ardèche
LE DEPARTEMENT

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL EN FAVEUR DU VÉLO

2020|2025

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL EN FAVEUR DU VÉLO

SOMMAIRE

INTRODUCTION 3

BILAN
BILAN DU PREMIER SCHÉMA VÉLO 5

DIAGNOSTIC
PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU DIAGNOSTIC 9

ENJEUX ET ACTIONS
LES ENJEUX DU NOUVEAU PLAN 17
LE PLAN D'ACTION 20

LES ACTIONS 21

AXE 1
Poursuivre la réalisation des infrastructures
1. Finaliser le réseau ossature 22
2. Desservir les pôles touristiques majeurs 25
3. Développer un panel de boucles vélo et VAE 27
4. Structurer la pratique cyclosportive autour du réseau « Sur les Routes de l'Ardéchoise » 28
5. Structurer l'offre départementale VTT 29
6. Structurer l'offre départementale Gravel 31
7. Adopter une signalisation homogène et continue 32
8. Développer la cyclabilité du territoire au quotidien 33

AXE 2
Déployer une offre de service cohérente
1. Améliorer l'embarquement des vélos dans les transports en commun 35
2. Améliorer l'offre de stationnement 36
3. Déployer et animer le label Accueil Vélo 38
4. Adapter les structures d'hébergement au tourisme à vélo 39
5. Déployer l'offre de locations de vélos, notamment de VAE sur tout le territoire ardéchois 41
6. Aménager des aires d'arrêt sur les véloroutes et voies vertes 44
7. Structurer un réseau de dépanneurs / réparateurs de vélos 43

AXE 3
Promouvoir la pratique du vélo
1. Promouvoir l'utilisation du VAE utilitaire 44
2. Promouvoir l'Ardèche comme destination vélo 46
3. Accompagner les changements de comportement 47

AXE 4
Assurer la gouvernance du dispositif
1. Animer le réseau vélo 48
2. Observer et suivre la fréquentation et les pratiques vélo sur le territoire 49

ANNEXES
COUPLES PRODUITS-MARCHÉS 52
GLOSSAIRE 54

Photographie couverture :
©M.Dupont-ADT07-CD

Pour que l'ambition de tous en faveur du vélo soit réalité, il était nécessaire de coordonner les actions des principaux porteurs de projets du département.

Le schéma vélo est le fruit d'une collaboration entre le Département et la quasi-totalité des EPCI, communautés de communes et communautés d'agglomération, qui ont décidé d'écrire ensemble leur feuille de route pour les années à venir.

Pilotée par le « réseau vélo », l'étude a été financée en maîtrise d'ouvrage partagée.

ardèche LE DÉPARTEMENT

Porte de DrômArdèche Communauté de communes

Communauté de communes Rhône Crussol

Communauté de Communes du Pays de Lamastre

VAL'EYRIEUX

Ardèche Rhône Coiron COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

communauté de communes draga

BASSIN D'AUBENAS COMMUNAUTÉ

VAL DE LIGNE COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

ASV Ardèche des Sources et Volcans COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

PAYS BEAUME DROBIE COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

PAYS DES VANS EN CÉVENNES

VALDAY

GORGES DE L'ARDÈCHE L'INTERCO

Annonay Rhône AGGLO

ARCHE Agglo

PRIVAS CENTRE ARDÈCHE COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Avec le soutien de l'Ademe

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Liberté Égalité Fraternité

ADEME AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

L'Ardèche est un département fortement engagé en faveur du vélo. Le Conseil départemental, adhérent depuis 1998 de l'association *Vélo et Territoires* (Départements et Régions Cyclables DRC), s'est doté en 2011 d'un schéma départemental vélo. Il fut dans cette démarche l'un des Départements précurseurs.
Pour un territoire qui ne disposait que de peu d'aménagements cyclables à vocation touristique (seul un tronçon de la Dolce Via avait été réalisé), l'accélération a été fulgurante ! En quelques années, c'est une offre élargie qui est à la disposition des amateurs de vélo. L'Ardèche compte à ce jour 6 464 km d'itinéraires cyclables destinés à des publics diversifiés :

- Les voies douces d'Ardèche (267 km à terme) que sont la Dolce Via (93 km), la voie verte de la vallée de la Payre (20 km), la Voie Bleue (12 km), la Via Ardèche (70 km à terme) et la Via Fluvia (V73, 25 km à terme)
- La ViaRhôna (EV17, 94 km)
- Sur les routes de l'Ardéchoise (4 232 km de circuits)
- Les boucles VTT
- La grande traversée de l'Ardèche en VTT (315 km)

Outre les itinéraires, un effort conséquent a été porté sur l'accueil des pratiquants. Avec plus de 230 sites labellisés *Accueil vélo* l'Ardèche se place dans le peloton de tête des départements français.
À l'heure où se profilait la nécessité de reprendre la réflexion et d'élaborer le nouveau schéma départemental, se faisait jour aussi l'évolution des compétences entre les EPCI et les départements. Dès lors, ce nouveau schéma départemental et la politique cyclable qu'il promeut sont le fruit d'une **co-construction. Sa mise en œuvre sera pilotée par le réseau vélo**, constitué en septembre 2017 avec les intercommunalités et tous les acteurs du territoire concernés par la pratique du vélo : offices de tourisme, associations d'usagers, etc.

Pour l'ensemble de ces partenaires, ce schéma permet de présenter un projet cohérent à l'échelle du territoire traduisant une ambition partagée en termes de mobilités douces. Il inscrit cette volonté commune dans un temps long pour tenir compte des délais de réalisation d'opérations dont certaines s'échelonneront sur plusieurs années. Il acte des orientations claires qui sous-tendront l'élaboration des politiques publiques en matière de vélo et en favoriseront la cohérence dans le respect des compétences aujourd'hui dévolues aux intercommunalités et au Département.

Finalisé dans sa conception alors que la crise sanitaire touchait la France (et le monde !), ce schéma vélo « colle » aux aspirations nouvelles des Ardéchois.es et leur appétence croissante pour l'utilisation des modes de déplacements doux. Boostée par l'émergence du vélo à assistance électrique, la pratique du vélotaf comme du vélosport, vélotourisme ou encore véloloisir se développe partout, pour tous. C'est une reconnaissance du travail déjà accompli au cours de la décennie passée et c'est aussi un terreau propice pour prendre à bras-le-corps ce nouveau projet de territoire, qui explore tout le potentiel des aménagements réalisés, pour aller plus loin et offrir aux Ardéchois.es et touristes un maillage fin du territoire en termes d'infrastructures, et d'aventures à… vélo !

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL EN FAVEUR DU VÉLO

2020|2025

BILAN DU PREMIER SCHÉMA VÉLO

© M.Dupont-AD107-CD

BILAN DU PREMIER SCHÉMA VÉLO

Le schéma vélo de 2011 s'est construit dans un contexte où l'offre vélo du département était déjà appréciée par les cyclosportifs et cyclotouristes. Le réseau de voies douces était encore à structurer puisqu'il se limitait à un tronçon de la Dolce Via. Les opportunités d'aménagement d'itinéraires structurants sur anciennes voies ferrées, le projet ViaRhôna, la valorisation de l'Ardéchoise et des itinéraires VTT ont participé à bâtir une ossature d'itinéraires qualitatifs en Ardèche.

Le schéma vélo de 2011 s'est traduit par la réalisation de grands itinéraires structurants, une structuration de l'offre sportive avec l'Ardéchoise permanente et la grande traversée de l'Ardèche en VTT.

C'est en outre la promotion de ces itinéraires et le soutien au développement de la pratique utilitaire et de loisirs qui ont guidé son action.

Quatre axes ont ainsi été définis :

- **Axe 1 : aménager et sécuriser le réseau routier départemental**
- **Axe 2 : créer un réseau de voies douces sur le territoire ardéchois**
- **Axe 3 : encourager les déplacements utilitaires et l'intermodalité**
- **Axe 4 : la valorisation et la promotion des itinéraires**

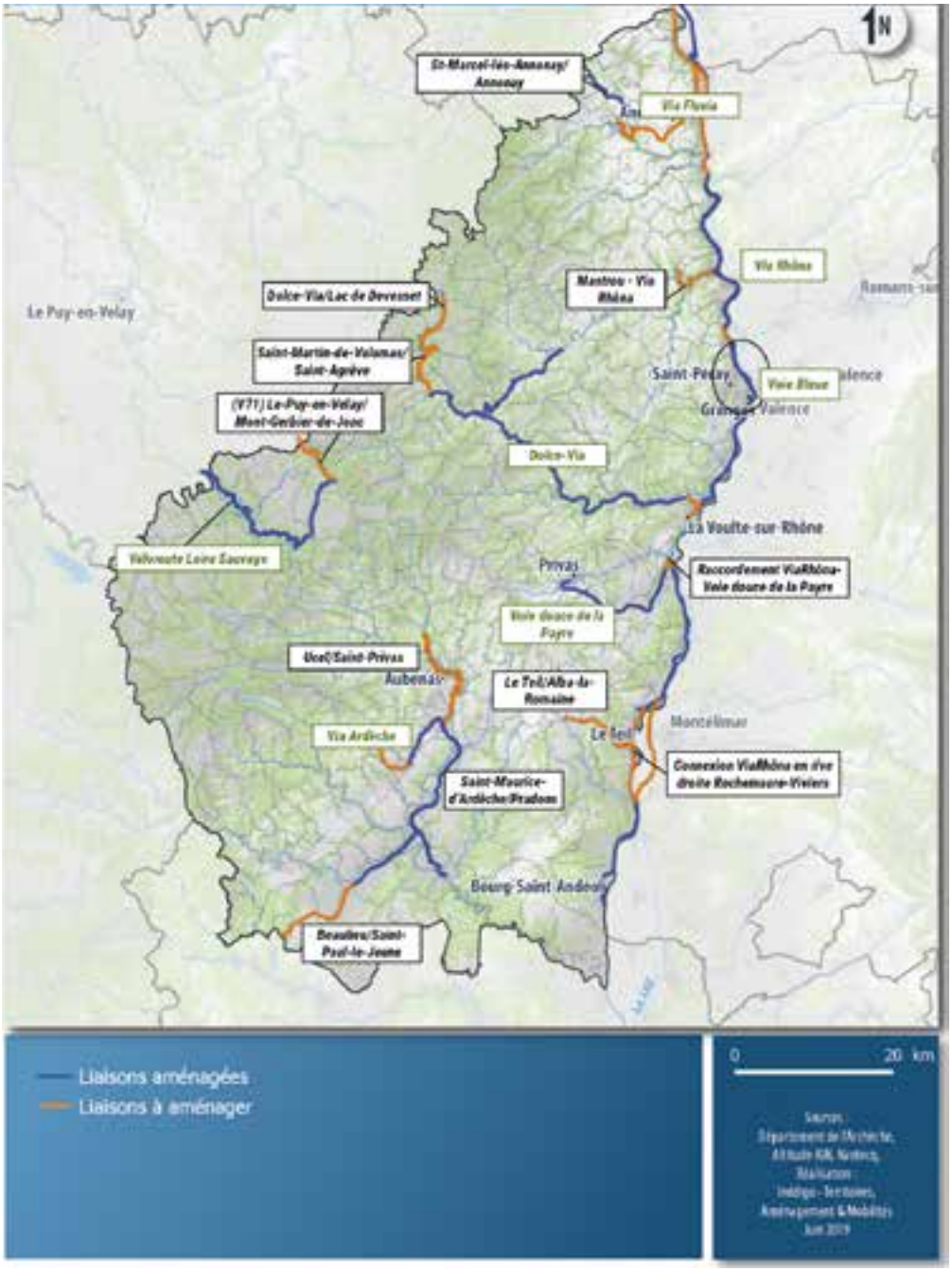
Pour traiter l'axe 1,
le Département a fait le choix d'intervenir selon le planning de rénovation des routes départementales. A chaque réfection de voirie, des surlargeurs ont été aménagées. Bilan : cette stratégie doit être ajustée car les aménagements ainsi réalisés au coup par coup génèrent des discontinuités et leur coût demeure élevé voire, en comparaison à un aménagement en site propre, supérieur.

Sur l'axe 2 :

- 93 km de ViaRhôna ont été aménagés en Ardèche, soit la totalité du linéaire. Le montant investi en cofinancement pour la ViaRhôna (Région, CNR, collectivités, CD07) est de l'ordre de 7,5 M€ HT.
- 267 km de voies douces sont identifiés et 182 km ont été réalisés soit 70 %. Il reste 92,5 km de voies douces à réaliser et à inscrire au schéma vélo 2020-2025.

Sur l'axe 3 :

- Un plan de déplacement doux pour les élèves du secondaire a été mis en œuvre, intitulé « Mobilyco ». 14 projets ont été financés depuis 2014 pour un montant total de 750 K€
- Trois lignes de transports (12, 5 et 11) disposent de bus équipés de porte-vélo
- 6 vélo-box ont été mis en place en partenariat avec la communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche et la communauté de communes DRAGA



État d'avancement des aménagements sur les voies douces d'Ardèche

| BILAN DU PREMIER SCHÉMA VÉLO |

Sur l'axe 4 :

- Le jalonnement des parcours de l'Ardéchoise est réalisé, 4 232 km de circuits intitulés « Sur les routes de l'Ardéchoise » sont en place
- Une charte signalétique pour les voies douces a été validée : la biclette à vélo
- 230 *Accueil Vélo* ont été labellisés en novembre 2018, dont 210 hébergements, soit 15 000 lits touristiques. Visibilité « Accueil Vélo » sur le site de l'ADT : ardeche-guide.com

© Département de l'Ardèche - Nicolas Ansourian

En matière d'infrastructure, le Département est parvenu ces dernières années à construire un réseau de voies douces qualitatif. L'offre cyclable proposée assure une belle valorisation du territoire par la situation géographique de chaque voie douce. Les revêtements utilisés sont adaptés et offrent à l'usager un réel confort de cheminement.

La signalétique demeure à conforter pour offrir une information continue sur les itinéraires et valoriser le patrimoine.

En matière de services, le nouveau réseau cyclable génère un besoin croissant de services complémentaires. L'offre de location de vélo sur le territoire n'est pas encore structurée.

Le travail engagé auprès des professionnels du tourisme depuis 2014 avec le Label *Accueil Vélo* participe de la structuration de l'offre touristique à destination des cyclistes.

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL EN FAVEUR DU VÉLO
2020|2025

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU DIAGNOSTIC

© TZilberman-AD107-CD

| PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU DIAGNOSTIC |

| Sur l'infrastructure |

Les aménagements restant à réaliser sur les voies douces concernent principalement la Via Fluvia et la Via Ardèche.

Trois liaisons majeures sont définies au réseau ossature sans être toutefois programmées :

- La liaison Le Teil-Alba-la-Romaine
- Une variante de la ViaRhôna est à l'étude en rive droite au niveau de Rochemaure-Viviers
- La desserte de Vallon Pont d'Arc et de l'OGS Combe d'Arc

Les attentes exprimées par les territoires et le Département portent sur les liaisons à plus fort enjeux touristiques :

- La création d'une liaison du réseau ossature à l'OGS Combe d'Arc
- La création d'une liaison Le Teil – Vogüé permettant à moyen terme un accès en train/vélo aux Gorges de l'Ardèche par la Via Ardèche et de connecter la Via Ardèche à la ViaRhôna
- Les liaisons cyclables aux villages de caractère
- Le développement de la cyclabilité du territoire pour les déplacements quotidiens

L'augmentation de la pratique utilitaire passe nécessairement par la structuration des réseaux cyclables en agglomération.

