

COMMUNE DE MENDE

**OBJET :**  
**Approbation  
du schéma  
des mobilités  
douces**

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

**Séance Publique du 15 Mai 2024**

L'an deux mille vingt-quatre, le quinze du mois de mai, le Conseil Municipal de MENDE s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Laurent SUAU, Maire, en session ordinaire suivant convocations faites régulièrement.

Nombre de  
Conseillers  
Municipaux :  
▪ en exercice : 33  
▪ présents à la  
séance : 23  
▪ représentés : 10  
▪ absent : 0

**Etaient présents** : Monsieur Laurent SUAU, Maire, Madame Régine BOURGADE, Monsieur Jean-François BERENGUEL, Madame Françoise AMARGER-BRAJON, Monsieur Vincent MARTIN, Madame Elizabeth MINET-TRENEULE, Monsieur François ROBIN, Madame Aurélie MAILLOLS, Monsieur Alain COMBES, Madame Marie PAOLI, Adjoint, Monsieur Francisco SILVANO, Monsieur Nicolas TROTOUIN, Madame Patricia ROUSSON, Monsieur Christophe LACAS, Madame Stéphanie MAURIN, Monsieur Aurélien VAN DE VOORDE, Madame Valérie TREMOLIERES, Madame Betty ZAMPIELLO, Monsieur Bruno PORTAL, Monsieur Karim ABED, Madame Emmanuelle SOULIER, Monsieur Jérémy BRINGER, Madame Michelle JACQUES, Conseillers Municipaux.

Date de l'envoi et  
de l'affichage de  
la convocation :  
**6 mai 2024**

**Par procuration** : Monsieur Raoul DALLE (Madame Stéphanie MAURIN), Madame Ghaliya THAMI (Monsieur Francisco SILVANO), Monsieur Philippe TORRES (Madame Betty ZAMPIELLO), Madame Catherine THUIN (Madame Marie PAOLI), Monsieur Thierry JACQUES (Monsieur Alain COMBES), Madame Sonia NUNES VAZ (Monsieur Aurélien VAN DE VOORDE), Monsieur Nicolas ROUSSON (Madame Valérie TREMOLIERES), Monsieur Francis DURSAPT (Madame Patricia ROUSSON), Monsieur Philippe POUGET (Monsieur Karim ABED), Madame Fabienne HIERLE (Madame Emmanuelle SOULIER), Conseillers Municipaux.

Date de  
l'affichage à la  
porte de la Mairie  
et publication sur  
le site internet :  
30/05/2024

Il a été, conformément à l'article L 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, procédé immédiatement à la nomination d'un secrétaire, pris dans le sein du Conseil, Madame Régine BOURGADE, Adjointe, ayant été désignée pour remplir ces fonctions, les a acceptées. Monsieur le Maire a ouvert la séance.

Indiquer si le  
Conseil a décidé  
de se former en  
comité secret :  
Non

Madame Aurélie MAILLOLS expose :

La ville a la volonté de développer les modes de déplacements doux (piétons, vélos ...). Plusieurs difficultés sont de nature à ne pas encourager ces pratiques : pour les cyclistes, le réseau de pistes ou bandes cyclables est peu important faute d'avenues et d'espaces assez larges pour pouvoir les réaliser, le relief de moyenne montagne de la ville est difficile (mais l'apparition récente des vélos à assistance électrique est de nature à diminuer ce handicap), et le climat assez rigoureux l'hiver peut aussi rebuter certains usagers. Un schéma des mobilités douces de la ville de Mende a été réalisé en concertation avec les élus, les associations et les usagers dans le but de développer l'usage des mobilités actives dans la ville, avec l'aide de bureaux d'études spécialisés et du Cerema.

Ce schéma répond à plusieurs objectifs :

- Valoriser la pratique des déplacements alternatifs à la voiture pour le grand public, les scolaires et étudiants (desserte des pôles d'emploi, zones d'activités, écoles, collèges...);
- Créer des itinéraires sécurisés, avec de la continuité entre pôle générateurs de trafics et avec de la signalétique dédiée
- Mettre en place des politiques de communication et d'incitation à la pratique des modes doux ;
- Réaliser un plan pluriannuel d'investissements pour les modes doux, en cohérence avec les objectifs des documents de planification et les différents projets d'aménagements urbains prévus sur le moyen et long terme.

Le schéma prend en compte les différents modes de transports présents aujourd'hui dans la ville (VL, BUS, PL...), en tenant compte, pour la création des itinéraires doux, du trafic local et du trafic de transit des voiries. Il est aussi étudié pour être en compatibilité avec les moyens de déplacements que la ville souhaite développer dans un futur proche : refonte du transport urbain TUM au 1<sup>er</sup> janvier 2025, amélioration de l'intermodalité avec les autres modes de transport (bus LIO régionaux, trains TER ...)

Il est donc proposé :

- **D'APPROUVER** le schéma des mobilités douces tel qu'il vient de vous être présenté,
- **D'AUTORISER** Monsieur le Maire à effectuer l'ensemble des démarches et à signer l'ensemble des pièces relatives à la mise en œuvre de cette décision

Après délibération, le Conseil Municipal, avec 29 voix pour et 4 abstentions, **ADOpte** les propositions du rapporteur.

#signature2#

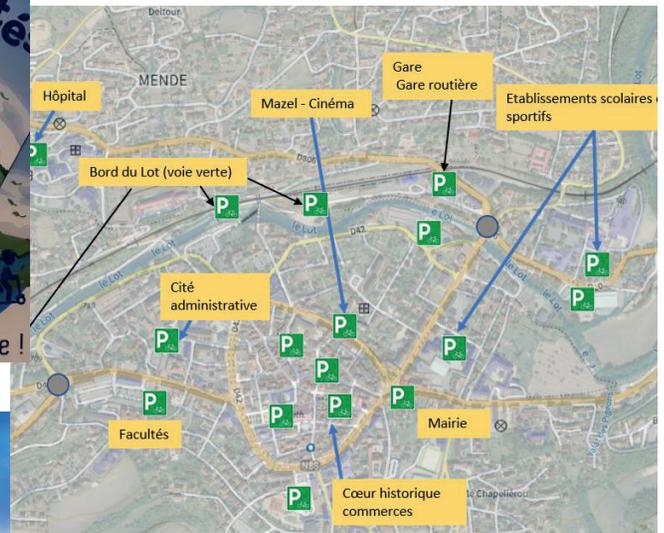
Pour extrait conforme,  
Fait à Mende,  
Le Maire,  
Laurent SUAU

#signature1#

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux et/ou d'un recours contentieux formé par les personnes pour lesquelles l'acte fait grief, dans les deux mois à partir de la notification de cette décision. Le recours doit être introduit auprès du tribunal administratif de Nîmes dans un délai de deux mois à compter de sa publication, en vertu de l'article R 421-5 du Code de la justice Administrative. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr)

Accusé de réception en préfecture  
048-214800955-20240515-20307-DE  
Date de télétransmission : 27/05/2024  
Date de réception préfecture : 27/05/2024

# ETUDE DU SCHÉMA DES MOBILITÉS DOUCES DE LA VILLE DE MENDE



## Rapport de synthèse Avril 2024

## Sommaire :

1. Le contexte : la ville de Mende et son réseau urbain des circulations *Page 3*
2. Enjeux et objectifs de l'étude globale de circulation et du schéma des mobilités douces *Page 4*
3. Déroulement de l'étude *Page 6*
4. La concertation et le comité consultatif citoyen *Page 7*
5. Principaux résultats du questionnaire *Page 8*
6. Les idées et propositions du comité consultatif *Page 9*
7. Les scénarios de circulation étudiés et leurs conséquences *Page 12*
8. L'élaboration du schéma des mobilités douces *Page 15*
9. Le réseau du schéma des mobilités douces : réalisation à court terme *Page 16*
10. Le réseau du schéma des mobilités douces : objectif final *Page 17*
11. Objectifs et exemples d'aménagement *Page 18*
12. La programmation de la mise en œuvre du schéma des mobilités douces *Page 20*

La ville de Mende, 13 000 habitants et préfecture de la Lozère (48), est traversée par la RN88 qui est un axe structurant important qui relie Lyon à Toulouse. Cette voie pénètre le centre-ville de part en part, via ses avenues et boulevards principaux. Les trafics locaux de desserte du centre-ville et le trafic de transit de la RN88 sont ainsi communs, sans qu'il n'y ait à ce jour la possibilité de réaliser à court ou moyen terme une déviation complète RN88 de la ville. Un premier contournement partiel, la rocade Ouest, a néanmoins été mise en service (juillet 2023), permettant de soulager certains axes, en répartissant de meilleure façon certains trafics de la zone ouest de la ville.

La RD806, axe important de desserte du centre du département de la Lozère, est aussi présente au départ de Mende, vers Saint Chély d'Apcher. Les RD42, RD50 et RD25 sont aussi des voies majeures de desserte des zones péri-urbaines du bassin de vie mendois.

D'autres rues et avenues de la ville, de domanialité communale, constituent aussi des axes de maillage principal des différents quartiers de la ville.

*Dans l'attente d'un contournement RN88 complet de la ville, envisageable à très long terme, la ville de Mende souhaite réorganiser les circulations de l'ensemble de ses voies structurantes et favoriser le développement des mobilités douces.*

Tout le réseau primaire est constitué en très grande majorité d'avenues relativement étroites (largeurs de chaussée de 6 à 7 m) et à 2 voies bidirectionnelles, avec des trottoirs parfois exigus et dont la largeur est quelquefois inférieure à 1,40m. Elles présentent pour certaines d'entre-elles des pentes assez importantes, dans une ville de moyenne montagne où l'altitude varie de 700 à 900m.

Un réseau de bus urbain, le transport urbain mendois (TUM), existe sous la forme d'une délégation de service public. Cette DSP prend fin en 2024 et la ville de Mende souhaite à cette occasion réfléchir à une nouvelle desserte de ses quartiers à l'aide de bus plus petits, avec des horaires plus adaptés et des circuits totalement refondus.

Les modes doux (vélos, trottinettes...) sont à ce jour assez peu développés à Mende, car plusieurs difficultés sont de nature à ne pas encourager ces pratiques : le réseau de pistes ou bandes cyclables est peu important faute d'avenues et d'espaces assez larges pour pouvoir les réaliser, le relief de la ville est difficile (mais l'apparition récente des vélos à assistance électrique est de nature à fortement diminuer ce handicap), et le climat assez rigoureux l'hiver peut aussi rebuter certains usagers.

Une étude globale des circulations et un schéma des mobilités douces : outil de planification et d'organisation des mobilités « actives » (piétons, vélos, trottinettes...) de la commune de Mende.

Le principal enjeu de cette étude est de saisir l'opportunité de changements d'organisation du schéma viaire pour modifier les comportements, réaménager la traversée de la ville et améliorer la qualité de vie des riverains.

Le schéma des mobilités douces sera l'outil de planification et d'organisation de la mobilité de la commune de Mende. Il aura vocation à orienter les prochains projets liés aux déplacements et à l'aménagement des espaces publics.

- Les contraintes topographiques et la concentration des services (ZA des Ramilles, Av du 11 novembre, cité administrative Les Carmes ...) génèrent des problématiques d'accessibilité et de circulation tant aux abords du cœur de ville que sur les sites plus excentrés tels que l'hôpital.
- Les conditions de trafics sont difficiles particulièrement sur la N88, la RD806 et la RD42 en traversée. Etant la principale route d'accès à Mende, l'ensemble du trafic routier se retrouve concentré sur la RN88 (notamment avenue Foch et les grands boulevards).
- La sécurité des déplacements doux est à améliorer. Cheminements inexistantes ou peu lisibles depuis les parkings et pôle générateurs, mixité des usages sur les places publiques largement occupées par le stationnement, discontinuité et manque de lisibilité des itinéraires (bord du Lot), absence de liaisons cyclables et cheminements piétons sécurisés...

Pourquoi favoriser les déplacements quotidiens à vélo et à pied ?

- Le vélo n'émet aucun polluant, l'activité physique de la marche ou du vélo apporte des avantages en termes de **santé publique** et contribue aussi à la **réduction de la pollution** visuelle et sonore associée à l'usage des modes motorisés...
- Le report modal de la voiture vers le vélo et la marche à pied contribue à **baisser le budget transport** des ménages
- Une ville accessible (piétons, PMR, cyclistes) **favorise l'attractivité** touristique et l'activité économique des commerces .

→ Cela s'accompagne obligatoirement de changements sur les conditions de circulation en voiture

## Les objectifs transversaux du schéma des mobilités douces :

Le schéma des mobilités douces a été réalisé en concertation, répondant aux objectifs suivants pour le choix des itinéraires :

- L'utilité, la lisibilité et la continuité des itinéraires (des axes utiles pour tous types de profils de cyclistes et de motifs de déplacement, aménageables à court et moyen termes, bien identifiables, ...)
- La praticabilité à pied et à vélo (pente, largeur et qualité des revêtements des cheminements piétons et cyclables, sentiment de sécurité, partage de l'espace...)
- La valorisation des déplacements alternatifs à la voiture pour les actifs, les scolaires et étudiants (desserte des pôles d'emploi, zones d'activités, écoles, collèges...)
- L'aménagement adéquat (intégré à son environnement, sécurisant, adapté aux usages...)
- Le compromis (répondre aux attentes des acteurs multiples comme les gestionnaires de voirie, les entreprises et activités commerciales, les associations locales, etc...).

Il est ainsi nécessaire à la fois que ce document serve de mise en œuvre réelle, en cohérence avec les objectifs des documents de planification et les projets d'aménagements urbains, et qu'un suivi soit réalisé.

### Redistribuer l'espace et les voiries publiques pour :

- Sécuriser** les déplacements à pied et à vélo
- Accompagner** la pratique cyclable
- Proposer** de nouveaux services et équipements
- Développer** des infrastructures adaptées et poursuivre les actions de rénovation (trottoirs, chaussées)



## Le déroulement de l'étude :

L'étude globale des circulations et le schéma des mobilités douces ont été réalisés avec l'appui d'un groupement de bureau d'études spécialisés (Jean Clerc Consultant – mandataire , Egis, Alyce, et l'Agence Lozérienne de Mobilité ). L'élaboration du schéma a impliqué une diversité d'acteurs qui se sont mobilisés lors des 3 phases de l'étude. L'opération a été conduite par les élus de la Ville de Mende et par Olivier Meyrueis directeur des services techniques de la ville. Le CEREMA (J Cassagnes) est AMO.

