

VILLE DE GRUISSAN



PLAN VÉLO





Copenhagenize constitue une société de référence à la disposition des villes pour tout sujet relatif à l'urbanisme cyclable : de la culture vélo à la gestion du trafic, en passant par les aménagements et la communication.

Nous abordons tous nos projets du point de vue de l'utilisateur et nous utilisons le design, l'anthropologie et le bon sens comme point de départ de notre réflexion.

Nous pensons d'abord aux cyclistes et nous concevons le projet à partir de là, quelle que soit la ville. Notre métier est d'inspirer et de conseiller les municipalités afin qu'elles rétablissent le vélo en tant que moyen de déplacement urbain à part entière.

EQUIPE PROJET

- **Directrice** : Clotilde Imbert
- **Responsable Design Urbain** : Arthur Duhamel
- **Cheffe de projet** : Justine Gardy
- **Chargées d'études** : Mathilde Chesneau et Laure Verdier
- **Graphiste** : Anne Xiong

PRÉAMBULE

La commune de Gruissan s'est inscrite dans la cadre de sa politique d'aménagement dans une démarche de transition énergétique ainsi que dans le renforcement de la résilience de son territoire. En développant la mobilité cyclable, la commune pourra ainsi améliorer le confort de vie de ses habitants et limiter l'utilisation de la voiture pour les déplacements du quotidien, notamment estivaux.

Destination prisée des touristes, le vélo des vacances doit également être considéré comme une opportunité de plus pour transformer le territoire et augmenter la part des usagers du vélo.

Pour atteindre cet objectif du développement du vélo du quotidien de manière durable, cette étude doit être un outil capable de rendre la politique cyclable de la commune à la fois visible et profitable à tous les profils d'utilisateurs.

Tourné vers l'action, ce plan vélo permettra à la commune de disposer d'une feuille de route claire, cohérente et pragmatique déclinée spatialement et temporellement, mais aussi budgétairement en identifiant les dépenses d'investissement nécessaires à sa mise en œuvre. Ce document traite à la fois des infrastructures cyclables, des services aux usagers ainsi qu'à l'accompagnement au changement de mobilité des habitants et visiteurs.

CONTENU DU PLAN VÉLO

I. AXES STRATÉGIQUES ET FICHES ACTIONS

II. SCHÉMA DIRECTEUR

III. PROGRAMME PLURIANNUEL (2024-2030)

INTRODUCTION PAR MONSIEUR LE MAIRE,
DIDIER CODORNIU



I. AXES STRATÉGIQUES ET FICHES ACTIONS

SOMMAIRE

RAPPEL DES CONCLUSIONS ET ENJEUX DU DIAGNOSTIC	06	AXE 3 : DÉVELOPPER DES SERVICES VÉLO POUR LES HABITANTS ET VISITEURS	35
AXE 1 : ACCOMPAGNER ET ÉVALUER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO SUR LA COMMUNE	09	3.1 RENFORCER LES STATIONNEMENTS VÉLO	36
1.1. RÉCUPÉRER DES DONNÉES SUR LA MOBILITÉ CYCLABLE AUPRÈS DE DIFFÉRENTS ACTEURS	10	3.2 FACILITER AUX USAGERS L'ACCÈS À UN VÉLO	37
1.2. COORDONNER LES ACTEURS LOCAUX POUR ENGAGER UNE STRATÉGIE CYCLABLE PARTAGÉE	11	3.3 ACCOMPAGNER L'ÉQUIPEMENT VÉLO ET LA LABÉLISATION DES STRUCTURES TOURISTIQUES	38
1.3. SUIVRE LA MISE EN PLACE DES ACTIONS ET VEILLER À LEUR PÉRENNISATION	11	3.4 ENCOURAGER L'INTERMODALITÉ	40
AXE 2 : DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES	13	AXE 4 : SIGNALER ET JALONNER LE RÉSEAU CYCLABLE	43
2.1 AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES	14	4.1 RENFORCER LE JALONNEMENT RÉGLEMENTAIRE SUR LE RÉSEAU CYCLABLE	44
2.2 RÉAMÉNAGER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES NON SATISFAISANTES	18	4.2 CRÉER UNE CHARTE GRAPHIQUE POUR L'INDICATION DES ITINÉRAIRES	45
2.3 ÉTUDIER ET PLANIFIER L'AMÉNAGEMENT DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES CYCLABLES	23	AXE 5 : SENSIBILISER DIVERS PUBLICS AU VÉLO	47
2.4 APAISER LES SECTEURS EN MIXITÉ	29	5.1 MISER SUR UNE COMMUNICATION POSITIVE ET VALORISANTE SUR LA PRATIQUE CYCLABLE	48
2.5 PROTÉGER LES USAGERS DU VENT ET DE LA CHALEUR	30	5.2 SENSIBILISER LES PERSONNES ÂGÉES ET LES STRUCTURES RATTACHÉES	50
		5.3 SENSIBILISER LES PLUS JEUNES	51
		5.4 ENCOURAGER LES AGENTS DE LA COMMUNE ET LES ÉLUS À FAIRE USAGE DU VÉLO	52

RAPPEL DES CONCLUSIONS ET ENJEUX DU DIAGNOSTIC

La commune de Gruissan a développé au fil du temps un certain nombre d'aménagements cyclables et d'initiatives en faveur du vélo (mesures d'incitations, communication, information aux usagers, etc.). La commune profite également d'un **territoire propice à la mobilité cyclable**, avec notamment des paysages naturels d'exception. L'usage du vélo reste toutefois marginal à ce jour dans la commune, dans un contexte de territoire fortement dépendant de la voiture (gare ferroviaire à 15 km, offre de transport en commun présente mais limitée).

ENJEUX

- Un **maillage cyclable existant à améliorer (lisibilité et sécurité) et à compléter**, avec une priorité à donner à la desserte des plages, des équipements de front de mer et des hauts lieux de découverte du territoire.
- Des **incitations, informations et communications à cibler** d'une part vers les habitants et d'autre part vers les visiteurs et les vacanciers avant et pendant la haute saison.
- Des **services aux usagers à déployer** sur la commune, en fonction des besoins spécifiques des types d'usagers et des lieux.
- Une **inscription dans le grand territoire à renforcer** via le renforcement de l'itinéraire cyclable «La Littorale» (connexion à Narbonne).
- Un **territoire à valoriser** via le jalonnement et la signalétique du réseau cyclable.

ATOUTS

- Un territoire d'exception avec des éléments naturels attractifs ;
- Une commune propice à la mobilité cyclable (peu de dénivelé, distances faibles) ;
- Des quartiers connectés par des aménagements cyclables existants et des itinéraires cyclables touristiques régionaux et européens qui traversent la commune ;
- Des zones apaisées et un tissu de rues résidentielles dense ;
- Jalonnement personnalisé de destination déjà amorcé (quartier, points d'intérêts) ;
- Développement de service vélo en libre service avec les pompes de réparation ;
- Mise à disposition d'une flotte de VAE gendarmerie ;
- Nombreux acteurs associatifs ;
- Piste d'apprentissage pour les enfants et éducateurs SRAV.

FAIBLESSES

- Une réglementation non conforme de certains aménagements cyclables ;
- Stationnement vélo insuffisant et de qualités diverses ;
- Peu de vélocistes ouverts toute l'année ;
- Une signalétique et un jalonnement cyclable trop diversifié.

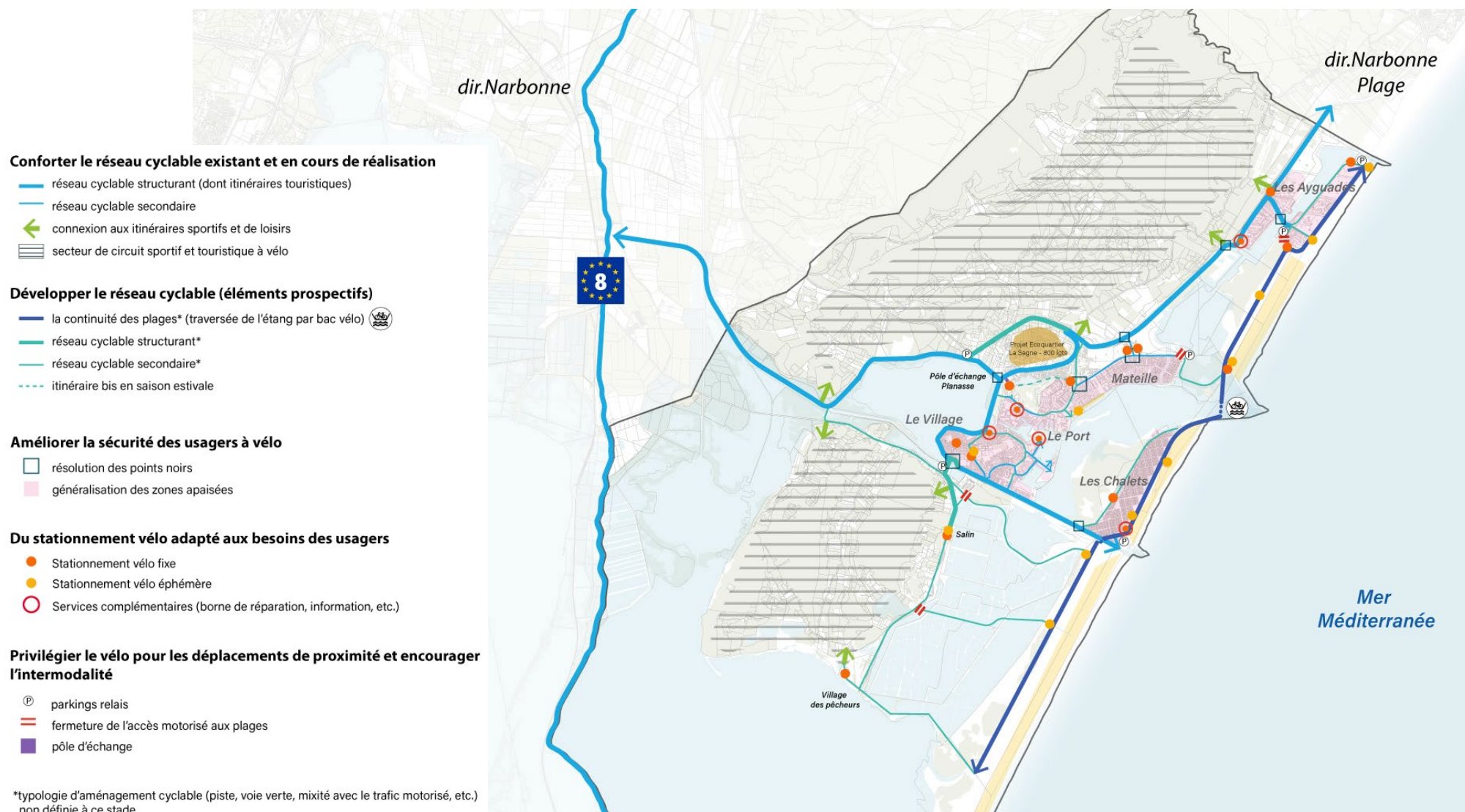
OPPORTUNITÉS

- Une commune attractive, avec des projets de développement diversifiés ;
- PAMA du Grand Narbonne donnant de grandes orientations vélo ;
- Commune très touristique - multiples cibles d'usagers ;
- Engouement et envie des usagers au recours de mobilité active, notamment durant leur vacances ;
- Politique de retrait progressif du stationnement motorisé sur les plages de Vieille Nouvelle et Mateille, un levier vers un report modale planifié ;
- Une connexion avec Narbonne réalisable à vélo ;
- Équipements des pôles générateurs de flux et des structures touristiques en vélos.

MENACES

- Des flux motorisés très importants en haute saison et une demande en stationnement forte ;
- Des pratiques motorisées ancrées dans les esprits (stationnement sur plage) ;
- Des axes qui doivent s'adapter à différentes problématiques : passage des bateaux vers la zone technique - forte hausse de la population en période estivale ;
- Contraintes environnementales liées au littoral et aux espaces naturels.

CARTE SYNTHÉTIQUE DE PRINCIPE



AXE 1

ACCOMPAGNER ET ÉVALUER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO SUR LA COMMUNE

L'enjeu majeur est d'accompagner le développement de la mobilité cyclable d'une part pour les Gruissanais et Gruissanaises, et d'autre part pour les nombreux vacanciers et visiteurs présents lors de la saison estivale et tout au long de l'année.

Pour cela, au-delà des actions portées par la commune, il s'agit de fédérer les nombreux acteurs locaux, qu'ils soient publics ou privés, et coordonner l'ensemble de leurs actions afin de structurer une approche collective du développement de la pratique du vélo. Par ailleurs, suivre l'évolution quantitative et qualitative de la pratique cyclable sur le territoire permettra de mieux répondre aux besoins des usagers.

ACTION 1.1

RÉCUPÉRER DES DONNÉES SUR LA MOBILITÉ CYCLABLE AUPRÈS DE DIFFÉRENTS ACTEURS

ACTION 1.2

COORDONNER LES ACTEURS LOCAUX POUR ENGAGER UNE STRATÉGIE CYCLABLE PARTAGÉE

ACTION 1.3

SUIVRE LA MISE EN PLACE DES ACTIONS ET VEILLER À LEUR PÉRENNISATION

ACTION 1.1

RÉCUPÉRER DES DONNÉES SUR LA MOBILITÉ CYCLABLE AUPRÈS DE DIFFÉRENTS ACTEURS

OBJECTIF

Il s'agit de réaliser un suivi de données clé permettant d'établir un bilan de l'évolution de la pratique du vélo sur la commune. Ces données sont essentielles quantitatives (nombre d'usage sur les itinéraires majeurs), mais peuvent aussi être qualitatives (évolution du profil des usagers). L'enjeu est de disposer de toutes informations pouvant apporter une connaissance plus fine de la pratique cyclable afin de mieux répondre aux besoins des usagers, mais aussi des professionnels du vélo.

Gruissan étant une commune marquée par une variation importante des habitants et visiteurs selon les saisons, l'usage de la voirie s'en trouve différent au fil des mois. Afin d'avoir une vision complète des différentes circonstances de trafic, il est important de récolter des données sur l'ensemble de l'année.

DESCRIPTION ET RÉALISATION

- Récolter des données quantitatives via l'implantation de compteurs automatiques permanents permet de suivre en temps réel la fréquentation des itinéraires cyclables liaisons majeures. Non représentatives de l'ensemble de la fréquentation, ces données devront être appréciées au regard d'autres composantes : la saison, la météorologie, le type d'aménagement cyclable, le type d'usage (loisirs, utilitaire).
- Récolter des données quantitatives via la pose de compteurs mobiles (nouveaux aménagements cyclables).
- Récolter des données sur les différents profils des cyclistes en organisant des comptages manuels récurrents. Un soutien des associations vélo locales peut être demandé afin de disposer de ressources humaines.
- Réaliser des enquêtes auprès des usagers afin de mieux connaître leurs pratiques et leurs besoins (sondage en ligne, questionnaire dans la rue, focus group).
- Afin de bénéficier d'un maximum d'informations qualitatives sur les usagers du vélo, il s'agit de se rapprocher régulièrement des acteurs touristiques disposant d'observatoires de la fréquentation (Gruissan Tourisme) et de professionnels (capitainerie ayant un service de location de vélos, hébergeurs, loueurs de vélo). Il s'agit aussi de se rapprocher de structures publiques (écoles) pour connaître le profil des usagers du vélo se rendant dans ces destinations.

ACTION 1.2

COORDONNER LES ACTEURS LOCAUX POUR ENGAGER UNE STRATÉGIE CYCLABLE PARTAGÉE

OBJECTIF

Un enjeu du développement de la pratique cyclable réside dans la coordination des actions réalisées par les acteurs déjà investis dans ce domaine, à savoir : les différents services de la commune, l'agglomération du Grand Narbonne, diverses associations de quartier, les professionnels du tourisme. Il est d'une importance majeure que des échanges structurés et officiels se fassent entre ces entités afin de démultiplier l'impact d'actions qui resteraient isolées autrement, et que des synergies émergent de la prise de connaissance des mobilisations de chacun.

- Créer de la cohérence dans les aménagements et services proposés.
- Identifier les acteurs qui pourront porter certaines actions.
- Recueillir les avis de différents acteurs.

DESCRIPTION ET RÉALISATION

- Organiser un comité de pilotage du Plan Vélo (associations, professionnels du tourisme - hébergeurs, loueurs de vélos - office de tourisme, capitainerie, etc.).
- Organiser des réunions techniques thématiques.
- Organiser le suivi et la coordination des actions du Plan Vélo au sein de la commune de Gruissan.

ACTION 1.3

SUIVRE LA MISE EN PLACE DES ACTIONS ET VEILLER À LEUR PÉRENNISATION

OBJECTIF

Il s'agit de faire un suivi de la mise en place de l'action et de son impact dans la durée, afin de l'ajuster si besoin, d'en tirer de l'expérience et de la pérenniser. L'objectif de cette approche est de bien connaître la portée des actions, ainsi que leur impact sur la mobilité cyclable des résidents et des visiteurs.

DESCRIPTION ET RÉALISATION

- Mettre en place une grille de suivi des actions et d'évaluation des impacts tant relatives à l'infrastructure, aux services ou à la sensibilisation. Inclure un retour d'expérience.
- Utiliser cette grille dans le cadre des comités de pilotage du Plan Vélo.
- Faire évoluer ou/et reconduire les actions suite à leur évaluation (retours techniques, impacts, retours des acteurs locaux, usagers et habitants).

AXE 2

DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Au regard du fonctionnement saisonnier de la commune, les aménagements cyclables existants se révèlent plutôt satisfaisants dans l'ensemble. Des améliorations sont toutefois possibles.

En parallèle des améliorations et réaménagements du réseau cyclable existant, des infrastructures cyclables nouvelles devront être étudiées pour compléter le réseau et permettre de desservir tous les secteurs d'attractivités de la commune : village, plages, commerces et équipements, etc.

En complément des infrastructures du réseau cyclable, des mesures et des aménagements d'apaisement du trafic motorisé et des projets de plantations assureront des trajets en sécurité et confortables dans la totalité de la commune.

In fine, l'association des différentes actions proposées permettra d'attirer des usagers inhabituels ou peu à l'aise à vélo, quel que soit leur âge, vers la réalisation de leur trajet à vélo au quotidien.

