Communes, Associations</b>
<b>8A) Entretenir les aménagements</b>	<b>Action continue</b>	<b>CCVBA, Communes, CD13</b>
<b>8B) Evaluation et suivi des aménagements réalisés</b>	<b>Action continue</b>	<b>CCVBA, Communes, CD13</b>
<b>9A) Accompagnement et conseil dans le déploiement du réseau cyclable</b>	<b>Action continue</b>	<b>CCVBA</b>

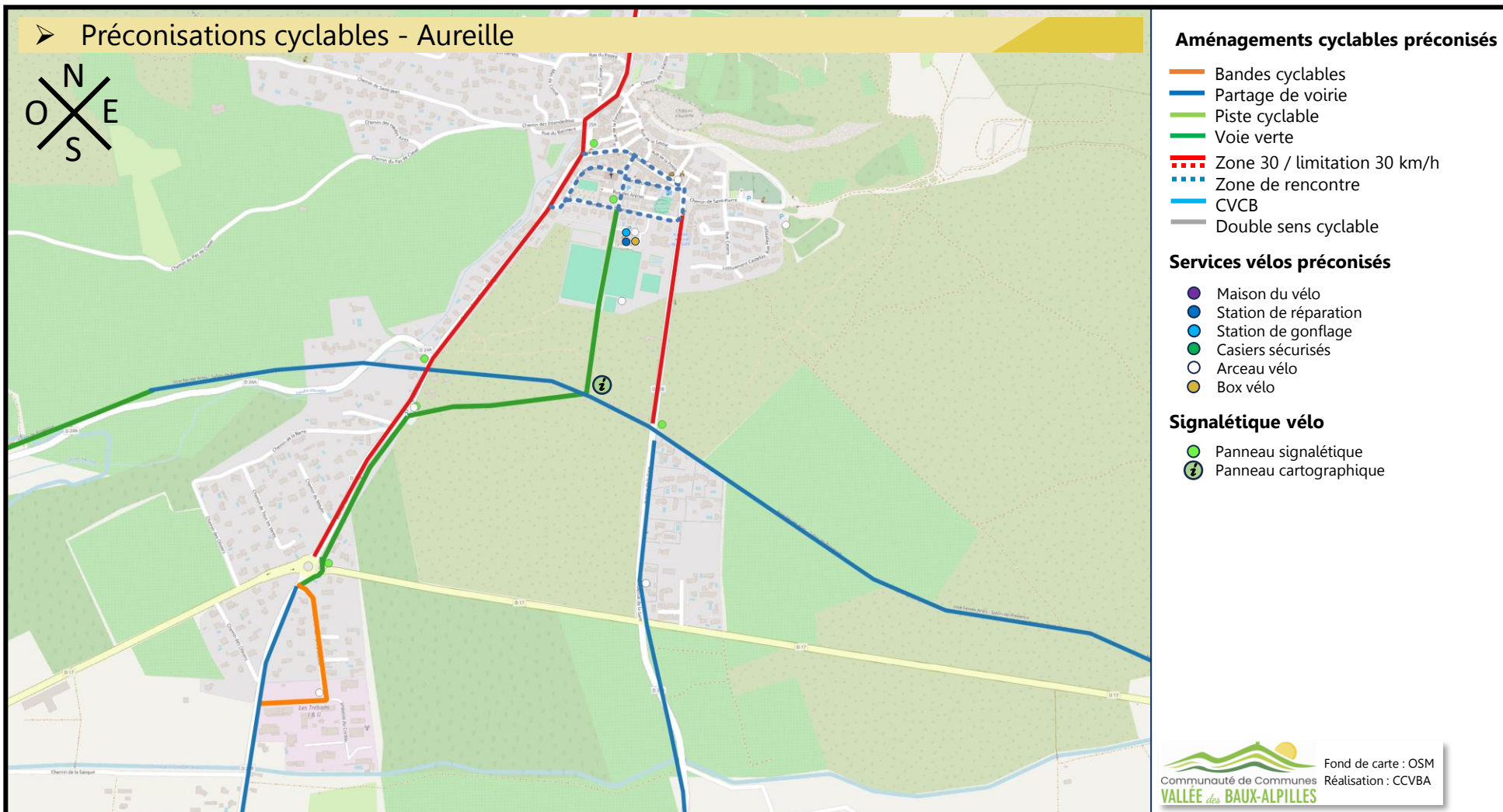


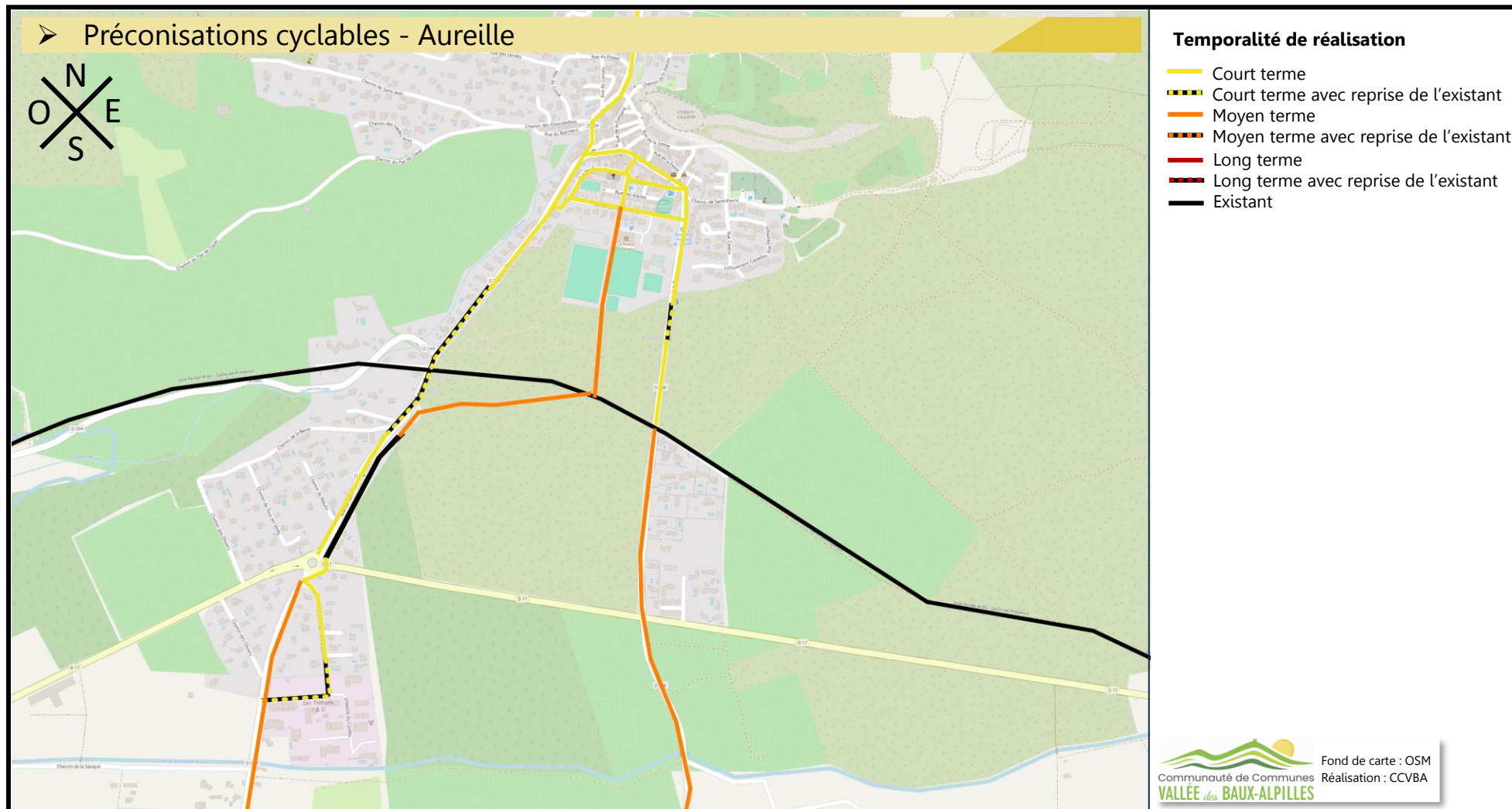
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## Cartographie - Aureille



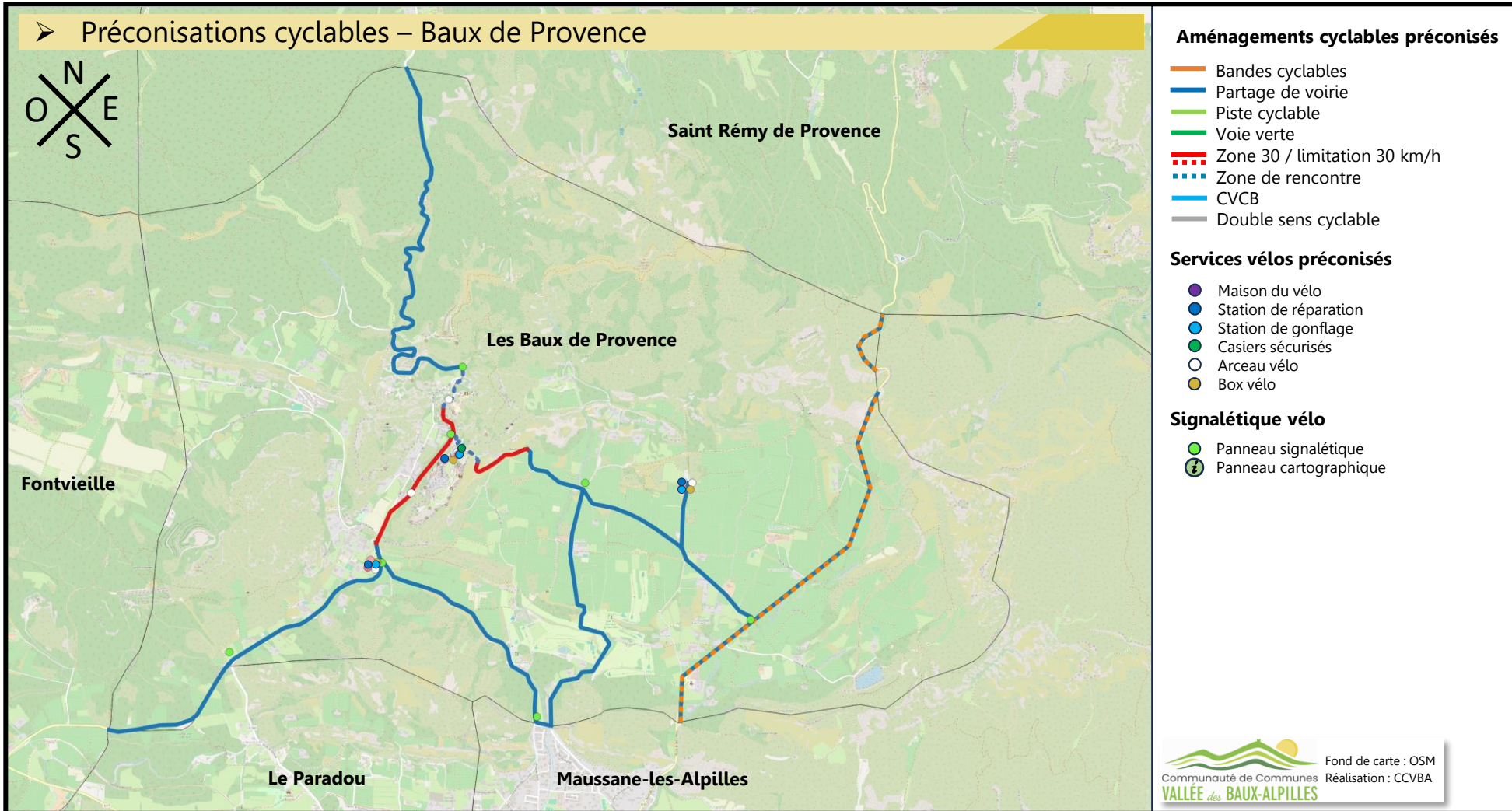






# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## Cartographie – Baux de Provence