### Phase 1 : état des lieux – diagnostic

1<sup>er</sup> trim 2023

réunion publique 21 mars

### Phase 2 : étude des scénarios de circulation

Mise en place et réunions du Comité consultatif des citoyens :

13 avril 2023

25 mai

27 juin

31 aout

réunion publique 19 septembre

1<sup>er</sup> trim 2024

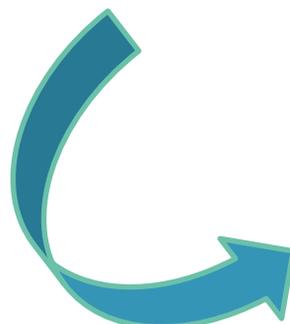
Réunions du Comité consultatif des citoyens :

06 février 2024

### Phase 3 : réalisation du schéma des mobilités douces

Présentation et approbation du schéma des mobilités douces :

15 Mai 2024



Réalisation  
d'aménagements cyclables  
Phases de tests  
Mise en œuvre

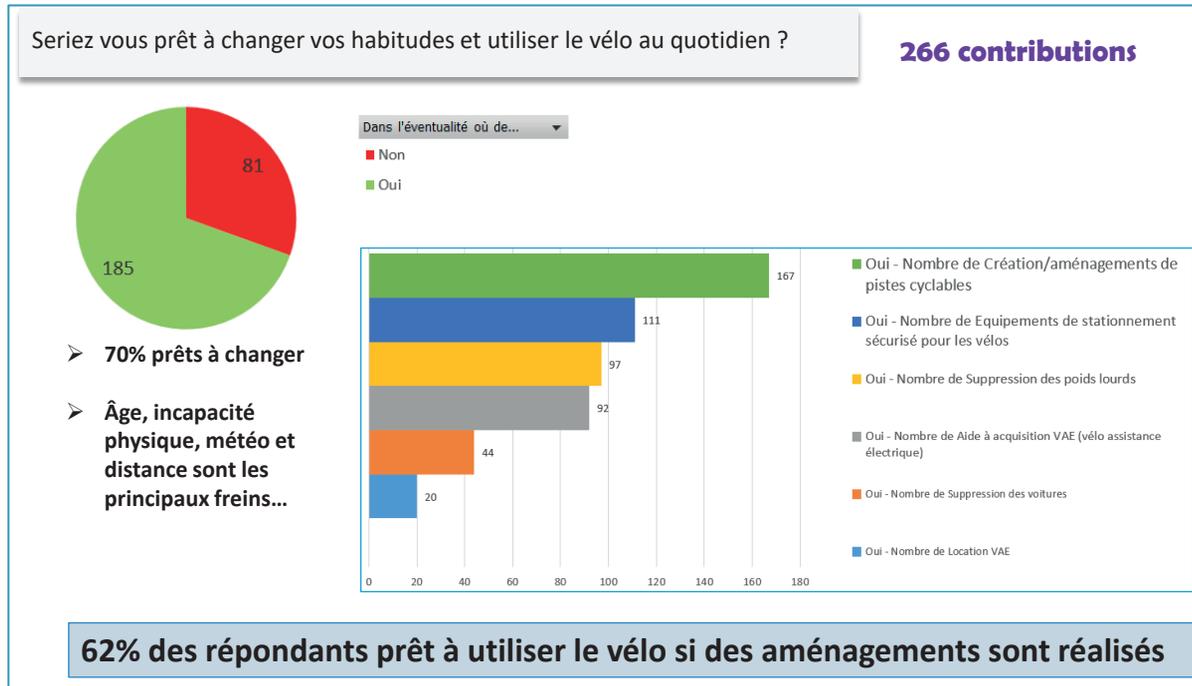
## La concertation et le comité consultatif citoyen :

- ❑ Deux réunions publiques ont eu lieu pour la présentation du diagnostic puis la présentation des scénarios de circulation et des itinéraires cyclables.
- ❑ Un comité consultatif a été créé pour l'occasion et s'est réuni à 5 reprises lors de la finalisation du diagnostic et l'élaboration des scénarios. Ce comité était composé d'une vingtaine de personnes (élus, experts et représentants d'associations, citoyens). Ce Comité est appelé à suivre l'évolution des différents projets de mobilité de la ville (restructuration du TUM par exemple).
- ❑ Une enquête « questionnaire » a été menée entre décembre 2022 et janvier 2023, 266 réponses ont pu être exploitées.



## Principaux résultats du questionnaire

- ❑ 266 personnes ont répondu à l'enquête, surtout des actifs et environ 10% de retraités.
- ❑ Les répondants sont équipés d'une voiture au moins (96%), 63% des ménages ont 2 voitures et **95% possèdent au moins un vélo adulte.**



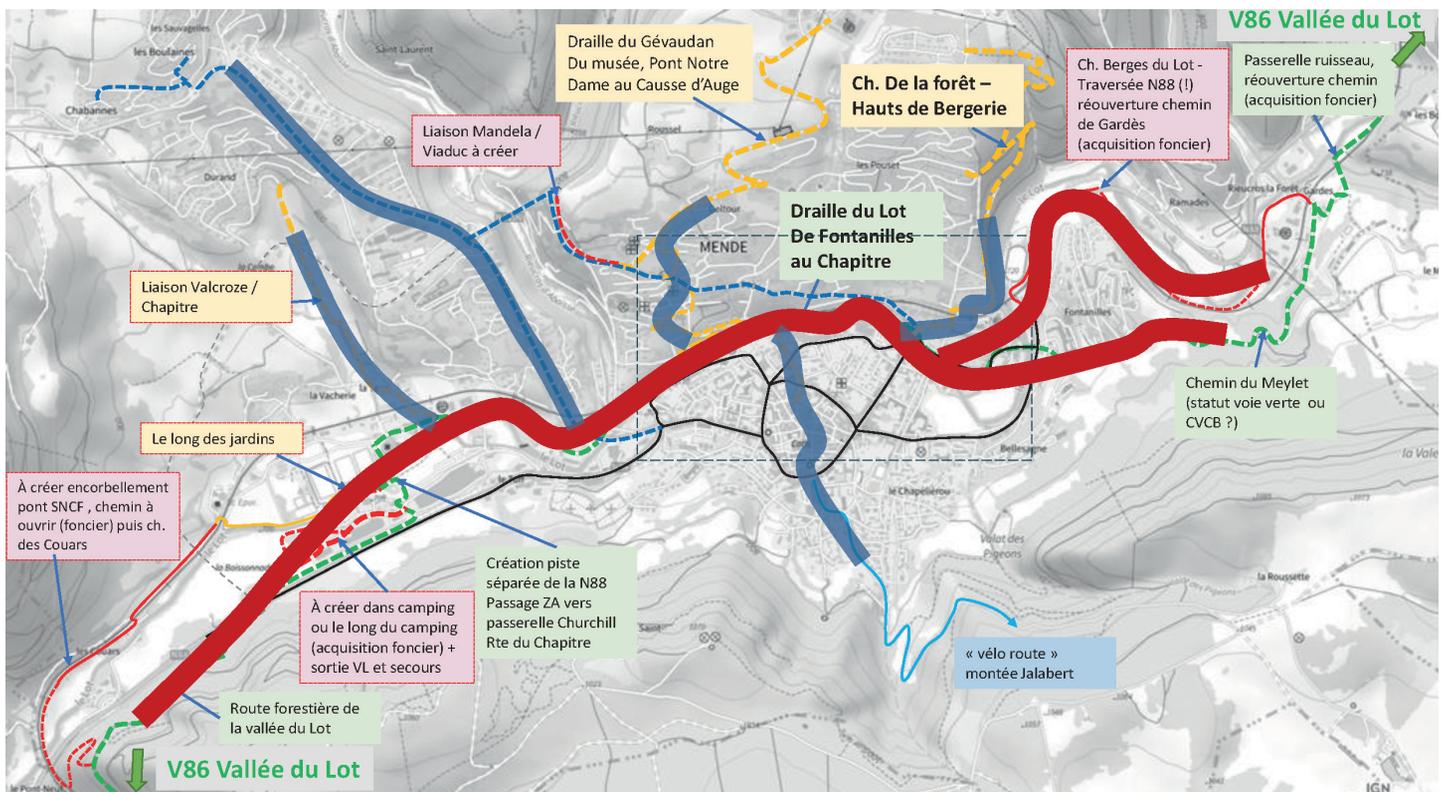
- ❑ En moyenne, un Mendois effectue 4,83km pour aller au travail
- ❑ Les dangers et ressentis d'insécurité s'observent sur les boulevards et grandes avenues (8 Mai 1945), accentués par la présence des poids lourds (N88)
- ❑ Les grands freins à l'usage du vélo : insécurité sur le trajet des écoles, absences d'itinéraires sécurisés continus, problématique des pentes à gravir sans assistance électrique
- ❑ Les piétons sont parfois en insécurité sur des trottoirs trop étroits ou détériorés (passage en poussette ou PMR difficile, proximité des véhicules...)
- ❑ Certains aménagements sont appréciés : bords du Lot (partiel), espace Wundiesel, rues piétonnes)
- ❑ Les souhaits d'amélioration se portent en priorité sur l'avenue du 8 Mai (du carrefour de Berlière jusqu'à l'hôpital et au viaduc), la liaison Fontanilles/Chapitre par les bords du Lot, l'axe Thébaïde/Gorges du Tarn ou la liaison Mende/Badaroux...

Épine dorsale le long du Lot

Transversales quartier / cœur de ville

Liaisons entre générateurs

## Réseau maillé cyclable hors centre-ville



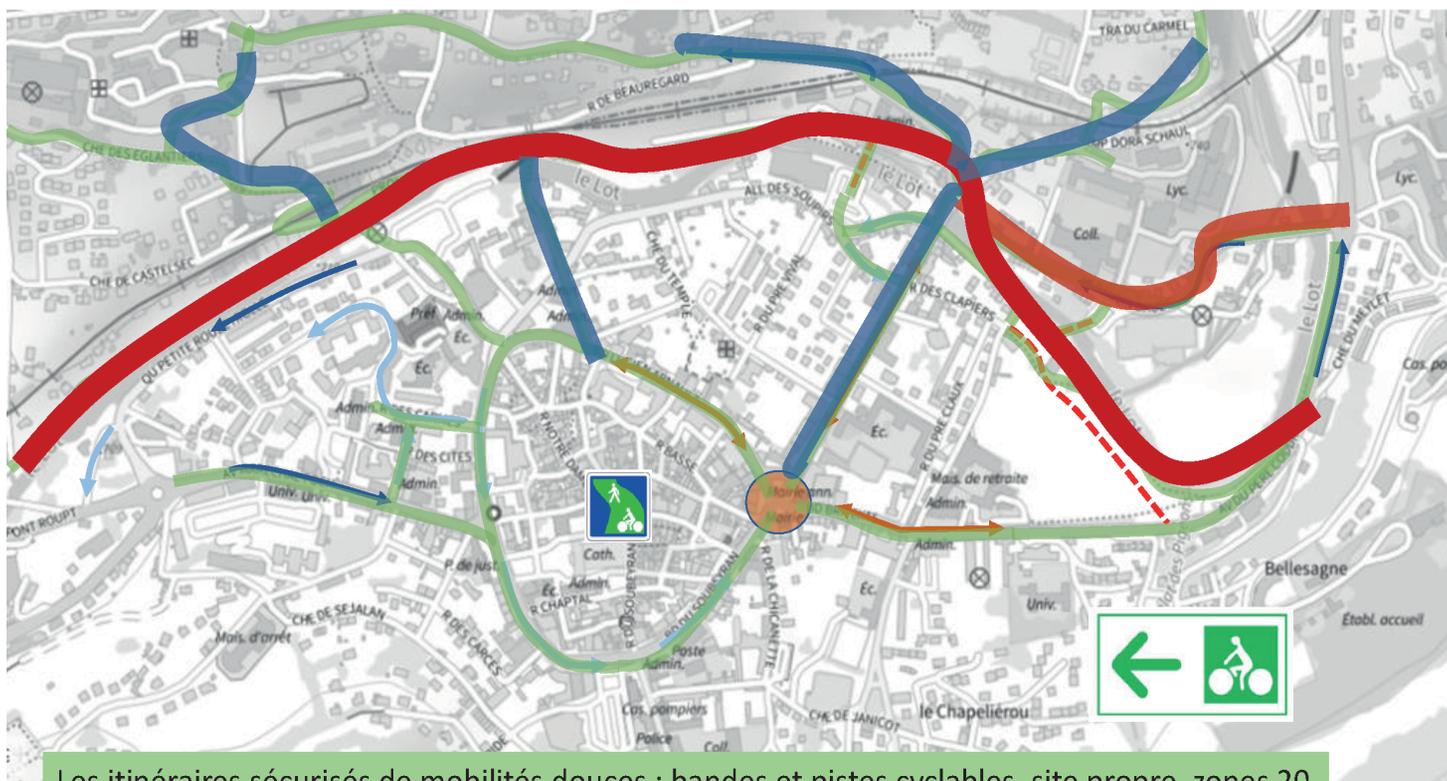
- Trouver une liaison sécurisée entre secteur Chaldecoste hôpital et le viaduc de Rieucros, par le chemin de la Safranière ou en élargissant l'Av. du 8 mai ?
- Sécuriser la liaison Chapitre (et Ramilles) vers La Roubeyrolle
- Assurer des liaisons avec le quartier de Fontanilles
- Sécuriser les abords des écoles, l'av. P. Daudé (Lycée et collège)

Épine dorsale le long du Lot

## Réseau maillé cyclable : Centre-ville

Transversales quartier / cœur de ville

Liaisons entre générateurs



Les itinéraires sécurisés de mobilités douces : bandes et pistes cyclables, site propre, zones 20

- Si les bus scolaires déposent à la gare routière, une passerelle vers la gare, une passerelle vers Vernède et un cheminement sécurisé vers Berlière / Vernède pourraient se justifier ?
- Le cœur de ville pourrait être sans voiture (riverains autorisés la nuit), les commerçants et usagers y trouveraient avantage ?
- Identifier les endroits stratégiques pour le stationnement des vélos, des parkings sécurisés et box sécurisés
- Des incitations à l'usage du vélo, par la sécurisation des itinéraires, des services de location, les aides à l'achat, et l'implantation de bornes de recharge VAE...

## Organiser le plan de circulation pour optimiser les déplacements doux

- ❑ Le trafic de transit des PL ne devrait pas être maintenu dans les 2 sens de circulation dans la traversée de Mende : La sécurité des piétons ou des cyclistes serait ainsi améliorée.

- ❑ Av du Père Coudrin
- ❑ Av du 8 Mai
- ❑ AV Foch

Alternative avec la rocade et la suppression d'un sens de circulation pour réduire le trafic (mise à sens unique)

- ❑ Confirmer ou étendre la zone piétonne du cœur de ville, sécuriser le boulevard Arnault, la place Ch. De Gaulle, le secteur de la gare (et gare routière) du collège Bourillon et lycée Chaptal

« Sortir » le trafic des poids lourds (utiliser la rocade et l'Av. du 8 mai), réduire le trafic devant les écoles (sens unique) et créer des cheminements sécurisés (passerelle, passage sous-terrain, voie douce du quai de Berlière...)