ACTION 2.1

AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES

ACTION 2.2

RÉAMÉNAGER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES NON SATISFAISANTES

ACTION 2.3

ÉTUDIER ET PLANIFIER L'AMÉNAGEMENT DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

ACTION 2.4

APAISER LES SECTEURS EN MIXITÉ

ACTION 2.5

PROTÉGER LES USAGERS DU VENT ET DE LA CHALEUR

ACTION 2.1

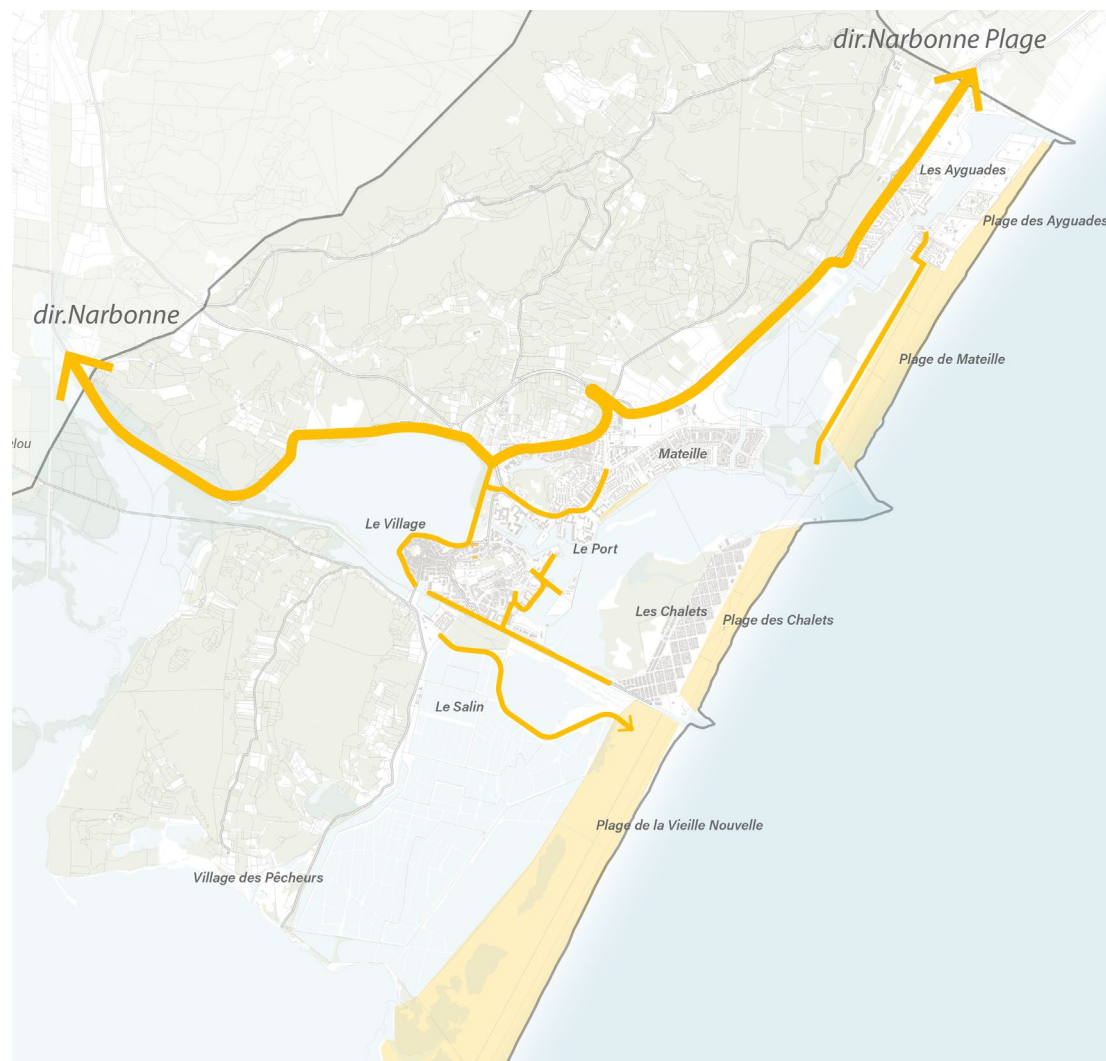
AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES

OBJECTIFS & BÉNÉFICES

Une partie des aménagements cyclables du réseau existant sont satisfaisants en termes de typologie, de largeur et de qualité d'aménagements. Ils peuvent donc être conservés. Toutefois, des améliorations ponctuelles peuvent être effectuées, avec les objectifs :

- Sécurité et confort plus importants > augmentation de la pratique et plus grande diversité d'utilisateurs (enfants, seniors) ;
- Harmonisation des infrastructures de la commune > lisibilité et facilité à se déplacer à vélo pour les usagers.
- Valorisation et confortement du réseau déjà existant > action à moindre coût mais à forte valeur ajoutée.

CARTOGRAPHIE DE REPÉRAGE DES INFRASTRUCTURES CONCERNÉES



ACTION 2.1

AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES

2.1.A. APPLIQUER LA SIGNALÉTIQUE RÉGLEMENTAIRE SUR LES PISTES ET BANDES CYCLABLES

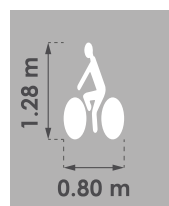
- Panneaux C113 et C114 (uniquement en fin et début d'aménagement, pas à chaque intersection) ;
- Pictogramme vélo réglementaire, dans le bon sens (vers la gauche) ;
- Marquage du passage piéton à travers la piste au droit des traversées piétonnes.



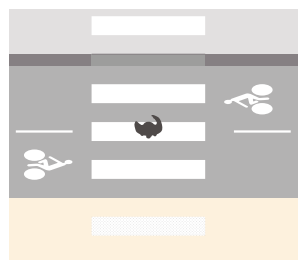
C113



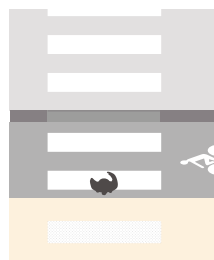
C114



Figurine réglementaire



Marquage du passage piéton : cas d'une piste bidirectionnelle



cas d'une piste ou bande unidirectionnelle

2.1.B. RÉGLEMENTER EN VOIE VERTE LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES MIXTE PIÉTONS ET CYCLES

- Répertorier les aménagements répondant aux critères de la voie verte* (cf Code de la Route : Article R110-2, Article R411-3-2) ;
- Au cas par cas, supprimer la circulation motorisée (accès alternatif à définir) ou limiter l'accès motorisé aux services et riverains (si aucun accès alternatif possible) ;
- Implanter les panneaux réglementaires en début et fin d'aménagement ;
- Informer les usagers et riverains.

* route pour la circulation des piétons, des cyclistes et des EDP, des cyclomobiles légers et des cavaliers (ne peut pas être un trottoir). Par dérogation uniquement (arrêté), certains véhicules motorisés peuvent être autorisés, pour accéder aux terrains riverains et agricoles (30 km/h maximum).



Panneaux réglementaires voie verte (C115 et C116)



C115+M4y



VÉHICULES DE SERVICE AUTORISÉS



ACCÈS RIVERAINS AUTORISÉS

C115+M9z
VÉHICULES DE SERVICE AUTORISÉS

C115+M9z
ACCÈS RIVERAINS AUTORISÉS

2.1.C. RÉNOVER LES REVÊTEMENTS DÉGRADÉS

- Réaliser un diagnostic de l'état des revêtements des voies vertes et pistes existantes ;
- Planifier la réfection en fonction des priorités (dégradation prononcée, axe à fort usage, etc.) ;
- Pour les itinéraires existants en enrobé, privilégier un enrobé type BB 0/6 (plus lisse que les enrobés pour voie motorisée). Pour les itinéraires existants en terre battue, privilégier de combler les trous et aplanir au maximum la chaussée.



Aménagement existant entre les Chalets et le village : un revêtement lisse et en bon état, gage de confort et de sécurité pour les usagers

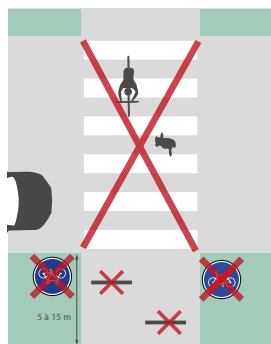
ACTION 2.1

AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES

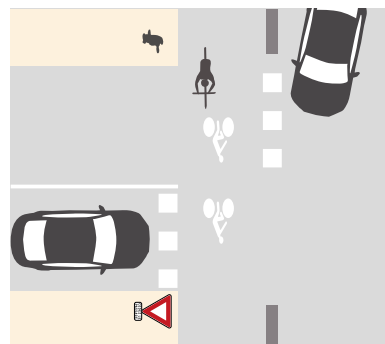
2.1.D. ASSURER LA CONTINUITÉ DE L'AMÉNAGEMENT CYCLABLE AUX INTERSECTIONS ET DONNER LA PRIORITÉ AUX MODES ACTIFS

- Supprimer les panneaux existants de fin et de début de piste (panneaux B22a et B40) avant et après chaque traversée d'une chaussée motorisée ;
- Supprimer les masques (végétation haute, stationnement motorisé) sur 5 à 15 m de part et d'autre des traversées piétonnes et cycles, pour assurer une bonne visibilité ;
- Supprimer les mobiliers anti-intrusion implantés sur les pistes et voies vertes (type barrières), préférer un seul poteau central si des mésusages sont constatés.
- Appliquer le marquage réglementaire aux traversées de voies motorisées (pas de passage piéton pour une traversée empruntée par des cycles) : pictogramme vélo pour la piste et la bande ; pictogramme vélo et pictogramme piéton pour la voie verte ;
- Planter une ligne de cédez-le-passage ou un stop au droit des voies motorisées, en fonction des conditions de visibilité (en agglomération*) ;
- Appliquer un marquage de couleur au cas par cas, lorsqu'un renforcement d'information est nécessaire (hors secteur urbanisé, visibilité moindre, giratoire, etc.) ;

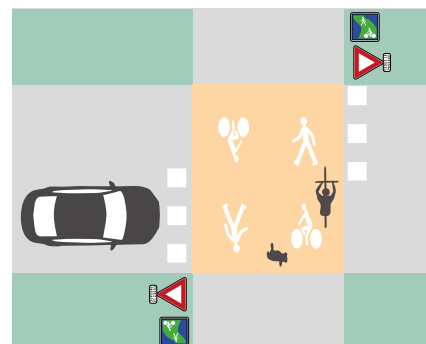
* pour certaines traversées hors agglomération mais en limite de secteur urbanisé, solliciter le département pour déplacer les panneaux d'entrée de ville et donc intégrer certaines traversées cyclables existantes en agglomération (exemples : giratoires de la D332)



Suppressions à réaliser



Marquage d'une piste ou bande cyclable



Marquage d'une voie verte

2.1.E. RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DE LA VOIE LITTORALE

- Aménager toute la connexion en revêtement lisse (type enrobé) ;
- Planter quelques mobiliers de services (pompes, réparation et entretien) à des points d'accès ;
- Planter des totems, des outils de comptage (type boucle de comptage) et du jalonnement ;
- Au Nord de l'étang, transformer les poches de parkings en aires de pause pour les modes actifs (bancs, tables de pique-nique, table d'orientation, jeux pour enfants, etc.).
- Aménager en collaboration avec le Grand Narbonne la continuité cyclable le long de la D332, entre le giratoire d'entrée de ville et l'échangeur de la ZA de Mateille.



Espace propice à aménager une aire de pause

ACTION 2.2

RÉAMÉNAGER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES NON SATISFAISANTES

OBJECTIFS & BÉNÉFICES

Une autre partie des aménagements du réseau existant n'est pas satisfaisante en l'état en termes de typologie d'aménagement au regard du contexte traversé et/ou des flux piétons. D'autres typologies doivent être privilégiées, avec comme objectifs :

- Sécurité et confort plus importants > augmentation de la pratique et plus grande diversité d'utilisateurs (enfants, seniors) ;
- Un maillage cyclable sécurisé plus important > des destinations clés mieux desservies pour tous les utilisateurs (plages, commerces).

CARTOGRAPHIE DE REPÉRAGE DES INFRASTRUCTURES CONCERNÉES



ACTION 2.2

RÉAMÉNAGER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES NON SATISFAISANTES

2.2.A. VILLAGE : RUE DU FORT - AV. DES ÉCOLES

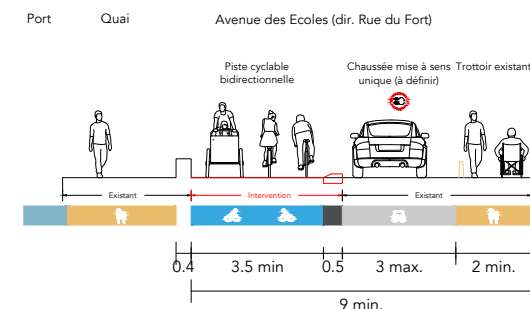
Objectif : dissocier la circulation des cycles et piétons le long du Port (flux piétons importants et espace propice à la balade, à la flânerie).

- **Scénario 1** : création d'une piste bidirectionnelle sur l'emprise de la voie de circulation côté Ouest (côté Port) et mise à sens unique motorisé.
- **Scénario 2** : création d'une vélorue, avec maintien du double sens ou mise à sens unique.

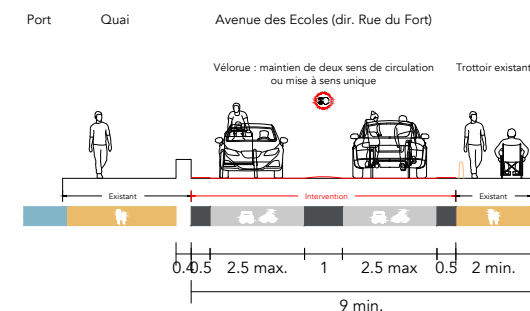
Étude de circulation (plan de circulation et niveau de trafic) à réaliser pour étudier le potentiel des deux scénarios.



Scénario 1 : profil type



Scénario 2 : profil type



ACTION 2.2

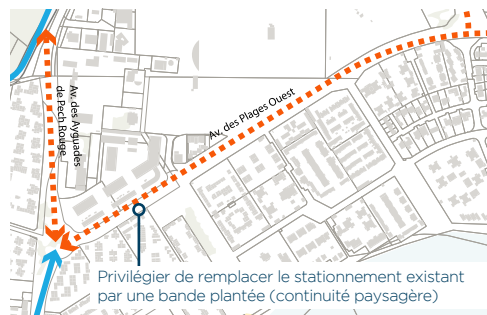
RÉAMÉNAGER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES NON SATISFAISANTES

2.2.B. MATEILLE

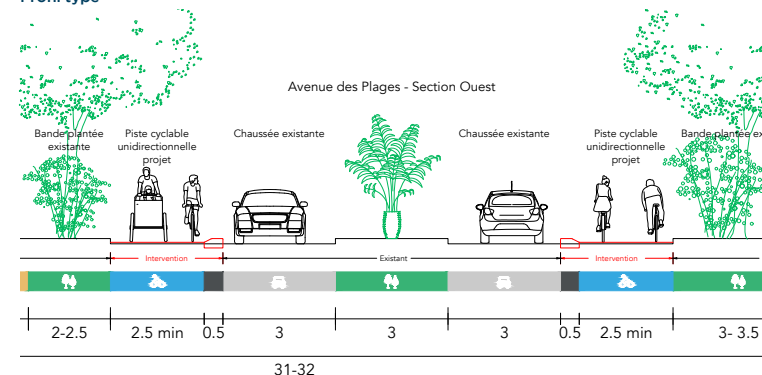
AVENUE DES PLAGES - OUEST

Objectif : remplacer les bandes cyclables existantes (peu adaptées au contexte) par une typologie d'aménagement cyclable plus sécuritaire et qualitative.

- **Section courante** : création de pistes unidirectionnelles sur l'emprise des bandes existantes, avec emprise élargie, pose d'une bordure séparative et aménagement de pistes en demi-niveau.
- **Intersections** : création d'anneaux cyclables dans tous les giratoires existants, avec séparation du trafic motorisé par une bordure ou un îlot, en fonction des emprises.



Profil type



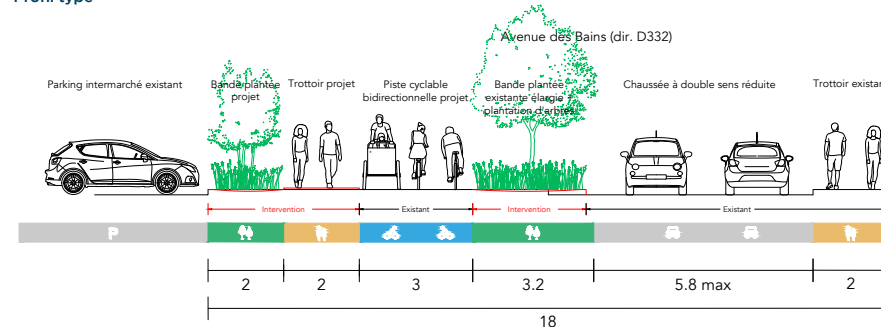
AVENUE DES BAINS

Objectif : séparer les flux cycles et piétons (secteur de commerces et équipements).

- **Section courante** : création d'un trottoir à l'Ouest de la piste bidirectionnelle existante (aujourd'hui empruntée par les piétons), à minima jusqu'à l'accès piéton du commerce, à privilégier jusqu'à la D332. En complément, privilégier de réduire la largeur de chaussée pour élargir la bande plantée existante et plantation d'arbres haute tige.
- **Intersection** : remplacement du petit giratoire par un carrefour en croix (emprise trop contrainte pour un giratoire), avec interdiction ou non de tourner à gauche (giratoires à proximité pour effectuer le demi-tour) et création de traversées piétonnes et cyclables (desserte Espace Balnéoludique).



Profil type



ACTION 2.2

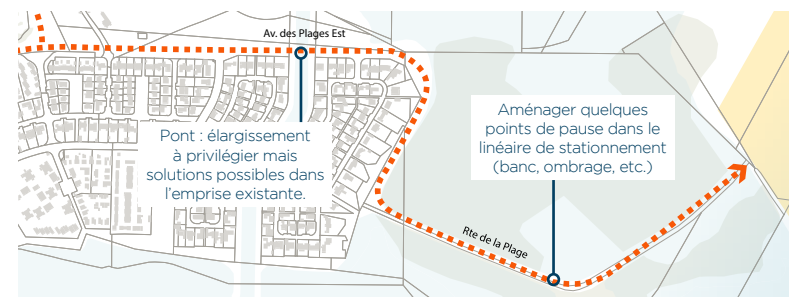
RÉAMÉNAGER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES NON SATISFAISANTES

2.2.B. MATEILLE

AVENUE DES PLAGES - EST ET RTE DE LA PLAGE

Objectif : assurer un itinéraire continu et cohérent jusqu'à la plage de Mateille.

- **Scénario 1** : création de pistes unidirectionnelles puis mixité sur chaussée à partir du pont.
- **Scénario 2** : création d'une piste bidirectionnelle en rive Nord, jusqu'à la plage.
- **Intersection** : aménagement cyclable des giratoires à créer, en fonction du scénario retenu.