## ➤ Préconisations cyclables – Baux de Provence



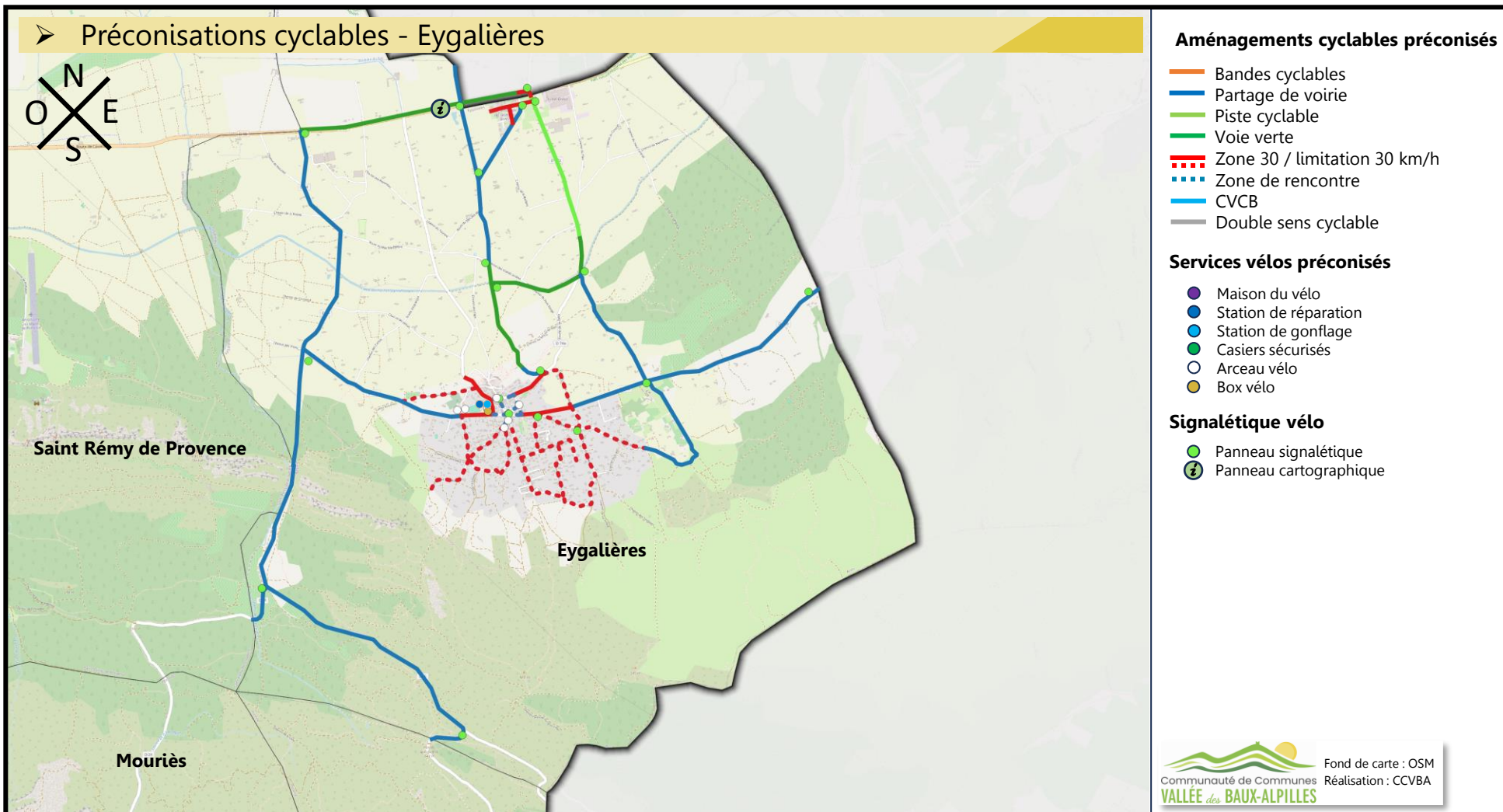
### Temporalité de réalisation

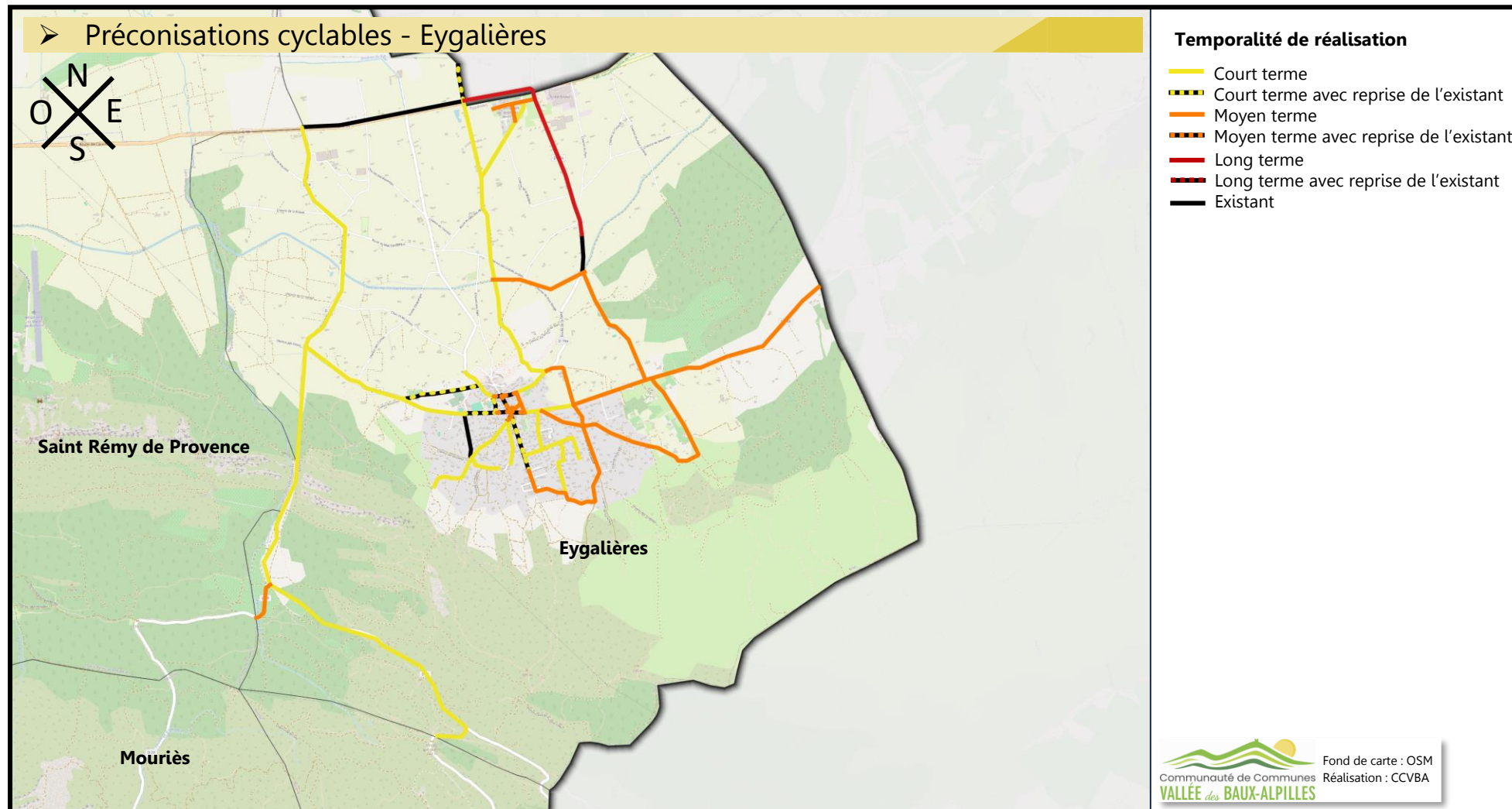
- Court terme
- - - Court terme avec reprise de l'existant
- Moyen terme
- - - Moyen terme avec reprise de l'existant
- Long terme
- - - Long terme avec reprise de l'existant
- Existant

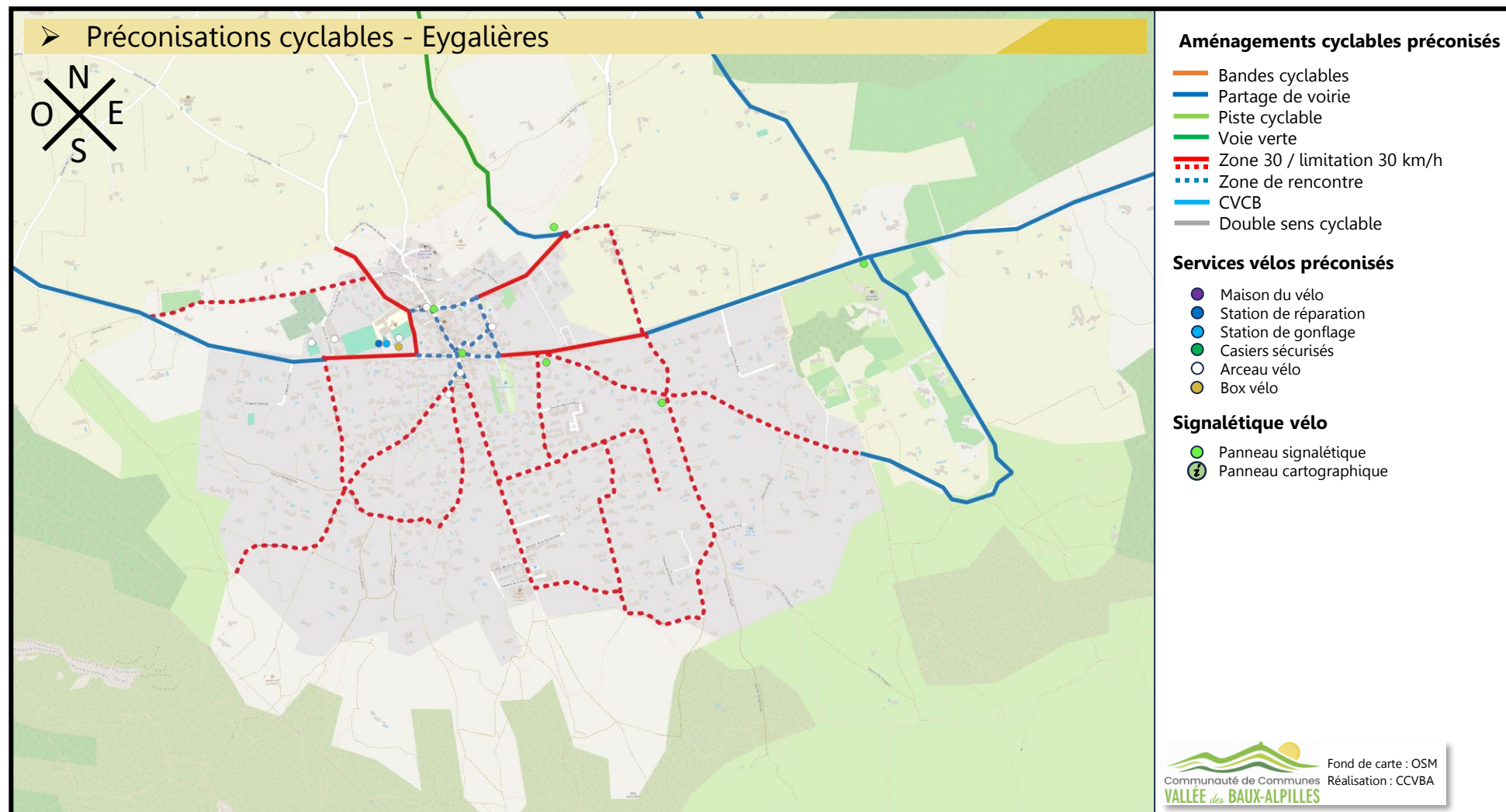


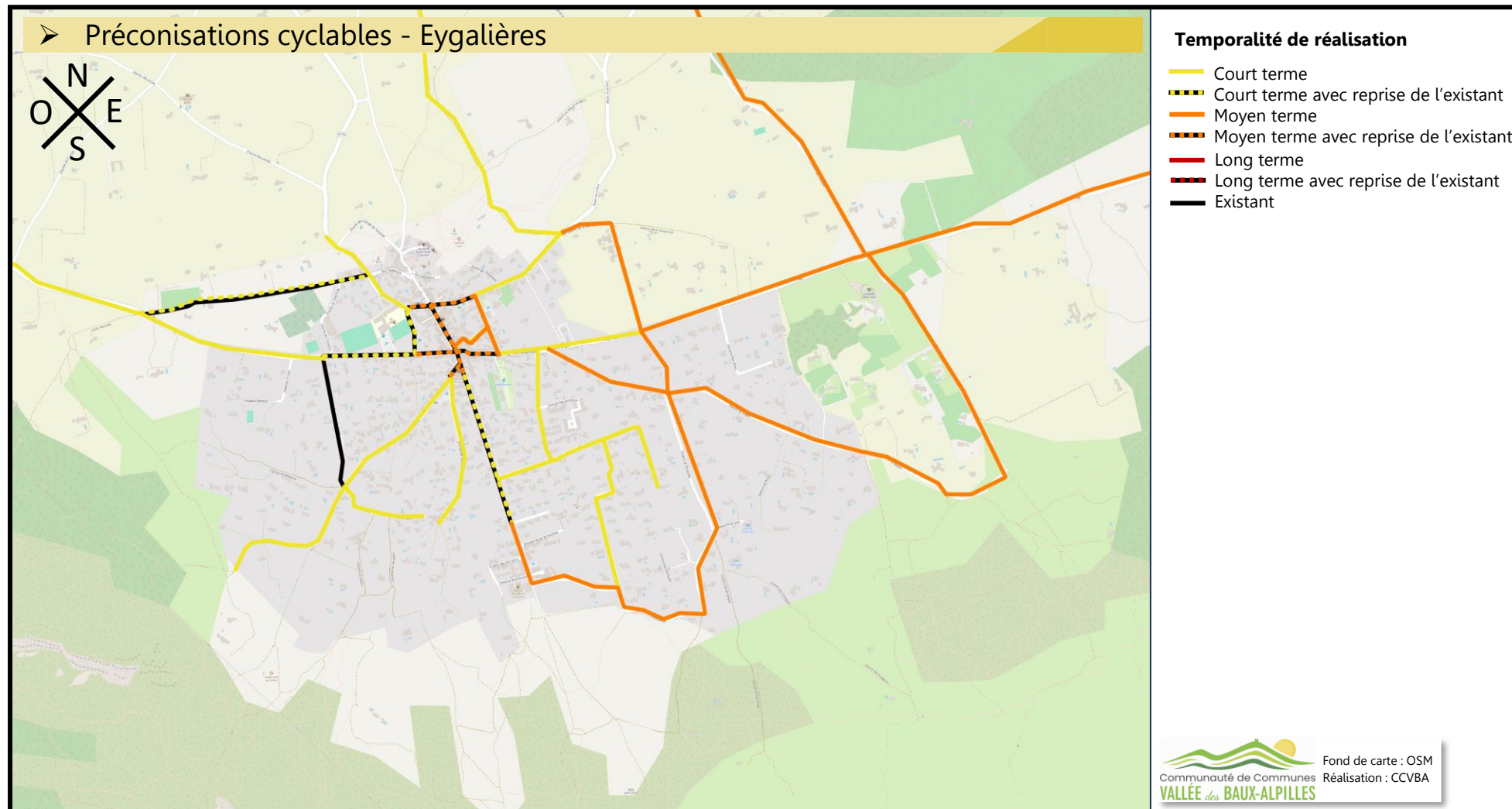
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## Cartographie – Eygalières



