



Aménagements cyclables et accès à la gare SNCF de Nevers – © Transamo, 2021

## PRATIQUE CYCLABLES DANS LES VILLES MOYENNES ET LEUR AGGLOMERATION

Phase 2 – Approche qualitative – Synthèse des ateliers

Janvier 2023



# A2 ATELIERS

## Synthèse thématique



### Diagnostic des besoins auprès des parties prenantes

Dans chaque ville, une approche de la cyclabilité du territoire a été réalisée en s'appuyant sur diverses parties prenantes locales: élus, techniciens, associations d'usagers du vélo et acteurs économiques, dans le cadre d'un groupe de travail (Atelier des acteurs locaux).

L'intervention de Transamo à consisté à:

1/ Organiser et animer un **atelier** en interrogeant **les acteurs locaux retenus localement**, autour de 3 thématiques:

- Identifier les zones de pertinence du vélo
- Mettre en place les conditions pour permettre son développement
- Comment intégrer le vélo dans la chaîne de mobilité globale

2/ Réaliser un **parcours commenté avec les participants** pour identifier les aménagements cyclables et jalonnements existants, les points durs, repérer les services proposés, etc.



# SYNTHÈSE THÉMATIQUE

## 1. USAGERS ET DESSERTES POTENTIELS

PROFILS, CONNEXIONS



### USAGERS ACTUELS

L'usage du vélo concerne principalement les **publics actifs, principalement masculins**.

Les **retraités** sont également visibles, notamment avec des VAE.

L'usage du **VAE** et les **coronapistes** ont permis de **capturer des néo-cyclistes et des plus jeunes**.

Les **jeunes** (écoliers/collégiens/lycéens) sont **très peu visibles sur des vélos**. Lorsqu'ils le sont c'est plutôt en famille pour un usage récréatif. Les étudiants sont réceptifs au VLS lorsqu'il existe.



### USAGERS POTENTIELS

Les publics **jeunes**, accompagnés par leurs parents (école) ou en autonomie sous condition de lever les **craintes des parents** (collège, lycée) : plus réceptifs aux arguments environnementaux, de l'autonomie, le vélo est « tendance ». Un « formatage » dès le plus jeune âge à être motorisé, à contrer dès cet âge.

Les **publics en insertion**, qui ont moins de ressources ou ne sont pas motorisés.

Les **familles**, avec le VAE ou le vélo-cargo en remplacement de la 2<sup>ème</sup> voiture.



### SECTEURS & DESSERTES

Les **zones d'hypercentres** sont **attractives**, elle offrent la plupart des aménités recherchées.

Les **secteurs commerciaux de périphérie** ne sont **pas pertinents** pour une desserte cyclable.

**Les déplacements du quotidien depuis les communes périurbaines sans continuité urbaine ne sont pas une cible pour de nouveaux usagers** : distances dissuasives, sécurité trop faibles, ne concurrence pas suffisamment la voiture... Même dans une perspective multimodale.

Publics précaires  
Séniors  
**Scolaires**  
Sportifs  
**Actifs**

Les jeunes représentent la cible principale, dans une perspective d'aller à l'école seul ou accompagné, mais aussi de conserver cette habitude dans la vie d'adulte

Deux manières de consommer et de se déplacer sont en contradiction, entre une hypercentre commerçants attractifs à vélo (et aujourd'hui en voiture) et des zones commerciales de périphérie sans pertinence de desserte à vélo (sécurisation du cheminement, transport des courses ...)

# SYNTHÈSE THÉMATIQUE

## 2. CONDITIONS À METTRE EN PLACE POUR PERMETTRE LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO

CONDITIONS



### RÉÉQUILIBRER L'ESPACE PUBLIC

**Pénétrantes** vers la ville-centre **très routières** : pas de place aux piétons et vélos, aucune contrainte de la **voiture** qui **reste la plus attractive en temps de parcours**.

**Souhait d'apaisement** (notamment en centre-ville), sans pénaliser dynamisme commerçant ou touristique.



### COMMUNICATION & ACCOMPAGNEMENT

**Faire comprendre les spécificités du déplacement à vélo**, faire respecter les usagers vulnérables.

Donner aux habitants la possibilité d'**essayer** le **vélo en ville** et les **accompagner** (vélo-école, évènement pour essayer le vélo en ville).

Rendre le **vélo** aussi **attractif et communicant** que la voiture et ses « auto-école » ou « permis à 1€ ».



### ACCOMPAGNEMENT DES ENTREPRISES & SCOLAIRES

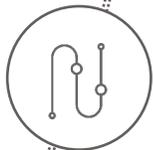
**Trop de voitures stationnent** aux abords des établissements scolaires. Réflexions menées sur des ramassages scolaires en **vélobus** pour inciter enfants et familles à se déplacer à vélo.