La priorité est à donner aux liaisons à forts enjeux c'est-à-dire celles accueillant le plus de flux domicile-travail.

| Sur les liaisons aux territoires voisins |

Le territoire ardéchois est traversé dans la vallée du Rhône par la Véloroute du Rhône / ViaRhôna (EuroVélo 17) qui va d'Andermatt en Suisse jusqu'aux plages de la Méditerranée. Cet itinéraire a une longueur de 815 km et est aménagé sur 94 % de son parcours. L'achèvement complet est prévu pour l'année 2020.

Il est également traversé dans sa partie Nord par la Via Fluvia (V73). Cet itinéraire long d'environ 120 km relie la Loire au Rhône et emprunte notamment d'anciennes voies de chemin de fer.

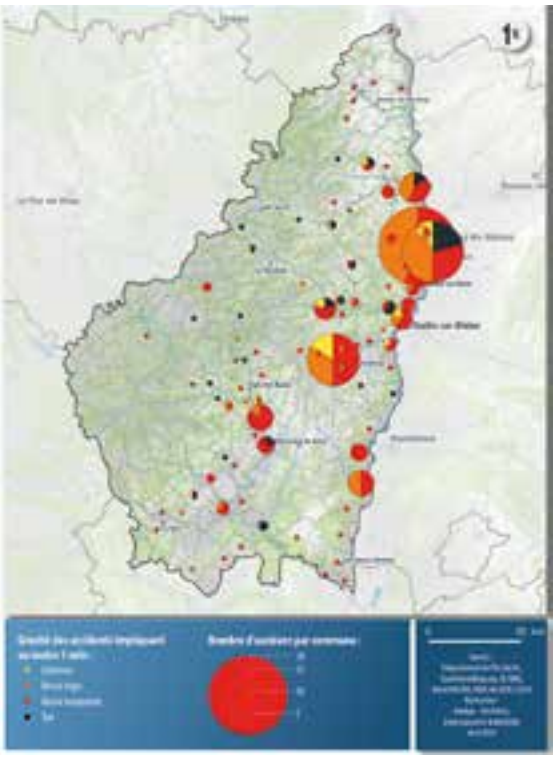
Dans le cadre de la révision du schéma national, l'inscription d'un grand itinéraire est-ouest traversant le Massif central de Valence à Bordeaux serait à inscrire. La Dolce Via permet une remontée facile sur le Mont Gerbier de Jonc duquel la liaison vers l'Aubrac puis la vallée du Lot et de la Dordogne est aisée avec un dénivelé limité rendant cette traversée accessible à un large public.

La V71 La Loire qui va jusqu'aux Sources de la Loire est actuellement à l'étude en maîtrise d'ouvrage régionale.

| Sur les conditions de sécurité |

- 13 accidents de vélos par an ont été recensés dans les 10 dernières années
- Le ratio est de 44.5 accidents de vélo /an/1M habitants contre 73.9 à l'échelle France
- Le nombre d'accidents a diminué de 25 % dans les 15 dernières années (contre -10 % à l'échelle nationale)
- La saisonnalité des accidents est marquée par une forte pointe estivale surtout en juillet caractéristique d'une pratique touristique sans doute importante

Les accidents de vélo en Ardèche ont des caractéristiques très spécifiques : 60 % des accidents ont lieu hors agglo (contre 16 % en France).



Accidentologie vélo

| Sur la signalisation |

La signalisation vélo doit répondre à plusieurs cibles complémentaires : loisirs et tourisme sur les grands itinéraires, sportifs, utilitaires.

L'enjeu en matière de signalétique sera d'assurer une cohérence des aménagements puisque différents guides signalétiques sont utilisés sur le département :

- le guide de signalisation routière départementale ;
- le guide de signalisation de la ViaRhôna ;
- la charte signalétique des voies douces d'Ardèche.

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU DIAGNOSTIC

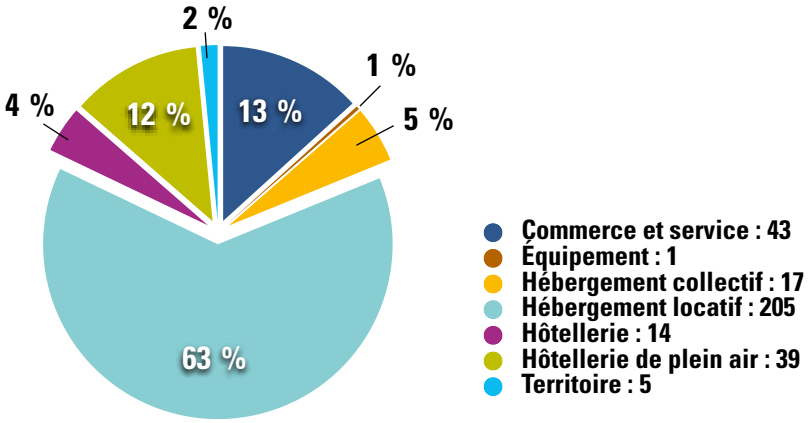
Sur les prestataires de location de vélos

L'Ardèche compte 324 loueurs de vélos.

63 % de l'offre de location est assurée par les hébergeurs en locatif et 73 % par les hébergeurs professionnels.

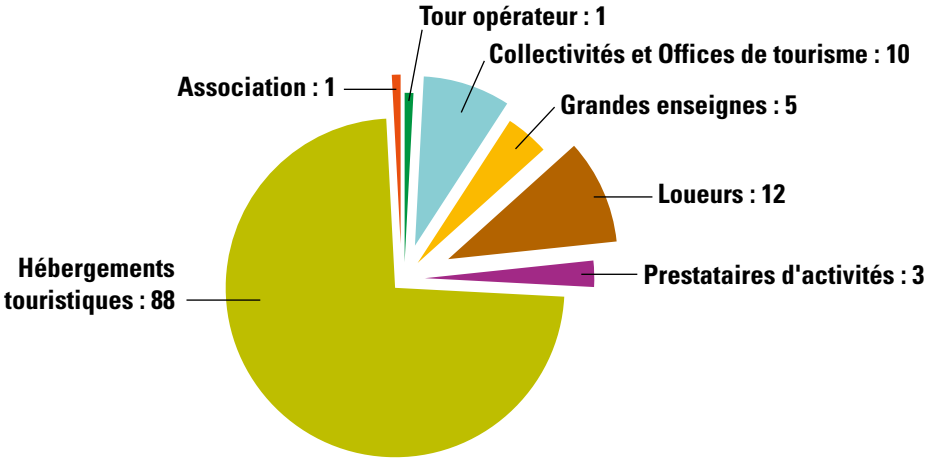
On trouve des prestataires vélo à proximité de toutes les voies douces mais qui ne suffisent pas à satisfaire la demande.

Prestataires de location de cycles sur le département ardéchois.



On recense 120 loueurs de vélos à assistance électrique en Ardèche. Trois quarts sont des hébergeurs qui complètent leur offre de services touristiques par la location.

Types de loueurs de vélos à assistance électrique en Ardèche



Les acteurs publics du département proposent au total plus de 260 vélos à assistance électrique. Presque trois quarts de l'offre est mis à disposition par quatre collectivités

| Sur la promotion |

Le Département a engagé une stratégie de communication « Ardèche à vélo » en identifiant six axes de travail :

- séduire tous les publics ;
- proposer des services uniformisés ;
- valoriser les itinéraires par la cartographie ;
- diversifier la promotion en participant activement à des salons, en améliorant la présence sur le web, en développant l'accueil presse, en participant à des salons professionnels ;
- s'appuyer largement sur le plan de communication du comité régional du tourisme ;
- relayer l'offre des réceptifs et tours opérateurs.

| Sur les pratiques |

Selon les segments de pratiques du vélo, les demandes en matière d'aménagement et de sécurité s'avèrent très différents.

La pratique de loisirs

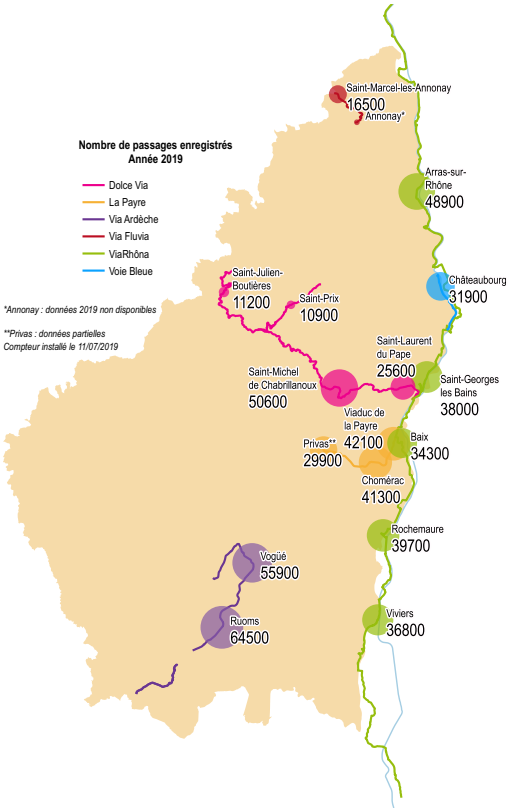
Elle représente 80 % des utilisateurs du vélo et s'effectue sur des distances relativement courtes variant de 10 à 40 km.

Cette clientèle, majoritairement familiale, est la cible principale des véloroutes et voies vertes. La présence des enfants est un indicateur d'une bonne sécurité et d'une bonne accessibilité de la voie.

En Ardèche la pratique régulière est forte parmi les moins de 15 ans : 65 % à 70 % des jeunes pratiquent régulièrement le vélo. A partir de 15 ans, la pratique régulière se stabilise autour de 40 %.

Les pratiquants loisirs sont majoritairement des couples âgés de 30 à 45 ans, avec enfants, et pratiquent le vélo le dimanche, sur des distances de 15 à 30 km.

On constate un lien direct entre l'émergence des aménagements de type véloroutes voies vertes et le développement de la pratique loisirs chez les séniors.



La pratique itinérante

Les pratiquants itinérants utilisent le vélo comme moyen de transport pour voyager. Ils changent d'hébergement chaque soir.

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU DIAGNOSTIC

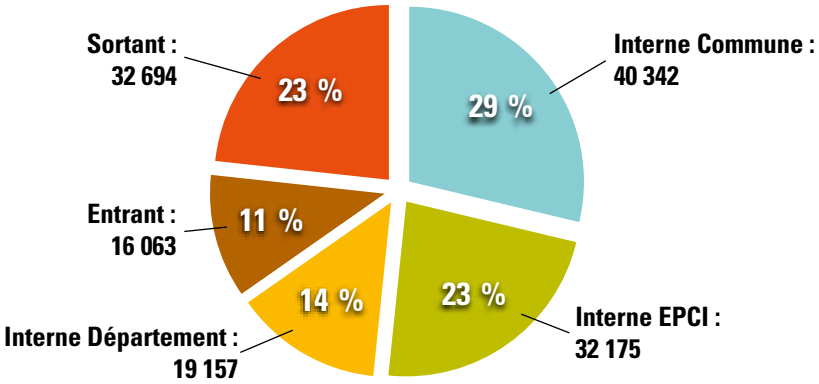
La majorité de ces usagers parcourt des distances moyennes de 45 à 70 km par jour à une vitesse moyenne de 15 km/h. L'acceptabilité de niveau de trafic plus élevé, jusqu'à 1 000 véhicules/jour est possible sur véloroute.

La pratique utilitaire

La pratique utilitaire est faible mais peut être élevée sur certaines sections très localisées autour d'agglomérations. Dans ce cas, le vélo est utilisé comme un moyen de transport avec pour motifs : le déplacement domicile-travail, domicile-école, vers les lieux d'achats ou de loisirs.

La part modale de la voiture sur les autres types de déplacements domicile-travail est considérable allant de 92 à 96 %.

Portée des déplacements domicile-travail.



La majeure partie des déplacements domicile-travail font moins de 5 km, ils représentent 35 % des flux domicile-travail. C'est sur ces déplacements que le potentiel de report modal vers la marche ou le vélo est le plus important.

22 % des déplacements domicile-travail correspondent à des distances comprises entre 5 et 10 km. Là encore le potentiel de report vers le vélo ou le VAE est important.

14 % des déplacements correspondent à des distances comprises entre 10 et 15 km toujours praticables en VAE pour les actifs les plus sportifs.

Enfin, 22 % des flux domicile-travail font plus de 15 km.

La pratique sportive

La pratique sportive est nettement plus forte sur route que sur voie verte avec 42 % de pratique sur route. Le sportif utilise le vélo dans le but de réaliser des efforts tant sur route qu'en VTT. Il pratique régulièrement en groupe, à des vitesses élevées (25/30 km/h) sur de longues distances (70/100 km).

Le département compte :

- 15 clubs FFC avec 754 licenciés
- 25 clubs FFCT avec 1 465 adhérents
- 8 clubs FSGT avec environ 150 licenciés

Cela représente un taux de licenciés dans la population de 7 sur 1 000 habitants.

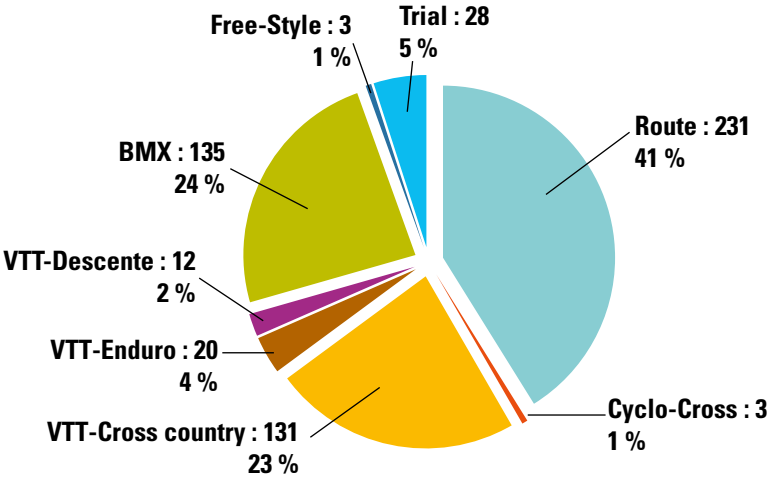
L'Ardéchoise accueille près de 15 000 personnes sur le département.

Le site internet de promotion de l'Ardéchoise, ardechoise.com géré par l'association du même nom propose des parcours à destination de différents publics.

Quatre sites VTT avec au total 93 parcours sont labellisés par la FFC :

- Du Rhône aux Gorges de l'Ardèche
- Val'Eyrieux Monts d'Ardèche
- Pays de Saint-Félicien
- La Montagne Ardéchoise

Le Syndicat Mixte de la montagne ardéchoise a été parmi les premiers territoires labellisés Territoire VTT FFC en 1996.



