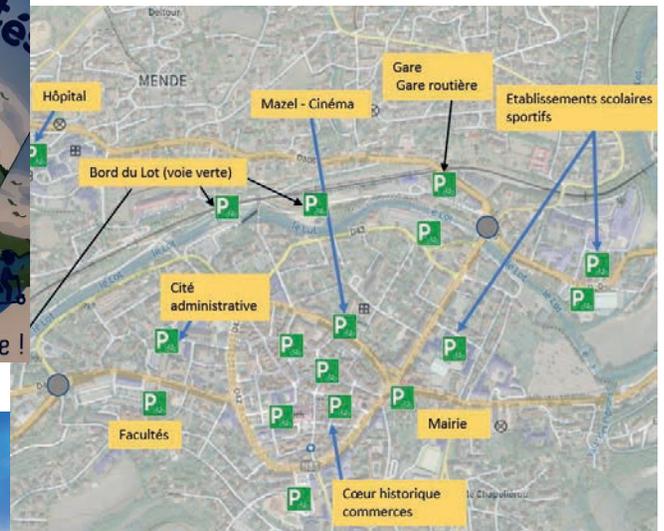


# ETUDE DU SCHÉMA DES MOBILITÉS DOUCES DE LA VILLE DE MENDE



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

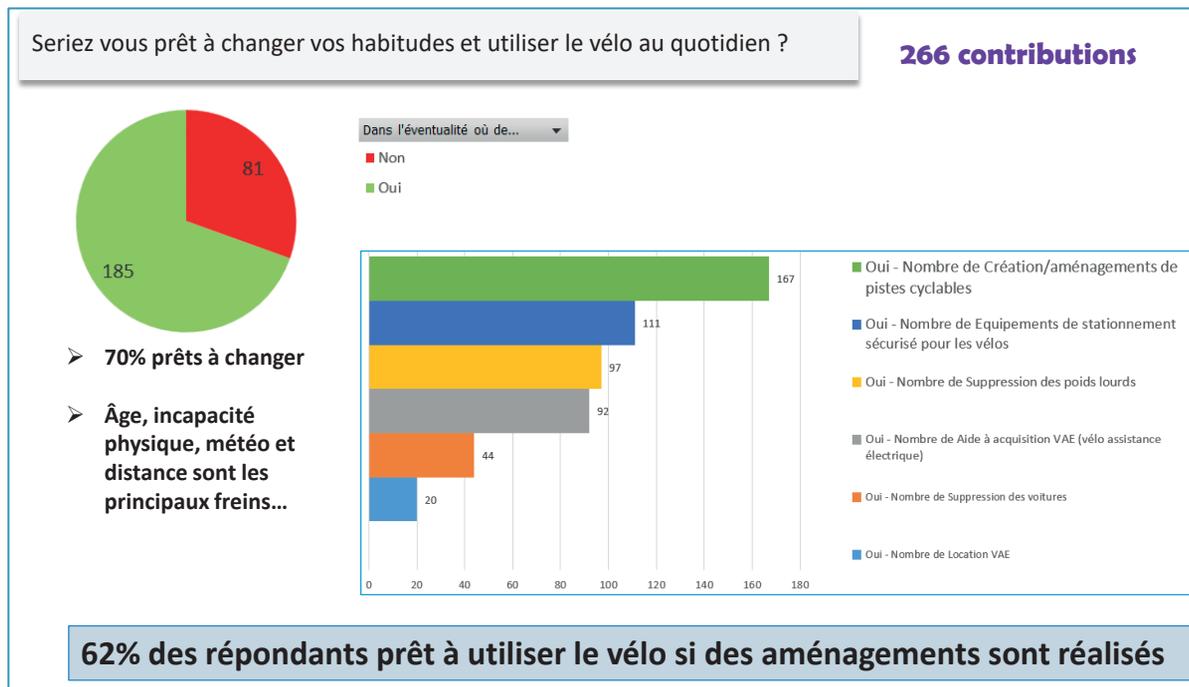
## La concertation et le comité consultatif citoyen :

