

2.3 Charte des aménagements cyclables

Plan Vélo du SCoT de la Vallée de l'Ariège



Dessignons un avenir qui a du sens.

Charte des aménagements cyclables

Syndicat Mixte du SCOT de la Vallée de l'Ariège



Source : <https://www.francevelotourisme.com/>

Synthèse des choix clés d'aménagements cyclables sur le périmètre du SCoT de la Vallée de l'Ariège

Ces choix ont pour but d'une part d'assurer un confort et la sécurité pour les cyclistes et d'autre part de s'inscrire dans les critères visés par les partenaires pour s'engager à co-financer les équipements.

Arbitrage	Recommandation 1	recommandation 2	recommandation 3
Taille recherchée pour les pistes bi directionnelles	3m, 3m50 si circulation soutenue, 4m si circulation importante	2,5m (peu confortable si l'usage se développe beaucoup)	→ Hors maîtrise d'ouvrage départementale
Taille recherchée pour les pistes mono directionnelles	2m et 2m50 si trafic supérieur à 1 500 véhic/jour	1,6m (limite les dépassements de cyclistes entre eux)	→ Si emprise contraignante
Taille recherchée pour les voies vertes	3m minimum (réduction ponctuelle possible si contrainte technique)	3,5m si trafic cumulé piétons cycles entre 1000 et 1500/jour	4m si trafic cumulé piétons cycles supérieur à 1500/jour
Marquage coloré (bitume ou résine)	100% bandes cyclables, pistes	- bandes cyclables - intersections de pistes	A minima sur chaque intersection + distinction si piste sur trottoir
Couleur marquage (pas de peinture car glissant)	Pourpre	Ocre	Autre
Revêtement visé sur pistes/ voies vertes	<p>Privilégier les revêtements confortables, éprouvés et pérennes.</p> <p>Privilégier : bétons bitumeux à rugosité moyenne ou réduite, (revêtement bitumeux bi couche ou tri couche).</p> <p>A éviter : enduits routiers vieillissants prématurément, bitume (sauf ouvrage d'art), revêtements expérimentaux pour éviter la formation de nids de poules.</p> <p>Plafond de prise en charge de la Région : 200 000€/km (au delà : surcout pour la collectivité).</p>		

Préambule

Ce guide est un outil d'aide à la décision en matière d'aménagement à destination des maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre et entreprises intervenant sur notre territoire . C'est l'un des outils nécessaires à la création d'un (éco)système vélo, réalisé dans le Plan Vélo de la Vallée de l'Ariège, et en complément des autres actions engagées par le Syndicat Mixte du SCoT de la Vallée de l'Ariège.

Cet outil de travail permet à ses lecteurs de **comprendre les besoins des cyclistes et les principes d'aménagement afférents, de choisir puis de concevoir les aménagements** les plus pertinents pour répondre aux besoins des cyclistes, basés sur les meilleures pratiques actuelles compte tenu du contexte du territoire.

Ce guide a l'ambition de développer une culture commune à l'ensemble des acteurs, dans un souci d'homogénéité des aménagements sur le territoire. Il reprend les arbitrages techniques retenus pour la majorité des cas d'usage (section courante, carrefours en T, en X, giratoires, ...). Pour autant **il ne doit jamais être appliqué aveuglément**. Dans les cas non définis dans le présent document, le lecteur est invité à se référer à la même philosophie d'aménagement. De la même façon, l'existence d'un guide ne doit pas limiter la nécessaire expérimentation de nouvelles solutions, qui demain pourront être intégrées dans le cadre de futures mises à jour.

Un aménagement cyclable obligatoire lors de toute intervention sur voirie

Le Plan vélo de l'Etat a été publié en septembre 2018. Il prévoit notamment l'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail de 3% à 9% d'ici à 2024. En décembre 2019, le Parlement a voté la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), intégrant l'objectif d'une neutralité carbone des transports terrestres à horizon 2050. Cette loi représente une évolution majeure dans la perception institutionnelle du vélo, qu'elle considère désormais comme un mode de déplacement à part entière, vertueux pour la santé et l'environnement (article 53 de la LOM, article L. 1271-1 du Code des transports : « **Les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée.** Elles contribuent à la mise en œuvre de l'objectif assigné à l'organisation des mobilités définie à l'article L. 1111-1 et à la préservation de la santé publique »).

De nombreuses dispositions favorisent l'usage du vélo (stationnement vélo en gare, forfait mobilité durable, marquage des vélos ...). Par ailleurs, **La LOM renforce l'obligation de création d'aménagements cyclables** en modifiant l'article L. 228-2 du Code de l'environnement : « **A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol,** en fonction des besoins et contraintes de la circulation. (...) ».

Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »

La jurisprudence permet de préciser plusieurs points :

- La rénovation correspond à « **tous travaux, quelle qu'en soit l'ampleur, qu'une collectivité est amenée à réaliser sur la voirie dont l'entretien est à sa charge**, dès lors que ces travaux sont de nature à modifier les conditions de circulation sur ces voies, soit par modification de leur profil, soit par adjonction ou suppression d'éléments de voirie, soit encore par réfection du revêtement ou du marquage de ces voies » (TA Marseille, 25 avril 2017, n° 1403742). Constituent ainsi une rénovation, les travaux d'aménagement de la viabilité de la chaussée, des trottoirs, des bateaux d'accès riverains, des signalisations verticales et horizontales, et le remplacement des arbres d'alignement.
- Les contraintes de circulation ne peuvent être évoquées pour s'exonérer d'un aménagement, même si elles peuvent justifier le choix du type d'aménagement concerné (CAA Douai, 30 décembre 2003, n° 02DA00204). **Ni le besoin de stationnement, ni un trafic dense, ni même l'étroitesse des rues ne permettent de s'exonérer de cette obligation d'aménagement** (CAA Marseille, 10 octobre 2016, n° 15MA00331). La présence d'un itinéraire cyclable alternatif ne permet pas en principe non plus de s'exonérer de son obligation (CAA Nantes, 30 avril 2019, n° 17NT00346).
- Seuls des cas très rares d'« impossibilité matérielle avérée » peut permettre de justifier une dérogation.

Un aménagement cyclable obligatoire lors de toute intervention sur voirie

Par ailleurs, l'**article L228-3** permet de repréciser le contexte d'obligation de réaménagement des voies hors agglomération : « A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, **le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière.** Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.

Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa.

Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré. »

Et l'**article L228-2** pour les voies urbaines : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.

Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »

Les principes d'aménagement d'un réseau cyclable

Un réseau vélo attractif et compétitif pour les déplacements quotidiens (trajet domicile – travail, domicile – école ou études, domicile – achats) :

Cohérent et hiérarchisé

Un réseau cyclable n'est pas constitué de quelques tronçons aménagés. Il s'agit d'un système global articulant desserte fine, réseau de maillage et réseau structurant, permettant aux cyclistes de se déplacer pour atteindre les différents secteurs du territoire. Il est une partie du système global de mobilité et doit être pensé en lien avec les autres modes de déplacements (→ intermodalité) mais également en lien avec les plans de stationnement et circulation des Communes.

Sécurisé et légitime

L'aménagement des itinéraires cyclables doit permettre à chacun de se déplacer en sécurité et de se sentir en sécurité. L'aménagement doit être clair et intelligible pour tous les usagers : pas d'interprétation possible sur le fait que c'est effectivement un aménagement dédié ou réservé aux cyclistes. Le non-respect des aménagements doit être contrôlé et sanctionné.

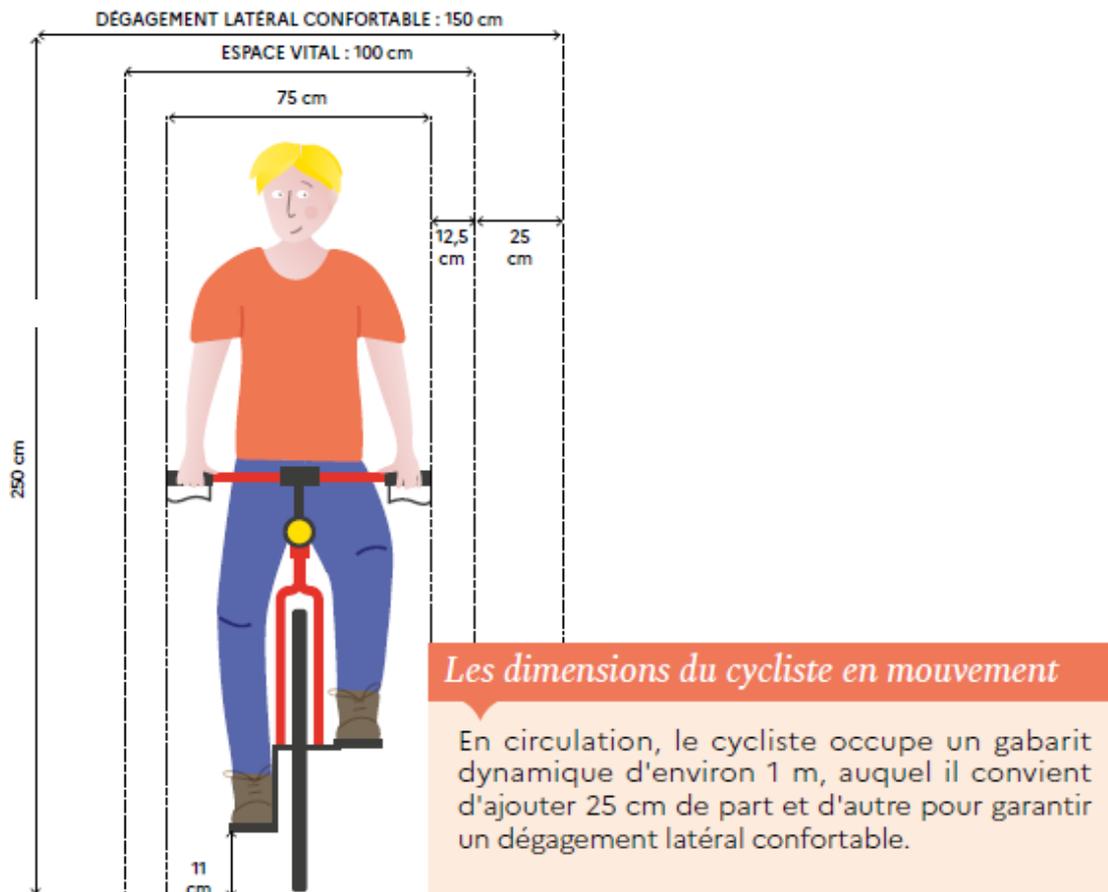
Continu et direct

Un itinéraire doit être aménagé de bout en bout, conçu à l'échelle de l'axe. Chaque rupture dans l'aménagement de l'itinéraire est un frein à l'usage du vélo. En ce sens, le traitement qualitatif des intersections est fondamental (éviter toute forme de rupture). Les itinéraires cyclables doivent limiter au maximum les détours et déviation, sinon ils perdent en attractivité (augmentation du temps de parcours).

Confortable et attractif

Pour maximiser l'usage et attirer de nouveaux utilisateurs, les itinéraires doivent limiter au maximum les nuisances (trafic, bruit, pollution, arrêts récurrents, etc.) et être le plus attractif possible (entretien du réseau, qualité de l'espace public et de l'environnement, etc.).

Le gabarit d'un cycliste, Base du dimensionnement des infrastructures



Source : « Rendre sa voirie cyclable 2021 », CEREMA.

Largeur du gabarit statique d'un cycliste : 75cm

Largeur gabarit dynamique (en mouvement) d'un cycliste → espace vital du cycliste: 1m environ

Largeur gabarit confortable d'un cycliste : 1,5m

Les aménagements doivent prendre en compte **les distances minimales de dépassement** par les véhicules motorisés : 1m en zone agglomérée, 1,5m hors agglomération.

Sur un réseau structurant, les cyclistes doivent pouvoir rouler, se dépasser ou rouler à deux de front.

Un dimensionnement adéquat permet aussi d'accueillir **les vélos plus volumineux** (vélo cargos par exemple).

Tous les vélos (classique, VAE, ...) ne vont pas à la même vitesse. Le dimensionnement des pistes est important pour permettre aux vélos de se doubler. Les rayons de giration des vélos doivent aussi être intégrés.

Philosophie pour le choix des aménagements aux carrefours

Objectifs recherchés

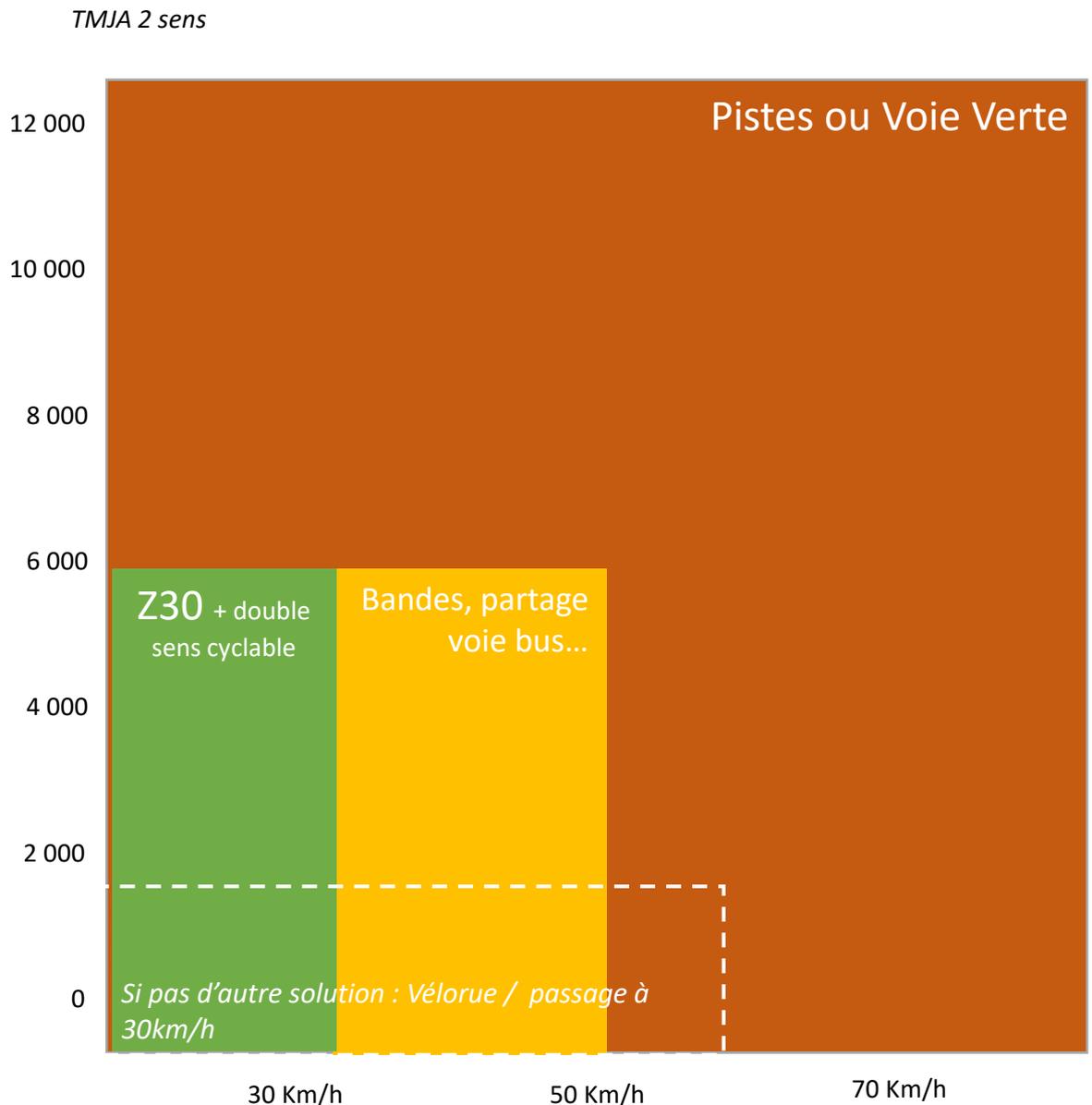
Les 7 principes ci-dessus, formulés dans les dernières recommandations du Cerema, sont recherchés via l'application de ce guide :

1. Assurer la **visibilité réciproque** des usagers
2. **Réduire la vitesse** des véhicules motorisés
3. Rendre le fonctionnement du carrefour **lisible**
4. Maintenir la **continuité** des itinéraires cyclables
5. Offrir des trajectoires les plus **efficaces** possibles
6. Réduire le nombre et de la surface des **zones d'interaction**
7. Choisir un **régime de priorité adapté** qui ne pénalise pas les cyclistes

Cette philosophie implique régulièrement de réduire les rayons de courbures des véhicules motorisés afin de réduire leur vitesse. Les nouveaux rayons de courbure doivent permettre les girations des grands véhicules, mais dans des conditions moins confortables...

La giration des bus / car doit être étudiée spécifiquement lors des aménagements, notamment en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité (Région, agglo Foix-Varilhes). La réduction des rayons de girations des poids lourds et bus/car n'est pas préconisée par le Département de l'Ariège.

Grands principes de choix des infrastructures



% mortalité si accident :

5%

50%

90%

Source : Iter sur la base d'un croisement des recommandations du CEREMA et d'autres chartes cyclables.

Principes de choix des infrastructures *Réseau prioritaire*

Définition d'un réseau prioritaire : Réseau inscrit comme prioritaire dans le Plan Vélo du SCoT de la Vallée de l'Ariège

Sur le réseau prioritaire du SCoT de la Vallée de l'Ariège, la présence du vélo doit être considérée comme un mode de transport à part entière et les infrastructures doivent être confortables.

A 20 ou 30 Km/h (en zone urbaine), et si les trafics sont modérés, un usage mixte de la voirie est privilégié, sans bande sauf double sens cyclable si la largeur est suffisante. La présence du vélo en double sens a pour conséquence de réduire la vitesse des automobilistes, et de renforcer le caractère apaisé de ces espaces. Cela nécessite des aménagements adaptés, une simple signalétique n'est pas suffisante.

A 50 Km/h (en zone urbaine), la séparation des flux via des pistes uni ou bi directionnelles/ voie verte est la solution privilégiée. Les infrastructures permettent à deux vélos de se croiser ou à rouler de front, et dans le cas d'une voie verte de dépasser les autres usagers en sécurité. Les voies bus (aménagement non existant à ce jour sur le territoire) peuvent aussi être partagées si elles sont suffisamment larges (4,5m)

A partir de 70 Km/h, la séparation des flux via une piste/ voie verte est la seule solution proposant une réelle sécurité.

Les carrefours font l'objet d'une attention particulière (sas, feux vélos, stationnement vélo, traversée...)

Principes de choix des infrastructures *Réseau secondaire*

Définition d'un réseau secondaire : les axes où le potentiel d'usage du vélo est moins important (densité plus faible, flux domicile-travail limité, ...).

En zone urbaine, sauf cas particulier, les aménagements préférables sont la bande cyclable ou l'usage mixte, rendus possibles par la réduction des vitesses.

Jusqu'à 30 Km/h et si les trafics sont modérés, un usage mixte de la voirie est idéal, sans bande sauf double sens cyclable si la largeur est suffisante. La présence du vélo en double sens a pour conséquence de réduire la vitesse des automobilistes, et de renforcer le caractère apaisé de ces espaces.

A 50 Km/h (en zone urbaine), si l'on ne peut pas réduire la vitesse, l'aménagement le plus simple est la bande cyclable unidirectionnelle. En cas de pente > 2,5%, le sens à aménager en priorité est le sens montant, compte tenu de la faible vitesse des vélos.

L'utilisation de bandes sur trottoir est fortement déconseillée. D'un point de vue réglementaire, au-delà de 8 ans, un cycliste doit rouler sur la chaussée. Dans tous les cas, le piéton doit disposer d'au moins 1,40 m à son usage exclusif.

Hors zone urbaine, à partir de 70 Km/h, la séparation des flux via une piste ou une voie verte est la seule solution proposant une réelle sécurité, sauf si les trafics sont très faibles. Si les trafics sont très faibles, une signalétique de type « véloroute » ou un itinéraire jalonné peuvent être envisagées.

Rappel des critères visés par le Plan Vélo de la Région Occitanie

Fin d'année 2020, la Région Occitanie a approuvé son Plan Vélo Régional qui fixe la stratégie de la Région en matière de développement de l'usage du vélo notamment l'usage quotidien. Plusieurs dimensions d'accompagnements / interventions sont proposées à destination des touristes, des citoyens, des PMR. Un pan complet du Plan est destiné à accompagner les collectivités dans l'aménagement d'itinéraires cyclables.

Ci-après sont présentés les critères d'aménagement que la Région fixe pour être éligible à la participation de la Région

2. Qualité de l'aménagement

Des pistes cyclables suffisamment larges

Le maître d'ouvrage suivra les recommandations figurant dans le guide des aménagements cyclables édité par le CEREMA, ainsi que les fiches d'aménagement cyclables du CEREMA (téléchargeables gratuitement sur le site du CEREMA). En particulier, il veillera à maintenir une largeur de piste suffisante pour permettre le croisement de cyclistes et le dépassement.

Sur les pistes cyclables où la fréquentation prévue devrait être importante, le maître d'ouvrage sera amené à retenir une largeur plus importante afin de faciliter un dépassement récurrent des cyclistes (autoroute vélo).

Permettre une vitesse aussi constante que possible

Dans un contexte où l'accélération représente une part importante de l'effort à fournir (cas des vélos musculaires), le maître d'ouvrage cherchera à réduire les pertes de priorités (stop / cédez le passage, carrefours à feux tricolores...) et à proposer des passages dénivelés permettant de maintenir une vitesse moyenne élevée pour le cycliste et, au final, un temps de trajet compétitif.

Un revêtement routier approprié

S'agissant de liaisons cyclables du quotidien, le maître d'ouvrage privilégiera des revêtements confortables, éprouvés et pérennes. Ainsi, le choix de bétons bitumineux à rugosité moyenne ou réduite sera préféré (ou des revêtements de qualité, confort et pérennité équivalents). Il convient en particulier d'éviter autant que possible les enduits routiers vieillissant prématurément (émulsion / calcaire vectrice de nids de poule en particulier). A l'exception d'une fonction d'étanchéité sur ouvrage d'art, l'emploi de bitume sera à proscrire, dans la mesure où le bitume a une tendance au fluage, ce qui génère des flaques d'eau particulièrement désagréables pour les cyclistes.

Le maître d'ouvrage ne devra en outre pas omettre le passage récurrent de véhicules motorisés lourds ou semi-lourds (ramassage d'ordures ménagères, balayeuses...) et dimensionner une structure de chaussée en rapport avec ce trafic, afin d'éviter un vieillissement prématuré de la chaussée.

Extrait du règlement du Plan d'intervention du Plan Vélo de la Région Occitanie.

Rappel des critères visés par le Plan Vélo de la Région Occitanie

Des échanges directs avec les représentants de la Région Occitanie ont permis de préciser les caractéristiques souhaitées pour être éligible à un co-financement :

- **Seuls les linéaires entièrement aménagés en sites propres (y compris voies vertes) sont éligibles. Dans le cas où le linéaire intégrerait des bandes cyclables, le linéaire complet devient inéligible.** En revanche, dans le cas d'une impossibilité technique avérée, un aménagement partagé permettant de garantir la continuité peut être intégré dans un linéaire sans remettre en question son éligibilité. Seule cette portion ne serait pas co-financée.
- **En matière de revêtement des sites propres, la Région exige pour être éligible un revêtement bi-couche ou tri-couche.** La Région souhaite éviter au maximum les enduits routiers vieillissants prématurément (émulsion/ calcaire). Le bitume est à proscrire. En cas d'un revêtement différent, la Région attendra du maître d'ouvrage une démonstration de la durabilité du revêtement envisagé.
- **Suivre au maximum les recommandations du CEREMA** en matière de largeur et de normes.

Extrait du règlement du Plan d'intervention du Plan Vélo de la Région Occitanie.

Sommaire

Ce guide des aménagements cyclables a été élaboré en fonction des aménagements pressentis sur le territoire du Syndicat Mixte du SCOT de la Vallée de l'Ariège, et en suivant les recommandations du CEREMA.

1. Aménager une voie verte
2. Aménager une piste cyclable
3. Aménager une bande cyclable
4. Les zones apaisées
5. Aménager un double sens cyclable et une vélorue
6. Intersections : aménager un carrefour giratoire
7. Itinéraires jalonnés et signalétique

Aménager Une voie verte



Voie Verte – Présentation

Les objectifs de la voie verte

La voie verte est un aménagement partagé entre modes actifs (exceptions faites des engins de déplacement personnel motorisé ou « EDPM », et des véhicules d'entretien) dans un milieu urbain ou non, qui privilégie généralement un cadre agréable et la convivialité entre usagers. Ce n'est donc ni une piste cyclable (elle serait dans ce cas interdite aux piétons) ni une aire piétonne (autorisée aux cycles s'ils roulent au pas).

Cette voie est séparée de la circulation motorisée et fait partie de l'ensemble cyclable d'un territoire.

Pour les déplacements cyclistes au quotidien, et dans un contexte de faible largeur disponible pour aménager (notamment en milieu urbain) cet aménagement peut-être considéré comme une solution alternative aux pistes cyclables car il permet d'autoriser les piétons sans trottoir.

Dans les zones agglomérées ou sur lesquelles la présence de marcheurs est importante (lieux touristiques, ...), elle sera appliquée avec prudence et correctement dimensionnée pour réduire les risques de conflits entre usagers.

Contexte pour le SCOT de la Vallée de l'Ariège

Malgré que son utilisation ne soit pas privilégié en milieu urbain par de nombreux guides (en raison du risque de conflit piétons/ cyclistes), la voie verte est un aménagement privilégié dans la stratégie du territoire : c'est un outil intéressant en milieu urbain lorsque les largeurs de voiries ne permettent pas de réaliser à la fois une infrastructure cyclable (type piste cyclable) et un trottoir pour les piétons ce qui est souvent le cas sur le territoire. Il est fréquent sur le territoire que les voiries en agglomération ne disposent pas de trottoirs. La voie verte en agglomération permet de mixer les usages et constitue une solution pertinente pour traiter certaines discontinuités, apportant ainsi également un aménagement sécurisé pour les piétons. La voie verte est un aménagement sécurisé, utile à tous types de cyclistes : du quotidien, de loisirs ou touristique.

Outre les voies vertes en agglomération, le territoire est également concerné par les voies vertes hors agglomération notamment dans le cas de la Véloroute du Piémont Pyrénéen (V81) sur les tracés réalisés (Foix/ Saint-Girons à l'Ouest et Lavelanet/ Mirepoix à l'Est en jonction avec l'Aude). Le Département poursuit cette réalisation sur le dernier tronçon : Foix – Pamiers avec une échéance fixée à 2023.

Obligatoire (après avis du préfet)



C115



C116



*Optionnel,
non recommandé
sur un réseau cyclable
du fait de besoins
de revêtement différents*

M 4y

Fortement conseillés



B7b



B29

Ce que dit la loi

L'article R110-2 du code de la route définit la voie verte comme une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers ». Le trottoir ne peut faire l'objet de création d'une voie verte.

La voie verte est créée par l'autorité détentrice du pouvoir de police, un arrêté de circulation est nécessaire. Elle est signalée par un panneau C115. Sa fin est signalée par un panneau C116. Le panneau M 4y est à apposer si la voie verte est ouverte aux cavaliers (source : Arrêté du 11 juin 2008 relatif à la création d'un panneau de signalisation routière pour les voies vertes). Il est également conseillé d'ajouter les panneaux B7b et B29 en entrée de voie verte et en complément d'un l'arrêté pris par le gestionnaire.

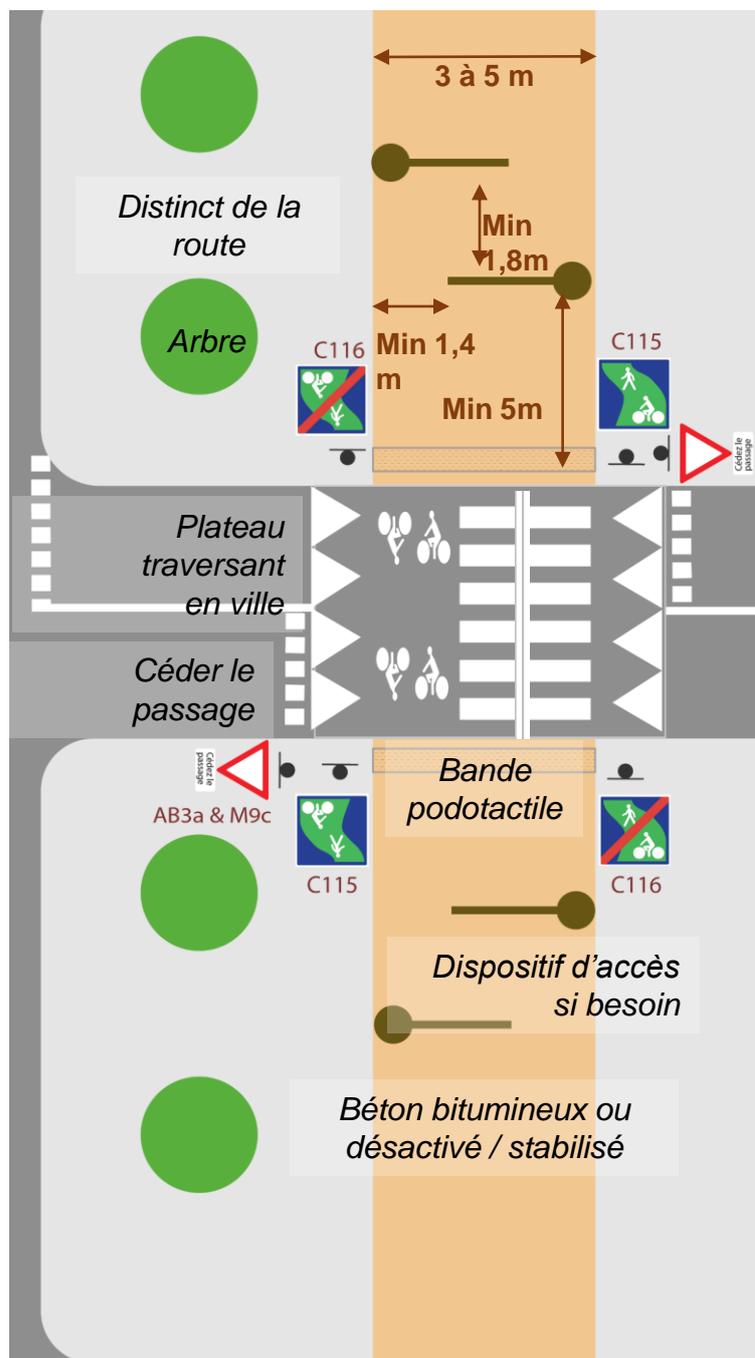
Voie Verte

Points d'attention selon le contexte

Contexte d'implantation	Points de vigilance	Solutions recommandées
En ville	Conflits piétons	Largeur comprise entre 3 et 5 mètres Choix d'un autre type d'aménagement
Traversée de parc urbain	Conflits piétons et enfants	Largeur entre 3 et 5 mètres Signaler les voies dédiées aux vélos dans le parc Eviter la proximité avec les parcs pour enfants
Rase campagne	Dangers intersections Usage par des véhicules motorisés	Aménagement des intersections Dispositif limitant l'accès mais conservant l'accessibilité à tous les vélos.

Voie verte

Intersection – voie verte prioritaire



Principes de mise en œuvre :

L'espace doit être suffisant pour permettre une bonne cohabitation entre piétons et cyclistes.

Largeur conseillée : 3 à 5m. Sur les passerelles, l'espace peut être très ponctuellement réduit à 2,50m.

La « voie verte » peut être utilisée pour traverser un parc pour les vélos. Il faut, dans ce cas, éviter la proximité avec les parcs pour enfants, signaler les voies dédiées aux vélos et celles qui ne le sont pas et veiller à un dimensionnement adéquat du fait de la forte présence des piétons.

Les voies vertes sont utilisées pour longer des linéaires attractifs (les voies d'eau, canal...), en continuité avec les itinéraires de cyclotourisme. Les contraintes de cohabitation avec les piétons sont aussi à prendre en compte pour conserver la qualité de déplacement des piétons.