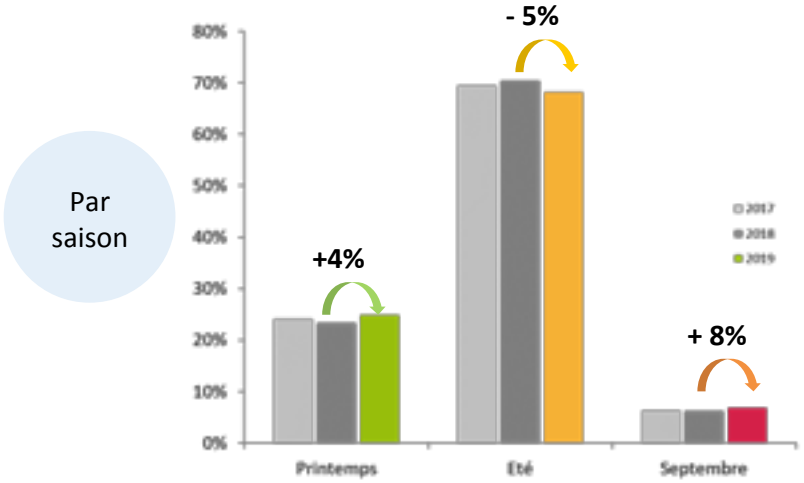
Licenciés FFC en Ardèche selon la discipline.

La pratique touristique

En 2018, l'Ardèche comptabilisait 24,4 millions de nuitées touristiques dont 5,6 millions de nuitées marchandes d'avril à septembre 2018 (source ADT07)

| PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU DIAGNOSTIC |

Évolution des nuitées 2017-2019 d'avril à septembre.
Hôtellerie de Plein Air, hôtellerie, meublés Gîtes de France.
(en centrale de réservation exclusive)



L'hôtellerie de plein air représente 61 % des lits marchands du département avec 267 campings, les gîtes représentent 17 % de l'hébergement touristique et l'Hôtellerie 6 %.

L'Agence de développement touristique de l'Ardèche a fait réaliser en 2014 une étude de la fréquentation et connaissance des clientèles de la Dolce Via.

L'étude identifiait les enjeux suivants :

- enjeu sur les courts séjours du printemps ;
- enjeu sur la liaison ViaRhôna / Lamastre ;
- enjeu sur l'offre de transport ;
- amélioration des services et de la signalétique + mise en valeur du patrimoine.

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL EN FAVEUR DU VÉLO
2020|2025

LES ENJEUX DU NOUVEAU PLAN

LE PLAN D'ACTION

© Département de l'Ardèche - Véronique Pepinet

LES ENJEUX DU NOUVEAU PLAN

Développer la pratique du vélo au quotidien

Inciter les Ardéchois.es à pratiquer le vélo au quotidien est l'enjeu majeur du futur schéma. La majorité des déplacements journaliers, y compris en milieu rural, sont des déplacements courts (1 à 7 km) réalisables à vélo, y compris dans un département au relief tel que celui de l'Ardèche. Les villes moyennes, le milieu rural et les périphéries étaient encore il y a 30 ans les principaux utilisateurs des deux roues. La voiture individuelle domine aujourd'hui sur toutes les distances de déplacements. Ré-adopter le vélo pour ces déplacements représente de multiples enjeux :

- de mobilité pour des personnes qui n'ont pas accès à la voiture : jeunes, publics sociaux, personnes âgées,
- de dynamisation des centres-bourgs et de valorisation des commerces de proximité,
- de qualité de vie et qualité des espaces publics,
- de qualité environnementale devenue déterminante dans le contexte du changement climatique mais surtout un enjeu majeur de santé publique

Optimiser le potentiel de découverte du territoire ardéchois

Ces dix dernières années, le Département de l'Ardèche a notamment œuvré pour la réalisation de voies douces qualitatives et sécurisées et est parvenu à réaliser 250 km de voies douces attractives qui constituent aujourd'hui l'ossature du réseau cyclable du territoire. Le présent schéma doit intégrer les actions complémentaires à réaliser sur cette infrastructure.

En finalisant le réseau ossature, en assurant des connexions stratégiques entre les voies douces, avec les grands itinéraires européens et les principaux sites touristiques, l'Ardèche se dotera d'un réseau particulièrement attractif pour les touristes à vélo, les cyclosportifs, et favorisera la pratique loisir des habitants, tremplin vers la pratique utilitaire. L'offre constituera ainsi un produit touristique dont les retombées économiques seront notables pour le territoire.

Conforter l'offre de services à destination des touristes et des habitants

La cyclabilité du territoire passe par un réseau lisible et sécurisé, elle passe aussi par un ensemble de services qui rendent possible la pratique.
L'offre de services à destination des clientèles à vélo a bien progressé ces dernières années avec le déploiement du réseau Accueil Vélo. Certains territoires ont également développé leurs offres de locations de vélos à vocation utilitaire ou touristique, notamment autour du VAE. Ce schéma devra s'attacher à améliorer et déployer les services sur l'ensemble du territoire, notamment en matière de stationnement, de location de vélo, d'intermodalités.

Promouvoir la pratique et accompagner les changements de comportement

Presque toute la population a un jour appris à faire du vélo. 93,8 % des 15 ans et plus savent faire du vélo. Seuls 6,1 % ne savent pas en faire. 15,6 % reconnaissent ne pas bien maîtriser le vélo. Ainsi, le vélo est sans aucun doute l'un des apprentissages les plus partagés. Ce sont les populations les plus âgées qui reconnaissent une perte de leur « savoir-faire » et même, pour une infime partie de la population, qui n'ont jamais appris. Les plus jeunes sont ceux qui

affirment la meilleure maîtrise du vélo. Les hommes sont plus nombreux à déclarer « savoir très bien faire du vélo » que les femmes.

L'offre d'infrastructure et de services est indispensable pour atteindre des niveaux de pratique significatifs mais il reste tout aussi important d'agir sur la demande en accompagnant les changements de comportement, particulièrement pour la pratique quotidienne.
Ce travail d'accompagnement, que ce soit pour les pratiques du quotidien ou les pratiques touristiques, demande une approche ciblée en considérant la présence du VAE, qui peut jouer un rôle stratégique dans le développement du vélo en Ardèche, et en s'appuyant sur la reconnaissance touristique et cyclosportive internationale dont bénéficie le département.

© M.Dupont-ADT07-CD

LE PLAN D'ACTION

QUATRE AXES / 20 ACTIONS

AXE 1

POURSUIVRE LA RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES

1. **Finaliser le réseau ossature**
2. **Desservir les pôles touristiques majeurs**
3. **Développer un panel de boucles vélo et VAE**
4. **Structurer la pratique cyclosportive autour du réseau « Sur les Routes de l'Ardéchoise »**
5. **Structurer l'offre départementale VTT**
6. **Structurer l'offre départementale Gravel**
7. **Adopter une signalisation homogène et continue**
8. **Développer la cyclabilité du territoire au quotidien**

AXE 2

DÉPLOYER UNE OFFRE DE SERVICE COHÉRENTE

1. **Améliorer l'embarquement des vélos dans les transports en commun**
2. **Améliorer l'offre de stationnement**
3. **Déployer et animer le label Accueil Vélo**
4. **Adapter les structures d'hébergement au tourisme à vélo**
5. **Déployer l'offre de locations de vélos, notamment de VAE sur tout le territoire ardéchois**
6. **Aménager des aires d'arrêt sur les véloroutes et voies vertes**
7. **Structurer un réseau de dépanneurs / réparateurs de vélos**

AXE 3

PROMOUVOIR LA PRATIQUE DU VÉLO

1. **Promouvoir l'utilisation du VAE utilitaire**
2. **Promouvoir l'Ardèche comme destination vélo**
3. **Accompagner les changements de comportement**

AXE 4

ASSURER LA GOUVERNANCE DU DISPOSITIF

1. **Animer le réseau vélo**
2. **Observer et suivre la fréquentation et les pratiques vélo sur le territoire**

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL EN FAVEUR DU VÉLO
2020|2025

LES ACTIONS

© Département de l'Ardèche - Matthieu Dupont

|AXE| |1|
| POURSUIVRE LA RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES |

|ACTION| |1.1|
FINALISER LE RÉSEAU OSSATURE

Public cible
- Habitants et touristes à vélo

Porteurs potentiels
- Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI)

Moyens humains
- Personnels techniques des EPCI
- Direction des routes et des mobilités (DRM), Agence de développement touristique (ADT)
- Assistance à maîtrise d'ouvrage externe

Budget
Investissement
Ratio moyen de 100 000 €/km
soit 8,5 M€ à minima
Fonctionnement
2 500 €/km/an

Partenaires potentiels
- Département
- Région Auvergne-Rhône-Alpes sur les itinéraires du Schéma régional
- Etat dans le cadre du Plan vélo national 2019-2025, Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) et Dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR)
- Europe dans le cadre des programmes FEDER FEADER

Le précédent schéma vélo départemental a permis de réaliser 182 km de voies douces. Il en reste 85 km à réaliser et créer les connexions à fort potentiel identifiées dans le cadre de ce présent schéma.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE
- Implication des EPCI dans la mise en œuvre
- Qualité et continuité de la signalisation

Indicateurs :
- Linéaire en km
- % de réalisation des itinéraires

Compléter les aménagements de la ViaRhôna
Aujourd'hui, la ViaRhôna sur la section Lyon-Avignon accueille 110 000 cyclistes itinérants par an en moyenne. Pour délester le parcours « historique », assurer la continuité de l'itinéraire en cas de travaux sur l'itinéraire principal et offrir une alternative de tracé intéressante (boucles locales autour des deux rives du Rhône) pour découvrir ensuite le patrimoine ardéchois, il est proposé de créer des alternatives à la ViaRhôna en rive droite du Rhône :

Créer la liaison Serrières/ Sarras :
Maîtrise d'ouvrage : Communauté de communes Porte de DrômArdèche,
Annonay Rhône Agglo

Finaliser la section de la Voie Bleue entre la Roche de Glun et Chateaubourg :
Maîtrise d'ouvrage : co-maîtrise d'ouvrage entre la Communauté de communes Rhône crussol et la Communauté d'agglomération Arche Agglo, désignée maître d'ouvrage délégué.

Réaliser une voie entre Rochemaure, Le Teil et Viviers pour une future connexion à la Via Ardèche :
Maîtrise d'ouvrage : Communauté de communes Ardèche-Rhône-Coiron et Communauté de communes du Rhône aux Gorges de l'Ardèche.

Réaliser une connexion entre Bourg Saint Andéol et le Gard :
(Poursuite de l'itinéraire vers le sud, desserte des plages de la rivière Ardèche et liaison vers la route touristique des gorges de l'Ardèche).
Maîtrise d'ouvrage : Communauté de communes du Rhône aux Gorges de l'Ardèche.

Traiter les derniers points noirs de la ViaRhôna :
Améliorer les accès :
- à la gare de Tain-L'Hermitage,
- au pont de La Voulte-sur-Rhône,
- créer une passerelle sur le barrage de la Roche de Glun (prévision 2021).

La ViaRhôna en Ardèche
93 km d'itinéraires en 4 tronçons :
- 26 km de Sarras à Glun
- 22 km de Soyons à La Voulte
- 27 km de Le Pouzin à Rochemaure
- 18 km de Viviers à Bourg Saint-Andéol

POURSUIVRE LA RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES

Poursuivre les connexions de la ViaRhôna aux voies douces de l'Ardèche

Connecter la Via Fluvia à la ViaRhôna et sécuriser la sortie d'Annonay :
10 km à ce jour sont réalisés pour la liaison entre la Loire et le Rhône.
Maîtrise d'ouvrage : Communauté d'agglomération Annonay Rhône Agglo et Communauté de communes Porte de DrômArdèche.

Connecter la ViaRhôna au train de l'Ardèche :
Permettant de créer une boucle découverte depuis la ViaRhôna en empruntant le train touristique puis la Dolce Via.
Maîtrise d'ouvrage : Communauté d'agglomération Arche agglo.

Connecter la Via Ardèche à la ViaRhôna (Vogüé/Le Teil) :
Relier le sud du département à la ViaRhôna et promouvoir l'intermodalité train-vélo (prévision de la réouverture de la gare du Teil).
Maîtrise d'ouvrage : Communauté de communes Ardèche Rhône Coiron et Communauté de communes Berg et Coiron.

Finaliser le réseau des voies douces de l'Ardèche

Finaliser la Via Ardèche :
La programmation actuelle vise une finalisation des aménagements en 2021.
Maîtrise d'ouvrage : Communauté de communes du bassin d'Aubenas / Communauté de communes des Gorges de l'Ardèche / Communauté de communes Val de Ligne et Communauté de communes Pays des Vans/ Communauté de communes Ardèche des Sources et Volcans.

Relier la Via Ardèche à Vallon et au Pont d'Arc :
Plusieurs scénarios sont à l'étude pour le choix de la liaison au Grand Site.
Maîtrise d'ouvrage liaison Via Ardèche/Vallon Pont d'Arc : Communauté de communes des Gorges de l'Ardèche
Maîtrise d'ouvrage liaison Vallon Pont d'Arc/site du Pont d'Arc : Département (opération Grand Site).