- ❑ 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.**



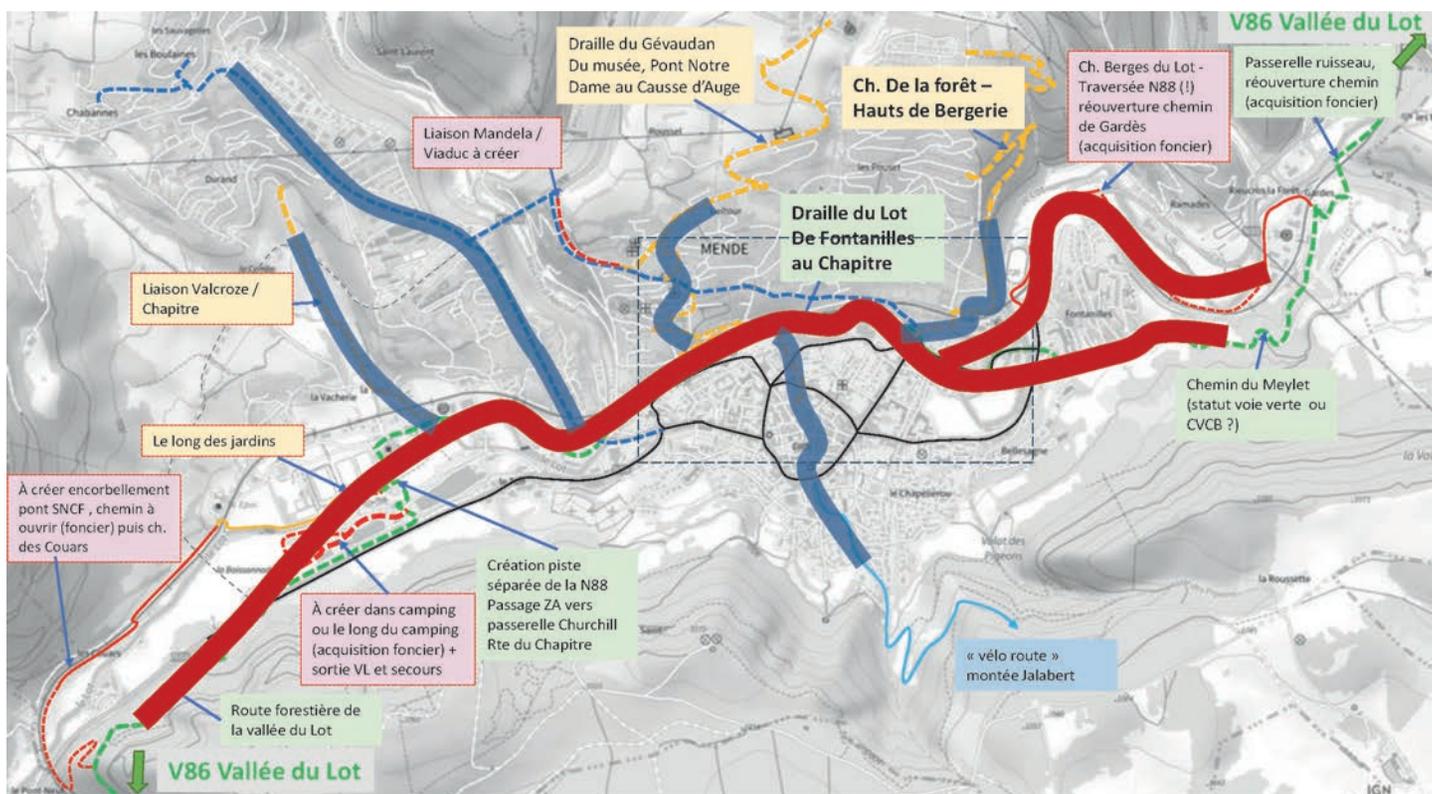
- ❑ En moyenne, un Mendois effectue 4,83km pour aller au travail
- ❑ Les dangers et ressentis d'insécurité s'observent sur les boulevards et grandes avenues (8 Mai 1945), accentués par la présence des poids lourds (N88)
- ❑ Les grands freins à l'usage du vélo : insécurité sur le trajet des écoles, absences 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