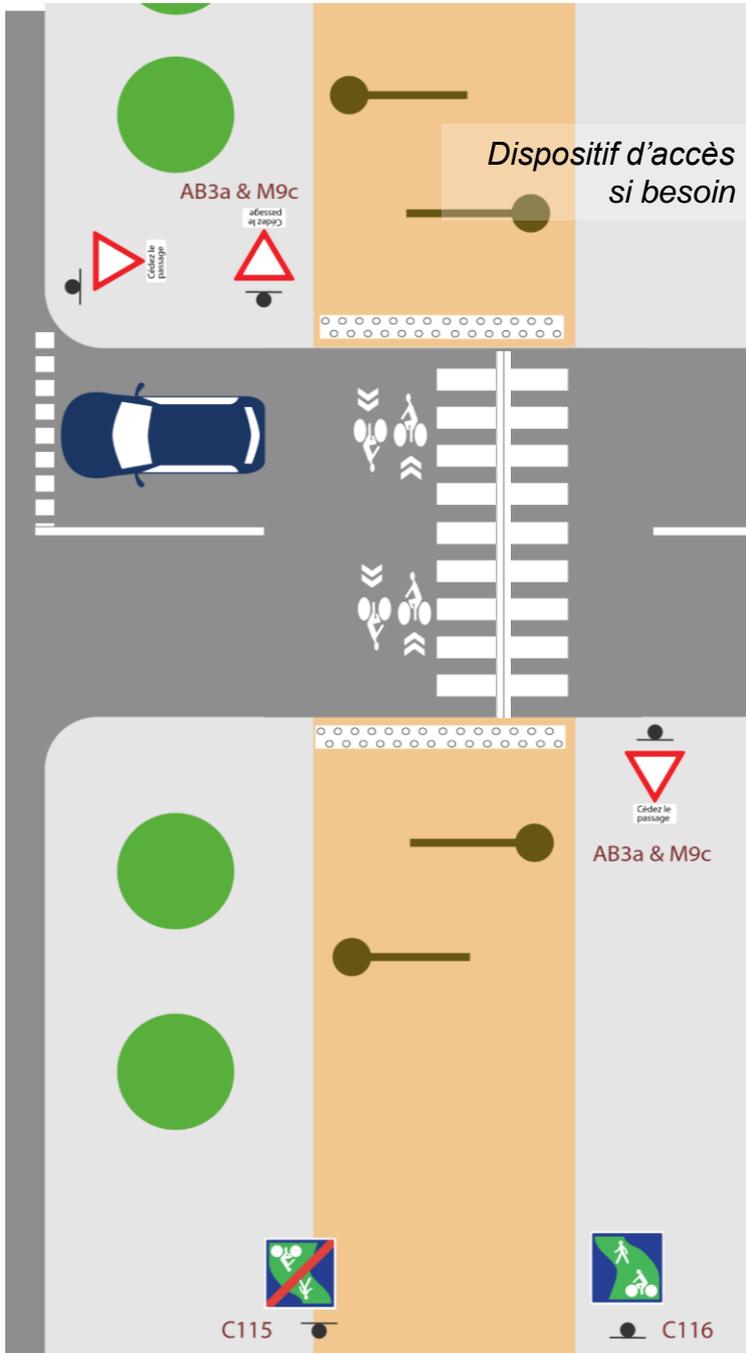
En ville, la traversée se fait via un plateau traversant, avec ou sans marquage de la priorité selon la hiérarchie de l'axe cyclable.

Hors agglomération, les intersections seront étudiées au cas par cas, en fonction du trafic, de la vitesse et de la visibilité.

Des équipements, pour dissuader les conducteurs de véhicules à moteur d'utiliser la voie verte peuvent être utilisés, mais ces derniers sont autant d'obstacles pour les cyclistes. Le dispositif doit permettre à un vélo, même large et à faible giration, de s'introduire sur l'infrastructure, tout comme aux personnes à mobilité réduite.

Voie verte

Intersection – voie verte non prioritaire



Cas d'une intersection avec voie verte non prioritaire :

Des panneaux de cédez le passage sont implantés pour les usagers de la voie verte au droit de l'intersection.

L'intersection pourra être sécurisée en réduisant la vitesse de circulation sur l'axe traversée *via* la mise en place de panneaux B14 (limitation 70 km/h) et A21 (danger lié à la présence de cyclistes) 150m en amont de la traversée. Le cas échéant la largeur de voirie pourra être réduite ponctuellement à 5,50m (système d'écluse en marquage au sol + borne J11) selon les contraintes de circulation sur l'axe.

Les croisements entre la voie verte et la voie devront se faire en angle droit pour permettre une bonne visibilité.

Aménager une piste cyclable



Piste cyclable – Présentation

Les pistes cyclables sont des chaussées exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues (article R110-2 du code de la route). La circulation des piétons et des véhicules motorisés, à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés et des cyclomobiles légers, est donc interdite sur les pistes cyclables.

Les articles R.415-3 et 4 du code de la route définissent le régime de priorité en cas de cisaillement d'une piste cyclable par une chaussée ouverte à la circulation de tous les véhicules : « tout conducteur qui change de direction doit céder le passage aux cycles circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager ».

L'article R415-14 du code de la route précise que « les règles de priorité d'une piste cyclable sont par défaut les mêmes que celle de la chaussée principale qu'elle longe ».

Enfin, l'article R431-9 du code de la route et articles 66 et 75-3 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière précise qu'il est possible d'admettre les cyclomoteurs via l'ajout d'un panneau M4d2. Le Cerema déconseille cette option, qui ne sera pas retenue dans le cadre de ce guide.

La piste cyclable est un aménagement qui permet de séparer les flux motorisés des flux de cyclistes. C'est le meilleur outil pour développer la pratique du vélo puisqu'il permet de sécuriser les usagers et éviter les conflits entre modes. Toutefois, les pistes cyclables « exigent de l'espace. Elles ne peuvent habituellement pas être généralisées car il est impossible de construire un réseau de pistes cyclables complet dans une ville existante. Il faut donc les réaliser à bon escient. » (CEREMA, fiche vélo n°7 – les pistes cyclables, 2013).

La piste cyclable étant un aménagement en site propre, une vigilance accrue est nécessaire sur le traitement des interfaces avec les autres modes de déplacement (intersection, accès et extrémité).

La vitesse maximale autorisée sur les pistes cyclables est celle de la signalisation routière. Par conséquent, la vitesse d'une piste cyclable dans un contexte d'agglomération est limitée à 50km/h, dans le cadre d'une zone 30 limitée à 30km/h.

Piste cyclable – caractéristiques générales

Les pistes cyclables peuvent prendre différentes formes. Les principaux éléments de choix lors de la conception sont :

- Le sens : piste unidirectionnelle ou bidirectionnelle,
- La position:
 - Éloignée de la chaussée : piste généralement présente hors milieu aggloméré,
 - Entre la chaussée et le trottoir (avec ou sans stationnement : coupes 1 et 2). La piste peut être placée à une hauteur intermédiaire entre la chaussée et le trottoir.
 - Entre la chaussée et un alignement d'arbre (ou autre large séparateur) : une vigilance accrue est nécessaire au respect de la piste (afin qu'elle ne serve pas de stationnement) et au traitement des intersections (co-visibilité avec les piétons) (coupe 3),
 - Entre le trottoir et un alignement d'arbre (ou autre large séparateur) : cyclistes et piétons sont donc sur des aménagements côte à côte, Les espaces doivent donc être bien distincts et très qualitatifs pour éviter les conflits entre modes actifs et garantir une bonne co-visibilité des cyclistes



La largeur est à définir en fonction du flux de cyclistes attendus, avec un minimum (hors réduction très ponctuelles) de 2m par sens pour les pistes unidirectionnelles et 3m pour les pistes bidirectionnelles. Selon le nombre de cyclistes attendus, cette largeur devra être augmentée. La largeur s'entend comme étant la largeur libre, hors de tout obstacle (séparateur, avaloir, bouche d'égout, etc.). Au-delà du flux journalier, la concentration de cyclistes en heures de pointe est également un critère de choix (plus la concentration est forte, plus la largeur devra être augmentée si possible).

Piste cyclable

Séparateur hors agglomération

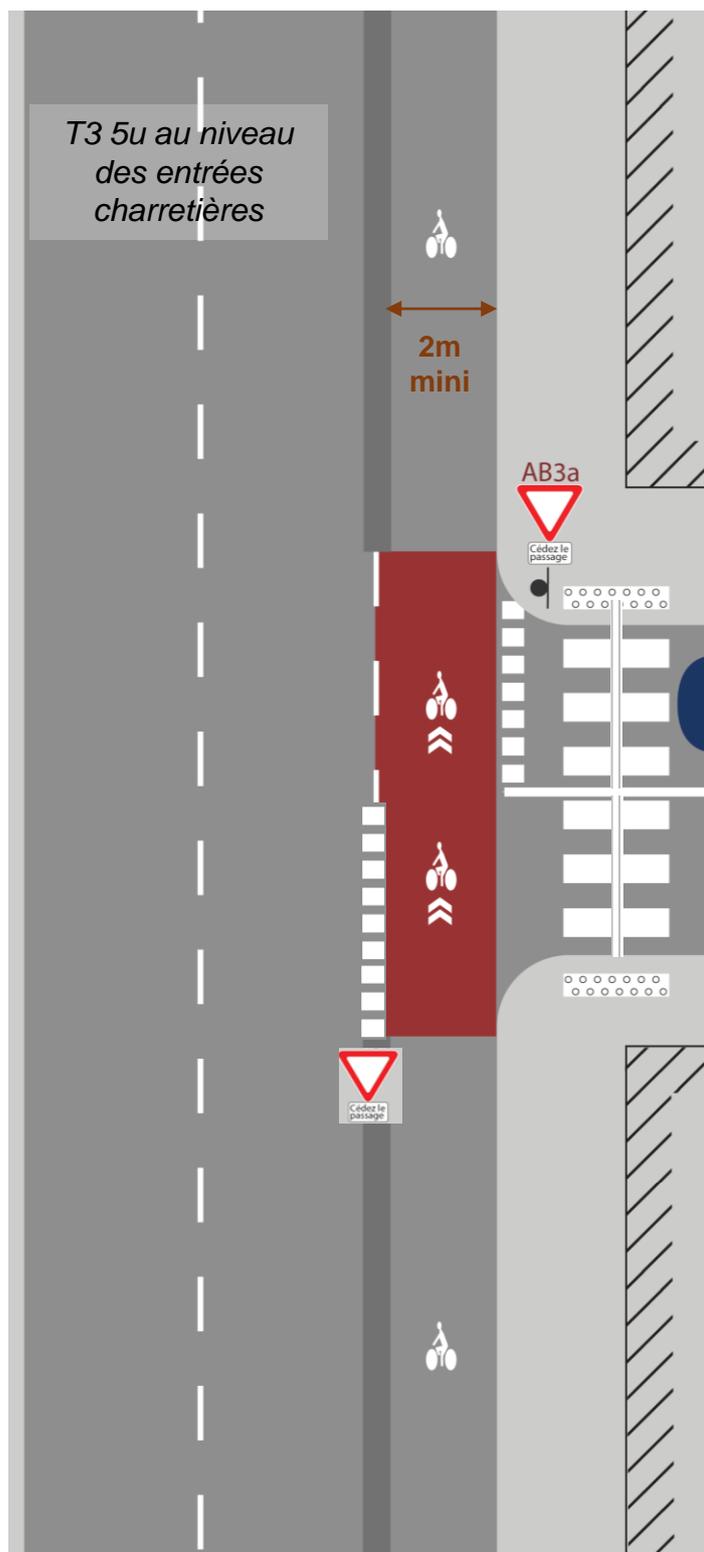


Le séparateur privilégié est une bande enherbée, idéalement d'au moins 3 à 4m de large afin de garantir une zone de sécurité suffisante.

Cela permettant à un usager de la route départementale faisant un écart de trajectoire de pouvoir revenir sur la route sans incident.

Piste cyclable unidirectionnelle sur chaussée section courante et carrefour en T

Aménagement sans stationnement automobile



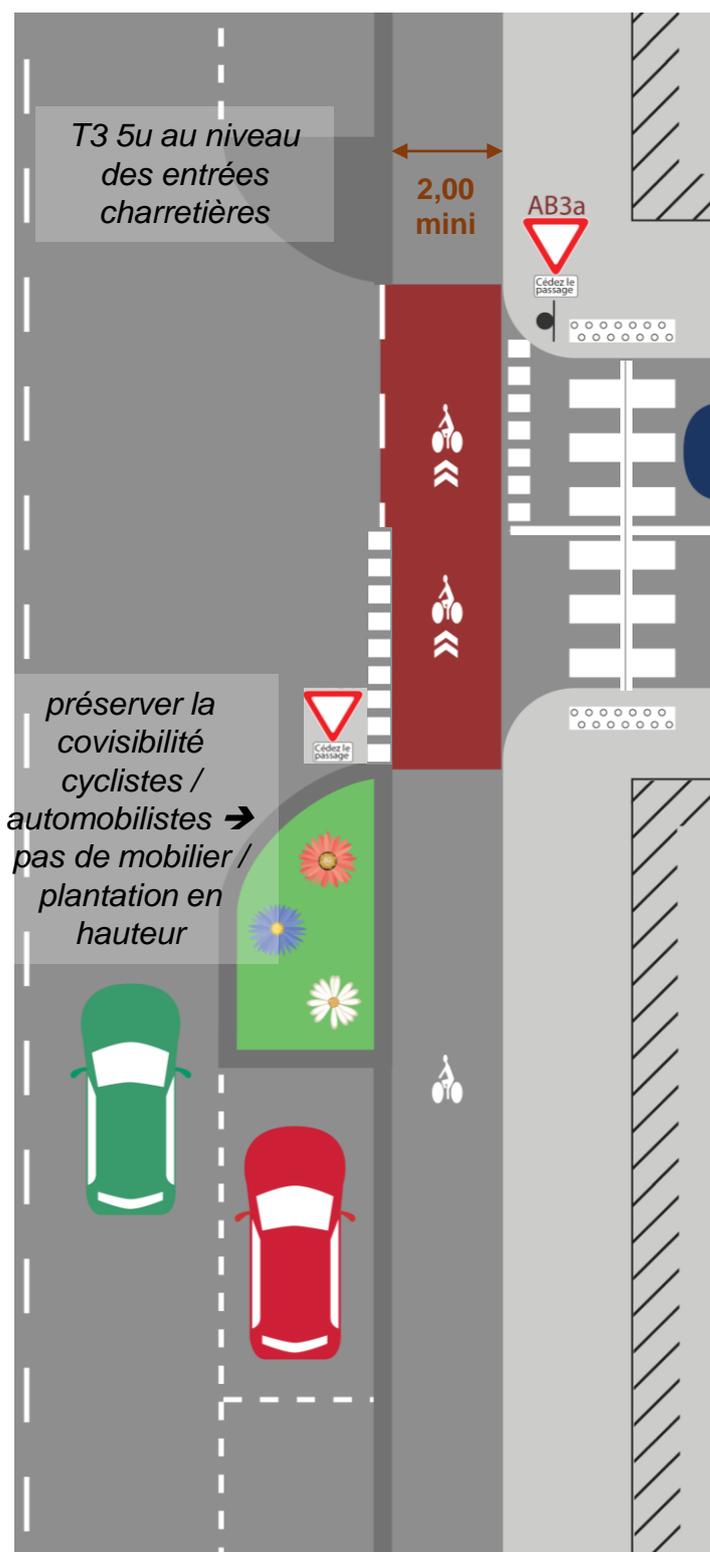
Largeur : 50cm / Hauteur : 14 cm ou plus

Principes de mise en œuvre :

- Aménagement possible uniquement en agglomération.
- Largeur de la piste : minimum 2m hors séparateur, minimum ponctuel 1,60m.
- Pour les intersections en T, une ligne T3 5u marque la continuité de l'aménagement. Un marquage « céder le passage » est implanté entre la chaussée et la piste pour assurer que le flux vélo soit prioritaire pour un véhicule souhaitant tourné à droite.
- Le revêtement doit être de bonne qualité (le même que pour les autres voies), libre de tout obstacle et entretenu autant que de besoin.
- Pictogrammes tous les 30 à 50m et aux entrées charretières, renforcés par des doubles chevrons en intersection.
- Aux intersections et à chaque zone de danger, le revêtement est de couleur rouge ou ocre en déconseillant la peinture qui augmente les risques de glissades.

Piste cyclable unidirectionnelle sur chaussée avec stationnement - section courante et carrefour en T

Aménagement avec stationnement automobile



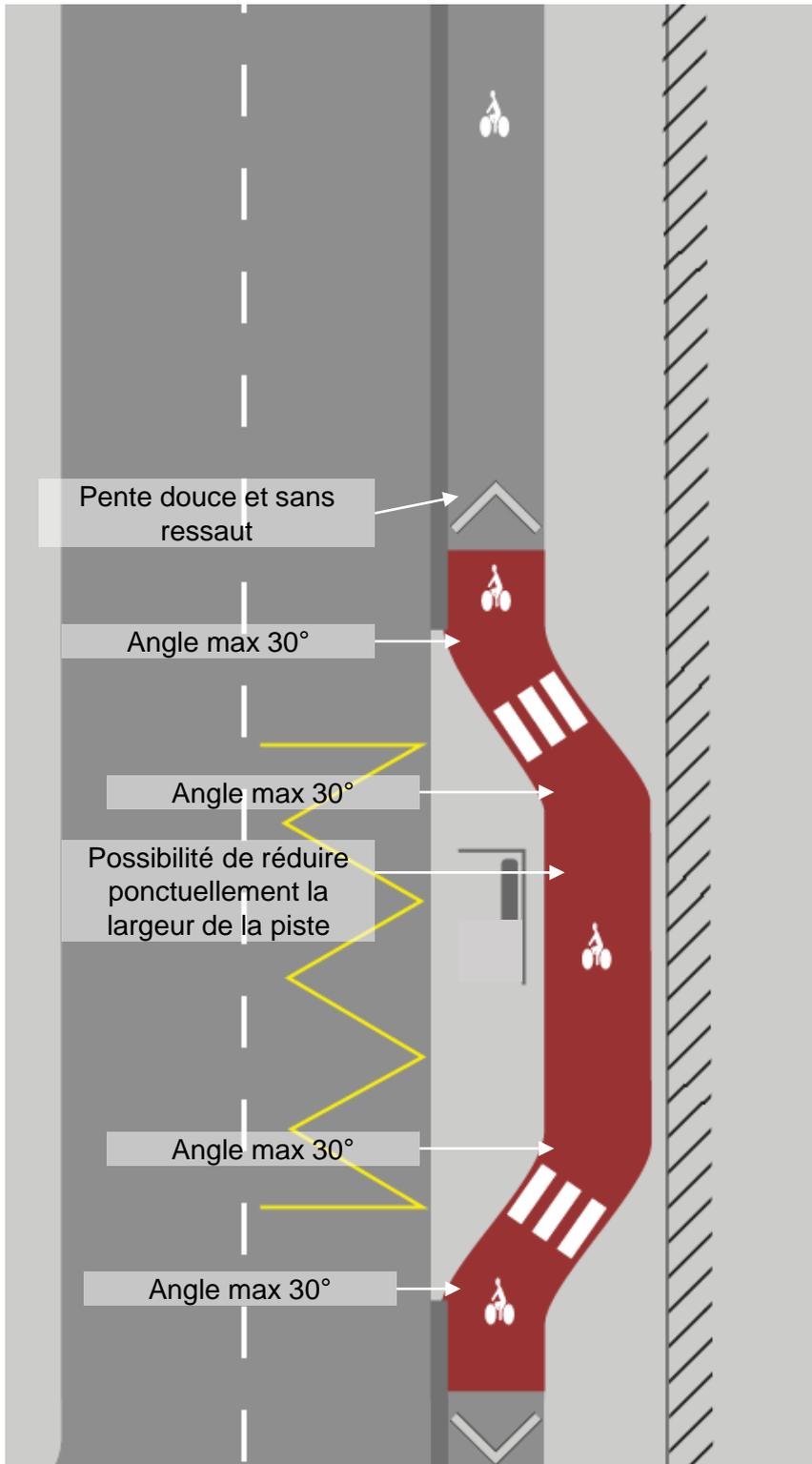
Largeur : 50cm / Hauteur : 14 cm ou plus

Principes de mise en œuvre :

- Identique à la piste sans stationnement,
- Aménagement possible uniquement en agglomération.
- La visibilité de la piste par les véhicules en amont de la traversée est essentielle. A minima, les 5m en amont de l'intersection devront être dégagés de tout obstacle visuel (stationnement, mobilier urbain ou publicitaire, végétation haute). Il s'agit d'une obligation de la loi LOM. Les collectivités ont jusqu'au 31 décembre 2026 pour se mettre en conformité.
- La bordure située entre le stationnement et la piste doit faire au moins 50cm de large, afin de limiter les risques de collision lors d'ouverture de portières.

Gestion des arrêts de bus

Piste cyclable et arrêts de bus



La piste cyclable passe à l'arrière de l'arrêt de bus, en réservant une ou plusieurs traversées pour les piétons.

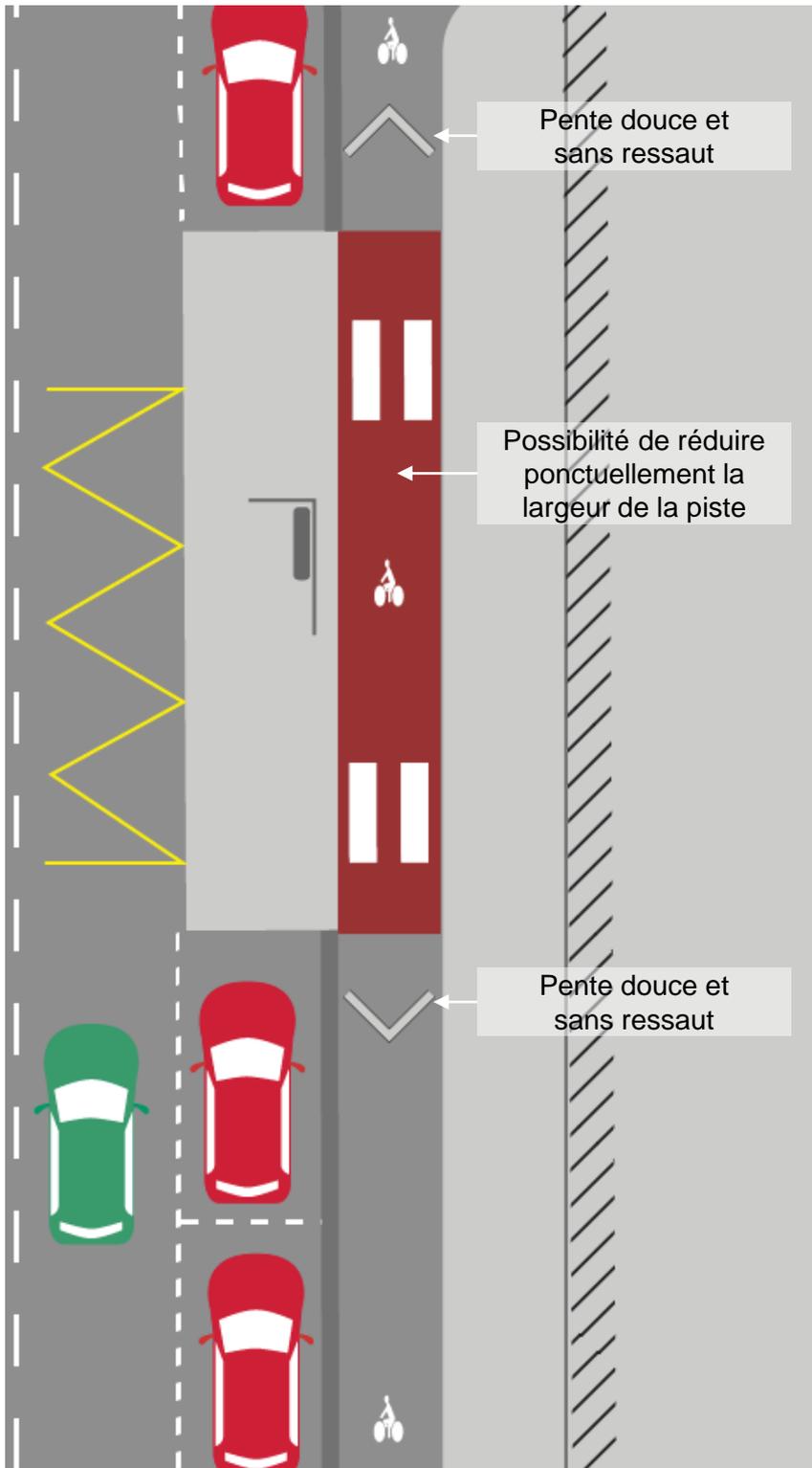
Pour garantir l'accessibilité de l'arrêt, la piste remonte sur le trottoir, sur environ 2m, sans ressaut (pente de 6% environ pour un trottoir 12cm au dessus du niveau de la chaussée). La zone réservée aux vélos est clairement distinguable des espaces dédiés aux piétons ou aux voyageurs.

La giration pour passer à l'arrière de l'arrêt de bus est au maximum de 30°.

Au droit de l'arrêt de bus, la largeur de la piste peut être réduite (2m pour une unidirectionnelle, 3m pour une bidirectionnelle). Il est cependant nécessaire de tenir compte du trafic vélo et de la fréquentation de l'arrêt pour limiter les conflits.

Gestion des arrêts de bus

Piste cyclable et arrêts de bus en encoche inversée



La piste cyclable passe à l'arrière de l'arrêt de bus, en réservant une ou plusieurs traversées pour les piétons.

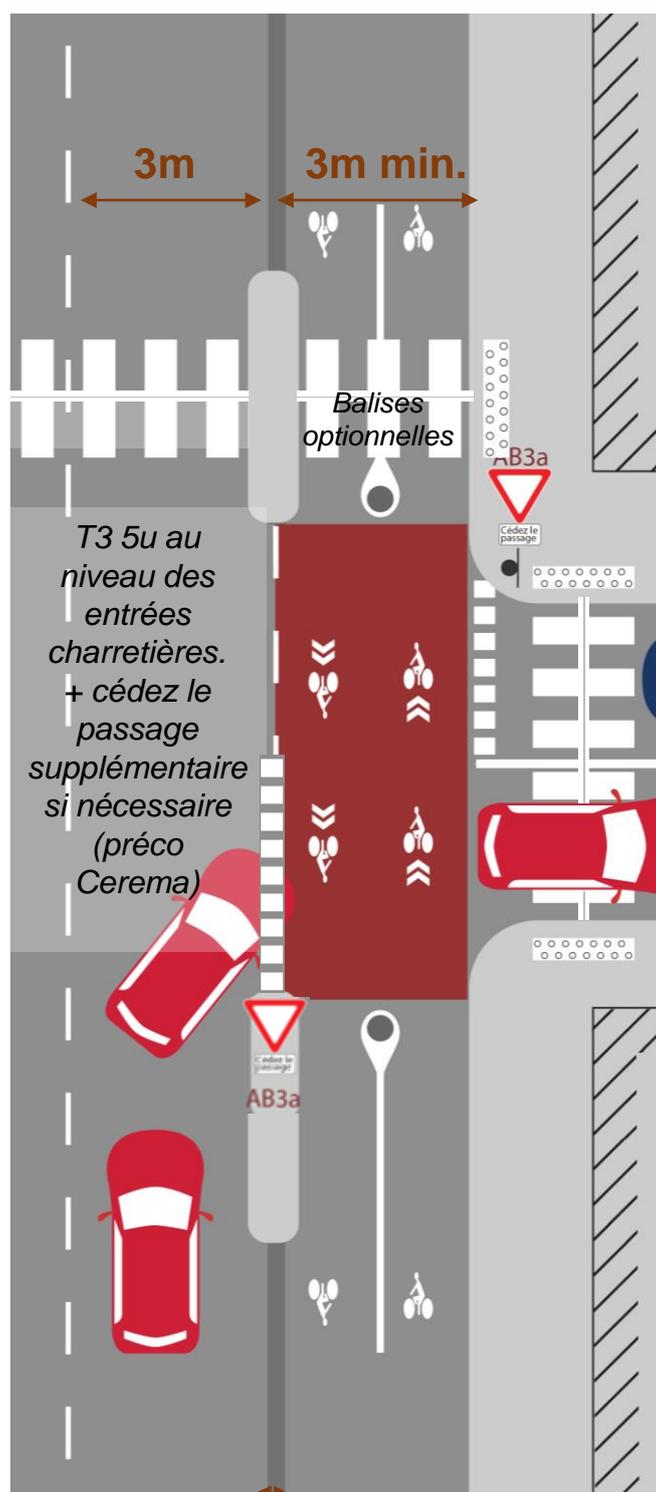
Pour garantir l'accessibilité de l'arrêt, la piste remonte sur le trottoir, sur environ 2m, sans ressaut (pente de 6% environ pour un trottoir 12cm au dessus du niveau de la chaussée). La zone réservée aux vélos est clairement distinguable des espaces dédiés aux piétons ou aux voyageurs.

La giration pour passer à l'arrière de l'arrêt de bus est au maximum de 30°.

Au droit de l'arrêt de bus, la largeur de la piste peut être réduite (2m pour une unidirectionnelle, 3m pour une bidirectionnelle). Il est cependant nécessaire de tenir compte du trafic vélo et de la fréquentation de l'arrêt pour limiter les conflits.

Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée Section courante

Aménagement sans stationnement automobile



Largeur : 50cm / Hauteur : 14 cm ou plus

Les pistes bidirectionnelles sont très difficiles à mettre en œuvre en milieu urbain. Leur raccordement aux carrefours est compliqué et chaque traversée génère des conflits avec les autres modes de déplacement. Les changements de côté sont à éviter au maximum. Les pistes unidirectionnelles sont donc à privilégier.

Ce peut être un aménagement pertinent sur les linéaires dépourvus d'intersections, longeant un axe non traversable (grande emprise foncière, rivière, voie ferrée, etc.).

Idéalement, la piste bidirectionnelle est située du côté avec le moins d'intersections à gérer et qui facilite l'insertion des cyclistes dans les principales intersections traversées.

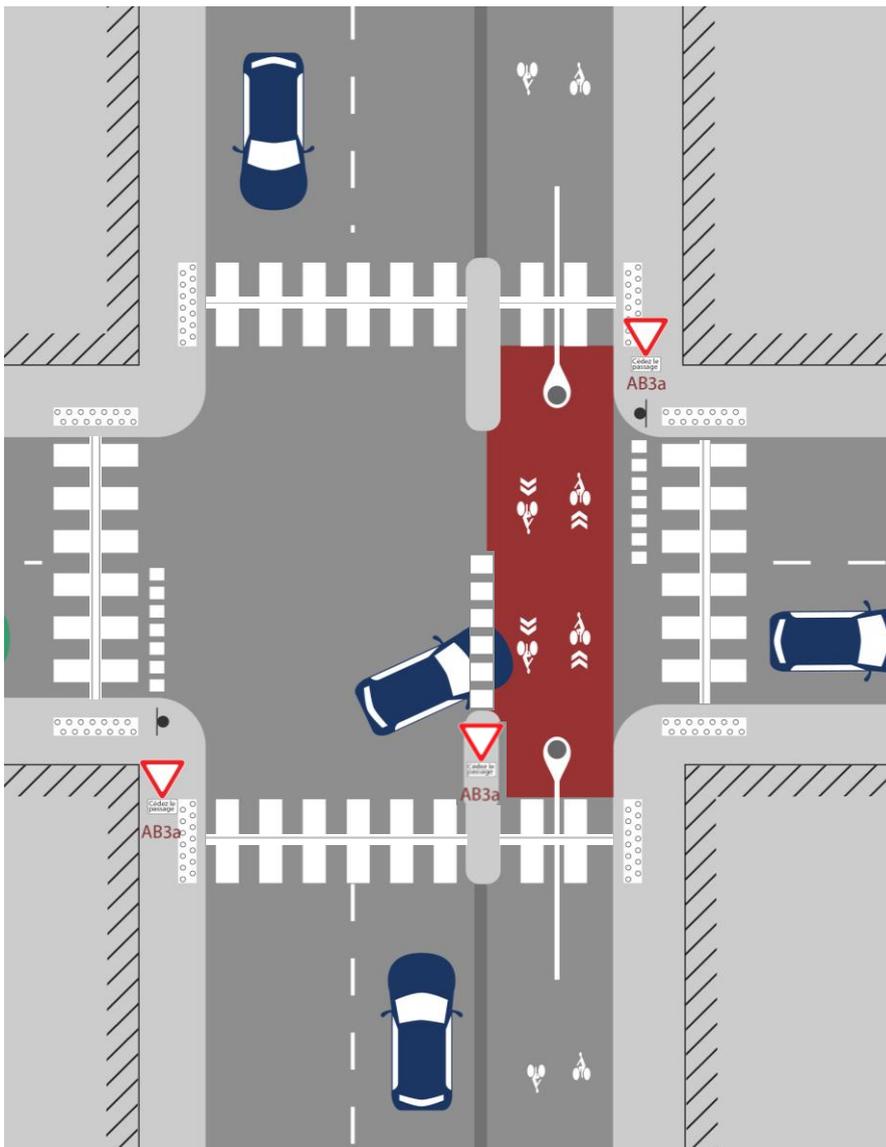
Des balises peuvent être implantés lorsque le risque d'utilisation de la piste pour la circulation ou le stationnement est important ou avéré. Il faudra dans ce cas veiller à leur bonne visibilité par les cyclistes sur la piste.