Proposer **services** pour les vélotafeurs (stationnement, casier, douche), communiquer sur le **FMD**.



### STATIONNEMENT

Besoin en stationnement vélo sécurisé à **usage résidentiel**, dans les **hypercentres** ou les **quartiers d'habitats denses**.



### AMÉNAGEMENTS

La **continuité** des aménagements (géographique et temporelle), la **gestion des points de carrefour**, l'**éclairage**, l'**entretien**.

La **signalisation** pour les **cyclotouristes** et le **jalonement d'itinéraires malins** pour les habitants (+carte.)



### SERVICES

Peu de mention de services autre que le **stationnement**.

**Le VLS n'est pas vue comme une solution intéressante** (par ceux n'en ayant pas).

Rééquilibrer l'espace public

Passer par les entreprises & établissements scolaires

# Communication & accompagnement

Stationnement Aménagements Services

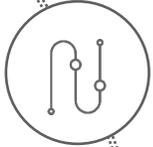
Des contraintes très faibles sur la voiture (congestion, disponibilité du stationnement) sur les déplacements internes à la ville-centre comme sur les liaisons du périurbain vers la ville-centre : une difficulté à trouver les arguments pour inciter au changement de pratique.

Des leviers de communication et d'accompagnement à actionner, pour donner à expérimenter les bénéfices de l'ensemble de l'écosystème vélo : Il n'y a pas assez d'occasion « d'essayer » le vélo

# SYNTHÈSE THÉMATIQUE

## 3. INTÉGRER LE VÉLO DANS LA CHAÎNE DE MOBILITÉ MULTIMODALE

MULTIMODALITÉ  
INTERMODALITÉ



### MULTIMODALITÉ

Thématique difficile à aborder, **compréhension hasardeuse** de la définition : des pratiques multimodales « naturelles ».

**Mix modal s'opérant sur les secteurs plus urbains**, ou qu'importe les motifs de déplacements la distance est faible : les achats sont plus facilement réalisés à vélo car plus proches, vers l'emploi cela est souvent perçu plus complexe.

**Sur le périurbain, la voiture domine.**

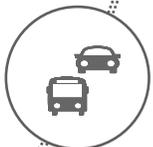


### INTERMODALITÉ – VÉLO/TRAIN

Seule intermodalité **jugée pertinente**, sur les déplacements longs.

Une contrainte forte à la **gestion du vélo** (dans le train, en rabattement ou diffusion).

Profils : **travailleurs, étudiants, occasionnels (loisirs) et cyclotouristes.**



### INTERMODALITÉ VÉLO/BUS, VÉLO/VOITURE OU VÉLO/BATEAU

**Pertinence faible** : enjeu de disponibilité de l'offre (trop faible, seulement saisonnière), de facilité d'emport, de performance de la rupture de charge dans des secteurs trop accessibles en voiture.

Profils : **occasionnels ou cyclotouristes** (vélo/car ou vélo/bateau)

La multimodalité est naturelle, le vélo s'insère plutôt pour des motifs loisirs ou achats. Mais les usagers restent globalement monomodaux et centrés sur la voiture

Dans les villes moyennes, l'intermodalité est pertinente pour des liaisons interurbaines, plutôt en vélo/train ou vélo/car : distances plus longues, compétitivité vélo accrue

Le vélo pliant facilite l'emport et la trottinette est identifiée comme une alternative viable au vélo