- ❑ Sécuriser l'Av. du 8 Mai et l'accès à l'Hôpital et assurer la liaison entre les quartiers Nord ouest et Nord est

Mise à sens unique partielle de l'Av. du 8 Mai, maintien accès 2 sens à l'hôpital, sécuriser la section Hôpital / Viaduc

- ❑ Des voies « mixtes » sont aussi possibles

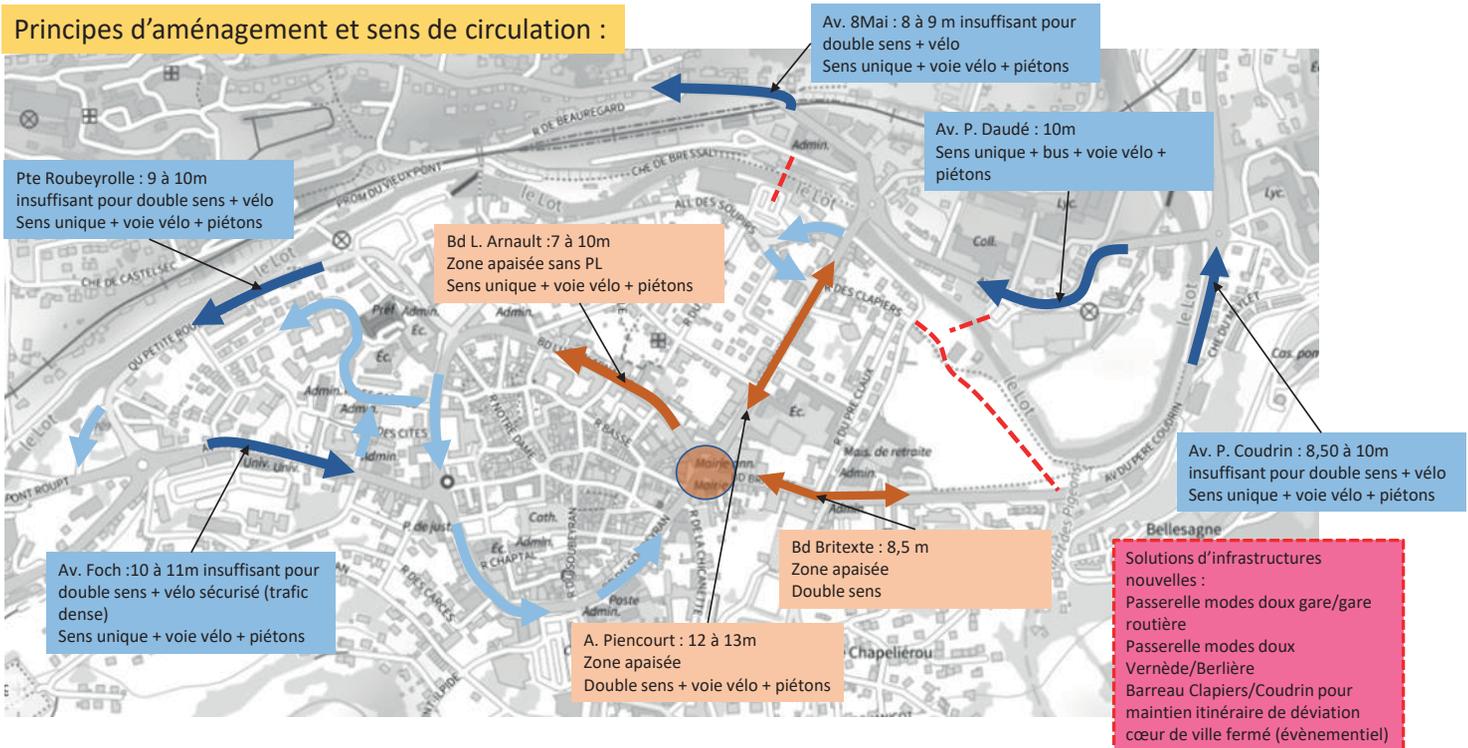
Voies partagées, zones 30 km/h avec pictos vélos

## Les scénarios de plan de circulation étudiés et leurs conséquences

Plusieurs scénarios de changement de sens de circulation et de mise à sens unique ont été étudiés afin de dégager des espaces, notamment sur les grandes avenues. L'objectif est d'offrir plus de place pour des cheminements cyclables et piétonniers plus sécurisés.

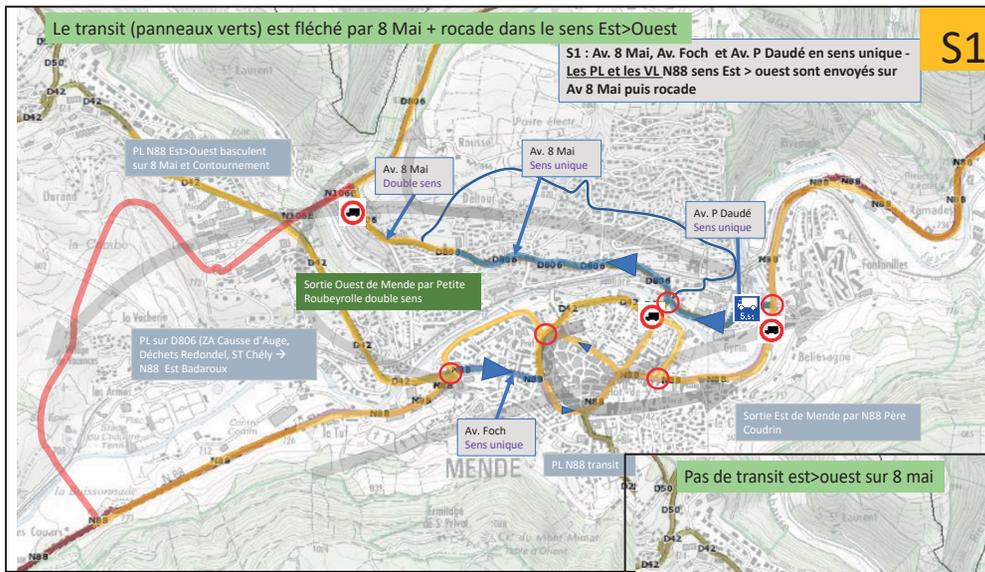
- ❑ Les « points noirs » de circulation sont identifiés, les propositions de modifications de carrefours et de mise à sens unique visent à limiter les situations à risques (croisements PL/PL, carrefours complexes, trafic important à proximité des établissements scolaires...).
- ❑ Des calculs de report de circulation et la prise en compte de la mise en service de la rocade ouest sont nécessaires pour vérifier la faisabilité des scénarios de circulation. Parmi les différentes propositions, le comité de pilotage a retenu 4 scénarios de plan de circulation.
- ❑ La gestion du trafic des poids lourds en centre-ville et l'organisation des circulations en situation dégradée doivent être pris en compte dans la faisabilité du plan de circulation (événement exceptionnel, accident, manifestation...)
- ❑ Le plan de circulation doit être compatible avec l'objectif final d'une circulation automobile apaisée et des cheminements piétons et vélos sécurisés pour relier tous les pôles générateurs et quartiers en ville.

### Principes d'aménagement et sens de circulation :

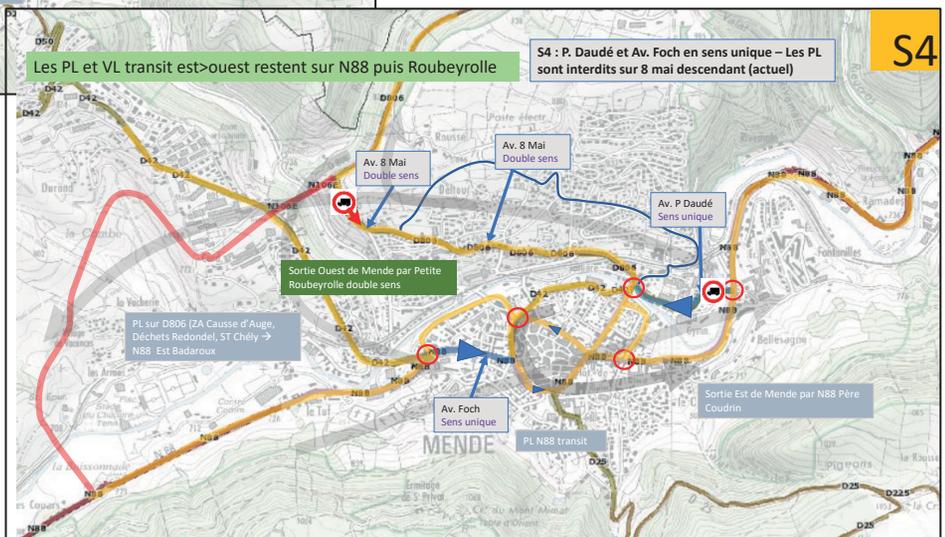
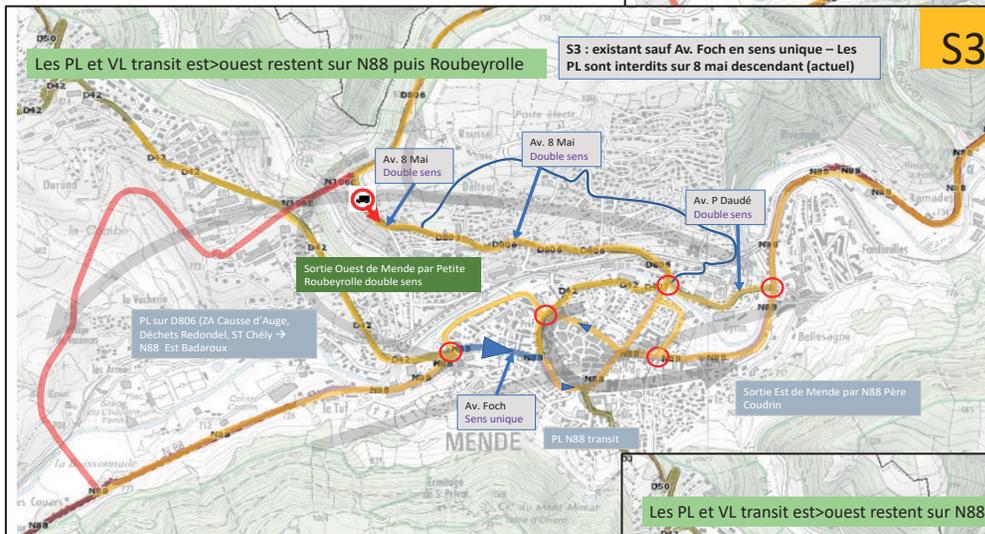
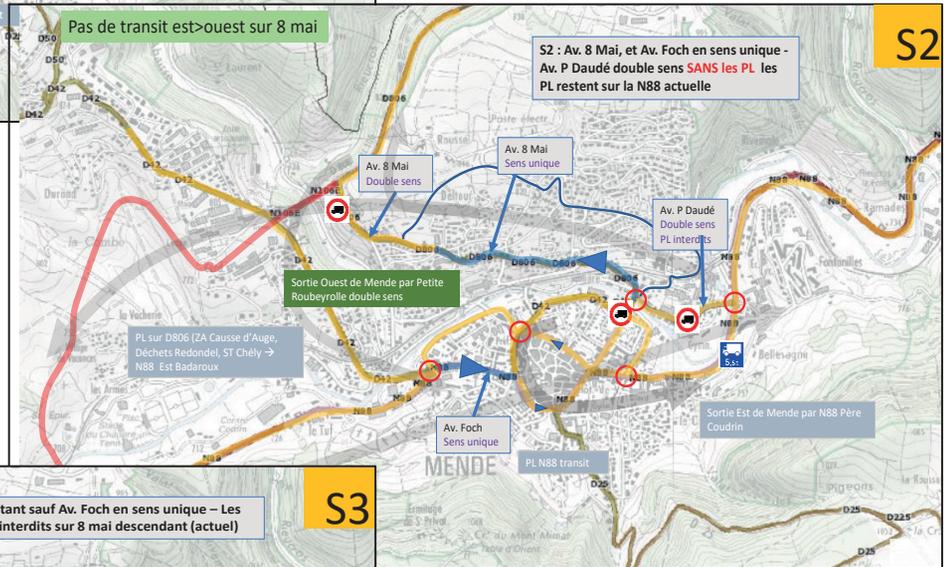


Principes d'aménagement et circulation proposés en février 2023 pour l'élaboration des scénarios : Certaines propositions n'ont pas été retenues après les premières analyses.

# Les scénarios de plan de circulation étudiés et leurs conséquences



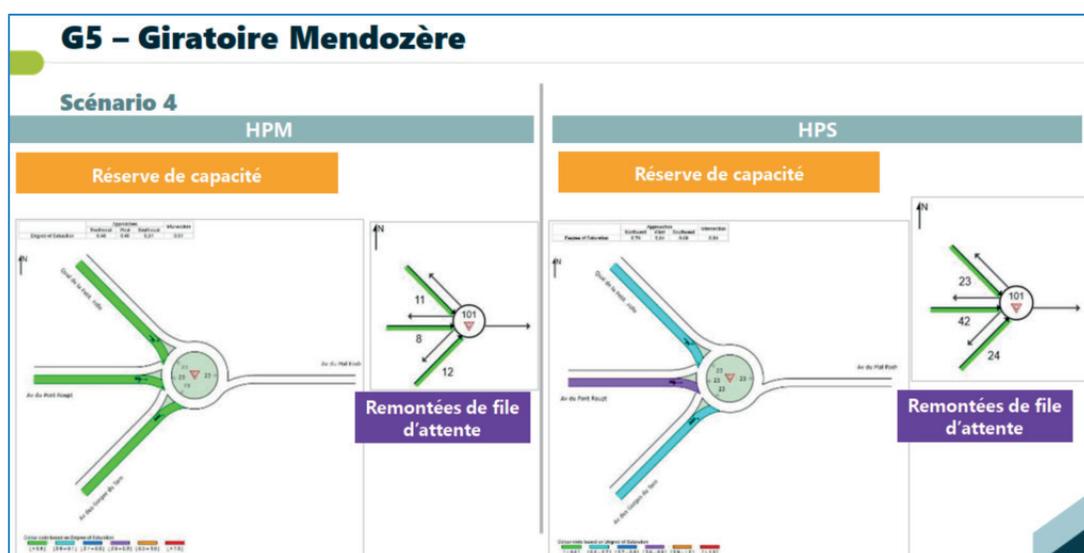
4 scénarios de plan de circulation ont été étudiés avec notamment des mises à sens unique (partielle ou totale) des avenues du 8 Mai, P. Daudé ou Foch



## Les scénarios de plan de circulation étudiés et leurs conséquences



Exemple de calcul des trafics sur giratoire de la terrasse – scénario 4



Exemple de calcul des réserves de capacité du carrefour Mendozère

- Les calculs de reports de circulation font apparaître des difficultés ponctuelles aux heures de pointe sur certains carrefours (Mendozère et giratoire de La Terrasse , file d'attente possible mais très limitée dans le temps)
- Des études complémentaires et des expérimentations « grandeurs réelles » devraient être menées (Carrefours Mendozère, Roubeyrolle, Faubourg Montbel...)
- Les modifications de sens de circulation ne peuvent s'envisager tout de suite :
  - Changements importants des habitudes et comportements des usagers
  - Etudes et travaux à plus long terme
- La réalisation du schéma cyclable s'effectuera en plusieurs étapes , des aménagements transitoires sont à prévoir avant d'entreprendre des modifications importantes des sens de circulation.**

## L'élaboration du schéma des mobilités douces

Les besoins des différents partenaires et acteurs impliqués de la filière vélo ont été recensés et analysés lors de la phase diagnostic. L'exploitation du questionnaire d'enquête « mobilités » et le travail du comité consultatif citoyen ont ensuite alimenté le diagnostic et les propositions de scénario de plan de circulation et de schéma des itinéraires cyclables.