Connecter la V71 au Gerbier de Jonc

Connecter la V71 au Gerbier de Jonc
Liaison en cours d'étude inscrite au schéma régional (départ de la Loire à Vélo).
Maîtrise d'ouvrage : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Une voie encore sur rail

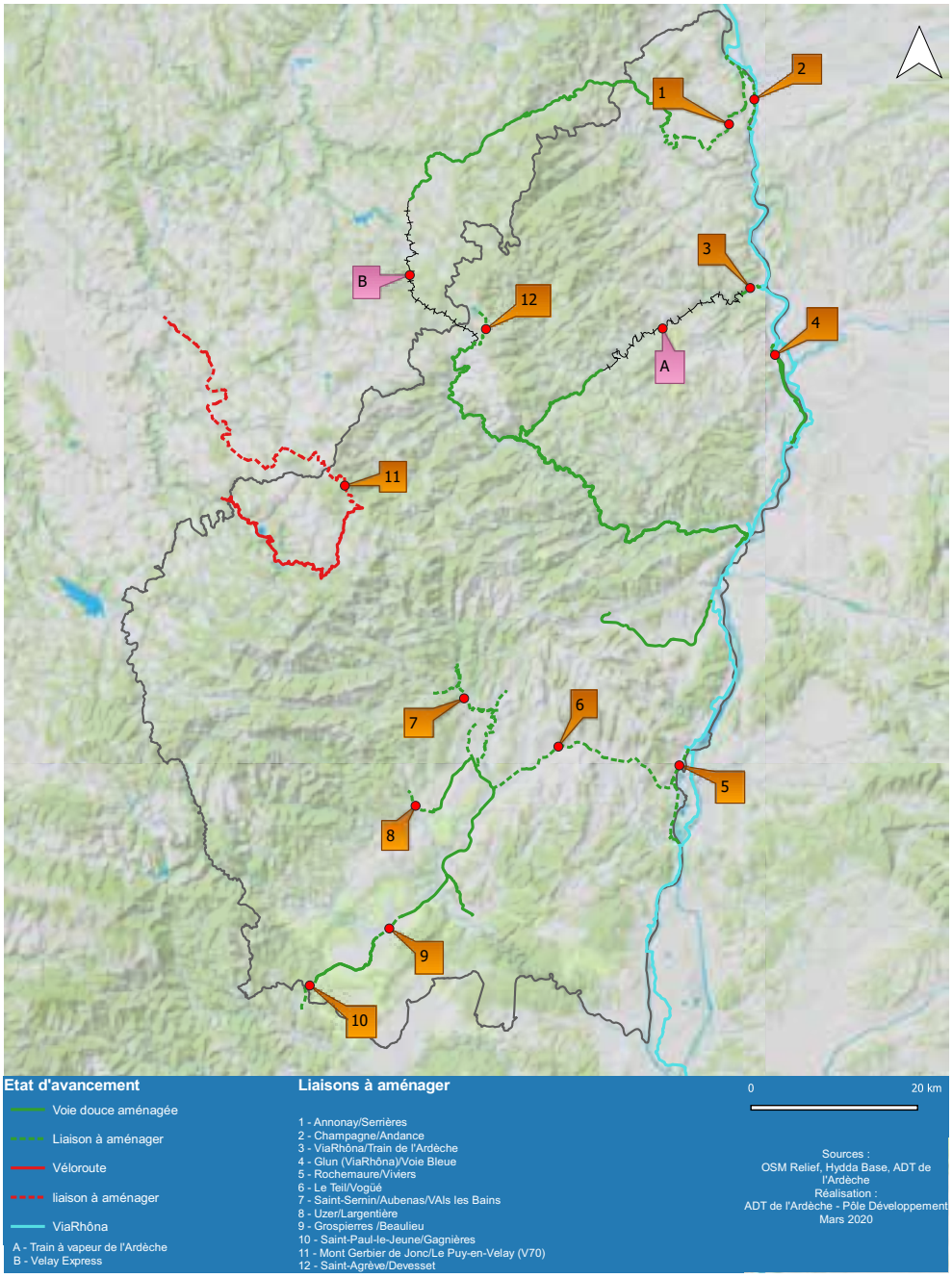
La communauté de communes Berg et Coiron a lancé en 2020 les études pour la réalisation du tronçon Saint Pons-Lavilledieu-Vogüé. Une partie du tronçon de voie ferrée, dont le propriétaire est le SEBA (Syndicat des eaux de basse Ardèche), est actuellement utilisé par le vélorail. Le SEBA s'est engagé à dénoncer la convention quand les travaux de réalisation de la VVV pourront commencer.

|A|X|E| |1|
| POURSUIVRE LA RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES |

|A|C|T|I|O|N| |1.1|
FINALISER LE RÉSEAU OSSATURE

État d'avancement des aménagements sur les voies douces d'Ardèche

les voies douces d'ardèche sont des itinéraires cyclables alternant des sites propres dédiés aux modes doux (ayant le statut de voie verte au sens du code de la route) et des passages sur voirie partagée sur des routes à faible trafic.



|A|C|T|I|O|N| |1.2|

DESSERVIR LES PÔLES TOURISTIQUES MAJEURS

L'action vise à définir une méthodologie permettant aux collectivités d'identifier des liaisons cyclables sécurisées de connexion aux principaux sites touristiques, aux équipements et services nécessaires aux touristes à vélo. Les pôles touristiques majeurs du département sont identifiés comme étant les Villages de caractère, les Espaces naturels sensibles à vocation touristique (le Bois de Païolive, le Pont d'Arc…), les principaux sites touristiques payants accueillant plus de 25 000 visiteurs par an (Grotte Chauvet 2…), les principaux sites de baignade du département.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE

- Implication du personnel technique des EPCI
- Ressources humaines à mobiliser au sein de la direction des routes et des mobilités
- Soutien financier mis en place par les collectivités

Indicateurs :

- Nombre de sites connectés et équipés
- Nombre d'EPCI accompagnés
- Nombre d'heures de formation réalisées
- Budget départemental dédié
- Budget dédié au sein des EPCI et Communes

Identifier, aménager et signaler les itinéraires de connexions aux sites touristiques

Voir fiche action 1.8 « guide de la cyclabilité » :
Définir un cahier des charges mettant en évidence les grands principes d'aménagement, les recommandations en matière de sécurisation, les distances maximales dans le cadre de boucles.

Accompagner sa diffusion et son appropriation par les EPCI (préconisations techniques et formations portées par le Département)

Réaliser des aménagements selon les préconisations du guide.

Baliser les itinéraires identifiés afin de les relier au réseau actuel et assurer une information lisible par tous (guide de la signalisation). Le Département soutiendra les maîtres d'ouvrage sur ces réalisations

Définir et mettre en place les services complémentaires (stationnement, consignes, stations de gonflage…). Une attention particulière est attendue sur les sites les plus fréquentés qui disposeront d'un très bon niveau de service.

Public cible

- Habitants et touristes à vélo

Porteurs potentiels

- Département
- EPCI
- Communes

Moyens humains

- Le Département DRM
- L'ADT
- Les EPCI et les OT dans le cadre du réseau vélo pour analyse des itinéraires identifiés.

Partenaires potentiels

- Les associations vélos locales

EXEMPLE

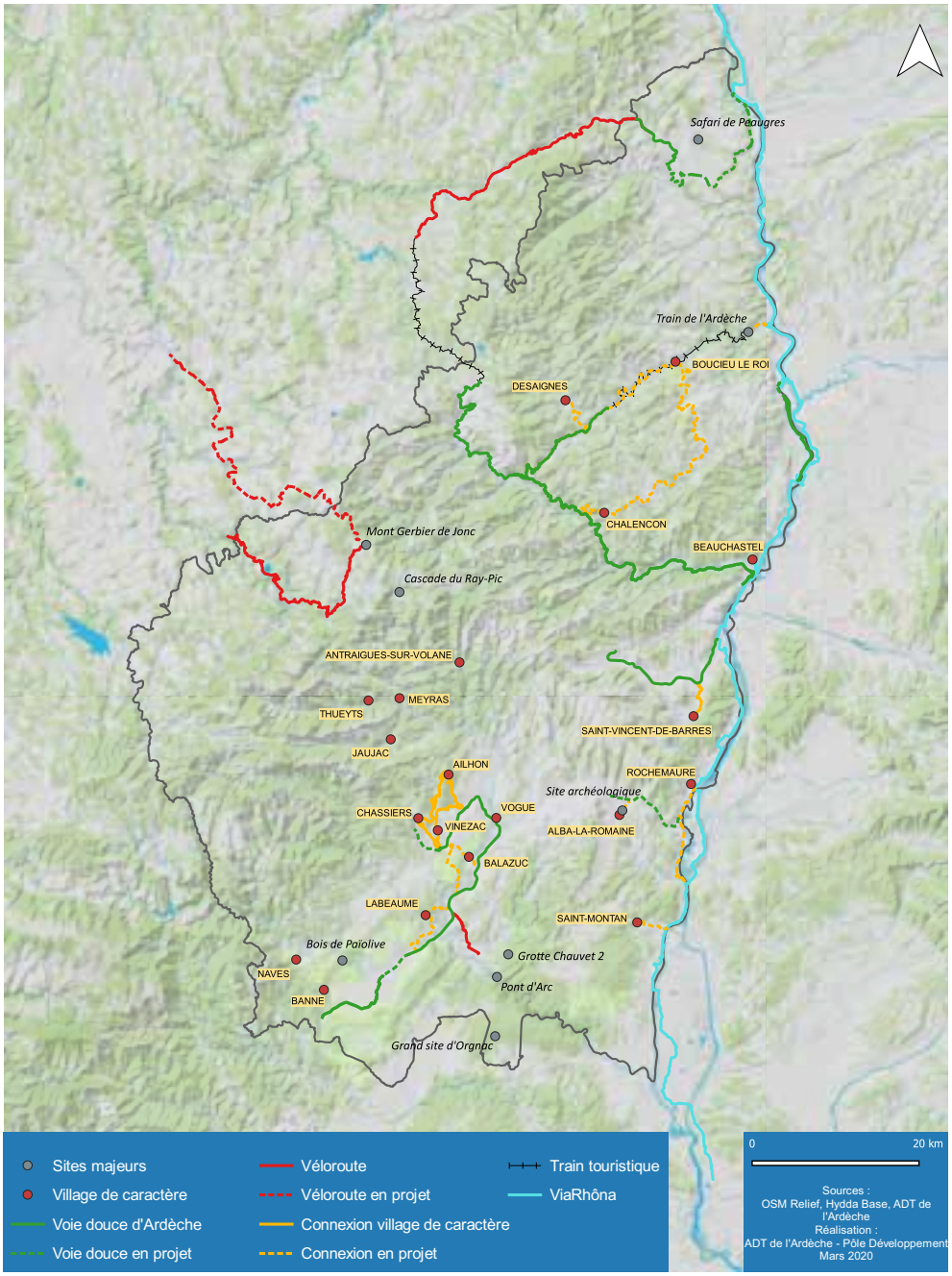
Connecter la Dolce Via à la base de loisirs du lac de Devesset.

|AXE| |1|

| POURSUIVRE LA RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES |

|ACTION| |1.2|
DESSERVIR LES PÔLES TOURISTIQUES MAJEURS

Connexion des pôles touristiques majeurs aux voies douces de l'Ardèche



L'action vise à rationaliser et homogénéiser l'ensemble des « boucles découvertes » proposées et à venir sur le département. Ces boucles sont conçues pour des balades à la journée des Ardéchois et des touristes en séjour.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE

- Implication du Réseau Vélo
- Implication des services départementaux dans l'analyse de l'offre de boucles actuelle
- Qualité de l'animation et des échanges
- Capacité à créer de nouvelles boucles découvertes.

Indicateurs :

- Nombre de boucles existantes analysées
- Nombre de boucles créées
- Budget dédié au sein des EPCI et communes

Analyser l'offre de boucles actuelles et identifier celles d'intérêt départemental

De nombreuses boucles découvertes sont aujourd'hui proposées en Ardèche.
Pour s'assurer que l'offre actuelle répond aux critères de sécurité et est bien adaptée à la demande, mais aussi identifier celle qui pourrait être « d'intérêt départemental », une analyse globale est nécessaire. Elle s'appuiera sur un cahier des charges prenant en compte les critères de :

- sécurité : fréquentation des routes empruntées, gabarit des voies et aménagement cyclable en adéquation avec une pratique loisirs, sécurisation des intersections.
- difficulté : le degré de pentes, la typologie des routes empruntées.
- satisfaction : pertinence de la boucle par rapport à la découverte patrimoniale, état des revêtements, balisage, distance adaptée à la cible, qualité du topo-guide.

L'analyse sera réalisée dans le cadre du réseau vélo, des compléments à l'offre existante pourront être proposés afin d'assurer une bonne couverture géographique.

|A|C|T|I|O|N| |1.3|

DÉVELOPPER UN PANEL DE BOUCLES VÉLO ET VAE

Public cible

- Habitants et touristes à vélo

Porteurs potentiels

- EPCI
- Département de l'Ardèche et Réseau Vélo

Moyens humains

- Direction des routes et des mobilités du Département
- L'ADT
- Les EPCI
- Les offices de tourisme

Partenaires potentiels

- Les associations cyclistes locales

Un réseau départemental

Outre la bonne répartition de l'offre de boucles découvertes proposées sur le territoire, l'analyse visera à identifier des boucles dites d'intérêt départemental, à raison d'une à deux boucles au maximum par EPCI. Elles seront signalées sur le réseau départemental par des panneaux directionnels « vélo »

|AXE| |1|

| POURSUIVRE LA RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES |

|ACTION| |1.4|
STRUCTURER LA PRATIQUE CYCLOSPORTIVE AUTOUR DU RÉSEAU « SUR LES ROUTES DE L'ARDÉCHOISE »

Public cible
- Habitants et touristes à vélo

Porteurs potentiels
- Département et ADT

Moyens humains
- Personnel interne de la DRM

Partenaires potentiels
- Organisateur de l'Ardéchoise
- EPCI pour la veille terrain

Pour la pratique cyclosportive, le Département et le Réseau Vélo souhaitent privilégier le réseau des circuits « Sur les Routes de l'Ardéchoise » (SRA) ayant déjà fait l'objet d'un équipement signalétique par le Département. L'animation de cette action par l'association l'Ardéchoise devra être renforcée.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE
- Entretenir et nettoyer régulièrement la chaussée
- Communiquer sur cette offre auprès du public cyclo et renforcer la prise en compte de la pratique hors événementiel par l'association « l'Ardéchoise »

Indicateurs :
- Fréquentation de l'itinéraire (compteurs)

Améliorer la visibilité de l'offre et la compléter

Améliorer la visibilité de l'offre cyclosportive de l'Ardèche en dehors de l'événementiel lui-même (mise en ligne des itinéraires et promotion en lien avec l'ADT).

Développer cette offre pour une clientèle de petits groupes et pratique fédérée. Faire des Ardéchois les premiers clients de cette offre vitrine.

Entretenir le réseau signalétique

Assurer une veille et un entretien de la signalétique installée le long des itinéraires.

© ADT07

POURSUIVRE LA RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES

La Grande Traversée de l'Ardèche (GTA) constitue le réseau socle de la pratique VTT, complété par une offre de confortation adossée à un réseau de stations vélo.

Quatre enjeux sont identifiés :

- **Relier la GTA et la Grande Traversée du Massif Central (GTMC).**
- **Soutenir et coordonner les initiatives locales dans la création et l'entretien d'itinéraires, en lien avec les EPCI, afin de maîtriser la croissance de l'offre d'itinéraires et de parcours.**
- **Identifier et soutenir une offre locale de stations vélo qui disposent d'une offre d'accueil, d'un moniteur (éventuellement moniteur cycliste français - MCF), et d'une offre de location de VTT et VTTAE.**
- **Animer un comité d'itinéraire autour de la GTA.**

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE

- Maitrise des différentes pratiques, des potentiels et besoins des vététistes : itinérance, enduro, loisir…
- Coordination des différents acteurs
- Production d'image et communication

Indicateurs :

- Gamme d'itinéraires et parcours aménagés
- Budget départemental dédié
- Budget dédié au sein des EPCI et communes

Relier la GTA et la GTMC

La Grande Traversée du Massif Central (GTMC) bénéficie d'une bonne médiatisation de son nouvel itinéraire. Il y a une opportunité à rebondir sur cette notoriété en venant relier la GTA à la GTMC.

Maîtriser l'offre des bases départementales VTT

Créer une offre de stations vélo qui dispose d'une gamme très large de services :

- De l'hébergement avec possibilité de stocker matériel et vélos et de la restauration.
- Un service de location / réparation et mise à disposition de stations de recharge pour les VAE.
- Une offre de parcours variés et adaptés à tous les publics en termes de difficulté ou de distance. Ces circuits ou boucles doivent s'appuyer sur le patrimoine naturel ou culturel afin d'attirer des publics qui veulent pratiquer plusieurs activités et pas seulement une activité sportive.
- Des animations autour ou en lien avec le vélo pour attirer un public différent. Ces événements et animations peuvent mettre en valeur le patrimoine historique, culturel et naturel.