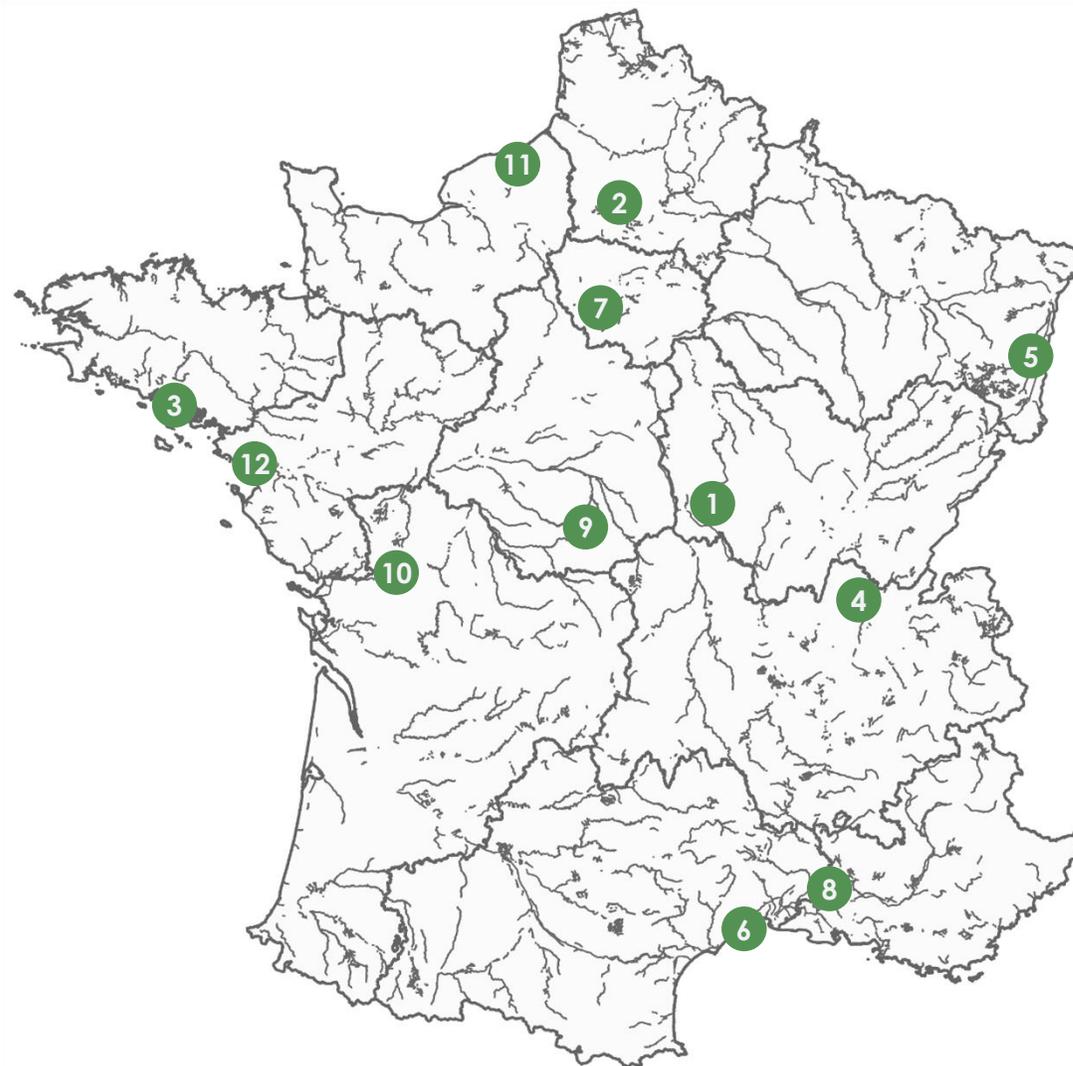
# A3 ATELIERS

## Synthèse par territoire

# ATELIERS

## PRÉSENTATION DU PANEL DE TERRITOIRES ÉTUDIÉS

	RÉGION	VILLE	ATELIER
1	Bourgogne-Franche-Comté	Nevers	06/10/2021
2	Hauts-de-France	Beauvais	18/10/2021
3	Bretagne	Vannes	10/11/2021
4	Auvergne-Rhône Alpes	Bourg-en-Bresse	17/11/2021
5	Grand-Est	Colmar	24/11/2021
6	Occitanie	Sète	30/11/2021
7	Ile-de-France	Rambouillet	10/01/2022
8	Région Sud	Arles	14/02/2022
9	Centre-Val de Loire	Châteauroux	23/03/2022
10	Nouvelle-Aquitaine	Niort	01/04/2022
11	Normandie	Dieppe	18/07/2022
12	Pays de la Loire	Saint-Nazaire	Questionnaire





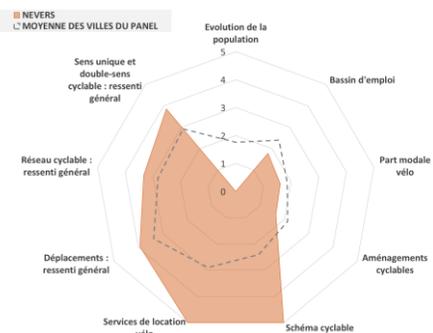
### NEVERS

Bourgogne-Franche-Comté



- **Ville-centre : 2,8 %**
- **Agglomération : 1,1 %**

(Source : INSEE, 2018)



### 1 - Usagers et dessertes potentiels

- **Profils actuels** : tous types (actifs, cyclotouristes, captifs, retraités et nouveaux cyclistes en VAE)
- **Profils potentiels** : population convaincus par le vélo mais pas cyclistes, jeunes, seniors et populations défavorisées
- **Profils inatteignables** : parents ayant une chaîne modale complexe, usagers des grands axes routiers
- **Secteurs à enjeu** : là où il y a du monde pour créer des aménagements, là où sont les équipements
- **Secteurs inatteignables** : centres commerciaux en périphérie car modèle incompatible avec le vélo