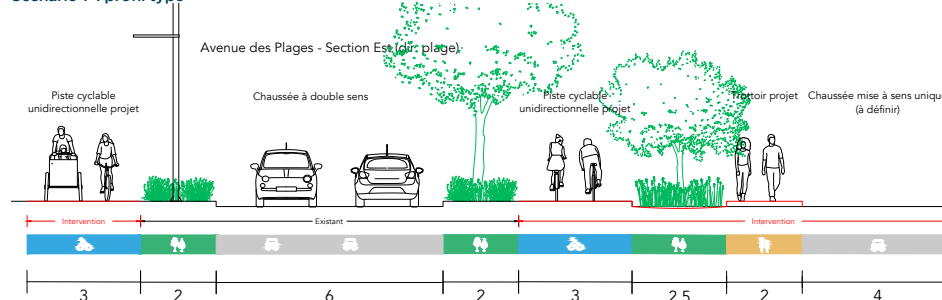


Scénario 1

- Av. des Plages : création de pistes unidirectionnelles sur les emprises de piste ou de trottoir existante. Rue du Carrelet : mise à sens unique, création d'un trottoir le long de l'ancien stationnement requalifié en bande plantée.

- Rte de la Plage : cycles en mixité sur chaussée (peu de trafic), maintien d'un linéaire de stationnement, création de cheminements piétons de part et d'autre de la voie, dont un confortable.

Scénario 1 : profil type

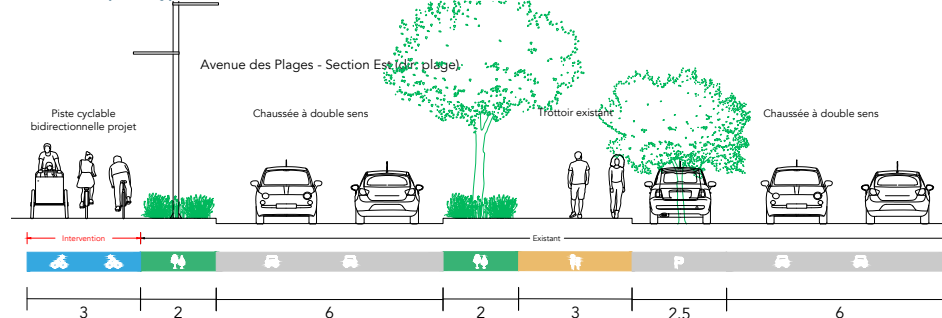


Scénario 2

- Av. des Plages : maintien de la piste bidirectionnelle existante en rive Nord (à dédier aux cycles). Au droit du pont, création d'un sens unique alterné ponctuel (écluse) ou création d'un encoir.

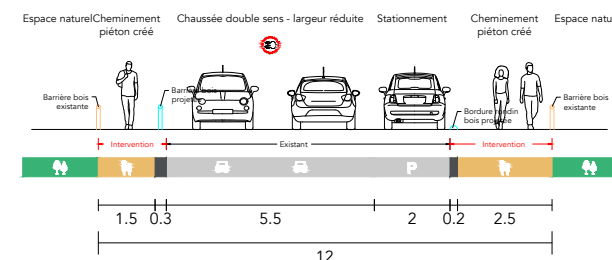
- Rte de la Plage : prolongement de la piste bidirectionnelle en Rive Nord, maintien d'un linéaire de stationnement, création d'un seul cheminement piéton, étroit, le long du stationnement.

Scénario 2 : profil type



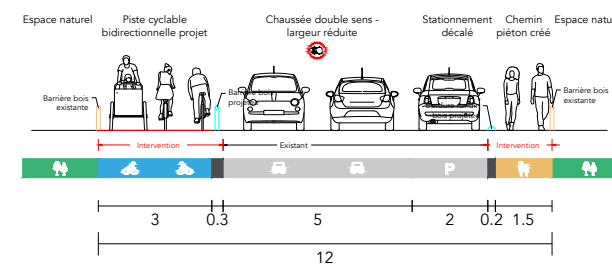
Scénario 1 : profil type

Route de la plage de Mateille (dir. plage)



Scénario 2 : profil type

Route de la plage de Mateille (dir. plage)



ACTION 2.2

RÉAMÉNAGER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES EXISTANTES NON SATISFAISANTES

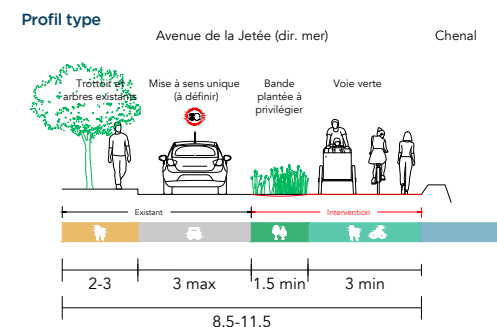
2.2.C. CHALETS : AVENUE DE LA JETÉE

Objectif : remplacer la CVCB existante (non adaptée au contexte) par une autre typologie d'aménagement cyclable.

- **Scénario 1** : création d'une voie verte séparée de la chaussée motorisée par une bande plantée et mise à sens unique motorisé.
- **Scénario 2** : création d'une piste bidirectionnelle et d'un cheminement piéton attenant et mise à sens unique motorisé.

> Choix du scénario 1 ou 2 en fonction des emprises disponibles et des possibilités de plantations (combinaison des deux scénarios possible). Étude de circulation à réaliser pour définir le sens à maintenir.

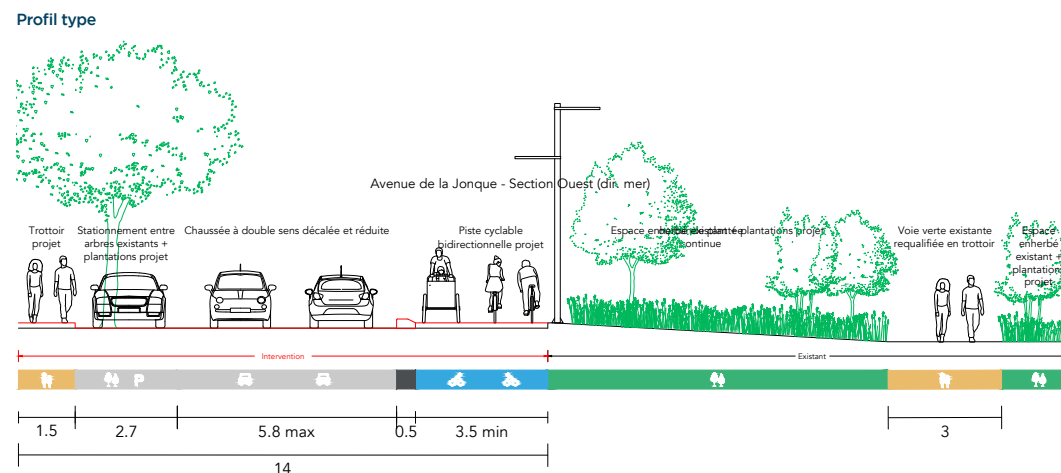
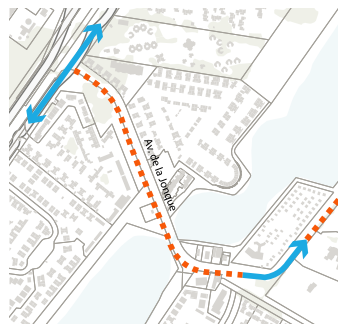
A partir de l'entrée de l'aire camping car, possibilité de supprimer l'accès motorisé (uniquement livraison, circulation sur la voie verte).



2.2.D. AYGAUDES : AVENUE DE LA JONQUE OUEST

Objectif : remplacer la CVCB existante (non adaptée au contexte) par une autre typologie d'aménagement cyclable et séparer les flux piétons et cycles (seul accès au quartier des Aygaudes).

- **Section courante** : création d'une piste bidirectionnelle côté Ouest de la chaussée motorisée existante et décalage des voies motorisées vers l'Est. Réglementation de la voie verte existante en trottoir. Aménagement de la piste bidirectionnelle jusqu'à la rue du Sampan et connexion à la voie verte existante qui se poursuit vers l'Est. Pont : création d'un encorbellement piéton côté Ouest ou un seul trottoir maintenu côté Est.



ACTION 2.3

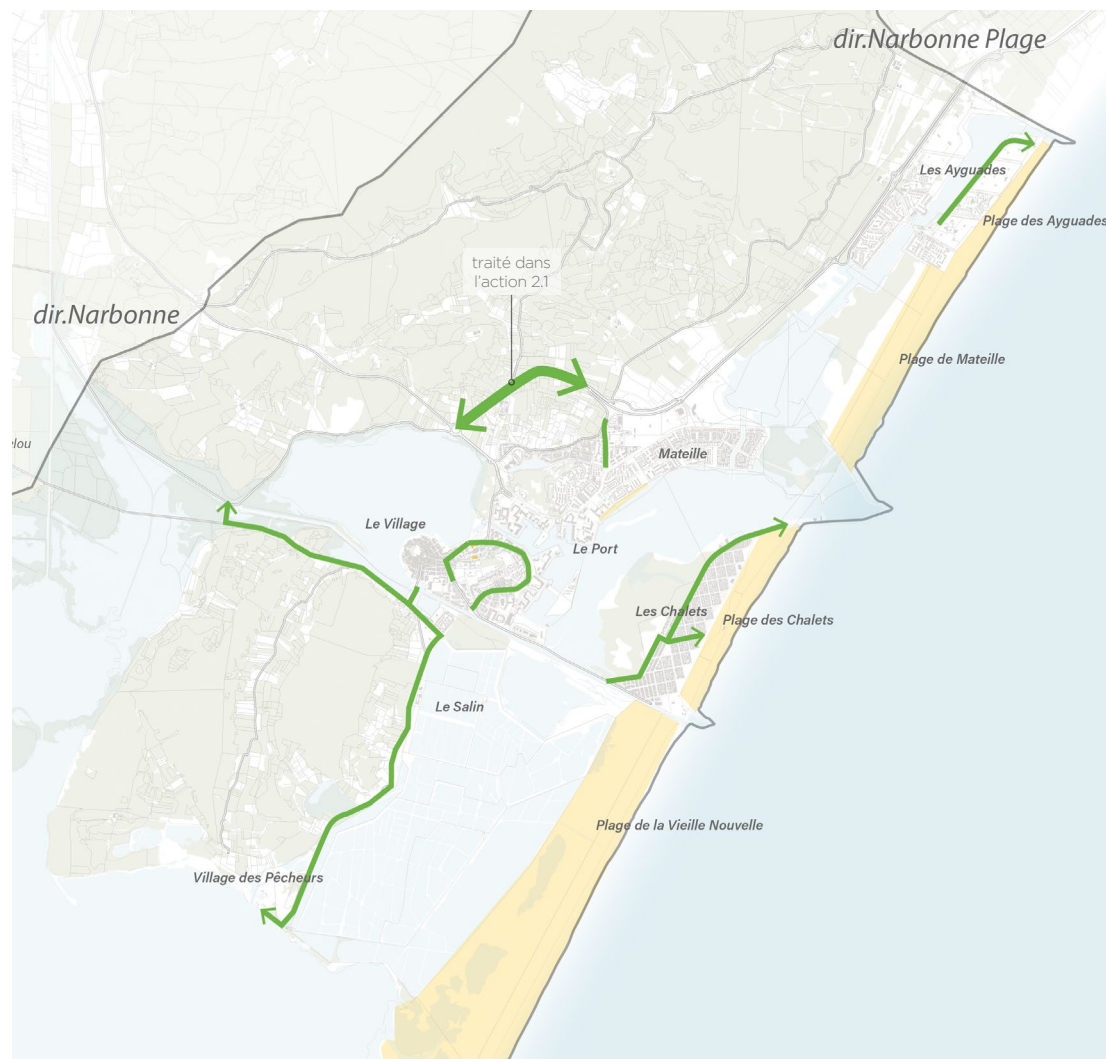
ÉTUDIER ET PLANIFIER L'AMÉNAGEMENT DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

OBJECTIFS & BÉNÉFICES

En complément de l'amélioration et du réaménagement des aménagements cyclables existants, la création de nouveaux aménagements cyclables permettra de desservir la totalité du territoire de Gruissan et plus particulièrement les destinations majeures (plages, campings et hébergements du front de mer, équipements et commerces).

- Maillage complet du territoire > augmentation de la pratique et plus grande diversité d'utilisateurs (enfants, seniors) ;

CARTOGRAPHIE DE REPÉRAGE DES INFRASTRUCTURES CONCERNÉES



ACTION 2.3

ÉTUDIER ET PLANIFIER L'AMÉNAGEMENT DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

2.3.A. VILLAGE

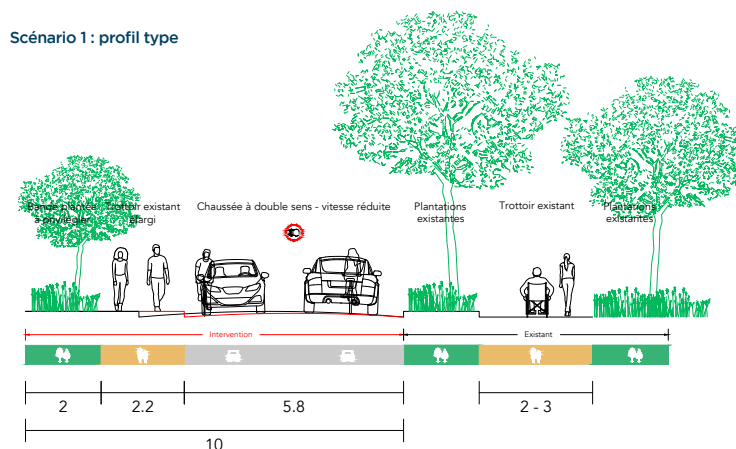
BD DE LA CORDERIE

Objectif : assurer la desserte cyclable du quartier du port et la connexion entre le secteur du village/port et le front de mer.

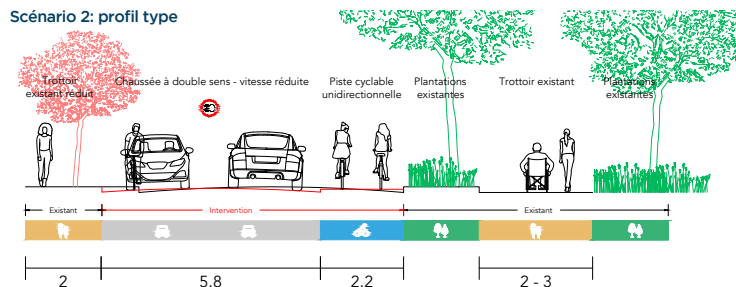
- **Scénario 1** : circulation des cycles en mixité sur chaussée (30 km/h) et réduction de la largeur de chaussée au profit d'un élargissement du trottoir Ouest (apaisement de la vitesse). Plantation des pieds d'arbres existants côté Ouest.
- **Scénario 2** : création d'une piste unidirectionnelle dans le sens montant de l'axe (sens Sud > Nord), circulation des cycles en mixité dans l'autre sens. Réduction du trottoir Ouest (suppression des arbres existants sur trottoir à vérifier).
- **Scénario 3** : création de pistes unidirectionnelles de part et d'autre de l'axe par la mise à sens unique de l'axe (sens Sud-Nord à privilégier) avec un boucle motorisée via l'Avenue de Narbonne et l'Avenue de la Mer. Contraintes ligne de bus et circulation des bateaux à étudier (accès port à sec à assurer : possible organisation exceptionnelle à contre sens sur le boulevard). Réduction du trottoir Ouest (suppression des arbres existants sur trottoir à vérifier).
- **Intersections** : aménagement des deux giratoires aux extrémités du boulevard à étudier en fonction du scénario retenu. Raccord avec la voie verte de l'étang à assurer.
- **Services** : création de poches de stationnement vélo à proximité des commerces (notamment Place de Byzance), information sur les services disponibles à la capitainerie (location de matériel, borne de réparation, etc.)



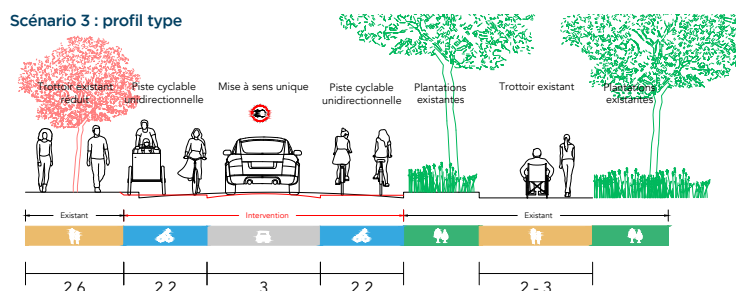
Scénario 1 : profil type



Scénario 2 : profil type



Scénario 3 : profil type



ACTION 2.3

ÉTUDIER ET PLANIFIER L'AMÉNAGEMENT DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

2.3.A. VILLAGE

AVENUE DE NARBONNE - AVENUE DE LA MER

Objectif : assurer la desserte cyclable du village et la connexion entre le secteur du village/port et le front de mer.

Ces deux avenues, malgré leur emprise et morphologie différentes, représentent un même axe. Une étude d'ensemble des deux avenues devra donc être menée pour assurer un aménagement cyclable homogène et cohérent sur cette continuité.

- **Section courante** : création d'une vélorue

Sur l'Avenue de Narbonne, maintien du sens unique motorisé existant (sens Nord > Sud), le contre sens est uniquement cyclable. Sur l'Av. de la Mer, mise à sens unique motorisé (sens Nord > Sud) ou maintien d'un double sens motorisé jusqu'à la Rue René Gimie (existant) ou jusqu'à la Rue des Salicornes (à privilégier). Possibilité de faire évoluer les accès motorisés en fonction des saisons, par exemple, sens unique durant la saison touristique et double sens partiel le reste de l'année.

Aménagement d'un séparateur central large et bombé, pour dissuader le dépassement des cycles par les véhicules motorisés (le dépassement peut être autorisé ou interdit).

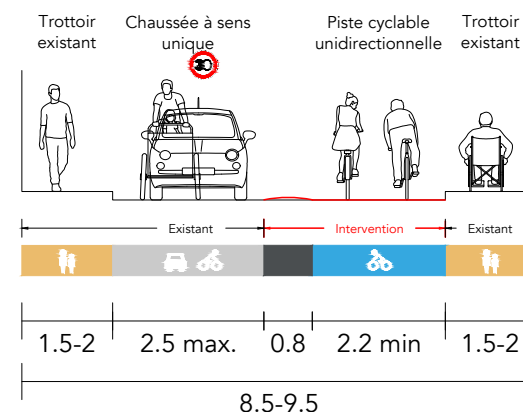
La circulation est limitée à 30 km/h.

