



## Schéma d'intention cyclable et études pré-opérationnelles d'aménagement

Phase 2 – Fiches actions thématiques

### VOTRE INTERLOCUTEUR :

Frédérique MÉTIVIER-LOPEZ

[f.metivier@inddigo.com](mailto:f.metivier@inddigo.com)

06 78 06 02 29

Marty LEGROS

[m.legros@inddigo.com](mailto:m.legros@inddigo.com)

07 78 69 54 12



inddigo

[www.inddigo.com](http://www.inddigo.com)

# FICHES THÉMATIQUES

**1. Aménagements & culture cyclable**

**2. Stationnement vélo**

**3. Signalétique & communication**

# 1. AMÉNAGEMENTS & CULTURE CYCLABLE

---

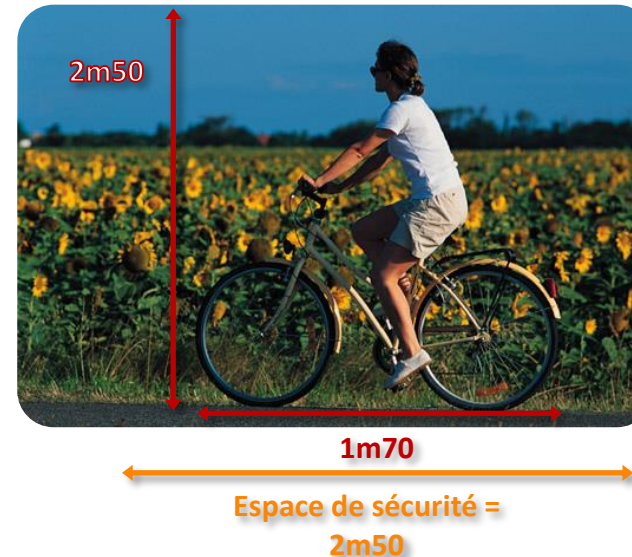
Les différents types d'aménagements cyclables sont souvent mal connus. Cette situation génère régulièrement des incompréhensions entre acteurs. C'est pourquoi il est important de bien appréhender les caractéristiques des différents aménagements. Cela constitue un premier pas vers la construction d'une culture cyclable sur le territoire.

- ✓ **Éléments de culture cyclable**
- ✓ **Les sites propres**
- ✓ **La cohabitation sur voirie**
- ✓ **Le partage de la voirie en zone apaisée**

# ELÉMENTS DE CULTURE CYCLABLE

## Le cycliste dans l'espace

- Quelques notions de dimensions



- ♦ Le **gabarit statique** correspond à la situation où le vélo est à l'arrêt
  - ♦ Le **gabarit dynamique** correspond à la situation où le vélo est en circulation (vitesse approximative et moyenne de 17 km/h)
  - ♦ L'**espace confort** correspond au besoin de sécurisation du cycliste, dénué de carrosserie, tenant compte de l'instabilité du vélo.
- **Largeur préconisée pour les aménagements cyclables**
    - ♦ 1,5 mètres pour un aménagement monodirectionnel (2 m en cas d'usage important)
    - ♦ 3 mètres pour un aménagement bidirectionnel (4 m en cas d'usage important)

# ELÉMENTS DE CULTURE CYCLABLE

## Une diversité d'usagers



### UTILITAIRES

- **Pratiques**
  - Domicile-Travail
  - 3 à 5 km de trajet
  - Rythme rapide, quotidien
- **Besoins**
  - Itinéraire sécurisé en urbain
  - Stationnement ouvert ou sécurisé, longue durée
  - Intermodalité TC
- **Aménagements**
  - Bandes et pistes cyclables
  - Zones de circulation apaisées



### LOISIRS

- **Pratiques**
  - Résidents, familles
  - 5 à 30 km / sortie
  - Rythme lent, en week-end ou soirée
- **Besoins**
  - Sécurité, parcours jalonné
  - Aménagements, cartes
  - Jalonnements et services
  - Stationnement courte durée
- **Aménagements**
  - Pistes cyclables
  - Voies vertes



### SPORTIFS

- **Pratiques**
  - Club FFC, FFCT
  - 50 à 100 km / sortie
  - Rythme rapide, en week-end ou soirée
- **Besoins**
  - Sécurité des entrées/sorties de ville
  - Entretien des aménagements cyclables
- **Aménagements**
  - Bandes cyclables en entrée/sortie de ville
  - Boucles jalonnées



### TOURISTES

- **Pratiques**
  - En séjour, itinérant
  - Environs 300 km / sortie
  - Clientèle étrangère
- **Besoins**
  - Topoguides
  - hébergement, entretien, restauration,
  - Offre touristique
  - Jalonnement
- **Aménagements**
  - Pistes cyclables
  - Voies vertes

Le schéma directeur vise en priorité à répondre aux besoins liés à l'usage utilitaire (quotidien) du vélo.

# ELÉMENTS DE CULTURE CYCLABLE

## Les besoins des cyclistes

### 5 besoins fondamentaux liés à l'usage utilitaire du vélo

#### UN ITINÉRAIRE **SÉCURISÉ**

*Plus le trafic et les vitesses sont importants, plus il faut séparer les aménagements cyclables de la voie*

#### UN ITINÉRAIRE **COHÉRENT**

*Continuité du réseau cyclable, pas de maillon manquant sous prétexte que sur une voie un aménagement n'est pas possible*

#### **SANS DÉTOUR** INUTILE

*Le plus court est le mieux sauf en cas de fort dénivelé ou si la route la plus directe comporte trop d'intersections*

#### UN ITINÉRAIRE **ATTRACTIF**

*Accéder à la rue principale, relier les pôles d'animations sportives, culturelles, commerciales par un jalonnement performant et compréhensible par tous*