### 2 - Conditions à mettre en place pour permettre le développement du vélo

- **Aménagements** : à envisager sur les axes routiers périphériques qui sont particulièrement circulés. Lutter contre l'insécurité, souvent plus ressentie que réelle
- **Stationnement** : couvrir l'ensemble du territoire
- **Services** : le VLS permet de tester le vélo sans les inconvénients dans un premier temps, cyclo-logistique + Vélotaxi en développement dans Nevers
- **Communiquer** : impliquer habitants, accompagner débutants, sensibiliser usagers de la voirie
- **Etablissements scolaires** : aménager accès, stationnement, vélobus, « Savoir Rouler à Vélo » au collège
- **Entreprises** : proposer services à l'arrivée, communiquer sur le FMD, choix entre VP ou vélo de service

### 3 - Intégrer le vélo dans la chaîne de mobilité multimodale

- **Multimodalité** : non abordée
- **Intermodalité** : non pertinente dans les villes médianes, les trajets sont trop courts, changement de mode non compétitif. Le mode vélo est un mode qui fonctionne bien tout seul, car il touche déjà des courtes distances
- **Vélo/Train** : accès aux quais et emport complexe, pas assez de stationnement dans les trains
- **Vélo/Bus** : rupture de charge contraignante, possible avec un VLS mais interopérabilité tarifaire nécessaire



# BEAUVAIS

## SYNTHÈSE DE L'ATELIER DU 18/10/2021



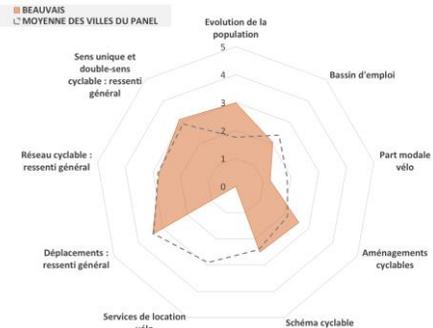
### BEAUVAIS

Hauts-de-France



- **Ville-centre : 2,1 %**
- **Agglomération : 0,9 %**

(Source : INSEE, 2018)



### 1 - Usagers et dessertes potentiels

- **Profils actuels** : hommes actifs, cyclotouristes, nouveaux usagers en VAE, quelques usagers en vélo-cargo
- **Profils potentiels** : scolaires, étudiants, habitants ne possédant pas de voiture
- **Secteurs attractifs aujourd'hui** : ville-centre, vers les ZA de périphérie, itinéraires touristiques
- **Secteurs à enjeux** : là où la motorisation est faible, première couronne, liaison gare-écoles-équipements
- **Secteurs inatteignables** : secteurs commerciaux de périphérie



### 2 - Conditions à mettre en place pour permettre le développement du vélo

- **Pas de contraintes sur la voiture (congestion, stationnement), le vélo est moins concurrentiel**
- **Aménagements** : assurer continuité, sécurisation et signalisation des itinéraires vélos
- **Stationnement** : développer dans les établissements scolaires et les zones commerciales
- **Communiquer** : sur les itinéraires, éduquer sur le partage de la voirie et les bienfaits du vélo
- **Etablissements scolaires** : encourager les pratiques, prévenir et former parents comme enfants, vélo-école
- **Entreprises** : manque de moyens (douches, stationnement) pour les travailleurs, communiquer sur le FMD



### 3 - Intégrer le vélo dans la chaîne de mobilité multimodale

- **Pertinence à l'échelle intercommunale, essentiellement vélo/train**
- **Vélo/Train** : emport vélo complexe, communiquer sur le stationnement, prêt de vélos aux lycéens
- **Vélo/Bus** : rupture de charge contraignante, pas d'emport des vélos, pas de stationnement vélo aux arrêts
- **Vélo/Voiture** : infrastructures présentes mais peu d'usage. Plus facile avec une trottinette ou un vélo pliant
- **Multimodalité** : non abordée



### VANNES

Bretagne



- **Ville-centre : 3,8 %**
- **Agglomération : 1,7 %**

(Source : INSEE, 2018)

### 1 - Usagers et dessertes potentiels

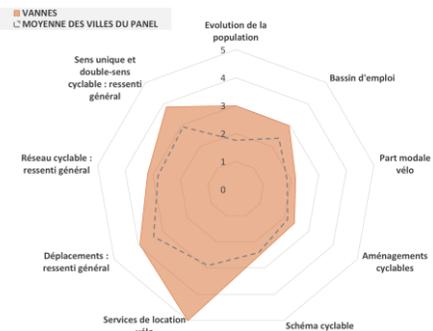
- **Profils actuels** : tous profils, tous âges, pratique intergénérationnelle, public féminin minoritaire mais grandissant, nouveaux habitants urbains avec une pratique parfois existante, néo-cyclistes grâce au VAE ou aux pistes temporaires. Le cyclotourisme n'est pas mentionné
- **Profils potentiels à développer** : cibler familles et jeunes, travailleurs (notamment les cadres)
- **Secteurs à enjeux** : 1<sup>ère</sup> couronne de Vannes (tache urbaine continue), les liaisons inter-quartiers, vers les équipements structurants
- **Secteurs inatteignables** : 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> couronnes de Vannes, des distances longues donc dissuasives vers l'emploi, et des équipements de proximité parfois éloignés aussi