Animer un Comité d'itinéraires autour de la GTA

Etablir un comité d'itinéraire autour de la GTA, animé par le service des sports du Département et composé de l'ensemble des acteurs concernés.

|A|C|T|I|O|N| |1.5|
STRUCTURER L'OFFRE DÉPARTEMENTALE VTT

Public cible

- Habitants et bassins urbains de proximité (Lyon / Grenoble)

Porteurs potentiels

- Département service des sports pour la liaison GTA/GTMC, EPCI, ADT

Moyens humains

- Personnel interne du réseau vélo + assistance externe éventuelle

Budget

Fonctionnement

- Communication et promotion de la pratique, dont événementiels et production d'images : 10 K€/an.
- Entretien et maintenance d'itinéraires : subventions aux clubs et associations.

L'offre de sites VTT FFC doit être confortée par des sites plus en phase avec la demande grandissante de location, d'accompagnement, d'animation et d'hébergement autour de ces itinéraires, le plus souvent en boucles. Le concept de station vélo est d'offrir une destination dédiée à la pratique du vélo sous toutes ses formes aussi bien aux débutants qu'aux scolaires ou aux passionnés. L'animation en est confiée à du personnel qualifié : le moniteur MCF

|A|X|E| |1|
| POURSUIVRE LA RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES |

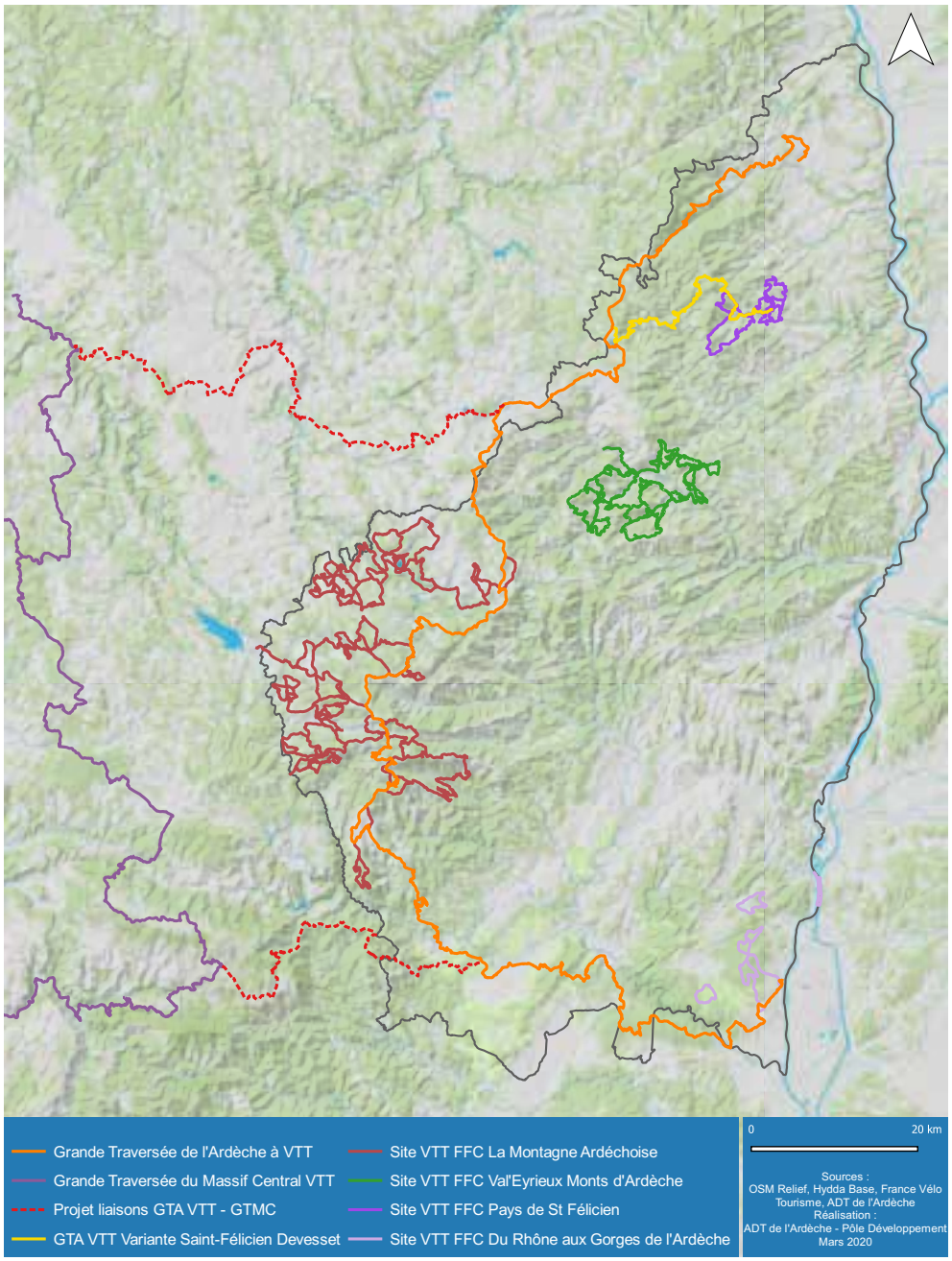
|A|C|T|I|O|N| |1.5|
STRUCTURER L'OFFRE DÉPARTEMENTALE VTT

Proposer une offre de parcours VTT/enduro

Accompagner les initiatives de création et d'entretien d'itinéraires - descentes plus qualitatives et aménagées, proches de la vallée du Rhône - portées par les EPCI par convention/subvention.

Valoriser l'offre VTT ardéchoise

S'appuyer sur les événementiels pour promouvoir les espaces VTT et l'offre ardéchoise.



L'offre et le potentiel VTT sur le département

Une demande importante a été identifiée très récemment par les organisateurs d'événements qui proposent des formules Gravel : Gravel Ardèche, Gravelopette… Entre vélo de route, cyclocross, VTT et vélo voyage, le vélo Gravel est un vélo typé route, renforcé avec des pneus larges et avec une position confortable.
Il pourrait être proposé un itinéraire vitrine, « à la journée » proche de la vallée du Rhône ainsi qu'un itinéraire de ¾ j sur la zone Montagne ardéchoise tout en relayant l'offre locale existante.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE

- Qualité des parcours proposés
- Clarté et accessibilité de l'offre de parcours
- Communication ambitieuse et qualitative

Indicateurs :

- Fréquentation des itinéraires
- Visites sur le site Ardèche à vélo. Fréquentation des hébergements

Construire une offre Gravel

A la journée (60, 120 et 170 km)à proximité de la vallée du Rhône, pour cibler les cyclistes des bassins urbains lyonnais, valentinois, grenoblois.
Itinérante sur 3 ou 4 jours (120 km/j > 350 à 400km) en lien avec les EPCI de la Montagne ardéchoise.

Communiquer et promouvoir l'offre Gravel

Prendre en charge la production et la diffusion de supports visuels permettant de proposer une nouvelle image du vélo en Ardèche, de moderniser l'image du territoire.

© GibsonPictures / iStockPhoto

|A|C|T|I|O|N| |1.6|

STRUCTURER L'OFFRE DÉPARTEMENTALE GRAVEL

Public cible

- Habitants et touristes à vélo

Porteurs potentiels

- Département (service des sports)

Moyens humains

- Service des sports du Département, EPCI partenaires, ADT

Budget

Investissements

- Signalétique à intégrer dans la signalétique vélo du Département et des collectivités
- Maîtrise d'ouvrage et financement des communes et EPCI
- Pas de marquage au sol
- Budget : 0,50 k€ / km (VVV 50 % site propre), soit 100 k€ pour l'itinéraire vitrine et 200 k€ pour l'itinérant

Fonctionnement

- Opérations de promotion et communication : 10 k€/an (dont subvention pour événementiel et production d'images)

Partenaires potentiels

- EPCI, MCF, Club cycliste ou comité cycliste départemental organisateur d'événement (Team Cinna, FFVélo)

|AXE| |1|

| POURSUIVRE LA RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES |

|ACTION| |1.7|
ADOPTER UNE SIGNALISATION HOMOGÈNE ET CONTINUE

Public cible
- Habitants et touristes

Porteurs potentiels
- Réseau vélo

Moyens humains
- Personnel interne du Département, DRM et des EPCI
- Groupe de travail du Réseau Vélo

Budgets
Investissements
- Maîtres d'ouvrages des itinéraires vélo concernés

Fonctionnement
- Mise en ligne et diffusion aux partenaires

Partenaires potentiels
- Réseau Vélo pour la diffusion et la mise en œuvre
- Fédérations nationales : Vélo et Territoires, FFC, FFR pour les éléments sources

Réalisation d'un guide incluant les données de signalétiques existantes et prenant en compte toutes les pratiques vélo.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE
- Appropriation de la charte par les EPCI
- Respect de la charte par les EPCI
- Continuité de la signalétique sur les itinéraires

Indicateurs :
- Nombre d'EPCI accompagnés
- Nombre d'heures de formation réalisées
- Budget départemental dédié
- Budget dédié au sein des EPCI et Communes

Réaliser un guide de la signalisation

Rédiger un guide qui intègre les données de signalétique existantes de la ViaRhôna et des voies douces d'Ardèche et qui prenne en considération toute l'offre : les itinéraires Gravel, les itinéraires cyclo/SRA, la GTA, les boucles et les itinéraires de desserte des pôles touristiques majeurs (action 1.2) et itinéraires pour le vélo au quotidien.

Ce guide prendra en compte le jalonnement, le rabattement, les Relais d'Information Service (RIS) et la Signalisation d'Information Locale (SIL).

Accompagner les EPCI dans la mise en place des signalétiques

Diffuser largement le guide

Accompagner l'appropriation de ce guide par les EPCI et différents porteurs de projets par des formations pratiques internes

© Département de l'Ardèche - Véronique Popinet

La pratique du vélo, notamment au quotidien, passe par la disponibilité d'itinéraires continus et sécurisés. Le réseau des voies douces constitue une armature qui doit être complétée par des aménagements le long ou sur les voies existantes pour aboutir à un maillage complet.
L'éventail des aménagements possibles est très large, de la piste cyclable à la bande cyclable en passant par des voies partagées et signalées. Mais chaque aménagement doit être réfléchi en fonction du contexte, du trafic, de l'espace disponible… L'objectif est de parvenir à un réseau plus homogène, sans rupture dans un contexte de maîtrises d'ouvrage multiples (Département, EPCI, communes). Pour cela un guide de la cyclabilité sera élaboré et servira de support aux collectivités, leur permettant de s'interroger systématiquement sur la place du cycliste avant toute intervention sur l'espace public.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE

- Participation des collectivités à l'élaboration du guide
- Appropriation du guide par les EPCI
- Respect de la charte par les EPCI
- Continuité des aménagements cyclables

Indicateurs :

- Qualité des aménagements cyclables
- Accidentologie impliquant un cycliste
- Budget alloué à l'infrastructure cyclable

Elaborer le guide de la cyclabilité

Le guide de la cyclabilité a pour but de mettre en évidence les recommandations techniques permettant de rendre une voie de circulation praticable par les cyclistes et impliquant un niveau de sécurité suffisant. L'enjeu est de progressivement couvrir l'ensemble du territoire par des schémas vélo, et au sein de chaque intercommunalité favoriser la circulation vélo et la desserte des centralités, services publics, collèges, lycées, écoles, hypercentres villes, zones d'activité, zones de covoiturage, gares, gares routières, pôles touristiques. Le guide doit être prescriptif vis-à-vis des collectivités engagées. Il répond à 2 objectifs et doit comprendre 2 parties :

1. Une partie pédagogique pour expliquer l'intérêt de développer une politique cyclable, la LOM et les obligations de réalisation d'infrastructures pour les vélos, les grandes phases et les différentes techniques d'aménagements

2. Une partie technique à destination des techniciens expliquant l'intérêt et la mise en œuvre des différents types d'aménagements en mettant bien l'accent sur le contexte rural de l'Ardèche et la règlementation

L'élaboration du guide sera collaborative. Les EPCI peuvent être force de proposition notamment en mettant en évidence les aménagements exemplaires de leurs territoires. En travaillant à l'élaboration de ce guide, les EPCI intègreront plus facilement les partis-pris d'aménagement et les recommandations techniques.

|A|C|T|I|O|N| |1.8|

DÉVELOPPER LA CYCLABILITÉ DU TERRITOIRE AU QUOTIDIEN

Public final

- Habitants et touristes à vélo

Public cible du guide

- Elus et techniciens des EPCI, des communes et du Département

Porteurs potentiels

- Département DRM pour la rédaction du guide et l'assistance à maîtrise d'ouvrage des intercommunalités
- Département, EPCI et communes pour les investissements sur leurs réseaux respectifs

Moyens humains

- Personnel interne du Département, des EPCI et des communes + assistance externe éventuelle

Budgets

Investissements

- Département pour les aménagements sur routes départementales et EPCI et communes pour ceux sur les voies communales ou dédiés (avec soutien financier au même titre que la création de voies douces).

Fonctionnement

- Création du guide de la cyclabilité : 5 000 €

Partenaires potentiels

- Réseau Vélo pour la diffusion et la mise en œuvre
- Associations cyclistes locales et nationales Fubicy, CEREMA (fiches techniques) club des villes et territoires cyclables

|AXE| |1|

| POURSUIVRE LA RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES |

|ACTION| |1.8|

DÉVELOPPER LA CYCLABILITÉ DU TERRITOIRE AU QUOTIDIEN

Faciliter la cyclabilité, traiter les points noirs, sécuriser la pratique

Pour améliorer la cyclabilité du territoire, plusieurs orientations d'aménagement sont identifiées :

- Traiter les RD à forte vocation cyclable utilitaire dans le cadre des schémas cyclables locaux des EPCI.
- Identifier les voiries secondaires parallèles aux grands axes qui peuvent être traitées efficacement de manière plus légère.
- Systématiser les double-sens cyclables sur les rues à sens unique limitées à 30 km/h.
- Favoriser le partage de la route sur les voiries faiblement fréquentées en limitant les vitesses au besoin.
- Systématiser le traitement des traversées cyclables du Rhône (en lien avec le Département de la Drôme).
- Traiter les autres franchissements de ponts.
- Assurer les connexions sur les conurbations.
- Jalonner les itinéraires.

Accompagner techniquement les EPCI dans le traitement de la voirie

L'amélioration de la cyclabilité du territoire peut être envisagée par l'intermédiaire du guide dédié, mais également en proposant des formations dispensées par le Département aux collectivités, et le partage des bonnes pratiques entre collectivités.

L'appui du Département peut concerner la mise à disposition de cahiers des charges, de données (trafic VL, comptages vélo, accidentologie…), l'organisation d'échanges d'expériences entre EPCI et avec les associations vélo. Pour les plus petites, l'appui direct à la réalisation du schéma et de la stratégie vélo.

© Département de l'Ardèche - Nicolas Ansourian

Les intermodalités « transports en commun/vélo » sont indispensables tant pour la pratique utilitaire que touristique. Même si l'Ardèche n'a pas - actuellement - de réseau ferroviaire voyageurs et même si le Département n'a plus de compétence directe dans le domaine des transports, il convient d'anticiper l'ouverture de 3 gares ferroviaires prévue en 2024 (Le Pouzin, Cruas, Le Teil) et d'intégrer plusieurs éléments dans le plan d'action du schéma :

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE

- Capacité du Département et des EPCI à peser auprès de la Région AURA et des opérateurs pour mieux prendre en compte les intermodalités vélo.
- Réouverture de 3 gares en Ardèche (Le Pouzin, Cruas, Le Teil).
- Mobilisation de l'autorité organisatrice de la mobilité au niveau régional AURA.