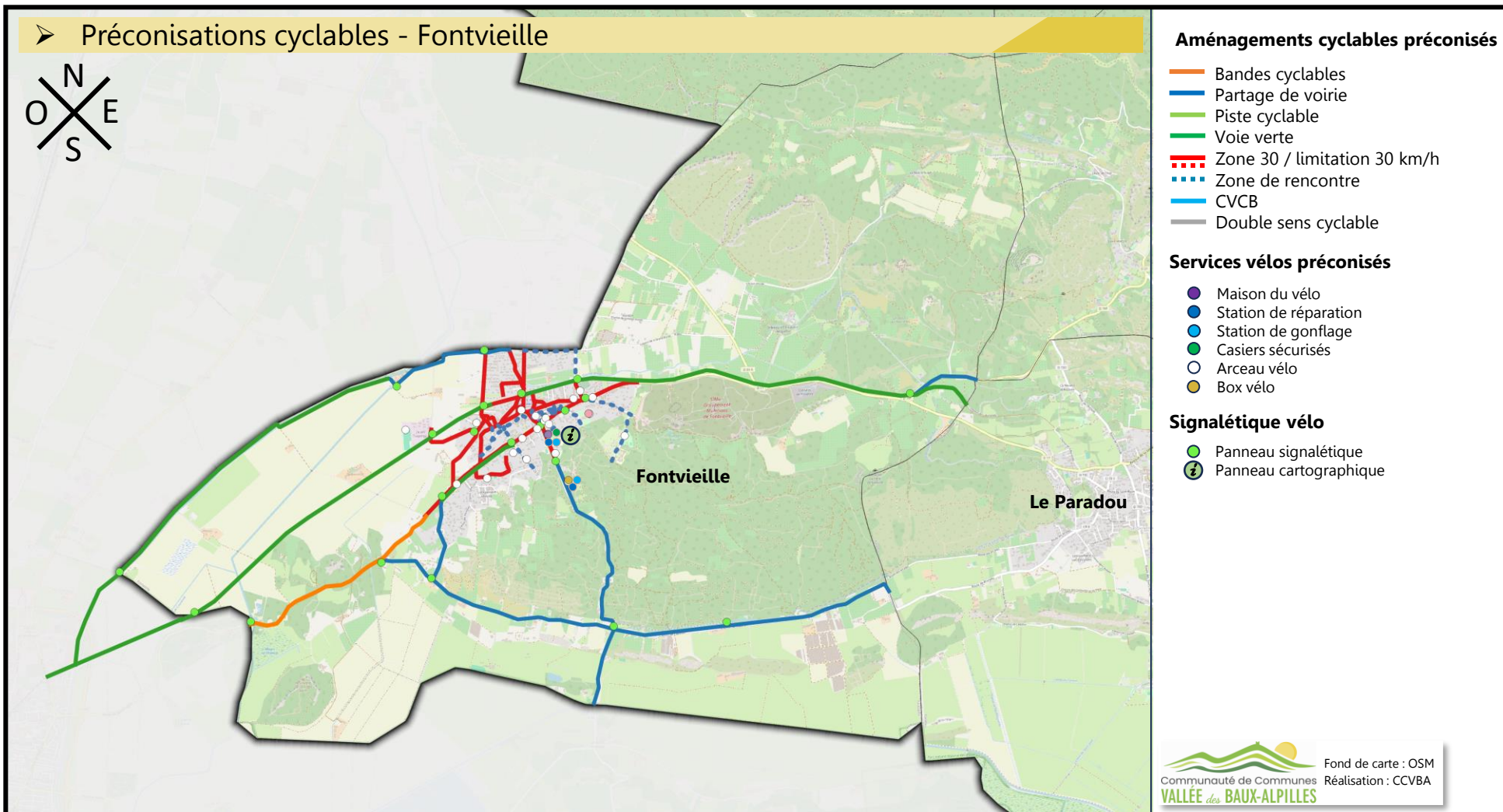


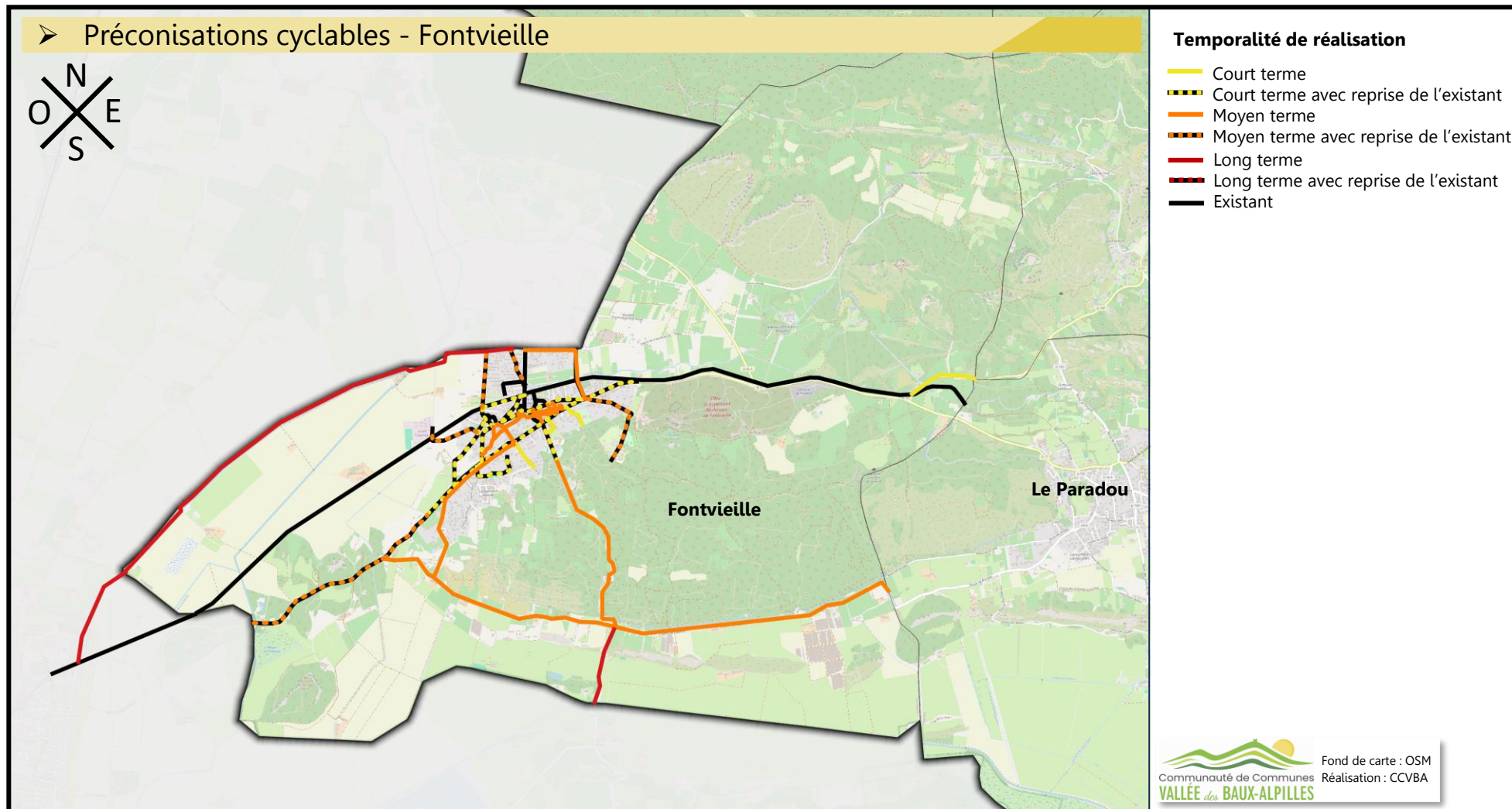




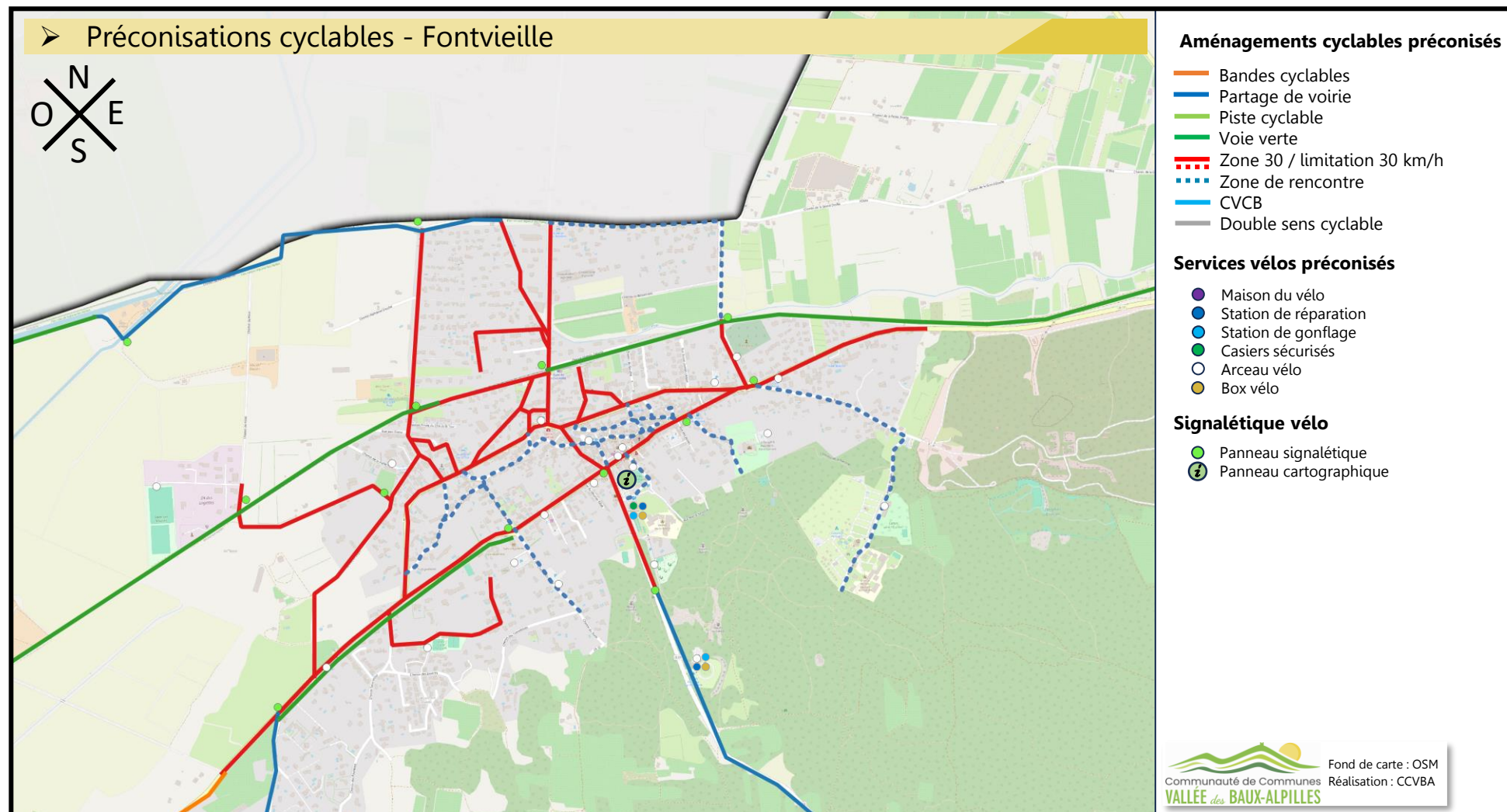
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