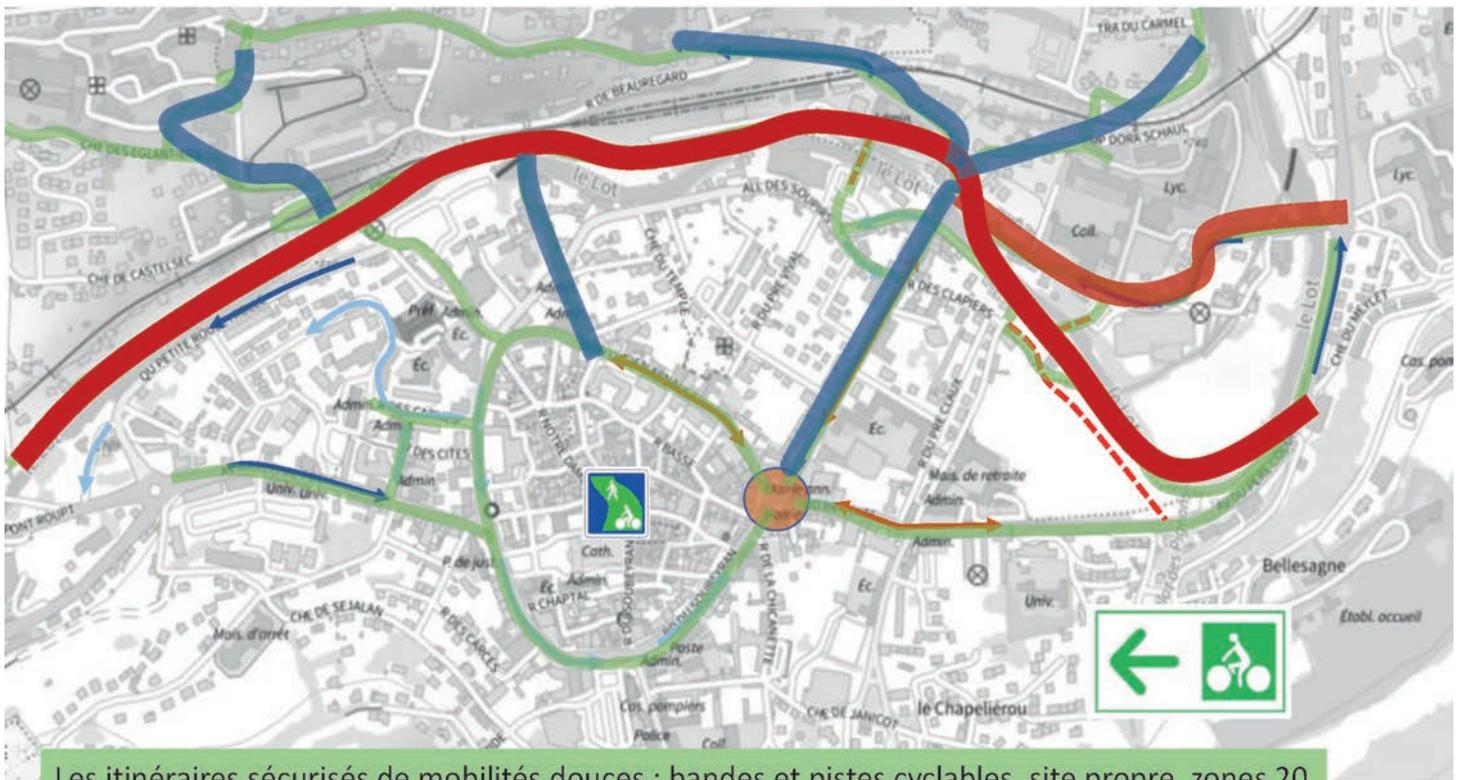
- Trouver une liaison sécurisée entre secteur Chaldecoste hôpital et le viaduc de Rieucros, par le chemin de la Safranière ou en élargissant l'Av. du 8 mai ?
- Sécuriser la liaison Chapitre (et Ramilles) vers La Roubeyrolle
- Assurer des liaisons avec le quartier de Fontanilles
- Sécuriser les abords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

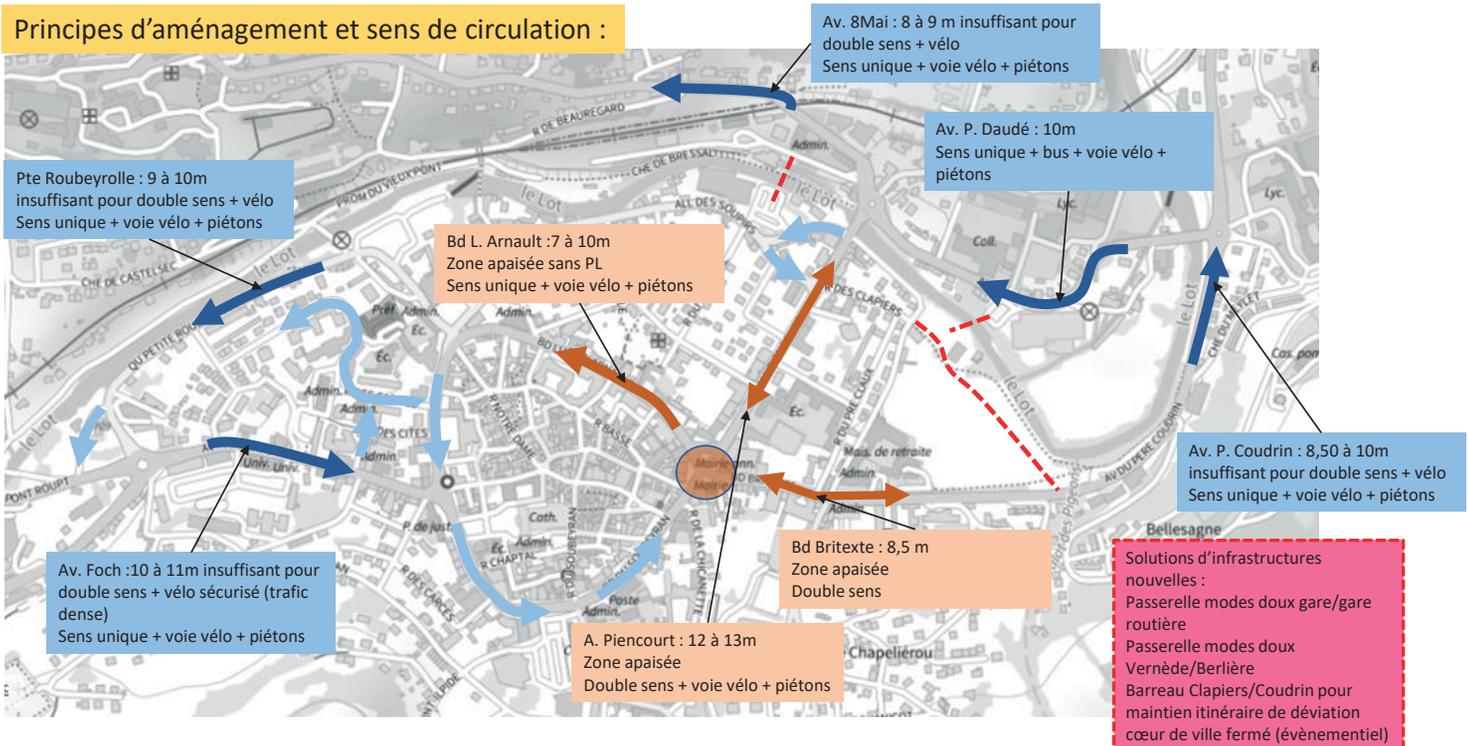
Voies partagées, zones 30 km/h avec pictos vélos