Principes de mise en œuvre :

- Largeur de la piste : minimum 3m hors séparateur
- Le revêtement doit être de bonne qualité (le même que pour les autres voies), libre de tout obstacle et entretenue autant que de besoin.
- Pictogrammes tous les 30 à 50m et aux entrées charrières, renforcés par des doubles chevrons en intersection.
- Aux intersections et à chaque zone de danger, le revêtement est de couleur rouge ou ocre en déconseillant la peinture qui augmente les risques de glissades.

Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée Cédez le passage ou stop

Cas d'une piste bidirectionnelle où le vélo est prioritaire



Configuration valable si le flux principal est en tout droit. La nature même d'une piste bidirectionnelle complique le mouvement en tourne à gauche car il peut potentiellement venir bloquer le flux vélo inverse.

Aménager une Bande Cyclable



Bande cyclable – Présentation

Les objectifs de la bande cyclable

- « Sécuriser » les flux cyclistes en les « séparant » des véhicules.
- Inscrire le vélo dans le paysage.

Contexte d'une bande cyclable

C'est un aménagement à éviter hors milieu urbain.

Beaucoup moins coûteux qu'une piste et beaucoup plus facile à gérer aux intersections, elle n'offre pas le sentiment de sécurité nécessaire pour que des cyclistes néophytes décident d'utiliser le vélo. C'est donc un aménagement globalement peu attractif.

Les principaux écueils à éviter sont la proximité avec le stationnement longitudinal, et la présence éventuelle de stationnement sur la bande (qui doit faire l'objet d'un contrôle et de sanctions par la Police Municipale).

A noter qu'une bande cyclable d'une largeur inférieure à 1,20m est inutile voire dangereuse pour les cyclistes, car elle encourage les automobilistes à ne pas prendre en compte les distances minimales de dépassement.

Ce que dit la loi

Article R110-2 du code de la route : la bande cyclable est une « voie exclusivement réservée aux cycles à 2 ou 3 roues, sur une chaussée à une ou plusieurs voies ». La bande cyclable est unidirectionnelle. Les cyclomoteurs peuvent être autorisés à moins de 500m des établissements scolaires par dérogation. Les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et les cyclomobiles légers peuvent également circuler sur les bandes cyclables.

La bande est créée via un arrêté municipal. La bande peut être rendue obligatoire pour les vélos après avis du Préfet (en cas de danger ou de trafic important, par exemple > 10 000 veh/jour) (**art 431-9 du code de la route**)

Il n'y a pas de largeur réglementaire pour la bande cyclable, toutefois la dimension doit permettre aux automobilistes de respecter **l'article 414-4** du code de la route (distance minimale de sécurité pour le dépassement : 1m en agglomération, 1,5m hors agglomération).

Délimitation par une ligne discontinue au format T3 5u (u-5cm) (instruction ministérielle sur la signalisation routière). Figurine fortement recommandée en entrée + à chaque intersection (avec chevrons recommandés par le CEREMA) + à intervalles réguliers

Panneaux carrés C113 / C114, B22a/B40 (rond) si obligatoire en entrée et fin d'équipement, voir illustrations page suivante.

Bande cyclable – Mise en œuvre d'une bande cyclable avec stationnement - section courante

Aménagement si la largeur de chaussée est au minimum de 8,5m (hors stationnement)

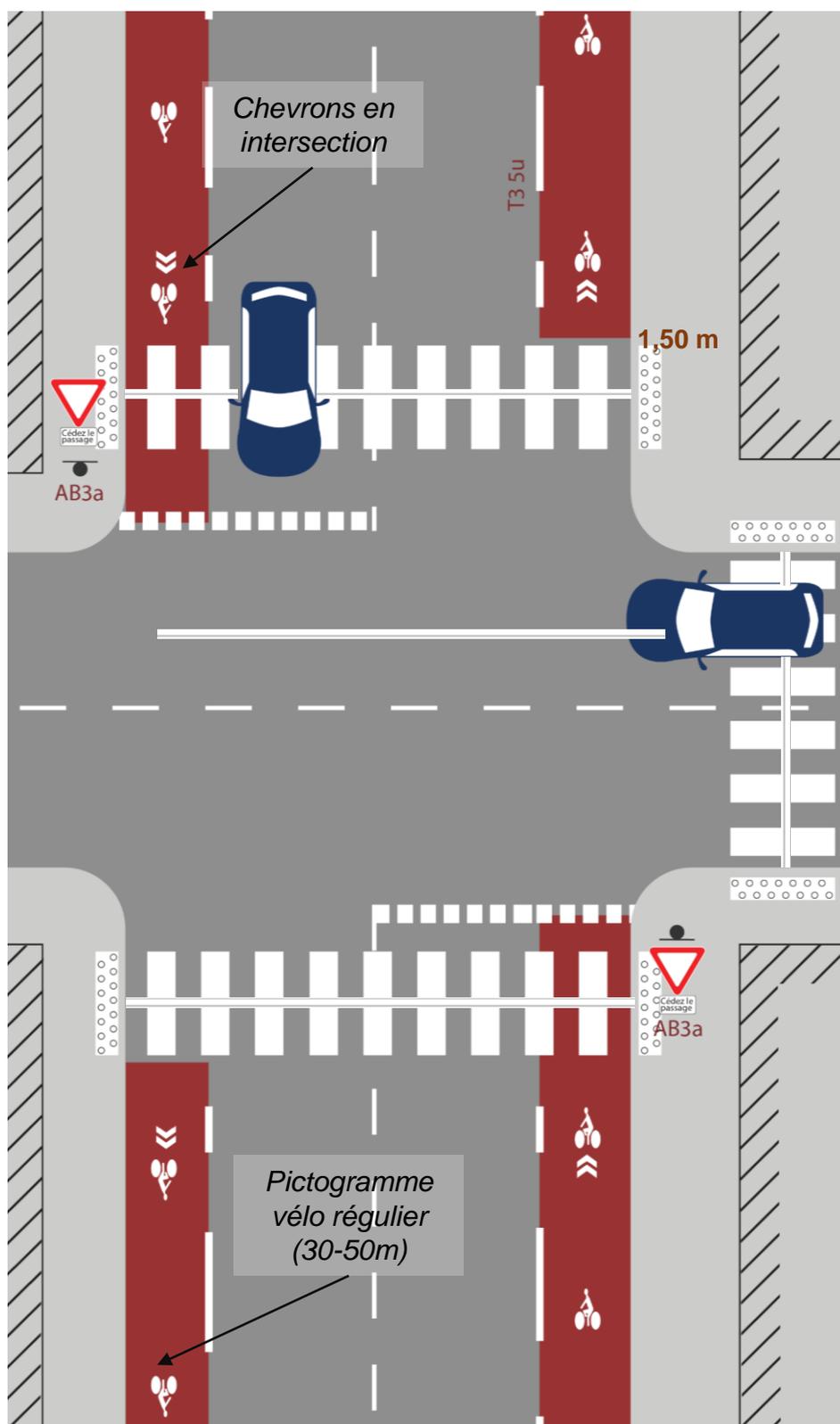


Principes de mise en œuvre :

- Largeur de la bande cyclable : 1,5m hors marquage. En cas d'impossibilité de matérialiser une bande de cette largeur sans modifier le sens de circulation ou supprimer du stationnement, il est possible de dimensionner une bande d'1,25m de large. Ce sous dimensionnement est à réserver pour des cas exceptionnels pour des courtes distances.
- Prévoir un sas de sécurité si la bande longe des places de stationnement : 50cm pour du longitudinal hors double sens (pour les places de stationnement de plus de 2,50m de large, le pointillé pourra être intégré à la place), 20 cm si épi inversé, 80 cm en épi non inversé (mais dans ce cas il est préférable d'inverser les épis)
- La bande doit être de bonne qualité (de la même structure que les autres voies), libre de tout obstacle et entretenue comme le reste de la chaussée. La visibilité sera renforcée par des pictogrammes vélo (tous les 50m). Aux intersections, implanter un pictogramme vélo + chevron pour renforcer la vigilance des automobilistes.
- L'espace restant pour la circulation automobile sera d'au minimum 2,75m par sens. Cette largeur sera de 3m minimum si une ligne de bus est en circulation ou en fonction du nombre de véhicules / jour (conditionne la géométrie de rue).
- La bande a la même priorité que les autres voies. Elle est interrompue par les passages piétons et les arrêts de bus (10m avant, 3m après).

Bande cyclable – Mise en œuvre d'une bande cyclable – intersection non régulée par des feux tricolores

Aménagement si la largeur de chaussée est au minimum de 8,5m (hors stationnement)

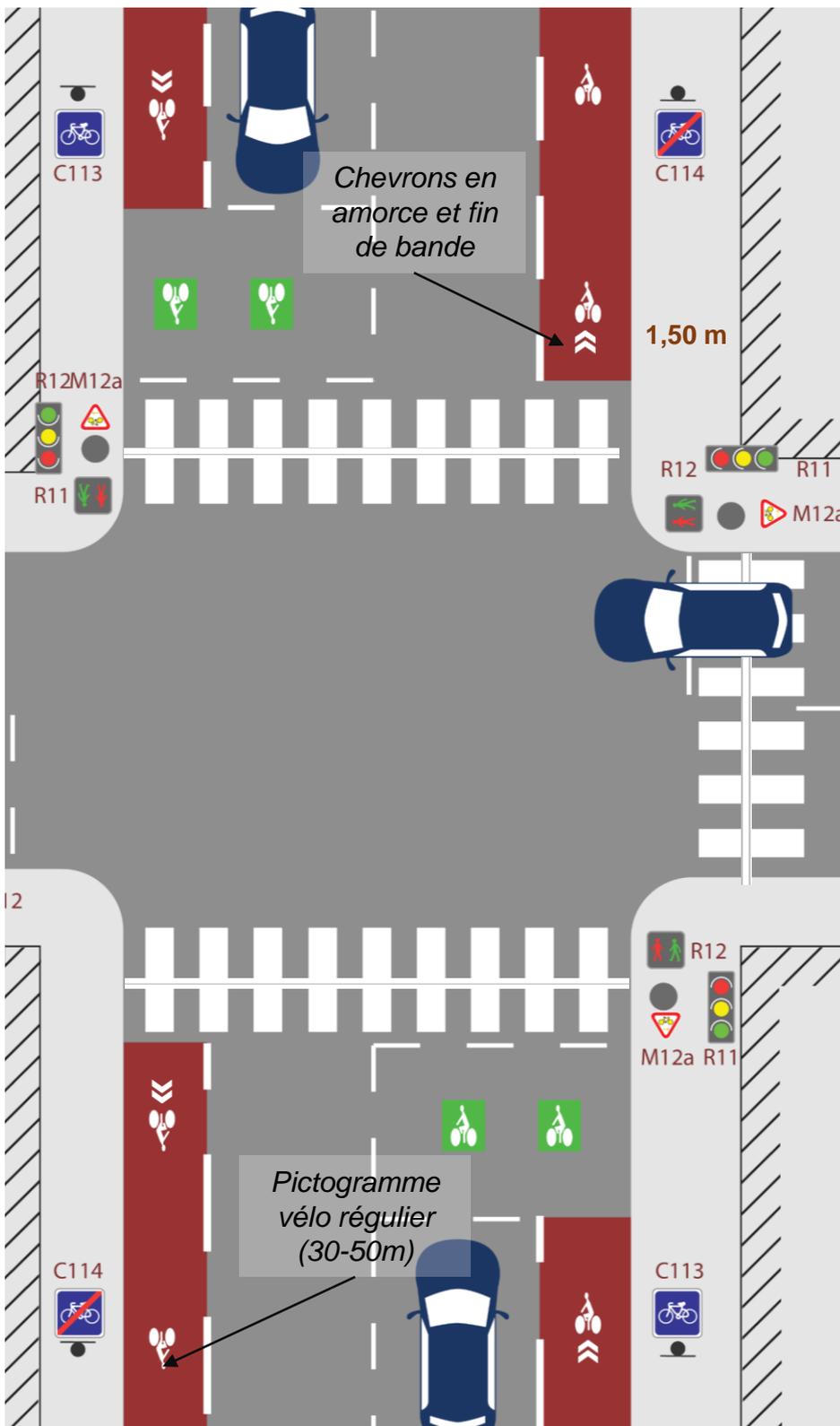


Principes de mise en œuvre

- Sur un axe non prioritaire, lors d'une intersection, mettre en place un cédez-le-passage (ou un stop) au même titre que les véhicules routiers
- Surlargeur de 50 cm si stationnement longitudinal
- Revêtement de couleur et / ou matériaux distincts pour les aménagements vélo au niveau des bandes cyclables (excepté au niveau des intersections sans priorité vélo)

Bande cyclable – Mise en œuvre d'une bande cyclable – intersection régulée par des feux tricolores

Aménagement si la largeur de chaussée est au minimum de 8,5m (hors stationnement)



Principes de mise en œuvre

- Le régime de priorité est le même que celui de l'axe qui longe l'aménagement cyclable
- Surlargeur de 50 cm si stationnement longitudinal
- Revêtement de couleur et / ou matériau distincts pour les aménagements vélo au niveau des bandes cyclables (excepté au niveau des intersections sans priorité vélo)
- Sas vélo au vélo pour réduire les effet d'angle mort dans les mouvements de tourne-à-droite des véhicules

Zones apaisées : (Zone 30, zone de rencontre)

Présentation

Les zones apaisées sont un terme générique pour désigner notamment les zones 30 et les zones de rencontres.



B30



B51



B52



B53

La zone 30, selon l'article R. 110-2 du code de la route, est une section ou un ensemble « de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et 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 ».

La zone 30 en elle-même n'est pas un aménagement cyclable, mais elle rend possible plusieurs aménagements dédiés aux cyclistes telles que le Double Sens Cyclable et les Vélorues. Le double sens cyclable (DSC), généralisé lorsque la vitesse est inférieure ou égale à 30 Km/h, est décrit dans une fiche spécifique.

La zone de rencontre selon l'article R. 110-2 du code de la route, est une section ou un ensemble de « sections 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, y compris pour les cyclistes. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et 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 ».

La Zone de rencontre est, sur le plan réglementaire, considérée comme un aménagement cyclable. C'est une zone ouverte à la circulation de tous les usagers, où l'usager le plus vulnérable (le piéton) est prioritaire sur tous les autres, exceptés les transports publics guidés (non présent sur le territoire du SCoT). Elle est aménagée d'un seul tenant, sans différencier chaussée et trottoir. La vitesse y est limitée à 20 km/h. La zone de rencontre est l'un des aménagements cyclables que l'on peut réaliser à l'occasion d'une intervention sur voirie conforme au code de l'environnement. La forte présence de piétons n'en fait cependant pas un aménagement idéal pour un axe prioritaire.

Dans les zones de circulation apaisée, notamment les zones de rencontre, la signalisation est la plus limitée possible, voire totalement supprimée, de façon à renforcer l'attention de chaque usager à son environnement proche. L'article R412-28-1 stipule que « les chaussées sont à double sens pour les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés et les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police ».

Les aménagements des zones 30 et les zones de rencontre doivent être cohérents avec la réglementation de vitesse : si la vitesse constatée est supérieure à la réglementation, il faut recourir à divers dispositifs réduisant la vitesse, en étant attentif à ce que ces aménagements ne viennent pas handicaper les déplacements en modes actifs. **Cette fiche se concentre sur la prise en compte des cyclistes dans les dispositifs de réduction de vitesse.** Le guide « Aménager des rues apaisées » publié par le Cerema en octobre 2020 regroupe des conseils sur l'aménagement des zones apaisées au-delà de la prise en compte du vélo.

Zones apaisées - prise en compte des cyclistes dans les dispositifs ralentisseurs

Si les aménagements permettent réellement d'abaisser la vitesse à 30 km/h et si les trafics automobiles sont limités, il devient possible d'intégrer le vélo sur la chaussée sans aménagement particulier si ce n'est l'implantation de panneaux autorisant le double sens cyclable.

Si les relevés montrent que la vitesse pratiquée est déjà à 30Km/h ou moins pour 85% des véhicules, il n'est pas nécessaire de recourir à des dispositifs de réduction de vitesse.

Dans le cas contraire, il est nécessaire de recourir à des aménagements pour réduire la vitesse (plan de circulation et double impasses, coussins, plateaux, écluses...). Dans ce cadre on veillera à respecter les préconisations ci-dessous pour conserver une bonne circulation des cyclistes lors de l'implantation d'éventuels dispositifs visant à réduire la vitesse.



Faire évoluer le plan de circulation et recourir à des « impasses sauf piétons et vélos » permet de limiter le trafic automobile de transit entre quartiers, donc de pacifier la voirie tout en améliorant la perméabilité pour les vélos. Ces prescriptions peuvent être inscrites dans des OAP mobilité des PLU(i). Les espaces matérialisant les « double-impasses » doivent laisser un passage d'au moins 1,50m pour permettre l'accès à tous les vélos. On peut par exemple s'inspirer des dispositifs décrits dans la fiche « Voie Verte »

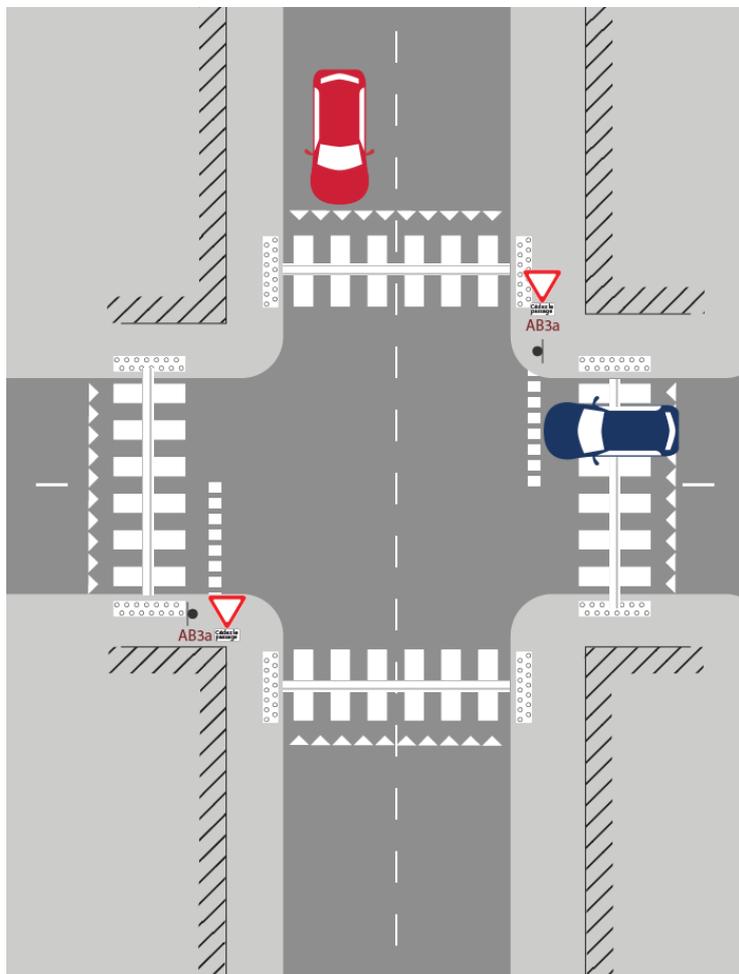


Les dos d'ânes, coussins et plateaux sont pénalisants pour les vélos, notamment avec remorques. Ils doivent respecter le coefficient de rugosité préconisé par le Cerema (0,45) pour éviter les glissades en cas de pluie. L'utilisation est possible à défaut d'autres dispositifs de ralentissement. Les plateaux sont préférables aux coussins berlinois (cf page suivante). Les dos d'âne sont à éviter.



En cas d'implantation d'écluses ou d'autres dispositifs de rétrécissement de la chaussée, prévoir de conserver un « bypass » vélo. Cependant, ces aménagements s'ils sont trop étroits (<1,50m) sont difficilement nettoyables et accumulent les graviers... Ces by-pass doivent être courts pour ne pas créer un effet tunnel. Les éventuels plots utilisés pour les écluses doivent être déformables au choc.

Exemple de plateau ralentisseur



L'illustration ci contre est un exemple de plateau que l'aménageur peut choisir de mettre en œuvre en zone 30.

Le plateau, qui soit utilisé au carrefour ou en section, doit être suffisamment long pour ne pas pénaliser les cycles : 15m minimum.

Zone de rencontre – Présentation

Les objectifs de la zone de rencontre

Cet aménagement intègre le dispositif plus général des zones à circulation apaisée cherchant à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et des flux routiers. L'objectif est de sécuriser les flux de cyclistes et des modes actifs en réduisant la vitesse des automobilistes. Ceci doit aider au développement de l'usage des modes actifs en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée.

Les piétons sont également autorisés à circuler sur la chaussée (sans stationnement) avec une priorité sur les véhicules. La vitesse est limitée à 20 km/h et toutes les chaussées sont à double sens cyclable.

Contexte d'une zone de rencontre

C'est une zone ouverte à la circulation de tous les usagers, où l'usager le plus vulnérable (le piéton) est prioritaire sur tous les autres, exceptés les transports publics guidés → tramway).

Une zone de rencontre est aménagée d'un seul tenant, sans différencier chaussée et trottoir.

La signalisation est la plus limitée possible, voire totalement supprimée, de façon à renforcer l'attention de chaque usager à son environnement proche.

Comme pour la zone 30, la zone de rencontre doit être aménagée en cohérence avec cette réglementation.

Ce que dit la loi

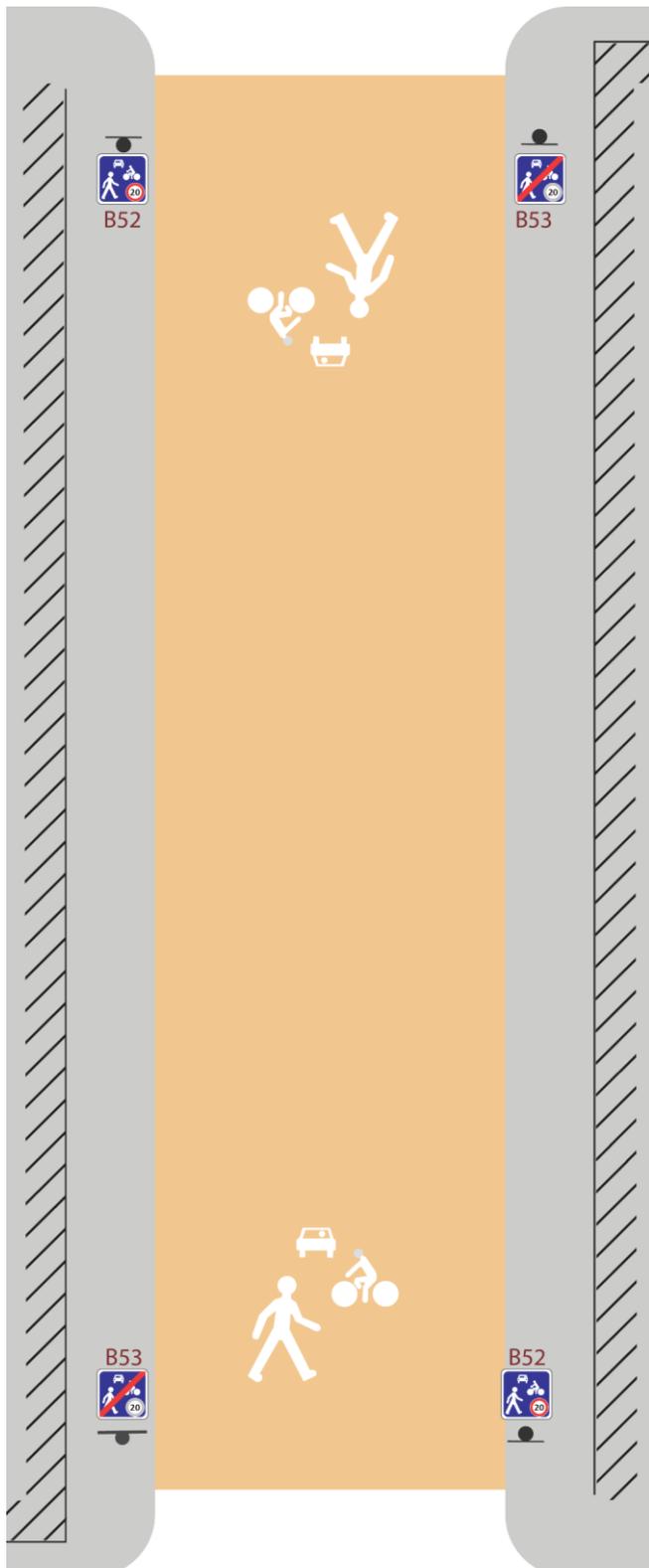
Art R. 110-2 du Code de la route : «-zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité 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 dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et 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. »

Art R. 412-28-1 du Code de la route : « Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

Art L. 228-2 du Code de l'environnement : Cet article reconnaît la zone de rencontre comme l'un des aménagements cyclables qui peut être implanté lors d'une intervention sur voirie.

Zone de rencontre – aménagement des entrées /

Aménagement en centre-ville avec une forte présence de piétons



Principes de mise en œuvre

- 20 km/h sur toute la zone
- Aménagement en entrée / sortie de zone pour matérialiser l'entrée / sortie de la zone.
- Prévoir des dispositifs de ralentissement pour casser la vitesse (rétrécissement de chaussée, etc.) si nécessaire
- Picto au sol du panneau B52 (piéton, cycliste et voiture)
- En entrée et sortie, panneau B52 et B53 (largeur 700 mm)
- Mettre au même niveau la chaussée et le trottoir pour que l'espace public soit effectivement partagé entre tous les modes.
- Pas d'aménagement cyclable, les double sens cyclables sont indiqués par les panneaux en entrée / sortie. Le marquage au sol (autre que celui de la zone de rencontre) est à proscrire (les piétons demeurent prioritaires sur les vélos dans cette zone).
- Réduire la signalisation et les feux au strict minimum en utilisant la priorité à droite (dans le périmètre de la zone de rencontre)
- Suppression des passages piétons
- Revêtement de couleur et / ou de matériau différent de la voirie classique, dans une logique de gommer l'aspect routier de la zone.



Aménager un double sens cyclable



© Cerema / Club des villes cyclables

Le double sens cyclable – Présentation

Les objectifs du double sens cyclable

Un double sens cyclable a vocation à permettre la continuité des itinéraires pour les cyclistes tout en leur évitant les détours liés aux sens interdits. C'est un outil très efficace pour développer la continuité d'un réseau de maillage, mais qui n'est pas efficace pour un axe structurant.

Bien que contre-intuitif, le double sens cyclable est un dispositif très sûr, notamment en section courante. Le traitement qualitatif des intersections est nécessaire, pour s'assurer d'une bonne co-visibilité par l'ensemble des usagers de la route.

Les retours d'expérience montrent que cet aménagement contribue à limiter la vitesse des automobilistes et donc à apaiser le trafic.

Contexte du double sens cyclable

Le double sens cyclable est la règle dans toutes les voies limitées à 30km/h ou moins. Seule exception à l'implantation d'un double sens cyclable : la sécurité des usagers (forte pente et faible visibilité par exemple).

Un double sens cyclable peut être aussi implanté dans un sens unique dont la vitesse est de 50km/h.

Ce que dit la loi

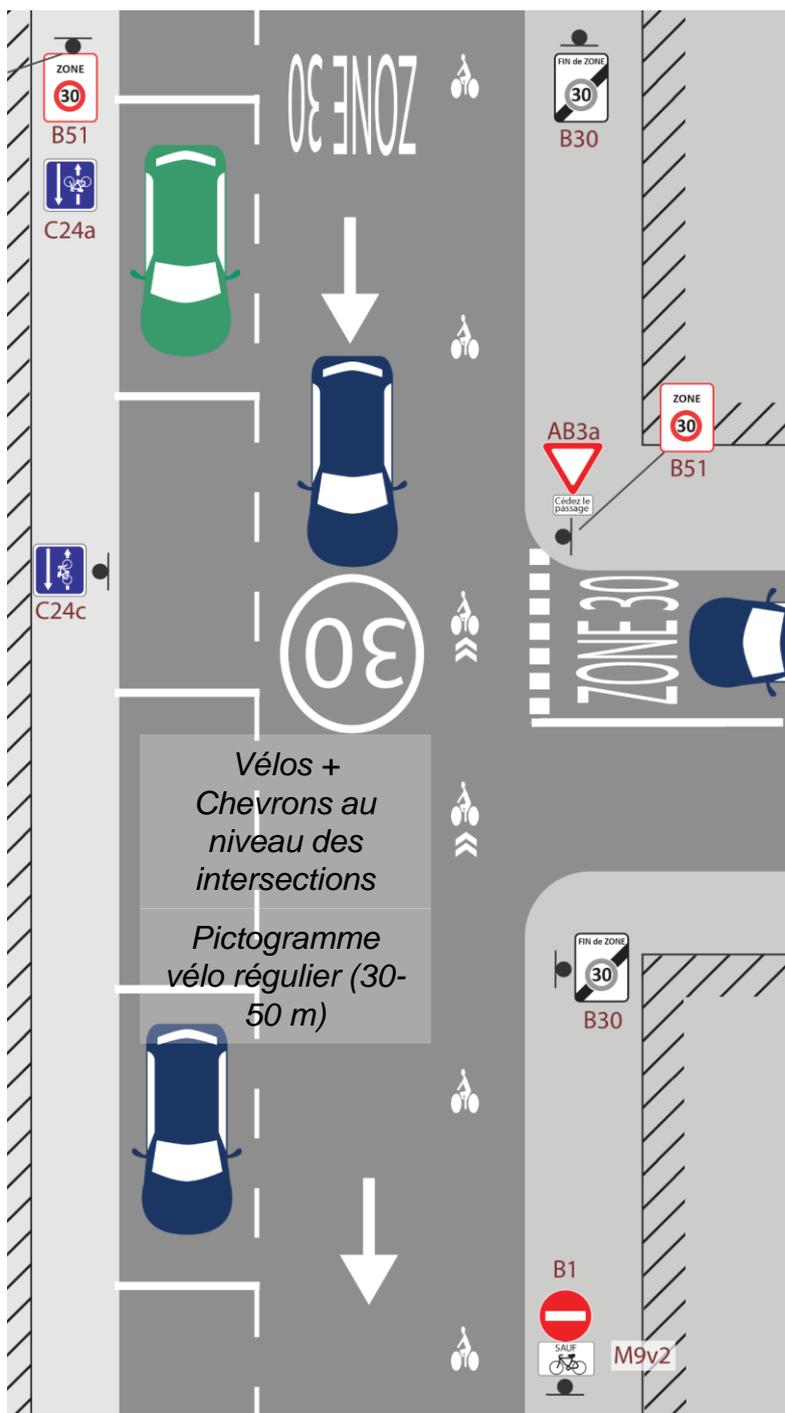
Article R110-2 du code de la route concernant la « zone 30 : (...) Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

L'interdiction du double sens cyclable, prévue par arrêté, doit être motivée. Un arrêté interdisant le DSC ne peut être pris que lorsque la sécurité de la circulation de la voie publique l'exige (TA de Rouen, 10 janvier 2013, Association Sabine Rouen contre Commune du Petit-Quevilly). Il ne peuvent pas être pris pour des motifs portant sur l'existence de commerces, de parkings, de stationnements de surface ou de lignes de bus (CAA Marseille, 24 octobre 2014, Association Vélo en Têt de Perpignan contre la commune de Perpignan, n°12MA04902). Néanmoins, les motifs combinant l'étroitesse de la chaussée et la présence d'une ligne de bus, d'un virage dangereux, d'une forte déclivité ou d'un manque de visibilité sont justifiés.