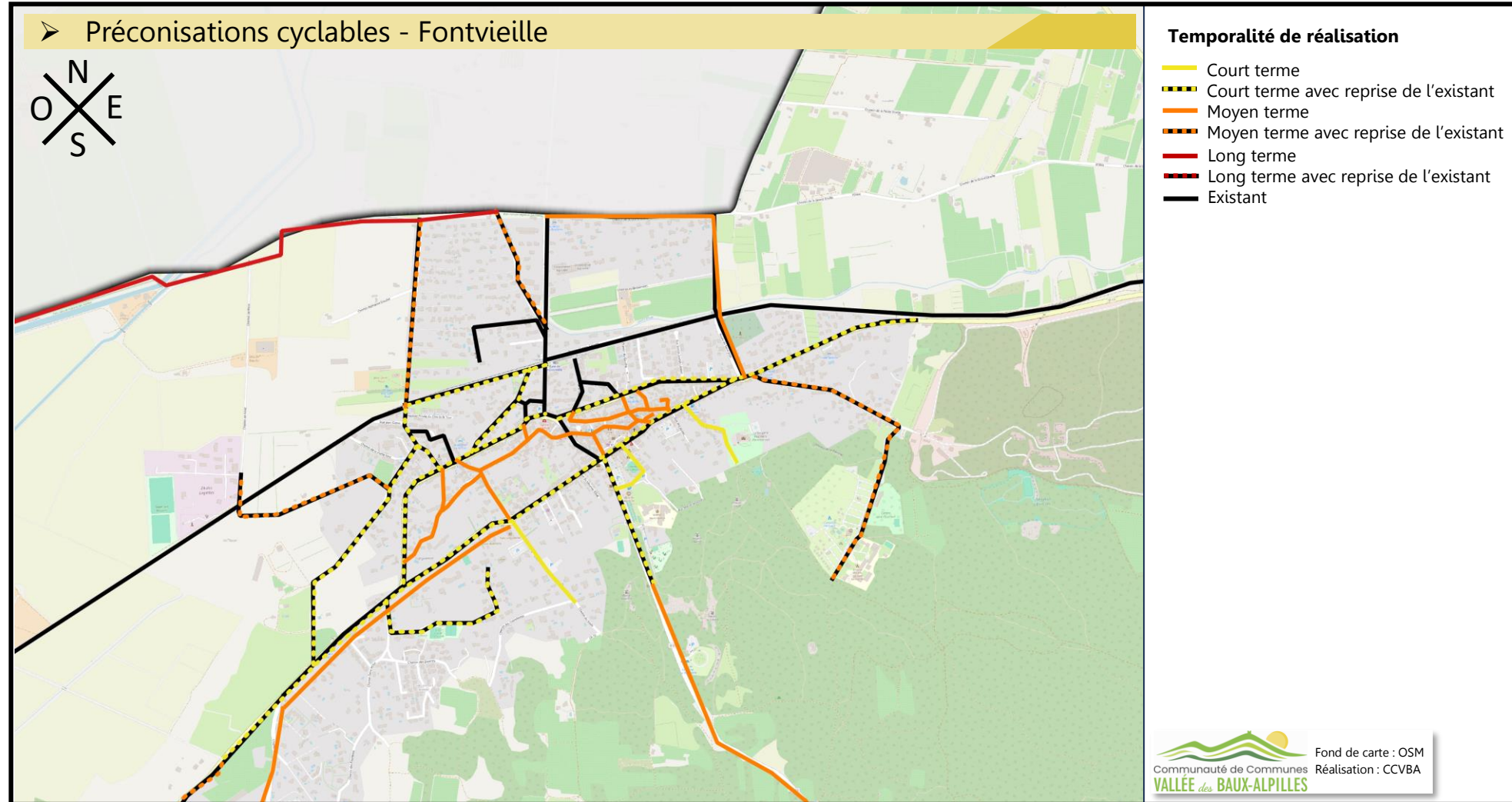
## Cartographie – Fontvieille





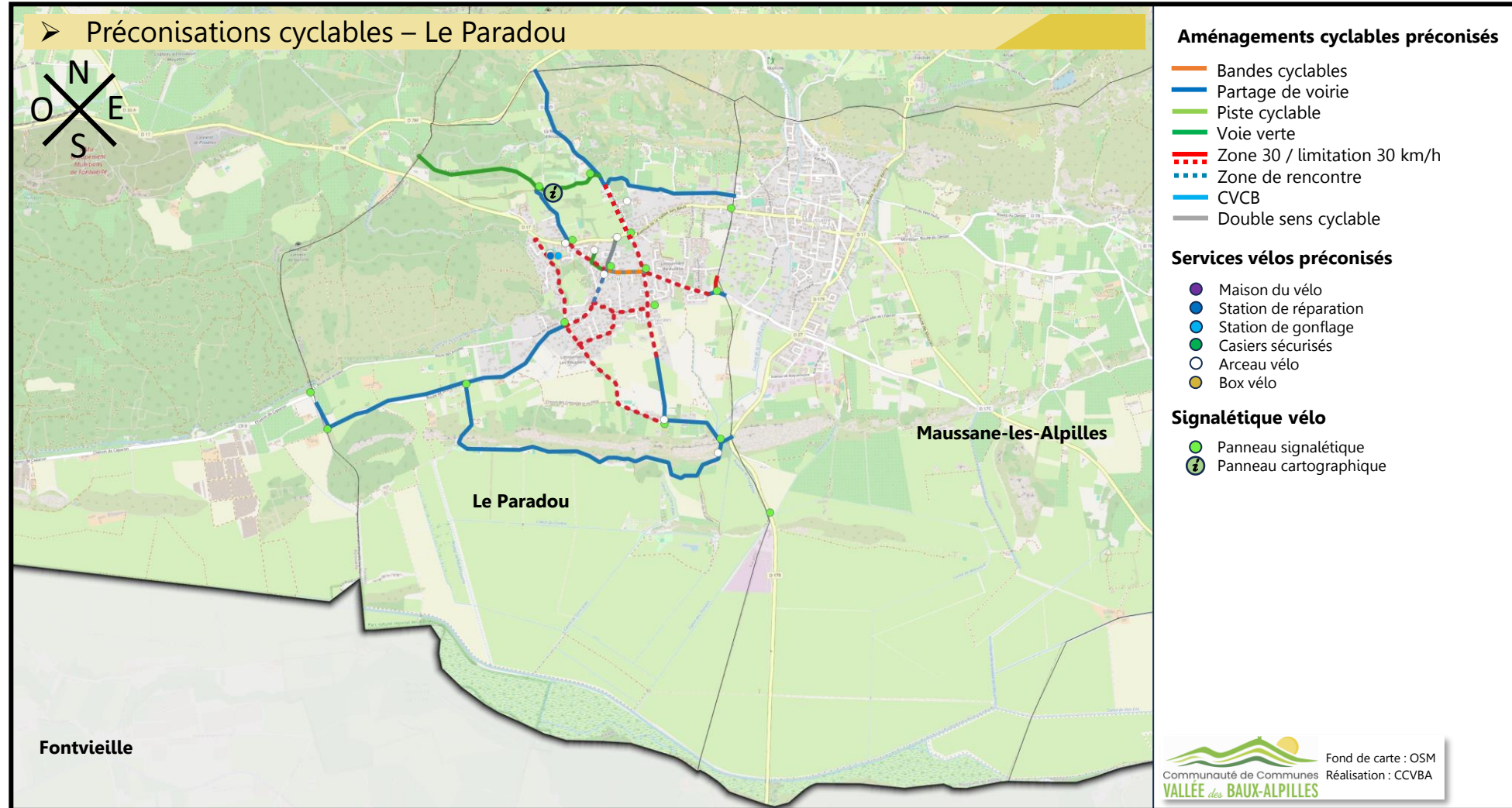


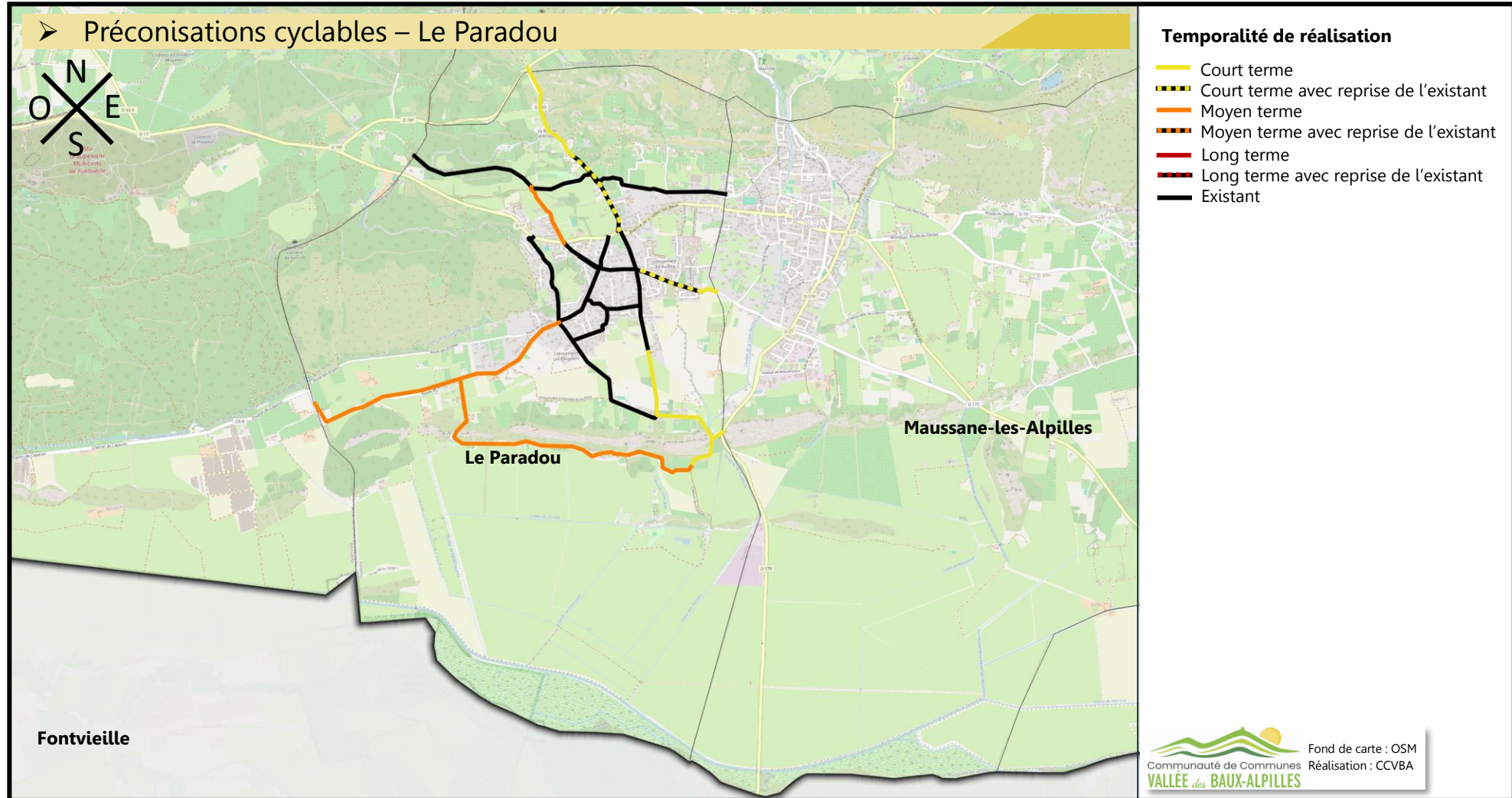


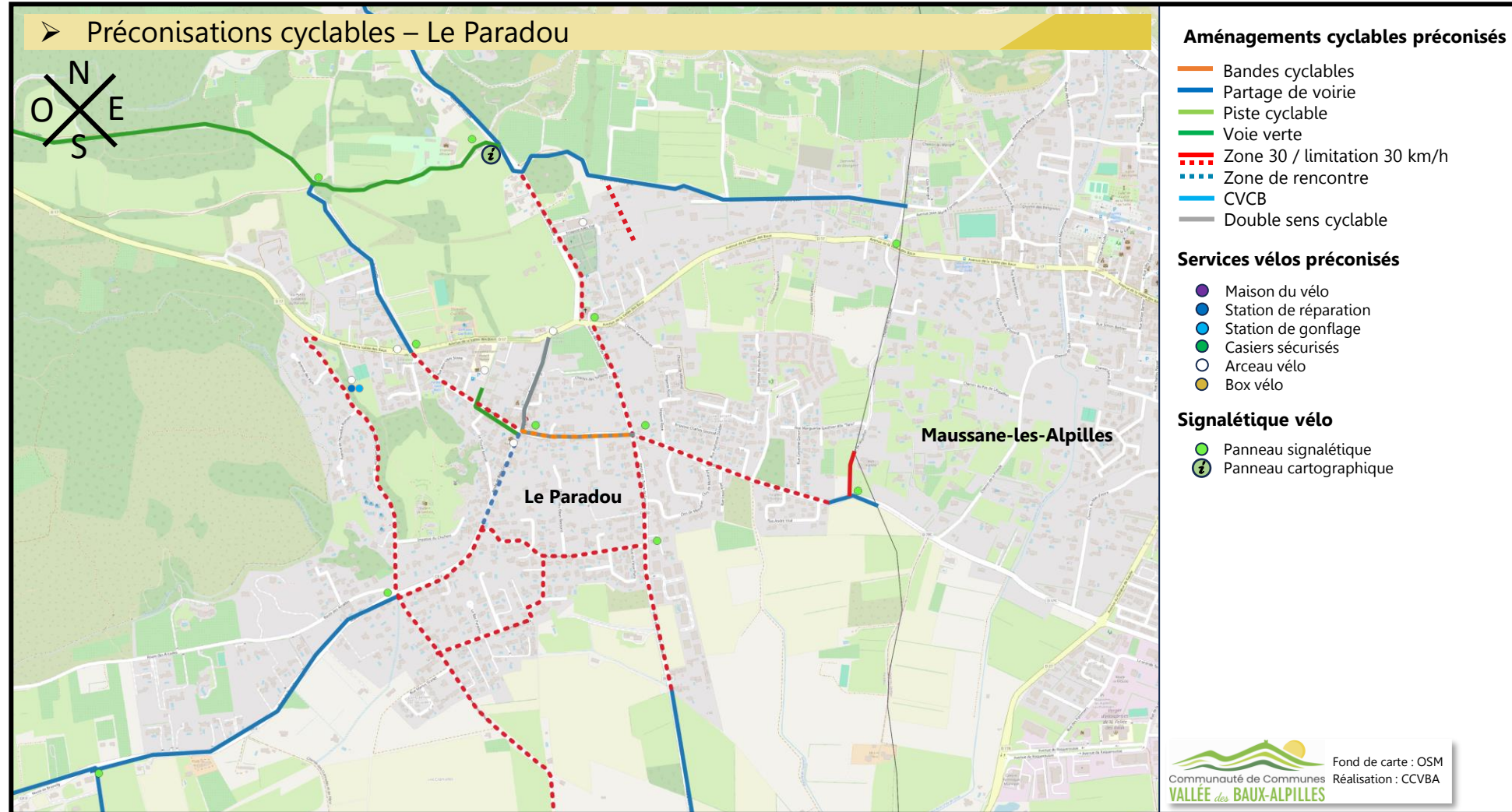


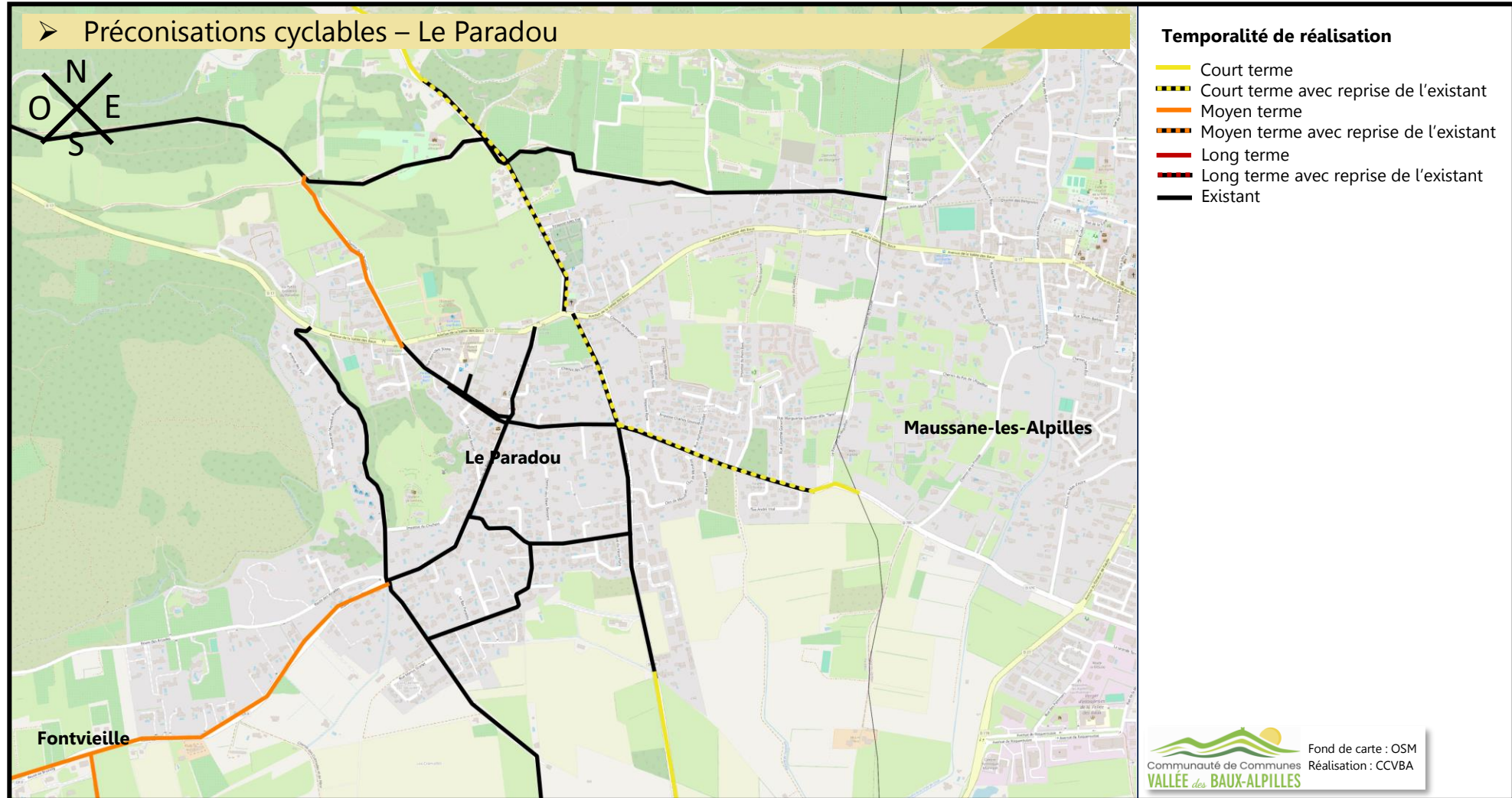