## 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.

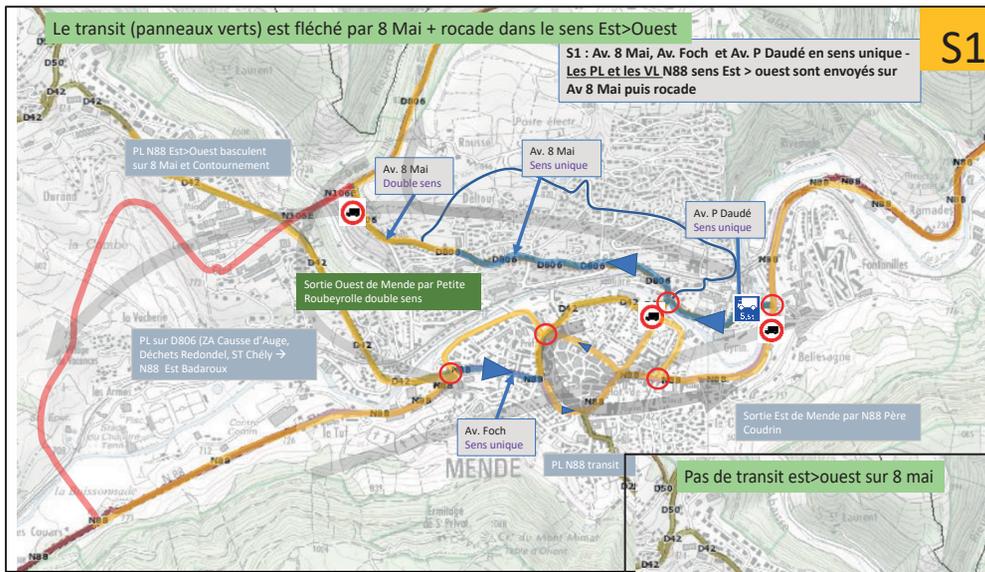
- ❑ Les « points noirs » de circulation sont identifiés, les propositions de modifications de carrefours et de mise à sens unique visent à limiter les situations à risques (croisements PL/PL, carrefours complexes, trafic important à proximité des établissements scolaires...).
- ❑ Des calculs de report 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 :