Les panneaux M9v2 (« sauf vélo ») sont à ajouter obligatoirement. Les panneaux d'indiction de présence de cyclistes sont facultatifs, mais conseillés (C24a et C24c)

Le double sens cyclable – Mise en œuvre avec marquage au sol non séparatif

Aménagement si la largeur de chaussée est inférieure à 5m (hors stationnement), à 30 Km/h



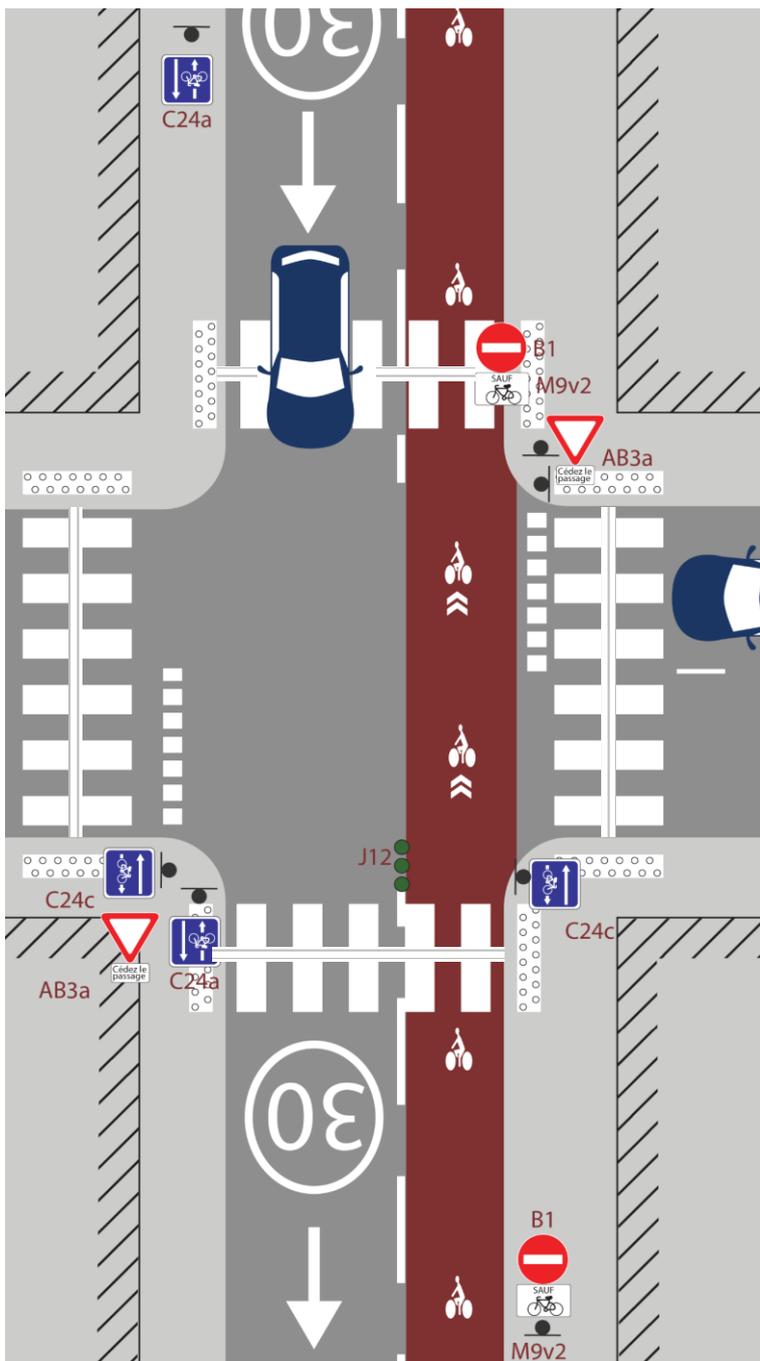
Mise en œuvre double sens cyclable avec marquage au sol non séparatif - section courante (même principe que le double sens cyclable séparatif).

- Marquage au sol matérialisé par la signalisation verticale (obligatoire) et le fléchage au sol (Picto vélo et chevron/flèche). Le fléchage au sol est aligné tout au long de la voirie, suffisamment éloigné de la bordure ou du stationnement.
- En courbe et aux abords d'une intersection, une bande de type T3 5u est conseillée afin d'éviter le croisement de trajectoire entre véhicules.
- Il n'y a pas de recommandations spécifiques sur l'implantation du stationnement (à droite ou à gauche de la chaussée).
- Le risque principal de collision se trouve aux intersections intermédiaires. Prévoir une signalisation verticale (c24c) et horizontale (vignette vélo + double chevron). Un renfort visuel (bande colorée) peut être envisagé au droit du carrefour si les conditions de visibilité l'exigent.

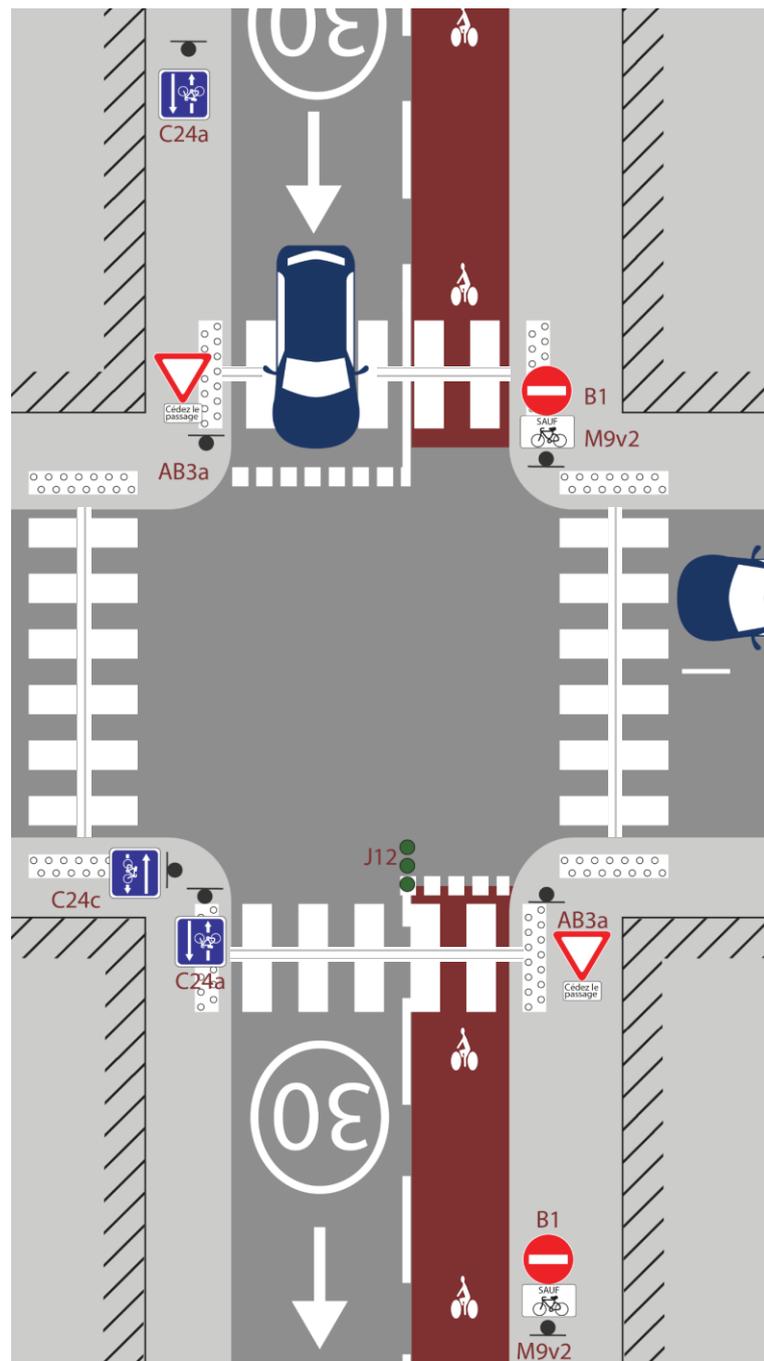
Le double sens cyclable – Mise en œuvre avec marquage au sol séparatif - intersections

Cas d'usage : chaussée supérieure à 4,5m (hors stationnement) en zone 30 Km/h
Si la vitesse est limitée à 50Km/h, ne pas tenir compte des panneaux et marquage spécifique à la zone 30.

Cas d'un carrefour prioritaire



Cas d'un carrefour non prioritaire



Vélorue – Présentation

Les objectifs de la vélorue

Permettre aux voitures d'accéder à une voirie tout en assurant la continuité d'une infrastructure cyclable prioritaire.

Dans la rue concernée, la priorité est donnée à la circulation des vélos. La position du cycliste est matérialisée au milieu de la chaussée à l'aide d'un marquage spécifique constitué de la figurine vélo et d'un double chevron. Le placement du cycliste au centre de la voie rend le dépassement impossible (qui plus est fortement découragé voire interdit par les panneaux).

La forte présence des vélos encourage les voitures à choisir un itinéraire alternatif.

Contexte d'une vélorue

Le terme « vélorue » fait référence à une rue dont le trafic actuel ou visé pour le vélo est largement supérieur au trafic automobile. La mise en place d'une vélorue doit se faire en zone 30, sur une rue à faible trafic placée sur un axe vélo structurant.

Toutefois le marquage de la figurine au centre d'une voie reste possible et reconnu comme un aménagement par la loi si la voirie ne compte qu'une voie à sens unique et à 30 Km/h.



Ce que dit la loi

La loi ne s'appuie pas sur le terme de vélorue, mais évoque les « marquages au sol ». depuis l'arrêté PAMA du 23/9/2015, qui permet notamment de placer les marquages au sol vélos et chevrons au centre de la voirie : « Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, un conducteur de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité » (décret PAMA)

La LOM précise que le marquage au sol pour une voirie à 30 Km à une seule voie à sens unique est considéré comme l'un des aménagements vélo possible dans le cadre du réaménagement d'une voirie (référence à la vélorue sans le nommer). Il n'y a pas de panneau officiel.

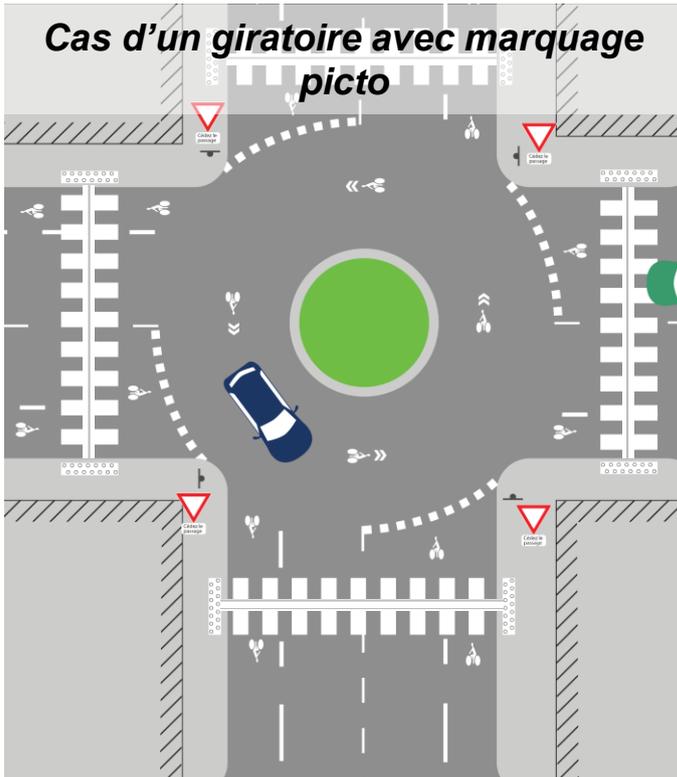
Aménager un carrefour giratoire



Intersections – « petit » giratoire

Rond-point avec un rayon inférieur à 15 m

Cas d'un giratoire avec marquage picto



Principes de mise œuvre :

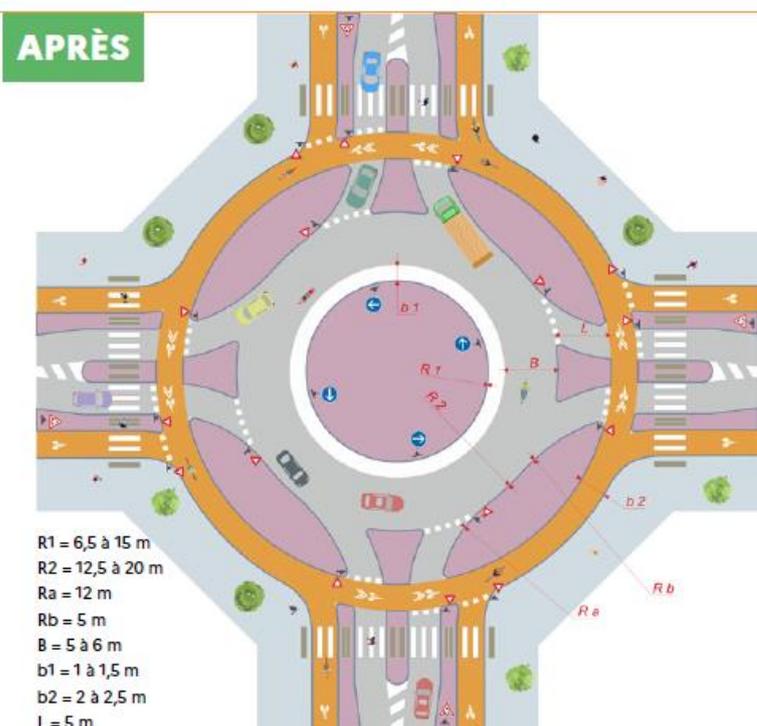
L'aménagement doit encourager le cycliste à se positionner au centre de l'anneau pour favoriser la co-visibilité :

- La bande (ou la piste transformée en bande) s'arrête 20m avant le carrefour.
- Pictos vélo au droit des intersections pour encourager les cyclistes à se positionner au centre de la chaussée
- Pas de bande cyclable au sein de l'anneau. Si un marquage est apposé (pour les axes prioritaires), il doit être positionné au centre de l'anneau.



Intersections – « grand » giratoire

Rond-point avec un rayon supérieur à 15 m : cas spécifiques à étudier au cas par cas



La règle est la séparation du cycliste par rapport aux modes motorisés

L'aménagement est à étudier au cas par cas, en prenant en compte les différents mouvements tournants, les emprises disponibles, et la possibilité ou non de réduire la taille de l'anneau et le nombre de voies.

Voici ci contre un exemple du Cerema (Giratoire à ilots intra-annulaires – « Rendre sa Voirie Cyclable 2021»). Une expérimentation et une étude de la capacité du carrefour sont utiles ou nécessaires avant de stabiliser les travaux.

La gestion des priorités constitue un enjeu important pour cet aménagement. Ainsi les véhicules respectent une priorité (Cédez-le-passage) en 2 temps pour accéder au giratoire (avant et après la traversée des vélos et piétons), et une priorité en sortie du giratoire avec un cédez-le-passage au droit de la traversée piétonne.

Il est indispensable de bien prendre en compte les axes de girations des véhicules à grands gabarits (camions, cars, engins agricoles, ...).

Il est nécessaire de vérifier la bonne capacité du giratoire à pouvoir écouler les flux motorisés, suite à la réduction des voies d'entrées et de sorties.

Source : Cerema, rendre sa voirie cyclable 2021.

Hors agglomération, pour les itinéraires non-structurant et empruntant des routes « calmes » (jusqu'à 1 000 UVP (Unité Voiture Particulière) /jour 2 sens confondus), les aménagements pourront être limités :

- À la signalisation routière (pour informer les automobilistes de la présence de vélo) et éventuellement à la réduction des vitesses
- Au jalonnement (pour inciter les vélos à prendre l'itinéraire le plus sécurisé).
- Ponctuellement un renfort de marquage au sol (picto vélo) dans les sections à visibilité réduite

En zone urbaine, la forte présence de la signalisation routière et du marquage au sol limite le besoin de jalonnement. On n'y aura recours que lorsque la signalisation routière standard n'est pas cohérente avec l'itinéraire privilégié pour les vélos.

La présente charte, consacrée aux usages quotidiens, privilégie les panneaux mentionnant les destinations. Cette logique est différente du jalonnement des véloroutes.

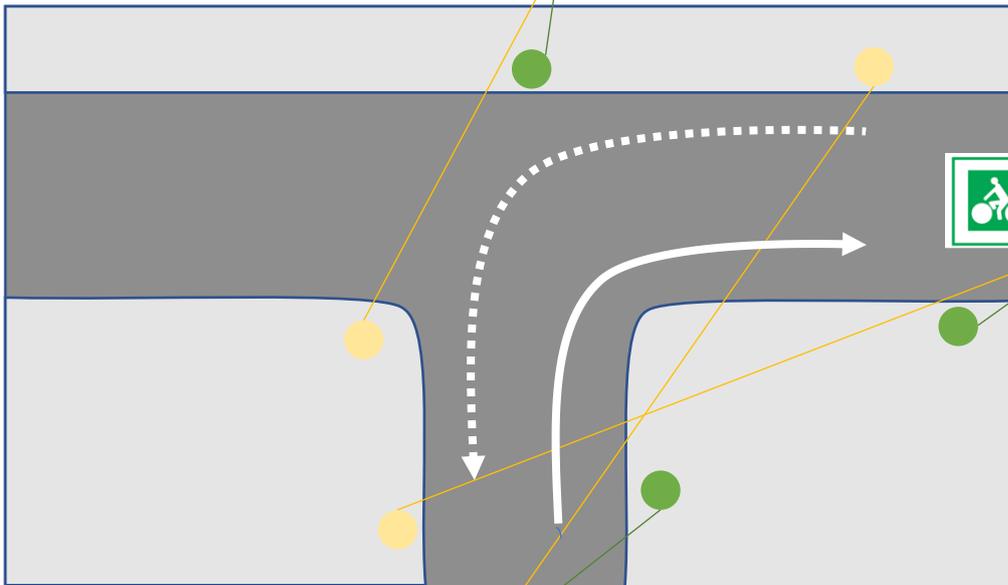
Jalonnement vélo

Principes d'implantation des panneaux

Dv1a – Position

Implanté au droit du carrefour

*Optionnel : si pas de pré-signalisation possible
ou sur un carrefour peu lisible*



Dv61 – Confirmation
Après un carrefour complexe et tous les km et en sortie de zone agglomérée.



Dv43a – Pré-signalisation

Implanté au moins 15m avant le carrefour.

(au moins 30m si pente ou avant un virage)

A planter en 1^{ère} intention.

Le jalonnement vélo est complémentaire du jalonnement routier standard. C'est un élément de sécurité du cycliste. Le fait de « rater » l'indication pouvant mettre en danger le cycliste, en cas de doute, il est préférable de ne pas minimiser le nombre de panneaux implantés.

Une destination vélo est jalonnée pour indiquer un itinéraire privilégié pour les vélos, différents de l'itinéraire emprunté par les véhicules à moteur. L'itinéraire est jalonné dans les deux sens, tout au long de l'itinéraire, en ayant recours aux panneaux de type Dv.

On aura prioritairement recours à la pré-signalisation. Les panneaux de positionnement sont implantés pour les carrefours complexes et peu lisibles ou en cas d'impossibilité de pré-signalisation. Les panneaux de confirmation sont implantés au moins tous les kilomètres entre deux intersection, et en sortie de carrefour pouvant poser un problème de lisibilité.

Jalonnement vélo

Principes d'implantation des panneaux

Les panneaux sont implantés à une hauteur de 2,30m minimum (1m hors agglomération), à une distance minimale de 70cm par rapport à la chaussée.

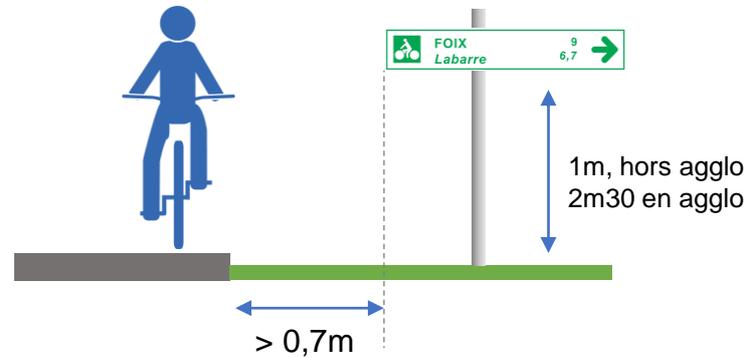
Autant que possible, ils sont ajoutés sur des supports existants. Cette possibilité peut amener à implanter le panneau à gauche de la chaussée sur les petites routes (la réglementation préconise une implantation à droite mais une implantation à gauche est considérée comme peu impactante pour les cyclistes dans ce contexte).

Au maximum 3 destinations sont indiquées :

- La destination de l'itinéraire (par exemple « Foix ») : Caractère L1 50 mm
- Le prochain quartier ou bourg (par exemple « Labarre ») : Caractère L4 50 mm
- Eventuellement les pôles multimodaux (Gare), ou les centre bourgs si l'itinéraire n'y passe pas : Caractère L4 50 mm

Le jalonnement peut aussi être mis en œuvre pour orienter vers l'axe cyclable, par exemple depuis un centre bourg (par exemple « Vers Voie Verte », en caractère L4).

La distance est au moins indiquée pour les panneaux de confirmation, idéalement pour l'ensemble des panneaux.



Dv43a – pré signalisation avec figurine vélo



Dv21 –signalisation avec figurine vélo



Dv61 –Confirmation avec figurine vélo

Jalonnement vélo

Principes d'implantation des panneaux

En complément, des panneaux de jalonnement vélo cités précédemment voici une liste (non exhaustive) de panneaux à implanter le long des itinéraires cyclables.

Dv11 – Panneau complémentaire d'identification d'une voie cyclable.



Dv21c - Panneaux directionnels de position (sans indication de destination ou de distance).



Dv43c / Dv43d - Panneaux de pré-signalisation courante des carrefours (sans indication de destination ou de distance).



Dv43c
exemple



Dv43c
exemple



Dv43c
exemple



Dv43c
exemple



Dv43c
exemple



Dv43c
exemple



Dv43d
exemple



Dv43d
exemple



Dv43d
exemple



Dv43d
exemple



Dv43d
exemple

Jalonnement vélo

La signalisation routière

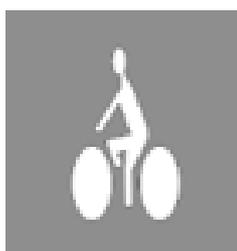
La signalisation routière a pour but d'attirer la vigilance des automobilistes sur une route sur laquelle la présence de vélo est probable, notamment en rase campagne.

Un panneau A21 « Danger vélos » est à utiliser en débouché d'une piste cyclable ou d'une bande cyclable, en position avancée.



Une limitation à 70 Km/h est préférable sur l'itinéraire en complément des panneaux A21. Elle permet aussi d'encourager les automobilistes à respecter la hiérarchisation des itinéraires VP.

Positionnés à intervalles réguliers, tous les 1 à 2km, le panneau indicatif à vocation pédagogique pour le dépassement des cyclistes rappelle la distance latérale de sécurité à respecter lors du dépassement.



Les sections d'itinéraire jalonné à visibilité réduite pourront être sécurisées par la mise en place de pictogrammes vélo tous les 30 à 50m.

Signalisation Verticale

Panneaux et Panonceaux

Panneaux à destination des automobilistes et des cyclistes pour une circulation en toute sécurité. Ce document reprend tous les panneaux évoqués dans les autres parties de la charte cyclable. La taille des panneaux retenue par la Ville est la taille miniature¹.



Panneau C24c : Double sens cyclable.

Panneaux B1+M9v2 : Sens interdit sauf Cyclistes. A positionner en entrée de DSC.



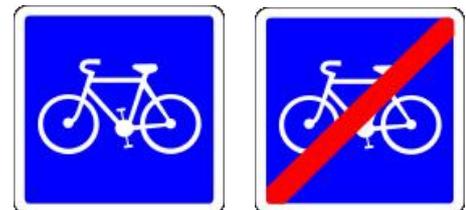
Panneau AB3a : Cédez-le-passage.

Panneaux B30 et B51 : Entrée et sortie de Zone 30.



Panneaux B52 et B53 : Entrée et sortie de Zone de rencontre (20 km/h)

Panneaux C113 et C114 : Début et fin d'une bande ou piste cyclable



Signalisation Verticale



Panneaux C115 et C166 : Entrée et sortie de voie verte

Panneaux B22a et B40 : Obligation cyclable



Panneau C113d : Voie sans issue à l'exception des piétons et cyclistes.

Panneau B9b : Interdiction cyclable.



Panonceaux dédiés à la circulation cycliste :



M4d1 : « A l'attention des cyclistes »
Largeur : 300 mm



M12a : « Tourne-à-droite »
autorisation à franchir la
ligne de feu pour tourner à
droite
Largeur : 300 mm



M9v2 : « A l'attention de
tous sauf des cyclistes »
Largeur : 300 mm



M12b : autorisation à
franchir la ligne de feu
pour s'engager dans la
voie en continuité.
Largeur : 300 mm

Signalisation Verticale

Le cas particulier des feux tricolores



Le signal tricolore adressé aux cyclistes (R13c) se présente comme un signal tricolore classique (R11), à la différence qu'il symbolise un vélo. Le déclenchement est en tout point similaire à un signal R11.

Il est important de noter que dans les cas de voies cyclables (donc sur chaussée), les cyclistes sont soumis au régime des signaux tricolores classique. Ils ne peuvent y déroger qu'en cas de présence des panonceaux M12a et M12b.

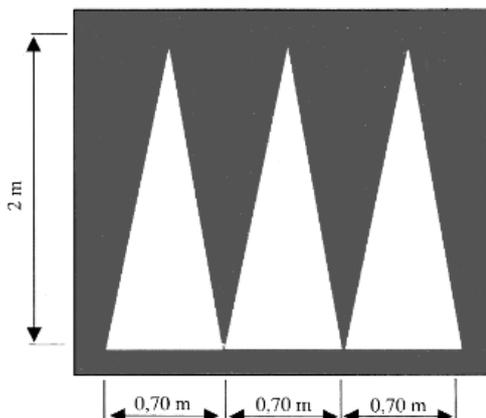
D'autre part, l'utilisation du signal tricolore R13c ne se fait que dans les cas suivants :

- Carrefour à feu intervenant sur une voie à sens unique présentant un DSC
- Carrefour traversé par une piste cyclable séparée, sur trottoir, ou à hauteur intermédiaire entre trottoir et chaussée, en l'absence de régulation par signal destiné aux piétons (R12)

Signalisation Horizontale

Principes de mise en œuvre de la signalisation horizontale.

Pour des raisons de visibilité, il est possible d'intégrer un fond de couleur aux pictogrammes adressés aux cyclistes (généralement vert). Il est recommandé d'avoir recours à des marquages tels que les « damiers » ou les « zones vertes » dans les carrefours à risques ou pour signifier des zones de conflit potentiel entre modes.



Flèches d'indication en amont de cassis

A disposer sur chaque obstacle de type cassis.

Largeur : 3 x 0,70 m (à centrer en milieu de voie)

Longueur : 2,0 m (sur rampant : en fonction de la taille du rampant)



Pictogramme « Figurine Cycliste »

A utiliser tous les 30 m. Dans le cas d'une piste bidirectionnelle, il est à disposer dans les deux sens de circulation.

Largeur : 0,80 m

Longueur : 1,28 m

Fond de couleur verte non recommandé car mauvais contraste la nuit.



Chevrons d'indication du sens cyclable.

A utiliser seul, tout les 30m, ou en accompagnement (en amont) de la figurine cycliste.

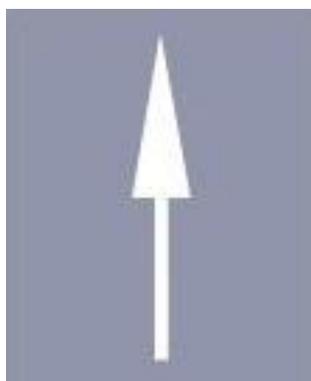
Largeur : 0,80 m

Longueur : 1,28 m

Signalisation Horizontale

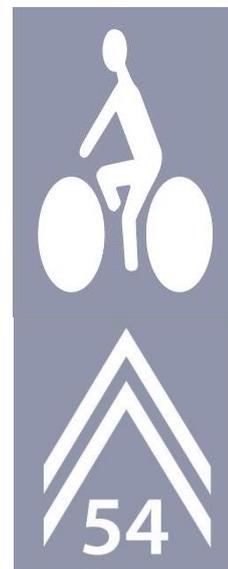


Chevrons d'indication du sens cyclable avec indication d'une numérotation d'itinéraire cyclable.
A utiliser seul ou en accompagnement (en amont) de la figurine cycliste.
Largeur : 0,80 m
Longueur : 1,28 m

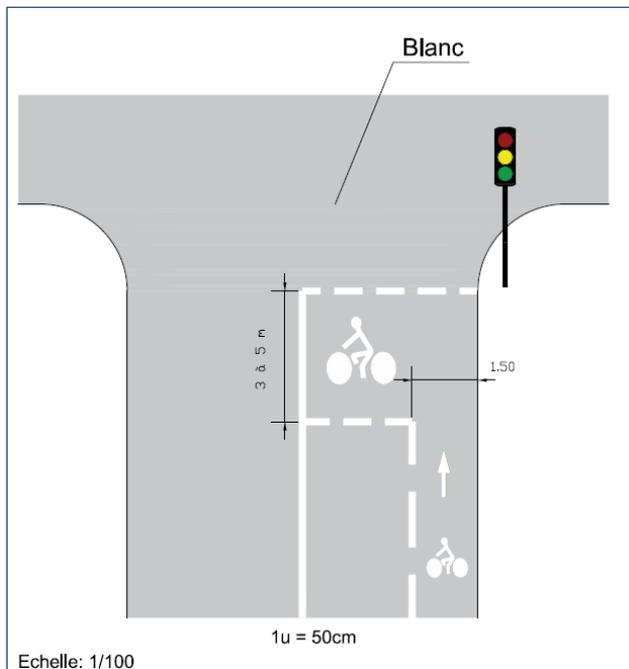


Flèches d'indication de sens cyclable
Peut être disposé comme rappel de sens cyclable notamment sur les pistes bidirectionnelles.
Largeur : 3 x 0,70 m (à centrer en milieu de voie)
Longueur : 2,0 m

Exemple de compositions possibles entre différents pictogrammes de signalisation horizontale.

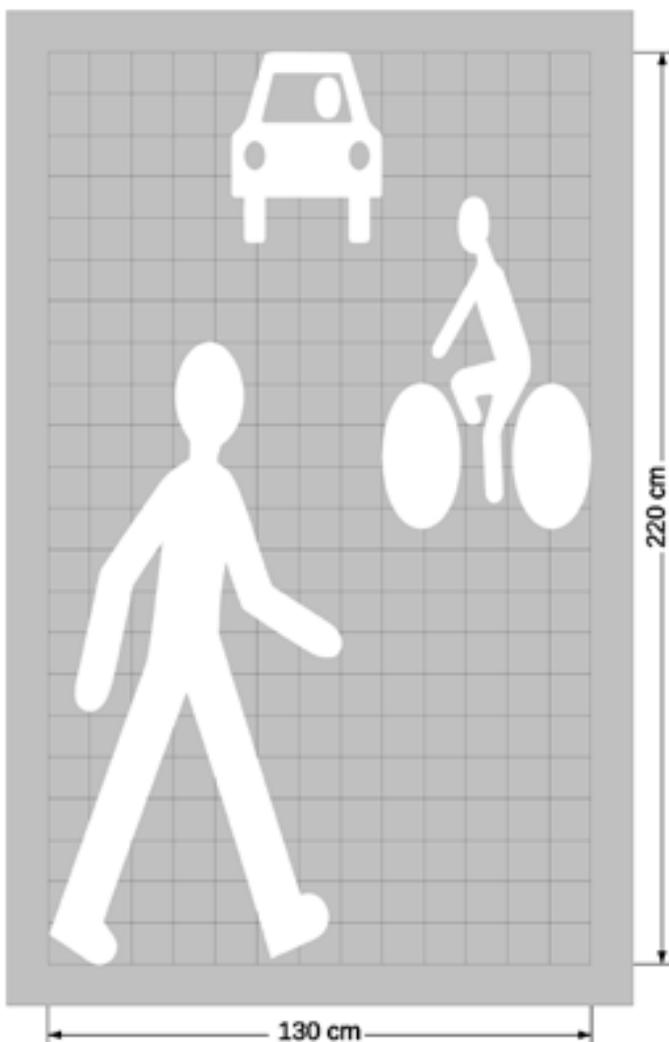


Signalisation Horizontale



Art R. 415-15 du Code de la route :
« l'autorité investie du pouvoir de police peut décider de (...) mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation une signalisation distincte » : le sas cycliste aux feux fonctionne donc pour les intersections mais également pour les traversées piétonnes protégées ou les alternats de circulation.

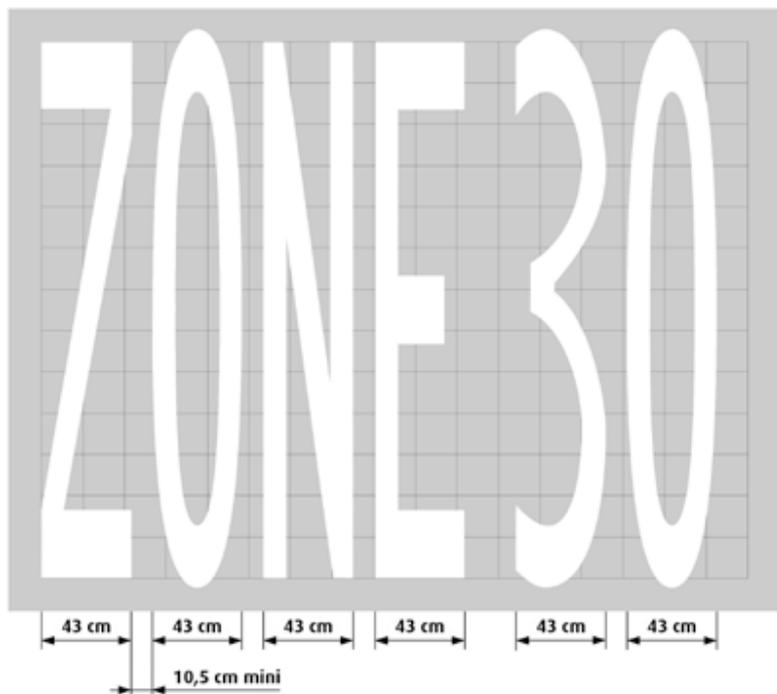
La voie cyclable d'accès au sas cycliste n'est pas obligatoire.