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## Cartographie – Le Paradou





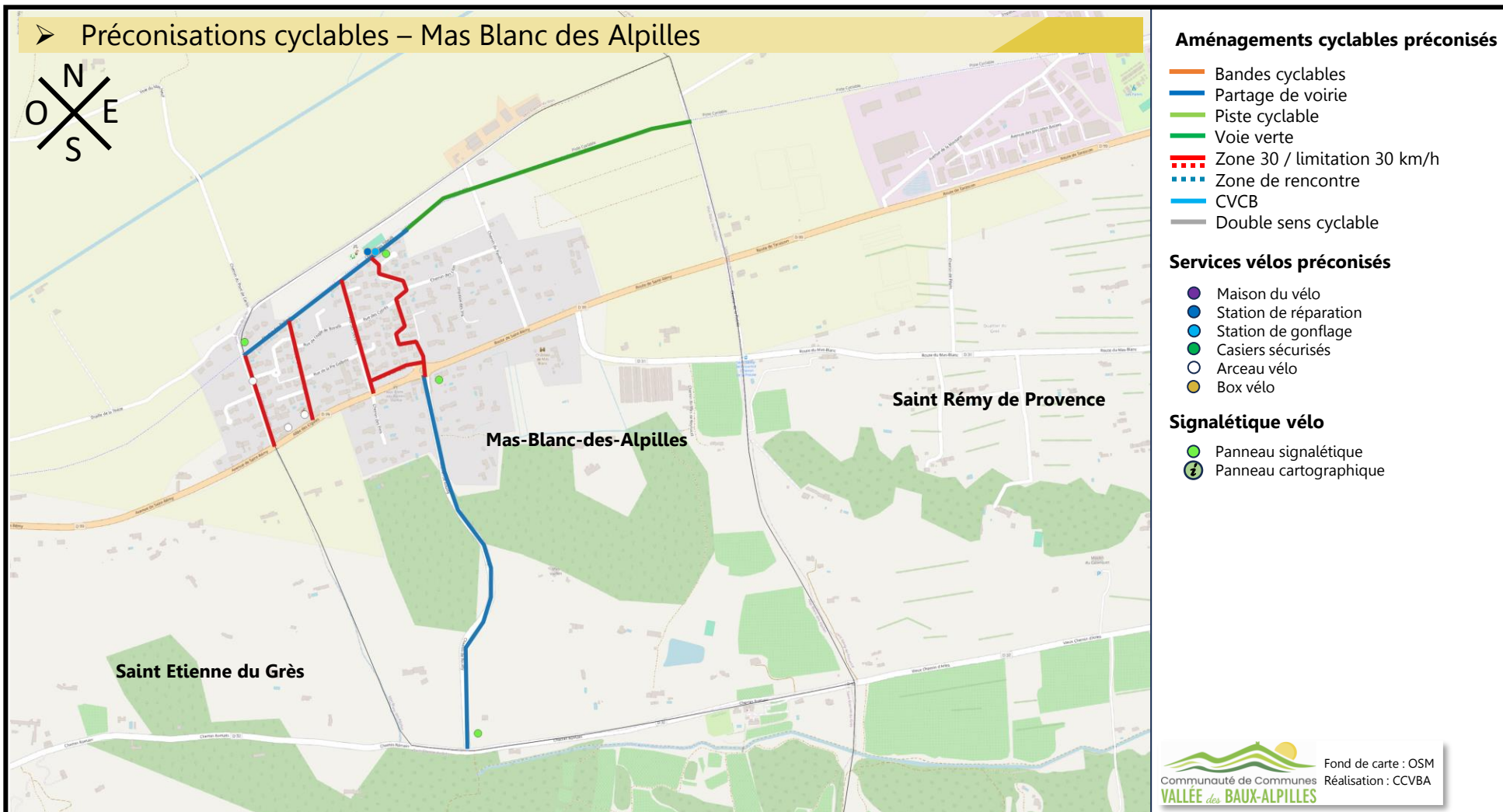


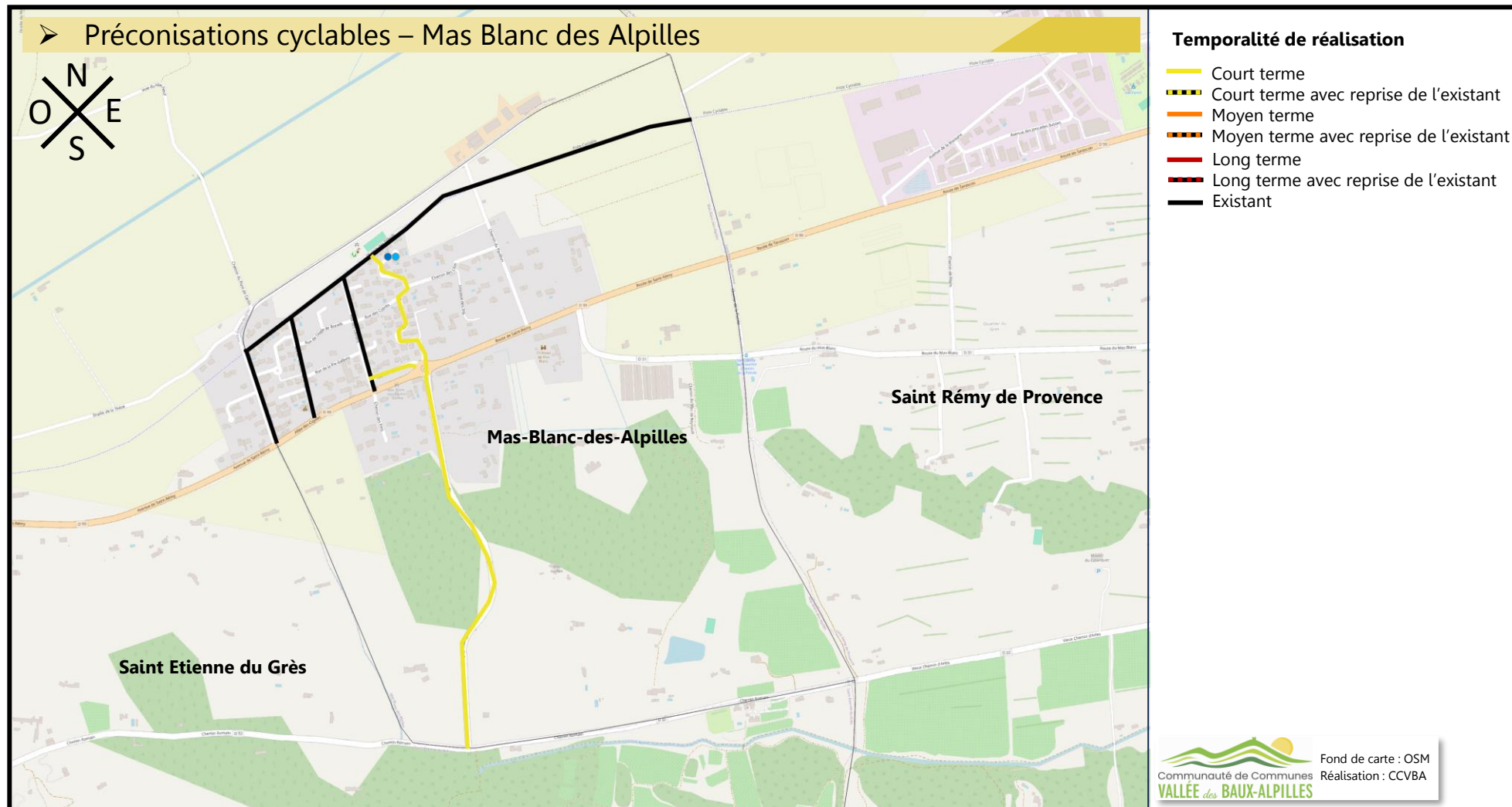


# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## Cartographie – Mas Blanc des Alpilles