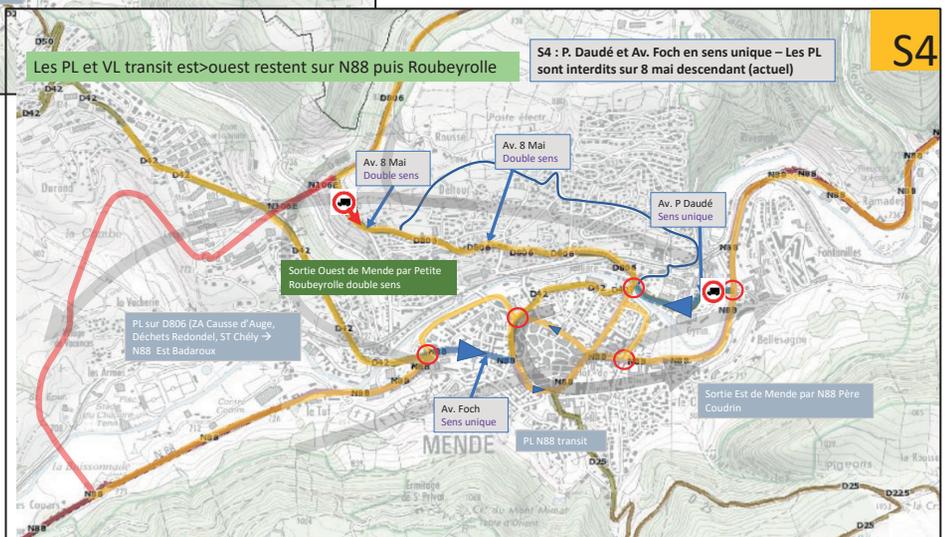
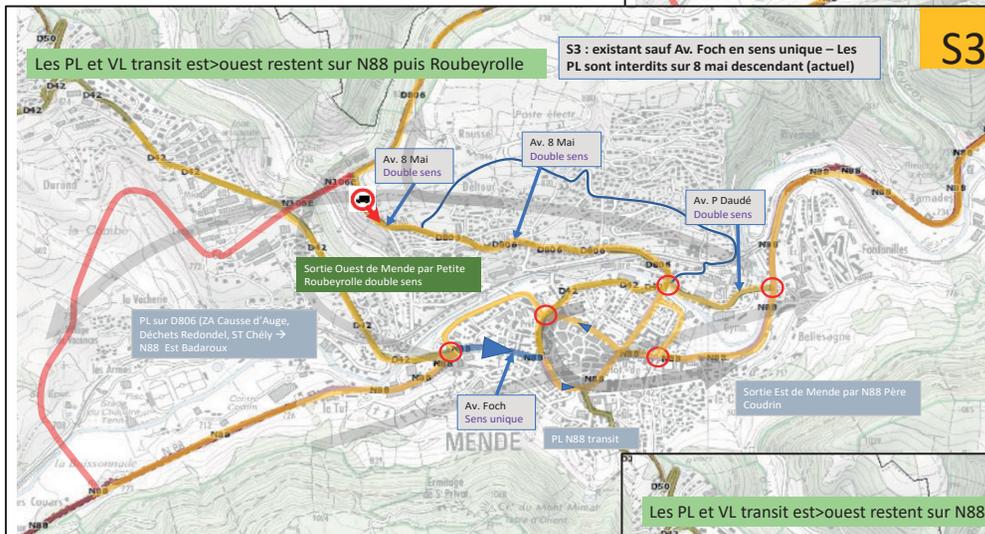
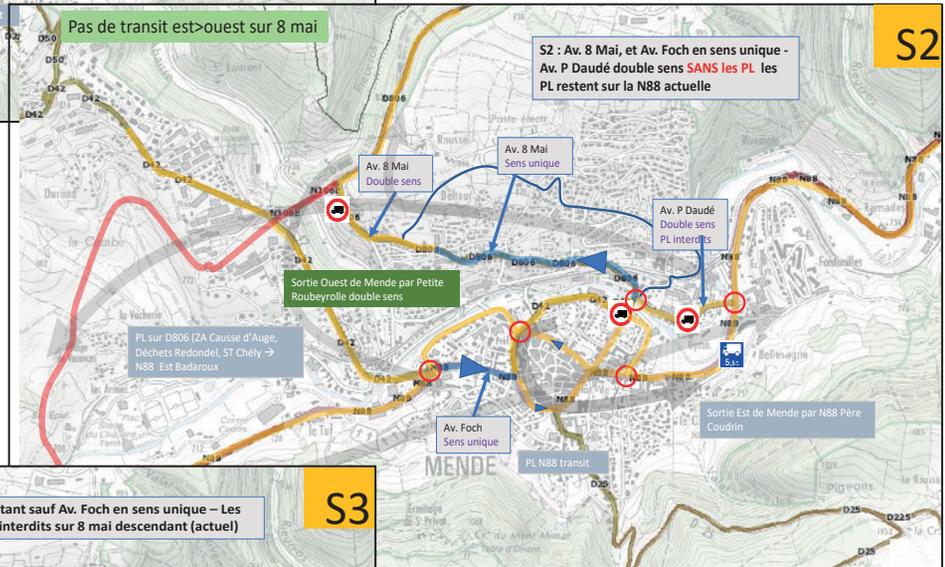


Principes d'aménagement et circulation proposés en février 2023 pour l'élaboration des scénarios : Certaines propositions n'ont pas été retenues après les premières analyses.