- **Intersections** : assurer les connexions entre aménagements cyclables aux giratoires aux extrémités des deux avenues.
- **Services** : création de poches de stationnement vélo supplémentaires au stationnement existant pour inciter les usagers à poursuivre leur déplacement à pied au sein du village (limiter la circulation des cycles dans la Zone de Rencontre).



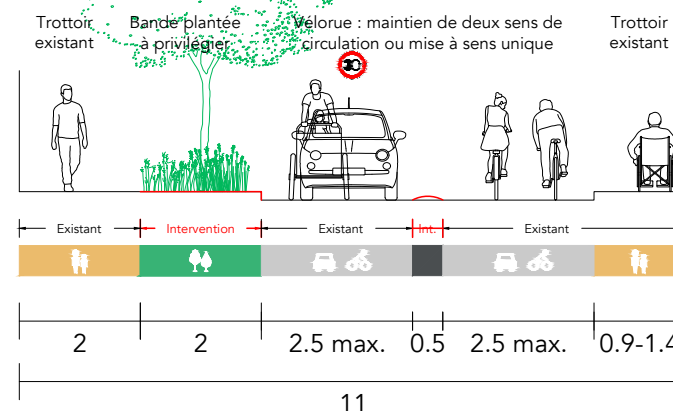
Profil type

Avenue de Narbonne (dir. giratoire)



Profil type

Avenue de la Mer (dir. village)



ACTION 2.3

ÉTUDIER ET PLANIFIER L'AMÉNAGEMENT DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

2.3.B. SALINS - PLAGE DE VIEILLE NOUVELLE

AVENUE DU GÉNÉRAL AZIBERT ET RUE DE LA VIEILLE NOUVELLE

Objectif : assurer la desserte cyclable du quartier (port, camping, lotissement) et assurer la connexion cyclable avec la Plage de Vieille Nouvelle.

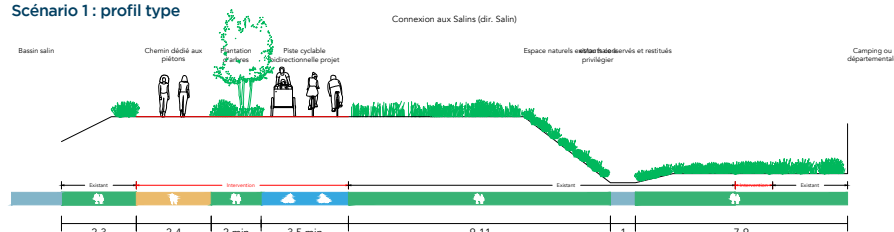
- **Section courante** : Avenue du Général Azibert, circulation des cycles en mixité sur chaussée (vitesse limitée à 30 km/h). Rue de la Vieille Nouvelle, réduction de l'emprise des voies motorisées et décalage du linéaire de stationnement afin de créer un cheminement piéton le long de la limite parcellaire du camping (itinéraire ombragé). Plantation d'arbres haute tige dans le linéaire de stationnement à étudier.

CONNEXION AUX SALINS

Objectif : assurer la connexion avec le site des Salins. Opportunité forte d'aménagement en lien avec le projet de développement du site (hébergement) > articulation des projets.

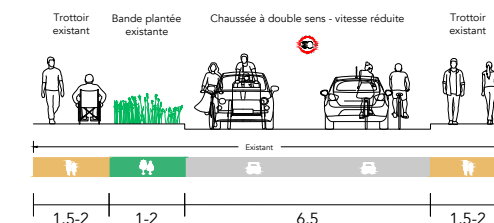
- **Scénario 1** : aménagement d'une voie verte le long du camping (chemin existant à élargir et améliorer) puis le long des voies de circulation motorisée.
- **Scénario 2** : aménagement d'une piste bidirectionnelle et d'un cheminement piéton dissocié sur le terre-plein le long du bassin salin (le projet de création d'hébergement des Salins prévoit la création d'un cheminement piéton sur le terre-plein).
- **Services** : stationnement vélo à aménager à l'entrée du site des Salins et services complémentaires (casier, recharge VAE).

Scénario 1 : profil type



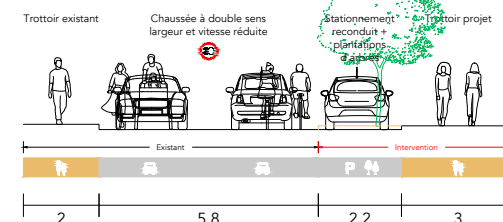
Profil type

Avenue du Général Azibert (dir. Salin)

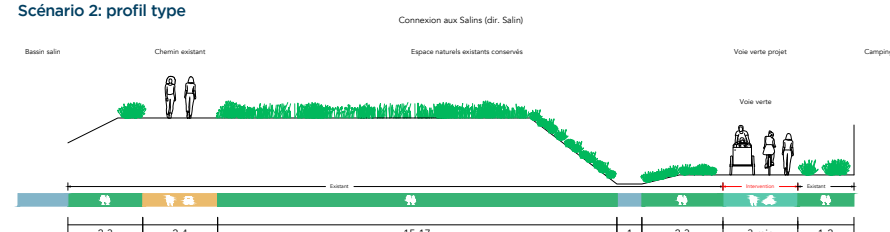


Profil type

Rue de la Vieille Nouvelle (dir. Plage)



Scénario 2 : profil type



ACTION 2.3

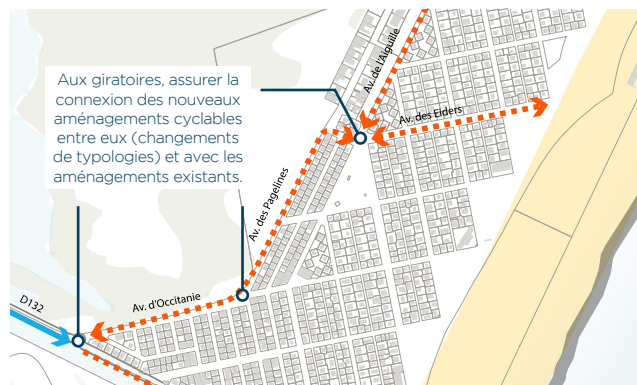
ÉTUDIER ET PLANIFIER L'AMÉNAGEMENT DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

2.3.C. CHALETS

AVENUE D'OCCITANIE - AVENUE DES PAGELINES

Objectif : assurer la desserte cyclable du quartier et notamment des commerces.

- **Section courante** : création d'une piste bidirectionnelle en rive Nord-Ouest de la voie (sans trottoir attendant). Privilégier une séparation plantée avec les voies motorisée.
- **Services** : poche de stationnement vélo à aménager sur le parking existant au-dessus du giratoire (proximité du secteur de commerces et restaurants). Services complémentaires à étudier (recharge VAE, casiers, borne de réparation, etc.)



AVENUE DES EIDERS

Objectif : aménager une connexion cyclable privilégiée au centre du quartier (reste du maillage en mixité).

- **Section courante** : création d'une vélorue (réglementée en Zone 30) avec bandes plantées de part et d'autre de la voie. Cheminements piétons entre bandes plantées.
- **Services** : poche de stationnement importante à aménager à l'extrémité de l'Avenue, proche de la plage.

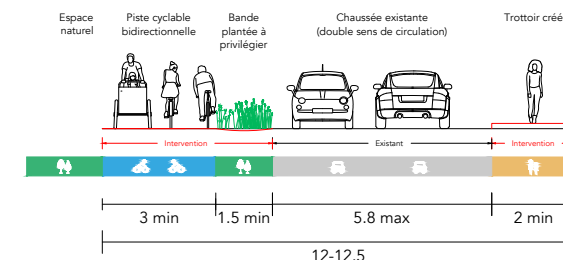
AVENUE DE L'AIGUILLE

Objectif : assurer la desserte cyclable de la Jetée (commerce, restaurant et traversée par bac).

- **Section courante** : circulation des cycles en mixité sur chaussée, en Zone 30 à minima jusqu'à la Rue de l'Hippocampe, puis prolongement en Zone 30 (à privilégier) ou CVCB. Etude à articuler avec le projet de construction de logements le long de l'avenue.
- **Services** : poche de stationnement importante à aménager à l'extrémité de la Jetée.

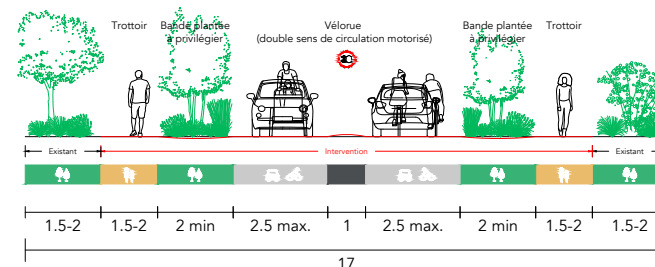
Profil type

Av. des Pagelines (dir. zone d'activité)



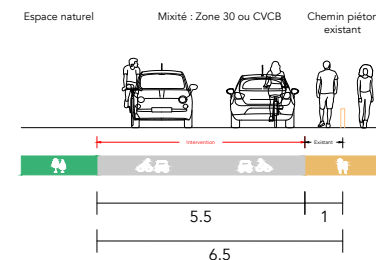
Profil type

Avenue des Eiders (dir. mer)



Profil type

Avenue de l'Aiguille (dir. Jetée)



ACTION 2.3

ÉTUDIER ET PLANIFIER L'AMÉNAGEMENT DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

2.3.D. MATEILLE : AVENUE DES AYGADES DE PECH ROUGE

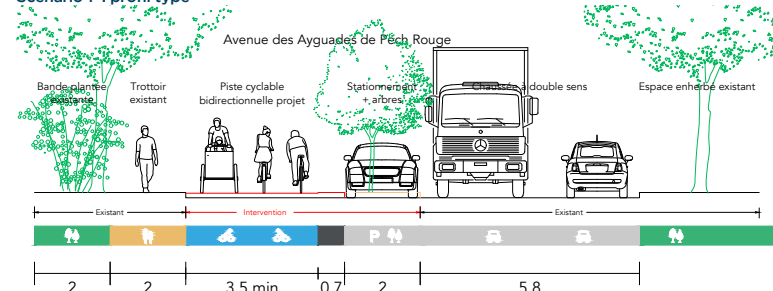
Objectif : assurer la desserte cyclable de la ZA de Mateille (commerces, services, etc.) et connecter directement le quartier du Port et du Grael à «la Littorale» (voie verte).

- **Scénario 1** : création d'une piste bidirectionnelle en rive Ouest le long du trottoir existant et reconduction d'une file de stationnement, avec alignement d'arbres, le long de la piste et avec îlot séparateur de la piste. Alternative ou temps 2 : bande plantée continue. > Scénario qui offre une plus large séparation entre la piste et la chaussée motorisée, avantageuse si plantée, plus contraignante si présence du stationnement.
- **Scénario 2** : en rive Ouest, élargissement de la bande plantée existante (résoudre les problèmes racinaires sous le trottoir), reconduction du trottoir sur l'emprise des stationnements existants et création d'une piste bidirectionnelle attenante au trottoir. Suppression complète du stationnement. > Scénario plus avantageux pour les piétons (trottoir accessible).
- **Intersections** : création d'un anneau cyclable dans le giratoire au sud et aménagement d'une traversée cyclable et d'une traversée piétonne au droit de la voie d'accès à la ZA de Mateille.

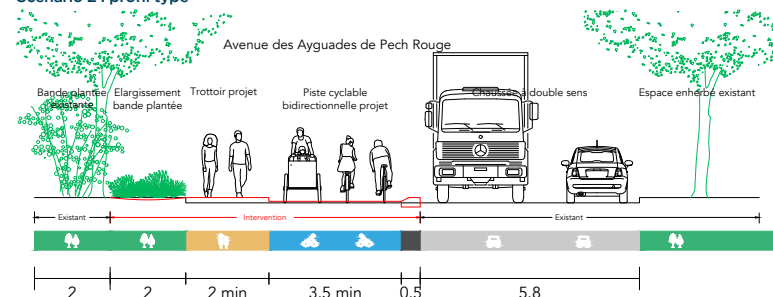
Raccord avec «La Littorale» : assurer une pente douce.



Scénario 1 : profil type



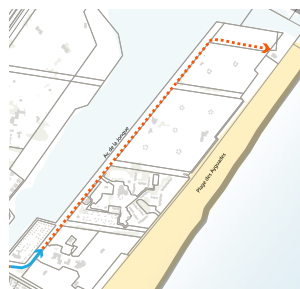
Scénario 2 : profil type



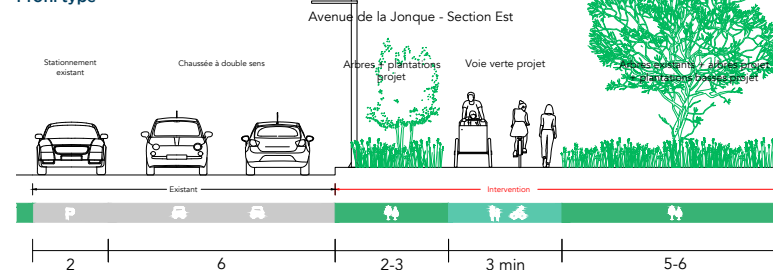
2.3.E. AYGADES : AVENUE DE LA JONQUE EST

Objectif : desservir la totalité des campings et équipements du secteur front de mer.

- **Section courante** : création d'une voie verte dans le prolongement de la voie verte existante avec création d'une bande plantée séparative de la chaussée motorisée. Renforcement des plantations existantes (arbres haute tige) le long des campings.
- **Intersections** : mettre en évidence et prioriser la continuité de la voie verte au droit des entrées de campings.
- **Services** : poches de stationnement vélo à aménager au droit des sentes d'accès à la plage (entre les campings) et sur le parking principal, à l'extrémité Nord.



Profil type



ACTION 2.4

APAISEZ LES SECTEURS EN MIXITÉ

OBJECTIFS & BÉNÉFICES

Une partie du réseau cyclable prévoit la circulation des cycles en mixité sur chaussée et en complément du réseau cyclable, la circulation de tous les usagers doit pouvoir sur faire en sécurité en mixité avec le trafic motorisé. C'est pourquoi il est important d'étudier et de réaliser des dispositifs d'apaisement pour assurer le respect de la limite de vitesse fixée et des comportements respectueux des usagers entre-eux avec pour objectif :

- une sécurité et un confort plus importants > augmentation de la pratique et plus grande diversité d'usagers (enfants, seniors) ;



Exemple de rue apaisée, dans un secteur résidentiel - Beaucouzé, France

PIÉTONISATION DE SECTEURS CLÉS EN PÉRIODE ESTIVALE

La création d'aires piétonnes ou de Zones de rencontre dans les secteurs d'affluences en période estivale est un outil du développement de la pratique cyclable, puisqu'elle représente avec la marche le moyen le plus simple et rapide de s'y rendre et d'y circuler. Plusieurs points d'attention sont à observer dans le cadre de création de secteurs à priorité piétonne saisonniers :

- embellissement et appropriation de l'espace : implantation de mobilier de pause (bancs, transats, etc.), de jardinière et plantations, réalisation de peinture temporaires au sol, etc.
- animation de l'espace : organisation d'événements en plein air dans ces espaces.
- implantation de stationnement vélo mobile en limite de secteurs (faciliter le trajet des usagers et les inciter à stationner leur vélo pour poursuivre à pied dans le secteur).

Secteurs concernés : cœur du village, rues commerçantes des Chalets (Rue des Cormorans et Av. de la Clape / Place du Marché (parc et jeux pour enfants).

GÉNÉRALISER ET APAISER LES ZONE 30

Le tissu de rues résidentielles est important à Gruissan. Pour assurer la circulation des cycles en sécurité, la vitesse de circulation des véhicules motorisés doit être limitée :

- en entrée de secteurs : création d'un effet de seuils (ex : plateau, changement de revêtement, plantations, etc.) et implantation de la signalétique «Zone 30» (panneau et marquage au sol) ;
- en section courante : réduction de la largeur de voies (5-5.5m) ou mise à sens unique motorisé avec contre-sens cyclable (4m), création de ralentisseurs (dos d'âne, écluse, etc), sinuosité de la voie, etc.

LIMITER ET SOIGNER L'USAGE DE LA CVCB

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée doit être utilisée en dernier recours, si l'aménagement d'un itinéraire cyclable dissociée du trafic motorisé se révèle impossible, trop complexe ou avec un coût trop élevé. Elle peut être aménagée uniquement hors secteur urbanisé et sa vitesse limitée entre 50 et 70 km/h maximum. Des dispositifs d'apaisement ponctuels, type écluse, doivent être privilégiés en section courante et/ou aux intersections.

Axes concernés : D232 (entre les Salins et le Village des Pêcheurs) et D32 (entre Voie verte du Canal de Sainte-Marie <> Quartier Barberousse)

ACTION 2.5

PROTÉGER LES USAGERS DU VENT ET DE LA CHALEUR

OBJECTIFS & BÉNÉFICES

En toute saison, et plus particulièrement au plus fort de l'été et de l'hiver, les conditions météorologiques peuvent rendre le trajet des usagers à vélos inconfortables (chaleur ou froid intenses) et donc en dissuader la pratique. Face à ces problématiques, les plantations et les choix de revêtements clairs sont un atout à plusieurs fins :

- Améliorer les conditions de trajet des cycles ;
- Améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité en mettant à distance les piétons et les cycles du trafic motorisé (mise à distance physique, visuelle, auditive)
- Améliorer l'esthétique des aménagements cyclables.

Les principes de plantations présentés sont applicables aussi bien sur les aménagements projetés que les aménagements existants (améliorations possibles).

SCHEMAS DE PRINCIPES GÉNÉRAUX DE PROTECTION DES USAGERS PAR L'UTILISATION DES PLANTATIONS →

Deux types de plantations peuvent être déployés pour protéger les usagers du vent et du soleil : les plantations coupe-vent (haie) et les plantations pour ombrage (arbres).