La signalisation de l'entrée et de la sortie d'une zone de rencontre est assurée par un panneau B52 et B53. Cette signalisation verticale peut être doublée d'un marquage au sol.

La taille du dessin peut être modifiée par homothétie.

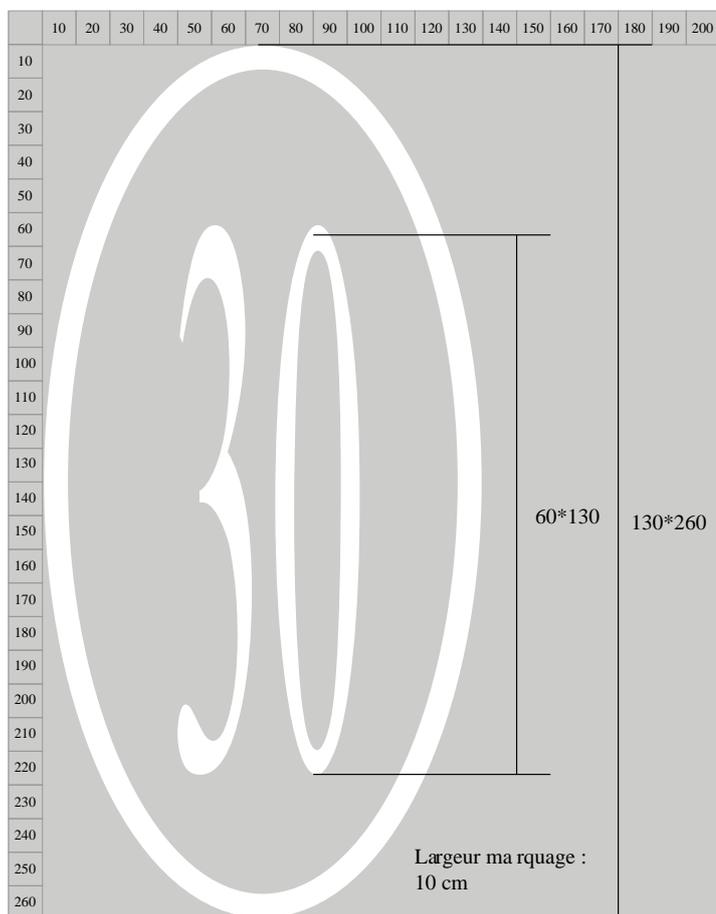
Signalisation Horizontale



Source : fiche PAMA N°16 : les nouveaux marquages possibles dans les zones 30.

La dimension n'est pas fixée par la réglementation.

La taille du dessin peut être modifiée par homothétie.



Des marquages de rappel « 30 » en section courante sont positionnés dans l'ensemble des voies à 30km/h.

Afin de tenir compte de la vitesse des véhicules et pour percevoir un cercle, il est nécessaire de dessiner une ellipse.

L'ellipse doit être positionnée au centre de chaque sens de circulation, pour une meilleure lisibilité et pour limiter l'usure due au roulage des véhicules

2.4 Charte des mobiliers dédiés au stationnement vélo

Plan Vélo du SCoT de
la Vallée de l'Ariège



Avec le concours technique et financier :



Les recommandations sur les mobiliers adaptés à implanter

Courte
Durée

1/ Les ancrages :

Équipement d'attache ancré en un point au sol, il permet d'attacher deux vélos.

Caractéristiques techniques :

H : environ 90 cm L : entre 50 et 70 cm

Nombre de vélos attachables : 2

Espacement préconisé : entre 70 et 100 cm

Emprise au sol : 90 x 200 cm

Fourchettes de prix :

Environ 100 € HT pièce + main d'œuvre d'installation.

Spécifications particulières :

Installation seule : Ancré au sol en 1 point par carottage.

Installation sous abri : Vissé dans rail dédié.

Dans le cas de stationnement à destination des vélo-cargos, une signalétique particulière est mise en place.



Source : Area



Source : Altinnova



Source : Abri Plus

Les recommandations sur les mobiliers adaptés à implanter

Courte
Durée

2/ Les bornes A :

Équipement d'attache ancré en deux points au sol, il permet d'attacher deux vélos.

Caractéristiques techniques :

H : environ 90 cm L : entre 50 et 100 cm

Nombre de vélos attachables : 2

Espacement préconisé : entre 70 et 100 cm

Emprise au sol : 90 x 200 cm

Fourchettes de prix :

Entre 100 et 150 € HT pièce + main d'œuvre d'installation.

Spécifications particulières :

Installation seule : Ancré au sol en 2 points par carottage.

Installation sous abri : Vissé dans rail dédié.

Dans le cas de stationnement à destination des vélo-cargos, une signalétique particulière est mise en place.



Source : Mobilier Henry



Source : Abri Plus

Les recommandations sur les mobiliers adaptés à implanter

Courte
Durée

3/ Les râteliers :

Équipement de stockage des vélos. Ces stationnements sont uniquement préconisés au sein des abris ou des locaux sécurisés dans un souci d'optimisation de l'espace. Les râteliers sont préconisés si la pose d'arceaux n'est pas possible.

Caractéristiques techniques :

H : environ 60 cm L : entre 100 et 200 cm

Nombre de vélos attachables : entre 6 et 12 vélos

Emprise au sol : 200 x 50 cm

Fourchettes de prix :

Entre 500 € HT pour 10 places + main d'œuvre d'installation

Spécifications particulières :

Stationnement préconisé uniquement dans un local sécurisé,

Les râteliers ne permettent pas une sécurisation suffisante pour une installation à l'extérieur.



Source : Abri Plus



Source : Mobilier Henry

Les recommandations sur les mobiliers adaptés à implanter

Moyenne
Durée

4/ Les abris ouverts :

Équipement de protection des intempéries ancré au sol, il abrite des équipements de stationnement.

Caractéristiques techniques :

H : environ 260 cm L : environ 500 cm

P : entre 250 et 300 cm

Nombre de vélos maximum : 10 vélos pour 5 appuis

Emprise au sol : 500 x 275 cm

Fourchettes de prix :

Prix de l'abri : 500 € HT par place selon le modèle,

Matériel d'attache : 500 € HT pour 5 places,

Main d'œuvre d'installation : 600 € HT.

Spécifications particulières :

Le matériel est fixé au sol sans carottage sur sol dur ou enrobé.

L'installation des abris ouverts doit inclure l'installation d'un matériel d'attache de type « ancrage » ou « borne A » tels que présenté plus haut.



Source : Abri Plus



Source : Magequip

Les recommandations sur les mobiliers adaptés à implanter

Longue
Durée

5/ Les abris sécurisés :

Équipement de protection des intempéries, sécurisé, ancré au sol, il abrite des équipements de stationnement.

Caractéristiques techniques :

H : environ 260 cm L : environ 500 cm

P : environ 300 cm

Nombre de vélos maximum : 10 vélos pour 5 appuis

Emprise au sol : 500 x 300 cm

Fourchettes de prix :

Prix de l'abri : 1 000 € HT par place selon le modèle,

Matériel d'attache : 500 € HT pour 5 places,

Main d'œuvre d'installation : 600 € HT.

Spécifications particulières :

Le matériel est ancré au sol en au moins quatre points,

L'installation des abris sécurisés doit inclure l'installation d'un matériel d'attache de type « ancrage » ou « borne A » tels que présenté plus haut,

Un système de sécurisation est aussi à prévoir (serrure à code ou à clef).



Source : Abri Plus



Source : Mottez

Les recommandations sur les mobiliers adaptés à implanter

Longue
Durée

6/ Les vélo-box :

Équipement de protection des intempéries, sécurisé, ancré au sol, il permet d'abriter 1 vélo seul.

Caractéristiques techniques :

H : environ 150 cm L : entre 90 et 100 cm

P : environ 200 cm

Nombre de vélos maximum : 1

Emprise au sol : 95 x 200 cm

Fourchettes de prix :

Entre 1 600 et 2 000 € HT par place + main d'œuvre d'installation.

Spécifications particulières :

Le matériel est souvent vendu par bloc de deux places.

Les fixations permettent l'utilisation d'un cadenas pour attacher le vélo, et d'un second cadenas pour verrouiller la porte.



Source : Abri Plus



Source : Velbox

Les recommandations sur les mobiliers adaptés à implanter

Longue
Durée

7/ Les consignes résidentielles :

Équipement de protection des intempéries, sécurisé, ancré au sol, il permet d'abriter jusqu'à 6 vélos.

Caractéristiques techniques :

H : environ 160 cm L : environ 250 cm

P : environ 200 cm

Nombre de vélos maximum : 6

Emprise au sol : 250 x 200 cm



Source : Cooma

Fourchettes de prix :

Environ 1 000 € HT par place + main d'œuvre d'installation.

Spécifications particulières :

Le matériel est souvent vendu d'un bloc (supports intérieurs déjà fixés) et nécessite un ancrage en 4 points minimum.

La sécurisation se fait par le partage d'une clef ou par des répliques d'un modèle de clef.



Source : Altinnova

Les recommandations sur les mobiliers adaptés à implanter

Longue
Durée

Les systèmes de sécurisation :

Cette solution devrait engendrer, dans le cas d'installation pour sécuriser des locaux, un surcoût pouvant aller de 200€ à 800€, sans compter la main d'œuvre d'installation. Dans le cas d'installation pour sécuriser des abris, le coût envisagé sera compris dans le prix de l'abri.

Les serrures à code :

- 100 % mécanique : double clavier à codes (entrée - sortie).
- Effacement automatique du code à l'utilisation de la poignée.
- Plaque de sécurité anti-détection du code.
- Environ 850 € HT par serrure.

Les serrures à clef :

- Serrure livrée avec 20 clefs à donner aux différents utilisateurs.
- Environ 400 € HT par serrure.



Source : Groupe Setin



Source : Groupe Setin

Les recommandations sur les mobiliers adaptés à implanter

8/ Les râteliers à trottinettes ou à petits vélos :

Équipement de stationnement des trottinettes et draisiennes, à destination majoritairement d'enfants.

Caractéristiques techniques :

- H : environ 50 à 60 cm L : environ 150 à 200 cm
- P : environ 15 à 20 cm
- Emprise au sol : 200 x 100 cm
- 10 places pour trottinette ou vélo

Fourchettes de prix :

- Entre 500 et 1 000 € pour 10 places + main d'œuvre d'installation.

Spécifications particulières :

- Le matériel est ancré au sol en deux points
- Dans le cadre d'une installation dans une cours d'école, il est recommandé une signalétique signifiant aux enfants l'interdiction d'approcher hors des heures d'entrée et de sortie d'école.



Source : Abri Plus



Source : Mottez

Les recommandations sur la signalétique pour le stationnement vélo

La mise en place de stationnement cyclable est une étape importante de la création d'un écosystème favorable au développement du vélo. Cet impact doit être appuyé par des actions simultanées favorisant la suppression des freins à l'utilisation du vélo :

Différentes signalétiques sont préconisées selon l'utilité visée :

Signalétique de jalonnement :

Des itinéraires jalonnés tendent à induire la possibilité de se stationner à proximité des « lieux-destinations ».

Modèle du panneau : Dv12 et Dv21

Prix : environ 300 € HT pour un mat et un panneau + main d'œuvre d'installation.

Signalétique d'indication :

Une signalétique particulière propre aux stationnements est également envisageable et produirait des impacts positifs sur l'intégration du vélo dans le paysage de la mobilité.

Modèle du panneau : 1178B5F0

Prix : environ 250 € HT pour un mat et un panneau + main d'œuvre d'installation.



Source : ENOVA (31)



Source : ENOVA (31)

Les recommandations sur les services pouvant être associés à du mobilier de stationnement

Les services aux cyclistes :

L'installation d'équipements serviciels à destination des cyclistes favorisent le sentiment de légitimité à la pratique cycliste.

Fourchettes de prix :

- Environ 1 600 € HT la pompe de gonflage à vélo avec une signalétique ville et des éléments de recharge pour la borne + main d'œuvre de la pose.
- Environ 2 000 € HT la station de réparation vélo + main d'œuvre de la pose
- Des autocollants peuvent être collés sur les futurs stationnements afin de donner des indications sur la manière d'attacher son vélo.



Exemple d'autocollants préconisés à Bruxelles Source : Bruxelles



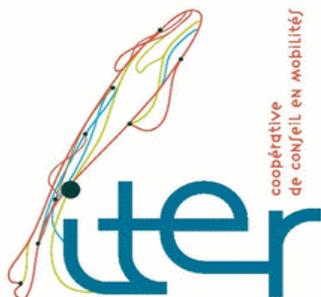
Source : Saint-Herblain



Source : Direct Collectivités



Source : Abri Plus Source : Altinnova



Document élaboré par :

Hindee GOURY et Rémi SAILLARD

Iter, coopérative de conseil en mobilités

2 Rue d'Austerlitz, 31000 TOULOUSE

T: 05 62 73 53 93



Votre contact au Syndicat du SCoT :

Sylvain PEYRON, Chef de Projets Mobilités SCoT

Courriel : mobilites@scot-vallee-ariège.fr

Téléphone : 05.61.69.01.61

Site Internet (rubrique Plan Déplacements) : www.scot-vallee-ariège.fr

2.5 Stratégie de communication

Plan Vélo du SCoT de la Vallée de l'Ariège



Dessinons un avenir qui a du sens.



Études pour la réalisation d'un Plan Vélo - Phase 3

GUIDE DE BONNES PRATIQUES EN COMMUNICATION

Valoriser et encourager la pratique vélo au quotidien sur le territoire SCoT Vallée de l'Ariège

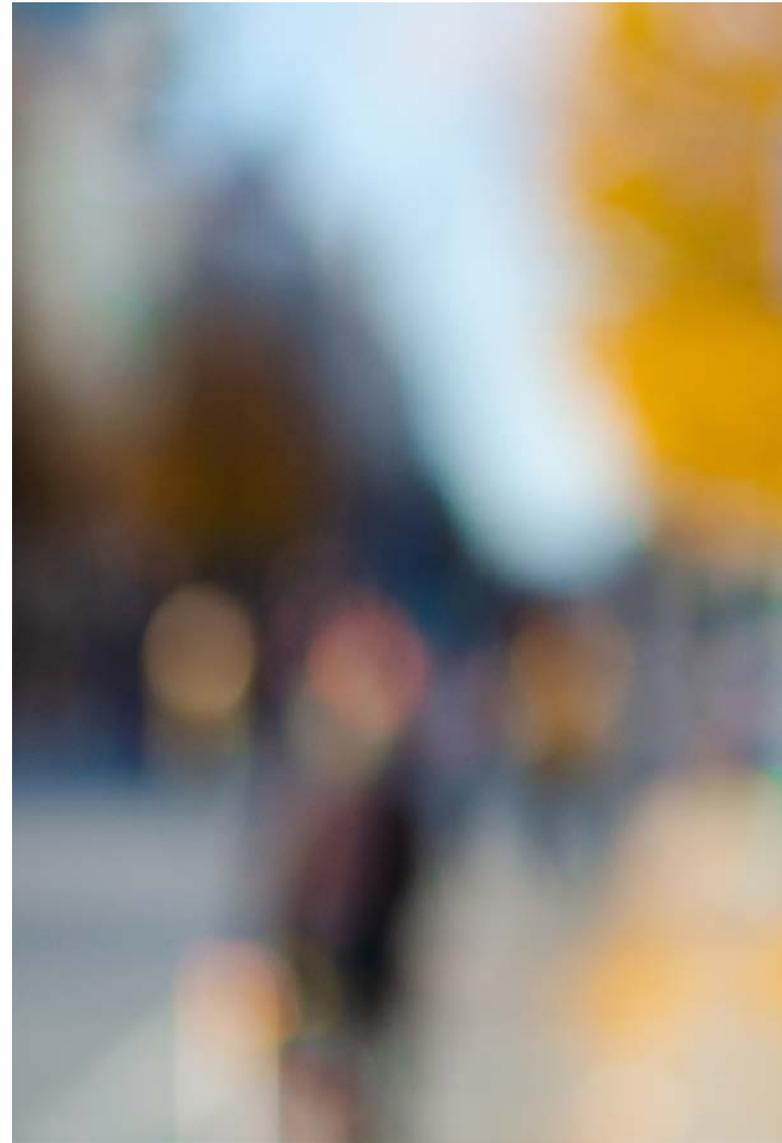


Avec le concours technique et financier de...



SOMMAIRE

OBJET DU PRÉSENT GUIDE	5	FICHES ACTIONS.....	27
SWOTER POUR RECONTEXTUALISER	7	Campagne d’affichage	28
ÉTABLIR SES OBJECTIFS DE COMMUNICATION	9	Fête du Vélo	30
DÉTERMINER LES CIBLES PRIORITAIRES	11	Stand d’animation et d’information	34
DÉTERMINER LE MESSAGE, SUR LE FOND ET SUR LA FORME	15	Challenge mobilité.....	36
CHOISIR LES BONS CANAUX DE COMMUNICATION	17	Exposition photo.....	38
MOBILISER SES PARTENAIRES	23	Parcours vélo encadré	40
ÉVALUER POUR RENOUVELER L’OPÉRATION	24	Promouvoir ses itinéraires cyclables	42
RESSOURCES COMPLÉMENTAIRES	25	Conférence & webinaire	44
		Projection de film.....	46



OBJET DU PRÉSENT GUIDE



Le Syndicat de SCoT Vallée de l'Ariège a mandaté l'équipe ITER, Eco2 Initiative et Maison du Vélo Toulouse pour la réalisation d'un Plan Vélo sur son territoire. Le présent document a pour objet de répondre à la Phase 3 concernant la communication et la sensibilisation.

Ce guide illustre une méthodologie opérationnelle de mise en œuvre d'une politique de communication de promotion et de développement de la pratique du vélo.

Ce document est pensé comme un guide de bonnes pratiques en communication où sont répertoriés des process éprouvés et un éventail de bonnes idées permettant de réaliser des actions de sensibilisation impactantes pour le développement de la mobilité vélo, notamment pour un usage du quotidien. Il est en effet conçu comme un plan de communication, dont la structure est adaptée à tout projet et actions que vous souhaitez entreprendre.

La première partie est dédiée à une réflexion théorique et à des recommandations sur la communication autour de la solution vélo. La seconde partie rassemble des fiches actions variées en fonction de différentes cibles et a pour objectif de vous offrir des idées d'actions opérationnelles à mettre en place sur votre territoire. L'ensemble se veut une source d'inspiration pour sensibiliser votre population et promouvoir la pratique du vélo.

Ce guide s'adresse aux élus et techniciens des directions et services de la communication, de la mobilité, du développement durable, de l'ESS, de l'emploi, de l'insertion, des solidarités, de l'économie et du Tourisme.



ANALYSE AFOM POUR RECONTEXTUALISER



Avant de se lancer dans une nouvelle campagne de communication ou un événement d'envergure pour promouvoir le vélo, il est absolument nécessaire d'avoir une vision globale de son organisation, de son environnement et d'identifier ses enjeux majeurs.

L'exercice AFOM (atouts, faiblesses, opportunités et menaces) permet d'éclairer les orientations à définir et les objectifs à atteindre en communication.

Proposition AFOM sur le territoire du Syndicat de SCoT Vallée de l'Ariège :

Atouts (interne)	Faiblesses (interne)
<ul style="list-style-type: none">• Nombreux canaux de communication existants (communes et département) :<ul style="list-style-type: none">- Sites web- Comptes sur les réseaux sociaux- Panneaux d'affichage urbains- Magazines intercommunaux et municipaux...• Des événements grand public déjà connus autour du vélo et de la mobilité : Fête du Vélo, passage régulier du Tour de France, foires, semaine européenne de la mobilité , une course cycliste annuelle sur le département (l'ariégeoise cyclo sportive)...• Des stratégies de com déjà existantes : «Les montagnes ariégeoises, une destination cyclo», «L'Ariège aime le vélo»• Un Plan Vélo ambitieux qui rend cohérent aménagements et développement du système vélo avec la promotion de la pratique vélo• Le passage sur le territoire de la véloroute V81 de Bayonne à Perpignan	<ul style="list-style-type: none">• Des collectivités très disparates en termes de force de communication et de ressources• Pas de communication commune à l'ensemble du territoire• Peu de communication dédiée au vélo et mobilités du quotidien (≠ cyclotourisme ou vélo sport)• Peu de communication en direction des enfants, des ados et des étudiants

Opportunités (externe)	Menaces (externe)
<ul style="list-style-type: none"> • Un engouement pour le vélo très important depuis la fin du 1er confinement en 2020 • Des aides à l'achat qui commencent à être connues (État et Région) • Des structures parallèles qui portent la question vélo : Foix Maison des Mobilités, Vél09, Cyclopattes Pamiers, vélocistes, loueurs, réparateurs, club cyclosportifs... 	<ul style="list-style-type: none"> • Potentiellement, ne pas porter de façon commune et cohérente la promotion du vélo sur l'ensemble du territoire du fait du grand nombre d'acteurs

L'ensemble de ces observations est amené à évoluer régulièrement et est sujet à interprétation, mais malgré de nombreux points positifs sur lesquels s'appuyer, nous retiendrons ici la quasi absence de mise en valeur de la pratique vélo du quotidien.

ÉTABLIR SES OBJECTIFS DE COMMUNICATION

Déterminer ses objectifs stratégiques permet d'orienter ses actions et d'éviter la dispersion. Les possibilités sont nombreuses et il faut choisir : augmenter la part modale du vélo sur le territoire, faire connaître les nouveaux aménagements, réaliser un travail pédagogique autour de la signalétique, encourager l'intermodalité ou les déplacements domicile-travail à vélo...

Attention à ne pas confondre moyens et objectifs. Par exemple, réaliser une carte des itinéraires est un moyen, la carte un support. Augmenter la part modale du vélo en faisant connaître les itinéraires du territoire est un objectif, dont un des moyens est la réalisation d'une carte.

En accord avec le Syndicat de SCoT, nous avons choisi ici comme objectif global : **développer la pratique du vélo du quotidien auprès des jeunes générations sur son territoire.**

- Développer : accroître et accompagner au changement de pratique
- Vélo du quotidien : les déplacements utilitaires (école, courses, travail...)
- Jeunes générations : enfants, adolescents, pré-adultes
- Son territoire : concernent le territoire des trois intercommunalités du SCoT et leurs communes.

La définition des cibles découle de cet énoncé (chapitre suivant).

Cet objectif stratégique peut ensuite être traduit en objectifs de communication plus concrets :

- Affectif : Rendre le vélo attractif et crédible comme mode de déplacement
- Conatif : Renforcer l'engagement de certains et faire sauter le pas à d'autres > donner envie sans culpabiliser
- Cognitif : Permettre aux cibles de s'identifier

Il convient de vérifier que l'objectif est clairement rédigé et compris d'une manière commune par l'ensemble des parties prenantes d'une campagne de communication.





DÉTERMINER LES CIBLES PRIORITAIRES



Pour une stratégie de communication réussie, il est essentiel d'identifier précisément sa ou ses cibles. Attention à la volonté de vouloir capter "tout le monde", l'élargissement des typologies de publics est coûteux (en temps et en ressources) et complexe. En effet, le risque réside dans la multiplicité et la complexité des points de rencontre et du choix des supports appropriés.

Ici la cible marketing choisie par le Syndicat du SCoT correspond « aux jeunes générations » mais les cibles de communication intègrent l'ensemble des personnes périphériques pouvant agir sur le changement de pratique.

Cibles de communication	Effets escomptés
Enfants	Qu'ils adoptent le vélo pour leurs déplacements quotidiens
Adolescents	
Étudiants	
Les prescripteurs : parents, enseignants, personnel scolaire et de l'animation	Qu'ils soutiennent le changement de pratique, qu'ils en parlent autour d'eux

Puisque nos cibles ne se ressemblent pas, il est ensuite nécessaire de définir plus précisément ces cibles pour mieux les connaître. Cet exercice permettra de développer un message spécifique pour capter leur attention efficacement.

Pour plus de facilité nous pouvons segmenter ces cibles. Ici, nos cibles seront sans doute cyclistes occasionnels, ils n'envisagent pas encore le vélo comme un mode de déplacement à part entière, mais peuvent changer d'avis, ou non-cyclistes, les plus difficiles à convaincre. Nous ne cherchons pas à viser les cyclistes réguliers puisqu'ils ont en principe déjà atteint l'objectif (tableau p13).

La « jeunesse » n'est pas une cible homogène mais plurielle. Les jeunes doivent nécessairement être perçus comme des acteurs de premier plan de la vie sociale. Ces différentes cibles sont très distinctes, il est peu probable de s'adresser à chacune simultanément, avec le même message et les mêmes actions de communication. Il serait préférable de choisir un des 3 groupes combiné avec les prescripteurs de ce groupe pour assurer de bons résultats à notre opération de communication. Par ailleurs, rien n'empêche de faire 3 opérations en parallèle.

Nous pouvons aussi aller plus loin en définissant un cœur de cible à travers la réalisation de personnas (un personnage imaginaire représentant un groupe ou segment cible, un portrait virtuel).

Cet exercice permet de déterminer avec précision les points de rencontre efficaces pour capter les personnes comme Talie. Pour des actions de communication réussies, il ne faut pas se limiter à un unique profil. Mieux vaut avoir en tête deux ou trois personnas, cyclistes occasionnels ou non-cyclistes, qui n'ont pas le même comportement ni les mêmes attentes. Ces personnas doivent devenir le centre de notre attention, les personnes à qui l'on s'adresse spécifiquement.



TALIE

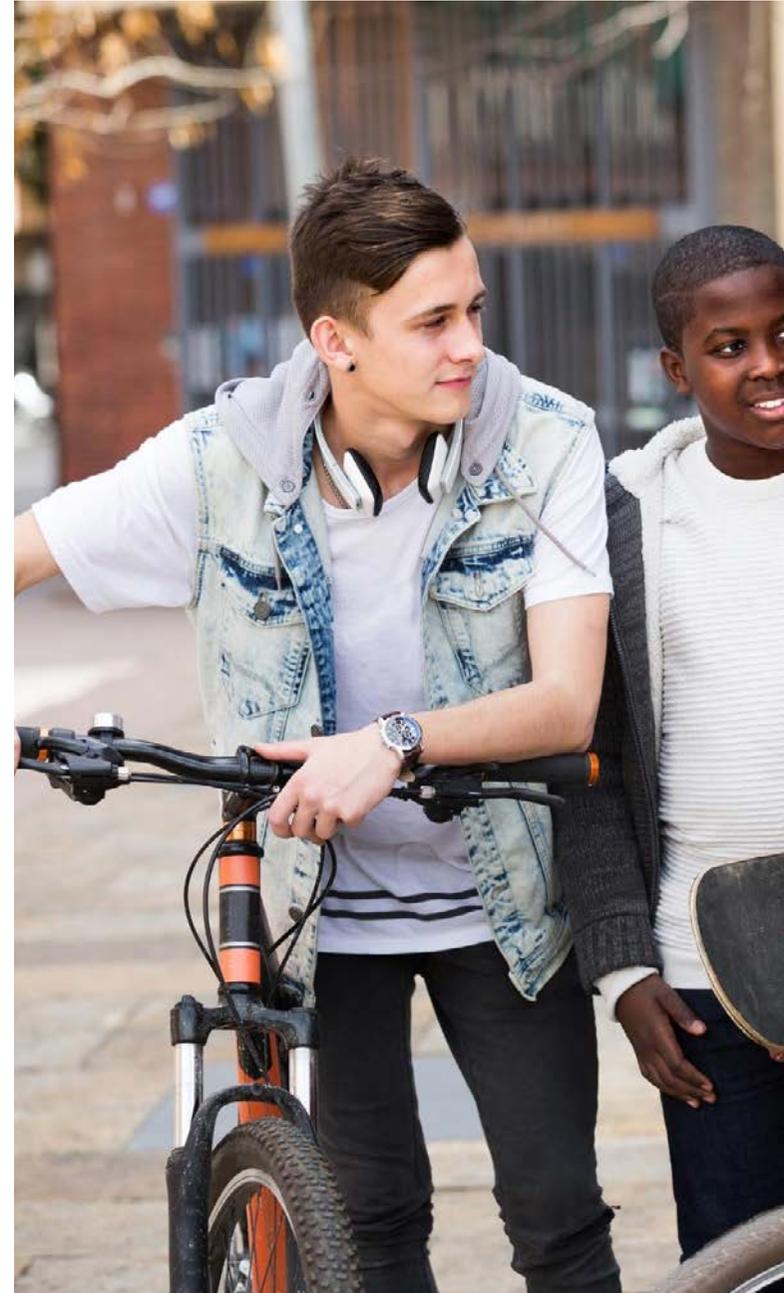
Age : 15 ans
 Lycéenne
 Ville : Saverdun
 Caractère : dynamique, sociable, engagée

Talie aime sortir avec ses ami·es, faire les boutiques à Toulouse, même si elle ne sort pas autant qu'elle le souhaiterait. Sensible à la cause environnementale, elle est rédactrice pour le journal du Lycée et est très présente à ce sujet sur les réseaux sociaux. Elle sait faire du vélo mais l'utilise rarement, principalement avec ses parents en vacances. Elle aimerait gagner en autonomie, tout en se sentant en sécurité.

Objectifs	Motivation	Freins
<ul style="list-style-type: none"> gagner en autonomie être mobile facilement 	<ul style="list-style-type: none"> rester cohérente dans son mode de vie avec la cause qui lui tient à cœur 	<ul style="list-style-type: none"> vélo ≠ « vraie » solution de déplacement appartenance au groupe importante sensation d'insécurité sur la route

📌 Canaux de communication à privilégier : Réseaux sociaux, Bouche-à-oreille, Affichage urbain

	Cyclistes occasionnels	Non cyclistes
Enfants 9-12 ans	Sont dépendants des prescripteurs en ce qui concerne la communication. Ne sont pas autonomes dans leurs déplacements quotidiens.	
	Sont eux-mêmes prescripteurs auprès de leurs parents. Utilisent le vélo ponctuellement comme loisir. Sont toujours accompagnés.	N'ont pas encore appris à faire du vélo ou manquent d'aisance.
Adolescents 13-17 ans	Leurs principaux moyens de communication sont certains réseaux sociaux. Cible assez hermétique et versatile. Ne veulent pas ressembler aux plus vieux.	
	En quête d'autonomie, de liberté, de plaisir. Utilisent le vélo ponctuellement comme loisir.	Victimes de sédentarité. Manquent d'aisance à vélo.
Pré-adultes 18-25 ans	Faible pouvoir d'achat, cherche à faire des économies. Grand besoin de déplacement. Sont sensibilisés à l'écologie et plus enclins à faire des choix vertueux. Ne veulent pas ressembler aux plus jeunes.	
	Utilisent le vélo ponctuellement comme loisir. Sont sensibles à l'argumentaire pro-vélo.	Victimes de sédentarité. Manquent d'aisance à vélo. Le premier réflexe en termes de transport est la voiture (ils peuvent enfin accéder au permis).
Prescripteurs adultes	Influencés par les cibles précédentes. Sont décisionnaires pour les enfants.	
	N'envisagent pas forcément le vélo comme un « vrai » mode de déplacement. Sont sensibles à l'argument pro-vélo : écologique, efficace, économique, bon pour la santé.	Peuvent avoir peur pour la sécurité des plus jeunes.



DÉTERMINER LE MESSAGE, SUR LE FOND ET SUR LA



Afin d'optimiser vos actions de communication il est essentiel de partager **un discours simple mais précis, rapide à comprendre, facile à transmettre et positif** ! Il est primordial de garder en tête les valeurs que l'on souhaite véhiculer à travers celui-ci : partage, respect de l'environnement, convivialité, etc.

Le monde du vélo regorge de jargon qu'il va falloir éviter : intermodalité, part modale, schéma directeur cyclable en sont quelques exemples. Choisissez la simplicité ! Une petite touche d'émotion ou d'originalité pourra compléter le discours et permettra de marquer les mémoires pour un ancrage durable. **Utiliser les techniques de storytelling est un bon point de départ.** Cela consiste à utiliser une histoire plutôt qu'à mettre classiquement en avant des arguments marque ou produit. Il doit normalement permettre de capter l'attention, renforcer l'adhésion et de susciter l'émotion.