# Les scénarios de plan de circulation étudiés et leurs conséquences



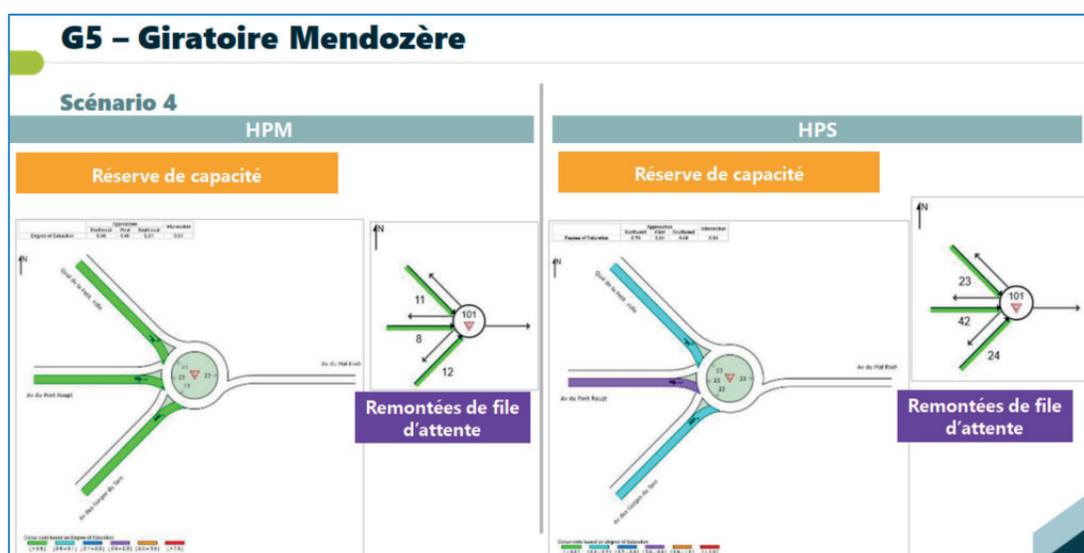
4 scénarios de plan de circulation ont été étudiés avec notamment des mises à sens unique (partielle ou totale) des avenues du 8 Mai, P. Daudé ou Foch



## 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 (Mendezère 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.

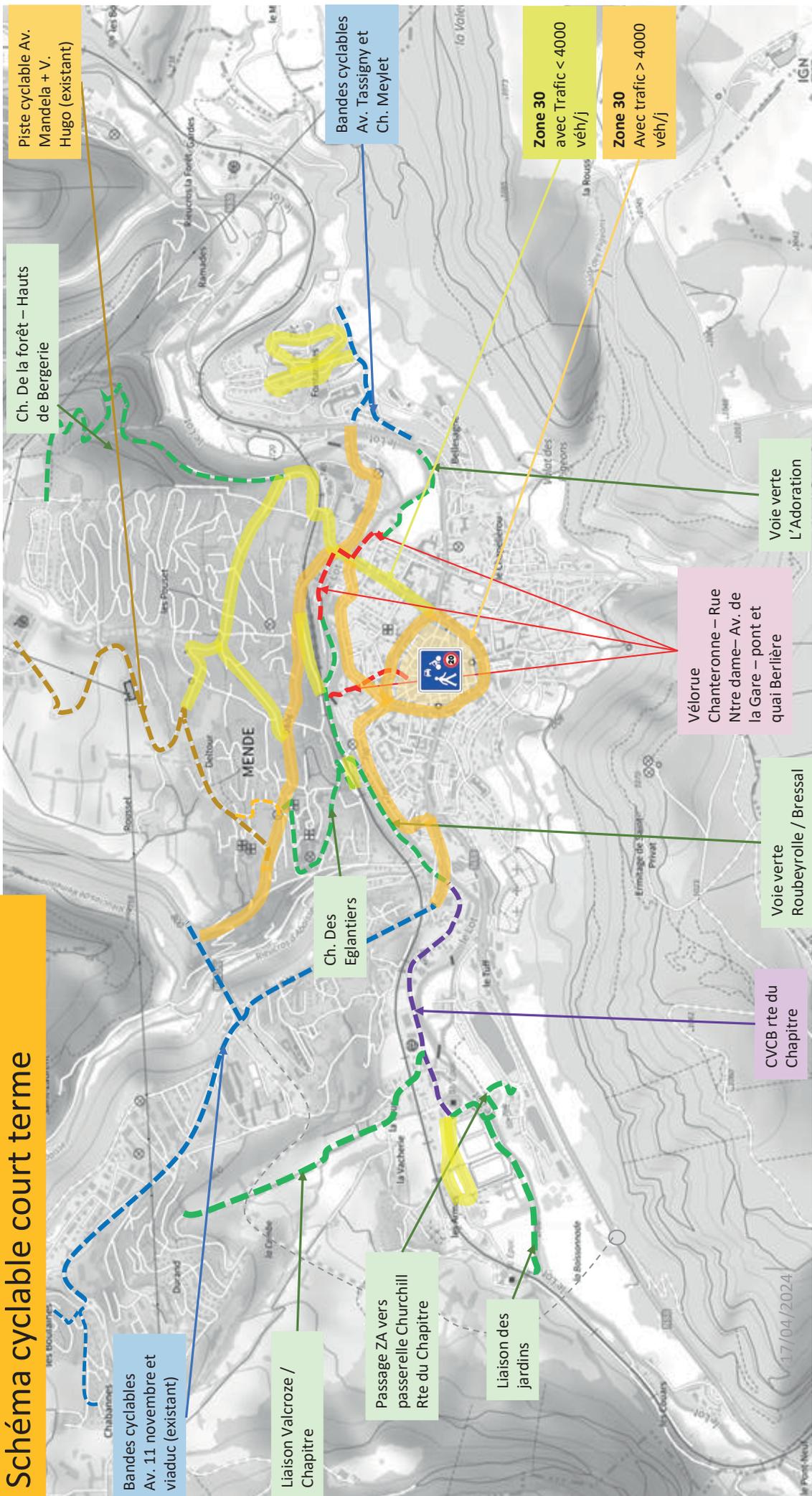
- Mende\_SD\_Visio\_élus\_Scénar\_30-01-2024.pptx.pdf Janvier 2024
- Doc Schéma modes doux\_reunion comité consultatif\_02 février2024\_v2.pdf février 2024.