### 2 - Conditions à mettre en place pour permettre le développement du vélo

- **Rééquilibrer l'espace public** : trop faible contrainte sur la voiture (congestion, stationnement), qui rend le vélo peu concurrentiel
- **Aménagements** : axer sur la qualité pour attirer les familles, éclairage, signalétique, retravailler la cohabitation vélo/voiture
- **Stationnement** : miser sur la sécurisation dans l'hypercentre dense, en installer en remplacement de places voitures
- **Services** : proposer aide à l'achat de vélo-cargo et stationnement adapté pour attirer les familles
- **Communiquer** : spots vidéo, actions du conseil municipal des jeunes sur les équipements cyclistes, carte des itinéraires cyclistes, « Escape Game » à vélo ... Permettre aux habitants d'essayer le vélo
- **Etablissements scolaires** : proposer stationnement à proximité et dans les écoles, miser sur l'accompagnement à l'école

### 3 - Intégrer le vélo dans la chaîne de mobilité multimodale

- **Pratiques multimodales naturelles et complexes à questionner**
- **Pratiques intermodales pertinentes surtout pour du vélo/train, à l'échelle intercommunale** : embarquement et stationnement des vélos sont des enjeux essentiels, facilitée de l'emport de la trottinette plutôt que du vélo,
- **L'intermodalité vélo/transport en commun/voiture/bateau est marginale et peu pertinente** : offre de transport trop peu attractive pour inciter au report modal, usage touristique avec le bateau incompatible avec l'usage quotidien du vélo, stationnement vélo dans les P+R et aires de covoiturages
- **Multimodalité** : non abordée



# BOURG-EN-BRESSE

## SYNTHÈSE DE L'ATELIER DU 17/11/2021



### BOURG-EN-BRESSE

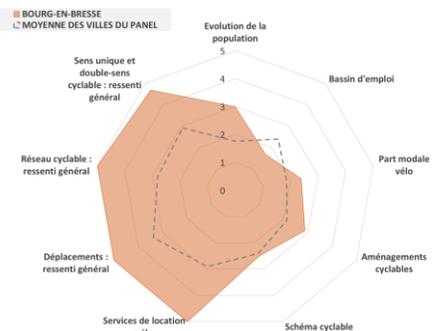
Auvergne-Rhône-Alpes



#### Part modale vélo

- **Ville-centre : 4,2 %**
- **Agglomération : 0,9 %**

(Source : INSEE, 2018)



### 1 - Usagers et dessertes potentiels

- **Profils actuels** : jeunes actifs, hommes retraités, de plus en plus d'utilisateurs du VLS
- **Profils potentiels** : publics mineurs (écoliers/collégiens)
- **Secteurs attractifs aujourd'hui** : ville-centre
- **Secteurs à enjeux** : périphérie (1<sup>ère</sup> couronne), quartiers les plus denses
- **Secteurs inatteignables** : quartiers d'habitat social, la 2<sup>ème</sup> couronne

### 2 - Conditions à mettre en place pour permettre le développement du vélo

- **Un portage politique des aménagements cyclables et des interactions Commune-EPCI parfois complexe**
- **La pratique pourra aussi se développer par mimétisme (ex. les parents qui pratiquent avec leurs enfants)**
- **Aménagements** : hiérarchiser le réseau, mailler le territoire, assurer une continuité cyclable
- **Stationnement** : développer le stationnement sécurisé dans les équipements (bureaux, logements)
- **Services** : réfléchir sur la pertinence d'un service VLS, déployer des consignes complémentaires aux box vélo
- **Communiquer** : sensibiliser aux bonnes pratiques et bienfaits du vélo, déployer des plans du réseau cyclable
- **Etablissements scolaires** : sensibiliser, développer des démarches type vélobus

### 3 – Intégrer le vélo dans la chaîne de mobilité multimodale

- **Pertinence à l'échelle intercommunale. Seule la combinaison vélo/train est jugée pertinente**
- **Les trains transformés en car à certains horaires complexifient l'emport, « au bon vouloir » du conducteur**
- **Pour qu'un trajet vélo/train ce soit attractif, il faut qu'il soit faisable tout le temps**
- **Vélo/Train** : emport complexe car manque de place dans les trains
- **Vélo/Bus** : offre TC trop faible pour être attractive, emport envisagé en HC, box vélo manquants aux arrêts
- **Vélo/Voiture** : rupture de charge contraignante car aucune contrainte de stationnement en hypercentre
- **Multimodalité** : non abordée