Le sujet vélo peut être clivant : opposition avec les automobilistes, connoté écolo ou bobo, pour ou contre l'assistance électrique, cyclistes qui ne respectent pas suffisamment le code de la route, impression de danger, demande trop d'efforts... la liste est longue. Il convient que le message soit positif et évite absolument la culpabilisation ou la stigmatisation.

Le message ainsi construit doit s'approcher au plus près des aspirations de chaque cible, d'où

l'importance de bien les définir. Dans le cas des adolescents et pré-adultes, il est absolument essentiel de ne pas tomber dans les clichés, les préjugés ou le jeunisme. Comme nous l'avons défini, ces deux cibles ne sont pas homogènes et ont leurs propres aspirations, attentes, identités, et ne souhaitent pas être amalgamées.

Le ton à employer dans le message est aussi fondamental. Auprès des jeunes générations, il convient généralement d'utiliser un ton dynamique, mobilisateur et direct avec le tutoiement par exemple, mais attention de ne pas tomber dans le jeunisme comme avec cet exemple « j'prends ma bécane », qui en plus peut apporter de la confusion.

Ainsi, il vous faudra déterminer les principaux messages, les mots clés, les termes à employer, les termes à bannir, ... Gardez en tête que cible, message et support de communication sont indissociables, chaque item s'adaptant à l'autre.

Le message écrit et oral est aussi complété par une identité visuelle définie. Illustration, photographie, vidéo en prises de vues réelles, animation, travail graphique... Le choix du format est essentiel mais doit être mis en parallèle avec le contenu. Le vélo est-il le sujet ou bien est-ce le ou la cycliste ? Quelles couleurs utiliser pour souligner le ton ? Ma cible peut-elle s'identifier ? Doit-on utiliser hashtag ou qr code ? Mon message comprend-il un appel à l'action ?

Nos cibles étant multiples, il conviendra qu'elles aient chacune un message et un visuel adapté, peut-être sous forme de séries déclinées ou plus simplement d'actions de communication espacées temporellement. Une attention particulière doit être portée aux détails. Par exemple, il convient de respecter la diversité dans les profils, ainsi que la parité, surtout quand il s'agit du monde du vélo souvent associé aux seuls côtés sportif ou mécanique, plus masculin. L'inclusivité est aujourd'hui un élément indispensable pour toute campagne de communication.

La vigilance est aussi de mise pour tout ce qui fait débat, par exemple le port du casque obligatoire pour tous. Nous savons qu'il est connoté « sécurité » et donc par déclinaison « insécurité de la pratique », et il est avéré qu'il peut décourager de nouveaux pratiquants. Nous préconisons donc que le casque ne soit pas systématique sur les visuels (sauf pour les enfants de moins de 12 ans évidemment). Enfin, l'environnement est aussi un élément essentiel du visuel, et il peut facilement tomber dans le hors-sujet. Ainsi, quand on parle vélo au quotidien, il convient que le visuel soit placé dans un contexte urbain ou péri-urbain, en mettant pourquoi pas en évidence le partage de la route ou les aménagements qui facilitent la pratique. Un shooting en forêt est sans aucun doute très esthétique mais loin de la réalité des usager•es. De même, le choix du vélo est important, car il y a autant de types de vélos que de pratiques. Les «vélotaffeur•ses» vont rarement au travail en VTT, par exemple. Dans tous les cas, nous cherchons à viser l'identification dans le modèle et dans l'environnement, tout en donnant envie. Les déplacements à vélo doivent devenir une évidence.

Revenons à notre persona Talie. Nous savons qu'un point de rencontre se trouve sur les réseaux sociaux. En fonction de son âge, il est probable qu'elle soit présente sur Instagram et Tik Tok. Nous allons donc lancer une campagne de communication semblable mais adaptée à chacun de ces réseaux. Attachée à son groupe social, nous choisirons pour elle un visuel intégrant plusieurs adolescent•es dynamiques, en mouvement sur des vélos urbains, près d'un lycée ou d'un autre point de rencontre, en privilégiant une photographie pour Instagram et une vidéo pour Tik Tok. Au préalable, nous faisons participer les adolescent•es du territoire au shooting pour une meilleure identification, tout en visant la crédibilité du propos avec une communication pour et par les jeunes.

Notre message : « Passe au vélo et choisis la liberté ! »

Sur Tik Tok cela peut même se traduire par un défi, marque de fabrique du réseau social : en scène sur son vélo en chantant « Bicycle Race » de Queen, par exemple. #BicycleRaceAriege

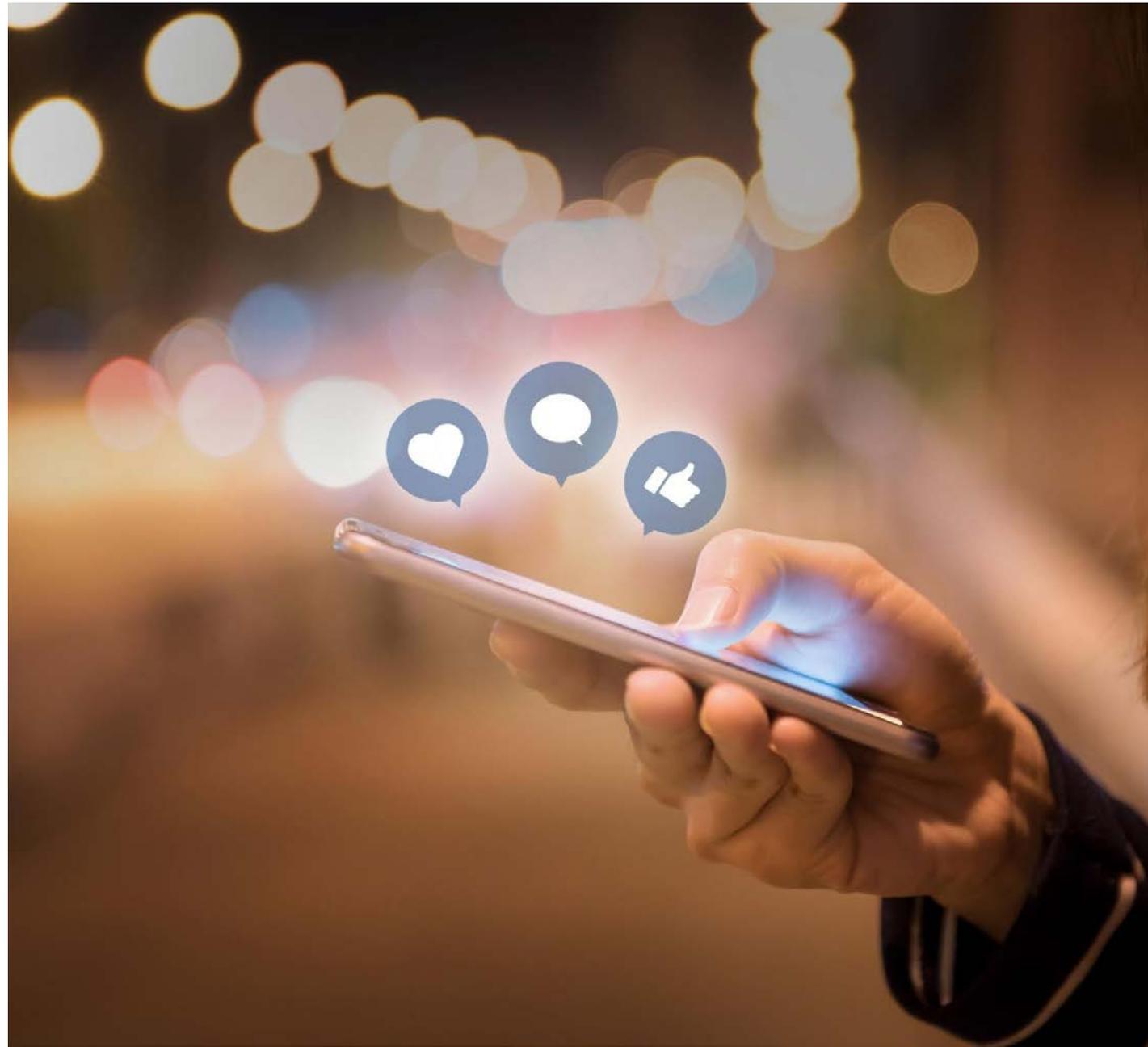
CHOISIR LES BONS CANAUX DE COMMUNICATION

La liste présentée ici est loin d'être exhaustive mais propose des supports de communication qui ont prouvé leur efficacité, ou qui ont été sélectionnés car spécifiques à notre public cible, les adolescents. Ils constituent **une communication 360°**, dont l'objet est de multiplier les entrées et capter plus efficacement notre cible.

Nous évitons volontairement dans ce chapitre de nous pencher sur les actions de communication comme l'événementiel par exemple puisque la seconde partie de ce document consiste à vous proposer un certain nombre d'actions testées et approuvées. Il conviendra de mettre en parallèle supports et actions pour faire un choix éclairé, pertinent et efficace.

Les réseaux sociaux _____

Quand il s'agit de communiquer auprès de nos cibles, **les réseaux sociaux sont aujourd'hui inévitables**. Pour autant, ils ont leurs propres spécificités, usages et publics. Malgré leur statut d'incontournable, alimenter un réseau social est chronophage. Mieux vaut choisir avec pertinence le ou les réseaux sociaux en fonction de notre cible, que de choisir l'exhaustivité et noyer notre message par manque d'assiduité et de temps consacré. La création régulière de nouveaux contenus et leur diffusion sont souvent récompensées sur les réseaux sociaux.



Réseaux sociaux	Pour qui	Fonctionnalités
Instagram	Adolescents Pré-adultes Cible + féminine. 69% des 15-24 ans utilisent Instagram tous les jours.	Publications photos ou vidéos permanentes Story : message visible 24h avec fonctionnalités (lien, musique, GIF, sondage, compte à rebours...) Reels : vidéo montée de 30 sec max divertissante
Facebook	Prescripteurs Adultes + de 30 ans. Le réseau social a déjà 13 ans en France.	Publications permanentes Story Partage facilité
Snapchat	Adolescents Pré-adultes 15-24 ans	Snaps : photos vidéos avec filtres, à la durée de vie limitée qui expirent une fois vues : éphémère Pour communiquer avec ses amis Story Jeux Réalité augmentée
Tik Tok	Enfants Adolescents 11-17 ans	Vidéos divertissantes de 60 sec : mime Beaucoup de challenges Conversations Des codes qui lui sont propres, assez hermétiques pour les adultes Système de recommandation de contenu personnalisé
Youtube	Enfants Adolescents Pré-adultes	Vidéos de qualité : musique, formation, éducation, vulgarisation, lifestyle...

Twitter et LinkedIn ont aussi un grand intérêt mais ciblent peu les adolescents. LinkedIn est principalement utilisé dans le réseau professionnel, tandis que Twitter permet de faire passer un message court mais à la durée de vie très courte. Les deux s'adressent essentiellement aux plus de 30 ans.

La qualité des images est ici primordiale. Elles doivent être attrayantes et engageantes afin de présenter un réel intérêt qui stoppera les adeptes du scrolling et provoquera une interaction qui permettra d'accroître l'audience initiale.

Réaliser des vidéos courtes de qualité a un coût certain mais une efficacité redoutable.

Une stratégie consiste aussi à développer des partenariats avec des influenceur•ses/ youtubeur•ses en phase avec nos valeurs et touchant une audience représentative de notre cible, mais plus large et fidèle.

Le podcast est aussi un format très bien reçu sur les réseaux sociaux.

Faire participer son audience à la création de contenu, comme avec un concours photo par exemple, est aussi une bonne pratique. Cela permet de renforcer la confiance et d'augmenter l'engagement et le passage à l'action.

La publicité sur ces réseaux permet de capter une audience extrêmement ciblée, et donc très

qualifiée, de manière directe et personnelle.

Le vélo pouvant être un sujet clivant, il convient de modérer les interactions, commentaires pour éviter tout débordement. La diplomatie et la pédagogie sont de rigueur !

Le contenu ne doit pas être autocentré sur la structure ou le message. Il doit être varié et adopter un ton propre, il doit s'ouvrir au monde du vélo au sens large pour attirer un public aux intérêts variés. La régularité étant essentielle, pour les réseaux sociaux qui ne s'adressent pas exclusivement aux adolescents, il est possible de consacrer un temps fixe qui leur soit dédié (ex : une story tous les vendredis sur Instagram).

Pour tous ces réseaux sociaux, les fonctionnalités évoluent souvent. **Se tenir informé et adopter ces nouvelles fonctionnalités est indispensable pour maintenir une couverture efficace.** De plus, cette liste évolue aussi rapidement et de nouveaux réseaux peuvent apparaître assez subitement chez une certaine cible. Restez en veille !

Le site web _____

Il est très souvent intéressant de conjuguer une campagne de communication sur les réseaux sociaux avec une page web de référence, voire un site web dédié, via le SCoT ou un partenaire, et

partageable sur les publications. Ce support devra permettre à notre cible d'accéder facilement à du contenu qui lui soit utile pour pouvoir répondre à notre objectif, par exemple la **carte des itinéraires cyclables.**

Il est important, à la création de ce support, d'avoir en tête que les adolescents (et pas seulement) utilisent principalement le smartphone comme équipement numérique. La conception de la page ou du site web devra donc être réalisée en « mobile first ».

De plus, le contenu se doit d'être utile et pas seulement informatif. Par exemple, le site de la Maison du Vélo de Toulouse présente l'ensemble des services de l'association. Pourtant, la page la plus visitée et celle qui concerne les aides à l'achat de vélo, sujet quelque peu hermétique et donc extrêmement précieux pour nos usagers et au-delà. La page ou le site web sont des supports de communication mais ils doivent être surtout conçus comme **un outil pour faciliter le changement de comportement.**

L'application mobile _____

Dans la même idée, à savoir que les jeunes sont ultra consommateurs de mobile, développer une application mobile peut s'avérer profitable. Celle-ci devra parfaitement répondre à leur

besoin spécifique. Les applis de jeux notamment représentent un gros volume d'usage. Développer un projet comme celui-ci a un coût important, mais devra surtout être mené d'une main de maître pour ne pas perdre le message initial. Le fonctionnement doit être clair et adopter les codes existants, mais il faudra aussi que l'appli soit innovante et singulière pour présenter un intérêt chez notre cible, ce qui représente un exercice délicat.

Newsletter & SMS

Enfin, si vous arrivez à obtenir un certain nombre de contacts qualifiés (mail et numéro de téléphone, via une campagne sur les réseaux sociaux ou un stand en direct par exemple), vous pourrez compléter la campagne de communication par une opération d'e-mailing et de sms, opération redoutablement efficace. Les pré-adultes sont particulièrement friands de newsletter au contenu rédactionnel pour se tenir informé, une touche d'humour ou un parti pris sont souvent appréciés. Les sms, s'ils apportent un contenu utile au destinataire sont des outils pertinents et directs pour faire passer son message.

Le print

Malgré les qualités de ces supports numériques, il convient de ne pas négliger les supports traditionnels papiers qui complètent ce panel. Les campagnes d'affichage sur mobilier urbain sont efficaces pour faire connaître une nouvelle offre, faire de la sensibilisation en touchant l'ensemble de nos cibles dont les prescripteurs et font écho aux supports numériques choisis.

Les flyers ou dépliants ont aussi fait leurs preuves, mais ne doivent pas se contenter d'un beau design pour espérer allonger une durée de vie courte. Ils doivent aussi apporter un contenu à valeur ajoutée comme un plan des itinéraires cyclables ou une carte des distances/temps. La distribution devra être pensée et organisée bien en amont pour être pertinente.

Les magazines intercommunaux et municipaux sont aussi un élément print essentiel. Bien sûr, ils s'adressent plus facilement aux prescripteurs, mais ne doivent pas sous estimer l'intérêt que peuvent leur porter les pré-adultes ou même les adolescents. Pourquoi ne pas concevoir un numéro qui leur soit entièrement dédié ?! Pour le lier aux supports numériques, une rubrique type « vos plus beaux clichés Instagram » peut aussi être pertinente.





Les relations presse _____

Enfin, gardons à l'esprit que les relations presse seront peu efficaces sur la cible enfant ou adolescente, mais pourra s'avérer payante auprès des prescripteurs. Des mensuels culturels gratuits et locaux tels que *La Bougeotte* sont un support de choix pour toucher les pré-adultes, que ce soit via des articles ou des achats d'espace publicitaire.

Recommandations _____

Dans l'idée d'affirmer une certaine cohérence avec les valeurs de transition écologique ou de respect de l'environnement lié au vélo, il est bon d'adhérer à une démarche d'éco-conception pour la réalisation de ces différents supports, print ou numériques. Nous pourrons ainsi réduire les impacts environnementaux de nos outils et des actions de communication. Par exemple :

- Utiliser des typos qui consomment moins d'encre.
- Imprimer en recto verso et en gris 85 %.
- Éviter les papiers spéciaux et les pelliculages.
- Intégrer des critères environnementaux dans le choix des prestations (stands modulables, démontables et réutilisables, alimentation issue de l'agriculture biologique, éclairage économe en énergie, etc.).
- Limiter les objets promo, privilégier ceux conçus à partir de matières recyclées et produits localement.
- Supprimer le jetable, miser sur les renouvelables, favoriser le tri et le recyclage.
- Limiter le contenu du site internet en supprimant les pages jamais lues.
- Redimensionner les images avant de les

charger dans un gestionnaire de contenu de site.

- Faciliter la lecture à l'écran pour éviter les impressions.
- Réaliser un « format impression » avec une mise en page qui limite les consommations d'encre et de papier...

Pour finir, il est essentiel d'anticiper la réalisation et la diffusion de ces supports pour une campagne performante. Nous pourrions aussi nous appuyer sur les événements à rayonnement national ou international comme Mai à Vélo, la Semaine Européenne de la mobilité, le Parking day, etc. pour appuyer notre message et l'associer à une programmation de plus grande envergure.

MOBILISER DES PARTENAIRES

Si un chapitre de ce document est consacré à cette question c'est qu'elle est bien souvent sous-estimée. Communiquer seul n'aura jamais le même impact que si d'autres soutiennent notre message, d'autant plus si ces tiers ont des contacts plus directs avec notre cible. Il nous faut donc nous appuyer sur le réseau existant pour relayer efficacement notre message.

Ainsi puisque la question du vélo est souvent en lien avec un territoire donné, il convient de se rapprocher des structures offrant des services aux cyclistes, comme les associations vélo, les vélocistes, loueurs, réparateurs... S'ils adoptent votre message, le relais auprès de la cible sera très efficace. L'échange de communication est aussi une pratique gagnant/gagnant. Attention toutefois, les usager·es de ces différents acteurs sont souvent déjà acquis à la cause vélo, mais peuvent toutefois être considérés comme prescripteurs.

En ce qui concerne la cible adolescente, nous avons vu qu'il s'agit d'une cible plus hermétique que les adultes. Si les collèges/lycées peuvent relayer votre message, c'est bien, mais attention toutefois, car la parole de ces établissements n'est pas parole d'évangile pour les adolescents. Les MJC sont aussi des interlocuteurs de choix, tout comme les salles de jeux, les structures dédiées aux activités extrascolaires... Ne sous-estimez pas le pouvoir du bouche-à-oreille.

La réalisation d'un schéma directeur cyclable pour l'ensemble du territoire du Syndicat de SCoT Vallée de l'Ariège démontre la volonté de l'ensemble de ses acteurs de développer la pratique du vélo.

On peut donc imaginer aller plus loin dans la démarche en mutualisant entre les acteurs le travail préparatoire, les supports et/ou un budget pour augmenter le succès des actions de communication. Bien sûr, il est toujours compliqué de faire en sorte que plusieurs acteurs soient unanimes sur ces questions si subjectives, mais le challenge en vaut la chandelle. Le choix d'un·e prestataire extérieur·e sera alors essentiel, car si la demande doit être claire, ce sera à lui ou elle de justifier ses choix auprès de toutes les parties prenantes.



ÉVALUER POUR RENOUVELER L'OPÉRATION ET S'AMÉLIORER

La communication comporte de nombreuses variables humaines et subjectives difficilement quantifiables. Il est pourtant essentiel de démontrer l'efficacité de ses actions de communication, d'en mesurer l'impact. C'est pour cela qu'il est important de penser à nos indicateurs d'évaluation dès les prémices d'une nouvelle campagne.

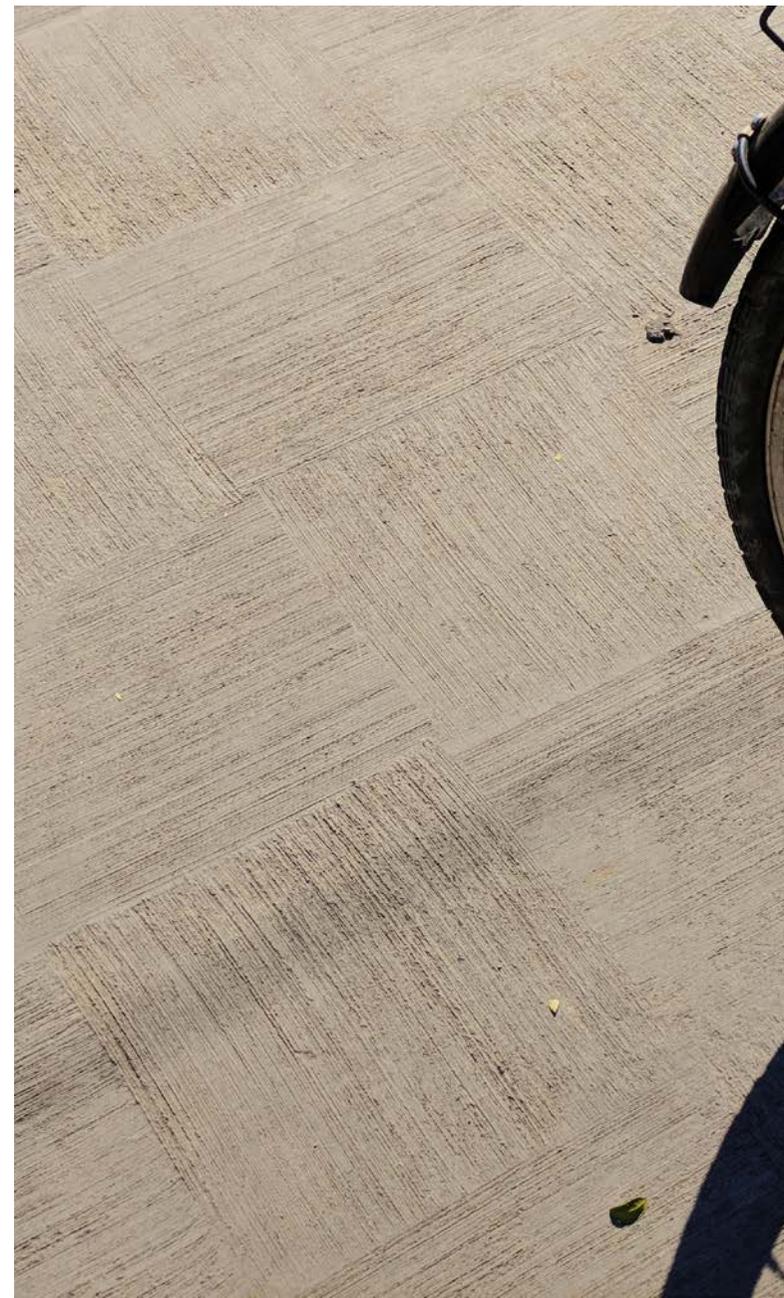
Vous souhaitez savoir quels sont les supports les plus utilisés/lus par vos cibles ? Les chiffres de fréquentation sont à suivre de près :

- nombre de visiteurs uniques du site web,
- réseaux sociaux à l'origine des visites sur le site web,
- pourcentage de visiteurs adeptes du mobile
- référencement sur le moteur de recherche,
- nombre de clics et taux d'ouverture de la newsletter,
- nombre d'abonnés sur les réseaux sociaux,
- nombre d'interactions,
- nombre de personnes participantes à votre événement,
- nombre de questionnaires remplis,
- nombre de participants à ce jeu, etc.

Vous souhaitez connaître l'impact de votre campagne sur le changement de comportement ? Une enquête via mail ou en direct lors d'un événement peut être une solution efficace pour comparer les anciennes pratiques avec les nouvelles, mais aussi recueillir des données comme les freins à la pratique du vélo persistants, les avis sur les nouveaux aménagements, etc.

Le nombre de retombées médias et l'évolution de la couverture sont aussi des indicateurs importants pour justifier l'investissement sur votre campagne.

Il faudra finalement prendre le temps d'analyser l'ensemble de ces données et en tirer des enseignements pour pouvoir ajuster ses pratiques.



RESSOURCES COMPLÉMENTAIRES



Voici quelques ressources qui pourront compléter la réflexion menée ici et vous apporter de nouvelles inspirations.

« Une stratégie pour communiquer auprès de jeunes » - mars 2018

<https://www.cap-com.org/actualit%C3%A9s/une-strategie-pour-communiquer-aupres-des-jeunes>

Déjà un peu daté, notamment concernant Facebook, cette note stratégique réalisée par deux étudiants en communication à destination des mairies, nous invite à changer notre regard sur les jeunes.

« Développer une culture vélo dans les territoires » - mai 2021

<https://bibliothec.ademe.fr/mobilite-et-transport/4664-developper-la-culture-velo-dans-les-territoires-9791029717871.html>

Ce document réalisé par l'ADEME est un incontournable ! Conçu comme un outil d'aide à la réflexion stratégique des collectivités et de leurs partenaires pour promouvoir la culture vélo à l'échelle nationale, il vous accompagne pas à pas pour lancer vos actions de communication. Il est complété par un kit de communication très pertinent.

« Kit de communication » et « Guide pratique » - avril 2021

<https://www.maiavelo.fr/presse-et-communication/>

Le collectif Mai à Vélo a réalisé ces ressources pour promouvoir cet événement annuel au niveau national et proposer à de nombreuses structures d'intégrer le projet. On imagine qu'une nouvelle version sera éditée au printemps 2022.

FICHES ACTIONS

Communication & sensibilisation

Donner envie

Campagne d'affichage.....	28
Fête du Vélo	30
Stand d'animation et d'information	34

Sécuriser et remettre en selle

Challenge mobilité.....	36
Exposition photo	38
Parcours vélo encadré.....	40

Pérenniser

Promouvoir ses itinéraires cyclables	42
Conférence & webinaire	44
Projection de film	46

ORGANISER UNE CAMPAGNE D’AFFICHAGE

Descriptif

Les campagnes d’affichage en ville sur des supports types abribus, panneaux, mobilier urbain, sont de très bons outils de communication et de sensibilisation.

En dehors de faire la promotion des services vélo ou des aménagements cyclables, il peut s’agir de réaliser une campagne de sensibilisation qui a pour but un(des) changement(s) de comportement, à caractère non lucratif.

Objectifs

- Favoriser les prises de conscience et l’objectivation des freins à la pratique vélo.
- Piquer la curiosité du grand public.
- Encren l’envie de faire du vélo auprès des cyclistes moyennement et fortement affirmé•es.
- Bousculer les représentations des non-cyclistes chez qui les résistances au vélo sont les plus fortes.

Contenu

Message : une phrase d’accroche dynamique et qui attire l’attention.

Arguments : des éléments qui appuient le message en apportant des informations confirmées. On utilise souvent des indicateurs chiffrés pour tout ce qui est santé ou économie.

Visuel : des graphismes et couleurs qui attirent le regard du passant sont les bienvenues.

Cibles

- Les pratiquants de la mobilité douce (marche à pied, transports en commun, vélo).
- Les actifs qui se déplacent à vélo pour leur trajet domicile-travail.
- Les étudiants
- Les usagers indécis ou occasionnels
- Les non usagers du vélo en montrant la force et la place qui doit revenir à ce mode de déplacement.



Mise en oeuvre _____

En amont (entre 2 et 6 mois)

- Déposer une demande de mise à disposition de panneaux auprès du service affichage de la collectivité.
- Prévoir la déclinaison de la campagne pour augmenter sa longévité.
- Rechercher un prestataire pour la production graphique
- Si les visuels incluent des photos portraits, lancer un appel à candidatures et programmer le shooting photo.
- Faites valider vos visuels par votre correspondant au sein du service affichage.
- Envoyer un communiqué de presse pour faire connaître votre démarche.
- (Créer et) diffuser les supports de promotion sur l'ensemble des canaux de communication (newsletter, réseaux sociaux, magazines, gazettes internes, etc.)

Recommandation : publier des avant-goûts de la campagne sur les réseaux sociaux afin d'attiser la curiosité du public. N'hésitez pas à trouver un # pour cette campagne en particulier.

Pendant (entre 15 et 20 jours)

- Continuer à faire la promotion du déroulement de la campagne sur l'ensemble de vos canaux de communication.
- Publier régulièrement des posts sur les réseaux sociaux. Partager les articles qui mentionnent la campagne.

Recommandation : organiser des jeux concours type « retrouvez-les toutes » sur Instagram pour attirer l'attention et déclencher le phénomène viral. Inviter les abonné•es à se prendre en photo avec les panneaux.

En aval (15 jours environ)

- Formuler un bilan de la campagne et le partager avec les parties prenantes.
- Rendre visible la réussite de la campagne dans votre newsletter, gazette interne, réseaux sociaux, etc.

Quelques exemples :

[-https://www.maisonduteloulouse.com/presse/](https://www.maisonduteloulouse.com/presse/)

[- https://www.bike.brussels/fr/campagnes](https://www.bike.brussels/fr/campagnes)

Calendrier

entre 4 et 8 mois au total

Budget

entre 3000 et 6000 € pour 70 panneaux comprenant prestations graphiques et impression/production

Indicateurs d'évaluation

- Nombre de panneaux et types
- Nombre et types d'articles de presse publiés au sujet de votre campagne
- Estimation du nombre de personnes ayant vu une ou plusieurs affiches

Sur les réseaux sociaux :

- Nombre de personnes touchées
- Nombre d'interactions
- Nombre de vues des contenus audiovisuels

Partenaires mobilisables

- Associations locales
- Agences publiques (ADEME, Cerema, ONAPS, etc.)
- Collectivités locales
- Commerces
- Centres sociaux et MJC, etc.

ORGANISER UNE FÊTE DU VÉLO

Descriptif

Une fête du vélo s'inscrit comme un évènement transversal accessible à tous·tes. Il y a une histoire personnelle pour chacun d'entre nous, c'est pourquoi une fête du vélo se veut être plurielle et universelle.

Bien évidemment, la mobilité douce est mise à l'honneur, néanmoins les connexions avec un large réseau de secteurs sont facilement raccordables. Le cirque, la littérature, le sport, la technologie, l'environnement, l'écologie, la photographie, la mécanique, le jeu, l'art, la musique, la danse, les loisirs, l'urbanisme, la poésie sont des champs multiples sur lesquels une fête du vélo construit ses fondations. La combinaison de compétences artistiques, pédagogiques, techniques donne des déclinaisons surprenantes et attractives permettant ainsi la rencontre de plusieurs corpus. Organiser et animer une fête du vélo est un exercice passionnant et qui ouvre des perspectives de synergie innovantes et durables au sein d'une commune ou d'une intercommunalité.

Objectifs

- Fédérer les initiatives locales en faveur de la mobilité douce
- Mettre en synergie les acteurs locaux engagés dans la mobilité douce
- Construire une identité culturelle locale en faveur du vivre ensemble, de la transition écologique
- Inscrire une démarche environnementale par une déclinaison opérationnelle ludique et engageante
- Positionner progressivement et durablement de nouvelles habitudes de déplacement par le biais d'un évènement régulier fédérateur.

Cibles

Une fête du vélo a pour vocation d'accueillir et faire participer une large palette de publics

- Les familles
- Les élèves dans le cadre de leur scolarité
- les jeunes et moins jeunes
- Les salariés et agents par le biais d'actions engagées au sein de leur employeur.
- Les personnes âgées.



Mise en oeuvre

Réunir autour du projet la gouvernance du projet : Acteurs associatifs ? Techniciens et Elus ? Comité des fêtes ? Entreprise ?

Engager une mission de coordination auprès d'une personne salariée, en capacité de réunir un collectif pluri-disciplinaire (communication, technique, animation, management).

Définir une thématique qui va orienter les composantes de l'évènement. Par exemple, « le vélo tous les jours » illustre les déplacements à vélo au quotidien et intègre écoles, commerces, entreprises. Le thème « Génération vélo » met en lumière le public jeune et répond à une démarche éducative et ludique intégrant les structures d'accueil de ce public.

Identifier les parties prenantes et leur présenter le projet en spécifiant leur part dans l'organisation et la réussite du projet. Il est important lors des présentations de spécifier les éléments suivants :

- L'intérêt et l'impact de l'évènement.
- Les dates, privilégier la période de mai-juin pour surfer sur l'évènement Mai à Vélo et profiter de la clémence de la météo.
- La durée : 1 jour, un week-end, une semaine selon la thématique abordée, les ressources et la volonté du collectif.
- Quelques idées d'animations mais attention de laisser le champ libre à la création et l'implication des participants.
- Le rétroplanning
- Le ou les lieux pressentis

- Le besoin d'aides (technique, financier, mobilisation de personnes, locaux, de facilitations, de prêt de matériel,...