- Doc Mobilités douces Mende\_diagnostic\_v1a.pdf Février 2023
- Doc Principes scénarios\_V2.pdf Mars 2023
- Élaboration des matrices carrefours (avant rocade) Juin 2023
- Doc Scénarios et carrefours à tester Novembre 2023 (après prise en compte des trafics suivant la mise en service de la rocade)

Un premier réseau d'itinéraires cyclables susceptibles d'intégrer le futur schéma directeur a été produit.

- Matrices carrefours « après rocade » et 4 scénarios décembre 2023
- Versions provisoires du schéma modes doux Janvier 2024

L'analyse détaillée du réseau et la faisabilité des solutions d'aménagement en regard de l'organisation du plan de circulation actuel et futur a ensuite permis d'affiner le réseau d'itinéraires.

Les fiches actions du schéma des mobilités douces ont été élaborées entre janvier et avril 2024.

- Doc Fiches actions schéma cyclable Mende\_V0 à V3.pdf Avril 2024

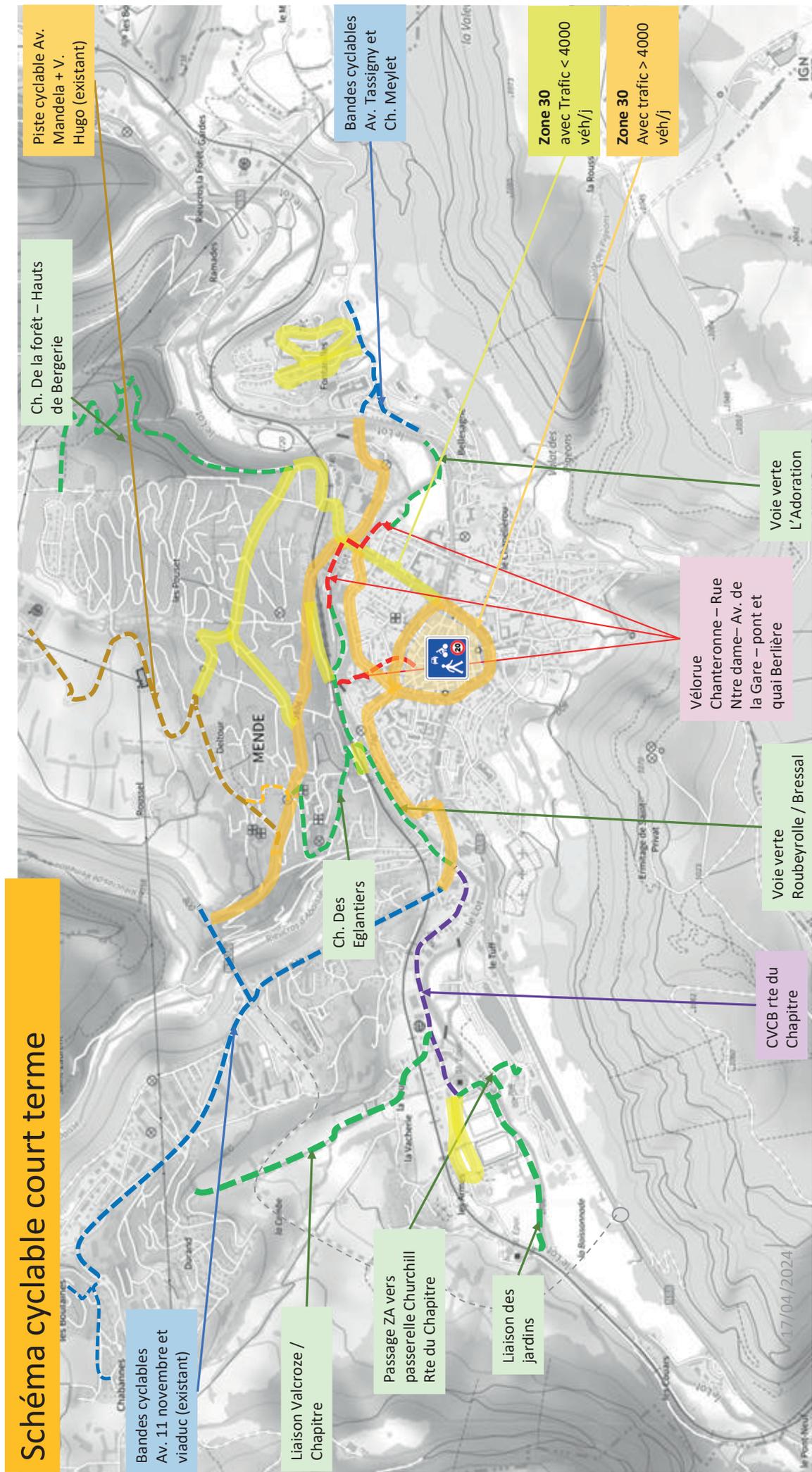
Les premières orientations ont été présentées en séances de travail avec les élus et techniciens (comité de pilotage) le 30 janvier 2024, le 06 février au comité consultatif puis le 05 mars aux élus en charge du suivi du projet.

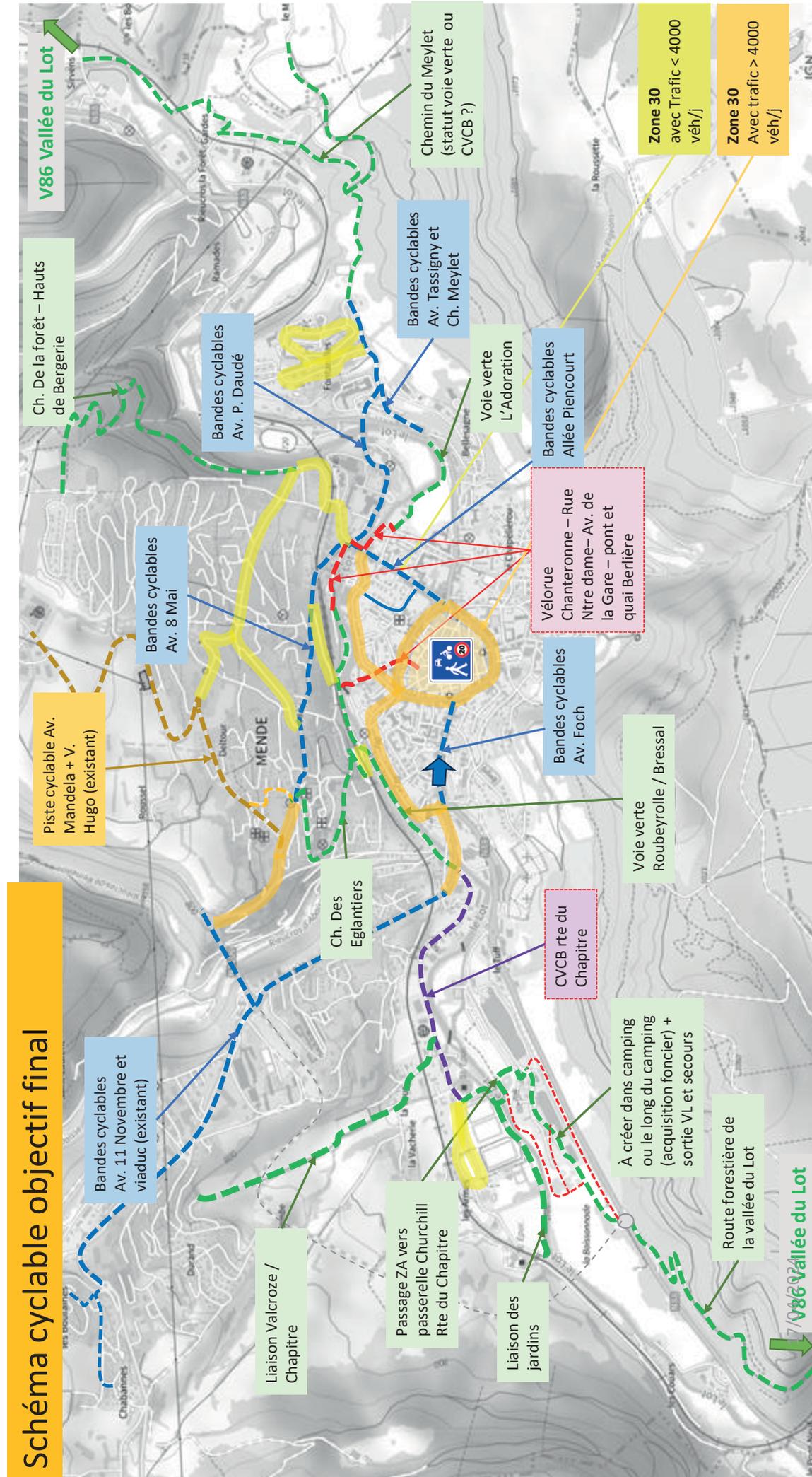
- Mende\_SD\_Visio\_élus\_Scénar\_30-01-2024.pptx.pdf Janvier 2024
- Doc Schéma modes doux\_reunion comité consultatif\_02 février2024\_v2.pdf février 2024.

Le schéma des mobilités douces comprend 25 actions liées à l'aménagement du réseau, des actions de mise en œuvre d'équipements et des actions d'accompagnement, animation et communication.

- 16 actions pour la mise en œuvre des itinéraires du schéma des mobilités douces (itinéraires cyclables et actions en faveur des piétons)
- 5 actions pour le développement des services pour les vélos
- 3 actions d'accompagnement à la mise en œuvre, communication et animation
- 1 action en soutien technique et financier aux citoyens, associations et entreprises

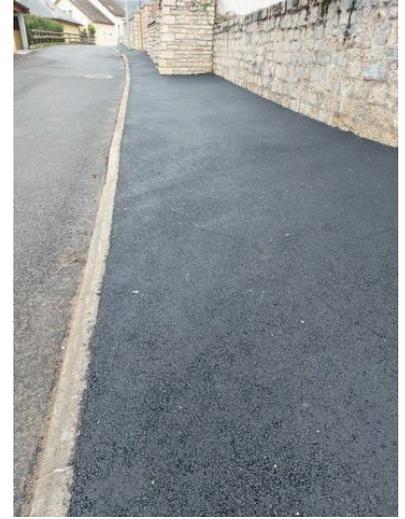
→ 2 horizons de réalisation sont visés, le premier à court terme avec la réalisation immédiate du schéma cyclable (**réseau principal**), le second étant l'objectif final du schéma cyclable incluant des opérations de modification du plan de circulation général de la ville. Cette 2<sup>ème</sup> phase permettrait de compléter les aménagements sur les grandes avenues.



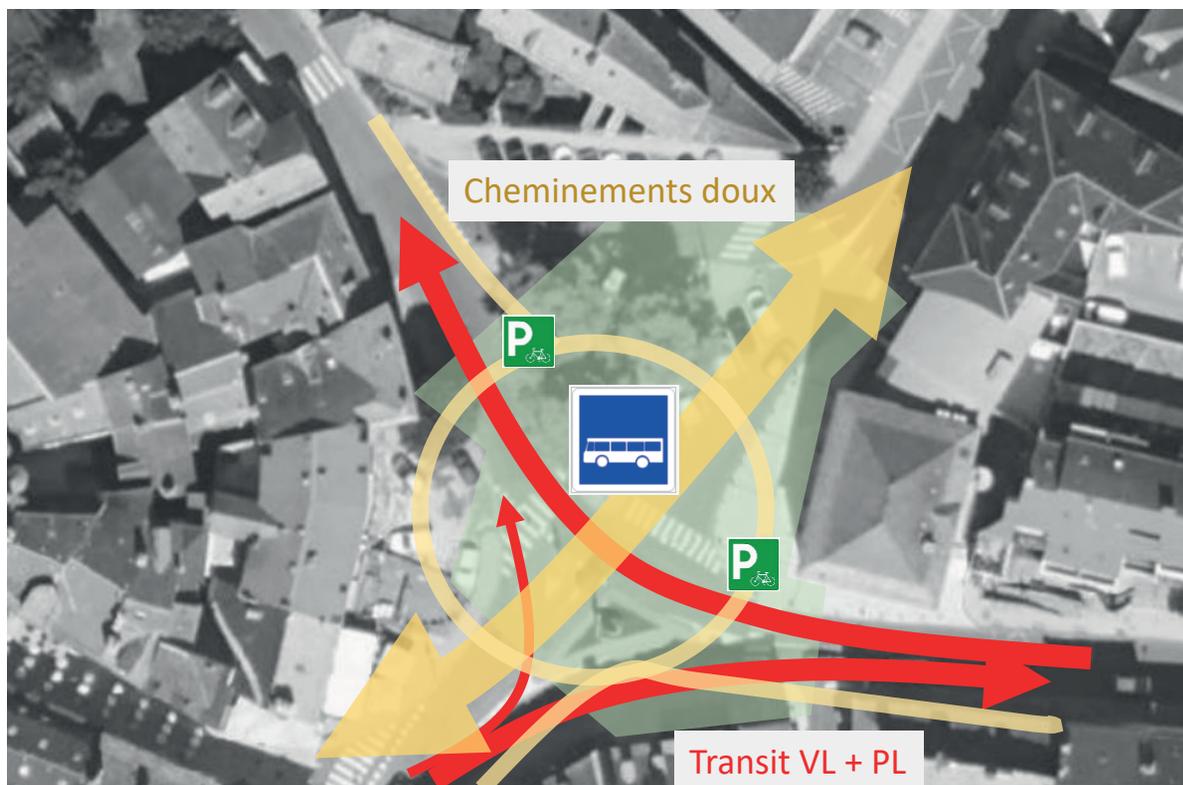


## Objectifs et exemples d'aménagement qui pourraient être réalisés

Les aménagements de voiries et cheminements piétons vont se poursuivre : élargissements, rénovations des revêtements, mise en œuvre de bordures abaissées, suppression d'obstacles ...



Outre les aménagements d'itinéraires cyclables (bords du Lot), des projets de requalification urbaine sont aussi prévus, dont l'aménagement de la Place Ch. De Gaulle (parvis mairie, bd L. Arnault, Av Piencourt), facilitant les cheminements doux (piétons et vélos) et favorisant l'intermodalité (stationnement vélos, arrêts bus).



## Objectifs et exemples d'aménagement qui pourraient être réalisés

Les axes principaux du schéma des mobilités douces seront aménagés pour donner la priorité aux piétons et cyclistes. La réalisation de couloirs (bordures, ilots) ou l'inversion de sens de circulation nécessite des études complémentaires.



### La vélorue :

- Trafic motorisé faible (max 2000 veh/jour)
- Vitesses faibles (30 km/h max)
- Fait partie du réseau cyclable structurant et du réseau motorisé local

Extrait doc CEREMA 2023



**Rue Chanteronne et rue Notre Dame  
Av. de la gare  
Quai de Berlière**



### Les bandes cyclables :

- Largeur recommandée : 1,5m hors marquage
- Surlargeur de 50cm contre l'emportière



**Av. 11 Novembre  
Av Tassigny  
Si sens unique : Av. du 8 Mai, Av. P. Daudé et Av. Foch, Allée Piencourt**

### Les voies vertes :

- Largeur recommandée : entre 3m et 4m

C'est une route exclusivement réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés (à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés et des cavaliers).