Indicateurs :

- % des cars régionaux et longue distance équipés de racks à vélo
- Evolution du nombre de places vélos sur le TER Lyon/Marseille
- Evolution du nombre de dessertes de cars nationaux et internationaux de la Drôme et de l'Ardèche avec embarquement des vélos

Favoriser l'intermodalités transports en commun/vélo

Inciter la Région AURA à systématiser les racks à vélo arrière (3 à 7 places) sur les lignes desservant les principaux itinéraires départementaux.

Identifier les lignes de car à aménager en priorité, mener une opération expérimentale sur une ligne avec l'essai de plusieurs types de matériel, puis généraliser.

Agir auprès de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur pour systématiser les espaces vélo dans 100 % des TER (en lien avec le comité d'itinéraire ViaRhôna).

Mettre en place une signalisation de rabattement vers les gares (Drôme et futures en Ardèche) et les gares routières (maîtrise d'ouvrage EPCI)

Faire du lobbying auprès des opérateurs de cars nationaux et internationaux et auprès des services de l'Etat (adaptation de la règlementation) pour systématiser les racks à vélo 3 à 8 vélo derrière les cars, accessibles sur réservation

Inciter - par le biais des comités d'itinéraires, notamment ViaRhôna - les opérateurs privés spécialisés à proposer des arrêts à Valence et Montélimar en période estivale pour mieux desservir les itinéraires ardéchois

Faire du lobbying auprès des opérateurs de cars nationaux et internationaux

Bien que les arrêts soient actuellement sur le territoire du département de la Drôme, il s'agit des arrêts qui sont utilisés pour accéder au département de l'Ardèche.

Dans le cadre des groupes de travail Accueil vélo au sein de France Vélo Tourisme et en concertation avec la Région AURA, constituer un groupe de pression auprès des principaux opérateurs (Flixbus, Blablabus) et auprès des services de l'Etat (adaptation de la règlementation) pour systématiser les racks à vélo 3 à 8 vélo derrière les cars, accessibles sur réservation comme c'est le cas en Allemagne.

|A|C|T|I|O|N| |2.1|

AMÉLIORER L'EMBARQUEMENT DES VÉLOS DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Public cible

- Habitants et touristes à vélo

Porteurs potentiels

- Région AURA, EPCI, Département de l'Ardèche et Département de la Drôme

Moyens humains

- Personnel interne EPCI, Région et Département

Budgets

Investissements

- Racks 3 à 7 places : voir tableau 300 à 1 000 €/vélo

Fonctionnement

- Financement régional de racks à vélo sur les cars TER AURA

Partenaires potentiels

- Opérateurs : SNCF (Grandes lignes et aménagement des gares côté Drôme et Ardèche), opérateurs des cars interurbains régionaux, nationaux et internationaux
- France Vélo Tourisme et l'association Vélo et Territoires pour la partie lobbying

Les opérateurs « car/vélos » étrangers

Des compagnies néerlandaises, belges et britanniques spécialisées dans le transport de touristes à vélo en cars, équipés de remorques 50 vélos circulent tout l'été, le plus souvent de nuit) en direction de la Méditerranée avec un arrêt à Lyon et Avignon. Valence et Montélimar pourraient aussi faire partie des haltes.

|A|X|E| |2|

| DÉPLOYER UNE OFFRE DE SERVICES COHÉRENTE |

|A|C|T|I|O|N| |2.2|
AMÉLIORER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

Public cible
- Habitants et touristes à vélo

Porteurs potentiels
- EPCI, ADT, Département et acteurs privés

Moyens humains
- Personnel interne des EPCI, de l'ADT et du Département

Budgets
Investissements
- Implantation d'arceaux vélo et différents mobiliers ainsi que des consignes à bagages :
  - Par les EPCI et communes ainsi que les gestionnaires de sites et bâtiments qui reçoivent du public
  - Mise à disposition gratuite par le Département de mobilier vélo en faveur des collectivités
  - Activation du dispositif « Alvéole »

Fonctionnement
- A charge des communes et EPCI

Partenaires potentiels
- Département (Pass Territoires)
- Dispositif Alvéole pour les EPCI et les communes

Améliorer l'offre de stationnement et la sécurisation des bagages sur les sites touristiques majeurs naturels ou du patrimoine, les pôles d'échange et les centralités (centre bourg, commerces, services publics, entreprises, écoles, gares SNCF…)

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE
- Identifier et prioriser le déploiement de l'offre de stationnement
- Capacité du Département et des EPCI à mobiliser les acteurs publics et privés, notamment les bailleurs sociaux

Indicateurs :
- Evolution de l'offre de places de stationnement par type dans le département

Doter le territoire d'une offre de stationnement vélo adaptée et sécurisée

Poursuivre le programme de mise à disposition gratuite par le Département, de mobilier vélo auprès des collectivités (via son dispositif d'aides Pass Territoires). Ces dotations se font en priorisant les installations utilisables pour les déplacements quotidiens. Des critères ont été définis dans ce sens.

Implanter des stationnements sur les sites majeurs nécessitant une offre de stationnement et de sécurisation des bagages. Le niveau d'offres devant être le double de celui préconisé par le décret du 1er janvier 2017 relatif au stationnement des vélos.

Implanter des stationnements sécurisés sur les points identifiés tels que arrêts de transports en commun, points de covoiturage… (en lien avec les autorités organisatrices de transports et les collectivités).

Décret du 1er janvier 2017 sur la construction de bâtiments neufs :
- **Désormais, pour les bâtiments commerciaux et les cinémas, au moins 10 % des places sont réservées aux vélos, avec un minimum de 2 places, pour les parkings de capacité jusqu'à 40 places.**
- **Au-delà de 40 et jusqu'à 400 places de capacité des parkings, 5 % des places sont allouées aux vélos, avec un minimum de 10 places.**
- **Au-delà de 400 places de capacité, 2 % des places sont réservées aux vélos, avec un minimum de 20 places et un maximum de 50 places.**

| DÉPLOYER UNE OFFRE DE SERVICES COHÉRENTE |

Définir des règles communes, mutualiser les achats et les financements

Définir avec le Réseau Vélo le corpus de règles d'implantation et de types de matériel à utiliser selon les usages prévus

Préparer les cahiers des charges et éventuellement lancer une consultation mutualisée pour acheter du matériel adapté au meilleur coût

Appuyer les communes, EPCI et bailleurs dans le montage de programmes « Alvéole » en portant un programme à l'échelle du département pour équiper les sites éligibles : pôles multimodaux, établissements scolaires, logement social et établissements publics.

Mobiliser les opérateurs privés

Les opérateurs privés, particulièrement les adhérents d'Accueil Vélo ont aussi leur rôle à jouer sur 2 types de services importants :
- Offre de stationnement sécurisé près des points d'intérêt
- Offre de recharge de batteries VAE avec une solution adaptée de prises sécurisées

Le programme « Alvéole »

Le programme national Alvéole finance - par le biais de Certificats d'économie d'énergie - la création de places de stationnement et l'accompagnement au changement de comportement.
Il prévoit la création de 30 000 places de stationnement collectives sécurisées financées à 60 % et l'accompagnement de 18 000 usagers (prise en charge à 100 %).
Ce programme est coordonné par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB).

https://www.fub.fr/alveole

© Département de l'Ardèche

|AXE| |2|

| DÉPLOYER UNE OFFRE DE SERVICES COHÉRENTE |

|ACTION| |2.3|
DÉPLOYER ET ANIMER LE LABEL ACCUEIL VÉLO

Public cible
- Touristes

Porteurs potentiels
- ADT

Moyens humains
- Personnel interne ADT

Budgets
Fonctionnement
- Temps interne de coordination et d'animation au sein de l'Agence de développement touristique

Partenaires potentiels
- Offices de Tourisme, EPCI, France Vélo Tourisme

L'Ardèche est un des départements français pionniers dans le déploiement du label avec une forte densité d'opérateurs. Il s'agit de poursuivre le déploiement du label Accueil Vélo tout en optimisant le temps nécessaire au développement, à l'animation et au suivi des structures labélisées. Des évolutions sont à intégrer dans la gestion du dispositif.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE
- Continuer à développer l'offre d'hébergeurs
- Digitaliser les réservations et capacités des hébergeurs.
- Faire preuve d'adaptation. Possibilité de mobiliser les référents Accueil vélo au-delà de leur seul territoire.

Indicateurs :
- Suivi du nombre de labéllisés Accueil Vélo
- Part des hébergeurs pratiquant la réservation en ligne

Poursuivre le déploiement du label sur l'ensemble des référentiels

Développer les référentiels sites et restaurants et la digitalisation des hébergeurs.

Poursuivre le déploiement systématique du label dans le département

Homogénéiser la couverture territoriale entre les secteurs en avance et ceux pas encore couverts par ce dispositif

Intégrer au label les sites touristiques majeurs pour améliorer les infrastructures d'accueil vélo (stationnement sécurisé, recharge de batteries VAE…).

Animer le réseau des labélisés

Maintenir une dynamique de communication et d'échange avec les labélisés :
- Communiquer sur les chiffres de fréquentation des itinéraires, sur leur visibilité sur le site Accueil vélo
- Partager des témoignages d'usagers, de cyclistes
- Transmettre et présenter les innovations du secteur : prestations de nettoyage, recharge des vélos, petit entretien, massages…
- Renforcer le volet formation et mise en réseau par des temps de rencontre plus fréquents et récurrents
- Améliorer leur connaissance du marché et des clientèles

Expérimenter un dispositif d'auto-déclaration

Le renouvellement de l'adhésion au bout de 3 ans se fait contractuellement par une visite des évaluateurs. Cette procédure très chronophage est relativement peu efficace et réactive en cas de manquement de l'opérateur.
Proposition de lancer une expérimentation « auto-déclaration en ligne » pour le renouvellement avec une procédure de contrôle par le biais de commentaires laissés par les usagers en ligne.

La demande d'hébergement du tourisme à vélo est très large en gamme depuis l'hébergement en bivouac jusqu'au Relais-Château. A chaque couple produit/marché doit correspondre une offre d'hébergement adaptée et mise à niveau. Il conviendra pour cela de faire évoluer l'offre, notamment sur l'offre d'hébergements de plein air, l'hébergement en court séjour sur les ailes de saison et pour les groupes.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE

- Valoriser et quantifier la clientèle vélo et son potentiel de développement
- Transmettre et faire comprendre ses besoins
- Implication des têtes de réseau, FRHPA et UNATT dans la démarche
- Implication du réseau Vélo
- Mobilisation de co-financement sur les opérations

Capacité à passer après l'appel à projet, de la logique d'expérimentation à un déploiement

Indicateurs :

- Evolution de l'offre d'hébergement équipés pour l'accueil vélo.
- Nb d'aires de bivouac.
- Nb d'adhérents au réseau warmshowers.
- Nb d'hébergements de groupe impliqués

Concevoir et expérimenter des hébergements adaptés dans les hébergements de plein air

Espaces itinérants dédiés à la nuitée : dans les campings, proposer des Ilôts d'emplacements nus propices à l'installation des touristes à vélo de passage. Mettre à disposition des infrastructures adaptées à l'itinérance : matériel de camping, module cuisine, arceaux ou lices à proximité immédiate des emplacements nus et bâches à disposition. Proposer un forfait spécifique dédié du type « emplacement + tente pour deux personnes »

Des hébergements adaptés hors période estivale : durant ces périodes les cyclistes recherchent des hébergements ne nécessitant pas de prendre la tente : cabanes, hébergements insolites, tentes montées, des concepts à adapter en fonction de la demande des cyclistes

Des solutions marchandes dans les secteurs en carence : Création de zones de **bivouac*** par le développement d'hébergements légers, abordables dédiés aux clientèles du tourisme à vélo du type structures autonomes en bois pour deux personnes

** à étudier en fonction du foncier disponible et des besoins*

Promouvoir l'offre bivouac et non marchande

Dans les secteurs potentiellement en carence, développer des offres non-marchandes :

- Faire connaître et développer le réseau warmshowers d'accueil de cyclistes par les habitants
- Proposer des aires naturelles de camping à associer à des structures existantes pour les services, eau, toilettes (ferme, chambre d'hôtes…)

|A|C|T|I|O|N| |2.4|

ADAPTER LES STRUCTURES D'HÉBERGEMENT AU TOURISME À VÉLO

Public cible

- Touristes

Porteurs potentiels

- Département, ADT, EPCI, Région AURA

Moyens humains

- Personnel interne EPCI, ADT, Région et Département

Budgets

Investissements

Fonctionnement

- A charge des opérateurs

Partenaires potentiels

- Hébergeurs, groupements (Tourisme rural Solidaire…) et fédérations (Gîtes de France, FNHPA)
- Dispositif Alvéole pour le financement des offres de stationnement vélo
- Appuis financiers de la Région AURA et des EPCI

|A|X|E| |2|

| DÉPLOYER UNE OFFRE DE SERVICES COHÉRENTE |

|A|C|T|I|O|N| |2.4|

ADAPTER LES STRUCTURES D'HÉBERGEMENT AU TOURISME À VÉLO

Appui aux projets d'hébergements de groupes par les collectivités

Mettre en réseau les hébergements de groupe pour proposer une offre coordonnée :

- **Réseau d'hébergeurs de groupe en itinérance :** sur les itinéraires avec une part élevée en site propre, se prêtant bien à l'accueil des enfants, inciter les hébergeurs de groupes, notamment dans le tourisme social, à développer une offre coordonnée (service, tarification) sur la base de parcours de 3 à 7 j sur 150 à 250 km à proposer aux écoles, centres de loisirs, associations mais également aux groupes de particuliers en famille
- **Réseau d'hébergement de groupes sportifs :** la part des sportifs est élevée dans les enquêtes de clientèles. Il s'agit de développer une offre régionale d'hébergements de groupes (10 à 30 personnes) avec des services adaptés à la clientèle sportive comme en Espagne tels que salle de sport, salle de soins, réseau de cyclistes guides, offre d'itinéraires.
- Inciter les EPCI à mettre en place des dispositifs d'aide aux projets d'hébergements privés pour les itinéraires hors schéma régional avec l'appui du Réseau Vélo pour coordonner cette action.
- Promouvoir cette offre avec des outils de communication spécifiques.