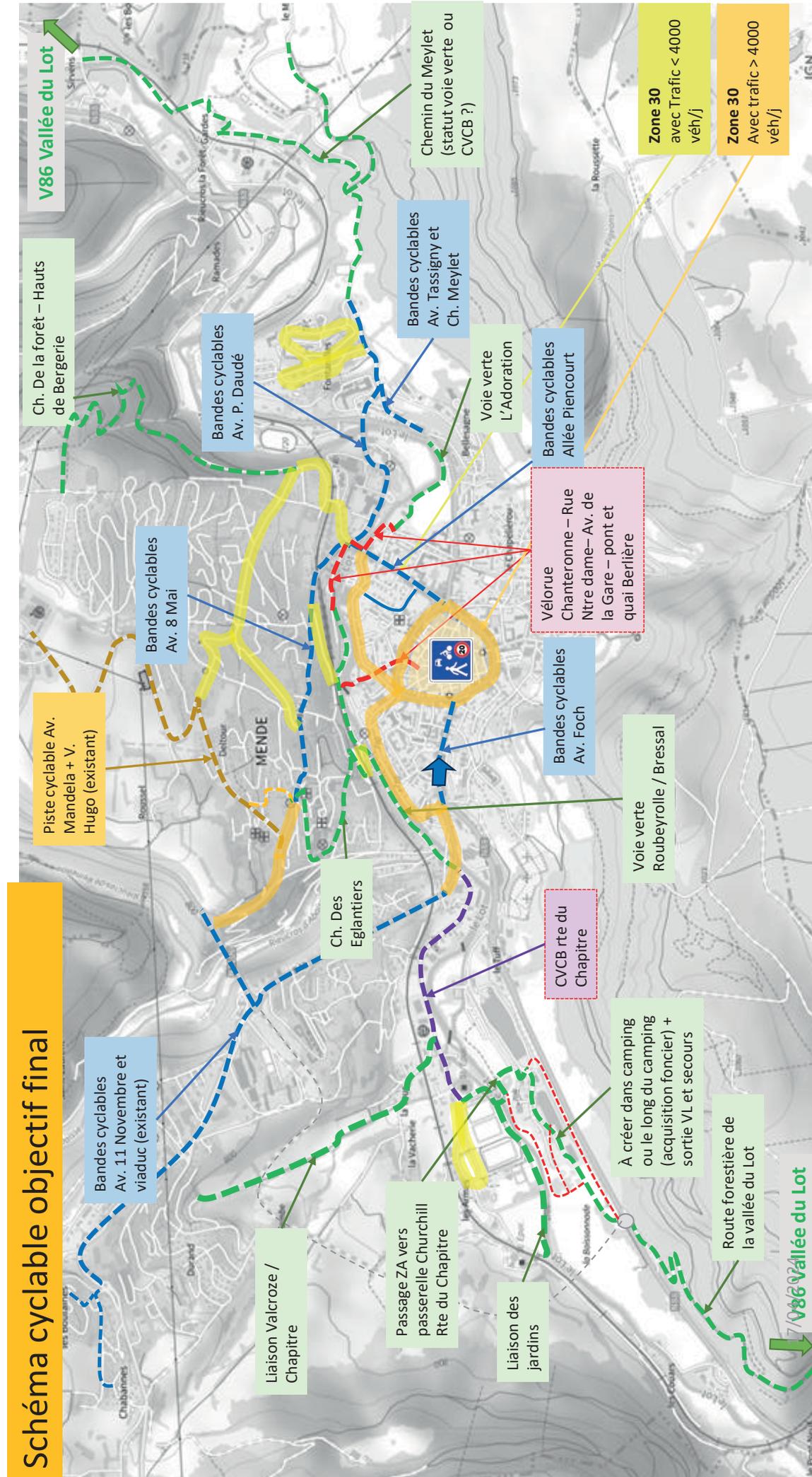
Le schéma des mobilités douces comprend 25 actions liées à l'aménagement du réseau, des actions de mise en œuvre d'équipements et des actions d'accompagnement, animation et communication.