**Le Long du Lot : Grande Roubeyrolle  
Promenade vieux pont, Bressal,  
promenade Vernède  
Ch. de la Tour, Ch. des églantiers**



### Les CVCB :

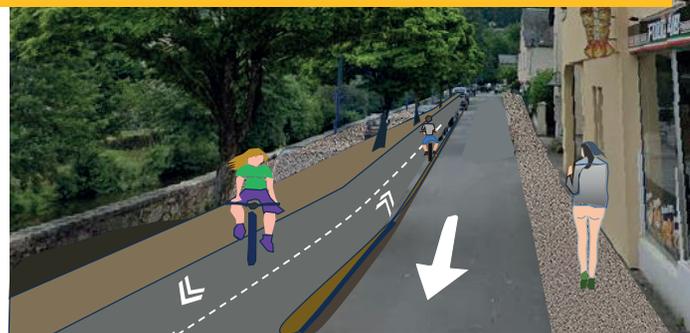
- Pour des vitesses jusqu'à 70 km/h
- Faibles trafics motorisés (max 4000 veh/jour)
- Largeur de rive recommandée : 1,5m minimum hors marquage



**Route du Chapitre**



Traversée du pont et quai de Berlière , exemples : Créer un piste cyclable double sens ou neutraliser la voie TAG centrale et réduire couloirs de circulation avec vélos « prioritaires » en axe...



Le schéma des mobilités douces de la ville de Mende est un outil de programmation et de planification qui permet de définir une politique d'aménagement et de programmer les investissements dans un plan pluriannuel. Le schéma préconise ainsi la réalisation de 12 kilomètres d'aménagement cyclable (9 km à court terme, 3 km à plus long terme), complétant les aménagements déjà réalisés par la commune, plus les voies en zone 30 en circulation partagée, soit un total de 18 km. Le centre historique en zone de rencontre (Z20) compte un peu moins de 3 km de voirie.

**Le programme pluriannuel d'investissement est un outil de pilotage financier et politique du schéma cyclable :**

- Il permet de planifier les actions du schéma cyclable à court, moyen et long terme
- Il synthétise les actions prévues et constitue une feuille de route pour mettre en œuvre le schéma directeur en cohérence avec les programmes d'amélioration de la voirie et les projets d'aménagement urbain
- Il constitue un outil d'aide à la décision pour anticiper les dépenses à venir et préparer les budgets annuels
- Il constitue un document support pour les élus
- Il constitue un document support pour les élus et techniciens des communes du territoire mais également du Département de la Lozère pour assurer la cohérence et la continuité des aménagements (V86).

Il constitue un document utile pour la recherche des financements auprès de l'Europe; l'Etat, la Région, du Conseil Départemental...

Afin de programmer au mieux les investissements spécifiques pour l'aménagement et l'équipement des itinéraires cyclables, il est primordial de s'assurer de la compatibilité des solutions d'aménagements avec l'entretien courant et les grosses opérations d'aménagement du réseau de voirie, en particulier : les projets de renouvellement de chaussées, requalification urbaine, rénovation ou création de réseaux (eau/assainissement, télécommunication...)

## La programmation de la mise en œuvre du schéma des mobilités douces

MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA CYCLABLE DE LA VILLE DE MENDE				2024 à 2027	schéma cyclable final
Fiche action	Objet		Montant estimatif HT (avec aléas 15%)		
FA1	La draille du Lot, de Mirandol au Chapitre		323 000,00 €	323 000,00 €	
FA2	Du Cœur historique au Lot		125 000,00 €	125 000,00 €	
FA3	De Valcroze au Lot		70 000,00 €	70 000,00 €	
FA4	De l'Hôpital au Lot		40 000,00 €	40 000,00 €	
FA5	Des Hauts de la Bergerie au Lot		66 000,00 €	66 000,00 €	
FA6	De Fontanilles au Lot		39 000,00 €	39 000,00 €	
FA7	Circulation mixte en zone 30 et maillage du réseau cyclable		44 000,00 €	44 000,00 €	
FA8	Le cœur historique en zone 20 - zone de rencontre		5 000,00 €	5 000,00 €	
FA9	Mise en œuvre d'un jalonnement des itinéraires cyclables	MOE	17 000,00 €	17 000,00 €	
FA10	Equipements de stationnement pour les vélos		60 000,00 €	60 000,00 €	
FA11	Aménagements de transition	régie ou marché loc	40 000,00 €	40 000,00 €	
FA12	Aménagements des trottoirs et cheminements piétons PMR		500 000,00 €	166 667 €	333 333 €
FA13	Bandes cyclables sur l'Avenue Foch	part aménagement cyclable	260 000,00 €		260 000,00 €
FA14	Aménagements cyclables sur l'Allée Piencourt	part aménagement cyclable	172 000,00 €		172 000,00 €
FA15	Bandes cyclables sur l'Avenue Paulin Daudé		26 000,00 €		26 000,00 €
FA16	Bandes cyclables sur l'Avenue du 8 Mai 1945		83 000,00 €		83 000,00 €
FA17	Service de location de vélos (VAE)	annuel	23 000,00 €	23 000,00 €	4 600,00 €
FA18	Bornes de réparation de vélos		7 000,00 €	7 000,00 €	
FA19	Bornes de recharge VAE		18 000,00 €		18 000,00 €
FA20	ateliers de réparation de vélos	annuel	3 700,00 €	3 700,00 €	3 700,00 €
FA21	apprentissage du vélo - vélo école		4 600,00 €	4 600,00 €	4 600,00 €
FA22	Conception et réalisation d'éléments de communication		11 500,00 €	11 500,00 €	
FA23	Organisation fête du vélo (stands, animations, goodies...)		9 200,00 €	9 200,00 €	9 200,00 €
FA24	Communication et accompagnement à la mise en œuvre du schéma cyclable		9 200,00 €	9 200,00 €	9 200,00 €
FA25	Prime à l'achat VAE - vélo et vélo-cargo	annuel	12 500,00 €	12 500,00 €	12 500,00 €
	<b>SOUS TOTAL</b>			<b>1 076 367 €</b>	<b>936 133 €</b>
	<b>TOTAL HT</b>			<b>2 012 500,00 €</b>	

## Les contacts

### Référents :

- Olivier Meyrueis DST: [omeyrueis@mende.fr](mailto:omeyrueis@mende.fr) tél 04 66 49 40 11

### Bureau d'études :

- Jean Clerc Consultant, [jean.clerc6@wanadoo.fr](mailto:jean.clerc6@wanadoo.fr), 06 78 17 56 55
- Egis/ Nicolas Tournier, [nicolas.tournier@egis-group.com](mailto:nicolas.tournier@egis-group.com), 06 77 57 58 13
- ALM/ Rémy Cassabel [remy@mobilite-lozere.fr](mailto:remy@mobilite-lozere.fr) 07 83 12 84 61

## ÉTUDE DU SCHÉMA DES MOBILITÉS DOUCES DE LA VILLE DE MENDE



FICHES ACTION  
Avril 2024



Fiches actions du Schéma Directeur des mobilités douces

		Coûts	Priorisation	
			2024 - 2027	Schéma final
<b>Thème 1 : Mise en œuvre des itinéraires du schéma des mobilités douces</b>				
1	La draille du Lot, de Mirandol au Chapitre			
2	Du Cœur historique au Lot			
3	De Valcroze au Lot			
4	De l'Hôpital au Lot			
5	Des Hauts de la Bergerie au Lot			
6	De Fontanilles au Lot			
7	Circulation mixte en zone 30 et maillage du réseau cyclable			
8	Le cœur historique en zone 20 - zone de rencontre			
9	Mise en œuvre d'un jalonnement des itinéraires cyclables			
10	Equipements de stationnement pour les vélos			
11	Aménagements de transition			
12	Aménagements des trottoirs et cheminements piétons PMR			
13	Bandes cyclables sur l'Avenue Foch			
14	Aménagements cyclables sur l'Allée Piencourt			
15	Bandes cyclables sur l'Avenue Paulin Daudé			
16	Bandes cyclables sur l'Avenue du 8 Mai 1945			
<b>Thème 2 : Développement des services pour les vélos</b>				
17	Service de location de vélos (VAE)			
18	Bornes de réparation de vélos			
19	Bornes de recharge VAE			
20	ateliers de réparation de vélos			
21	apprentissage du vélo - vélo école			
<b>Thème 3 : Communication et animation</b>				
22	Conception et réalisation d'éléments de communication			
23	Organisation fête du vélo (stands, animations, goodies...)			
24	Communication et accompagnement à la mise en œuvre du schéma cyclable			
<b>Thème 4 : Soutien technique et financier aux citoyens, associations et entreprises</b>				
25	Prime à l'achat : équipements de sécurité, VAE - vélo et vélo-cargo			



Libellé : **La draille du Lot, de Mirandol au Chapitre**

Objectif général : Construire un schéma vélo "tout public", aménager, sécuriser un réseau cyclable maillé continu

**Résumé de l'action :**

Réalisation d'un axe structurant cyclable, sécurisé et continu sur 3600 mètres, reliant le quartier de Mirandol à celui du Chapitre. La majorité du tracé peut être aménagée en "voie verte", le secteur gare avec des bandes cyclables, une partie contrainte en CVCB et un traitement type vélorue pour des voies de desserte locale.

Contexte : La rivière Lot traverse la ville d'est en ouest. Une grande partie de ces berges supporte actuellement une voirie urbaine à la circulation apaisée au moins sur une des deux rives. La topographie de cet axe, sans pente importante, facilite les déplacements à vélo au travers de nombreux quartiers.

Descriptif projet :

- o S1 - Complexe sportif du Chapitre (400 m) : entre la station d'épuration et le stade, le cheminement cyclable peut s'effectuer en voirie partagée et sur des pistes mixtes piétons/vélos. Une mise à sens unique peut s'envisager autour du grand parking avec contresens cyclable. Liaison vers chemin des Couarts (circulation mixte – créer zone 30)
- o S2 – CVCB entre la Maison de la Chasse et le parking du Netto (850 m) : marquage et signalisation verticale d'une chaussée à voie centrale banalisée (attention ce n'est pas un véritable aménagement cyclable mais une solution qui permet d'apaiser les vitesses et offre un accotement sécurisé aux cyclistes dans un secteur où l'élargissement de la voie actuelle est très difficile (rétrécissement berges du Lot)
- o S3 – Passage sous l'Av. du Pont Rupt (250 m) : marquage et signalisation verticale à l'extrémité de la rue du Chapitre et côté Roubeyrolle
- o S4 – Quai de la grande Roubeyrolle jusqu'au Pont de la Planche (rive droite) (500 m) : Signalisation et statut « voie verte » à mettre en place. Contresens cyclable (Z30) et dérogation riverains pour emprunter le sens unique
- o S5 – Intersection Pont de la Planche : signalétique et marquage au sol de la traversée cyclable
- o S6 – Promenade du Vieux Pont (250 m) : Signalisation et statut « voie verte » à mettre en place. Reprise partielle des enrobés. Barrière côté Pont.
- o S7 – Promenade du Bressal (200 m) : Signalisation et statut « voie verte » à mettre en place. Dérogation pour riverains et barrières interdisant le passage des véhicules motorisés en bas de la rampe de la gare.
- o S8 – Du Bressal au pont de Berlière, avenue de la Gare (350 m) : Réalisation de bandes cyclables bilatérales : Le stationnement longitudinal pourra être supprimé et reporté sur futurs parkings. Marquage, signalisation verticale, reprise du revêtement (enrobé).
- o S9 – Giratoire et pont de Berlière (80 m) : les cyclistes circulent dans l'anneau du giratoire. La partie centrale (TAG) du pont de Berlière est neutralisée. Etudier piste cyclable bidirectionnelle côté ouest. Marquage, signalisation verticale, (bandes cyclables à confirmer).
- o S10 – Quai de Berlière (160 m) : Traitement type vélorue : les cyclistes circulent dans l'axe de leur voie. Etudier piste cyclable bidirectionnelle. Marquage, signalisation verticale, reprise du revêtement (enrobé clair et bandes étroites enrobé foncé). Mesure compatible avec la mise à double sens de la rue des Clapiers entre la pharmacie et la Traverse.
- o S11 – de la Traverse au chemin du Melet (520 m) : Signalisation et statut « voie verte » à mettre en place.

Acteurs : Commune - Syndicat mixte bassin du Lot (V86) - Département (étude)

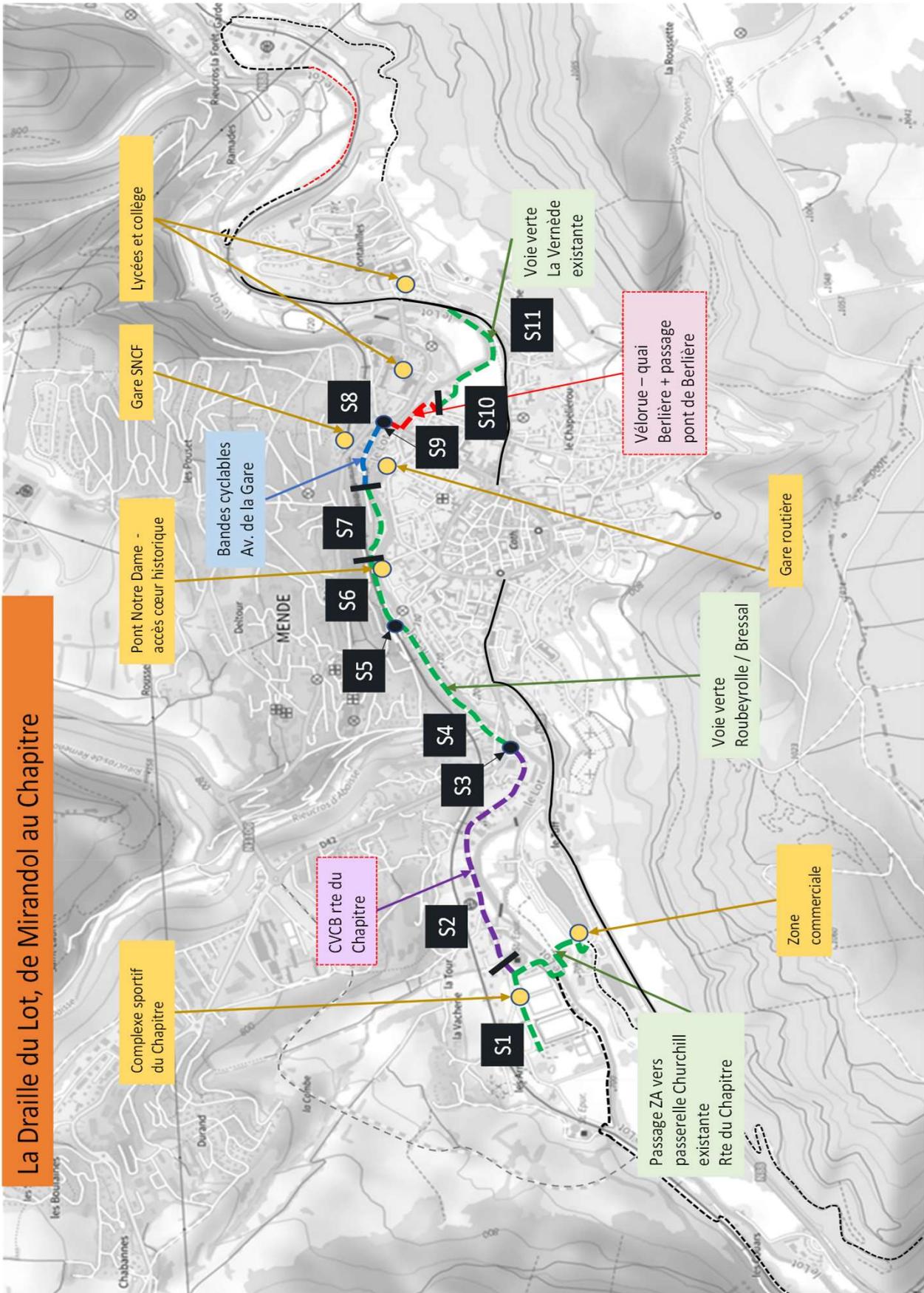
Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement : Communication et accompagnement à la mise en œuvre du schéma cyclable