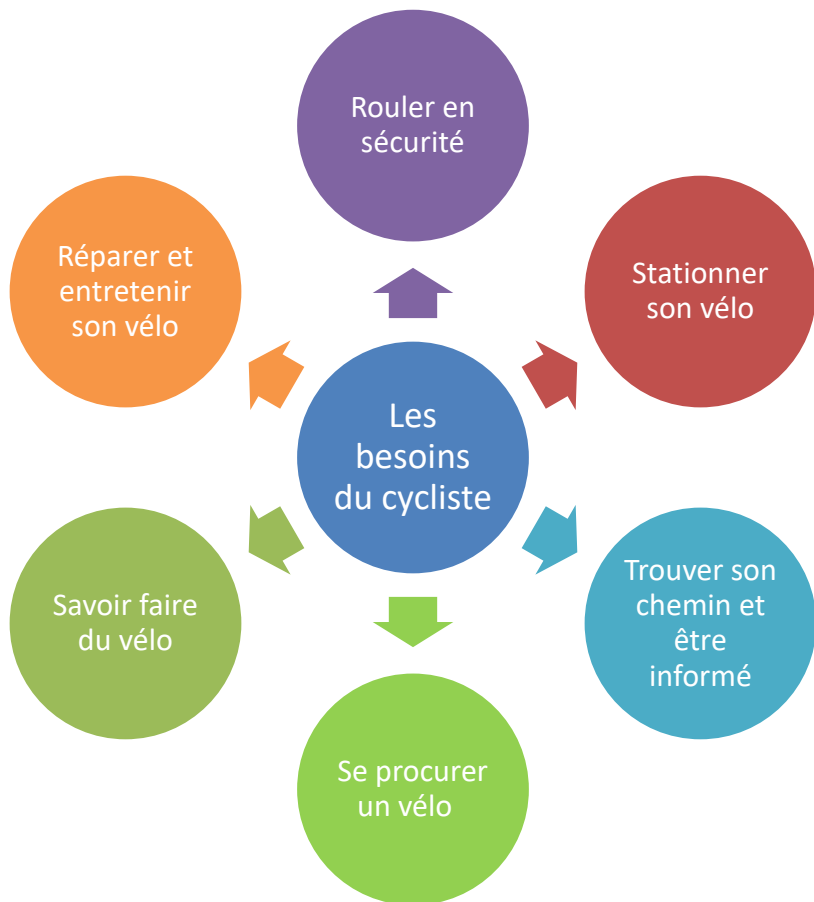
#### UN ITINÉRAIRE **CONFORTABLE**

*Surface plane car les vélos n'ont pas de suspension ; limiter l'exposition au bruit, au vent, la cohabitation avec les poids lourds*

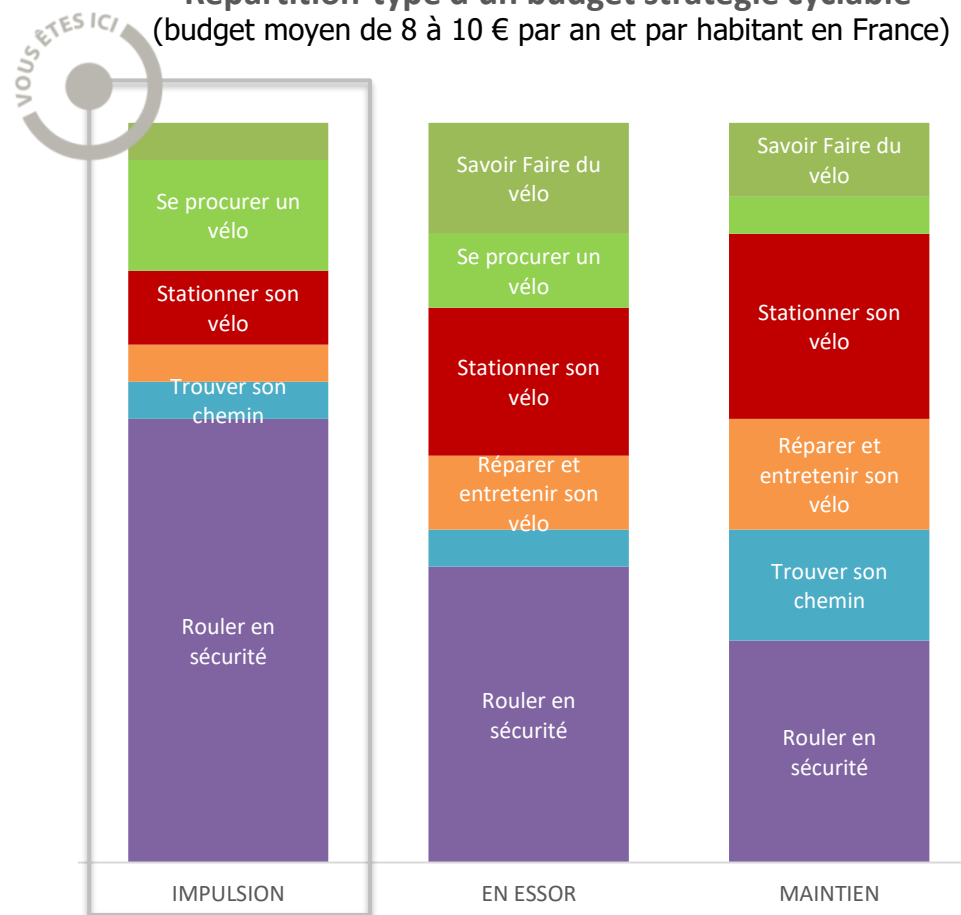
# ELÉMENTS DE CULTURE CYCLABLE

## Les besoins des cyclistes

Une stratégie cyclable centrée sur le besoin du cycliste et adapté au niveau de pratique



Répartition-type d'un budget stratégie cyclable  
(budget moyen de 8 à 10 € par an et par habitant en France)



**Priorité sur l'aménagement (objectif 1m linéaire de site propre/habitant) et le stationnement pour IMPULSER LA PRATIQUE.**

# ELÉMENTS DE CULTURE CYCLABLE

## Les typologies d'aménagements cyclables

En site propre  
Séparation des  
trafics

Voies vertes



Piste cyclable



En cohabitation  
sur la voirie

Bande cyclable



Chaucidou / CVCB



Partage simple



En zone apaisée  
Partage de la  
voirie

Zone 30



Zone de rencontre



VÉLORUE



Vélorue

# ELÉMENTS DE CULTURE CYCLABLE

## Les typologies d'aménagements cyclables

### Quel aménagement pour quel contexte ?

Le choix d'un aménagement cyclable doit se faire au regard d'un certain nombre de critères. Ceci afin de tenir compte des différentes variables (usage, diversité des cycles, niveau de trafic, ambiance urbaine, géométrie de l'espace public, considérations techniques, cohabitation et partage de la voie, aménagements cyclables à proximité) qui permettront de rendre l'aménagement cyclable adapté aux différents contextes. Ci-dessous, deux outils permettant l'aide à la décision en fonction du profil de cycliste concerné d'une part et en fonction de la circulation motorisée de l'axe (niveau de trafic + vitesse) d'autre part.