Mettre en place le recrutement de bénévoles avec une personne référente en charge de coordonner leurs missions.

Avoir une validation politique pour une adhésion et une facilitation des échanges avec les services.

Exemples d'animations sur la thématique « Génération vélo »

La journée du vendredi pourrait être centrée sur le public scolaire, le samedi grand public avec une déclinaison accentuée vers la famille :

- Balades en famille
- Parade scolaire, rassembler tous les CM1 et CM2 et les faire circuler sur un parcours urbain.
- Convergences scolaires vers le site de l'évènement
- Ateliers de découverte mécanique
- Ateliers de découverte scientifique
- Circuit d'éducation routière
- Atelier de maniabilité et dextérité
- Rallye ludique et convivial à vélo (découverte du patrimoine historique, culturel, naturel, jeux avec le réseau des commerçants,...)
- Essais et prêt de vélos
- Stands de découverte des acteurs associatifs engagés dans les enjeux de l'environnement, de la mobilité
- Des spectacles et performances artistiques, musicales
- Des conférences et débats sur la place du vélo

- Un studio de prises de vues des cyclistes
- La contribution d'un plateau radio local durant l'évènement

Recommandations : pour éviter une catégorisation marquée du public, l'apport des spectacles et artistes facilite la mixité entre les publics non pratiquants, les occasionnels et les réguliers.

Ne pas oublier de recenser lors de bilans les points positifs et les axes d'amélioration, cette étape est nécessaire pour la reconduction de l'évènement.

Pensez à fédérer autour de l'organisation en chouchoutant les acteurs et les bénévoles, c'est une force essentielle pour la réussite de l'évènement.

Envisagez une solution de repli à l'intérieur avec concerts, projections,...

Utilisez les supports de communication tels qu'un film sur l'évènement, une expo, des témoignages, ce sont de forts marqueurs créant ainsi l'identité vélo d'un territoire.

C'est l'organisation régulière d'une fête du vélo qui transforme durablement les pratiques de déplacement.

Calendrier

J-8 mois	<ul style="list-style-type: none"> • Définition de la thématique • Création d'un comité de pilotage et d'une équipe opérationnelle (coordination, technique, animations) • Recherche des pistes de financement • Présentation de l'idée et adhésion des parties prenantes (par ex. : pour les écoles, cet évènement peut s'intégrer dans un projet de classe ou d'établissement) • Accord de principe des autorités
J-6 mois	<ul style="list-style-type: none"> • Identification du lieu pressenti • Recherche et animation du réseau des acteurs • Budget affiné • Ebauche de la programmation • Plan de communication réalisé. • Réservation des ressources techniques de la collectivité

J-4 mois	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation du plan du site • Recrutement des bénévoles • Diffusion des dates de l'évènement au public • Réunion du comité de pilotage • Demande des autorisations d'occupation des espaces publics • Réunion avec les services techniques de la collectivité • Lancement de la dynamique des animations • Recherche des foodtrucks
J-2 mois	<ul style="list-style-type: none"> • Programmation finalisée des animations • Réunions avec les partenaires • Autorisations administratives validées
J-1 mois	<ul style="list-style-type: none"> • Répartition des tâches et fiches mission individuelles des bénévoles • Communication et diffusion médiatique • Réunion opérationnelle avec les acteurs impliqués
J-5 jours J-1 jour	<ul style="list-style-type: none"> • Installation du site • Réunion de calage des bénévoles et des acteurs • Diffusion médiatique • Premières animations en préambule (écoles, établissements publics, entreprises, ...)

Budget

Selon l'ambition et la mobilisation des parties prenantes, le budget d'une première fête du vélo peut être estimé à 20 K€. Cela correspond à la rémunération du personnel (65%), à la communication (8 %), aux animations (20%), frais divers (7%) (assurances, repas, consommables, transport, ...).

Il est intéressant de faire apparaître la valorisation du temps des bénévoles et les apports en nature. Ces indications permettent de dimensionner la réalité économique du projet.

Indicateurs d'évaluation

- Nombre d'acteurs engagés
- Nombre de bénéficiaires directs
- Couverture médiatique (nombre d'articles, de posts, de vues,
- Degré de satisfaction pouvant être évalué par un questionnaire rempli lors de l'évènement

Partenaires mobilisables

- Les établissements scolaires
- Les associations locales
- Les collectifs organisés de citoyens
- Les entreprises et administrations locales
- Les collectifs d'artistes
- Les établissements de santé
- Les établissements culturels

ORGANISER ET TENIR UN STAND D'ANIMATION ET D'INFORMATION

Descriptif

Dans l'optique d'une transformation progressive des habitudes de déplacement, la part consacrée à la sensibilisation des publics vers une mobilité vertueuse et durable nécessite la combinaison de plusieurs actions dont la relation humanisée en est un accélérateur. Lors de ces faces à faces avec le public, la transmission des informations, des conseils et d'éventuelles mises en situation est un vecteur facilitant la transition. Tout comme l'affichage publicitaire peut orienter progressivement l'acte d'achat, les postures pédagogiques et avenantes lors des stands sont sources d'inspiration vers le changement d'habitude.

Objectifs

- Informer et sensibiliser le public sur l'impact des déplacements
- Proposer les offres alternatives de mobilité présentes sur le territoire
- Evaluer l'intérêt et la satisfaction des actions mises en œuvre ou à venir
- Promouvoir les actions mises en œuvre sur un territoire (aménagement, équipements, services, grands projets structurants, aides incitatives,...)

Cibles

Organiser la tenue d'un stand sur l'espace public a pour vocation d'accueillir, de conseiller et d'informer des publics divers :

- Les familles
- Les jeunes et moins jeunes
- Les personnes âgées
- Les cyclistes du quotidien ou en devenir

Dans le cadre de conseils en mobilité chez un employeur :

- Les salariés et agents par le biais d'actions engagés au sein de leur employeur.



Mise en oeuvre _____

Dans la majorité des cas, l'animation d'un stand est associée à un évènement, une manifestation ou une journée thématique.

Possibilité de greffer des animations permettant d'amorcer la discussion sur les usages de mobilité :

- Vélo smoothie
- Vélo psychédélique
- Quizz déplacements
- Essais de vélos
- Atelier d'initiation à la mécanique
- Identifier son itinéraire avec l'appui d'applications et de cartes

Récompenser le participant avec la remise de goodies, d'accessoires en lien avec le vélo.

Dans le cadre d'une animation de stand dans une entreprise, il est important d'avoir un interlocuteur référent de l'action qui réceptionne et diffuse le kit communication pour annoncer l'animation (affiches papier et numérique, flyers, mailing aux salariés,...).

Trouver des alternatives à l'usage exclusif de l'automobile en diffusant les offres des acteurs de la mobilité.

L'importance de comptabiliser le public accueilli apporte un retour chiffré sur une période donnée et éclaire par la suite une analyse comparative entre plusieurs périodes sur un même site.

Recommandations : veiller à inclure l'animation d'un stand dans un rassemblement, une manifestation ou un évènement thématique.

Participer aux réseaux locaux et régionaux d'acteurs de la mobilité.

Récupérer et distribuer régulièrement les publications des autres partenaires de la mobilité : transports collectifs, co-voiturage, autopartage.

Privilégier le temps du déjeuner pour sensibiliser les salariés et les agents.

Chaque personne a une histoire particulière et unique avec le vélo, écoutez là, c'est une des clés de réussite d'un stand.

Calendrier _____

Les périodes propices à l'animation des stands sont souvent concentrées sur 5 mois de l'année (avril, mai, juin, septembre et octobre).

Il convient de planifier les interventions 3 à 5 mois avant pour organiser la charge de travail, la diffusion au sein des employeurs, la logistique de transport, les éventuelles modifications de l'habillage du stand, la coordination des animations.

Budget

10 % pour les investissements :

- barnum pliant (prix 1200 € environ),
- table, chaise
- habillage du stand (600 € environ)

65 % des charges sont dédiés au temps de travail

7 % Déplacements

8 % Publications

10 % Locations et achats de prestations diverses

Indicateurs d'évaluation

- Nombre de bénéficiaires directs et par typologie
- Nombre de publications distribuées par type de supports
- Nombre d'interventions durant une période (mois, saison, année)
- Nombre de sites
- Répartition géographique des interventions réalisées

• Partenaires mobilisables

- Les collectivités locales
- L'Autorité Organisatrice des Mobilités
- Les employeurs
- Les associations et fédérations

ORGANISER UN CHALLENGE MOBILITÉ

Descriptif

Sur une journée ou plusieurs jours, un groupe de personnes est incité à réaliser un maximum de trajets autrement qu'en voiture individuelle, c'est-à-dire en marchant, à vélo, en transports en commun ou en covoiturant. Ces challenges peuvent être multimodaux ou orientés vers un seul mode de déplacement. C'est l'exemple du challenge toulousain « AYAV, Allons-y A Vélo ». Sur le territoire du SCoT de la Vallée de l'Ariège et même à l'échelle du Département, cela pourrait par exemple prendre la forme d'une « Journée à Vélo en Ariège », à l'image d'une « Journée sans voiture » à l'échelle nationale.

Objectifs

Pour un grand nombre de personnes, changer d'habitude de déplacement est insurmontable ou inenvisageable. Ces challenges, en misant sur l'aspect ludique et l'émulation de groupe, permettent d'embarquer un plus grand nombre de personnes.

Ces changements au départ ponctuels, peuvent être pour certains l'occasion d'un questionnaire et le point de départ d'un changement d'habitude que ces changements soient occasionnels ou réguliers.

Cibles

On peut organiser des challenges pour tout type de groupe :

- Des citoyens dans le cadre par exemple de Défi des familles à énergie positive ou Mai à Vélo.
- Des enfants autour des projets pédagogiques des établissements scolaires.
- Des salariés ou agents des collectivités locales au moment de la semaine de la mobilité durable par exemple.



Mise en oeuvre _____

- Définition du challenge :
 - cible visée
 - période et durée du challenge
 - périmètre géographique
 - les règles du challenge : nombre de participants ? nombre de km ? par taille d'établissement ?
- Identifier la personne qui sera en charge de cette animation
- Recherche éventuelle de partenaires pour co-financer l'événement et les récompenses (ADEME, Région, Département, ADT, magasins de vélo, gros employeurs...)
- Création des outils de communication et des communiqués de presse
- S'appuyer sur des relais de communication (référents mobilité en entreprises notamment) pour augmenter le nombre d'inscrits
- Organiser l'événement de remise des prix par catégorie

Diffusion communication _____

La communication est déterminante pour ce genre d'actions car c'est elle qui va permettre aux personnes ou aux entreprises de s'inscrire à l'événement.

La création d'un site web dédié est idéal ou à défaut une page web dédiée sur votre site institutionnel. Ce site permet d'expliquer le principe du challenge, de gérer les inscriptions, de télécharger des kits de communication (affiches

imprimables, signature de mails, modèles d'emails etc...) et dans un second temps de communiquer sur les résultats du challenge.

Quelques exemples de sites/pages web dédiés :

- <https://challengemobilite.auvergnerhonealpes.fr/>
- <https://www.challengedelamobilite.com/>
- <https://www.challenge-mobilite-hdf.fr/>

Recommandations : La réussite d'un challenge mobilité réside essentiellement dans le fait d'identifier des relais de communication fiables, en particulier pour des challenges inter-entreprises où une communication simplement institutionnelle ne suffira pas à sensibiliser les salariés. Cette base de données de relais d'entreprises peut être utile pour d'autres actions liées à la mobilité : mise en place de plan de mobilité, essai de vélos, distribution de kits de sécurité etc...

Calendrier

Concernant la pratique du vélo dans le cadre des challenges mobilité, les périodes favorables sont souvent au printemps au regard de la météo et des jours qui s'allongent. Mais rien n'interdit d'organiser plusieurs challenges dans l'année :

- car si certains ne font du vélo qu'aux beaux jours, il peut être intéressant d'essayer d'allonger leur période de pratique durant l'année. C'est d'ailleurs une cible plus facile à convaincre que des personnes qui ne sont pas montées sur un vélo depuis très longtemps
- dans le cadre de challenges multimodaux, les autres modes de déplacement sont moins liés à la météo et c'est souvent en septembre et en janvier que l'on prend des bonnes résolutions.

Budget

- Temps d'un chargé de mission (mobilisation des participants en particulier) : 30 jours annuels
- Création des outils de communication : 5000 à 15 000 euros
- Événement de remises des récompenses : 2000 euros

Indicateurs d'évaluation

- Nombre de participants (personnes et/ou entreprises)
- Nombre de km parcourus par mode de déplacement

ORGANISER UNE EXPOSITION PHOTO

Descriptif

Réaliser et diffuser une exposition de photos présentant des usagers vélo (affirmés et non) permet de promouvoir la culture vélo de façon didactique, singulière et attrayante.

Objectifs

- Donner envie aux non convaincus de choisir le vélo comme moyen de transport au quotidien.
- Reconnaître et valoriser les personnes qui ont fait le choix du vélo.
- Promouvoir les déplacements vélo domicile-travail, domicile-école-université.
- Développer une culture vélo

Cibles

- Les potentiels cyclistes qui méritent un coup de pouce pour passer au vélo :
 - Les actifs qui songent à remplacer leur voiture par un moyen de transport qui leur permet d'éviter les bouchons.
 - Les actifs touchés par la cause environnementale.
 - Les actifs sédentaires souhaitant faire de l'activité physique via leurs déplacements domicile-travail.

- Les vélotafeurs affirmés

Contenu

Message potentiel : utiliser le vélo est simple, agréable, rapide, gagne-temps et à la portée de chacun•e. A vélo, on se sent libre.

Arguments : les témoignages des modèles peuvent représenter un fort argument car il s'agit de situations réelles. Des citations ou de courtes interviews peuvent aider à constituer les légendes des photos exposées.

Visuels : de qualité, attrayants et suivant une trame, une certaine cohérence pour faciliter la compréhension du propos.

Recommandation : décliner les visuels sur d'autres supports (catalogue, porte-clés, photos miniatures, etc.) afin de prolonger la durée de vie de l'événement.



Mise en oeuvre _____

En amont

- Définir le propos, le lieu d'exposition, et le profil recherché (salarié•e, particulier, étudiant•e, etc.). On peut aussi s'appuyer sur le travail ou les propositions d'un prestataire
- Lancer un appel à profil, sélectionner les candidat•es et organiser le shooting photo.
- Préparer un communiqué de presse et l'envoyer aux journaux locaux.
- Utiliser les réseaux sociaux pour titiller la curiosité du grand public sur cet événement.
- Préparer les supports de communication (affiche, texte de présentation, contenus pour les réseaux sociaux) à diffuser au grand public.
- Relancer les partenaires et parties prenantes pour augmenter la diffusion de l'événement.
- Organiser la programmation et inviter les lieux accueillant l'exposition à en faire la promotion via un kit de communication.

Pendant

- Diffuser le déroulement de l'exposition sur les réseaux sociaux.

Recommandation : donner 1 ou 2 exemples des visuels qui font partie de l'exposition, partager les témoignages des visiteurs...

- Continuer en à faire la promotion sur les autres canaux de communication (newsletter, magazine, gazette interne, site web, etc.)

En aval

- Préparer un bilan récapitulatif de l'exposition.
- Utiliser les canaux de communication pour faire un retour sur l'ensemble de l'exposition.

Quelques exemples :

- <http://avelocitoyens.blogspot.com/>

- <https://tasvumonvelo.tumblr.com/>

Calendrier

6 à 8 mois environ

Budget

Entre 5000 et 8000 euros comprenant la prestation photographique, les droits d'auteurs, les déclinaisons graphiques, l'impression et les supports déclinés.

Indicateurs d'évaluation

- Nombre de visiteurs à l'exposition
- Nombre de personnes touchées sur les réseaux sociaux
- Retombées médiatiques
- Retours qualitatifs : niveau de satisfaction des visiteurs

Partenaires mobilisables

- Lieu d'accueil de l'exposition
- Collectivités locales
- S'il s'agit d'une exposition concernant les vélotafeurs : les employeurs
- Partenaires financeurs (du projet et de votre structure)
- Associations locales

ORGANISER UN PARCOURS À VÉLO ENCADRÉ

Descriptif

Des parcours à vélo encadrés consistent à circuler en groupe à vélo. Soit en petit groupe en conditions classiques de circulation, soit en très grand groupe avec un périmètre ponctuellement dédié aux vélos.

Dans le premier cas, l'encadrement est assuré par un ou deux moniteurs vélos qui peuvent être accompagnés d'un guide conférencier sur le circuit pour une thématique autre que le vélo (ex : patrimoine architectural, patrimoine naturel...).

Dans le second cas, les encadrants sont utiles pour orienter sur l'itinéraire ou sécuriser le périmètre défini comme fermé à la circulation automobile.

Objectifs

Les parcours encadrés sont rassurants pour les néocyclistes qui ne sont pas complètement à l'aise avec la circulation à vélo. La circulation en groupe éloigne naturellement les voitures.

Lorsque les circuits encadrés sont réalisés en petit groupe (10/12 personnes), ils permettent également de (re)découvrir des règles de circulation à vélo et les points de vigilance (partage de l'espace avec les autres usagers de la route, les différents aménagements cyclables, ...) grâce

aux commentaires du moniteur ou découvrir son territoire (patrimoine, nature, itinéraire apaisé...)

Lorsque ces balades visent à rassembler un très grand nombre de personnes (plus d'une centaine), c'est un moyen de se réapproprier l'espace public autrement qu'en voiture, notamment lorsque l'on ferme la circulation aux véhicules motorisés le long de l'itinéraire choisi. On parle alors de journée (ou soirée) « sans voiture » ou de « masse critique ».

Cibles

- Grand public
- Salariés
- Jeunes

Recommandation : cette action est intimement liée aux challenges mobilité et à la Semaine européenne de la mobilité durable et peut donc être menée simultanément.

Mise en oeuvre

- Pour des circuits encadrés à destination des salariés, la collectivité peut communiquer sur le programme OEPV (Objectif Employeur Pro Vélo) qui co-finance ce genre d'actions : <https://employeurprovelo.fr/objectif-employeur-pro-velo/catalogue/services-educatifs-mobilite/>
- Pour organiser des balades encadrées pour le grand public, nous préconisons de faire appel à des moniteurs vélo professionnels ou à une vélo-école sur votre territoire ou à proximité :
 - <https://www.fub.fr/reseau-fub/velo-ecoles>
 - <https://moniteurcycliste.com/>
- Pour les journées sans voiture, c'est un petit peu plus lourd puisqu'il faut délimiter un périmètre de circulation apaisée, en informer la population et mobiliser un certains nombres d'agents ou de bénévoles pour le faire respecter le jour J.
- Dans tous les cas, une forte communication est requise pour mobiliser des participants.



Calendrier

Pour les balades encadrées :

- Si objectif de circulation en milieu ouvert : il est recommandé d'organiser des balades en dehors des heures de pointes de circulation automobile (fin de matinée, samedi)
- Si objectif de balade et de découverte du territoire: le week-end
- Si « journée sans voiture » : le dimanche pour faciliter la fermeture d'un périmètre à la circulation automobile

Budget

- Une demi-journée d'un moniteur vélo : entre 150 à 300 euros (à adapter en fonction de la taille du groupe et de la distance à parcourir)
- Communication : entre 2000 et 5000 euros
- « Journée sans voiture » : en fonction du périmètre à fermer

Indicateurs d'évaluation

- Nombre de participants
- Retombées médiatiques
- Couverture réseaux sociaux et événement site web
- Retours qualitatifs

PROMOUVOIR VOS ITINÉRAIRES VÉLO

Descriptif

La promotion de vos itinéraires cyclables passe principalement par la création d'une cartographie dédiée. Elle peut ensuite se décliner sous format numérique et papier.

Sur le terrain c'est aussi la création d'un jalonnement le long de vos itinéraires. Ce jalonnement peut indiquer les distances entre deux pôles d'attraction de votre territoire. Il permet aussi de valoriser certains axes directement sur l'espace public et de faciliter l'orientation des cyclistes.

Objectifs

- Aider les habitants à préparer et adopter un itinéraire vélo sécurisé
- Valoriser les aménagements cyclables de votre territoire

Cibles

- Habitants notamment les familles qui recherchent particulièrement des itinéraires sécurisés
- Vélotisseurs qui cherchent des itinéraires alternatifs
- Visiteurs, touristes

Mise en oeuvre

- Distinguer la couche des aménagements cyclables (qui parfois est discontinue) et les axes sécurisés qui peuvent tout simplement passer par des axes à faible trafic même sans aménagement (boucles loisirs)
- Lorsque vous communiquez sur des itinéraires ou boucles loisirs, indiquez le niveau de difficulté.
- Distinguer les différentes typologies d'aménagements dans la légende cartographique (zone 30, bande cyclable, piste cyclable, voie verte...)
- Ouvrir vos données de linéaires cyclables (« open data ») afin que les différentes applications et plateformes (Géovélo, OpencycleMap...) puissent les intégrer sur leur cartographie
<https://transport.data.gouv.fr/datasets/amenagements-cyclables-france-metropolitaine/>
<https://www.openstreetmap.fr/contribuer/>
- Intégration des éléments sur une page web mobilité ou vélo de votre territoire.

Exemple de pages dédiées :

[-https://vendeevelo.vendee-tourisme.com/fichier-gps/](https://vendeevelo.vendee-tourisme.com/fichier-gps/)

[-https://www.veloloisirprovence.com/page/les-itineraires-velo-vtt](https://www.veloloisirprovence.com/page/les-itineraires-velo-vtt)

[-https://www.lavoiebleue.com/infos-pratiques/balisateur-reperage](https://www.lavoiebleue.com/infos-pratiques/balisateur-reperage)

Recommandations : proposez le téléchargement des fichiers « gpx » pour tous vos itinéraires ou boucles loisirs en ligne. Cela permet à l'utilisateur de lire ces traces avec ces applications de guidage vélo (Strava, Open Runner...)

Les versions papier sont souvent l'occasion de délivrer d'autres types de message : les éléments obligatoires sur un vélo (éclairage, sonnette...) ou pour le cycliste ; les différents panneaux du code de la route qui concernent les cyclistes ou encore des messages plus généraux sur la politique vélo.



Calendrier

Entre 3 et 6 mois.

Mise à jour au moins une fois par an.

Budget

La création de ces cartes est bien souvent déjà intégrée dans une étude plus générale de schéma vélo. Elles représentent en général au moins 5000 euros de budget.

Dépliant papier : 3000 à 5000 euros pour la création (hors coût d'impression)

Indicateurs d'évaluation

- Nombre de visiteurs de la page dédiée aux itinéraires vélos
- Nombre de dépliants distribués

ORGANISER UNE CONFÉRENCE / UN WEBINAIRE

Descriptif

Une conférence ou un webinaire autour du vélo représentent un moment de partage d'un savoir avec possibilité de transmission de savoir-faire mais sans la pratique. Souvent initiées par une question ou une problématique autour du vélo, les conférences et webinaires représentent une occasion d'interagir avec son public (questions réponses, discussions, échange), et de lever certains freins à la pratique en proposant des solutions opérationnelles.

Objectifs

- Sensibiliser sur une problématique donnée
- Inclure le public dans la réflexion de solutions à cette problématique
- Partager une expertise et savoir dans le domaine de la mobilité à vélo
- Encourager le public à (ré)adopter le vélo comme moyen de transport

Cibles

- Les néo cyclistes qui ont besoin de gagner en confiance lors de leurs trajets
- Les cyclistes affirmé·es
- Les acteurs de la mobilité membres des collectivités

Contenu

Problématiques potentielles : la sécurité routière à vélo, choisir son vélo idéal, les avantages du vélo, le vélo et l'environnement, vélo et santé, etc.

Support de présentation (type Powerpoint) : clair, direct et cohérent.

Conférenciers potentiels : CEREMA, membres d'associations cyclistes, écrivain, ...



Mise en oeuvre _____

En amont

- Créer un formulaire d'inscription pour les participant•es
- Préparer la présentation power point avec commentaires ou notes en papier si nécessaire.
- S'il s'agit d'une conférence :
 - Réserver une salle pour le jour J.
 - Préparer le matériel nécessaire : enceintes, micros, lumières, grand écran, etc.
- S'il s'agit d'un webinaire :
 - Diffuser le formulaire d'inscription
 - Envoyer un mail contenant le lien de connexion à votre outil collaboratif (Zoom, Microsoft Teams, Google Meet ou autre) entre 4 et 1 jour avant le jour J.
- Communiquer sur l'événement en diffusant les supports appropriés sur les canaux de communication : affiche, newsletter, publications réseaux sociaux, mailing
- Tester le matériel et l'ajuster en fonction.
- Anticiper les questions qui peuvent tomber le jour J.

En aval

- Diffuser un retour sur conférence / webinaire sur l'ensemble des canaux de communication adressés au grand public (réseaux sociaux, newsletter, revue, etc.)
- Envoyer une enquête de satisfaction afin de connaître le degré de compréhension, d'appréciation et d'impact de votre conférence/webinaire.
- Réaliser le bilan.

Quelques exemples :

[-https://www.maisonduvelotoulouse.com/2019/12/11/conference-le-velo-a-toute-berzingue/](https://www.maisonduvelotoulouse.com/2019/12/11/conference-le-velo-a-toute-berzingue/)

[-https://www.maisonduvelotoulouse.com/2021/04/21/webinaire-premier-voyage-mai-a-velo/](https://www.maisonduvelotoulouse.com/2021/04/21/webinaire-premier-voyage-mai-a-velo/)

Calendrier

2 mois environ

1 à 2 mois de diffusion

1 semaine de recherche sur le sujet / problématique et création du support

Budget

Entre 500 et 1000 € comprenant temps de travail, supports de communication.

Indicateurs d'évaluation

- Nombre de participants à la conférence / webinaire
- Nombre de participants qui reviennent
- Taux de participation (nombre de participants / nombre d'inscrits)
- Taux de remplissage (nombre de participants / nombre de places)
- Les sujets / questions les plus débattus

Partenaires mobilisables

- Associations locales
- Les collectivités territoriales
- Les entreprises locales ou établissements employeurs

ORGANISER UNE PROJECTION DE FILM

Descriptif

Il s'agit ici de programmer un événement centré sur la projection d'un film ou documentaire dont le sujet principal est la bicyclette. Il peut être suivi d'une discussion-débat sur la(les) problématique(s) abordées dans le film/documentaire.

Objectifs

- Sensibiliser le public sur une problématique donnée
- Rassembler plusieurs personnes autour d'un moment convivial et développer la culture vélo
- Promouvoir l'utilisation du vélo via un support différent

Cibles

- Les cyclistes pour qui le vélo est plus qu'une activité sportive
- Les usagers occasionnels
- Les usagers indécis



Mise en oeuvre _____

En amont

Définir s'il s'agit d'une projection en plein air ou en salle. Si elle est à caractère commercial ou non. Choisir si vous souhaitez passer par un prestataire ou organiser l'événement en interne.

En choisissant l'externalisation : location du film et de la salle à la charge du prestataire, ainsi que toutes les procédures d'autorisation.

Si choix d'internaliser :

- Obtenir les droits de diffusion requis (réalisateurs, CNC, SACEM, etc.). Obtenir le film via les distributeurs / réalisateurs.
- Trouver un lieu adapté pour la projection (cinéma local, centre culturel, salle communale, séance en plein air, etc.).
- Si option plein air : obtenir le matériel nécessaire (enceintes, grand écran, ordinateur portable, vidéoprojecteur, chaises, etc.)
- Si nécessaire, faire appel à un projectionniste.
- Préparer un discours d'introduction
- Préparer une problématique à aborder lors de la phase débat à la suite du film/documentaire.
- Organiser et diffuser la communication sur les différents canaux (newsletter, mailing, réseaux sociaux, site web, etc.).

- Diffuser l'information auprès des partenaires
- Rédiger et envoyer un communiqué de presse aux médias locaux pour annoncer l'événement.
- Tester le matériel un jour avant la projection ou quelques heures avant l'événement.

En aval

Diffuser un retour sur la projection sur l'ensemble des canaux de communication (réseaux sociaux, newsletter, site web, magazine, etc.).

Réaliser le bilan.

Quelques exemples :

[-https://www.maisonduvelotoulouse.com/2021/09/07/projection-why-we-cycle/](https://www.maisonduvelotoulouse.com/2021/09/07/projection-why-we-cycle/)
[-https://www.maisonduvelotoulouse.com/2018/10/22/projection-a-la-force-du-mollet-tournee-regionale-dans-le-cadre-du-mois-de-leconomie-sociale-et-solidaire/](https://www.maisonduvelotoulouse.com/2018/10/22/projection-a-la-force-du-mollet-tournee-regionale-dans-le-cadre-du-mois-de-leconomie-sociale-et-solidaire/)

Calendrier

2 mois hors frais de fabrication de fichier ni de sous-titrage.

1 mois et demi de promotion de la projection.

2 à 3 jours de discussion avec les partenaires.

Budget

Si externalisé : 1000 € environ

Si internalisé :

- Location de cinéma : tarif plein x nombre de sièges de la salle environ
- 500 € de droits de distribution
- Location du matériel (entre 200 € et 500 €)
- Autorisations CNC et DRAC : gratuites
- Autorisation SACEM : en fonction du nombre de place et du nombre d'habitant

Indicateurs d'évaluation

- Nombre de participants
- Taux de remplissage (nombre de participants / nombre de places)
- Niveau de satisfaction : les débats ont-ils créé une forte, moyenne ou faible dynamique ?
- Les questions les plus abordées.

Partenaires mobilisables

- Salles de cinémas
- Collectivités territoriales
- Associations locales pour le vélo
- Centres culturels

MAISON DU VÉLO
Toulouse – Occitanie

Document élaboré par :

Mélissa Kieny et Sulamyt Uderzo, service communication

Mathilde Duran et Kamel Jelti, direction

Maison du Vélo Toulouse

12 bd Bonrepos - 31000 Toulouse

05 34 40 64 72

communication@maisonduvelotoulouse.com

2.6 Modèle de cahier des charges fourniture et pose de stationnements vélo

Plan Vélo du SCoT de la Vallée de l'Ariège



Dessignons un avenir qui a du sens.

PAGE DE GARDE

LOGO, ADRESSE, ETC.

Cahier des Clauses Techniques Particulières

**Fourniture (et pose) de stationnement vélo pour
[POUVOIR ADJUDICATEUR]**

Table des matières

Article 1 : généralités / contexte.....	3
Article 2 : objet de la consultation	3
Article 4 : caractéristiques techniques des produits	4
Article 5 : Modalité d'exécution des travaux.....	7
I. Conditions générales d'exécution	7
II. Confections de massifs en béton ou béton armé de volume adapté aux dimensions des arceaux, bornes et stations de tous types.	7
III. Sécurité et hygiène des chantiers	8
IV. Obligation de l'entrepreneur pendant le délai de garantie	10
Article 6 : documents attendus	10

Article 1 : généralités / contexte

Aujourd'hui, la pratique du vélo au quotidien apparaît comme un objectif fondamental des futures politiques de déplacements à mettre en place sur le territoire [POUVOIR ADJUDICATEUR].

Pour rappel, l'objectif national défini est de tripler la part des déplacements vélo à l'échelle du pays d'ici 2024 soit de passer de 3% à 9% en 2024.

Un Plan Vélo a été réalisé en 2020-2021 sur le territoire du Syndicat de SCoT de la Vallée de l'Ariège visant à développer le vélo du quotidien au travers de l'aménagement d'un réseau cyclable continu et sécurisé, la mise en place de services vélos et une stratégie de stationnements vélo à implanter sur le territoire.

Pour impulser ce nouveau mode d'usage, [POUVOIR ADJUDICATEUR] souhaite implanter des stationnements vélos dans les équipements communautaires ou communaux, à destination de tous les publics.

Aujourd'hui, sur le territoire de [POUVOIR ADJUDICATEUR], l'offre actuelle de stationnement vélo ne permet pas de répondre à la demande croissante du public, tant en termes de qualité que de quantité. La conséquence est une moindre utilisation du vélo.

Les stationnements vélo préconisés devront aussi par extension intégrer les autres usages actuels de la mobilité active mais aussi s'adresser à un public de tout âge ; la complétion des stationnements préconisés avec du stationnements pour trottinettes, du stationnement de vélo cargo ou du stationnement à destination des enfants doit être envisagée.

Dans ce cadre, une consultation est lancée pour la fourniture de mobilier de vélo afin de faciliter dans un premier temps le stationnement du vélo.

Article 2 : objet de la consultation

Le présent marché a pour objet

L'acquisition de stationnement vélos // L'acquisition et la pose de stationnement vélos (choisir l'une des deux options) de types arceaux, box individuels sécurisés et consignes collectives (choisir les types de stationnement souhaité) pour [POUVOIR ADJUDICATEUR].