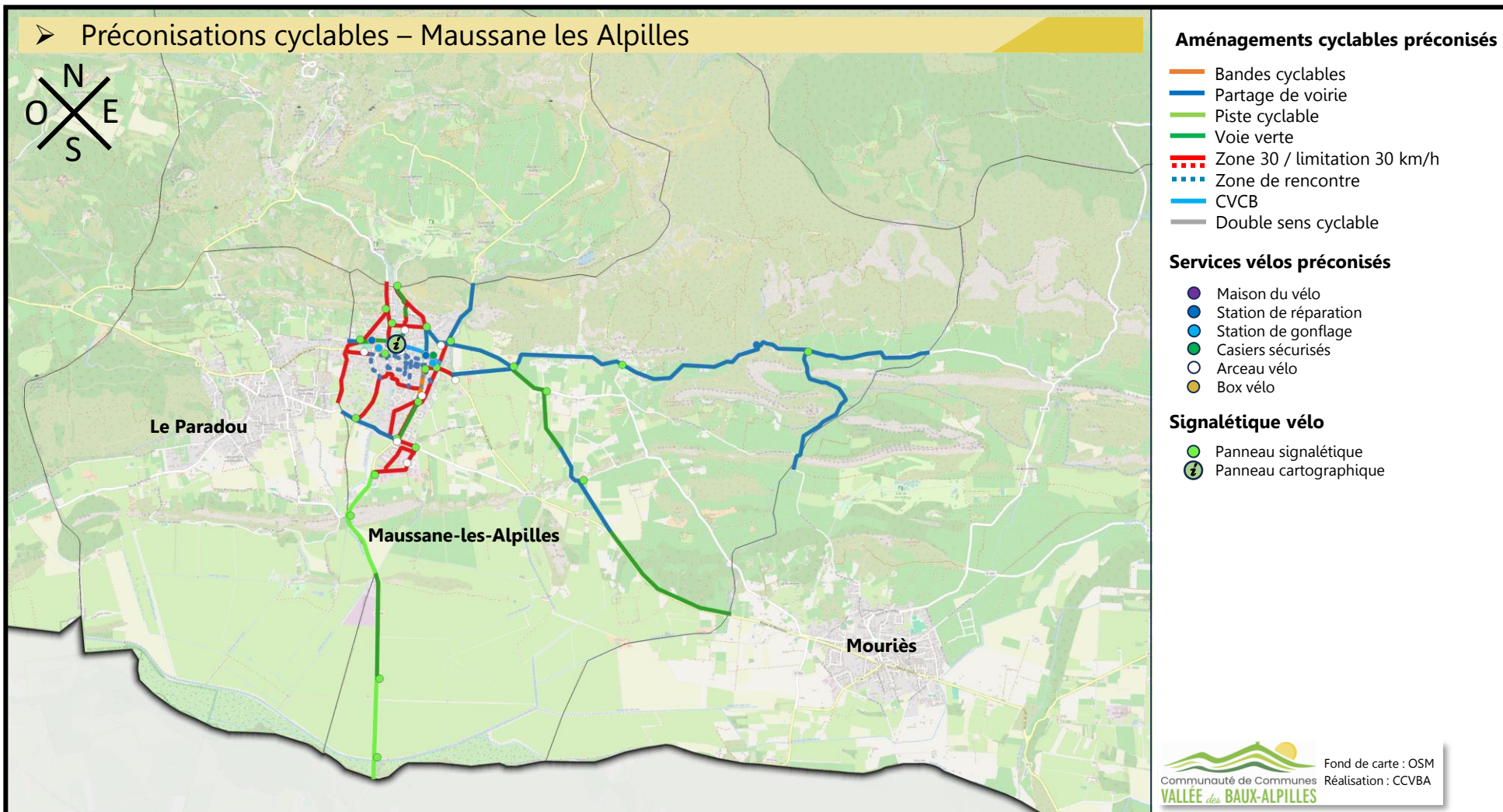


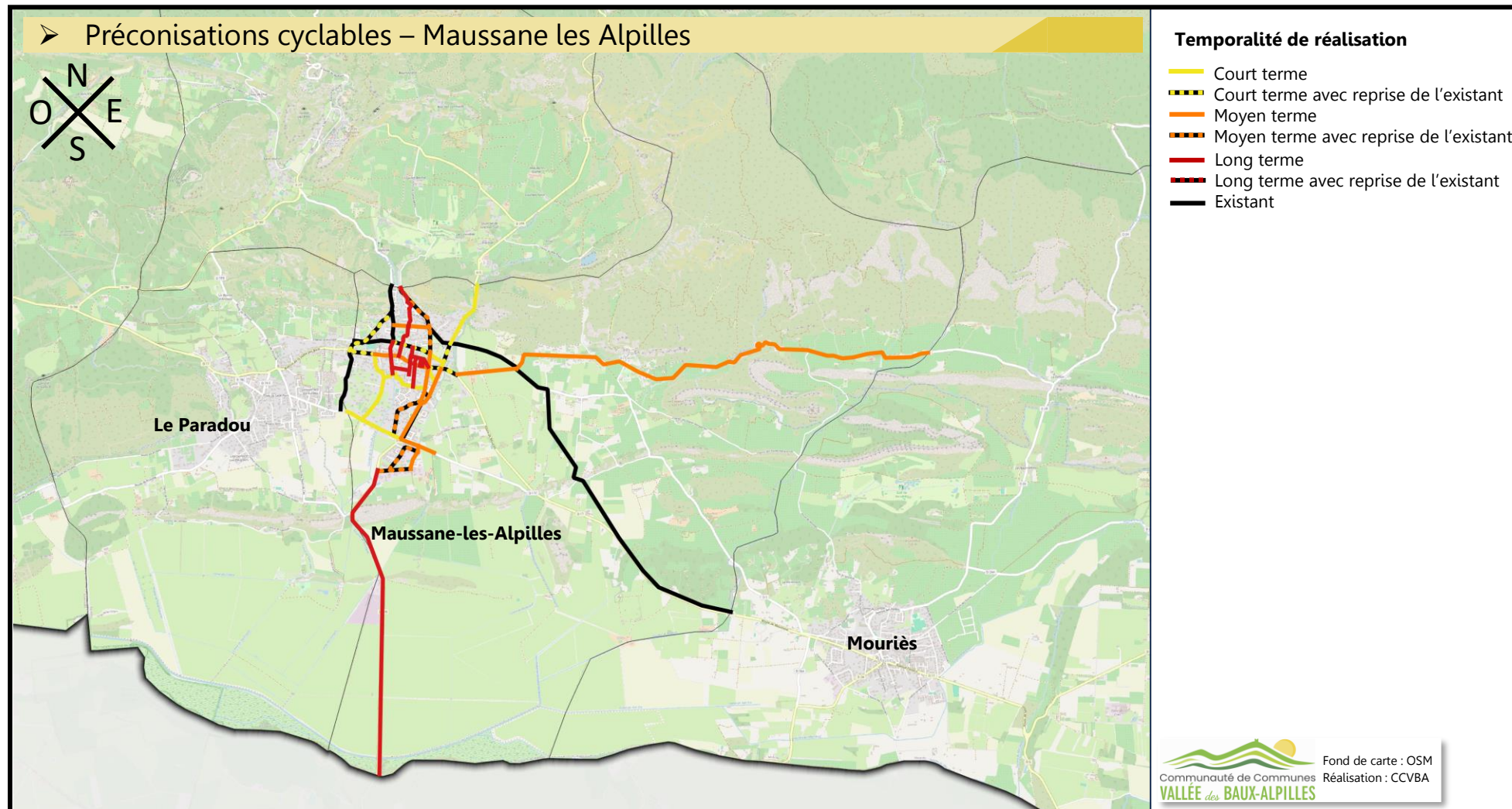


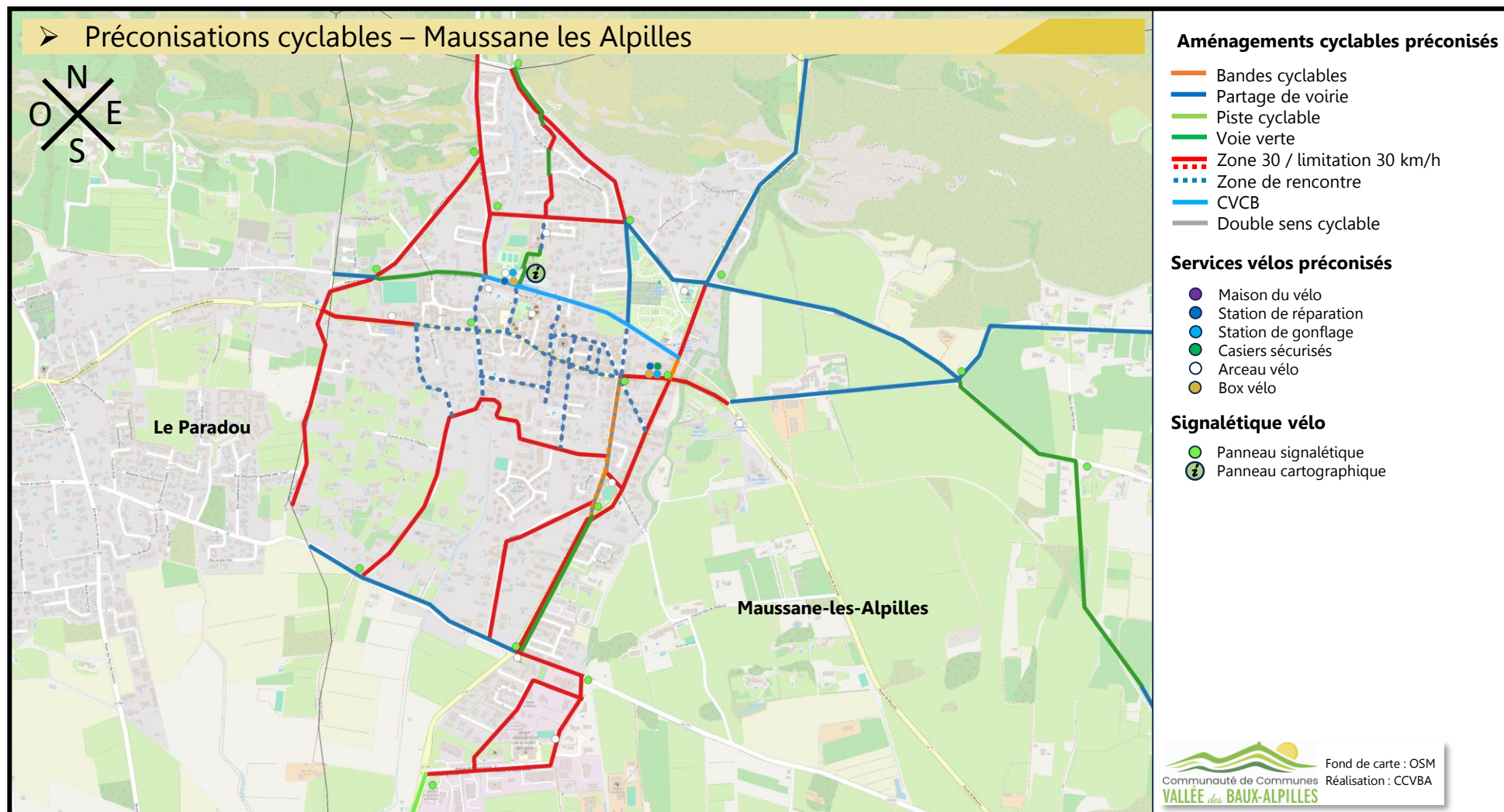


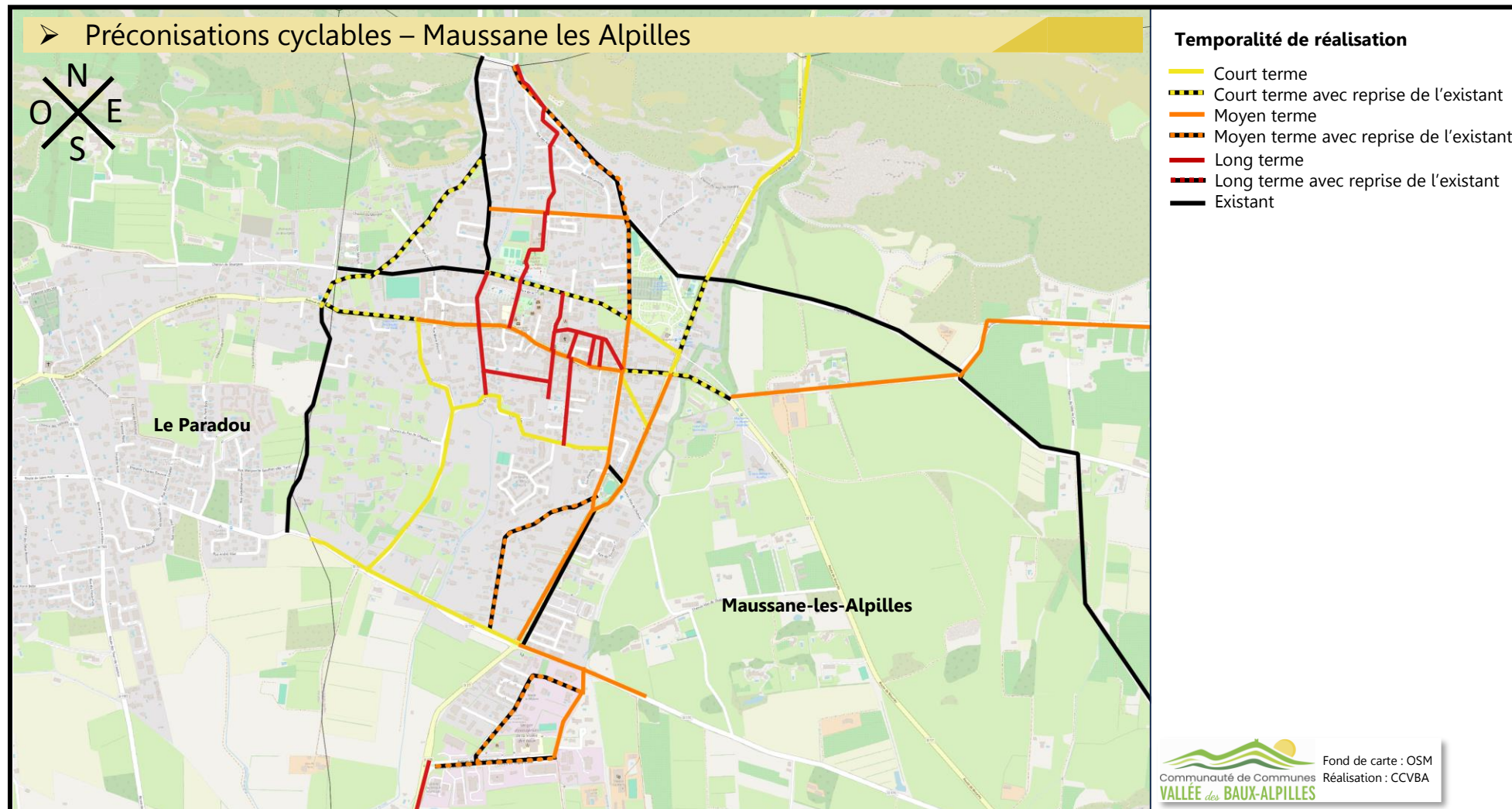
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## Cartographie – Maussane les Alpilles