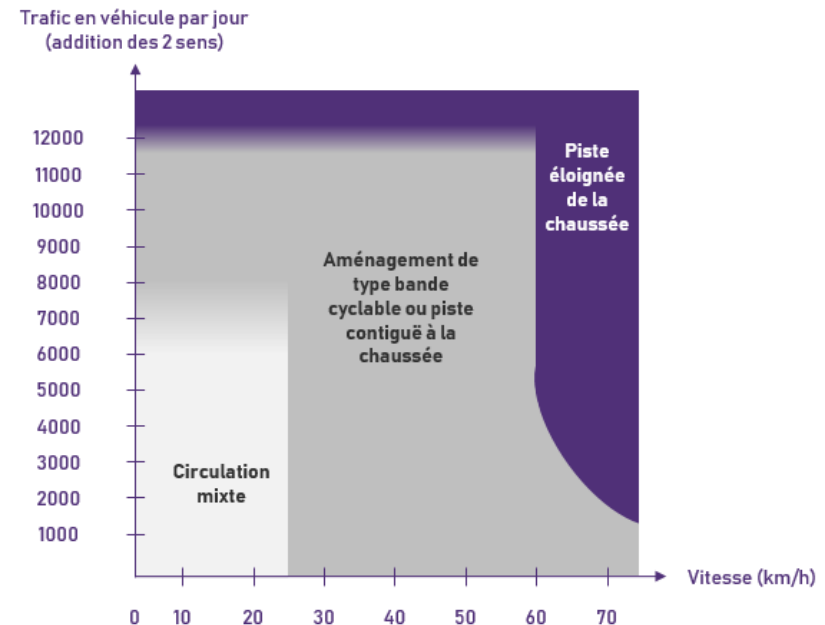
Tableau de compatibilité entre profil de cycliste et type d'aménagement par Inddigo

	Séparation		Cohabitation			Partage	
	Piste cyclable	Voie verte	Bandes cyclables	CVCB	Vélorue	Zone 30	Zone de rencontre
Utilitaire	✓	-	✓	✓	✓	✓	✗
Loisir	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓
Vulnérable	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✓

✓	Type d'aménagement adapté
✗	Type d'aménagement non adapté (rédhibitoire)
-	Type d'aménagement ni déconseillé, ni préconisé (critère non pertinent)

Schéma d'aide au choix d'un aménagement recommandé par le CERTU



Ces préconisations sont à considérer à titre indicatif.

## La voie verte

## La voie verte

- **DESCRIPTION :**

- ◆ Voie indépendante d'une voirie routière, ouverte à tous les modes non motorisés dont le vélo (+ piétons, PMR, rollers et cavaliers)
- ◆ Elle est par définition bidirectionnelle
- ◆ Largeur minimum : 3,00 m
- ◆ Largeur recommandée : 4,00 m (à adapter selon la fréquentation)
- ◆ Le revêtement est à définir selon la fréquentation attendue et les contraintes environnementales
- ◆ Un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte

- **AVANTAGES :**

- ◆ Tous les véhicules motorisés y sont interdits

- **INCONVÉNIENTS :**

- ◆ Difficultés d'entretien
- ◆ Dispositifs de restriction d'accès souvent gênants voire dangereux pour les usagers

- **AMÉNAGEMENT ADAPTÉ :**

- ◆ Souvent aménagée sur l'emprise d'anciennes voies ferrées ou de chemins de halage
- ◆ Envisageable sur une section de voirie secondaire fermée à la circulation motorisée

*Voir fiche CEREMA n°40 du 08/19*



C115



# LES SITES PROPRES

## La piste cyclable

## La piste cyclable

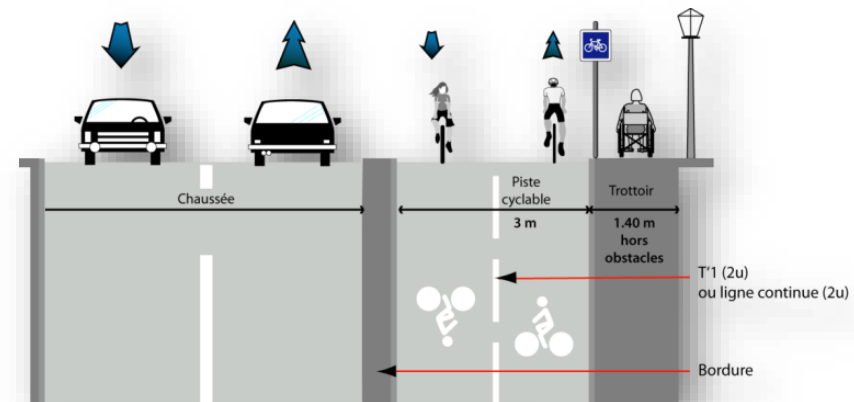
- **DESCRIPTION :**
  - ◆ Chaussée exclusivement réservée aux cycles, séparée de la route par un séparateur physique.
  - ◆ Elle Peut être uni ou bidirectionnelle (respectivement 1.7 ou 3 m de large minimum).
  - ◆ Le revêtement doit être lisse, roulant et adhérent.
  - ◆ La piste cyclable à hauteur de trottoir n'est pas un aménagement souhaitable (conflits d'usages)
- **AVANTAGES :**
  - ◆ Meilleure sécurisation des cyclistes en section courante
- **INCONVÉNIENTS :**
  - ◆ Mauvaise perception des cyclistes par les véhicules aux abords des intersections
  - ◆ Difficultés d'entretien
- **AMÉNAGEMENT ADAPTÉ SI :**
  - ◆ Longueur à aménager importante
  - ◆ Peu d'intersection et d'entrée charretières sur le linéaire
  - ◆ Pas ou peu d'arrêt de bus sur l'itinéraire