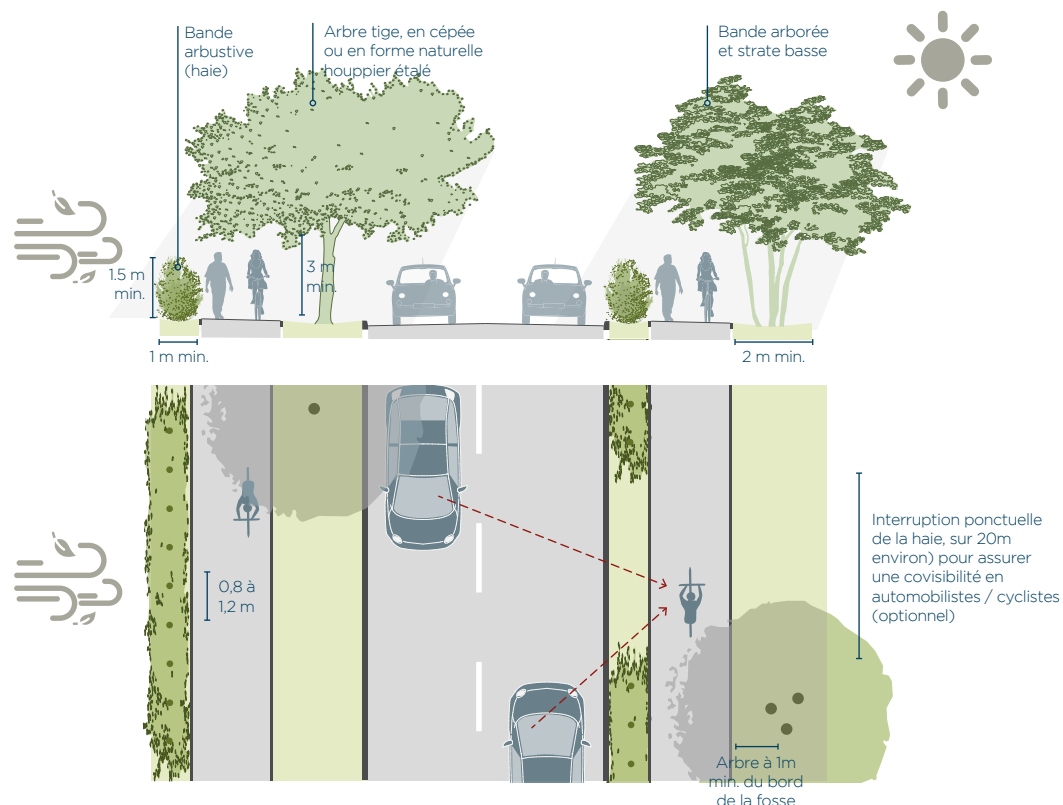
En fonction des vents dominants et de l'exposition au soleil, ces deux types de plantations peuvent être utilisés séparément ou combinés dans un même aménagement.

Pour assurer la visibilité des cycles et des piétons au droit d'une traversée de voie motorisée, il est impératif d'interrompre les plantations hautes (strate basse 40 cm max.) entre 5 et 15 m de part et d'autre de la traversée (en fonction de la vitesse).

PRINCIPES GÉNÉRAUX DE PLANTATIONS

Si le soleil et le vent dominant ont des origines différentes, il est intéressant de dissocier les deux types de plantations : haie d'un côté, bande arborée de l'autre. Si le soleil et le vent dominant sont du même côté, les fosses d'arbres et de haies peuvent fusionner dans une bande plantée.

Si l'espace disponible est insuffisant pour aménager des espaces plantés qui protègent les cyclistes du vent et du soleil, il faudra déterminer le critère le plus limitant pour la pratique du vélo (le vent ou l'ensoleillement) afin d'orienter le type de plantation à privilégier.

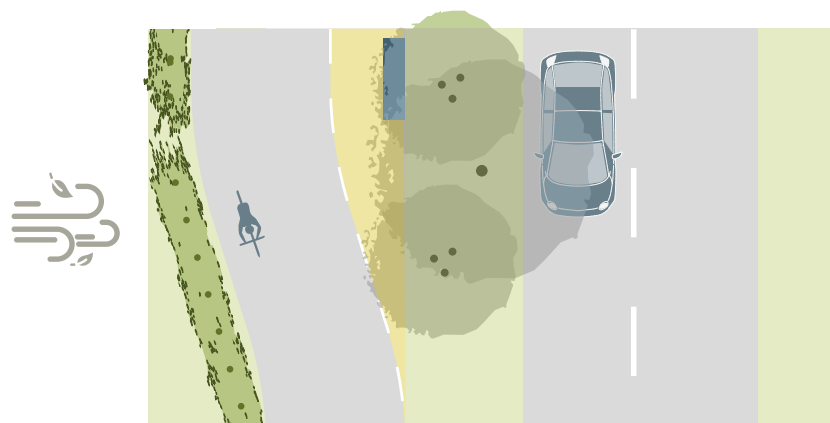
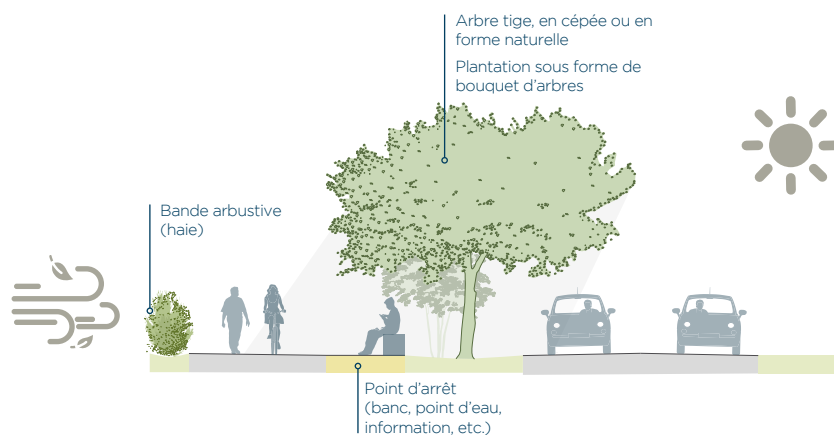


ACTION 2.5

PROTÉGER LES USAGERS DU VENT ET DE LA CHALEUR

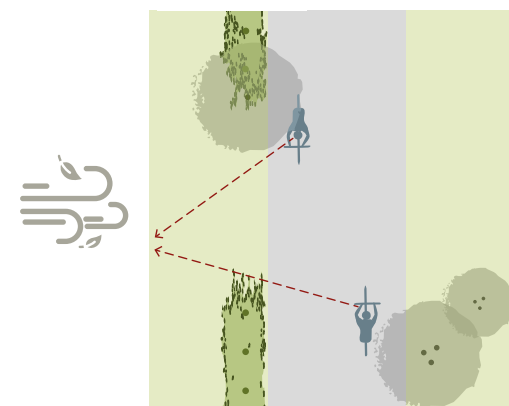
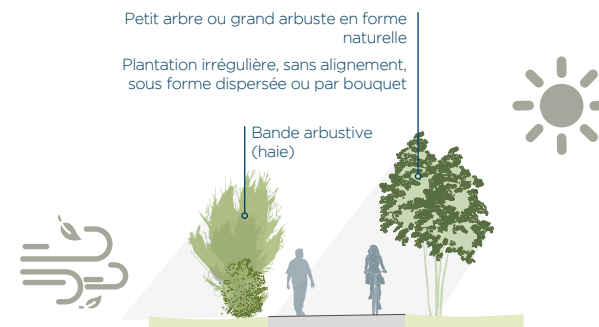
POINT D'ARRÊT, À L'OMBRE DE QUELQUES ARBRES

Ces points d'arrêt ombragés peuvent bénéficier d'équipements particuliers pour les cyclistes : banc, point d'eau, arceaux vélo (si accès plage, départ de randonnée, etc), borne de réparation, etc.



VUES SUR LE GRAND PAYSAGE

Interruption de la haie pour offrir des vues sur le paysage environnant et éviter la monotonie du parcours : choisir des points de vues ciblés, des moments de transitions, des repères sur le parcours, etc.



ACTION 2.5

PROTÉGER LES USAGERS DU VENT ET DE LA CHALEUR

2.4.1. PLANTATIONS COUPE-VENT

• VIGILANCES GÉNÉRALES

La végétation ne doit pas générer de masque (signalétique routière) et empêcher la visibilité entre usagers (intersections, virages, etc.).

• DIMENSIONS

- Profondeur de la tranchée de plantation : 50 cm min. + 20 cm de décompactage
- Largeur ouverture de fosse : 1 m minimum (hors bordures)
- Hauteur des plantations : dès 1,5 m, (faible hauteur suffisante)
- Interdistance des végétaux : 0,8 à 1,2 m selon les espèces
- Mise à distance de 0,80 m minimum entre le pied des arbustes et la piste pour limiter l'envahissement de la piste par les branches, éviter la formation d'une litière organique sur la chaussée et réduire les déformations/fissures de la chaussée.

• CHOIX DES PLANTATIONS

Exemple d'essences, en fonction des contextes (non exhaustif) :

	Front de mer	Bord de mer	Strate basse
Milieu urbain	Callistemon rigidus Dodonaea viscosa Pittosporum tobira	Ceanothus sp. Choisya sp. Corokia buddlejoides Griselinia littoralis Ligustrum sp. Photinia villosa Rosmarinus officinalis Vitex agnus castus	Anthemis maritima Artemisia caerulescens Asphodelus fistulosus Convolvulus cneorum sabaius Elytrigia juncea Eryngium maritimum Euphorbia paralias Halimione portulacoides Lagurus ovatus Limoniastrum monopetalum Limonium auriculifolium cuspidatum vulgare Lobularia maritima Malva sylvestris Matthiola sinuata Medicago marina Muscari neglectum Oenothera biennis Ornithogalum umbellatum Silene latifolia
Espace naturel	Arbutus andrachne Arbutus unedo Atriplex halimus Cistus (albidus ou sp.) Elaeagnus angustifolia Olearia traversii Tamarix gallica	Arbutus andrachne Arbutus unedo Atriplex halimus Buddleia sp. Cistus (albidus ou sp.) Elaeagnus angustifolia Olearia traversii Pistacia lentiscus Tamarix gallica	

NB : toutes les essences type "Espaces naturels" peuvent être plantées en milieu urbain.

2.4.2. PLANTATIONS POUR OMBRAGE

• VIGILANCES GÉNÉRALES

Positionner les arbres ou grands arbustes en rive au sud des pistes cyclables. Les arbres dans des petites fosses de plantation (largeur minimale : 2m) doivent être centrés dans les fosses.

• DIMENSIONS

- Volume d'une fosse de plantation d'arbre : 12 m³ minimum
- Largeur ouverture de fosse d'arbre : 2 x 2 m minimum
- Hauteur libre sous houppier : 2,5 m côté piste cyclable / 3 m côté chaussée
- Interdistance des végétaux : variable selon intention (alignement régulier, irrégulier ou bosquet)

• CHOIX DES PLANTATIONS

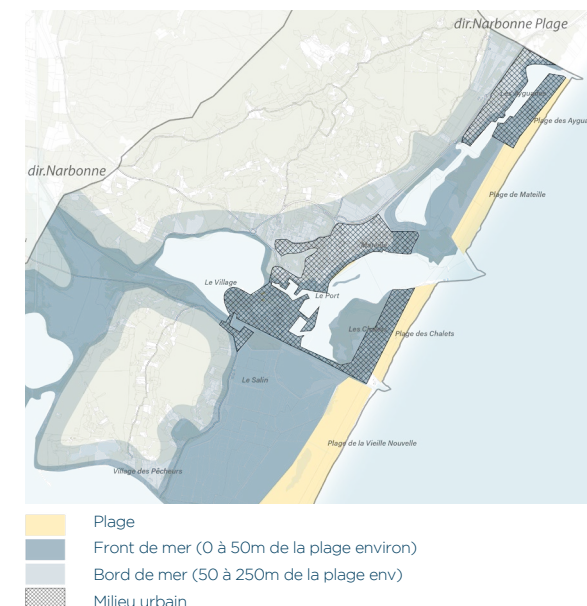
Arbres ou grands arbustes peuvent être menés en tige, en cépée ou être en forme naturelle. Différentes formes peuvent être mélangées en fonction de l'effet recherché (formel, naturel, jardiné, etc.).

Exemple d'essences, en fonction des contextes (non exhaustif) :

	Front de mer	Bord de mer
Milieu urbain		Albizia julibrissin (en situation abritée du vent) Koeleria paniculata
Espace naturel	Arbutus andrachne Arbutus unedo Tamarix gallica	Arbutus andrachne Arbutus unedo Pinus halepensis Pinus pinea Pinus pinaster Quercus ilex Eucalyptus gunnii Olea europaea Tamarix gallica

NB : toutes les essences type "Espaces naturels" peuvent être plantées en milieu urbain.

Schéma de localisation des différents contextes paysagers



- Prévoir des plantes adaptées au sol, au climat, aux embruns salés et au contexte urbain/périurbain/espaces naturels ;
- Hors agglomération, proscrire les plantations monospécifiques et éviter les essences horticoles ;
- Proscrire les espèces exotiques, envahissantes, allergènes ou irritantes.

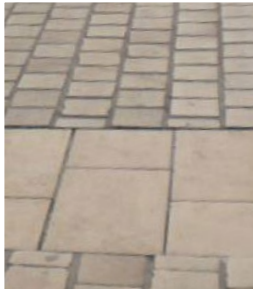
Voir SCoT de la Narbonnaise, Orientation et d'Objectifs.

ACTION 2.5

PROTÉGER LES USAGERS DU VENT ET DE LA CHALEUR

2.4.3. REVÊTEMENTS DE SOL CLAIRS

Privilégier des revêtements de sol clair pour limiter l'accumulation de chaleur par les sols. Cela permet de limiter les effets d'îlot de chaleur en ville, ainsi que l'usure des pneus des vélos.

	Stabilisé renforcé	Béton balayé	Béton hydrodécapé	Grave avec liant hydraulique	Enrobé clair	Dalles ou pavés pierre *
Contexte	Espace peu sollicité	Urbain	Urbain	Hors agglomération	Tous	Urbain exclusivement
Perméabilité	++	-	-	++	-	+ (si joints poreux)
Résistance au sel	+++	++	++	+	+	+++
Durabilité	+	+++	+++	+	++	+++
Entretien	++	++	+	++	+	+
Coût	€	€€	€€€	€€	€	€€€€€
Visuel						

* Point de vigilance : prévoir une finition bouchardée de la pierre pour qu'elle soit suffisamment matricée pour ne pas être glissante, tout en étant suffisamment uniforme pour permettre une pratique confortable du vélo.

AXE 3

DÉVELOPPER DES SERVICES VÉLO POUR LES HABITANTS ET VISITEURS

Outre l'importance de se déplacer à vélo en toute sécurité sur des aménagements de qualité, le déploiement de services pour les usagers du vélo vise à faciliter ce mode de déplacement et contribue, également, à l'augmentation de son usage.

Au quotidien, l'usager du vélo peut être confronté à plusieurs besoins : accéder à un vélo, stationner son vélo, l'entretenir, le réparer, l'équiper ou encore posséder des informations sur les itinéraires à emprunter.

En tant que station balnéaire, Gruissan doit pouvoir également répondre aux besoins des vacanciers et offrir des services adéquats permettant aux visiteurs de se déplacer à vélo, pour un trajet utilitaire ou de loisirs, lors de leurs vacances.

ACTION 3.1

RENFORCER LES STATIONNEMENTS VÉLO

ACTION 3.2

FACILITER AUX USAGERS L'ACCÈS À UN VÉLO

ACTION 3.3

ACCOMPAGNER L'ÉQUIPEMENT VÉLO ET LA LABÉLISATION DES STRUCTURES TOURISTIQUES

ACTION 3.4

ENCOURAGER L'INTERMODALITÉ

ACTION 3.1

RENFORCER LES STATIONNEMENTS VÉLO

OBJECTIF

Afin de répondre au besoin essentiel de stationner son vélo, il s'agit d'une part d'harmoniser et de renforcer le stationnement de courte durée aux lieux de destination des usagers (cœur de village, commerces, équipements, sites touristiques) et d'autre part de déployer du stationnement temporaire.

INSPIRATIONS

- Lors des 17èmes Rencontres du cinéma de Montagne, la Métropole de Grenoble a déployé entre 600 à 900 places vélos éphémères. Lors des journées européennes du patrimoine à St-Étienne, en 2018, du stationnement éphémère fut installé sur le parvis du Musée d'Art et d'Industrie de la ville.



Livraison sur site des racks de stationnement vélos effectuée par simple remorque, Grenoble

DESCRIPTION ET RÉALISATION

STATIONNEMENT VÉLO FIXE

En secteur urbain :

- Remplacer les pince-roues existants par des arceaux type A.
- Déployer de nouvelles poches de stationnement vélo aux lieux de destination des usagers, avec des arceaux type A et quelques arceaux adaptés aux vélos-cargo et espaces pour les vélos de grand gabarit (ex : vélo avec remorque).

Recommandation : implanter le stationnement vélo 5m en amont d'un passage piéton en remplacement du stationnement voiture (obligation par la LOM) est une solution intéressante pour augmenter le nombre de stationnement vélo tout en assurant une meilleure covisibilité avec les piétons.

En front de mer, bord de plage et espaces naturels :

- Poursuivre le déploiement d'un mobilier adapté au contexte (matériau, esthétique), comme Plage des Chalets.

Recommandation : collecter l'avis des usagers (via questionnaire ou entretien sur place) et modifier le mobilier en fonction des retours si nécessaire avec déploiement sur de nouveaux sites.

STATIONNEMENT VÉLO TEMPORAIRE

Déployer des racks de stationnement vélos amovibles :

- aux entrées de plage pendant la saison estivale ;
- à des points stratégiques lors d'événements.

Recommandation : une note informative sur la gestion et les modèles remise à la commune se trouve en annexe.



Arceaux type A existants Pl. Gal Gibert



Mobilier réalisé par les services, Plage des Chalets



Exemple de rack à vélo mobile, ALTAO® Mobile - altinnova

ACTION 3.2

FACILITER AUX USAGERS L'ACCÈS À UN VÉLO

OBJECTIF

Un enjeu de l'attraction de nouveaux usagers du vélo réside dans la facilitation d'accès aux vélos. Elle peut prendre la forme d'une location auprès d'un acteur privé ou de l'emprunt d'un vélo en libre service sur le domaine public. Par ailleurs, elle prend la forme d'aides à l'achat de différents types de vélos.

INSPIRATIONS

- Depuis Décembre 2022, la ville de Narbonne s'est équipée d'une flotte de 80 vélos, via la société Bik'Air. Le service a été étendu à Narbonne-Plage au début de l'été 2023.
- Sur desterritoires similaires (bassin d'Arcachon, Cap Ferret, Mimizan, presqu'île guérandaise), de type station balnéaire, de nombreux loueurs proposent divers types de vélo dont des vélos-cargo, des fat-bikes électriques, beach bikes ou encore des tandems)



Location Bikevasion, Le Pouliguen

DESCRIPTION ET RÉALISATION

RENDRE ACCESSIBLE DES VÉLOS EN LIBRE SERVICE

Des gestionnaires de vélos en libre service (VLS) proposent des systèmes avec une flotte de vélos relativement réduite. Ces services ont l'avantage de mettre à disposition des usagers un vélo facilement et sans engagement, mais ne répondent toutefois pas à tous les besoins des usagers.

> Dans le cadre de son Plan des Mobilités Actives, le Grand Narbonne « accompagnera les communes dans la poursuite du déploiement des offres vélos en libre service ».