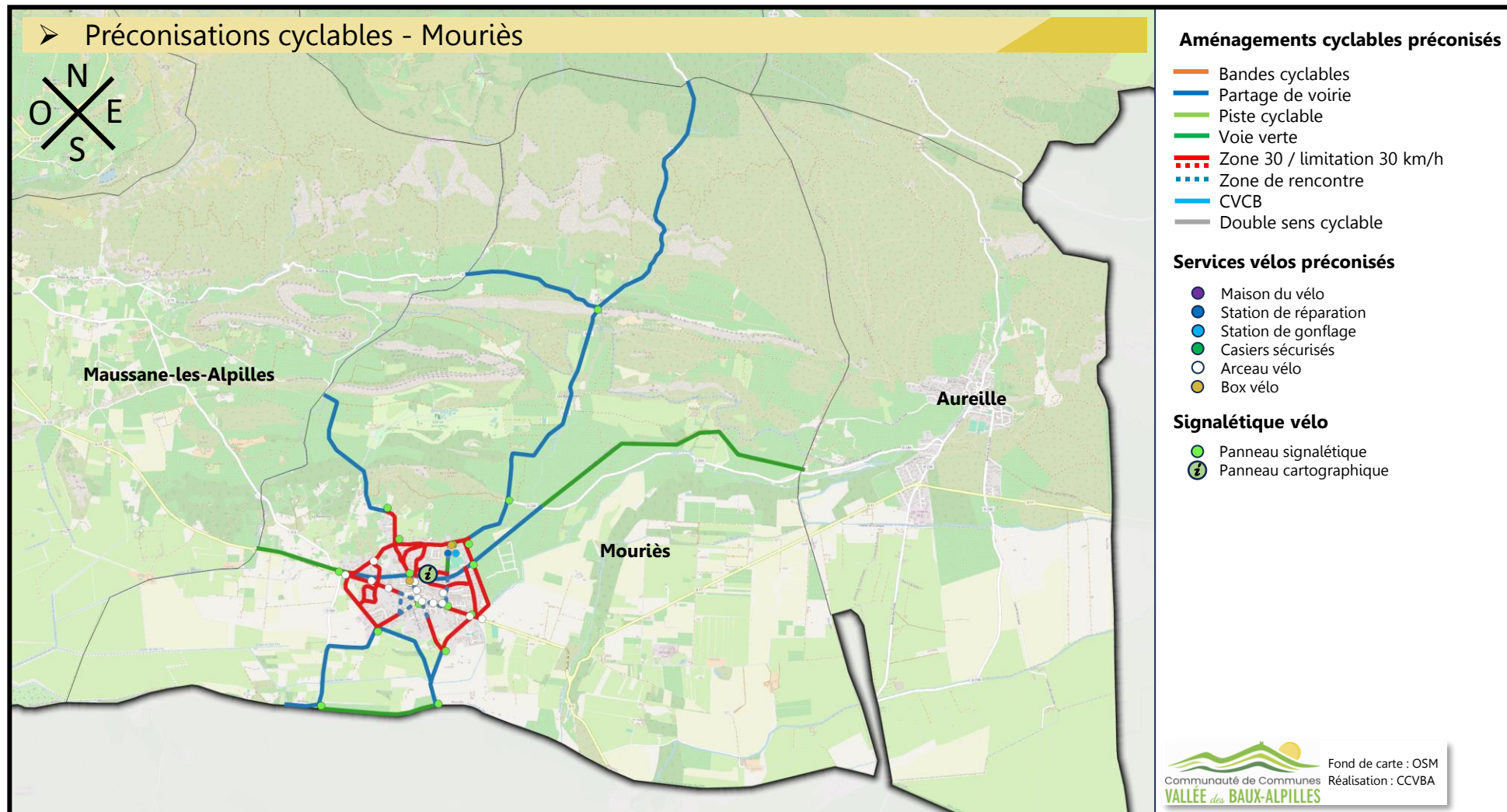


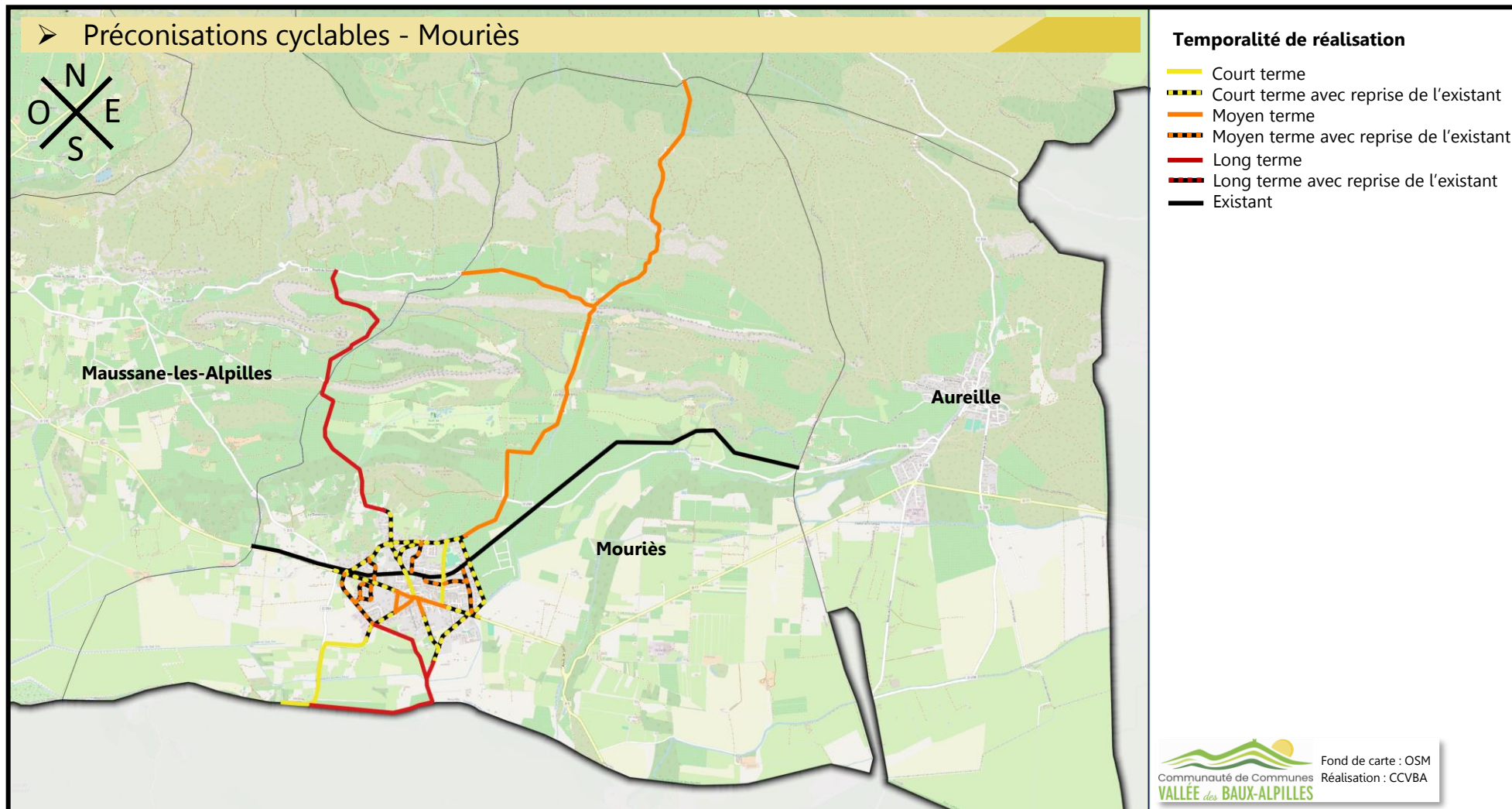


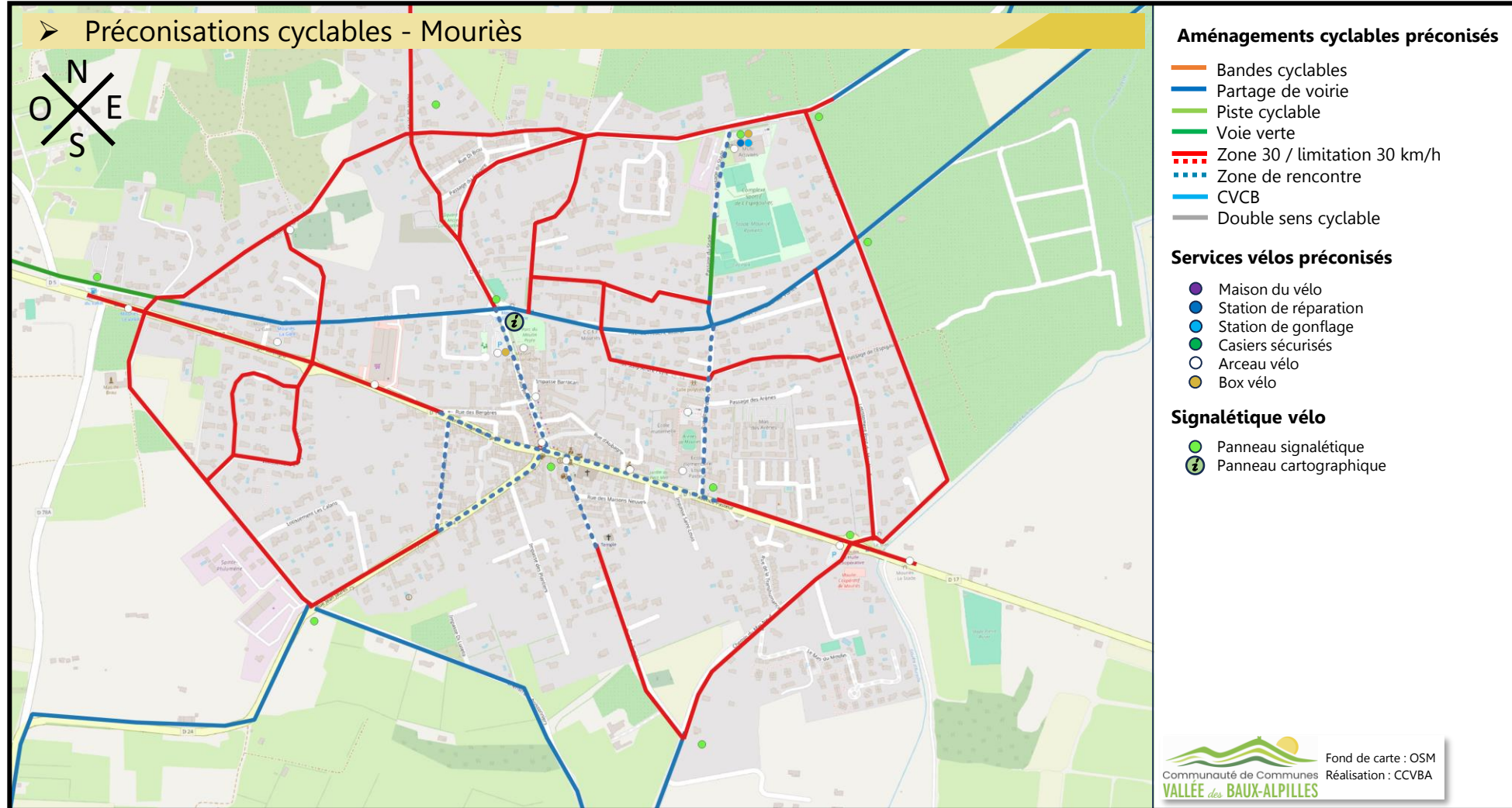
# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