C113



C114



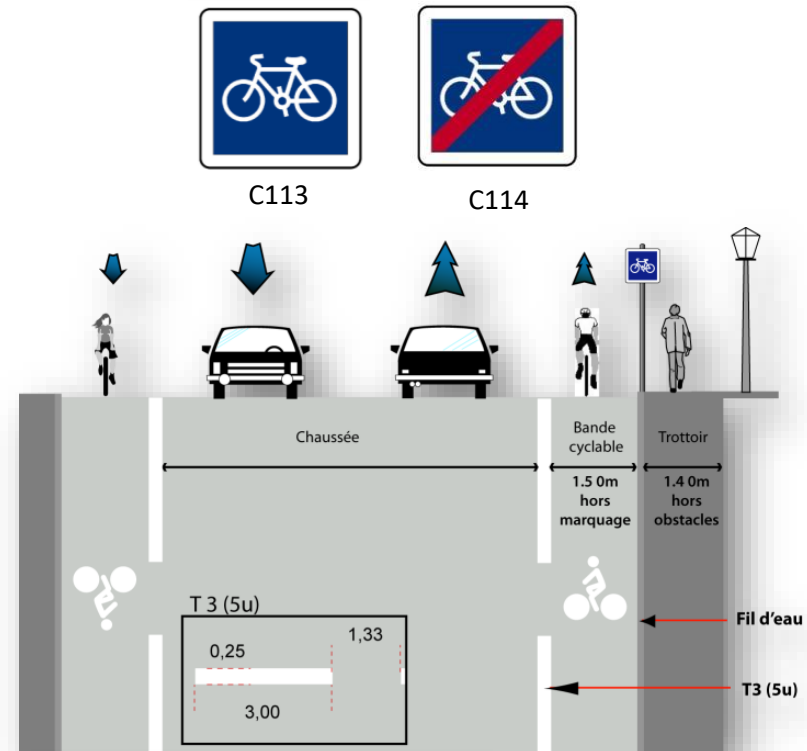
Voir fiche vélo CEREMA n°7

# LA COHABITATION SUR VOIRIE

## La bande cyclable

### La bande cyclable

- **DESCRIPTION :**
  - ◆ Sur une chaussée, voie exclusivement réservée aux cycles, implantée sur la droite (1,5m de large)
  - ◆ La bande cyclable est unidirectionnelle et délimitée sur la chaussée dans le sens de la circulation générale
  - ◆ Largeur minimale = 1.50 m (hors marquage au sol)
- **AVANTAGES :**
  - ◆ La co-visibilité améliore la visibilité des cyclistes
  - ◆ Permet de réduire la largeur de la chaussée et donc de diminuer les vitesses des véhicules
  - ◆ Faible coût
  - ◆ Facilité d'entretien
- **INCONVÉNIENTS :**
  - ◆ Faible protection pour les cyclistes
  - ◆ Peu attractive pour les cyclistes peu expérimentés
- **AMÉNAGEMENT ADAPTÉ :**
  - ◆ sur un itinéraire destiné aux déplacements quotidiens, en contexte urbain (moins de 5000 véhicules/jour)



Voir fiche vélo CEREMA « Les bandes cyclables »

# LA COHABITATION SUR VOIRIE

## La Chaussée à Voie Centrale Banalisée

Le chaucidou / la CVCB

### DESCRIPTION :

- ◆ Composée d'une voie centrale dédiée à la circulation motorisée et de deux bandes de rive sur lesquelles les cycles sont invités à circuler.
- ◆ La largeur de la voie centrale ne permet pas le croisement de deux véhicules. Les véhicules motorisés sont autorisés à emprunter les bandes de rive lors de leurs croisements, sans pourtant mettre en danger les cyclistes qui s'y trouvent.
- ◆ Bande de rive : 2 x 1.50 m (hors marquage)
- ◆ Voie centrale : 2.50 m (minimum)
- ◆ Emprise entre 5.50 m (minimum) et 8,50 m (maximum)

### AVANTAGE :

- ◆ Simplicité de mise en œuvre et régulation du trafic automobile

### INCONVÉNIENT :

- ◆ Théoriquement pas de protection / stationnement

### AMÉNAGEMENT ADAPTÉ SI :

- ◆ Trafic suffisamment faible (mais exemples à 10.000 véhicules/jour)
- ◆ Bonne visibilité
- ◆ Ne doit pas être installé à défaut de mieux mais comme une réelle solution notamment dans les secteurs principalement péri-urbains.

*Voir fiche vélo CEREMA « La Chaussée à Voie Centrale Banalisée légalisée en milieu urbain »*



*NB. Aucune signalisation verticale n'existe dans la réglementation, pour l'heure. De simple panneaux à visée pédagogique sont disponibles.*



# LA COHABITATION SUR VOIRIE

## Le partage simple sur voirie

## Le partage simple

- **DESCRIPTION :**
  - ◆ Le partage de voirie simple est signalé par un panneau C50 « partage de la route », avec possibilité de pose de pictogrammes vélos avec chevrons sur la chaussée.
- **AVANTAGE :**
  - ◆ Simplicité de mise en œuvre.
  - ◆ Alerte les automobilistes sur la présence potentielle de cycliste.
- **INCONVÉNIENT :**
  - ◆ Aucune protection des cyclistes.
- **AMÉNAGEMENT ADAPTÉ SI :**
  - ◆ Utilisation d'une voirie secondaire présentant des trafics inférieurs à 1000 véhicules/jour et des vitesses inférieures à 70km/h.



# LE PARTAGE DE LA VOIRIE EN ZONE APAISÉE

## La vélorue

## La vélorue

### • DESCRIPTION :

- ♦ La vélorue est un axe à sens unique sur lequel le cycliste peut rouler au centre de la chaussée. Les véhicules motorisés ne sont pas autorisés à dépasser le vélo circulant sur l'axe. Elle peut être à sens unique ou en double sens pour les vélos.
- ♦ Les chevrons vélo doublés de pictogrammes vélo sont à placer au centre de la voie et à intervalles réguliers (environ tous les 50 mètres).
- ♦ Une grande attention doit être apportée à l'aménagement des vélorues notamment pour conférer une ambiance urbaine propice à la place du vélo.
- ♦ La vitesse sur vélorue est limitée à 30 km/h

### • AVANTAGE :

- ♦ La priorité est donnée au vélo, lui offrant un avantage modale non négligeable.
- ♦ Apaisement du trafic motorisé.

### • INCONVÉNIENT :

- ♦ Aucune protection physique des cyclistes.

### • AMÉNAGEMENT ADAPTÉ SI :

- ♦ En dehors d'un axe important de circulation motorisé : absence d'un trafic motorisé de transit et faible trafic motorisé (2000 véhicules / jour maximum).
- ♦ En zone résidentielle
- ♦ En centre-bourg où le trafic est apaisé
- ♦ La vélorue est destinée à offrir un itinéraire structurant pour le vélo. C'est un aménagement, avant tout, destiné aux vélos. La voiture y est invitée.



*NB. Aucune signalisation verticale n'existe dans la réglementation, pour l'heure. De simple panneaux à visée pédagogique sont disponibles.*

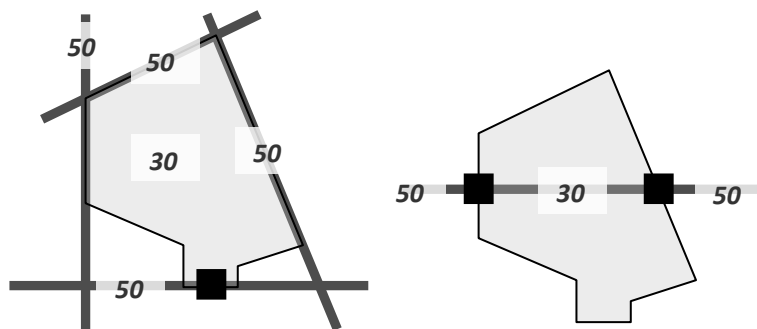
# LE PARTAGE DE LA VOIRIE EN ZONE APAISÉE

## La zone 30

## La zone 30

### DESCRIPTION :

- ◆ Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers, au sein de laquelle :
- ◆ La vitesse de circulation est limitée à 30 km/h
- ◆ Toutes les chaussées sont à double sens de circulation pour les cyclistes (sauf dispositions particulières prise par l'autorité investie du pouvoir de police)
- ◆ Les entrées et sorties de zone sont annoncées par une signalisation/aménagement spécifique
- ◆ La zone est aménagée de façon cohérente



B30



B51



Voir fiche vélo CEREMA « Les aménagements pour cyclistes en Zone 30 »

# LE PARTAGE DE LA VOIRIE EN ZONE APAISÉE

## La zone de rencontre

## La zone de rencontre

- **DESCRIPTION :**
  - ◆ Section ou ensemble de rues à priorité piétonne
  - ◆ La vitesse de circulation est limitée à 20km/h
  - ◆ Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes. Le stationnement des véhicules n'y est autorisé que sur les emplacements matérialisés à cet effet
  - ◆ Ouverte à tous les modes de circulation, les piétons peuvent s'y déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l'ensemble des véhicules (à l'exception des tramways)
  - ◆ Suppression de la distinction chaussée/trottoir (mise à niveau)
- **AVANTAGES :**
  - ◆ Réduction des vitesses et sécurisation des usagers vulnérables
  - ◆ Réduction de l'emprise automobile favorable au développement du lien social
- **AMÉNAGEMENT ADAPTÉ (OBJECTIF DE LA ZONE DE RENCONTRE) :**
  - ◆ Mise en place d'espaces publics où l'on souhaite favoriser les activités urbaines et la mixité des usages sans pour autant s'affranchir du trafic motorisé : rues résidentielles, quartiers historiques, places, sorties d'écoles, rues commerçantes ...