DÉVELOPPER ET DIVERSIFIER L'OFFRE DE LOCATIONS DE VÉLO

Le sujet est double : la location pour les habitants, donc plutôt de moyenne à longue durée, et la location pour les visiteurs et vacanciers, donc plutôt courte à très courte durée. Pour les habitants, une offre de location de vélo onéreux (VAE, vélo-cargos, etc.) leur permet d'en tester l'usage dans leur quotidien et/ou tester différents modèles avant d'effectuer un achat. Pour les visiteurs et vacanciers, l'accent doit être mis sur les locations de vélo : augmentation progressive des flottes pour répondre à la croissance de la demande, diversification des modèles et accessoires pour répondre aux besoins (vélos-cargo, remorques, sacoches, tandems, long-tails, etc.), mise à disposition d'un point de vente saisonnier sur un ou plusieurs parking relais en entrée de ville (ex : conteneur) pour inciter à « poser sa voiture », communication des points de locations.

> Dans le cadre de son PMA, le Grand Narbonne propose que « le cadre du futur contrat de délégation de service public mobilité pourra intégrer une option de service de location de VAE moyenne et longue durée ».

INFORMER SUR LES AIDES À L'ACHAT

Afin de faire connaître les dispositifs d'aide à l'achat de vélos aux habitants, Gruissan pourra relayer les dispositifs mis en place par le Grand Narbonne et la région Occitanie.

> Dans le cadre de son PMA, le Grand Narbonne prévoit « une aide à l'achat pour des vélos à assistance électriques de type Vélo-cargo ou vélo adapté pour les personnes à mobilités réduites. »

ACTION 3.3

ACCOMPAGNER L'ÉQUIPEMENT VÉLO ET LA LABÉLISATION DES STRUCTURES TOURISTIQUES

OBJECTIF

Afin de rendre l'usage du vélo de loisirs facile et pratique, il s'agit de déployer des services dédiés à la fois sur le domaine public et dans les structures touristiques. Gruissan étant traversé par l'axe littoral et à proximité de l'EV8 et des voies vertes du Canal de la Robine et du Canal du Midi, la labellisation des structures touristiques est à opportune.

INSPIRATIONS

- Station de lavage vélo à Marquise : cette station propose deux bornes de lavage vélo ouvertes en libre service avec un paiement par carte, des outils de réparation, une station de gonflage et du stationnement courte durée. Ce service a été déployé par la ComCom de La Terre des 2 Caps.



Station vélo libre service à Marquise (Altinnova)

DESCRIPTION ET RÉALISATION

ACCOMPAGNER LES STRUCTURES TOURISTIQUES DANS L'ÉQUIPEMENT POUR LES USAGERS DU VÉLO

Encourager les hébergeurs, restaurateurs, loueurs de vélos, sites touristiques privés à mettre en place ce type d'équipement : stationnement vélo courte durée, casier pour stocker temporairement des bagages, stationnement vélo sécurisé pour la nuit, kit de réparation, point d'eau, cartes des itinéraires à vélo, panier repas, etc. Une flotte de vélos à louer peut être à disposition chez les hébergeurs de la commune, notamment chez les structures importantes. Des contrats de maintenance peuvent être passés avec des vélocistes locaux et accroître leur activité. Un service de transfert de bagages peut également être proposé par certains établissements

Recommandation : Cet encouragement peut prendre la forme d'une demi-journée de sensibilisation au vélo, aux besoins des usagers et de présentation des actions communales.

> Dans le cadre de son PMA, le Grand Narbonne prévoit de développer les services vélos, notamment via « le développement et le soutien des ateliers réparation vélos » et le « déploiement de bornes de réparation vélos ».



Château des Comtes du Perche à Nogent-le-Rotrou



Bois vélo à proximité des sites de visite, Mortain-Bocage

ACTION 3.3

ACCOMPAGNER L'ÉQUIPEMENT VÉLO ET LA LABÉLISATION DES STRUCTURES TOURISTIQUES

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES SUR LES ITINÉRAIRES

De manière générale, il s'agira d'apporter un confort supplémentaire à la pratique cyclable des visiteurs, qu'ils soient itinérants, sportifs ou simplement en balade :

- Mettre à disposition des points d'eau sur l'espace public, ainsi que ponctuellement, le long des itinéraires cyclotouristiques et notamment sur l'axe littoral.
- Mettre en place des services en corrélation avec l'implantation de stations de réparation et de gonflage déployées par la commune en 2023 : point de recharge pour les batteries VAE, station de lavage à proximité des itinéraires VTT, stationnement de courte et moyenne durée, casier pour stocker temporairement des bagages.

Recommandation : la pratique du vélo sur sable à tendance à abîmer la mécanique du vélo, ce qui renforce le besoin en station de nettoyage et réparation.

ACCOMPAGNER LES STRUCTURES TOURISTIQUES À OBTENIR LE LABEL «ACCUEIL VÉLO»

- Sensibiliser les structures touristiques à l'intérêt de disposer du label « Accueil Vélo » (visibilité à ces structures auprès des usagers du vélo).
- Mettre en relation des établissements labellisés et des établissements souhaitant être labellisés (retour d'expérience, partage de connaissance, etc.)
- Équiper l'office de tourisme en services pour les cyclistes et le faire labelliser.

Recommandation : Gruissan pourra s'appuyer sur le département de l'Aude, ainsi que le référent régional pour la sensibilisation et la facilitation des démarches administratives.



Halte-repos en Wallonie ©Service public de Wallonie



Label «Accueil Vélo» © J. Damase - Sarthe Développement

ACTION 3.4

ENCOURAGER L'INTERMODALITÉ

OBJECTIF

Lorsque les distances se font trop longues pour être parcourues à vélo, l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun ou un véhicule partagé se révèle être une alternative à la voiture. Il est donc important d'encourager ce report modal en facilitant les connexions entre cycles et transports en commun en considérant l'agglomération de Narbonne dans son ensemble. Dans le cas particulier de Gruissan, sa structure maritime encourage également une forme d'intermodalité entre le vélo et un bac.

INSPIRATIONS

- Communauté de communes Erdre & Gesvres (Pays-de-la-Loire) : du stationnement sécurisé sous forme de consignes individuelles ou d'abris collectifs ont été installés à tous les arrêts du réseau de transport en commun Aléop. Ces arrêts desservent des cars et un train TER. 300 places sécurisées sont disponibles gratuitement sur douze communes.
- Charente-Maritime : le bac à chaîne depuis Chaniers ou Dompierre-sur-Charente permet de rejoindre la Flow vélo qui se situe juste de l'autre côté de la rive.
- Région Sud PACA : depuis 2022, une expérimentation d'un nouveau système d'emport de cinq vélos à l'arrière de cars facilite cette intermodalité sur la ligne 15 du réseau "Zou !", exploitée par Transdev Vaucluse. Le rack dispose d'un système d'assistance mécanique et permet de fixer un vélo en vingt secondes sans effort.

DESCRIPTION ET RÉALISATION

Diverses formes d'intermodalité peuvent être mises en place :

- Mettre en place une traversée par bac permettant l'emport des vélos pour connecter la plage des Chalets à celle de Mateille. Ce service pourrait être mis en place en haute saison afin d'éviter aux usagers de faire un détour par le port pour rejoindre l'autre rive.
- En collaboration avec le Grand Narbonne, équiper le pôle d'échange Planasse en stationnement vélo de type arceaux, petite consigne à vélo, station de réparation et gonflage, totem avec une carte informative des itinéraires cyclables.

> Dans le cadre de son PMA, le Grand Narbonne « se chargera principalement de mettre en place des offres de stationnement vélos au niveau des points d'intermodalités avec le réseau de transports en commun ».

- Équiper les parkings relais pour qu'ils disposent de services vélo : stationnement courte durée, petite consigne vélo pour du stationnement moyenne à longue durée, service de transfert de bagages (entre le parking relais et l'hébergement de destination).
- Échanger avec le Grand Narbonne pour l'équipement d'accroches vélo à l'arrière des bus.



Bac à chaîne en Charente- Maritime



Système d'emport de cinq vélos à l'arrière de cars, Vaucluse

AXE 4

SIGNALER ET JALONNER LE RÉSEAU CYCLABLE

Pour les visiteurs, comme les nouveaux usagers, le jalonnement permet de se diriger et de s'informer sur les destinations atteignables à vélo grâce au réseau cyclable. Avant même la réalisation complète des infrastructures cyclables, déployer en parallèle du jalonnement permet d'accompagner l'essor de la pratique.

Enfin, alors même que l'enjeu d'attirer de nouveaux usagers est actuellement important, personnaliser certains éléments de jalonnement permet d'augmenter l'attractivité du réseau cyclable en fournissant un service utile et en créant un élément visuel agréable. En effet, l'enjeu de la signalétique personnalisée est double: informer l'utilisateur et valoriser le territoire.

ACTION 4.1

RENFORCER LE JALONNEMENT
RÉGLEMENTAIRE SUR LE RÉSEAU CYCLABLE

ACTION 4.2

CRÉER UNE CHARTE GRAPHIQUE POUR
L'INDICATION DES ITINÉRAIRES

ACTION 4.1

RENFORCER LE JALONNEMENT RÉGLEMENTAIRE SUR LE RÉSEAU CYCLABLE

OBJECTIF

Tant sur le réseau cyclable existant que le long des nouvelles infrastructures, déployer un jalonnement réglementaire vertical permet d'orienter les usagers vers les destinations majeures de la commune. La signalétique réglementaire à l'avantage d'être techniquement facile à mettre en œuvre et est connue de tous les usagers. Les manques en jalonnement réglementaire ont été identifiés lors du diagnostic et les principales intersections où des panneaux peuvent être implantés sont indiquées dans la cartographie du schéma directeur. Ce jalonnement doit aussi marquer la volonté de la commune à développer la mobilité à vélo vers des destinations utiles et renseigner les touristes sur les destinations atteignables aux abords de la Littorale.

DESCRIPTION ET RÉALISATION

- Définir les destinations à indiquer. Dans une logique de développement de la mobilité utilitaire à vélo, les équipements du quotidien seront à privilégier, autant que les destinations d'intérêt touristique.
- Implanter des panneaux réglementaires, en parallèle de l'aménagement d'infrastructures cyclables. De manière générale, les panneaux sont implantés aux intersections et autres changements de directions.
- En lien avec le développement de la mobilité scolaire à vélo, définir, avec les parties prenantes, un jalonnement renforcé des itinéraires menant aux équipements scolaires.
- Veiller à ce que le jalonnement de la Littorale permette aux usagers du vélo de sortir de l'axe afin de rejoindre des services ou visiter des points d'intérêt. Indiquer le rabattement vers la Littorale afin de valoriser cet axe structurant.
- Consolider toutes ces informations dans un plan de jalonnement ou s'appuyer sur le plan de jalonnement du Grand Narbonne.

Dans le cadre de son Plan des Mobilités Actives, le Grand Narbonne «réalisera en parallèle des aménagements un plan de jalonnement des itinéraires et son déploiement sur le territoire communautaire ».



Exemple de jalonnement réglementaire



Privilégier un jalonnement conforme à la réglementation

ACTION 4.2

CRÉER UNE CHARTE GRAPHIQUE POUR L'INDICATION DES ITINÉRAIRES

OBJECTIF

Dans une approche visant à augmenter l'attractivité du réseau cyclable, tout en offrant des indications de jalonnement supplémentaires, une signalétique personnalisée peut être déployée en complément de la signalétique réglementaire. Elle sera implantée en marquage au sol et totems et rappellera l'identité visuelle de la commune de Gruissan. Dans le cadre de la création graphique de cette stratégie de signalisation, une approche inclusive peut être réfléchi. Elle visera, entre autres, à faciliter le repérage des destinations et la lisibilité des itinéraires. Par ailleurs, afin de faciliter l'intermodalité, mais aussi le repérage le long de la Littoral, quelques totems d'information pourront renseigner sur les choix de mobilité, les itinéraires

INSPIRATIONS

- Signalétique sur le réseau cyclable de l'Île-de-Ré.
- Stratégie de signalisation développée dans certaines communes du Bassin d'Arcachon afin d'aider à l'identification des itinéraires cyclables et des services de mobilité.

DESCRIPTION ET RÉALISATION

- Définir une signalétique personnalisée, en partant de l'identité visuelle de la commune.
- Définir sa déclinaison en marquage au sol et définir les informations à privilégier (nom d'itinéraire, terminus, distance, temps de parcours, etc.).
- Définir une approche inclusive (ex : usage d'un code couleur, de pictogrammes) en prenant en compte les besoins plus spécifiques d'une population cible à définir précisément (ex. : enfants, personnes âgées, personnes portant un handicap, etc.).
- Déployer quelques totems informatifs aux pôles d'intermodalité et le long de la Littorale.



Jalonnement avec pictogramme en complément des destinations écrites, Ile de Ré



Panneau de signalétique sur la Vélodyssée - Forêt des Landes
© La Vélodyssée © A.Lamoureux

AXE 5

SENSIBILISER DIVERS PUBLICS AU VÉLO

En parallèle des actions sur les infrastructures cyclables, il s'agit d'accompagner les habitants et visiteurs de Gruissan à la fois dans leur connaissance des nouvelles facilité d'usage du vélo, mais aussi dans leur perception de ce mode de déplacement et d'activité de loisirs. Il s'agit de déployer des actions de sensibilisation qui vont in fine induire un changement de comportement des usagers.

L'objectif majeur est de promouvoir la pratique du vélo, notamment en attirant de nouveaux cyclistes, mais aussi en valorisant les plus aguerris.

ACTION 5.1

MISER SUR UNE COMMUNICATION POSITIVE ET VALORISANTE SUR LA PRATIQUE CYCLABLE

ACTION 5.2

SENSIBILISER LES PERSONNES ÂGÉES ET LES STRUCTURES RATTACHÉES

ACTION 5.3

SENSIBILISER LES PLUS JEUNES

ACTION 5.4

ENCOURAGER LES AGENTS DE LA COMMUNE ET LES ÉLUS À FAIRE USAGE DU VÉLO

ACTION 5.1

MISER SUR UNE COMMUNICATION POSITIVE ET VALORISANTE SUR LA PRATIQUE CYCLABLE

OBJECTIF

Dans le cadre d'actions de communication, il s'agit de diffuser des messages positifs sur la mobilité cyclable en utilisant des supports attractifs pouvant cibler parfois les habitants, parfois les visiteurs. L'intégration du vélo à des événements locaux permettra également de rendre visible le plan vélo et de faire entrer cette mobilité dans le paysage de la commune. L'objectif est d'attirer de nouveaux adeptes à la pratique et diversifier les profils d'usagers sans diffuser une image uniquement sportive du vélo.

INSPIRATIONS

- Campagne de communication, Montpellier Méditerranée Métropole - Dans cette campagne de communication, les trois principaux bienfaits du vélo sont mis en avant pour montrer au public que le vélo permet de gagner de l'argent, d'être libre et de prendre soin de sa santé. La valorisation de ce moyen de déplacement permet d'encourager la population à adopter le vélo en se basant sur des arguments à la fois rationnels et émotionnels.
- Le vélo club de Fouesnant dans le Finistère a organisé, en mai 2023, une fête du vélo où enfants et familles ont partagé une randonnée en gravel. Un circuit de maniabilité à vélo pour les enfants était aussi proposé.
- A Mimizan, une session de nettoyage des plages s'est faite à vélo.

DESCRIPTION ET RÉALISATION

SENSIBILISER LES HABITANTS

- Informer régulièrement sur les changements de voirie (nouvelles infrastructures, modification du partage de la voirie, nouveaux itinéraires, modification d'intersections), en valorisant les impacts (amélioration de la sécurité et du confort, gain de temps, meilleure desserte d'une école, etc.).
- Informer sur les nouveaux services et dispositifs déployés et les opportunités concrètes de déplacement et de loisirs qu'ils génèrent (lieux de stationnement à proximité de zones de commerce, stationnement vélo sur les plages, etc.).
- Miser sur une communication positive partageant les bienfaits du vélo en termes de bien-être, d'économie, d'autonomie et d'impact sur le cadre de vie de la commune.



Campagne de promotion d'aide à l'achat



Panneau pédagogique qui accompagne un nouvel aménagement, Mulhouse

ACTION 5.1

MISER SUR UNE COMMUNICATION POSITIVE ET VALORISANTE SUR LA PRATIQUE CYCLABLE

DESCRIPTION ET RÉALISATION

INFORMER LES VISITEURS

- Compléter la brochure et le plans des itinéraires cyclables existante en ajoutant des informations type : EV8, axe littoral, boucles VTT, services vélo (recharge VAE, bornes de réparation), loueurs et vélocistes, temps de trajet entre les grandes destinations.
- Mettre ce document à disposition à l'office de tourisme et dans toutes les structures touristiques (publiques et privées).

PROMOUVOIR LA MOBILITÉ CYCLABLE

- Promouvoir la mobilité cyclable : services, itinéraires et événements vélo via l'application mobile de la ville de Gruissan.
- Mettre en place et valoriser des événements dédiés au vélo et intégrer le vélo dans des événements culturels :
 - des challenges et ateliers de réparation avec les enfants lors de la semaine européenne de la mobilité en septembre.
 - une épreuve à vélo par équipe composée d'un enfant et de l'un de ses grands-parents ou parents, lors d'une fête intergénérationnelle en saison estivale.
- Créer une campagne de sensibilisation "Gruissan - l'été du vélo" : conférence sur le vélo, test de divers types de vélos, atelier de réparation, marquage bicycode, balade de découverte des itinéraires cyclables, distribution de cent kits de lumière, distribution de flyers sur l'utilisation des parkings vélo temporaires, conseil en matière d'antivol et de la bonne conduite à vélo. Cet événement pourrait être lancé lors de Mai à vélo et durer jusqu'à la rentrée de septembre.
- S'appuyer sur des vélos-cargo pour la campagne de ramassage des déchets sur les plages organisée par la commune. Un partenariat pourrait être réalisé avec la poste et l'association the Sea Cleaners.



Document existant : sensibilisation et plan



Vélo-cargo de collecte des déchets, Bruxelles



Atelier de réparation proposée lors d'une Fête du vélo

ACTION 5.2

SENSIBILISER LES PERSONNES ÂGÉES ET LES STRUCTURES RATTACHÉES

OBJECTIF

Les personnes âgées sont une cible trop souvent oubliée des campagnes de sensibilisation sur la mobilité. La mobilité active, et notamment le vélo, représente pourtant un enjeu majeur de santé et de maintien de l'autonomie. Par ailleurs, à Gruissan, ces usagers représentent une partie non négligeable de la population. Il s'agit de rendre attractif le vélo pour cette tranche de la population et surtout de les accompagner dans leur pratique quotidienne.