### COLMAR

Grand Est



- **Ville-centre : 8,7 %**
- **Agglomération : 2,3 %**

(Source : INSEE, 2018)

### 1 - Usagers et dessertes potentiels

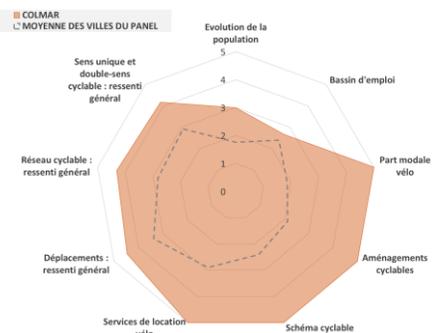
- **Profils actuels** : adultes volontaires, CSP+, des cyclotouristes, pour tous motifs de déplacement.
- **Profils potentiels** : les jeunes, en particulier les enfants
- **Secteurs attractifs aujourd'hui** : les secteurs commerciaux du centre-ville
- **Secteurs à enjeux** : le reste de la ville-centre en jouant sur le stationnement VP, les grands axes pénétrants
- **Secteurs inatteignables** : les ZA et ZI en périphérie

### 2 - Conditions à mettre en place pour permettre le développement du vélo

- **Contraintes faibles sur la voiture (congestion, stationnement), le vélo est moins concurrentiel**
- **Les zones 30 déployées il y a 10 ans sont retravaillées pour réellement diminuer la vitesse pratiquée**
- **Aménagements** : rééquilibrage de la voirie, continuité des itinéraires, signalisation
- **Stationnement** : à déployer en hypercentre pour un usage résidentiel
- **Communiquer** : mettre en place des « dimanches sans voiture », communiquer sur tout l'écosystème vélo
- **Établissements scolaires** : diminuer les voitures devant les établissements, mettre en place des vélobus
- **Entreprises** : manque de moyens (douches, stationnement) pour les travailleurs, communiquer sur le FMD

### 3 – Intégrer le vélo dans la chaîne de mobilité multimodale

- **Pertinence à l'échelle intercommunale. Seule la combinaison vélo/train est jugée opportune**
- **Plusieurs usagers ont visiblement 2 vélos, un pour le rabattement et un pour la diffusion**
- **De plus en plus d'usagers se tournent vers la trottinette ou le vélo pliant pour l'emport dans le train**
- **Vélo/Train** : parking vélo en gare saturé
- **Vélo/Bus** : service TC non construit pour l'emport de vélos. Parkings vélos testés aux arrêts TC
- **Vélo/Voiture** : rupture de charge contraignante, voiture permettant un accès direct à la ville centre
- **Multimodalité** : non abordée





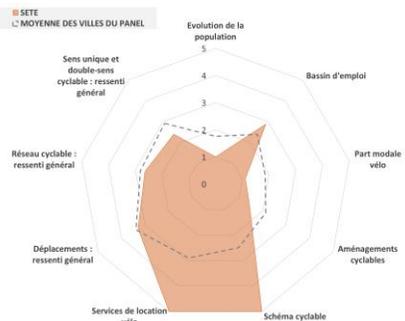
SÈTE

Occitanie



- **Ville-centre : 1,9 %**
- **Agglomération : 1,2 %**

(Source : INSEE, 2018)



### 1 - Usagers et dessertes potentiels

- **Profils actuels** : diversité de profils, familles, usages sportifs, loisirs et touristiques très développés
- **Profils potentiels** : publics jeunes (écoliers, /collégiens/lycéens)
- **Secteurs attractifs aujourd'hui** : voies vertes et secteurs touristiques, de loisirs
- **Secteurs à enjeux** : connexions intercommunales, traversée de la ville-centre et desserte des quais de Sète
- **Secteurs inatteignables** : les secteurs cyclo-touristiques et de loisirs déjà très fréquentés en pleine saison

### 2 - Conditions à mettre en place pour permettre le développement du vélo

- **Eclatement de la compétence mobilité, qui nuit à sa lisibilité pour le politique comme pour l'habitant**
- **La voiture phagocyte l'espace public. Rééquilibrer en considérant tous les modes comme un ensemble**
- **Aménagements** : traitement des continuités et points noirs, modération de la vitesse, signalisation
- **Stationnement** : à déployer en hypercentre pour un usage résidentiel
- **Communiquer** : cohabitation et partage de la voirie, radars pédagogiques, économie budgétaire
- **Etablissements scolaires** : mettre en place des vélobus
- **Entreprises** : manque de moyens (douches, stationnement) pour les travailleurs, communiquer sur le FMD