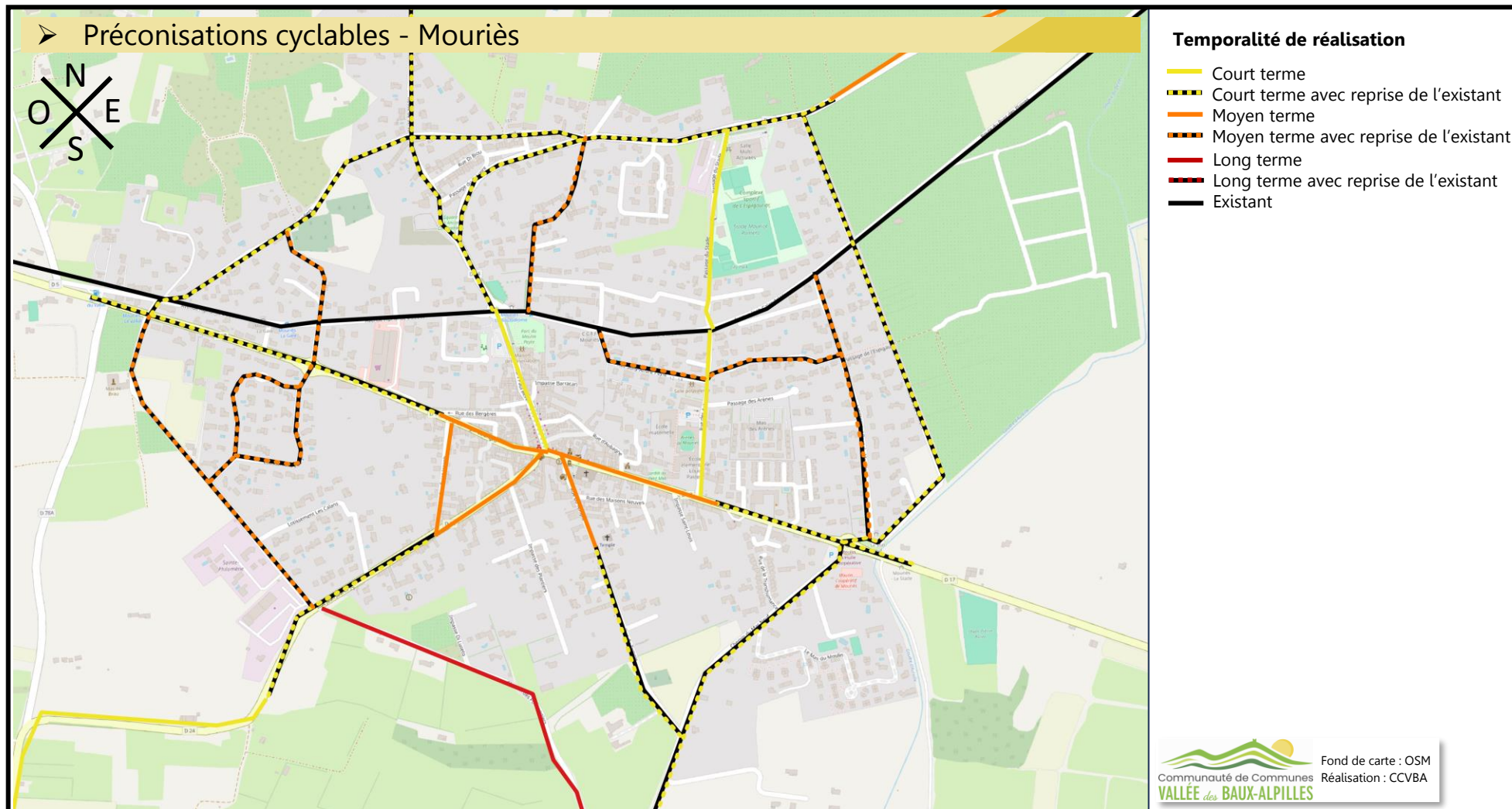
## Cartographie – Mouriès





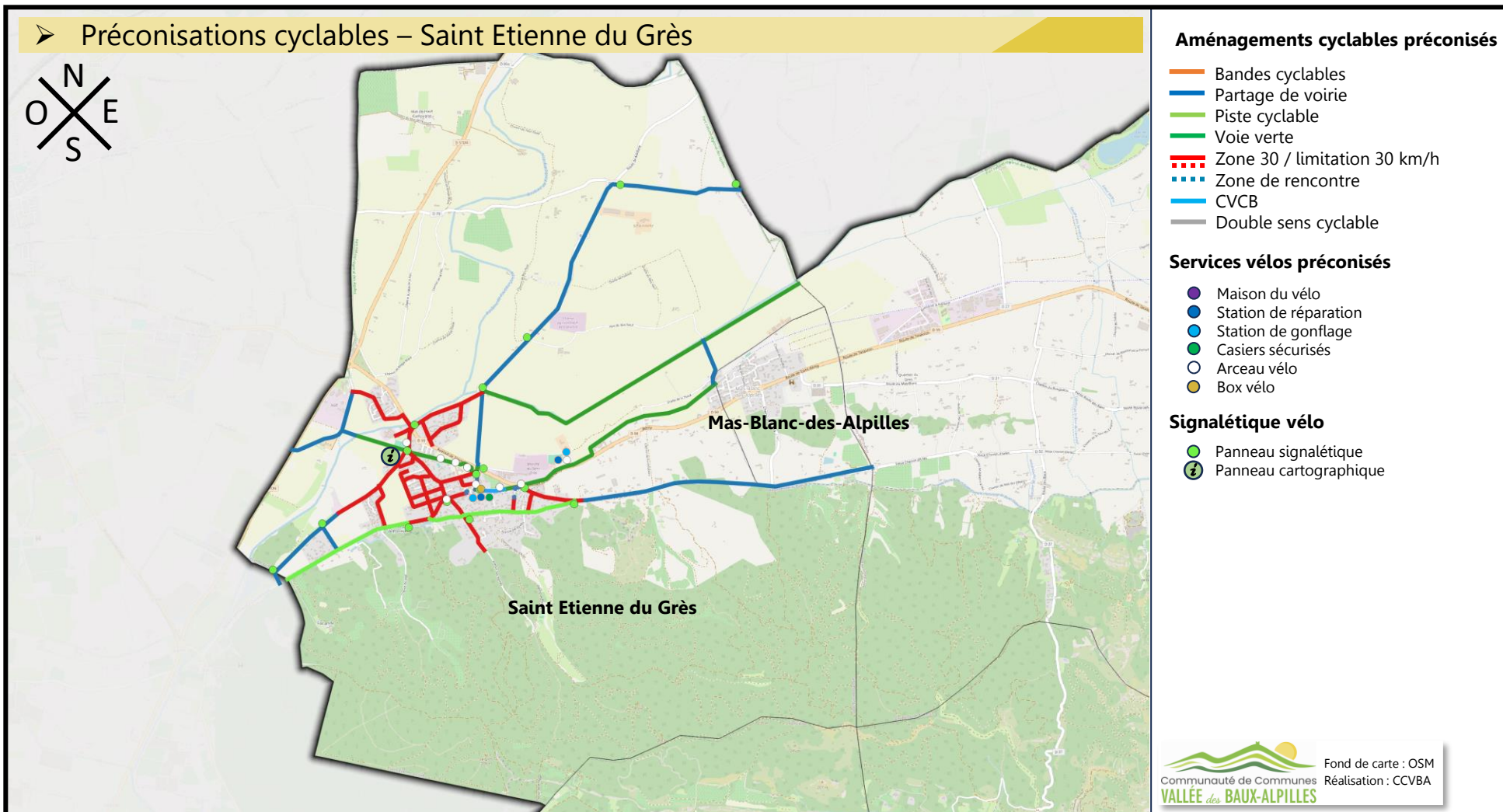


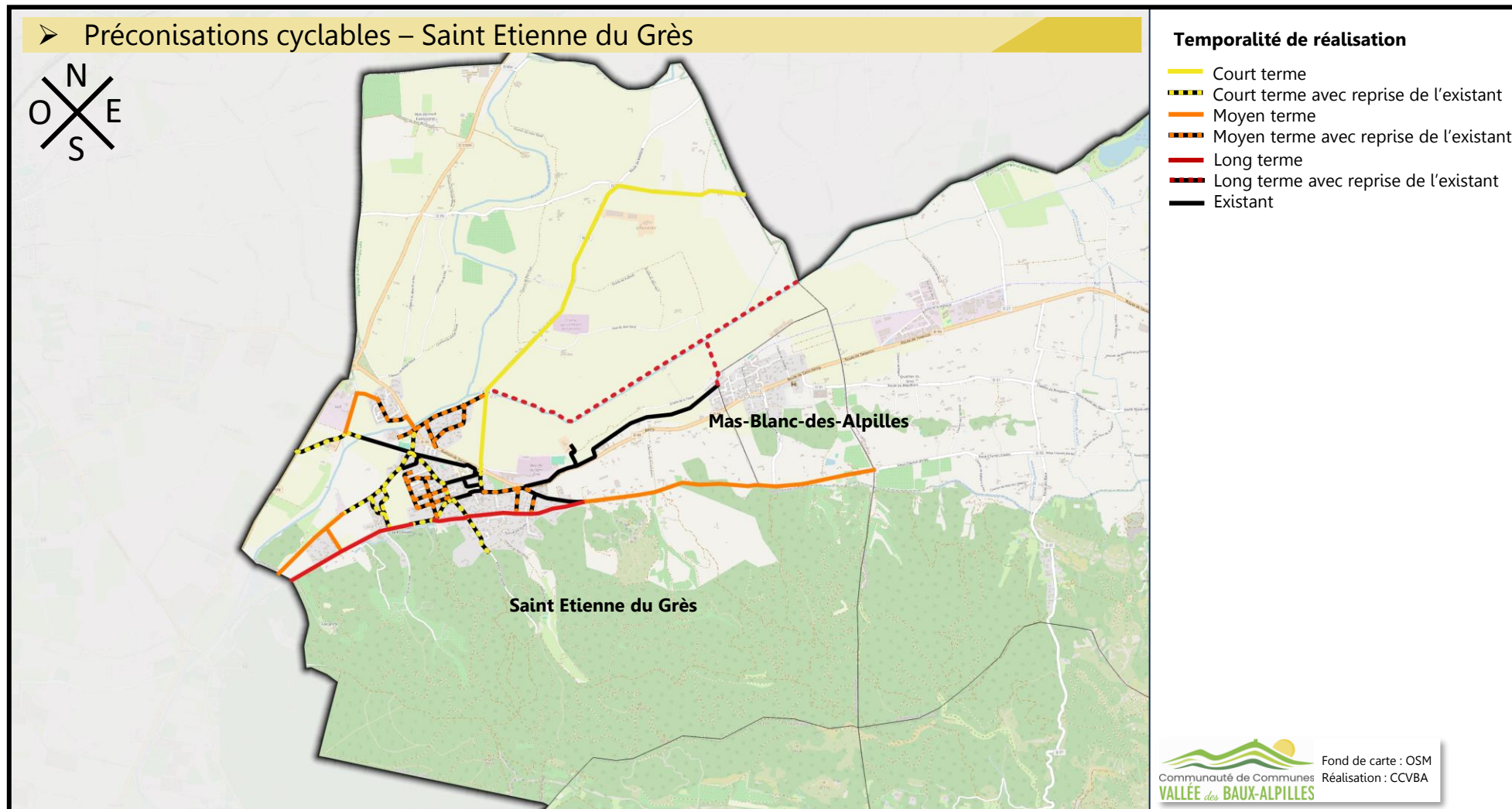


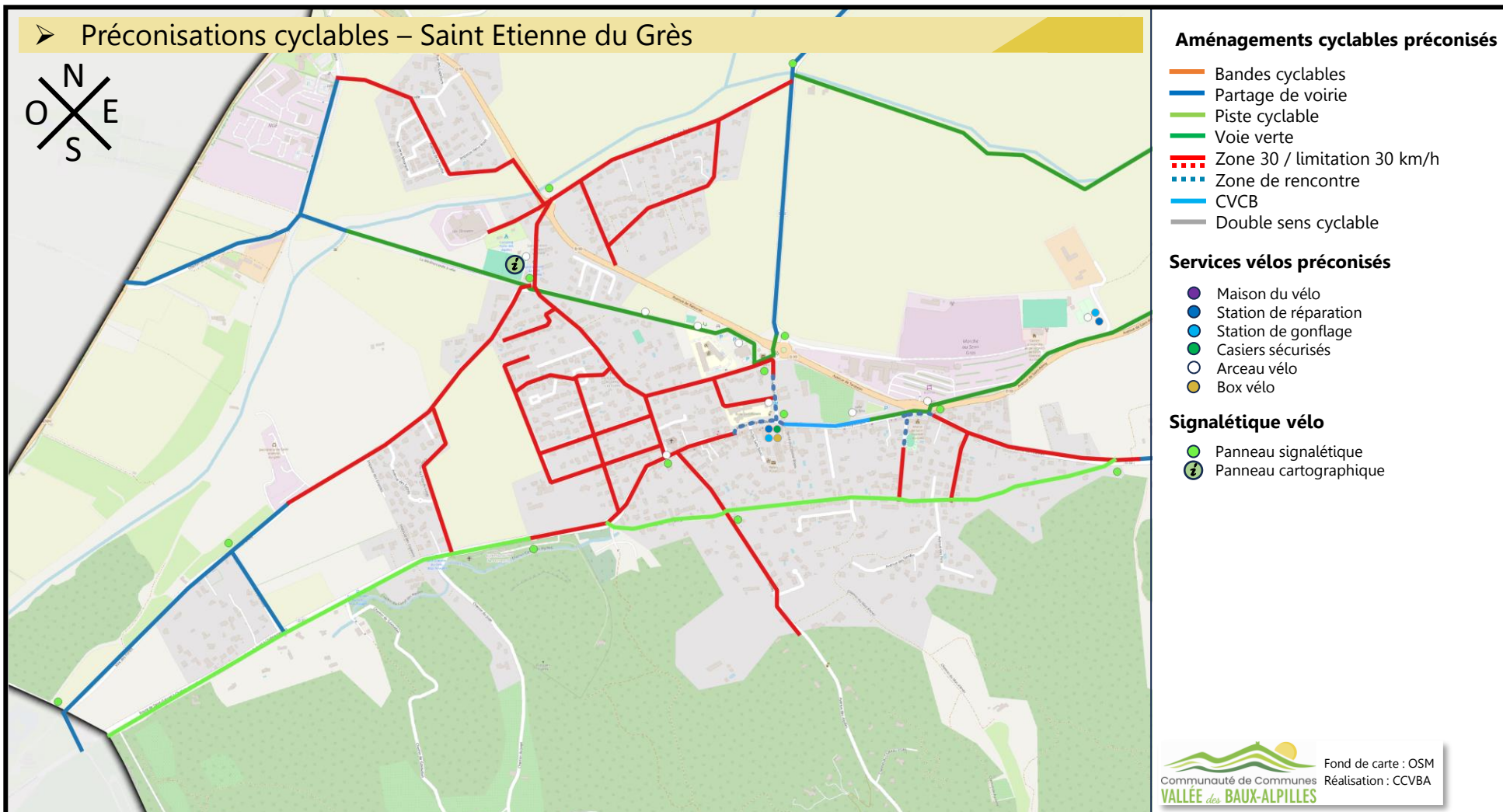


# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

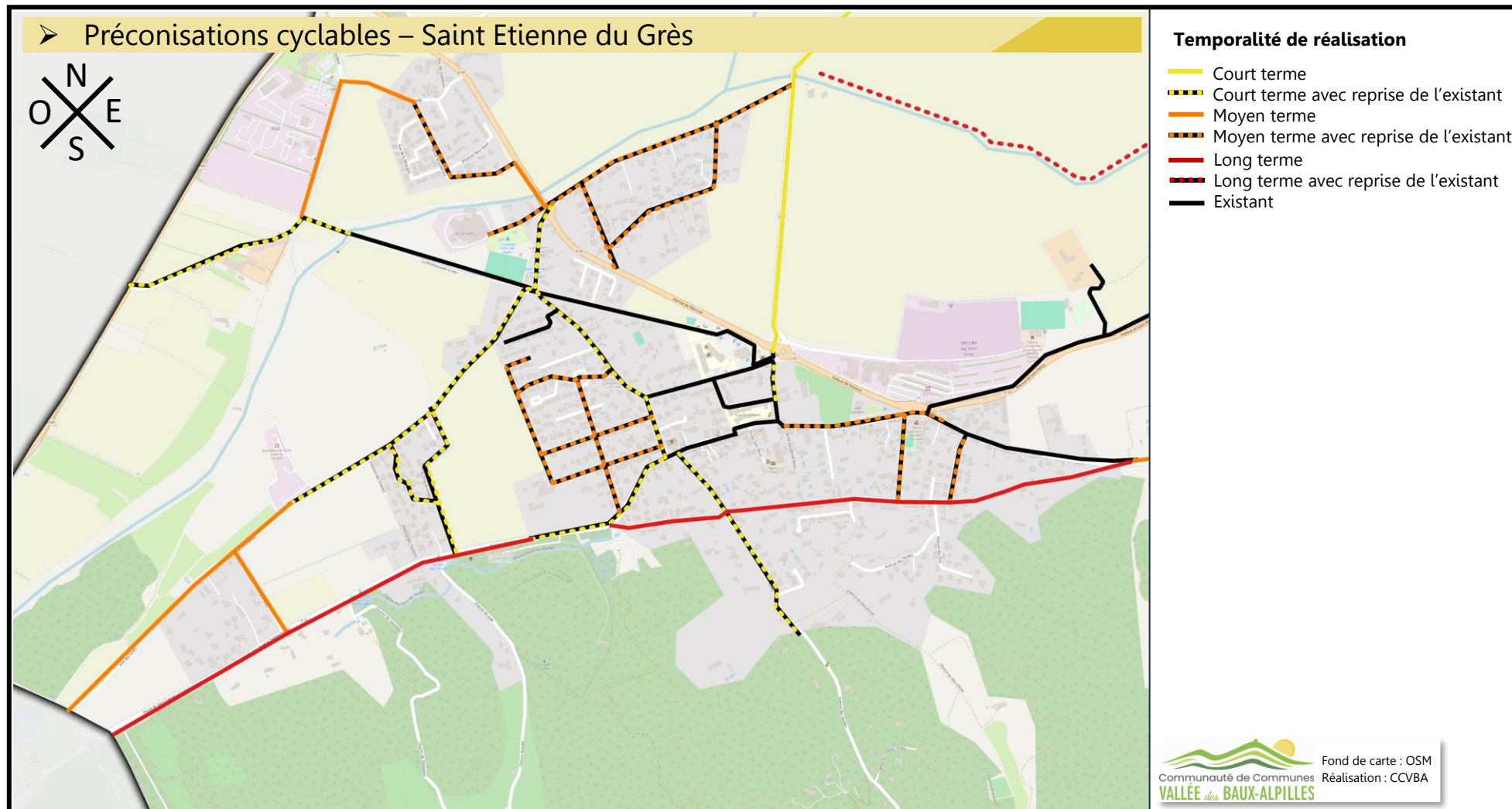
## Cartographie – Saint Etienne du Grès











# Schéma directeur cyclable Communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles

## Cartographie – Saint Rémy de Provence