© M.Dupont-ADT07-CD

4 % seulement des touristes à vélo louent leur vélo. Cette part est faible parmi les clientèles de proximité mais très élevée parmi les clientèles étrangères (jusqu'à 40 à 50 % pour les clientèles étrangères, Nord-Américains, Scandinaves, Britanniques). Le marché de la location est très hétérogène entre une demande de location de vélo utilitaire basique sur le lieu de vacances et une demande plus technique de vélo de randonnée ou de vélos sportifs. La lisibilité du niveau de qualité des vélos de location n'est cependant pas toujours optimale selon les points de location et la demande des clientèles internationales est nettement plus élevée que la demande française.
L'intérêt croissant pour le vélo à assistance électrique contribue à augmenter la demande de location sur des VAE loisirs, VTT AE ou « fat bike » en montagne.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE

- Qualité du partenariat entre les opérateurs
- Implication des OT dans la mise en réseau

Indicateurs :

- Parc de vélos en location en Ardèche et répartition par territoire

Accompagner les EPCI sur les locations VAE dans les secteurs en carence

Dans le cadre du Réseau Vélo, aider les EPCI à imaginer les scénarios le plus adaptés et structurer leur offre d'essais et de location :

- Co-financer des opérations de promotion du VAE dans les territoires : lancer des opérations d'essai de VAE auprès des touristes en partenariat avec les offices de tourisme, les loueurs et les hébergeurs (cf l'Echappée électrique en Isère) pour identifier et mobiliser les territoires sur le sujet.
- Etendre ces opérations d'essais et locations aux résidents permet aux opérateurs privés d'atteindre plus rapidement leur seuil d'équilibre.
- Dans les secteurs en carence, intervenir en garantie d'emprunt auprès de petits opérateurs locaux pour les aider à investir dans un parc en cas d'absence d'offre
- Faire émerger et mettre en réseau des acteurs régionaux de grande taille susceptibles d'intervenir dans toute la région auprès de prestataires plus petits (vélocistes, gestionnaires de centre de loisirs, hébergeurs, offices) pour parvenir à développer une offre grâce à un effet d'échelle, là où la demande est plus faible.
- En dernier recours, aider les EPCI à investir dans un parc et à monter une délégation de service public pour donner le parc en gestion

Mettre les opérateurs en réseau pour développer de nouveaux services et valoriser l'offre

Inciter les opérateurs existants à développer des nouveaux services notamment pour la clientèle itinérante :

- Gamme de vélos et matériel adaptée à l'itinérance : vélo de niveau qualitatif supérieur, location de sacoches
- Retour des vélos au point de départ : mise en réseau des opérateurs pour proposer la possibilité de laisser un vélo à un autre endroit que le point de départ (cf. la Loire à Vélo)
- Donner plus de visibilité aux prestataires : en échange de ces efforts, donner une meilleure visibilité aux opérateurs engagés au travers d'Accueil Vélo.

|A|C|T|I|O|N| |2.5|

DÉPLOYER L'OFFRE DE LOCATIONS DE VÉLOS, NOTAMMENT DE VAE SUR TOUT LE TERRITOIRE ARDÉCHOIS

(Fiche exclusivement dédiée aux touristes. La location pour résidents est traitée en 3.1)

Public cible

- Touristes à vélo en séjours, en itinérance et sportifs

Porteurs potentiels

- Réseau vélo en lien avec les prestataires Accueil Vélo

Moyens humains

- Personnel interne des EPCI, de l'ADT et de la DRM + assistance à maîtrise d'ouvrage éventuelle

Budgets

Investissements
Fonctionnement

- Intégré à l'action 2.3 au travers d'Accueil Vélo auprès des loueurs de vélo

Partenaires potentiels

- Loueurs, vélocistes, offices de tourisme, gestionnaires de sites de loisirs impliqués dans Accueil Vélo, les EPCI en cas de carence de l'initiative privée, ADT, OT

|AXE| |2|

| DÉPLOYER UNE OFFRE DE SERVICES COHÉRENTE |

|ACTION| |2.6|
AMÉNAGER DES AIRES D'ARRÊT SUR LES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES

Public cible
- Touristes

Porteurs potentiels
- Département et ADT (coordination), EPCI (aménagement)

Moyens humains
- Personnel interne EPCI, ADT et Département

Budgets
Investissements
- Budgets et financements à intégrer dans le volet infrastructures au même titre que l'itinéraire lui-même avec les mêmes règles de financement
- Investissement de 3 à 5 % des investissements selon la part des sites propres

Fonctionnement
- Le budget de fonctionnement de ces services relève du niveau local (communal ou intercommunal)

Partenaires potentiels
- Bosch (réseau de bornes de recharges)

Les enquêtes auprès des touristes à vélo notamment sur la ViaRhôna ont montré comme sur la plupart des itinéraires cyclables en France, un fort niveau d'insatisfaction concernant les services relevant des collectivités le long des itinéraires et particulièrement sur les points d'eau, les toilettes, les aires de pique-nique, le stationnement des vélos, la recharge des batteries de VAE, les jeux pour enfants mais aussi l'accès wifi notamment pour les clientèles étrangères. Ces services doivent faire intégralement partie du cahier des charges des itinéraires dans le cahier de recommandations technique.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE
- Capacité du Département et des EPCI à développer et structurer le nombre d'aires de services

Indicateurs :
- Evolution du nombre d'aires de services référencées.
- Services référencés sur OSM

Recenser, localiser l'offre existante, réaliser en dernier recours

Définir avec le Réseau Vélo le niveau de service attendu sur les différents itinéraires

Recenser lors des études d'itinéraires les services existant à proximité immédiate

Mettre en place la signalisation locale pour indiquer les services

Compléter le cas échéant l'offre de service en l'absence d'une offre existante

Former le Réseau Vélo à la saisie des données sur OSM

© Luca Piccini Basile / iStockPhoto

La crainte de la crevaison ou d'un problème technique sur le vélo, notamment le dimanche ou durant les congés d'été est un frein au développement de la pratique. D'autant que l'offre marchande en Ardèche reste faible. Afin de rassurer les nouveaux pratiquants et touristes sur le territoire, il apparaît intéressant de réussir à proposer un service de réparation / maintenance ou tout au moins d'appui disponible sur tout le département.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE

- Capacité du Département et des EPCI à développer et structurer le nombre de réparateurs référencés
  Indicateurs :
  - Evolution du nombre de réparateurs référencés.
  - Services référencés sur un outil orienté vers les usagers

Développer l'offre de réparations

Identifier les opérateurs potentiellement mobilisables : vélocistes, loueurs, MCF, garagistes, adhérents Accueil vélo proposant outillage ou matériel en vente ou prêt, start'up de dépannage vélo à domicile, réseau d'ambassadeurs bénévoles (cf tour du lac St Jean au Québec), réseau de particuliers identifiés par le comité départemental FFVélo.

En l'absence d'offre, la structurer à l'échelle de plusieurs EPCI, en s'appuyant sur des structures existantes et sur des start'ups mobiles

Constituer et animer un réseau pour proposer une offre de service minimale de qualité : dépannage sur site, prêt d'outillage, vente de petit matériel

Faire connaître l'offre en intégrant ce service dans les éléments de communication et de promotion de la pratique du vélo en Ardèche

© dragana991 / iStockPhoto

|A|C|T|I|O|N| |2.7|

STRUCTURER UN RÉSEAU DE DÉPANNEURS / RÉPARATEURS DE VÉLOS

Public cible
- Habitants et touristes

Porteurs potentiels
- EPCI, ADT et Département

Moyens humains
- Personnel interne EPCI, de l'ADT et du Département

Budgets
Investissements
Fonctionnement
- Temps de coordination Département : 5j/an

Partenaires potentiels
- Détaillants spécialisés, MCF, moniteurs indépendants, Start'Up, Loueurs.

|AXE| |3|

| PROMOUVOIR LES PRATIQUES DU VÉLO |

|ACTION| |3.1|
PROMOUVOIR L'UTILISATION DU VAE UTILITAIRE

Public cible
• Habitants et touristes en séjour

Porteurs potentiels
• Département et EPCI

Moyens humains
• Personnel interne

Budgets
Investissement
• Soutien à l'acquisition de VAE par le Département et les EPCI
Fonctionnement
Temps interne de coordination (+/- 10j/an)

Partenaires potentiels
• Département en appui technique dans la réalisation des cahiers des charges, rédaction d'appels à projet lancés par les EPCI, identification de partenaires (vélocistes, moniteurs intervenants) et appui financier
• Délégataires transports
• Opérateurs spécialisés, moniteurs cyclistes

Le VAE peut jouer un rôle stratégique dans le développement du vélo en Ardèche. Il permet d'ouvrir le vélo à des territoires de montagne, développer la pratique parmi les publics éloignés - actifs ou non, avec une fréquence de pratique et des distances de déplacement beaucoup plus longues. Il s'agit ici de promouvoir très fortement l'utilisation du VAE par les habitants, en complément à la location auprès des touristes (action 2.5).
L'objectif de cette action est d'appuyer les EPCI dans le choix des meilleurs outils de promotion du VAE.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE
• Capacité à proposer et faire connaître la mise en place d'une aide à l'achat
• Capacité à coordonner l'organisation d'animations auprès de toutes les cibles identifiées
Indicateurs :
• Nb de bénéficiaires de l'aide à l'achat
• Nb de vélos vendus et loués

Lancer sur tout le territoire des opérations d'essais VAE

Réunir les opérateurs potentiels pour étudier les modalités pratiques

Lancer une consultation conjointe permettant de mettre en place des « opérations essais »

Promouvoir l'ensemble du dispositif à une échelle départementale (avec les communes, les entreprises et les sites touristiques) avec les EPCI volontaires

Le passage à l'achat d'un VAE augmente d'un facteur 4 si l'usager potentiel a essayé le VAE. Il s'agit de multiplier les possibilités d'essais pour « convaincre » et développer l'usage du VAE au quotidien

Accompagner l'acquisition des VAE par les habitants

Définir les cibles de populations à aider

Définir le montant de l'aide à l'achat et les modalités (en lien avec autres partenaires, autres collectivités…)

Définir les modalités de versement de l'aide et faire savoir

Négocier avec les vélocistes des achats groupés pour des opérations « coup de poing »

L'aide à l'achat d'un montant de 200 à 400 € peut être un outil efficace de promotion du VAE dans les secteurs où la pratique ou les ventes sont faibles (<3 VAE vendus /an/1 000 hab), pour lancer le marché les premières années.

Développer la location longue durée pour les résidents

Définir l'offre de location et son modèle économique (couplage avec location touristique) selon plusieurs modèles possibles :
- En régie
- En délégation à l'opérateur de transport
- En délégation de service public

Elaborer une offre globale incluant l'entretien.

Valoriser l'offre en utilisant les arguments qui la rendent compétitive.

Pour certains, l'achat n'est pas envisageable compte tenu de l'investissement que cela représente. La location longue durée qui permet de ne pas investir, de ne pas avoir à se soucier de l'entretien, de limiter les risques de vol (les vélos de parcs sont moins volés car plus difficiles à revendre), de vérifier que le VAE correspond bien à son usage, est une solution intéressante.

© microgen / iStockPhoto

|AXE| |3|

| PROMOUVOIR LES PRATIQUES DU VÉLO |

|ACTION| |3.2|
PROMOUVOIR L'ARDÈCHE COMME DESTINATION VÉLO

Public cible
• Touristes à vélo

Porteurs potentiels
• ADT, Réseau Vélo

Moyens humains
• Personnel interne

Budgets
Fonctionnement
• Un budget marketing dédiée aux actions de la stratégie Ardèche à vélo sera déterminé chaque année par l'ADT et ses partenaires dans le cadre de l'élaboration du plan d'actions annuel de la destination, coordonné par l'ADT.
• Promotion papier, topo-guides, brochures
• Promotion digitale, site, web, vidéos, GRC
• Eductours, accueil presse, salons, événements

Partenaires potentiels
• EPCI, Offices de tourisme, France Vélo Tourisme, l'Ardéchoise, comités sportifs, clubs et associations

Si pour les clientèles de proximité, le recours à un tour opérateur ou un produit packagé est faible dans le tourisme à vélo, en revanche, il est utile d'aider à la préparation, notamment pour les petits groupes, en proposant des offres pré-assemblées d'hébergeurs sur les itinéraires les plus courus

L'Ardèche est une destination et une marque majeure du tourisme à vélo, connue internationalement, largement promue par l'Ardéchoise mais paradoxalement encore peu identifiée comme un territoire accessible à une pratique loisir. Plusieurs axes de travail ont été identifiés lors de la concertation.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE
• Coordination de la communication des territoires sur leurs itinéraires de façon à jouer au maximum un effet collection régionale
• Capacité à rentrer dans une logique de filière sur les segments de pratique sportive et itinérante, plus communautaires

Indicateurs :
• Evolution du taux de connexion aux pages vélo dans le site départemental
• Poids de l'Ardèche dans les intentions de séjours des touristes à vélo
• Evolution du taux de pratique vélo pendant le séjour parmi les clientèles touristiques

Mettre en œuvre la stratégie de promotion de la destination

La stratégie marketing se décline sur 3 types de cibles :
• Les clientèles urbaines de proximité (situées à maxi 3h00), de court séjour (2 à 5 j), sur les ailes saison, pour lesquelles une pratique de loisirs (voies douces ou boucles) peut jouer un rôle déclencheur dans la décision de séjour,
• Les pratiques spécialisées (itinérance longue, VTT, Gravel, cyclosport…),
• Les clientèles en séjour fixe pour lesquelles l'offre cyclable doit être mis davantage en avant dans la promotion de la destination (voir tableau couples produits/marchés en annexe) .

Sélectionner l'offre « vitrine » - destinée aux cibles prioritaires – en fonction des infrastructures du réseau socle de voies vertes/voies douces, des boucles et itinéraires VAE, de la GTA et des stations vélo et présentant une offre de services aboutie, afin de la promouvoir

Harmoniser la communication vélo entre les itinéraires et les territoires (OT et EPCI) pour jouer les effets d'échelle.

Décliner cette communication dans un plan d'action coordonné digital, print et relations publiques, animé par l'ADT.

Valoriser les événementiels et en créer (ex : événements très grand public de type « Slow Up » avec fermeture aux voitures sur une journée d'un circuit de 20 à 30 km sur un parcours emblématique).

La stratégie marketing se développe autour de 3 clientèles prioritaires, avec un plan d'action coordonné avec les différents partenaires.

Structurer la mise en marché

Renforcer la mise en marché avec les outils de promotion et Mytriptailor.

Développer une offre simple réservable en ligne clé en main packagée de façon simple (hébergement + location + transport).

Le report de la mobilité des modes motorisés vers le vélo nécessite la mise en place de conditions satisfaisantes de cyclabilité sur le réseau routier. Ce report nécessite aussi un accompagnement des changements de comportement pour s'affranchir d'un certain nombre de freins.
Cet accompagnement passe par des actions d'animation de terrain qui pourraient être mises en place par les EPCI en lien avec des associations compétentes en la matière..