Estimation prévisionnelle :

Travaux : 288 k€											
Equipements signalisation : 35 k€											
	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11
k€	2,086	11,73	58,89	4,062	5,267	27,19	10,51	88,16	28,71	75,9	10,44
Coûts annuels (entretien) : 15 k€											

Priorité <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Début d'opération <input checked="" type="checkbox"/> 2024 <input type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2026
---	---

Libellé : **La draille du Lot, de Mirandol au Chapitre**



Libellé : **Du Cœur historique au Lot**

Objectif général : Construire un schéma vélo "tout public", aménager, sécuriser un réseau cyclable maillé continu

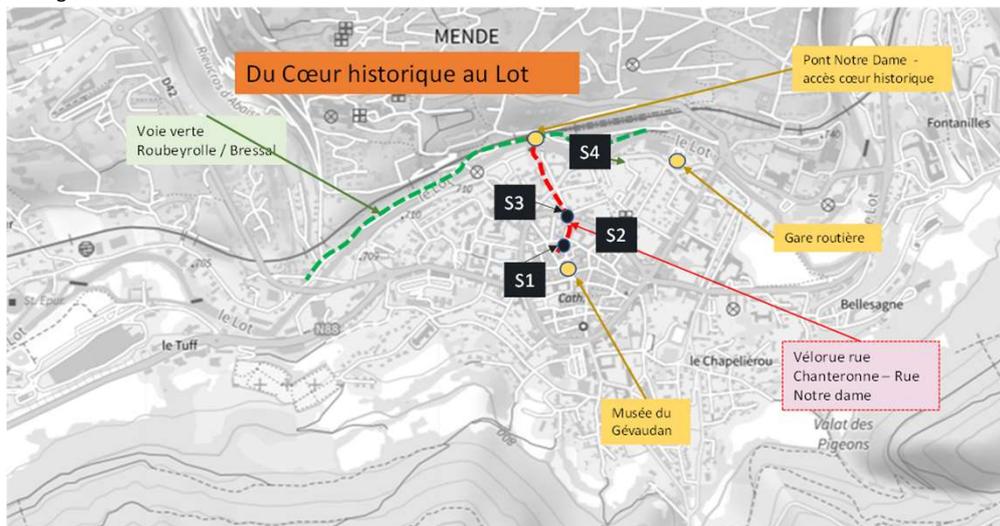
**Résumé de l'action :**

Réalisation d'un axe structurant cyclable, sécurisé et continu sur 280 mètres, reliant le cœur historique de Mende à la voie verte du bord du Lot. La majorité du tracé peut être aménagé en "voie verte", une partie contrainte en CVCB et un traitement type vélorue pour des voies de desserte locale.

Contexte : La rivière Lot traverse la ville d'est en ouest. Une grande partie de ces berges supporte actuellement une voirie urbaine à la circulation apaisée au moins sur une des deux rives. La topographie de cet axe, sans pente importante, facilite les déplacements à vélo au travers de nombreux quartiers.

**Descriptif projet :**

- o S1 – Traversée du boulevard Arnault : Au niveau de la rue du Chou Vert, réalisation d'un plateau traversant, matérialisation du cheminement cyclable
- o S2 – Rue Chanteronne (100 m) - Traitement type vélorue : Les cyclistes peuvent circuler dans l'axe de la voie et ne sont pas obligés de longer le bord droit. Contresens cyclable (Z30). Le stationnement longitudinal pourra être supprimé et reporté sur futurs parkings. Marquage, signalisation verticale, reprise du revêtement (enrobé clair et bandes étroites enrobé foncé).
- o S3 – Traversée Allée P. Doumer : réalisation d'un plateau traversant, matérialisation du cheminement cyclable
- o S4 – Rue du Pont Notre Dame (115 m) : Traitement type vélorue : les cyclistes circulent dans l'axe de leur voie. Marquage, signalisation verticale, reprise du revêtement (enrobé clair et bandes étroites enrobé foncé). Végétalisation possible et suppression stationnement longitudinal.



Acteurs : Commune

Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement : Communication et accompagnement à la mise en œuvre du schéma cyclable

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux : 110 k€

Equipements signalisation : 15 k€

	S1	S2	S3	S4
k€	23,43	53,82	11,72	36,2

Coûts annuels (entretien) : 6 k€

Priorité <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Début d'opération <input checked="" type="checkbox"/> 2024 <input type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2026
---	---

Libellé : **De Valcroze au Lot**

Objectif général : Construire un schéma vélo "tout public", aménager, sécuriser un réseau cyclable maillé continu

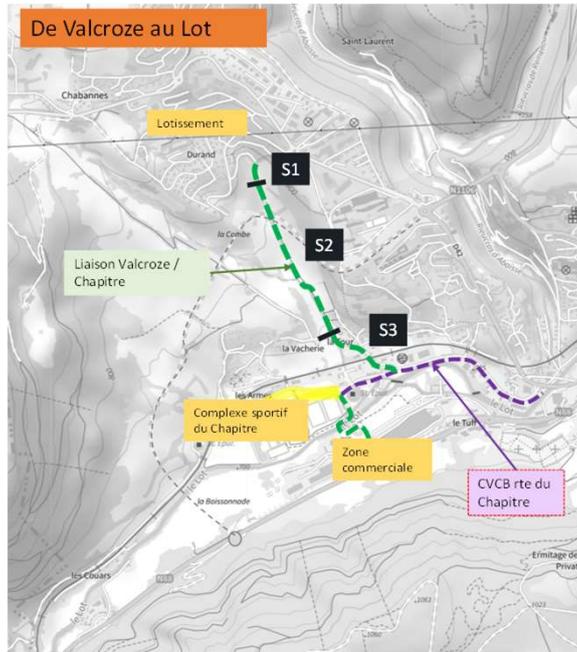
**Résumé de l'action :**

Réalisation d'un axe structurant cyclable, sécurisé et continu **sur 1200 mètres**, reliant le quartier de Valcroze à la voie verte du bord du Lot dans le secteur du Chapitre. Le tracé peut être aménagé en "voie verte".

Contexte : Depuis Valcroze, un chemin descend jusqu'au Chapitre. Les 300 premiers mètres sont revêtus (accès chantier et services de la rocade), le chemin se poursuit en terre (accès agricole) jusqu'au chemin de Vachery qui est goudronné et débouche sur la route du Chapitre. La pente moyenne est de 7%.  
Cet itinéraire relie directement les quartiers de Valcroze et La Boulaine au pôle sportif du Chapitre. C'est une alternative à l'avenue du 11 novembre (bandes cyclables) qui dessert plutôt le centre-ville

**Descriptif projet :**

- o S1 – Liaison lotissement / chemin de la Tour (100 m) : Finalisation du raccordement entre la rue de Vila Real et le chemin de la Tour, équipements type barrières pour interdire le franchissement par des véhicules motorisés et reprise du revêtement.
- o S2 – chemin goudronné et chemin en terre (800 m) : renforcement ponctuel avec reprise du revêtement compatible avec le passage d'engins agricoles. Signalisation verticale « voie verte ».
- o S3 – Chemin de Vachery (300 m) : signalisation verticale et pictogrammes vélos. Signalisation Zone 30



**Acteurs :**

Commune

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

Communication et accompagnement à la mise en œuvre du schéma cyclable

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux : 60 k€

	S1	S2	S3
K€	28,854	35,915	6,649

Equipements : 10 k€

Coûts annuels (entretien) : 6k€

<b>Priorité</b>	<b>Début d'opération</b>
<input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2024 <input checked="" type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2026



Libellé : **Des Hauts de la Bergerie au Lot**

Objectif général : Construire un schéma vélo "tout public", aménager, sécuriser un réseau cyclable maillé continu

**Résumé de l'action :**

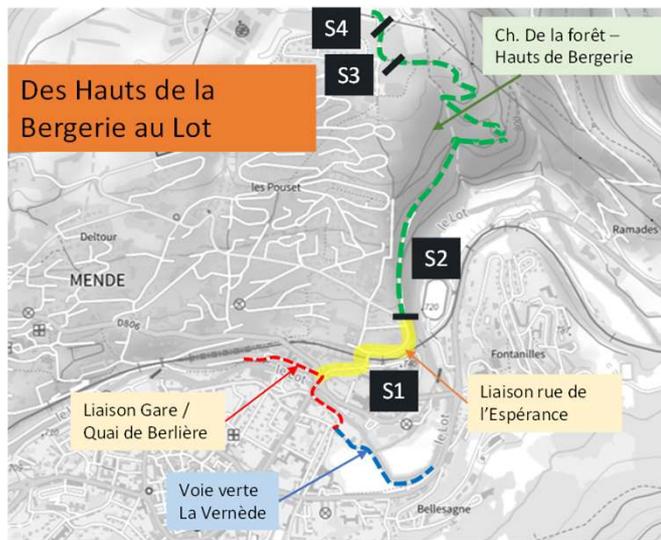
Réalisation d'un axe structurant cyclable, sécurisé et continu sur 2800 mètres, reliant les quartiers du Causse d'Auge et des Hauts de la Bergerie au bord du Lot par le chemin de la Forêt. Le tracé peut être aménagé en "voie verte" (pente moyenne 10 %) sur 80 % de son linéaire, le reste en zone 30 circulation partagée.

**Contexte :**

La rue de l'Espérance puis la rue Bellevue relie les quartiers du Causse d'Auge à la gare et au bord du Lot, le trafic peut être dense. Le chemin de la Forêt n'est pas en zone urbanisée et sans circulation automobile, il traverse des zones boisées et rejoint les quartiers résidentiels des hauts de la Bergerie puis la zone d'activités du Causse d'Auge et le complexe sportif.

**Descriptif projet :**

- o S1 – Du pont de Berlière au chemin de la Forêt par la rue de l'Espérance (450 m) : Signalisation Zone 30, jalonnement et pictogrammes vélo. Mise en œuvre de ralentisseurs (types coussins berlinois) de part et d'autre du passage sur la voie ferrée et des traversées cyclables/piétonnes.
- o S2 – chemin de la Forêt (1500 m) : Signalisation type voie verte, réfection partielle du chemin avec nivellement, suppression des ornières (écoulement ruissellement), nettoyage, élagage ponctuel.
- o S3 – Raccordement rue F Garcia Lorca et causse d'Auge (350 m) : Signalisation zone 30, continuité jalonnement – Barrières sélectives, signalisation voie verte.
- o S4 – Continuité vers le stade de football (500 m) : élargissement partiel et réfection revêtement en stabilisé, signalisation voie verte, traitement traversée rue de la Draine (marquage, ralentisseurs).



**Acteurs :**

Commune - ONF

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

Communication et accompagnement à la mise en œuvre du schéma cyclable

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux : 52 k€

	S1	S2	S3	S4
K€	14,444	16,422	5,755	28,842

Equipements : 14 k€

Coûts annuels (entretien) : 5 k€

<b>Priorité</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<b>Début d'opération</b> <input type="checkbox"/> 2024 <input checked="" type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2026
--	--

Libellé : **De Fontanilles au Lot**

Objectif général : Construire un schéma vélo "tout public", aménager, sécuriser un réseau cyclable maillé continu

**Résumé de l'action :**

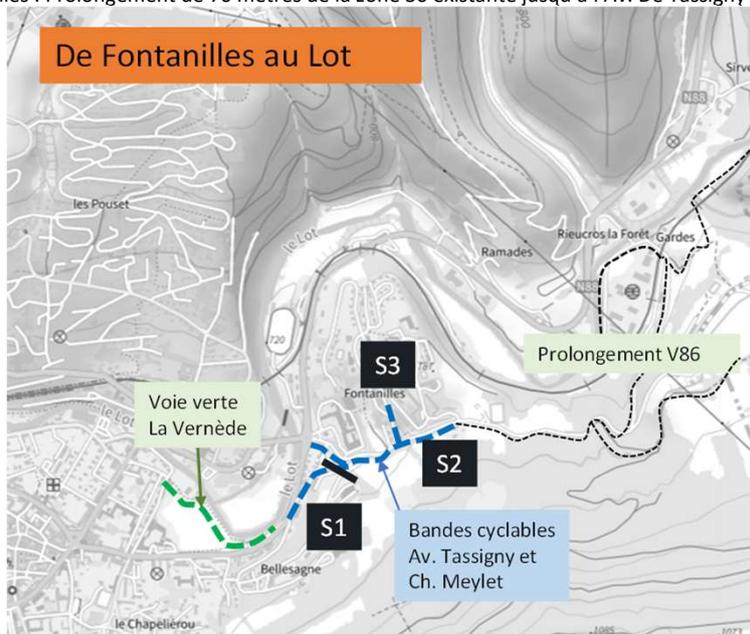
Connection du quartier Fontanilles avec la "voie verte" du Lot et le secteur des Lycées Chaptal et Notre Dame. Classement en zone 30 et réalisation de bandes cyclables sur le chemin du Meylet

**Contexte :**

Le quartier de Fontanilles compte environ 2000 habitants. L'accès s'effectue par l'Av. Mal de Lattre de Tassigny (bidirectionnel) ou le chemin du Meylet (sens unique montant), avec une rampe moyenne de 9 %. Le trafic est essentiellement local mais assez dense aux heures de pointe.