B52



B53



Voir fiche vélo CEREMA « Zones de Circulations Apaisées »

## 2. STATIONNEMENT VÉLO

---

L'usage du vélo est autant déterminé par ses facilités d'accès au point de départ, que par les conditions d'utilisation sur le parcours et les possibilités de stationnement aux lieux de destination. En conséquence, une politique cyclable centrée sur les itinéraires doit impérativement être complétée par une offre de stationnement vélo adaptée aux différents besoins et usages des cyclistes.

- ✓ Principes d'une offre adaptée
- ✓ Besoins en stationnement vélo
- ✓ Montée en gamme du stationnement

# PRINCIPES D'UNE OFFRE ADAPTÉE

## Usages & dispositifs de stationnement vélo

L'offre de stationnement répond à des besoins & usages hétérogènes. Selon les motifs de déplacement, la durée de stationnement diffère. En fonction de la durée, le dispositif de stationnement sera différent. Plus le stationnement est long et plus le dispositif prévu devra garantir la sécurité des vélos.

### Le stationnement courte durée ( < à 2h)

À généraliser dans les centres bourgs de manière diffuse, à proximité des pôles générateurs avec des **stations d'arceaux** (Rappel : les pinces roues sont à proscrire!)

#### COURTE DUREE

Arceau simple  
- Course / achat en ville  
- Démarches  
Coût : 150 € / place



### Le stationnement moyenne durée (1/2 journée ou journée entière)

Concerne les lieux d'emplois et les gares pour le stationnement diurne. Plutôt prévoir des **stations d'arceaux abrités**

#### MOYENNE DUREE

Arceau couvert  
- Travail / étude  
- Intermodalité de jour  
Coût : 450 € / place  
(min : 10 places)



### Le stationnement longue durée (+ d'une journée)

Concerne principalement des pôles d'intermodalité (de jour ou de nuit pour les usagers quotidiens) et le domicile. Equipement type : **box individuels** (comme proposés sur l'aire de covoiturage de Vouillé), **consignes collectives et stations d'arceaux abrités**

#### LONGUE DUREE / NUIT

Consigne collective  
- Résidentiel  
- Intermodalité (nuit)  
Coût : 1.000 à 2.000 € / place



Lorsqu'il cherche à se stationner, le cycliste tient compte :

- ✓ de la **proximité** par rapport à son lieu de destination (environ 20 m maxi)
- ✓ du **confort** pour faciliter l'attache, des espaces de dégagement, ainsi que de la protection vis-à-vis des intempéries (abris)
- ✓ de la **sécurité** tant sur le plan proactif (accès fermé, vidéo surveillance pour les consignes) que sur le plan de surveillance passive (endroit passant, éclairé la nuit)
- ✓ du **dispositif** de stationnement

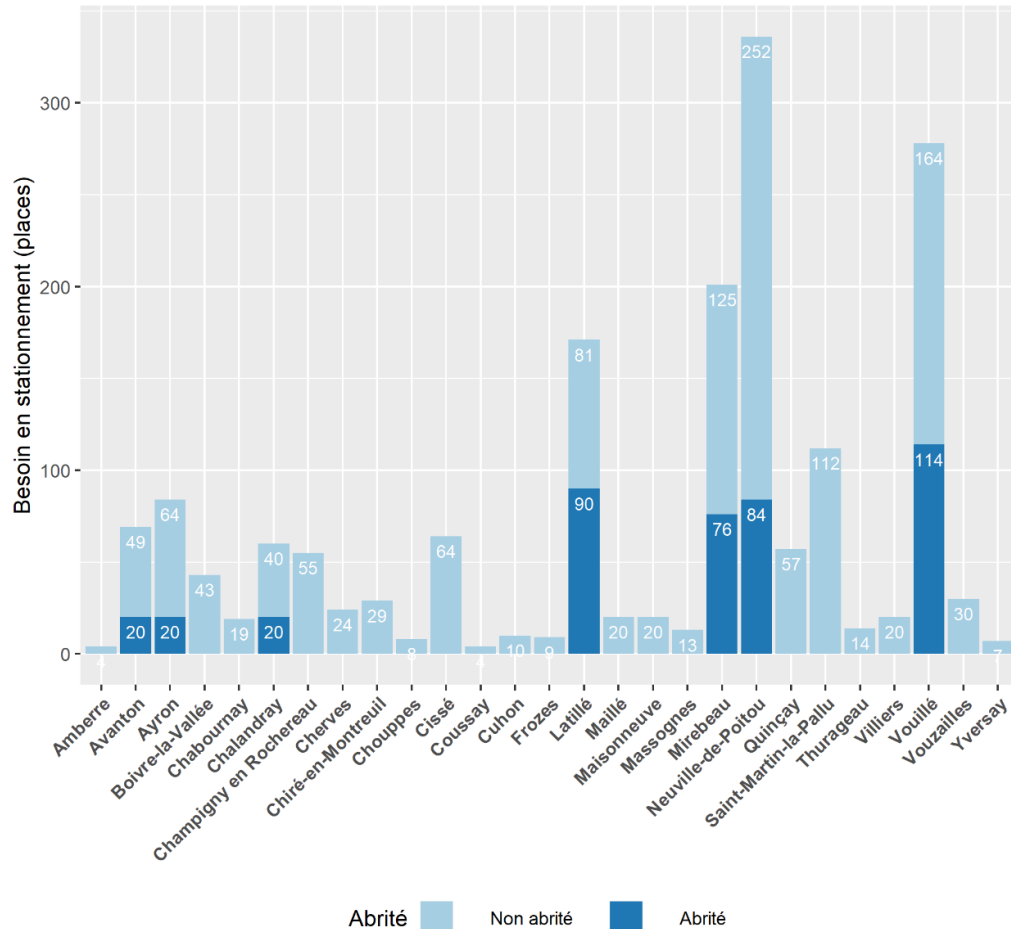
Pour répondre au mieux à ces attentes, les principes suivants doivent être respectés :