(si différents lots) **Décomposition du marché :**

Lot	Désignation
1	Fourniture, livraison (et pose) de mobilier individuel de stationnements vélo
2	Fourniture, livraison (et pose) d'abris vélos collectifs ouverts avec rack : pour 3, 5 ou 10 vélos
3	Fourniture, livraison (et pose) d'abris vélos collectifs sécurisés avec rack : pour 3, 5 ou 10 vélos
4	Fourniture, livraison (et pose) de box individuels vélo sécurisés

(si livraison sur différents points du territoire) Le titulaire assurera, sur demande de [POUVOIR ADJUDICATEUR], la livraison des fournitures décrites au présent accord cadre en différents points (préciser les lieux de livraison en annexe).

Durée du marché : à préciser

Type de marché (accord-cadre, bon de commande) : préciser les modalités d'exécution

(Dans le cas d'un marché sans pose des stationnements) **Article 3 :** **caractéristiques générales**

Il sera demandé de préciser par le fournisseur les prérequis techniques nécessaires à la pose de son matériel (sol plat, revêtement, enfouissement, etc.).

Article 4 : caractéristiques techniques des produits

Caractéristiques communes à l'ensemble des matériels

Il sera demandé de présenter des modèles qui permettent une personnalisation à l'effigie de [POUVOIR ADJUDICATEUR] et des collectivités demandeuses (impression, flocage, découpe laser, ...). La collectivité est sensible à l'aspect artistique et mise en valeur du territoire des modèles présentés et encourage vivement les candidats à faire preuve de créativité dans leur proposition.

A titre indicatif, les monogrammes et logo de [POUVOIR ADJUDICATEUR] qui pourraient être placés, sont les suivants :

Insérer les logos / monogrammes

- De présenter des modèles qui permettent d'apposer un slogan de [POUVOIR ADJUDICATEUR] / des communes (par exemple, « [POUVOIR ADJUDICATEUR] s'engage pour le vélo »)
- Le marquage par adhésivage ou la découpe sera réalisé par le fournisseur sur la base d'un visuel fourni lors de la notification du marché
- De livrer le matériel fourni, monté, floqué, hors pose, laquelle sera assurée par la collectivité. (dans le cas d'un marché sans pose des stationnements)
- De proposer sur la base d'un même modèle, une déclinaison possible en un éventail de couleurs.
- L'ensemble du matériel proposé devra allier des conditions de fonctionnalité, de solidité, de durabilité et d'esthétique. Les équipements retenus devront faire preuve d'innovation, de sobriété et d'élégance et devront s'insérer avec naturel dans les paysages de [POUVOIR ADJUDICATEUR]. Sur les périmètres concernés, les recommandations de l'ABF devra être pris en compte.

(sélectionner les lots selon le mobilier retenu)

Lot n°1 - Fourniture, livraison (et pose) de mobilier de stationnement vélos

Supports individuels :

- Support de type arceaux individuels,
- Attache en U inversé : longueur de 65 cm à 1 m, hauteur : 0,90 cm (+/- 10 cm),
- Entretoise permettant un accrochage autour de 50 cm (+/- 10 cm),
- Sécurisation du vélo en deux points minimum,
- Métal avec traitement anticorrosif,
- Support conçu pour empêcher toute chute de vélos,
- Système solidement fixé au sol, qui doit pouvoir résister à l'épreuve des intempéries et du vandalisme,
- Pas de pince-roues, ni râteliers.

Supports collectifs : pour 3, 5 ou 10 vélos

- Ensemble d'arceaux permettant d'accrocher plusieurs vélos,
- Sécurisation du vélo en deux points minimum avec l'antivol personnel,
- Utilisation ergonomique avec une commodité des systèmes proposés (pas de doubles étages), permettant aisément des manœuvres d'entrée et de sortie, nécessitant un entretien minimal, sans avoir à porter le vélo,
- Un système solidement fixé au sol, qui doit pouvoir résister à l'épreuve des intempéries et du vandalisme,
- Pas de pince-roues, ni râteliers.

Lot n°2 - Fourniture, livraison (et pose) d'abris vélos collectifs ouverts avec rack : pour 3, 5 ou 10 vélos

- Abris semi-ouverts en acier ou en bois
- Le toit est en plein, les côtés et fonds comportent des barreaux, parois transparentes ou espaces pour voir les vélos
- Profondeur mini 250 cm
- Hauteur mini : 230 cm
- Ensemble d'arceaux permettant d'accrocher plusieurs vélos
- Sécurisation du vélo en deux points minimum avec l'antivol personnel
- Utilisation ergonomique avec une commodité des systèmes proposés, permettant aisément des manœuvres d'entrée et de sortie, nécessitant un entretien minimal, sans avoir à porter le vélo.
- Un système solidement fixé au sol, qui doit pouvoir résister à l'épreuve des intempéries et du vandalisme,
- Pas de pince-roues, ni râteliers.

Lot n°3 - Fourniture, livraison (et pose) d'abris vélos collectifs sécurisés avec rack : pour 3, 5 ou 10 vélos

- Abris sécurisés en acier ou en bois
- Le toit est en plein, les côtés et fonds comportent des barreaux, parois transparentes ou espaces pour voir les vélos
- Profondeur mini 250 cm
- Hauteur mini : 230 cm
- Ensemble d'arceaux permettant d'accrocher plusieurs vélos
- Sécurisation du vélo en deux points minimum avec l'antivol personnel
- Utilisation ergonomique avec une commodité des systèmes proposés, permettant aisément des manœuvres d'entrée et de sortie, nécessitant un entretien minimal, sans avoir à porter le vélo.
- Un système solidement fixé au sol, qui doit pouvoir résister à l'épreuve des intempéries et du vandalisme,
- Pas de pince-roues, ni râteliers,
- L'abri doit comprendre 1 emplacement de vélo atypique pour 10 places dans l'abri. Les dimensions minimales des places atypiques seront de 1.20m de large et 2.60 m de long.

Lot n°4 – Fourniture, livraison (et pose) de box individuels vélos sécurisés

- Chaque cage comprend 2 places individuelles séparées.
- Chaque box est accessible par une porte coulissante se fermant avec un cadenas ou un antivol de type U,
- Les cages peuvent être équipées de bornes de recharge pour VAE. Elles doivent être équipées d'un système d'attache complémentaire à l'intérieur et d'une patère,
- Absence de marche pour accéder au local ou au box,
- La porte doit avoir une largeur minimale de 0,80 m, le toit est plein. Les côtés, les portes coulissantes, le fond comportent des espaces ajourés et sont en acier ou en bois.
- Profondeur minimale : 200 cm,
- Largeur minimale : 160 cm, chaque consigne est de 80 à 90 cm de largeur,
- Hauteur minimale : 130 cm,
- Conformément au plan Vigipirate et grâce à un ajournement, le matériel proposé devra laisser percevoir l'intérieur des équipements.

(dans le cas d'un marché avec pose des stationnements)

Pour les lots 3 et 4, il pourra être possible de recourir à plusieurs options :

- Des prises pour charger les batteries des VAE,
- Des casiers permettant de stocker des équipements des cyclistes (casques, batterie VAE, ...), ils seront fermés par un cadenas personnel,
- Une pompe de gonflage (mécanique ou manuelle),
- Une boîte à outils permettant des réparations simples,
- Un équipement de vidéosurveillance (le raccordement au réseau devra pour cela être étudié),
- La maintenance des équipements.

Les options du mobilier seront déterminées au moment de chaque commande.

Article 5 : Modalité d'exécution des travaux

L'entreprise attributaire devra impérativement prévoir sous sa responsabilité la totalité de la mise en place de son matériel.

Une réalisation et une finition très soignée de l'ensemble des ouvrages sont exigées. Tout ouvrage ou partie d'ouvrage jugé non satisfaisant par le Maître d'œuvre sera à démolir et à reconstruire sans plus-value pour l'Entrepreneur.

Dans le cas de la pose des bornes VAE, l'entreprise attributaire devra également prévoir le câblage, le raccordement, la mise en réseau de la solution et la mise en service de l'équipement. Les conditions d'entretiens devront être précisés.

I. Conditions générales d'exécution

Par le fait même du dépôt de sa soumission, l'entrepreneur est censé s'être rendu sur les lieux et assuré de la situation, de la topographie, de la nature du sol, des conditions d'accès et sujétions d'exécutions, des conditions de remise en état des lieux et de toutes contraintes énumérées ou non pouvant avoir une incidence sur la conduite et l'exécution des travaux et notamment celles relatives au phasage et à la programmation des travaux.

L'entreprise devra prendre en compte que l'équipement sera positionné soit au niveau de dalle béton ou autres, soit dans le terrain naturel soit sur l'enrobé.

L'entreprise s'assurera de l'absence de réseaux dans l'emprise des travaux.

Il appartient à l'entrepreneur de vérifier toutes données pouvant lui être utiles. Les investigations réalisées dans le cadre du projet ne pouvant être exhaustives, les travaux sont adaptés aux conditions rencontrées sur le terrain, au fur et à mesure de leur avancement.

II. Confections de massifs en béton ou béton armé de volume adapté aux dimensions des arceaux, bornes et stations de tous types.

La confection des massifs comprenant le calcul et établissement de note de calcul, exécution des fouilles en terrain de toute nature, évacuation des déblais, fourniture et mise en œuvre de béton ou béton armé y compris coffrage et poses de tiges d'ancrages si nécessaire.

Le béton sera de type C30/37 répondant à la norme NF EN 206-1 de valeur caractéristique à la résistance à la compression à 28 J au moins égale à 30 MPa sur cylindres et 37 MPa sur cubes. Il sera dosé à 350 kg de ciment de classe CEM I PM par m³ au minimum. Il s'applique au volume théorique défini par les dessins d'exécution conformément aux stipulations du fascicule 65 du CCTG.

Le prix comprendra les produits de cure et adjuvants éventuels autorisés par le maître d'ouvrage, les essais sur les ciments, les granulats et les bétons.

Les études de composition, les épreuves d'étude, les essais de convenance et d'information.

Le prix comprendra toutes les sujétions de mise en œuvre entraînées par les contraintes du chantier notamment les problèmes de circulation et d'accès imposés.

Le réglage et la finition des surfaces non coffrées.

III. Sécurité et hygiène des chantiers

A toutes les étapes de la fabrication et de l'installation du produit, l'entreprise s'engage à respecter et faire respecter la législation du travail.

Le matériel devra comporter les organes permettant d'assurer la protection des installations et du personnel conformément aux normes en vigueur.

En tout état de cause, l'entreprise respectera les dispositions de la loi du 31 décembre 1993.

Le maître d'ouvrage pourra demander au titulaire l'installation des dispositifs de sécurité jugés par lui indispensables.

Avant toute opération, les mesures à prendre seront arrêtées en commun par le maître d'œuvre et les services d'exploitation et les consignes de sécurité en vigueur auxquels les salariés du titulaire devront se conformer seront communiqués.

Pour toutes ces dispositions, le titulaire aura obligation de les communiquer à ses sous-traitants éventuels.

Ces installations fixes seront installées du début jusqu'à la fin du chantier. Ces dispositions seront conformes au dispositif du 1 janvier 1997.

Remise en état des abords et des voies de circulation et d'accès

Pendant l'exécution des travaux, les entreprises devront prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des usagers des voies publiques et celle des voisins.

L'accès des propriétés riveraines devra être maintenu. Ces accès doivent permettre la libre circulation aux riverains ainsi que toutes interventions de secours éventuels.

Les salissures des voies du domaine public ou des voies privées par les engins et camions devront être éliminées en tout premier lieu par des dispositions appropriées prises sur le chantier lui-même.

Décharges et dépôts

Les produits de démolition et les déblais impropres au réemploi seront mis en décharge et dépôts réalisés conformément aux normes en vigueur.

Il existe trois classes de centres de stockage en fonction de la perméabilité et de leur sous-sol et de leur mode de gestion.

Classe 1 : pour les déchets dangereux,

Classe 2 : pour les déchets ménagers et assimilés,

Classe 3 : pour les déchets inertes.

L'entrepreneur doit donc trouver des voies d'élimination spécifiques à chaque catégorie de déchets.

Si ces données changent pour diverses raisons, il devra en informer le maître d'œuvre.

Relation avec les concessionnaires

Il appartient à l'entrepreneur d'effectuer toutes les démarches nécessaires auprès des services concernés (DT/DICT conjoint), pour demander tous les renseignements et toutes les instructions.

Il devra faire son affaire de toutes les mises au point techniques nécessaires avec ces services.

Une copie de toutes les correspondances et autres pièces échangées avec ce service seront transmises au maître d'ouvrage et au maître d'œuvre.

Gestion des problèmes

Il appartient à l'entrepreneur d'informer dans les plus brefs délais les services des Communes ou des exploitants concernés, (service de voirie, postes et télécommunications, concessionnaires de distribution d'énergie électrique ou d'autres services publics) de tous problèmes survenant sur leur réseau, tant en vue de la sécurité que dans le but d'éviter des troubles dans le fonctionnement des services publics.

Réunions de Chantier

L'entrepreneur est tenu pendant toute la durée des travaux, d'assister aux réunions de chantier qui auront lieu aux jours et heures fixés par le maître d'ouvrage. Il peut se faire représenter à la condition que son représentant ait la qualité pour engager l'entreprise.

Responsabilité de l'entrepreneur

L'entrepreneur est entièrement responsable du mode d'exécution et de la réalisation des travaux.

Il sera responsable de tous les accidents corporels ou matériels survenant sur le chantier.

L'entrepreneur sera responsable de tous dégâts créés aux installations existantes. Toute dégradation constatée donnera lieu à une remise en état aux frais de l'entrepreneur.

Il ne sera pas établi de discrimination dans la cause des dommages, qu'elle provienne de l'exécution ou du procédé d'exécution adopté.

L'entrepreneur prendra toutes les mesures utiles pour éviter les dommages aux tiers.

Il sera responsable à part entière, des dommages causés à la voirie utilisée pour le transport des matériaux et des engins du fait de ces transports et aux propriétés riveraines lors de l'exécution des travaux. Les dommages inhérents aux projets ne sont pas concernés.

Il renonce à l'avance à tout recours contre le maître d'ouvrage pour les conséquences éventuelles des accidents ou dommages pouvant survenir du fait ou à l'occasion de ses travaux. Il accepte de se substituer au maître d'ouvrage et à le couvrir entièrement au cas où un recours serait exercé par un tiers à la suite d'un tel accident ou dommage du fait de l'exécution des travaux ou du défaut d'entretien pendant les délais de garantie.

L'entrepreneur devra prendre toutes les précautions pour protéger les ouvrages rencontrés qu'ils soient publics ou privés, pont, moulins, constructions riveraines, conduites de toute nature telles qu'eaux, gaz, produits pétroliers, téléphone, et autres.

L'entrepreneur ne pourra, en aucun cas, se prévaloir de la méconnaissance d'ouvrages ou de conduites enterrées pour présenter des réclamations en cas d'avaries en cours de travaux. Il devra, préalablement aux travaux, se renseigner sur l'existence de tels ouvrages auprès des services concernés. Il devra, par ailleurs, adresser à tous les services, une déclaration d'intention de travaux.

Pendant toute la durée du délai de garantie, l'entrepreneur sera responsable de l'entretien du chantier et se tiendra à la disposition du maître d'ouvrage pour effectuer des interventions ponctuelles d'entretien.

IV. Obligation de l'entrepreneur pendant le délai de garantie

Les obligations de l'entrepreneur pendant le délai de garantie d'une durée d'un an sont celles définies par l'article 8 du CCAG.

Article 6 : documents attendus

Livrables attendus :

- Une fiche technique par lots, qui remplissent les critères définis ci-avant ;
- Le bordereau des prix unitaire (BPU) ;
- Le devis quantitatif estimatif (DQE) sera rempli et fourni par l'entreprise. Le DQE servira de base pour le calcul de la note qui est un des critères d'évaluation de l'offre (se reporter au règlement de la consultation).

A toutes fins utiles, la carte des emplacements prévisionnels de stationnement est jointe en annexe.

2.7 Modèle de convention avec une association pour développer des services « vélo » et promouvoir l'usage

Plan Vélo du SCoT de la Vallée de l'Ariège



Dessignons un avenir qui a du sens.

CONVENTION D'OBJECTIFS ET DE MOYENS
ENTRE [AUTORITÉ COMPÉTENTE]
ET LA [ASSOCIATION VISEE] EN SOUTIEN A SON ACTIVITE DE
SERVICE DE LOCATION ET DE PROMOTION DE L'USAGE DU VELO
ANNEES 2021-2022-2023

ENTRE LES SOUSSIGNES :

[AUTORITÉ COMPÉTENTE] **adresse**,

Représentée par son Président,

d'une part,

ET

La [ASSOCIATION VISEE], **adresse**

Représentée par son Président

d'autre part,

Préambule

Dans le prolongement de sa stratégie mobilité, **[AUTORITÉ COMPÉTENTE]** a mis en place une politique de soutien aux associations qui œuvrent en faveur d'une mobilité alternative à la voiture particulière en ville.

Cette démarche s'inscrit dans la mise en œuvre du Plan Vélo du Syndicat de SCoT de la Vallée de l'Ariège qui vise le développement du vélo du quotidien au travers de l'aménagement d'un réseau cyclable continu et sécurisé mais aussi par la mise en place de services vélos à développer.

Afin de soutenir la **[ASSOCIATION VISEE]** pour son activité de service en faveur de la mobilité cyclable en milieu urbain et rural qui présente un caractère d'intérêt public local, **[AUTORITÉ COMPÉTENTE]** souhaite signer une convention d'objectifs et de moyens pour les années N, N+1 et N+2 qui repose sur :

- la reconnaissance des projets développés par la **[ASSOCIATION VISEE]**
- des objectifs partagés de promotion et de développement des modes actifs de déplacement qui s'inscrivent dans les orientations de **[AUTORITÉ COMPÉTENTE]** en matière de politique de mobilité
- **la volonté pour [AUTORITÉ COMPÉTENTE] de compléter sa politique cyclable par l'apport d'un soutien à la [ASSOCIATION VISEE] à travers quatre axes :**
 - o **Un service de location de vélos**

- **La formation et sensibilisation à la pratique du vélo auprès de publics adultes et enfants**
- **L'organisation et la participation à des événements de promotion du vélo utilitaire**
- **L'accompagnement pédagogique à la réparation des vélos à travers un atelier participatif ouvert à toutes et à tous**

Les objectifs de la **[ASSOCIATION VISEE]** sont les suivants :

- fédérer les initiatives et collaborer avec les acteurs publics comme privés autour de la thématique de la mobilité vélo,
- participer activement à l'augmentation des déplacements à vélo à l'échelle du territoire,
- proposer de multiples services aux cyclistes du territoire : location, vélo-école, réparation, formation, conseil,
- animer des lieux d'accueil permettant l'expression des initiatives et l'organisation d'événements autour de la culture vélo,
- animer et développer sur le territoire une culture du vélo utilitaire et de loisir.

La **[ASSOCIATION VISEE]** regroupe (Détaillez l'organisation de l'association : le CA, l'équipe salariée, le nombre d'adhérents)

La **[ASSOCIATION VISEE]** est soutenue financièrement par :

- Des partenaires institutionnels : (lister les partenaires)

Ce projet vise à rassembler dans des locaux communs des services en faveur du vélo utilitaire :

- Location de vélo favorisant le report modal et l'intermodalité avec les autres Transports en commun (TER, car, navettes)
- Vélo-école et des actions d'enseignement en direction des publics enfants et adultes
- Atelier cycle participatif à disposition des usagers
- Animations et sensibilisation autour de la promotion du vélo.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

L'objet de la présente convention est de préciser :

- d'une part, les objectifs poursuivis par la **[ASSOCIATION VISEE]** à travers les services :
 1. de location moyenne et longue durée de vélos,
 2. de vélo-école, d'accompagnement à la pratique et à l'éducation routière,
 3. d'animations, d'événementiels et de sensibilisation à la pratique du vélo,
 4. d'un atelier vélo participatif.
- d'autre part, les conditions du soutien de **[AUTORITÉ COMPÉTENTE]** à la **[ASSOCIATION VISEE]**.

ARTICLE 2 - OBJECTIFS DE LA [ASSOCIATION VISEE] DANS LE CADRE DE LA CONVENTION

La [ASSOCIATION VISEE] a pour objectif de réaliser et mettre en œuvre des services en faveur du vélo utilitaire suivants parmi lesquels décrits ci-dessous, objets de la présente convention :

1 – La location de vélo

1. Des services et activités multiples proposés aux habitants et autres usagers (notamment touristes) du territoire

Les catégories de personnes concernées par la présente convention :

- Habitants du territoire
 - Touristes
 - Visiteurs dans le cadre d'une activité professionnelle
 - Autres.
-
- location de vélos de moyenne et longue durées répartie comme suit :
 - vélo classique : XXX
 - vélo pliant : XXX
 - vélo léger type VTC : XXX
 - vélo à assistance électrique : XXX
 - vélo cargo : XXX.
 - entretien et maintenance du parc de vélos loués
 - conseil individualisé en mobilités (optimisation des trajets, aménagements, législation, sécurité, équipements).
2. Des conditions générales de location des vélos attractives
 - location à la semaine :
 - XX € pour les vélos de ville et les vélos pliables
 - XX € pour les vélos à assistance électrique, les vélos cargo mécaniques (sans assistance électrique).

La location des vélos à assistance électrique sera limitée à une durée d'xx mois. Cette limite de durée permet d'optimiser la rotation d'un parc de VAE onéreux et permet de favoriser un accès au service à un plus grand nombre de personnes.

- Location à xx mois :
 - XX € pour les vélos de ville et les vélos pliables,
 - XX € pour les vélos à assistance électrique.
- Location à l'année :
 - XX € pour les vélos de ville et les vélos pliables.

3. L'extension et le renouvellement du parc de location de vélos

Sur la période de conventionnement (XX ans) à compter de XX, la [ASSOCIATION VISEE] s'engage à :

- Renouveler une partie du parc de vélos pliables soit XX vélos,
- Renouveler une partie du parc de vélos de ville existant soit XX vélos de ville sur XX ans,
- Diversifier la flotte de vélos par l'acquisition de vélos à assistance électrique et vélos cargo.

4. Les moyens humains de l'association pour le fonctionnement du service

La [ASSOCIATION VISEE] précise qu'elle mobilise les moyens humains suivants dédiés au fonctionnement annuel du service :

- X ETP responsable du service chargé de la gestion, de l'animation de l'équipe, des relations extérieures, de la création de partenariats, renouvellement du parc,
- X ETP responsable administratif – financier, gestion courrier, relance, litiges, prélèvements,
- X ETP chargés de l'accueil, du conseil, de l'information, des départs et des retours des locations, de la contractualisation, de l'encaissement,
- X ETP de mécaniciens chargés de la maintenance du parc, approvisionnement et gestion du stock.

5. Les périodes d'ouverture du service de location de vélos

Afin de répondre au mieux à la demande des usagers, la [ASSOCIATION VISEE] adapte l'ouverture au public en fonction de deux périodes automne/hiver et printemps/été. En l'occurrence, de novembre à début mars, le service de location sera ouvert du mardi au samedi, de 10h à 18h30. La période printemps/été élargi l'amplitude d'ouverture du lundi au samedi de 9h à 18h30. Une coupure d'heure de 12h à 13h permet aux équipes de se restaurer. Le volume annuel d'heures d'ouverture du service au public est estimé à environ 2350 heures.

Une fermeture annuelle de 2 semaines environ a lieu pendant les vacances d'hiver.

Des permanences sont à prévoir sur les communes de ... à raison de ... demi-journées par semaine.

6. Une politique de communication associant [AUTORITÉ COMPÉTENTE] en qualité de partenaire

La [ASSOCIATION VISEE] se charge d'assurer la conception, l'édition et la distribution des supports de communication dédiée au service de location.

[AUTORITÉ COMPÉTENTE] utilise ses supports de communication habituels pour promouvoir les services qu'elle cofinance (location longue durée, vélo-école enfants, culture vélo). Elle associe la [ASSOCIATION VISEE] à la création des contenus.

La [ASSOCIATION VISEE] fait apparaître sur ses documents contractuels, informatifs ou promotionnels, la participation financière de [AUTORITÉ COMPÉTENTE], notamment au moyen de l'apposition du logo de [AUTORITÉ COMPÉTENTE].

La [ASSOCIATION VISEE] fait également figurer sur son site internet associatif le soutien de [AUTORITÉ COMPÉTENTE] ainsi qu'un lien vers son site, à charge de [AUTORITÉ COMPÉTENTE] de préciser la page sur laquelle le lien devra pointer.

Afin de diffuser son soutien à cette activité, **[AUTORITÉ COMPÉTENTE]** fournit des autocollants logotypés à son image. La **[ASSOCIATION VISEE]** se charge de coller le visuel de **[AUTORITÉ COMPÉTENTE]** sur le parc de location longue durée concerné par la présente convention.

2 – La Vélo-Ecole

1. Activités :

La Vélo-Ecole vise à populariser et à sécuriser l'usage quotidien du vélo par l'approche de modules d'apprentissage.

Le public enfant étant une des cibles principales de la Vélo-Ecole, la **[ASSOCIATION VISEE]** intervient directement dans les écoles primaires auprès des classes de cycle 2 et 3 (du CP au CM2), en donnant la priorité aux classes du cycle 3 pour des cycles longs d'apprentissage (« Savoir Rouler A Vélo »).

Afin que les enfants acquièrent l'ensemble du savoir nécessaire pour devenir de futurs cyclistes urbains responsables, plusieurs modules de formation sont proposés :

- éducation routière en tant que cycliste,
- apprentissage de la conduite du vélo,
- entretien et mécanique du vélo,
- éducation à la mobilité.

La Vélo-Ecole organise également des interventions dédiées au public adulte : cours particuliers et cours collectifs. Elle peut intervenir selon les demandes de **[AUTORITÉ COMPÉTENTE]** vers d'autres publics cibles : étudiants, seniors, ...

2. Tarifs :

- Les prestations seront proposées gratuitement aux écoles intéressées par le projet.

Pour les publics adultes éligibles aux critères stipulés, une participation est demandée :

- Un cycle de 4 cours collectifs (4x1 heure) est proposé au tarif de **XX** €.

3. Zone d'intervention :

La Vélo-Ecole intervient dans les écoles primaires et structures diverses situées sur le territoire de **[AUTORITÉ COMPÉTENTE]**.

4. Moyens humains :

Cette activité nécessite un responsable de la Vélo-Ecole et de **XX** éducateurs (personnels employés de la **[ASSOCIATION VISEE]**) détenteurs d'un Brevet d'Etat, d'un BPJEPS, d'un diplôme équivalent, ou d'un Certificat de Qualification Professionnelle Educateur à la Mobilité à Vélo (ou se préparant à l'un de ces diplômes) afin de pouvoir intervenir en milieu scolaire comme le précise la législation en vigueur. L'équipe de la Vélo-école est chargée de :

- la réalisation des contenus pédagogiques des différents modules,
- l'animation d'une partie des modules,
- la recherche d'écoles et de classes intéressées par le projet,
- le suivi du projet et la réalisation d'un bilan d'activité annuel.

5. Objectifs d'intervention :

Sensibilisation de :

- Environ **XX** élèves sur **XX** ans, soit au sein des écoles, soit lors d'événements dont près de **XX** élèves bénéficiant d'un cycle long (« Savoir Rouler A Vélo »), soit 15 heures d'enseignement par enfant

6. Autres moyens nécessaires :

- outils pédagogiques spécifiques (à acquérir ou à développer par la **[ASSOCIATION VISEE]**) : mallettes pédagogiques, livret d'accompagnement, grille de compétences, signalisation,...
- parc de vélos enfants,
- outillage vélo et accessoires vélo (casques, antivols, brassards, gilets...),
- vidéo projecteur et matériel informatique.

3 – L'atelier d'auto-réparation

1. Objectifs et fonctionnement

L'objectif de l'atelier d'auto-réparation est de permettre aux adhérents de venir entretenir et réparer eux-même leur vélo avec l'aide de bénévoles. L'autonomie en mécanique vélo est un facteur clé de pérennisation de la pratique. L'atelier participatif est également facteur de lien social et promeut une logique d'économie circulaire (on répare avant de remplacer). Le principe de recyclage est un élément fondateur d'un atelier de réparation, c'est pourquoi un processus de revalorisation et réemploi est mis en œuvre avec l'appui d'un accompagnement pédagogique et de moyens associés.

Chaque usager a accès à des outils adaptés et un accompagnement individualisé d'une équipe de techniciens bénévoles et salariés.

Un stock de pièces d'occasion reconditionnés est mis à disposition des participants de l'atelier.

Des cours d'initiation à la mécanique sont proposés une fois par mois au grand public. Ces formations sont sources de consolidation des savoirs et développent progressivement un renforcement des compétences.

2. Moyens humains et matériel

L'atelier est ouvert selon la saison, **XX** après-midi par semaine. Une équipe de **XX** de bénévoles est coordonnée par un.e chargé.e d'atelier d'auto-réparation (intégration, formation planning, achat, équipements...). Cette personne a aussi la charge de faire respecter la charte de fonctionnement de l'atelier.

De nombreux outils et équipements (pieds vélo) sont mis à disposition des usagers.

Des ateliers ponctuels pourront se tenir sur d'autres lieux déportés (notamment dans le cadre d'animation spécifique : semaine européenne de la mobilité, Mai à Vélo etc.).

ARTICLE 3 - CONTRIBUTION DE [AUTORITÉ COMPÉTENTE]

[AUTORITÉ COMPÉTENTE] s'engage à soutenir financièrement le projet d'intérêt public local et environnemental porté par la **[ASSOCIATION VISEE]** pour aider à la pérennisation des activités détaillées à l'article 2. Le montant de **[AUTORITÉ COMPÉTENTE]**, sous forme de subvention, est fixé chaque année **par délibération** afin d'assurer :

- le fonctionnement du service de location de vélos dédiés au public précisé à l'article 2.1,
- une part de l'achat de vélos et accessoires destinés au service de location de vélos et à la Vélo-Ecole,
- le fonctionnement de la Vélo-Ecole et des animations (Allons Y A Vélo, Semaine de la Mobilité, de la sécurité routière,...) et de l'atelier d'auto-réparation.
- la valorisation de la démarche participative de l'atelier de réparation.

La somme convenue par délibération sera créditée au compte de l'association **[ASSOCIATION VISEE]** selon les procédures comptables et les modalités suivantes :

- versement sur présentation du compte prévisionnel (80% d'acompte et 20% le dixième mois de l'année),
- imputation sur les crédits du budget prévisionnel de **[AUTORITÉ COMPÉTENTE]** ,
- virement au compte « la **[ASSOCIATION VISEE]** » suivant :

Comme il est précisé dans le préambule de la présente convention, la **[ASSOCIATION VISEE]** sollicite d'autres organismes ou institutions pour contribuer au financement de ses activités. Ainsi, la **[ASSOCIATION VISEE]** s'engage à tenir à la disposition de **[AUTORITÉ COMPÉTENTE]** les montants de ces contributions.

Pour **XX**, **XX** et **XX**, le niveau d'engagement de **[AUTORITÉ COMPÉTENTE]** sera déterminé sur la base des bilans et budgets annuels des actions financées par délibération pour 2021 puis par voie d'avenants à la présente convention d'objectifs et de moyens pour 2022 et 2023.

ARTICLE 4 - CONTROLE DE L'ACTIVITE ET DES COMPTES

Les comptes devront être certifiés par un commissaire aux comptes.

La **[ASSOCIATION VISEE]** s'engage à communiquer 1 fois par an (dès que disponible, soit avant la fin du premier semestre pour l'année N-1) à **[AUTORITÉ COMPÉTENTE]** :

- le rapport d'activité des pôles Location Longue Durée, Vélo Ecole, Animations,
- le rapport financier de l'année N-1 dès que disponible (mars ou avril).

ARTICLE 5 - DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention est conclue pour une durée de **XX** ans à compter du 1er janvier **XX**.

ARTICLE 6 - MODIFICATIONS

Il pourra être procédé à une modification de la présente convention par avenant.

Le partenaire demandeur devra alors saisir par écrit l'autre partenaire.

Après accord préalable sur les modifications proposées, les parties conviendront de modifier, par voie d'avenant, les dispositions de la présente convention en conséquence.

ARTICLE 7 - RESILIATION

La présente convention d'objectifs et de moyens peut être résiliée par l'un des partenaires, par lettre recommandée avec accusé de réception, en cas de non-respect par l'autre partie de tout ou partie de ses engagements tels que prévus par la présente convention, après mise en demeure restée sans effet durant 3 mois.

Dans cette hypothèse, la contribution financière de **[AUTORITÉ COMPÉTENTE]** s'interrompt.

Fait à **XX**, le

En deux exemplaires originaux

Pour [AUTORITÉ COMPÉTENTE],

Le Président,

...

Pour la [ASSOCIATION VISEE],

Le Président,