INSPIRATIONS

- Communauté de commune de Cap Atlantique (Pays-de-la-Loire) : conférence par des professionnels de santé sur l'impact des mobilités actives sur la santé et le bien être.
- Saint-Domineuc (Bretagne) : conférence "Sport santé et bien-être" par un cardiologue et médecin du sport du CHU de Rennes, ainsi que par un médecin-conseiller des Délégations Régionales académiques à la jeunesse, à l'engagement et aux sports (DRAJES).
- Hauts-de-France : des moniteurs de VTT ont créé un programme Sport Santé à Vélo, pouvant être suggéré par les professionnels de santé dans le cadre du Sport sur ordonnance. Ils donnent l'envie aux participants de devenir « actifs » même s'ils ne sont pas sportifs grâce à la pratique du vélo utilitaire.
- Lyon : la Maison du vélo organise des formations à vélo pour les seniors dans son programme Vélo'Optimiste.

DESCRIPTION ET RÉALISATION

- Organiser une conférence sur les bienfaits du vélo sur la santé des seniors : intervention d'un professionnel de la santé lors de cette conférence.
- Partenariat avec un ou des loueurs pour permettre aux participants de tester des vélos sur le parvis de la salle des congrès.
- Installation d'un stand d'information sur les itinéraires cyclables, services sur la commune et aides à l'achat par le Grand Narbonne (partenariat avec l'office de tourisme et le Grand Narbonne).
- Mettre en place avec la maison sport-santé de Narbonne des séances de vélo sur ordonnance.
- Solliciter une association vélo pour proposer des séances de remise en selle pour les seniors.



Vel'Optimiste, découverte à vélo des aménagements cyclables, Lyon



Conférence suivie d'ateliers sur la mobilité active, Dijon, 2020

ACTION 5.3

SENSIBILISER LES PLUS JEUNES

OBJECTIF

La commune de Gruissan a déjà entamé la sensibilisation à la pratique cyclable des plus jeunes, avec la mise en place du SRAV, ainsi que du ramassage scolaire à vélo, au sein du groupe scolaire. Il s'agit de poursuivre cette démarche, en proposant d'autres activités à vélo et encourager à la fois les enfants et les parents à se mettre en selle.

INSPIRATIONS

- Copenhague (Danemark) : cette piste d'apprentissage du vélo permet de retrouver de nombreuses situations de voirie présentes dans la ville.
- Pays-de-la-Loire : Group'AVélo est un réseau d'hébergements pour les groupes à vélo, situés le long des grands itinéraires cyclables de la région des Pays de la Loire.
- Il facilite l'organisation de voyages éducatifs à vélo pour des scolaires.

DESCRIPTION ET RÉALISATION

- Formaliser un retour d'expérience des deux moniteurs SRAV.
- Organiser des sorties et voyages à vélo avec les enfants sur le temps scolaire et/ou périscolaire.
- Poursuivre le ramassage scolaire à vélo initié en 2023 (14 enfants) et qui a bénéficié de très bons retours d'expérience.
- Mettre en place des activités de sensibilisation de type atelier de réparation vélo ou comment s'équiper à vélo.
- Mettre en place un contrôle des vélos à la rentrée scolaire (frein, lumière).
- Améliorer la piste pédagogique d'apprentissage existante en permettant aux élèves de pratiquer la maniabilité du vélo et la sécurité routière (feux tricolores, passage piéton, panneaux de signalisation).
- Réaliser une campagne de communication, au sein de l'école, concernant l'impact du vélo sur la santé et le développement des enfants.



Campagne pour la promotion du vélo à Barcelone, 2016



Exemple de piste pédagogique ludique

ACTION 5.4

ENCOURAGER LES AGENTS DE LA COMMUNE ET LES ÉLUS À FAIRE USAGE DU VÉLO

OBJECTIF

Afin de mieux engager le changement sur la commune, l'administration de Gruissan doit être exemplaire et montrer la voie à suivre, en termes de mobilité du quotidien. Cela permettra de renforcer la dynamique communale et d'incarner le plan d'actions.

INSPIRATIONS

- Ville d'Annemasse (Auvergne-Rhône-Alpes) : un plan de mobilité a été mis en place pour le personnel municipal. Différentes actions en résulte : 42 vélos à disposition pour les services municipaux et des élus ; une flotte de onze vélos pour la police municipale ; trois triporteurs pour les agents de voirie.
- Ville de Bayonne (Nouvelle Aquitaine) : mise à disposition pour les agents communaux d'une flotte de 21 VAE et d'un vélo-cargo. Un abris vélo sécurise leur stationnement. Le forfait mobilité durable est proposé aux employés de la ville. Sum re corum

DESCRIPTION ET RÉALISATION

- Installer du stationnement abrité et sécurisé pour les vélos personnels et pour la flotte de vélos communaux.
- Équiper les agents et élus de quelques vélos constituant une flotte empruntable pour des trajets professionnels.
- Installer des services dédiés aux usagers du vélos au sein de la mairie (douche, casiers, kit de réparation, station de gonflage).
- Équiper les agents du service entretien d'un vélo-cargo (type triporteur).
- Équiper le service communication et l'office de tourisme d'un vélo-cargo utilisé pour de la promotion locale lors d'événements culturels et sportifs (transport de brochure, de flyers, de kakémonos).



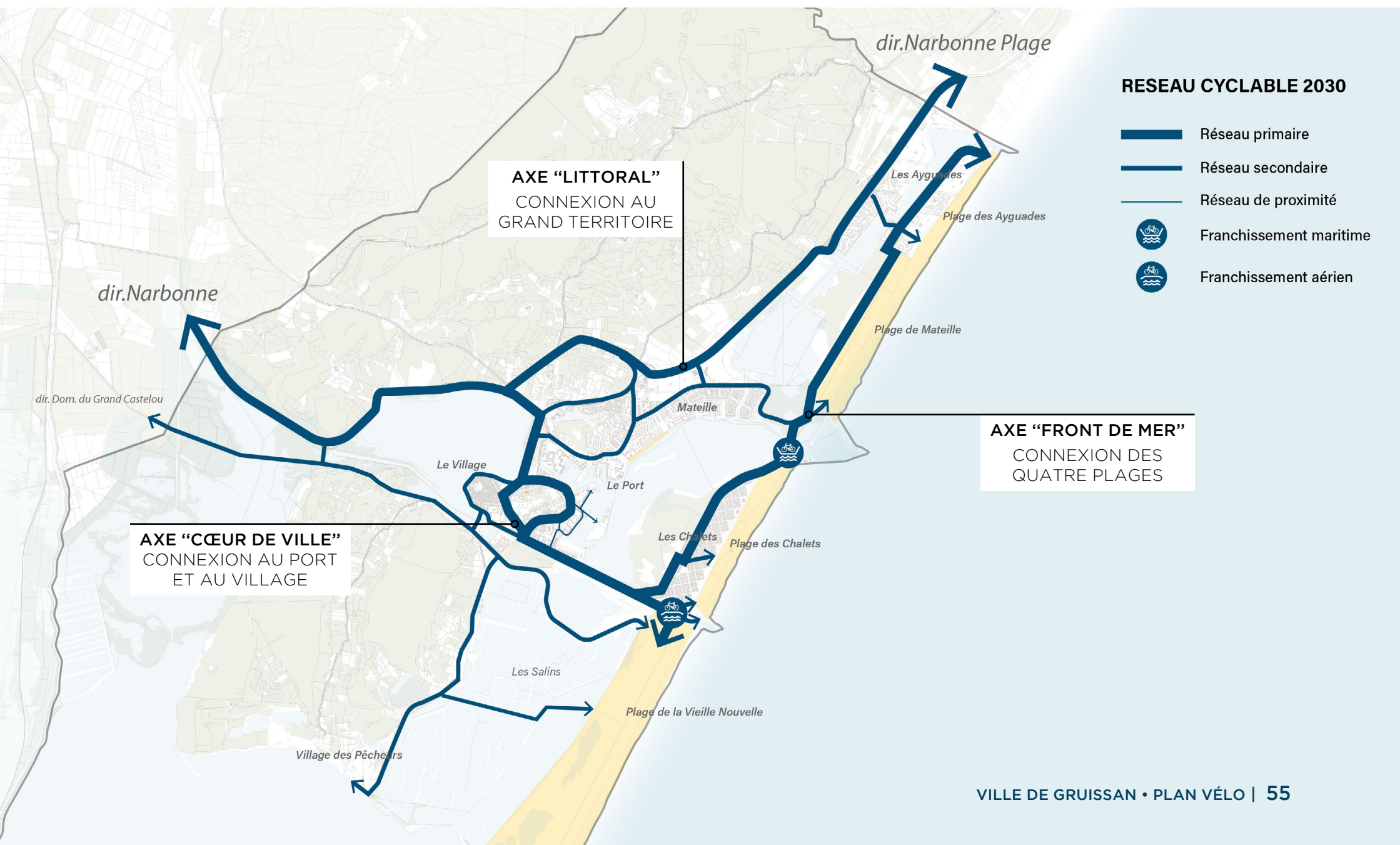
Vélo-cargo utilisé le service d'entretien, Dolomites, Italie



Vélo cargo, Office du Tourisme de Montauban

II. SCHÉMA DIRECTEUR

LE RÉSEAU CYCLABLE À LONG TERME : 3 AXES MAJEURS



ÉTÉ 2024 : PHASE D'ACTIVATION

OBJECTIF

Répondre aux priorités de la commune :

- Assurer aux usagers des alternatives à l'usage de la voiture
- Créer une dynamique forte en faveur de la mobilité cyclable

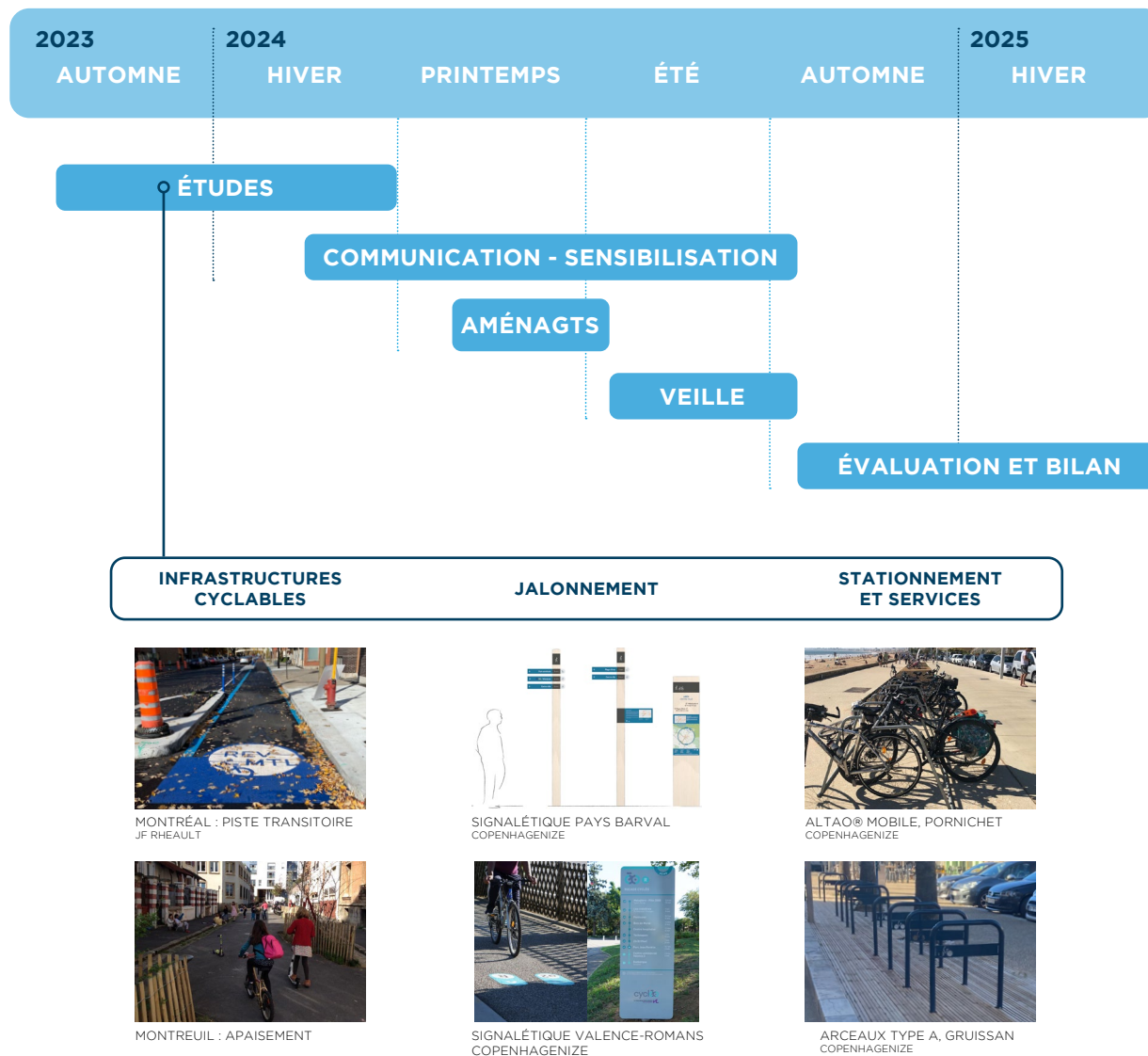
PRIORITÉS

> La desserte des quatre plages

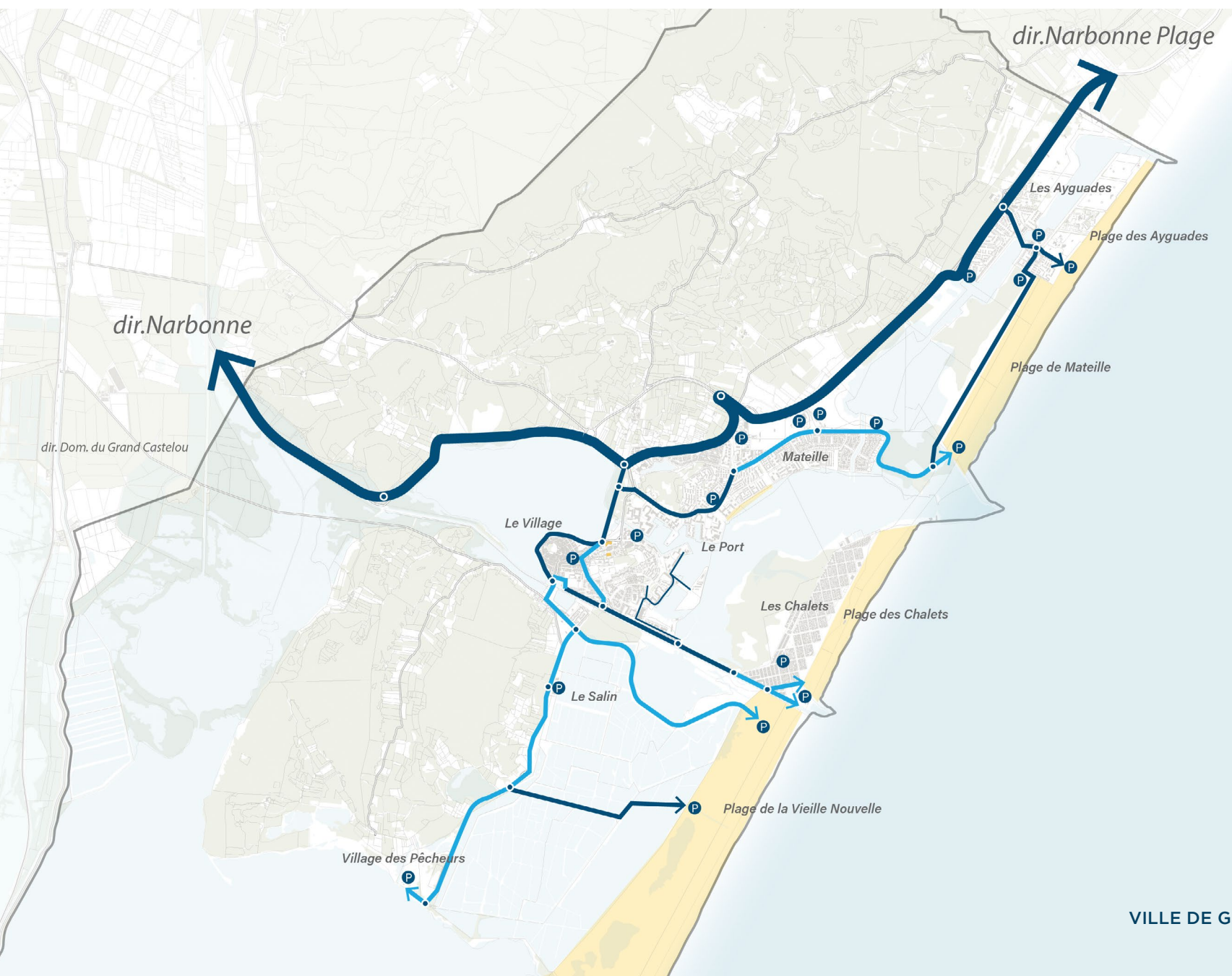
> La desserte des sites de l'île Saint Martin (Salins, Village des Pêcheurs, etc.)