- ✓ **Traiter le stationnement en fonction de sa nature** : longue ou courte durée, domicile ou lieux de destination, rabattement sur les transports en commun,
- ✓ **Assurer le maximum de sécurité** contre le vol et le vandalisme (mobilier adapté)
- ✓ **Permettre aux cyclistes le stationnement sans gêner** les autres usagers de l'espace public (les piétons en particulier)

# BESOINS EN STATIONNEMENT VÉLO

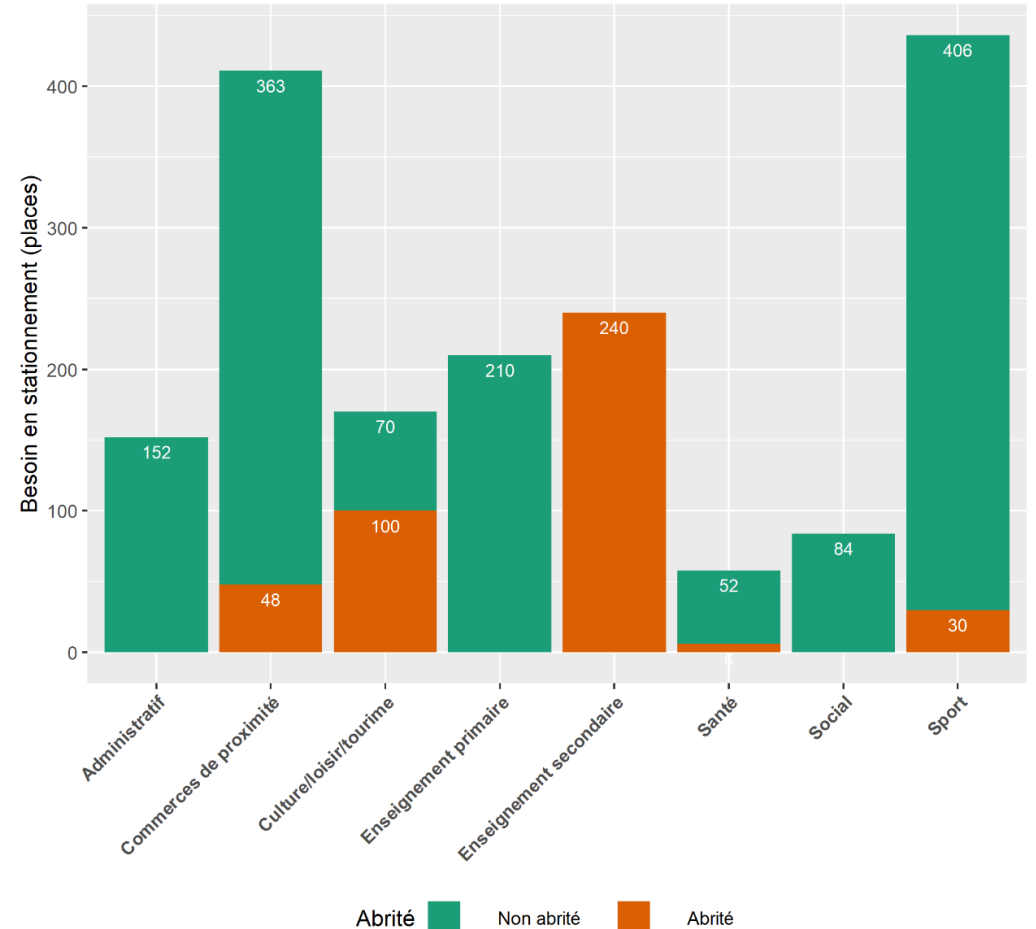
## Estimation du besoin sur le territoire

Estimation du besoin en stationnement vélo par commune



source : exploitation de la base permanente des équipements de l'Insee 2017

Estimation du besoin en stationnement vélo par type d'équipement



source : exploitation de la base permanente des équipements de l'Insee 2017

# MONTÉE EN GAMME DU STATIONNEMENT

## Les pistes d'action

L'offre en stationnement vélo est de façon générale déficitaire sur le territoire. Un achat groupé par la Communauté de Communes d'Arceaux et de Box Vélo en 2020 va permettre d'étoffer l'offre préexistante, parmi laquelle on note :

- En intermodalité des box individuels (dont prises de recharge pour VAE) sur l'aire multimodale de Vouillé
- Pour les scolaires un local à vélos du collège Arthur Rimbaud de Latillé (attention : sur pince-roues et encombré par divers objets)
- En motif de déplacement achats avec l'abri vélo devant le Super-U de Vouillé (attention : sur pince-roues)
- Peu de stationnement dans les centre-bourgs.

L'achat groupé vise notamment à implanter du mobilier homogène sur toute la Communauté de Commune, ce qui permettra de réduire les coûts d'achats et d'entretien.

Afin de permettre le stationnement à chaque extrémité de la chaîne des déplacements cyclables, l'ensemble des acteurs et partenaires devront être mobilisés :

- ✓ Sur les **espaces publics**, le mobilier sera implanté à proximité des pôles générateurs, notamment aux abords des commerces de fréquentation quotidienne (tabac, boulangerie, alimentaire, ...).
- ✓ Sur les **lieux d'intermodalité**, les pôles d'échanges devraient idéalement être équipés de consignes sécurisées pour le stationnement de nuit et d'arceaux couverts pour le stationnement en journée.
- ✓ Les **équipements publics** (de loisirs, d'administrations, mairies, écoles, collèges et lycées...) devront être équipés aussi bien pour les personnels y travaillant que pour les usagers.
- ✓ Sur les **espaces privés** enfin, il conviendra d'adapter les documents d'urbanisme pour intégrer le stationnement vélo dans toute construction nouvelle ou réhabilitée. Les PLU permettent de définir des règles de stationnement applicables dans la construction et la réhabilitation des bâtiments nécessitant un permis de construire.

*A titre indicatif et en complément des estimations précédentes, nous proposons ces ratios de nombre de places vers lesquels tendre afin de répondre quantitativement à la demande, en fonction du pôle générateur visé :*

Localisation	Ratio de places
lieux de travail	10/100 emplois
école (collège, lycée)	20/100 élèves en provenance < 5 km
administrations	10/100 guichets
équipement culturel	10/100 utilisateurs simultanés
équipement sportif	20/100 places de vestiaires
cinéma, théâtre ...	10/100 places assises

### 3. SIGNALÉTIQUE & COMMUNICATION

---

L'implantation de panneaux de jalonnement et la communication constituent des leviers majeurs de promotion et donc de succès d'un réseau cyclable, ils touchent potentiellement tous les usagers :

- Les résidents, avec des itinéraires courts et directs et sécurisés
- Les touristes, arrivant sur un territoire méconnu par le biais d'itinéraires longue distance

Le suivi de la fréquentation est un outil d'analyse indispensable, mais aussi de promotion de la pratique cyclable.