### 3 - Intégrer le vélo dans la chaîne de mobilité multimodale

- **Pertinence à l'échelle intercommunale, essentiellement vélo/train**
- **Embarquement, stationnement des vélos et accessibilité des quais de la gare sont des enjeux essentiels**
- **Vélo/Train** : travailleurs comme cyclotouristes, accès aux quais et emport des vélos complexe
- **Vélo/Bus** : emport des vélos interdit, enjeux de sécurité identifiés lors d'une expérimentation
- **Vélo/Voiture** : quelques pratiques spontanées, pas de cadre structurel encourageant ce couplage
- **Vélo/Bateau** : expérimentation menée, en attente de retours. Difficulté d'accès au quai pour les cyclistes
- **Multimodalité** : non abordée





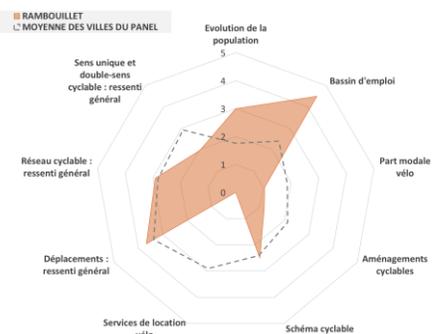
### RAMBOUILLET

Ile-de-France



- **Ville-centre : 1,7 %**
- **Agglomération : 0,9 %**

(Source : INSEE, 2018)



### 1 - Usagers et dessertes potentiels

- **Un territoire fortement polarisé vers Paris, bassin d'emplois très large**
- **Pas de continuité urbaine entre la ville-centre et les autres communes de l'agglomération**
- **Profils actuels** : actifs, écoliers et collégiens très représentés
- **Profils potentiels** : les lycéens, les touristes et occasionnels, les femmes et les familles
- **Secteurs attractifs aujourd'hui** : la gare, le centre-ville
- **Secteurs à enjeux** : interconnexion des aménités du centre-ville, accès gare et ZA, 1<sup>ère</sup> couronne, Véloscénie
- **Secteurs inatteignables** : la 2<sup>ème</sup> couronne



### 2 - Conditions à mettre en place pour permettre le développement du vélo

- **Rééquilibrer l'espace public** : trop faible contrainte sur la voiture, qui rend le vélo peu concurrentiel
- **Aménagements** : continuité des itinéraires et traitement des coupures, signalisation et sécurisation
- **Stationnement** : à déployer en hypercentre
- **Communiquer** : intégrer le vélo aux événements déjà existants, sensibiliser sur les bienfaits du vélo
- **Etablissements scolaires** : sécuriser l'accès aux établissements, vérifier l'état des vélos, sensibiliser
- **Entreprises** : réfléchir à une desserte à vélo du secteur de la ZA



### 3 – Intégrer le vélo dans la chaîne de mobilité multimodale

- **En Ile-de-France, les temps de trajet sont très longs. Toute nouvelle rupture de charge entraîne une « pénalité » supplémentaire et allonge de fait le temps de parcours**
- **Seule la combinaison vélo/train est jugée pertinente**
- **Vélo/Train** : accessibilité aux quais, stationnement difficile, pas d'espace vélo dans les nouveaux Transiliens
- **Vélo/Bus** : service TC actuel non construit pour l'emport de vélos. Stationnement aux arrêts TC ou en P+R
- **Vélo/Voiture** : pas de pertinence car trame urbaine discontinue. Déployer du stationnement en P+R
- **Vélo/Marche** : combinaison naturelle dès lors que le stationnement vélo est suffisamment déployé
- **Multimodalité** : non abordée

# ARLES

## SYNTHÈSE DE L'ATELIER DU 14/01/2022



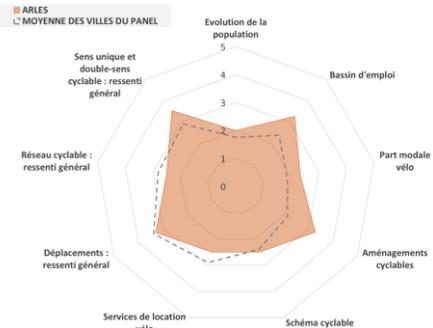
### ARLES

Région Sud



- **Ville-centre : 4,4 %**
- **Agglomération : 3,5 %**

(Source : INSEE, 2018)



### 1 - Usagers et dessertes potentiels

- **Profils actuels** : intergénérationnel, tous motifs, profils arlésiens, des familles, peu de personnes âgées
- **Profils potentiels** : les jeunes, les profils habitant en périphérie de la ville-centre
- **Secteurs attractifs aujourd'hui** : le centre ancien, dont l'accès est réservé vélo-piétons
- **Secteurs à enjeux** : quais et digues, aménités structurantes difficile d'accès, 1<sup>ère</sup> couronne, friches ferroviaires
- **Secteurs inatteignables** : les liaisons intercommunales dès la 2<sup>ème</sup> couronne