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE

- Implication des partenaires
- Capacité à mobiliser des personnes ressources
- Pour les collèges, mobilisation des chefs d'établissements
- Soutien du réseau vélo dans la structuration du dispositif

Indicateurs :

- % d'élèves de CM1 ou CM2 qui ont bénéficié du « savoir rouler »
- Nombre de collèges engagés dans un événement départemental
- Nombre de Plans de Mobilité engagés et nombre d'animations réalisées par les collectivités locales et en entreprises
- Nombre de bénéficiaires de prêts de vélos et VAE
- Nombre de participants aux opérations vélo-santé

Agir sur le « savoir-faire »

Structurer le « savoir rouler » dans les écoles primaires : réunir tous les opérateurs potentiels pour identifier les modalités de mise en œuvre avec les communes et EPCI volontaires et expérimenter dans des établissements tests sous forme d'appels à projets lancés par les EPCI avant déploiement

Faciliter l'accès au vélo des personnes en précarité : s'appuyer sur les associations existantes pour développer l'accès au vélo et au VAE des personnes en situation de précarité pour les accompagner vers l'apprentissage et la prise en main des vélos

Intégrer les essais de VAE dans les animations de Plans de Mobilité et promouvoir les solutions modes actifs

Appuyer les EPCI pour lancer des approches expérimentales sur des opérations vélo-santé avec les associations de patients, les clubs sportifs

Réaliser des Plans de Mobilité dans les collectivités locales et en entreprises

Aider les EPCI à structurer leur approche (en interne et/ou avec des prestataires) pour élaborer des Plans de Mobilité à l'échelle intercommunale et animer les plans de déplacements d'entreprises

|A|C|T|I|O|N| |3.3|

ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT

Public cible

- Enfants, collégiens, actifs, personnes âgées, publics sociaux…

Porteurs potentiels

- EPCI, coordination réseau vélo
- Département pour les actions auprès des collèges

Moyens humains

- Personnel interne pour la coordination

Budgets

Investissement

- Supports pédagogiques : visuels, cônes et bornes, parc de vélos

Fonctionnement

- Temps des personnels des porteurs et des partenaires potentiels

Partenaires potentiels

- Moniteurs / MCF, FUB, USEP, Inspection académique, Police et Gendarmerie, Direction des collèges au sein du Département, Entreprises, CCI, Mobilité 07/26, Pôle emploi, ARS, Hôpitaux, Associations et Clubs

L'Etat et ses partenaires ont créé et défini les modalités et supports de mise en œuvre du savoir rouler à destination des scolaires dans le cadre de la loi d'orientation pour la mobilité (LOM). A l'échelle de l'Ardèche, il s'agit de former environ 4 000 élèves chaque année.

Potentiellement 70 000 actifs sont concernés par des mobilités douces dans le cadre de leurs déplacements domicile travail qui sont < à 10 km.

AXE 4

ASSURER LA GOUVERNANCE DU DISPOSITIF

ACTION 4.1
ANIMER LE RÉSEAU VÉLO

Public cible
- Tous les acteurs du « Réseau vélo »

Porteurs potentiels
- Département, ADT

Moyens humains
- Personnel interne

Budgets
Fonctionnement
- 1 ETP + appui des services + appui administratif

Partenaires potentiels
- Membres du « Réseau vélo »

Le réseau vélo doit apporter une ingénierie et un niveau de connaissance commun à tous. S'appuyant sur des données nationales mais intégrant les spécificités ardéchoises, tous ces documents ont vocation à être largement diffusés.

La politique cyclable de l'Ardèche est une politique co-construite et co-animée par le Département, l'ADT, les EPCI et les acteurs publics et privés impliqués dans la pratique du vélo.
Le dispositif de gouvernance est articulé autour :
- **d'un « Réseau vélo » rassemblant tous ces acteurs,**
- **des comités d'itinéraires sur les principaux itinéraires du réseau socle.**

Une ingénierie d'animation au sein du Département appuyé par l'ADT assure le pilotage opérationnel du schéma, l'animation du réseau, l'assistance et le conseil aux intercommunalités. Un dispositif d'observation et d'évaluation (dont un outil SIG) - confié à l'ADT - permet de disposer d'éléments précis pour affiner les stratégies.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE

Indicateurs :
- Nombre de rencontres et de personnes présentes
- Guides et formations proposés ou produits

Animer, Informer

Mettre en place des outils permettant aux membres du réseau d'avoir accès régulièrement et facilement aux informations, à l'ensemble des documents, aux veilles réglementaires.
Assurer une veille règlementaire et financière des dispositifs de soutien existants.

Organiser une connaissance technique commune

Réaliser des guides techniques, organiser des formations et séminaires, prévoir des visites de réalisations.

Développer un appui technique auprès des agents en charge de la mise en œuvre des politiques cyclables.

Coordonner des actions transversales

Mettre à disposition des cahiers des charges types facilitant la rédaction des marchés.

Envisager la mise en place de commandes groupées pour optimiser les coûts et homogénéiser les équipements.

Prévoir des actions communes et coordonnées sur la promotion et la communication externe.

Afin de mesurer l'évolution des différentes pratiques et l'influence des actions du schéma directeur cyclable, il est nécessaire de mesurer et d'analyser l'évolution de la pratique et de la fréquentation sur le territoire.

FACTEURS CLEFS DE RÉUSSITE

- Le déploiement réussi de compteurs sur le territoire.
- La qualité de l'analyse des résultats.

Indicateurs :

- Nombre de compteurs déployés
- Nombre d'enquêtes réalisées
- Publication annuelle du tableau de bord des résultats

Assurer un suivi de l'offre

Mettre à jour l'outil SIG partagé avec l'observatoire national des VVV.

Mettre en place un suivi des labels accueil vélo.

Suivre la fréquentation

Assurer une gestion différenciée des compteurs (automatiques, permanents, ponctuels …)

Exploiter les données de l'application STRAVA dédiée aux cyclosportifs pour mieux suivre la clientèle.

Le département est déjà doté d'un bon réseau de compteurs. Il s'agit d'assurer une vérification et une analyse régulière des données afin d'évaluer l'évolution de la fréquentation.

Observer les clientèles

Réaliser des enquêtes clientèles terrain afin de mieux connaître la typologie des pratiquants.

Observer les groupes de clientèles cibles pour identifier les facteurs déclencheurs de départs.

Parallèlement à l'évaluation quantitative, il faut renforcer les moyens d'observations qualitatifs des clientèles

|A|C|T|I|O|N| |4.2|

OBSERVER ET SUIVRE LA FRÉQUENTATION ET LES PRATIQUES VÉLO SUR LE TERRITOIRE

Public cible

Tous les acteurs du « Réseau vélo »

Porteurs potentiels

Agence de développement touristique

Moyens humains
Personnel interne

Budgets

Investissement

- Compteurs à boucle électromagnétiques (60 k€ environ)
- Plateforme SIG
- Budget annuel de 5 000 €
- Temps interne de coordination (1 j/semaine au moins)

Partenaires potentiels

Le « Réseau vélo »

© O.Hermitant-ADT07-CD07

SCHÉMA DÉPARTEMENTAL EN FAVEUR DU VÉLO
2020|2025

| ANNEXES |

© M.Dupont-ADT07-CD

COUPLES PRODUITS-MARCHÉS

Cible	Priorité	Profil	Origine	Position concurrentielle de l'Ardèche
Actifs urbains	1	Petits groupes d'amis, jeunes couples CSP+ (20-30 ans) sans enfants, pratiquants du vélo en ville.	Urbains, bassins < 200 km : Lyon, Grenoble, Chambéry, Annecy, Genève.	Potentiel ViaRhôna Destination Ardèche intérieure plus nature et plus sauvage. Evasion et conditions météo propices en demi-saison à proximité des bassins émetteurs. Budget hébergements et restauration plus serrés que PACA. Météo moins sûre en début de saison.
Actifs urbains	1	Couples d'amis actifs sans enfants (50-65 ans), cycliste urbain.	Urbains, bassins < 200 km : Lyon, Grenoble, Chambéry, Annecy, Genève.	Destination Ardèche intérieure plus nature et plus sauvage, plus variée que la ViaRhôna.
Jeunes retraités	2	Couples + 60 ans.	Urbains, bassins < 200 km : Lyon, Grenoble, Chambéry, Annecy, Genève.	Destination moins courue, plus sauvage, image gastronomie. Plus facile que le Vercors et le Pilat. Relief et revêtement moins accessible dans l'Ardèche intérieure.
Familles urbaines	3	Familles avec enfants 5-12 ans en famille ou tribus (2 ou 3 familles, groupes de 10-12).	< 300 km.	Potentiel fort sur la ViaRhôna. Offre HPA, climat propice en demi-saison et été. Budget plus serré que PACA. Hors VR image d'un relief plus marqué que les VVV de plaine (V63, Bourgogne). Côté nature plus marqué.
Scolaires	3	Voyages de classe CM1-CM2 et 6e-5e ou voyages de centres arérés.	Principalement Ardèche, mais potentiel bassin < 100 km.	Itinéraires aménagés et sécurisés en proximité en boucle : Dolce via…
Groupes	4	Voyage en groupes, tribus familiales, comités d'entreprise.	Bassins < 200 km : Lyon, Grenoble, Chambéry, Annecy, Genève.	Diversité des activités de pleine nature, Budget + serré que PACA. Difficulté à trouver des hébergements de groupe adaptés à cette clientèle ? Potentiel tribu famille sur la ViaRhôna et Dolce Via.
Itinérance longue	2	Couples 20/30 ans sans enfants et 50/70, individuels, amis (3 à 4 pers maxi), non débutants hors ViaRhôna. Public très large sur la ViaRhôna.	France, Suisse, Allemagne, Pays-Bas.	Positionnement fort sur la ViaRhôna, faible en dehors. Potentiel intéressant à développer sur petite route. Massif Central pour des non débutants.
Cyclosportifs	3	En petits groupes d'amis, + 50 ans, FFCT ou non, vélo de route bon niveau.	France, Europe (notoriété Ardéchoise).	Climat estival moins chaud que PACA / Corse / Espagne de juin à septembre. Routes plus tranquilles que dans les Alpes. Moins ensoleillé en début de saison, revêtements moins roulants que l'Espagne (Catalogne, Baléares) ou le Var.
Cyclosportifs	5	En club FFC, catégories cadets, juniors et S3 / S4.	Auvergne-Rhône-Alpes.	Climat estival moins chaud que PACA / Corse / Espagne. Routes plus tranquillesque dans les Alpes.
VTTistes	4	En petits groupes d'amis, 30-45 ans, licenciés ou non, pratique enduro ou itinérante.	Urbains, Vallée du Rhône, bassins < 100 km : Lyon, Valence, Montélimar.	En retard sur d'autres territoires : Saillans, Die, Millau... Pas une image VTT marquée malgré un vrai potentiel.
Gravel	2	En solo ou entre amis, 30-55 ans, non licenciés, pratique journée ou itinérante.	Urbains, bassins < 200 km : Lyon, Grenoble, Chambéry, Annecy, Genève.	Territoire «nature» accessible par la vallée du Rhône. Plus facile d'accès que Haute-Loire ou Auvergne. Mais pas d'offre identifiée.

Motivations	Produit	Période	Outils de communication
Slow tourisme, break nature, rupture au quotidien paysages convivialité.	2,5 j. (WE rallongé) et 3-5 j. En itinérance. Hébergement en dur (gîte d'étape, bungalows, héb groupe) et camping.	avril à octobre	Site web. Réseaux sociaux : Instagram, Facebook. Blogs d'influenceurs. Festivals de voyage à vélo. Mountain wilderness / changer d'approche. Carnets d'aventures.
Rester actifs, santé, gastronomie, patrimoine, petits villages convivialité.	3-5 j. Hébergement chambre d'hôte, gîtes. En itinérance ou en boucle.	avril à octobre	Site web, blogs. Presse régionale (Dauphiné, Progrès) France Bleue.
Thématique santé de plus en plus présente, vivre une retraite autrement. Profiter de la gastronomie, des vins, produits du terroir.	Présence de VAE, hébergement plus qualitatif. Pouvoir d'achat +. En boucle ou en itinérance.	avril à octobre	Site web, blogs. Presse régionale (Dauphiné, Progrès). France Bleue. Reportages (Racines et des Ailes, Géo…). Salons de la randonnée de Lyon.
Vivre une expérience originale en famille, sortir du train train, vacances différentes, insolites, actives. Initier ses enfants à une démarche écologique.	3 à 7 j. Hébergement bungalows, gîte, camping. Présence de VAE.	avril à octobre	Sites web. Résaux sociaux (Instagram). Blogs familles (ex : Graines de baroudeurs, La bougeotte en famille). Via les voyages de classe (voir plus loin).
Projet pédagogique sur l'année, maitrise du vélo, vie en communauté, voyage itinérant.	3 à 7 j. Hébergement gîte, camping.	juin	Offre de voyages de classes départementales Rectorat, USEP et UNSS, MCF.
Des hébergements et restauration avec tarif modéré avec activités de pleine nature accessibles.	Boucles loisirs, avec ou sans location de VAE.	mai ou juin	Hébergeurs, UNAAT.
Découverte de la France profonde, variété des paysages, routes tranquilles, patrimoine rural, marchés, produits du terroir.	Traversée du Massif Central de Valence à Bordeaux (8 j) ou de Genève à l'Océan (15 j).	mai à septembre	Itinéraire à intégrer au schéma national. Réseaux sociaux, blogs voyages, blogs vélo. Festivals vélo. Site web FVT. Topo-guide papier. Publications ciblées (Carnets d'Aventure, Vélo 200).
Recherche de routes secondaires ludiques avec dénivelé et trafic modéré.	7 j. Itinéraires en boucle, 70 à 150 km, dénivelé ++, paysages, le matin, activité et visite produits du terroir, dîner amélioré le soir.	mai à septembre	Magazines cyclosport, FFCT, Ardéchoise, étape du Tour, Tour de France.
Stages de préparation physique clubs.	Hébergement de groupe, tarif demi-pension, salle de sport et salle de cours.	avril, vacances de printemps	Hébergements de groupes, clubs Région AURA.
Découverte de nouveaux spots avec des descentes qualitatives, avec communautés locales ou moniteurs. Pour le VTTAE, parcours moins techniques (type sites VTT FFC) à adapter.	GTA format WE 3 j, Court séjour fixe sur sites VTT FFC pour VTTAE, Petites boucles techniques sur vallée du Rhône à la journée.	mai à septembre	Réseaux sociaux, ambassadeurs : Greg Noce, Alex Rudeau, moniteurs VTT, MCF, mag Enduro Tribe (Privas), événementiel enduro.
Evénement «Gravel Ardèche», parcours ludique avec dénivelé marqué mais moins extrême que les Alpes (pas nécessité d'avoir des cols). Marché de niche mais porteur d'image.	Produit journée proche du Rhône (Lamastre / Le Cheylard) accessible en train ou en voiture. Produit 3 j sur la montagne Ardéchoise.	mai à septembre	Blogs, réseaux sociaux. Magazine 200.

GLOSSAIRE

ADT 07 : Agence de développement touristique de l'ardèche

ARS : Agence régionale de santé

CCI : Chambre de commerces et d'industries

CEREMA : Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Communication print : communication papier (carte, dépliants…)

Communication digitale : communication par internet

DRM : Direction des Routes et des mobilités (Département)

OGS Combe d'ARC : Opération grand site de la combe d'Arc

RD : Routes départementales

FFC : Fédération française de cyclisme

FFCT : Fédération française de cyclotourisme

FFR : Fédération française de la randonnée

FRHPA : Fédération régionale hôtellerie de plein air

FSGT : Fédération sportive et gymnique du travail

FUB : Fédération des usagers de la bicyclette

My trip taylor : application permettant l'organisation de séjours itinérants

OSM : Open street map

OT : Office de tourisme

SIG : Système d'information géographique

TER : Transports express régionaux

UNATT : Union nationale des associations de tourisme et de plein air

USEP : Union sportive de l'enseignement du premier degré

VAE : Vélo à assistance électrique

VL : Véhicules légers

VTT : Vélo tout terrain

VVV : Véloroutes et voies vertes

ardèche
LE DEPARTEMENT

Hôtel du Département
Quartier Chaumette
BP737 - 07007 Privas cedex
ardeche.fr

Direction des routes et des mobilités
Direction générale adjointe aménagement du territoire
Pôle Astier Froment - 2 bis rue de la recluse
07000 PRIVAS