✓ Principes du jalonnement

✓ Principes de communication

✓ Suivi de la fréquentation

# PRINCIPES DU JALONNEMENT

## Trouver son chemin et être informé

### OBJECTIFS :

- Améliorer l'orientation des usagers
- Promouvoir et valoriser le réseau cyclable
- Rappeler aux automobilistes la présence de cyclistes
- (communication)

### CONTEXTE :

Le jalonnement cyclable du Haut Poitou est pour l'heure orienté sur les pratiques cyclables loisirs et tourisme (itinéraires départementaux). La communauté de commune dispose actuellement d'un réseau cyclable utilitaire trop discontinu pour être jalonné. Cependant avec le développement des aménagements cyclables le jalonnement prendra de l'importance afin d'orienter les usagers.

### PRINCIPE DE MISE EN PLACE :

L'implantation de panneaux de jalonnement constitue un élément majeur du succès d'un itinéraire cyclable ; il touche en effet toutes les formes d'usagers :

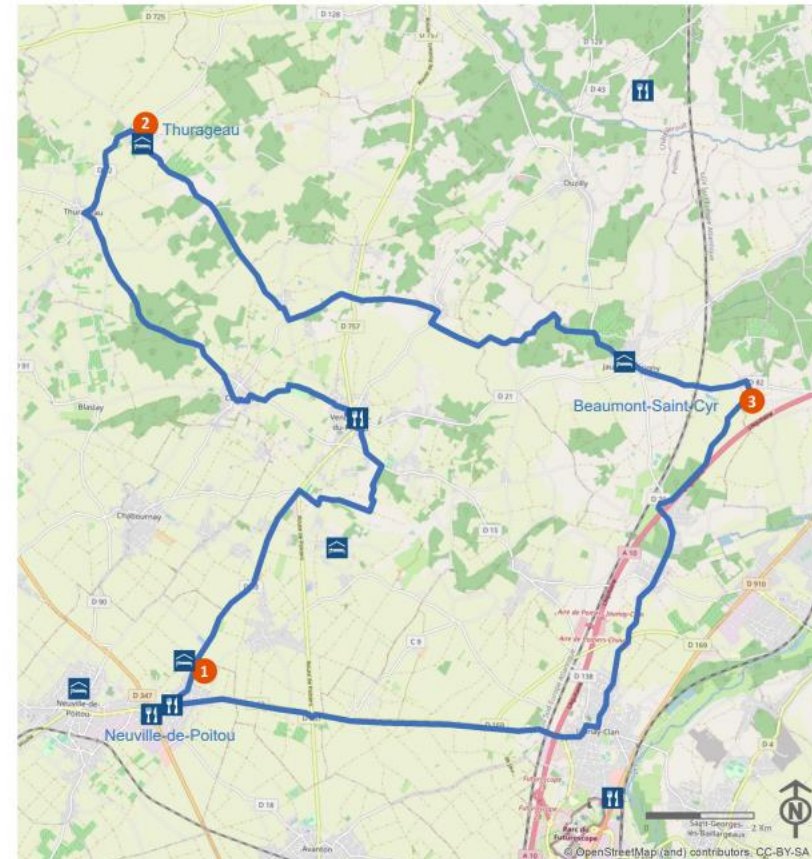
- Les résidents, avec des itinéraires courte distance directs et sécurisés
- Les touristes, arrivant sur un territoire méconnu par le biais d'itinéraires longue distance

D'autre part, le jalonnement représente un critère de qualité indispensable pour les usagers : les enquêtes de satisfaction montrent que s'ils acceptent des revêtements souples sur certaines sections ainsi que des discontinuités dans les aménagements réalisés, l'absence partielle ou totale de jalonnement engendre des niveaux d'insatisfaction élevés.

*Document de promotion de l'itinéraire Vélo & Fromages en Haut-Poitou*

2

PROMENADE EN HAUT-POITOU



LEGENDE



# PRINCIPES DU JALONNEMENT

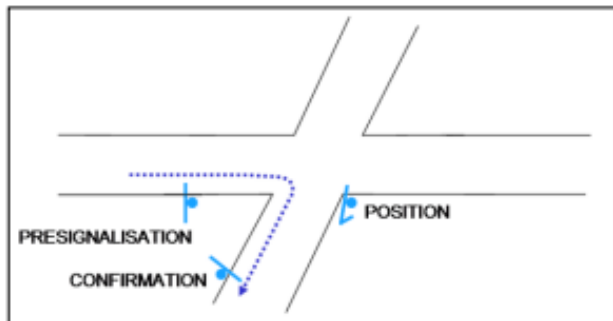
## Typologie du mobilier

### TYOLOGIE DU MOBILIER :

Les panneaux à implanter doivent respecter les normes édictés par l'IISR : couleur verte, avec apposition des pictogrammes réglementaires, avec lettrages en fonction du type de pôle jalonné.



Les panneaux sont théoriquement positionnés en amont d'un carrefour (pré-signalisation), sur le carrefour (position) et en aval du carrefour (confirmation).



Toutefois, en milieu urbain, pour éviter une implantation trop lourde de panneaux une large majorité de carrefour n'est équipée que de panneaux de pré-signalisation.

Il convient de rappeler que les coûts liés à une politique de jalonnement restent faibles par rapports aux investissements nécessaires à la réalisation d'infrastructures cyclables en site propre : le rapport coût/efficacité est donc optimal, générant des impacts importants en termes de reports modaux par rapport aux investissements engagés.

### Ratios et ordre de coût de jalonnement

Signalisation directionnelle, de police	ml (HT)
Jalonnement seul	3
Jalonnement + signalisation de police	4

La démarche concernant la mise en place d'une politique de jalonnement est la suivante :

- Réaliser un schéma de jalonnement, consistant à sélectionner les pôles à jalonner et définir leur aire d'influence, définir ensuite les itinéraires cyclables et identifier les carrefours à jalonner, puis définir les principes de mise en œuvre (rédaction d'une charte de jalonnement)
- Mettre en œuvre le projet de jalonnement, en passant à la phase de maîtrise d'œuvre

## Une stratégie pour développer le vélo

### OBJECTIFS :

- Donner de la visibilité à la pratique du vélo sur le territoire
- Porter à connaissance des informations relatives aux usagers et aux non usagers
  - Lever les freins à la pratique du vélo et augmenter l'usage du vélo
  - Informer les habitants de la politique cyclable Estuaire et Sillon
- Soutenir la politique cyclable en mettant en avant les effets positifs de la bicyclette
- Informer et sensibiliser les élus également aux enjeux du développement du vélo