**Descriptif projet :**

- o S1 – Chemin du Meylet - Sens unique montant (220 m) : Réalisation d'un marquage bande cyclable et matérialisation du contresens cyclable (zone 30). Sécurisation de la traversée N88 au droit de la traversée piéton (plateau traversant, renforcement signalisation et marquage, priorité cheminement cyclable à proposer...).
- o S2 – Av Mal De Lattre de Tassigny (300 m) : Réduction des largeurs de voie par marquage horizontal (2 x 2.90 m par exemple) et marquage d'une bande cyclable dans le sens montant (+ zone 30)
- o S3 – Rue de Fontanilles : Prolongement de 70 mètres de la zone 30 existante jusqu'à l'Av. De Tassigny



**Acteurs :**

Commune

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

Communication et accompagnement à la mise en œuvre du schéma cyclable

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux : 25 k€		S1	S2	S3
	k€	29,774	6,348	2,571
Equipements : 14 k€				
Coûts annuels (entretien) : 3 k€				

<b>Priorité</b>	<b>Début d'opération</b>
<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2024 <input checked="" type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2026



Libellé : **Le cœur historique en zone 20 - zone de rencontre**

Objectif général : Construire un schéma vélo "tout public", aménager, sécuriser un réseau cyclable maillé continu

**Résumé de l'action :**

Complément de signalisation. Extension de la zone de rencontre (priorité aux piétons) au centre historique et à sa connexion à l'axe "voie verte" du Lot.

## Contexte :

Le centre historique de Mende est actuellement classée en zone de rencontre mais la signalisation n'est pas présente dans chaque rue. Afin d'assurer une circulation apaisée et donner la priorité aux piétons et cyclistes sur les automobilistes, la zone de rencontre doit être étendue sur l'axe de liaison entre le cœur historique et la "voie verte" du Lot par la rue Chanteronne.

## Descriptif projet :

L'article R.110-2 définit une zone de rencontre comme :

« Une section ou ensemble de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf disposition différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et les sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

Il est proposé de classer en zone de rencontre l'ensemble du cœur historique de Mende compris à l'intérieur des boulevards Lucien Arnault, Théophile Roussel, Henri Bourrillon et boulevard du Soubeyran. **Le projet consiste à compléter la signalisation existante pour indiquer la zone de rencontre à chaque rue pénétrant dans le centre historique (rue du Chastel, rue des Finets non signalées actuellement). Les rues Chanteronne, du Pont Notre Dame, de la Gare et le quai de Berlière seront également classées en zone de rencontre.**

Un marquage au sol à l'entrée de la zone de rencontre pourra être mis en œuvre (en limitant l'impact sur la qualité patrimoniale et architecturale du site) .

Dans la zone de rencontre, la vitesse est limitée à 20 km/h.

Les trottoirs sont au niveau de la voirie afin d'encourager les piétons à occuper tout l'espace de la rue. La faible vitesse des véhicules motorisés devrait faciliter les circulations des vélos et des personnes à mobilité réduite. Les piétons étant prioritaires sur les véhicules motorisés et les cyclistes, ils peuvent par exemple traverser en tout endroit et à tout moment. Il n'y a donc pas de passage protégé dans une zone de rencontre

## Acteurs :

Commune

## Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :

## Estimation prévisionnelle :

Travaux :

Equipements : 5 k€

Coûts annuels (entretien) :

Priorité

 1  2  3

Début d'opération

 2024  2025  2026

Libellé : **Mise en œuvre d'un jalonnement des itinéraires cyclables**

Objectif général : Construire un schéma vélo "tout public", aménager, sécuriser un réseau cyclable maillé continu

**Résumé de l'action :**

Réalisation d'un plan de jalonnement des itinéraires cyclables puis mise en œuvre des panneaux de jalonnement directionnel

**Contexte :**

La signalisation directionnelle existante s'adresse aux automobilistes. La réalisation et la sécurisation des itinéraires cyclables doit s'accompagner des équipements de signalétique destinés à valoriser les itinéraires et bien indiquer les pôles générateurs de déplacements.

**Descriptif projet :**

Réalisation d'un schéma directeur et d'un projet de signalisation des itinéraires cyclables à l'échelle de la ville.

- 1 – choix des pôles et des mentions (services et équipements, quartiers...), identification des liaisons
- 2 – indications complémentaires (distance, temps de parcours, difficulté...)
- 3 – intégration de la V86 (vallée du Lot) et des boucles locales ou départementales
- 4 – identification des carrefours à équiper
- 5 – choix de la gamme matériel (panneaux, supports, dimensions, couleurs, logos...)
- 6 – consultation des entreprises de fourniture et pose
- 7 – Mise en place des panneaux (phasage)



Exemples de signalisation de jalonnement cyclable (schéma directeur à étudier)



**Acteurs :**

Commune - Syndicat mixte bassin du Lot (V86)

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux :  
 Equipements : 17 k€ pour étude et suivi travaux (coûts des panneaux inclus dans fiches aménagements)  
 Coûts annuels (entretien) :

<b>Priorité</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<b>Début d'opération</b> <input type="checkbox"/> 2024 <input checked="" type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2026
--	--

Libellé : **Equipements de stationnement pour les vélos**

Objectif général : Construire un schéma vélo "tout public", aménager, sécuriser un réseau cyclable maillé continu

**Résumé de l'action :**

L'objectif est de développer une offre qualitative de supports de stationnement vélos sur le territoire communal au plus près des pôles générateurs de déplacement (zones d'activités, établissements scolaires, équipements administratifs, commerces, arrêts de transport en commun ...).

**Contexte :**

Les emplacements de stationnement vélos sont insuffisants en centre-ville, notamment à proximité des commerces. Des boxes fermés sont localisés à la gare, au foirail et à la cité administrative, ils peuvent être complétés par des arceaux.

**Descriptif projet :**

Les équipements de stationnement pour les vélos constituent un maillon essentiel de la chaîne d'utilisation du vélo pour les déplacements du quotidien. Au-delà de la sécurisation des déplacements à vélo, il est important de faciliter le stationnement aux abords des pôles générateurs, en offrant des emplacements individuels et/ou collectifs tels que des arceaux, abris couverts ou box sécurisés.

20 à 25 sites sont à équiper ou renouveler.

Les arceaux (avec deux points d'attache) seront privilégiés.

Les abris couverts simples peuvent être prévus pour 5 à 12 vélos. Le coût de revient (fourniture et pose) est 3 à 5 fois plus cher que l'arceau non protégé. Il existe des équipements complets pour accueillir une borne de recharge électrique ou une station de dépannage (petit outillage et gonfleur). Le secteur du pont de la planche Roubeyrolle pourrait accueillir une aire de stationnement abritée pour les cyclistes avec table et zone pique-nique.



**Acteurs :**

Commune (programme Alvéole)

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux :  
Equipements : 60 k€  
Coûts annuels (entretien) : 2 k€

<b>Priorité</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<b>Début d'opération</b> <input type="checkbox"/> 2024 <input checked="" type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2026
--	--



Libellé : **Aménagements de transition**

Objectif général : Construire un schéma vélo "tout public", aménager, sécuriser un réseau cyclable maillé continu

**Résumé de l'action :** Les aménagements de transition sont rapides à mettre en œuvre et permettent de tester en grandeur réelle des projets de modification de voirie sans réaliser les infrastructures lourdes et définitives. Des modifications de sens de circulation et mise à sens unique pourront être testés, en particulier sur l'axe P. Daudé / Av. du 8 Mai et sur l'AV. Foch.

**Contexte :** Certains axes très circulés ne peuvent être intégrés dans le réseau structurant des itinéraires cyclables à cause de la densité et des caractéristiques du trafic : plus de 10 000 véh/jour, nombreux poids lourds, différentiel de vitesse important, largeur de la chaussée trop faible pour séparer les modes (piétons / vélos / automobiles). Les solutions visant à réduire le niveau de trafic et aménager l'espace ne sont pas immédiates.

**Descriptif projet :**

Les aménagements cyclables de transition se distinguent des aménagements conventionnels par leur rapidité de mise en service. Un simple arrêté de circulation par l'autorité investie du pouvoir de police permet de réaliser ce type d'aménagement. Le projet consiste à tester des configurations d'aménagement et de sens de circulation avec la mise en œuvre d'équipements temporaires.

Les opérations les plus complexes seront réalisées par des entreprises spécialisées qui possèdent les matériaux à pose rapide et les équipes de maintenance ou d'intervention.

Les produits à prévoir : marquage temporaire, balises (K5C, K5D), éventuellement des séparateurs physiques (K16, bloc béton)

Organisation : exploitation temporaire allant de quelques jours à plusieurs semaines, avec astreinte et délai d'intervention ou de remise en l'état initial ne dépassant pas 24h.

Les scénarios de circulation à tester :

- Mise à sens unique (entrant dans Mende) de l'avenue Foch, sortie par la petite Roubeyrolle maintenue à double sens : matérialisation de bandes cyclables
- Mise à sens unique de l'avenue P. Daudé : matérialisation de bandes cyclables
- Mise à sens unique de l'Avenue du 8 Mai 1945 : matérialisation de bandes cyclables
- Mise à sens unique partielle de l'Allée Piencourt : matérialisation de bandes cyclables



**Acteurs :** Commune

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux : 40 k€

Equipements :

Coûts annuels (entretien) :

<b>Priorité</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<b>Début d'opération</b> <input type="checkbox"/> 2024 <input checked="" type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2026
--	--



Libellé : **Bandes cyclables sur l'Avenue Foch**

Objectif général : Construire un schéma vélo "tout public", aménager, sécuriser un réseau cyclable maillé continu

**Résumé de l'action :**

Requalification de l'Avenue Foch - bandes ou pistes cyclables et sens unique

**Contexte :**

L'avenue Foch est l'axe historique entrant dans Mende par le Sud et la N88. Cette artère a perdu une partie de sa vocation commerciale et l'aménagement actuel ne valorise pas l'entrée de ville et la perspective sur la cathédrale

**Descriptif projet :**

- La mise à sens unique diminuera fortement le trafic de l'avenue qui peut ainsi être requalifiée et embellie :
- bandes cyclables (ou de préférence piste séparée par des bordures)
  - élargissement ponctuel des trottoirs
  - possibilité d'aménagements paysagers
  - réduction des nuisances (sonores et pollutions) avec diminution du trafic PL
  - Traitement de l'intersection boulevard et rue d'Aigues Passes.



**Acteurs :**

Commune - DIR (report circulation sur Roubeyrolle sens sortant)

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux : 245 k€

Equipements : 15 k€

Coûts annuels (entretien) :

**Priorité**

1  2  3

**Début d'opération**

2025  2026  2027

2027 et suivantes

Libellé : **Aménagements cyclables sur l'Allée Piencourt**

Objectif général : Construire un schéma vélo "tout public", aménager, sécuriser un réseau cyclable maillé continu

**Résumé de l'action :**

Requalification de l'Allée Piencourt - bandes cyclables et sens unique partiel

**Contexte :**

L'allée Piencourt est un axe majeur reliant la vallée du lot au centre historique et à la mairie. Le trafic y est faible et le profil en travers relativement important (12 à 15 m).

**Descriptif projet :**

Le projet consiste à limiter le trafic depuis le pont de Berlière dans le "sens montant" aux accès de l'école Bonijol et au gymnase. La voie centrale de Tourne A Gauche peut être supprimée. Le resserrement des deux voies de circulation permet de libérer des espaces pour des bandes cyclables ou des pistes en site propre. La requalification de l'allée Piencourt est liée à d'autres projets d'aménagement urbain :

- restructuration de la place Ch De Gaulle (Mairie)
- aménagement du carrefour de la rue des Clapiers (double sens vers Rue du Torrent afin d'apaiser la circulation sur le quai de Berlière)
- inversion des sens unique pour accéder au parking du Pré Vival



**Acteurs :**

Commune

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux : 160 k€  
 Equipements : 12 k€  
 Coûts annuels (entretien) :

Priorité <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Début d'opération <input type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2026 <input type="checkbox"/> 2027
	<input checked="" type="checkbox"/> 2027 et suivantes



Libellé : **Bandes cyclables sur l'Avenue Paulin Daudé**

Objectif général : Construire un schéma vélo "tout public", aménager, sécuriser un réseau cyclable maillé continu

**Résumé de l'action :**

Requalification de l'Avenue Paulin Daudé - bandes cyclables et sens unique

**Contexte :**

L'avenue P. Daudé est un axe circulée, desservant des établissements scolaires et sportifs, et facilitant le transit depuis la N88 nord vers le viaduc de Rieucros (route du Chastel Nouvel ou rocade vers N88 sud)

**Descriptif projet :**

Le projet consiste à limiter le trafic sur l'avenue pour sécuriser les traversées et les modes doux devant les établissements scolaires. La mise à sens unique s'accompagne de la matérialisation de bandes cyclables (dans les deux sens de circulation)



**Acteurs :**

Commune - Département - Région (Lycée - desserte transports)

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux : 18k€  
 Equipements : 8 k€  
 Coûts annuels (entretien) :

<b>Priorité</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<b>Début d'opération</b> <input type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2026 <input type="checkbox"/> 2027 <input checked="" type="checkbox"/> 2027 et suivantes
--	--



Libellé : **Bandes cyclables sur l'Avenue du 8 Mai 1945**

Objectif général : Construire un schéma vélo "tout public", aménager, sécuriser un réseau cyclable maillé continu

**Résumé de l'action :**

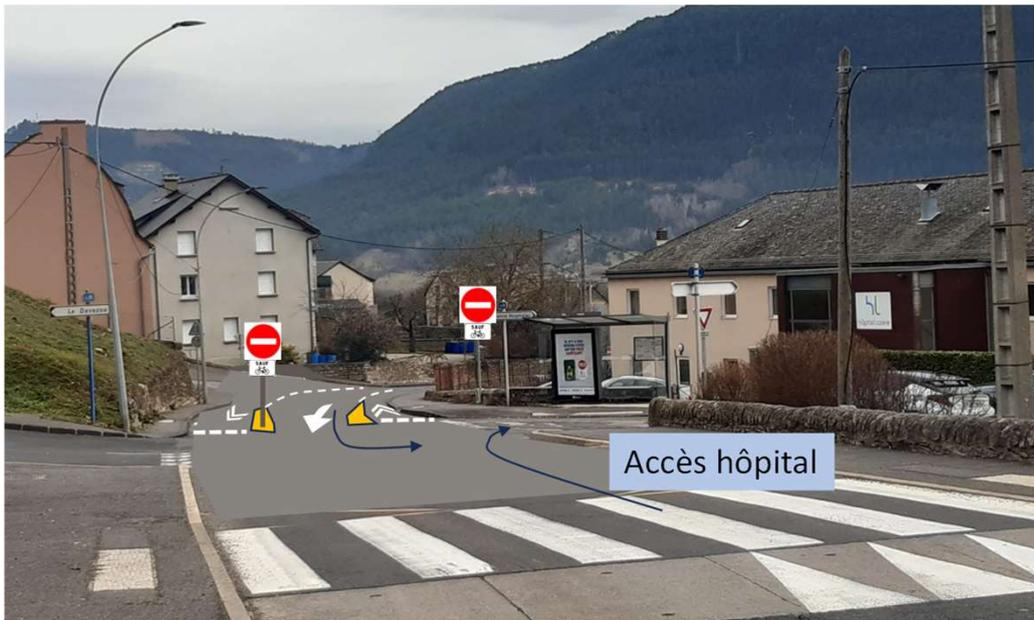
Requalification de l'Avenue du 8 Mai 1945 - bandes cyclables et sens unique

**Contexte :**

L'avenue du 8 Mai 1945 est un axe circulée, desservant l'hôpital, et facilitant le transit depuis la N88 nord vers le viaduc de Rieucros (route du Chastel Nouvel ou rocade vers N88 sud)

**Descriptif projet :**

Le projet consiste à limiter le trafic sur l'avenue pour sécuriser la circulation (réduction des vitesses, moins de manœuvres et de risques de collisions) et faciliter les liaisons cyclables entre les quartiers nord, l'hôpital et l'axe cyclable du Lot.  
 La mise à sens unique (sens montant) s'accompagne de la matérialisation de bandes cyclables (dans les deux sens de circulation).  
 Le sens unique est mis en place entre l'avenue de la gare et l'accès à l'hôpital. Une zone 30 avec double sens est maintenue entre le viaduc de Rieucros et l'accès à l'hôpital.