- 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.

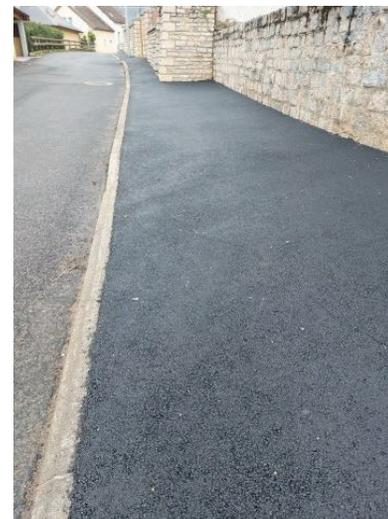
Schéma cyclable court terme



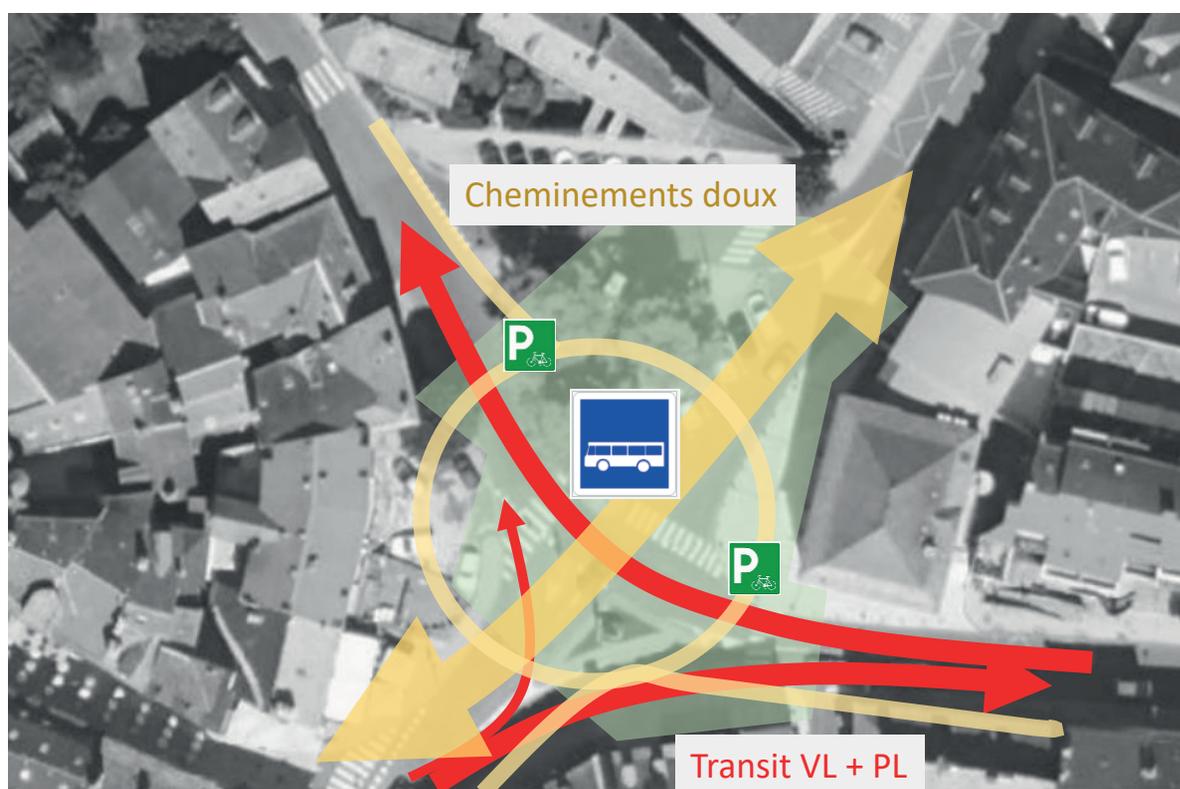


## Objectifs et exemples d'aménagement qui pourraient être réalisés

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 €
	SOUS TOTAL			<b>1 076 367 €</b>	<b>936 133 €</b>
	TOTAL HT			<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