ACTIONS

- Infrastructures cyclables :
 - améliorer le réseau existant
 - créer des aménagements provisoires
- Jalonnement :
 - compléter le jalonnement réglementaire
 - déployer du jalonnement personnalisé
- Stationnement et services :
 - déployer des stationnements amovibles sur les sites touristiques
 - compléter l'offre de stationnement pérenne (arceaux type A)



ÉTÉ 2024 : PHASE D'ACTIVATION



SERVICES AUX USAGERS

Stratégie et principes à définir dès 2024.
Déploiement progressif, en accompagnement
de la réalisation des infrastructures

- Stationnement et services
- Jalonnement

INFRASTRUCTURES

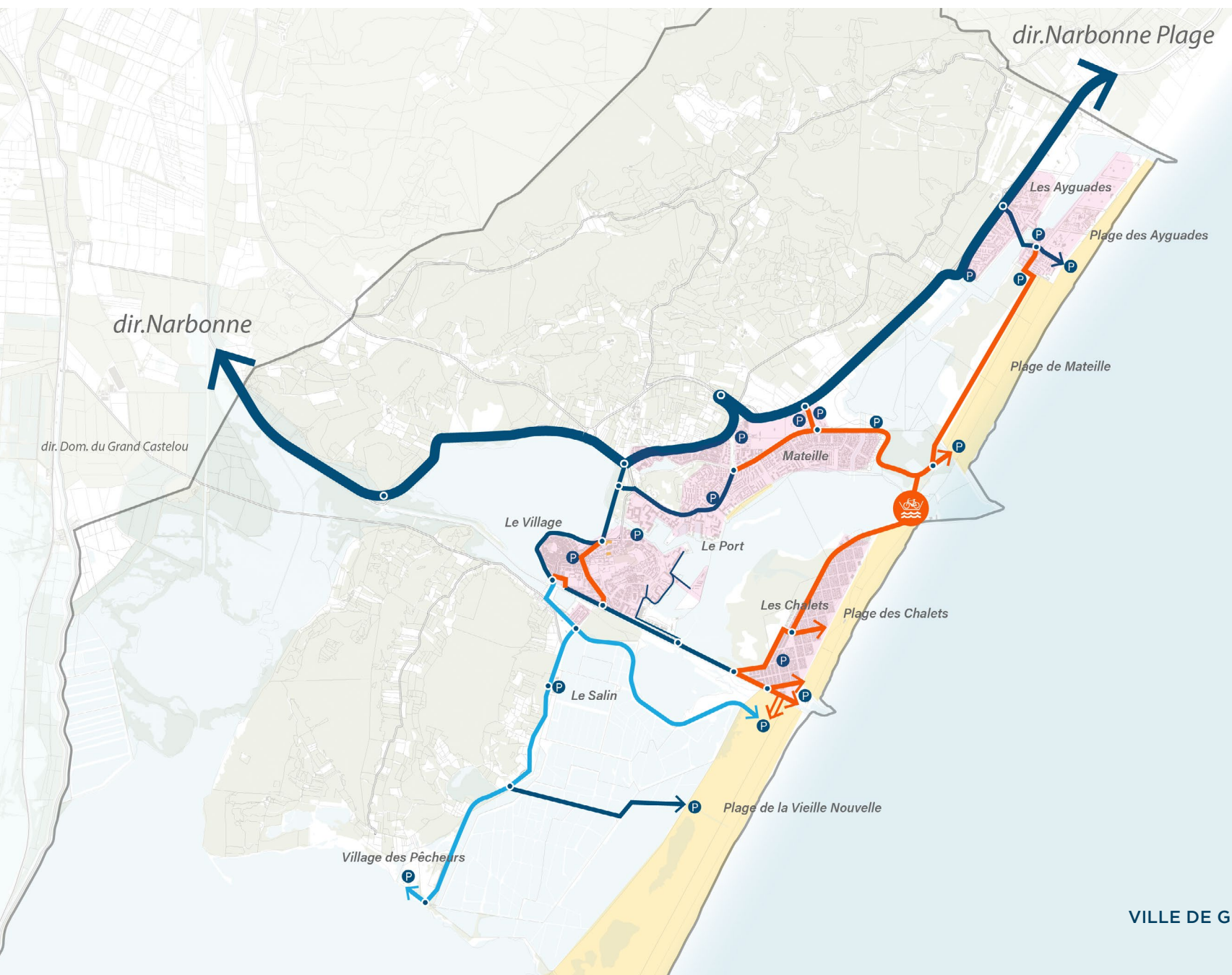
Phasage en fonction des priorités de desserte,
contraintes et opportunités.

Été 2024

La desserte des plages

- Aménagement existant à améliorer
(Cf action 2.1)
- Aménagement provisoire à créer
(Etude à mener en Automne-Hiver 2023)

HORIZON 2026 : LA CONTINUITÉ DES PLAGES



SERVICES AUX USAGERS

Stratégie et principes à définir dès 2024.
Déploiement progressif, en accompagnement
de la réalisation des infrastructures

-  Stationnement et services
-  Jalonnement

INFRASTRUCTURES

Phasage en fonction des priorités de desserte,
contraintes et opportunités.

Été 2024

La desserte des plages

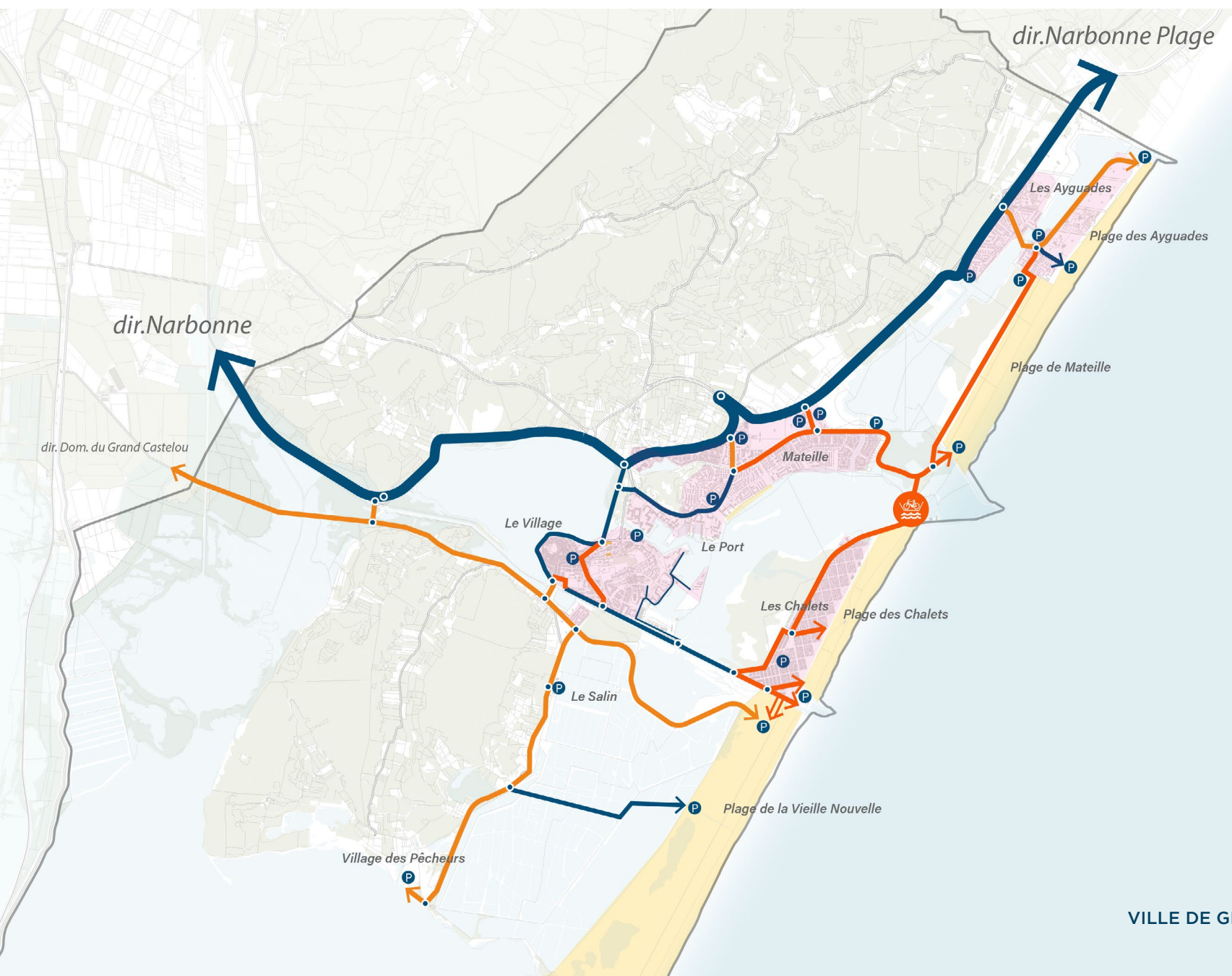
-  Aménagement existant à améliorer
(Cf action 2.1)
-  Aménagement provisoire à créer
(Etude à mener en Automne-Hiver 2023)

Horizon 2026

La continuité des plages

-  Aménagement définitif à étudier et réaliser
-  Service de traversée maritime à étudier et
mettre en service (en période estivale)
-  Franchissement piéton et cycle à étudier et
réaliser
-  Zones apaisées

HORIZON 2028 : L'ÉLARGISSEMENT DU RÉSEAU



SERVICES AUX USAGERS

Stratégie et principes à définir dès 2024.
Déploiement progressif, en accompagnement
de la réalisation des infrastructures

-  Stationnement et services
-  Jalonnement

INFRASTRUCTURES

Phasage en fonction des priorités de desserte,
contraintes et opportunités.

Été 2024

La desserte des plages

-  Aménagement existant à améliorer
(Cf action 2.1)
-  Aménagement provisoire à créer
(Etude à mener en Automne-Hiver 2023)

Horizon 2026

La continuité des plages

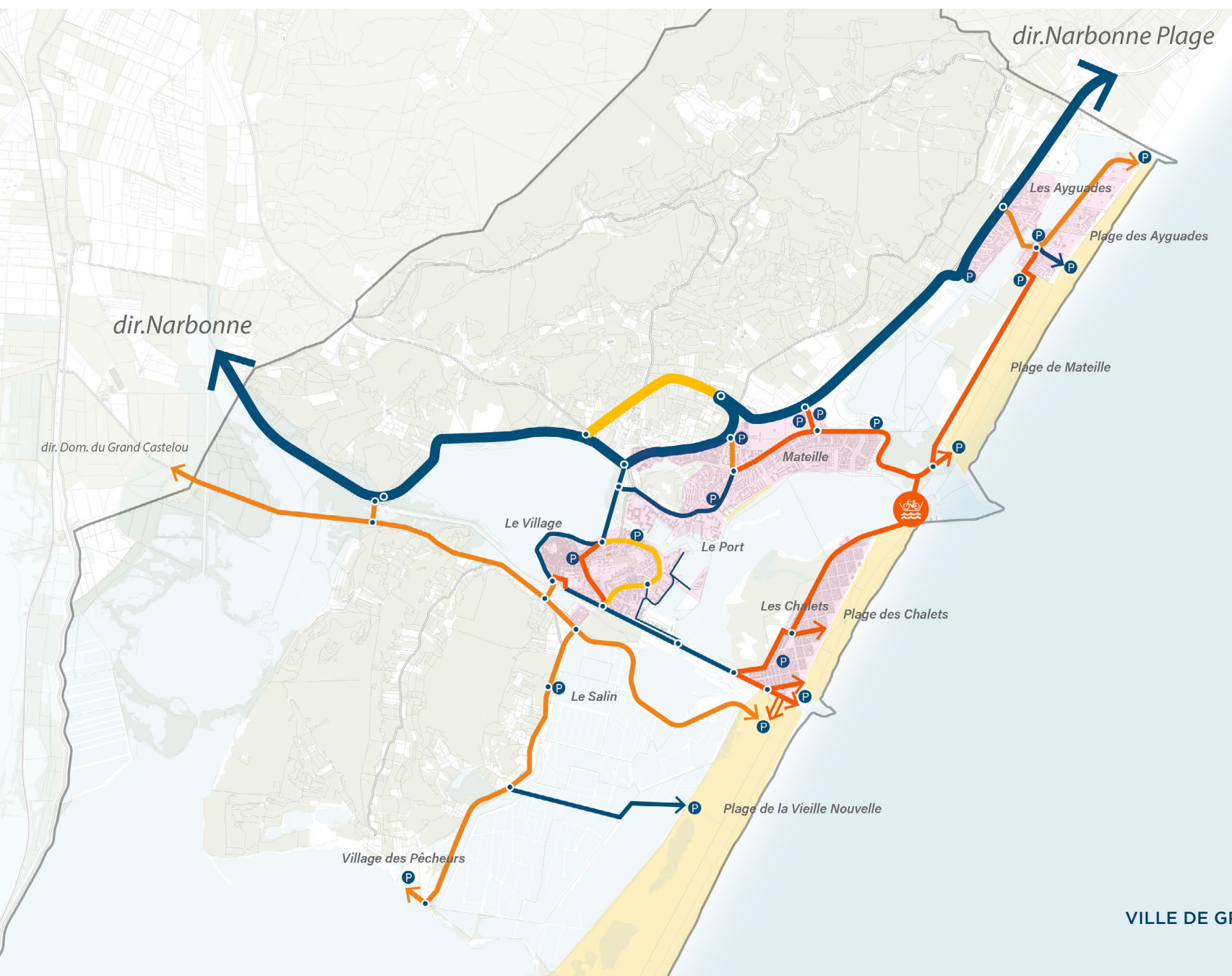
-  Aménagement définitif à étudier et réaliser
-  Service de traversée maritime à étudier et
mettre en service (en période estivale)
-  Franchissement piéton et cycle à étudier et
réaliser
-  Zones apaisées

Horizon 2028

L'élargissement du réseau

-  Aménagement définitif à étudier et réaliser

HORIZON 2030 : LES DERNIERS MAILLONS



SERVICES AUX USAGERS

Stratégie et principes à définir dès 2024.
Déploiement progressif, en accompagnement
de la réalisation des infrastructures

-  Stationnement et services
-  Jalonnement

INFRASTRUCTURES

Phasage en fonction des priorités de desserte,
contraintes et opportunités.

Été 2024

La desserte des plages

-  Aménagement existant à améliorer
(Cf action 2.1)
-  Aménagement provisoire à créer
(Etude à mener en Automne-Hiver 2023)

Horizon 2026

La continuité des plages

-  Aménagement définitif à étudier et réaliser
-  Service de traversée maritime à étudier et
mettre en service (en période estivale)
-  Franchissement piéton et cycle à étudier et
réaliser
-  Zones apaisées

Horizon 2028

L'élargissement du réseau

-  Aménagement définitif à étudier et réaliser

Horizon 2030

Les derniers maillons

-  Aménagement définitif à étudier et réaliser

III. ESTIMATION SOMMAIRE (2024-2030)

Qté	Unité (jour, m2, ml, €)	Total
-----	----------------------------	-------

AXE 1 : ACCOMPAGNER ET ÉVALUER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO SUR LA COMMUNE

Moyens humains (1 équivalent temps plein) : mise en place et suivi des actions et des études, coordination avec les acteurs (Grand Narbonne, Office du Tourisme, etc), sensibilisation et accompagnement des acteurs touristiques, recherche de financements et dossiers de subvention	7	an	50,000€	350,000€
Compteurs automatiques permanents (type boucle, fourniture et pose)	2	u	4,000€	8,000€
Compteurs mobiles : achat du matériel (type tubes pneumatiques)	2	u	2,000€	4,000€
Sous-total				362,000€

AXE 2 : DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Implantation de signalétique réglementaire sur les aménagements cyclables et intersections existantes : panneaux, marquages au sol	17000	ml	30€	510,000€
Aménagements tactiques 2024 : étude, communication, mise en place	5	kml	20,000€	100,000€
Aménagements cyclables : études de MOE et mise en oeuvre (scénarios les plus élevés). Comprend les aménagements de voirie, les aménagements paysagers, la signalétique et le mobilier. Hors réseaux, études de trafics et études complémentaires.				
VILLAGE : RUE DU FORT - AV. DES ÉCOLES	1	u	100,000€	100,000€
MATEILLE : AVENUE DES PLAGES - OUEST	1	u	600,000€	600,000€
MATEILLE : AVENUE DES BAINS	1	u	60,000€	60,000€
MATEILLE : AVENUE DES PLAGES - EST ET RTE DE LA PLAGE	1	u	800,000€	800,000€
CHALET : AVENUE DE LA JETÉE	1	u	320,000€	320,000€
AYGUADES : AVENUE DE LA JONQUE OUEST	1	u	800,000€	800,000€
VILLAGE : BOULEVARD DE LA CORDERIE	1	u	190,000€	190,000€
VILLAGE : AVENUE DE NARBONNE - AVENUE DE LA MER	1	u	310,000€	310,000€
SALINS : AVENUE DU GÉNÉRAL AZIBERT	1	u	30,000€	30,000€
SALINS : RUE DE LA VIEILLE NOUVELLE	1	u	160,000€	160,000€
SALINS : CONNEXION AUX SALINS	1	u	400,000€	400,000€
CHALET : AVENUE D'OCCITANIE - AVENUE DES PAGELINES	1	u	450,000€	450,000€
CHALET : AVENUE DES EIDERS	1	u	400,000€	400,000€
CHALET : AVENUE DE L'AIGUILLE	1	u	30,000€	30,000€
MATEILLE : AVENUE DES AYGUADES DE PECH ROUGE	1	u	330,000€	330,000€
AYGUADES : AVENUE DE LA JONQUE EST	1	u	800,000€	800,000€
Piétonisation estivale : mobilier de pose, bacs de plantation, panneautique	1	f	20,000€	20,000€
Zone 30 : traitement des entrées (panneaux, marquage au sol, dispositif de rétrécissement / ralentissement)	30	u	5,000€	150,000€
CVCB : marquages au sol, panneaux réglementaires et pédagogiques	4300	ml	20€	86,000€
Sous-total				6,646,000€

Qté	Unité (jour, m2, ml, €)	Total
-----	----------------------------	-------

AXE 3 : DÉVELOPPER DES SERVICES VÉLO POUR LES HABITANTS ET VISITEURS

Stationnement vélo fixe : achat d'arceaux (2 places / arceaux)	250	u	200€	50,000€
Stationnement vélo temporaire : achat de racks mobiles (type ALTAO = 12 places)	200	u	600€	120,000€
Implantation de consignes / boîtes vélo individuels	20	u	2,000€	40,000€
Mise à disposition de points de location saisonnier (type conteneur)	1	u	10,000€	10,000€
Création d'aires de services sur le réseau cyclable : point d'eau, station de réparation et gonflage, panneau d'informations, mobilier de pose, etc.	3	u	10,000€	30,000€
Sous-total				250,000€

AXE 4 : SIGNALÉTIQUE ET JALONNEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE

Implantation de panneaux réglementaires (type Dv) : fourniture et pose	50	u	300€	15,000€
Etude de création de la charte graphique	1	u	40,000€	40,000€
Déploiement de la signalétique : marquages, totems, etc.	30000	ml	20€	600,000€
Sous-total				655,000€

AXE 5 : SENSIBILISER DIVERS PUBLICS AU VÉLO

Conception, impression, distribution d'un guide vélo	1	f	15,000€	15,000€
Information et communication : campagnes, brochures, événements, etc.	7	an	5000	35,000€
Équipement de la piste pédagogique	1	f	5,000€	5,000€
Stationnement vélo abrité et sécurisé pour la mairie	15	pl	850€	12,750€
Achat de vélos pour compléter la flotte de vélos de fonction (musculaire et VAE)	10	u	1,500€	15,000€
Achat de tripoteurs à assistance électrique : service d'entretien, office du tourisme	2	u	5,000€	10,000€
Sous-total				77,750€

7,990,750€

Les estimations proposées sont exprimées hors taxes.

Les estimations relatives aux aménagements d'espaces publics s'entendent hors réseaux. Elles sont à moduler en fonction des objectifs à atteindre et de problématiques techniques qui pourraient être rencontrées. Le regroupement des actions peut-être source d'optimisation des coûts (lancement des consultations, conception, travaux).



PLAN VÉLO • VILLE DE GRISSAN

COPENHAGENIZE • SEPTEMBRE 2023