**Acteurs :**

Commune - Département - Hôpital (accès secours, organisation des parkings)

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux : 61 k€  
 Equipements : 22 k€  
 Coûts annuels (entretien) :

<b>Priorité</b> <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	<b>Début d'opération</b> <input type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2026 <input type="checkbox"/> 2027 <input checked="" type="checkbox"/> 2027 et suivantes
--	--



Libellé : **Service de location de vélos (VAE)**

Objectif général : Proposer des services-vélo au grand public pour faciliter l'usage du vélo au quotidien

**Résumé de l'action :**

Aide à la mise en place d'un service de location de vélo (VAE) de courte, moyenne et longue durée

**Contexte :**

Un dispositif existe avec l'ALM, des prestataires et magasins proposent aussi des formules mais il n'y a pas de concertation ni de complémentarité.

**Descriptif projet :**

Le projet consiste à structurer un dispositif de location de VAE pour les administrés de la Ville (le cas échéant pour les visiteurs). Un des objectifs est de favoriser le « passage à l'achat » après la période de location.

La commune peut financer l'acquisition de vélos et participer à la définition du service (structure associative, professionnel du domaine..).

**Fonctionnement :**

- o Abonnement des adhérents (cibler les Mendois et usagers du quotidien en priorité plutôt que les touristes)
- o Mise à disposition d'un vélo et certains accessoires (antivol, gilet jaune...)
- o Gestion du point de retrait et dépôt des vélos par la Commune ou l'un de ses partenaires (association ALM, vélociste ou commerçant...)
- o Maintenance des vélos confiée par contrat annuel à une association locale ou un prestataire privé
- o Locations à la semaine ou au mois (30 à 50 € pour un mois)
- o Possibilité de location avec option d'achat (par exemple location sur un an avec option d'achat à l'issue de la période)
- o Adaptation des tarifs : tarifs réduits étudiants, apprentis, saisonniers...

**Acteurs :**

Commune - Associations (ALM) - Vélocistes locaux

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

Animation du service (événement, fête du vélo..), accompagnement aux changements de pratique, valorisation des itinéraires (sécurité, jalonnement), mise en place d'équipements de stationnement et bornes de réparation libre-service, communication (presse, internet, entreprises...).

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux :

Equipements :

Coûts annuels (entretien) : 23 k€

<b>Priorité</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<b>Début d'opération</b> <input checked="" type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2026 <input type="checkbox"/> 2027
--	--



Libellé : **Bornes de réparation de vélos**

Objectif général : Proposer des services-vélo au grand public pour faciliter l'usage du vélo au quotidien

**Résumé de l'action :**

Mise en place de 3 bornes de réparation et de gonflage - 2 sur l'axe vallée du Lot, 1 au foirail (OT)

**Contexte :**

Il n'y a pas de borne de réparation autonome sur Mende. Les vélocistes ne sont pas implantés en cœur de ville ni aux abords de l'axe vallée du Lot.

**Descriptif projet :**

Les équipements, petits outillage et gonflage, pour les cyclistes sont utilisés autant par les cyclistes au quotidien que par les cyclotouristes et usagers des grands itinéraires cyclables comme la V86  
Ce type d'équipement est accessible à toute heure de la journée y compris le week-end, il participe à l'image du territoire accueillant pour les cyclistes (toutes catégories de public).

3 bornes pourront être mises en place :

- secteur foirail / office du tourisme
- bord du Lot vers le Pont Notre Dame ou Le Chapitre
- bord du Lot vers la Vernède



**Acteurs :**

Commune - Département (Tourisme) - Communauté de Communes - Syndicat mixte bassin du Lot (V86)

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

Equipements pouvant être couplés à une borne de recharge pour VAE.  
En lien avec le développement et la "mise en tourisme" de l'itinéraire V86 Vallée du Lot à vélo.

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux :  
  
Equipements : 7 k€  
  
Coûts annuels (entretien) : 1 k€

<b>Priorité</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<b>Début d'opération</b> <input type="checkbox"/> 2025 <input checked="" type="checkbox"/> 2026 <input type="checkbox"/> 2027
--	--

Libellé : **Bornes de recharge VAE**

Objectif général : Proposer des services-vélo au grand public pour faciliter l'usage du vélo au quotidien

**Résumé de l'action :**

Mise en place de 2 bornes de recharge pour Vélo à Assistance électrique (VAE) sur l'axe vallée du Lot et en centre-ville (proximité Foirail , OT)

**Contexte :**

Il n'y a pas de borne de recharge pour les vélos à assistance électrique. Les vélocistes ne sont pas implantés en cœur de ville ni aux abords de l'axe vallée du Lot.

**Descriptif projet :**

Les bornes de recharge pour vélos à assistance électrique (VAE) seront mises en place pour répondre aux besoins des cyclistes, ceux qui parcourent les itinéraires cyclables de la région, les visiteurs du centre-ville mais également les utilisateurs du quotidien. Des bornes de recharge rapide permettent une charge accélérée du matériel (entre 30 et 90 minutes selon les modèles). Ces bornes s'adaptent à la plupart des batteries et ne nécessitent pas de transporter son propre chargeur. Les prises et câblages doivent être sécurisés (risque de vol et dégradation) et l'implantation à proximité d'un lieu passant et surveillé sera proposée : la place du Foirail, le Pont Notre Dame (local ALM à proximité) ou la gare SNCF. Des prises USB permettent aux cyclistes de recharger leurs téléphones portables ou petits appareils électroniques.



**Acteurs :**

Commune - Département (Tourisme) - Enedis - Communauté de Communes - Syndicat mixte bassin du Lot (V86)

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

Equipements pouvant être couplés à une borne de réparation.  
 En lien avec le développement et la "mise en tourisme" de l'itinéraire V86 Vallée du Lot à vélo.

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux :  
 Equipements : 18 k€  
 Coûts annuels (entretien) : 1 k€

<b>Priorité</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<b>Début d'opération</b> <input type="checkbox"/> 2025 <input checked="" type="checkbox"/> 2026 <input type="checkbox"/> 2027
--	--

Libellé : **ateliers de réparation de vélos**

Objectif général : Proposer des services-vélo au grand public pour faciliter l'usage du vélo au quotidien

**Résumé de l'action :**

La commune finance des ateliers de réparation destinés au grand public , par exemple lors de manifestation sportive, évènements lié au vélo, marché...

**Contexte :**

De très nombreux habitants ont un vélo chez eux, parfois ancien et récupéré sans achat auprès d'un vendeur spécialisé. Tous ne maîtrisent pas les bases de l'entretien et de la réparation. Les pannes mineures et opérations d'entretien peuvent facilement être réalisées chez soit après une brève "formation" par un spécialiste.

**Descriptif projet :**

Proposer des ateliers d'autoréparation supervisés par des spécialistes afin de permettre aux cyclistes de réparer et entretenir eux-mêmes leur vélo.

- mise à disposition de matériel et outillage
- conseil par des spécialistes (association)
- récupération et recyclage de vélos (en lien avec recyclerie...)

Ces ateliers peuvent être réalisés ponctuellement (par exemple 2 au printemps et 2 à l'automne), éventuellement en itinérance dans plusieurs quartiers mendois.



**Acteurs :**

Commune - Associations (ALM) - Vélocistes locaux

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux :  
Equipements :  
Coûts annuels : 3,7 k€

<b>Priorité</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<b>Début d'opération</b> <input checked="" type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2026 <input type="checkbox"/> 2027
--	--

Libellé : **apprentissage du vélo - vélo école**

Objectif général : Proposer des services-vélo au grand public pour faciliter l'usage du vélo au quotidien

**Résumé de l'action :**

La commune finance des séances d'apprentissage du vélo pour les jeunes ou le grand public

**Contexte :**

Le mode de déplacement à vélo n'est pas encore courant sur le territoire communal. Un sentiment d'insécurité (trafic automobile, comportements) n'incite pas les personnes les moins aguerries à prendre leur vélo et s'insérer dans la circulation, les enfants et certaines personnes plus vulnérables ont aussi parfois besoins de conseils et d'être rassurés.

**Descriptif projet :**

Permettre l'acquisition des bases nécessaires aux déplacements réguliers à vélo. Cet apprentissage passe par la transmission de compétences techniques (équilibre, trajectoire, etc.), mais aussi de savoir-être (cohabitation avec les autres usagers, règles de sécurité, etc.).  
Cet apprentissage se destine aux enfants mais également aux adultes (base du programme national Savoir Rouler à Vélo)  
Des spécialistes (moniteur, animateur...) peuvent intervenir avec des vélos fournis par une association, la Collectivité, les particuliers ou des professionnels.  
Une séance peut être organisée dans un local et en extérieur, au sein d'une association ou d'un espace public mis à disposition par la commune.



**Acteurs :**

Commune - Associations (ALM)

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux :  
Equipements :  
Coûts annuels : 4,6 k€

<b>Priorité</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<b>Début d'opération</b> <input checked="" type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2026 <input type="checkbox"/> 2027
--	--

Libellé : **Conception et réalisation d'éléments de communication**

Objectif général : Faire connaître la politique vélo menée par la ville de Mende

**Résumé de l'action :**

Conception, réalisation, impression de cartographie (itinéraires) et livret pédagogique et informatif

## Contexte :

Le mode de déplacement à vélo n'est pas encore courant sur le territoire communal. Le potentiel est cependant important sur de très nombreuses voies peu circulées. L'aménagement du réseau d'itinéraires cyclables devra s'accompagner d'une campagne de promotion et de communication.

## Descriptif projet :

En parallèle à la réalisation du schéma cyclable qui s'étalera sur plusieurs années, la commune doit faire connaître à toute la population les itinéraires et services proposés. Le service communication de la commune, en lien avec les services techniques et associations, réalisera un plan de communication destiné à différents publics : habitants, visiteurs, scolaires...

La cartographie est destinée à être affichée (Carte des Relais d'Information Services), diffusée à la population et accessible sur les sites internet (Commune, Territoire, promotion du vélo...).

Des panneaux explicatifs sont à prévoir pour les nouveaux aménagements (exemple CVCB)

Un livret pédagogique recensera l'ensemble des actions (schéma d'itinéraires, travaux, services et équipements, manifestations, sensibilisation écomobilité, conseils...) et pourra être largement diffusé.

**Détail des actions :**

- o Conception et réalisation d'éléments de communication (cartographie, livret pédagogique...)
- o Impression cartographie des itinéraires cyclables
- o Conception livret pédagogique et d'animation
- o Impression et diffusion du livret vélo



## Acteurs :

Commune

## Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :

## Estimation prévisionnelle :

Travaux :

Equipements : 11,5 k€

Coûts annuels (entretien) :

Priorité

 1  2  3

Début d'opération

 2025  2026  2027

Libellé : **Organisation fête du vélo (stands, animations, goodies...)**

Objectif général : Faire connaître la politique vélo menée par la ville de Mende

**Résumé de l'action :**

Evènement festif (s'inspirer de Mai à vélo) , avec expo, challenge, bourse d'échange, journée sans voiture...

## Contexte :

Le mode de déplacement à vélo n'est pas encore courant sur le territoire communal. Des initiatives autour de la piétonisation du centre-ville et la promotion du vélo sont parfois organisées mais il manque un évènement d'ampleur pour inciter à plus de pratique au quotidien pour aller travailler ou faire les courses en centre-ville.

## Descriptif projet :

Organisation d'une fête du vélo, qui sera organisée chaque année à Mende. L'évènement peut être réalisé par exemple dans le cadre d'une manifestation « nationale » type Mai à vélo (Ministère, ADEME, AF3v, FUB...) , la semaine européenne de la mobilité en septembre ou la semaine de la marche et du vélo au collège...

L'objectif est de tendre vers une augmentation de la part modale du vélo dans la ville de Mende.

Diverses actions pour promouvoir la pratique du vélo peuvent être organisées dans Mende (centre-ville et quartiers) :

- o Challenge interentreprises, administrations et écoles...
- o Rencontres associations et partenaires
- o Exposition
- o Stands et conseils sur le vélo et son utilisation
- o Bourse d'échange

Une journée « sans voitures » sera également programmée dans le cadre de la fête du vélo.

## Acteurs :

Commune - Communauté de communes - Associations (ALM, Sport..) - vélocistes locaux - ressourcerie...

## Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :

## Estimation prévisionnelle :

Travaux :

Equipements :

Coûts annuels : 9,2 k€

## Priorité

 1  2  3

## Début d'opération

 2025  2026  2027

Libellé : **Communication et accompagnement à la mise en œuvre du schéma cyclable**

Objectif général : Faire connaître la politique vélo menée par la ville de Mende

**Résumé de l'action :**

Communication au fur et à mesure de la mise en œuvre des actions du schéma cyclable, en particulier pour les aménagements qui modifient la circulation ou la réglementation.

**Contexte :**

Le mode de déplacement à vélo n'est pas encore courant sur le territoire communal. Le potentiel est cependant important sur de très nombreuses voies peu circulées. L'aménagement du réseau d'itinéraires cyclables devra s'accompagner d'une campagne de promotion et de communication.

**Descriptif projet :**

La ville communiquera sur l'avancée des réalisations du schéma cyclable au fur et à mesure de leurs réalisations. Préalablement, en phase travaux, et lors des mises en service, il est nécessaire de présenter les opérations d'aménagement et de modification des circulations pour ne pas surprendre les riverains et les usagers. Certains aménagements nécessiteront aussi des explications quand au fonctionnement et aux règles de circulation (aménagement de CVCB, principes de vélo-rue, modification de carrefours et gestion des priorités ...).

L'accompagnement sera conduit par des spécialistes des aménagements urbains et les services communication et voirie de la Ville :

- o Informations préalables au chantier (affichage, presse, réunion...)
- o Présentation au grand public et aux riverains concernés
- o Suivi et évaluation des mesures (travaux, test de circulation)...



**Acteurs :**

Commune

**Actions complémentaires - Mesures d'accompagnement :**

**Estimation prévisionnelle :**

Travaux :

Equipements : 9,2 k€

Coûts annuels (entretien) :

<b>Priorité</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<b>Début d'opération</b> <input checked="" type="checkbox"/> 2024 <input type="checkbox"/> 2025 <input type="checkbox"/> 2026
--	--