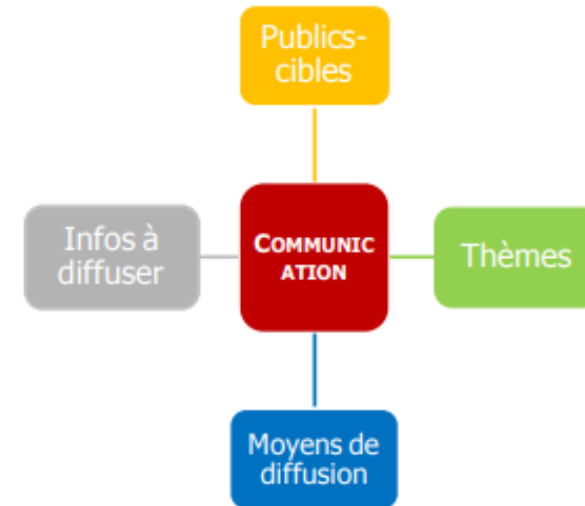
### CONTEXTE :

La communication constitue un levier essentiel pour développer la pratique du vélo, au même titre que la mise en œuvre d'infrastructure et le déploiement de services et actions complémentaires. Les actions de communication

### PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT :

Trois niveaux de communication doivent être déclinés :

- Une communication en direction des élus pour mieux faire connaître les actions et les bénéfices d'une politique cyclable.
- Une communication en direction de relais d'opinion (presse, corps médical, ressources humaines en entreprise, CPAM, forces de l'ordre) est indispensable pour modifier la perception risque perçu / risque réel.
- Une communication en direction du grand public pour mettre en avant les messages positifs sur la pratique du vélo : liberté, indépendance, efficacité, bien-être, santé, environnement, économie...

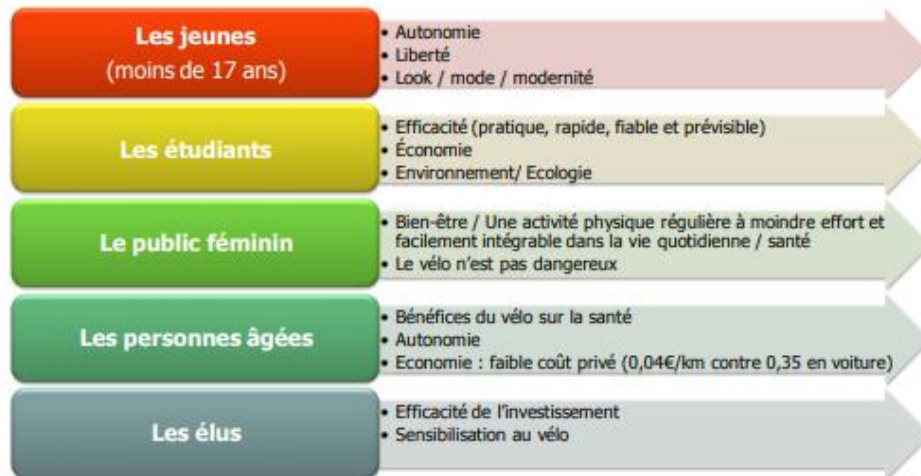


La stratégie de communication doit s'organiser autour de quatre thématiques :

1. Définition des publics-cibles
2. Thématiques à aborder (en fonction des publics-cibles)
3. Moyens de diffusion à privilégier
4. Informations à diffuser

## Les publics-cibles

Le schéma ci-dessous apporte des éléments de réflexion sur les thématiques en fonction des publics-cibles : par exemple, la communication auprès des plus jeunes s'orientera plutôt sur la liberté et l'autonomie, ainsi que les faibles coûts, tandis que les publics plus âgés seront plus sensibles aux bénéfices sur la santé.



Les thématiques à aborder sont multiples. Les plus récurrentes touchent à la praticité du mode (vitesses, temps de déplacements, pas d'encombrement, facilité de stationnement, météo, ...), les aspects économiques, la sécurité et la cohabitation avec les autres modes ou encore la sensibilisation à prévention contre le vol..

### SYNTHÈSE :

La politique de communication sur les modes doux doit s'articuler autour des principes suivants :

- Définir un plan de communication qui détaille les cibles de clientèles, les outils employés (internet, affichage, presse, journal des collectivités, jeux, débats publics,...), les partenaires, les réseaux à mobiliser, le timing et le budget
- Mettre en valeur les thématiques liées à la santé et à l'économie. L'argument environnemental doit venir au second rang
- Eviter les messages anxiogènes en dédramatisant les freins liés à la sécurité
- Engager des campagnes de relations publiques à destination des partenaires clés (corps médical, commerçants, enseignants)
- Mieux faire connaître les réalisations mises en œuvre, notamment en développant des événementiels spécifiques vélo articulés avec des manifestations existantes

# SUIVI DE LA FRÉQUENTATION

## Evaluer les usages et faire la promotion de la pratique vélo

Trouver

### OBJECTIFS :

Disposer d'une connaissance fine du trafic cyclable et de son évolution

### CONTEXTE :

Afin de déterminer efficacement les impacts de la politique vélo mise en œuvre, il convient procéder en parallèle de la réalisation des premiers aménagements à la pose de compteurs qui fourniront des données de fréquentation. Leur analyse apportera des informations essentielles pour évaluer l'augmentation de la pratique et ainsi estimer une évolution de la part modale.

### PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT :

Les compteurs à positionner doivent enregistrer uniquement les flux vélo, et donc réussir à dissocier les pratiques, notamment les piétons lorsque celui-ci est localisé sur une voie verte. De même, ils doivent être en mesure de comptabiliser les flux dans les deux sens de circulation.

En matière de localisation, les points de passage obligés sont à privilégier dans un premier temps : ponts, franchissements de voies de chemin de fer, de voies rapides... Il est également important de positionner les compteurs de manière à toucher toutes les formes d'usages : en centre-ville pour les pratiques utilitaires, au niveau des itinéraires touristiques (véloroute Saint-Martin, véloroute Fromage & vélo) pour les loisirs et le tourisme.

La méthodologie à engager est la suivante : afin de limiter les coûts d'investissement, il est conseillé d'acquérir 20 boucles et seulement 10 compteurs. Ceux-ci sont alors branchés temporairement sur les boucles, selon un planning à définir. L'analyse des premières données obtenues permet ainsi d'identifier les sites enregistrant des fréquentations similaires et optimiser progressivement les zones de comptages.

### ORDRE DE COÛT

- 20 boucles Zelt : 20.000 €
- 10 compteurs Zelt : 25.000 €
- Licence de télétransmission et sauvegarde : 300 €



*Possibilité de rendre visible le compteur pour communiquer auprès du grand public*



*Boucle Zelt*



# CONSTRUISONS ENSEMBLE L'ÉCOSYSTÈME VÉLO DU HAUT-POITOU

## VOTRE INTERLOCUTEUR :

Frédérique MÉTIVIER-LOPEZ

[f.metivier@inddigo.com](mailto:f.metivier@inddigo.com)

06 78 06 02 29

Marty LEGROS

[m.legros@inddigo.com](mailto:m.legros@inddigo.com)

07 78 69 54 12



inddigo

[www.inddigo.com](http://www.inddigo.com)