### 2 - Conditions à mettre en place pour permettre le développement du vélo

- **Volonté affichée de complexifier la circulation automobile en centre-ville d'Arles** : centre piéton-vélo
- **Rééquilibrer l'espace public** : morphologie urbaine contrainte, coupures viaires/fluviales et conflits d'usages
- **Aménagements** : voirie inadaptée, aménagements non sécuritaires et discontinus et non entretenus
- **Stationnement** : renforcer l'offre existante, déployer en hypercentre pour un usage résidentiel
- **Services** : stations d'autoréparation, aide à l'achat, location longue durée et/ou free-floating
- **Communiquer** : information sur la réglementation en vigueur et son respect (DSC, stationnement sauvage, ...)
- **Etablissements scolaires** : aménager du stationnement aux abords des collèges et lycées
- **Entreprises** : proposer du stationnement et un vélo de fonction

### 3 – Intégrer le vélo dans la chaîne de mobilité multimodale

- **Pratiques intermodales vélo/train, vélo/bus et vélo-taxi/marche existantes. La trottinette, le skate ou les rollers sont concurrentiels au vélo. Liaisons Arles-Avignon et Arles-Marseille plébiscitées par les cyclistes.**
- **Vélo/Train** : la gare d'Arles est un grand point de rabattement, stationnement non sécurisé et insuffisant
- **Vélo/Bus** : embarquement des vélos difficile mais proposé sur certaines lignes, ratio offre/demande équilibré
- **Vélo/Voiture** : non concurrentielle vis-à-vis d'un trajet réalisé exclusivement en voiture
- **Vélo/Bateau** : morphologie du fleuve inadaptée, enjeu de ponctualité et de performance d'un tel service
- **Vélo-taxi/marche** : pertinent pour les trajets de plus courte-distance, « dernier kilomètre »
- **Multimodalité** : non abordée





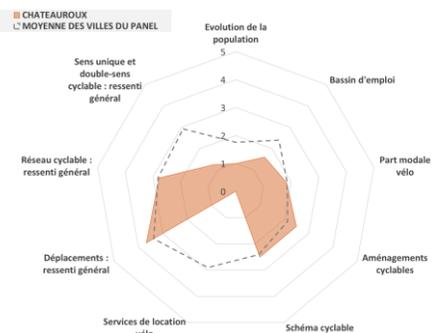
### CHÂTEAUROUX

Centre-Val de Loire



- **Ville-centre : 3,4 %**
- **Agglomération : 2,3 %**

(Source : INSEE, 2018)



### 1 - Usagers et dessertes potentiels

- **Profils actuels** : familles, sportifs, livreurs, publics captifs. Il n'y a pas de publics jeunes
- **Profils potentiels** : les publics jeunes (primaires, collégiens, lycéens), actifs
- **Secteurs attractifs aujourd'hui** : l'Indre à Vélo, les voies vertes et autres itinéraires de loisirs / cyclotourisme
- **Secteurs à enjeu** : liaisons intercommunales, secteurs commerçants, accès à l'hypercentre depuis l'extérieur
- **Secteurs inatteignables** : les villes situées trop loin de la ville-centre



### 2 - Conditions à mettre en place pour permettre le développement du vélo

- **Le réseau TC gratuit fait directement concurrence au développement de la pratique cyclable**
- **Interdire le centre-ville à la voiture sauf riverains, livraisons, bus et créer des P+R en entrée de ville pour accompagner le développement du vélo**
- **Rééquilibrer l'espace public** : aucune contrainte sur la voiture, vélo peu concurrentiel
- **Aménagements** : tournés hors du cœur de ville, à l'opportunité, à sécuriser, zones 30 mal aménagées
- **Stationnement** : à déployer en hypercentre des communes, en gare et pour un usage résidentiel
- **Services** : pas d'équipementier sur le territoire, réflexions sur services de location vélo et aide à l'entretien
- **Communiquer** : aménagements (zone 30), sécurité routière, partage de la voirie, bienfaits du vélo
- **Etablissements scolaires** : disposer du budget nécessaire pour développer le « Savoir rouler à vélo »
- **Entreprises** : communiquer sur le FMD, disposer d'équipements (stationnement, vestiaires, ...)



### 3 – Intégrer le vélo dans la chaîne de mobilité multimodale

- **Multimodalité pertinente, gare de Châteauroux vue comme un atout (proximité gares train et bus)**
- **Pratiques intermodales inexistantes mais combinaisons vélo/train et vélo/bus jugées pertinentes**
- **Vélo/Train** : vols de vélos en gare, faible offre train faible, qualité de service, TER bien équipés pour les vélos
- **Vélo/Bus** : à faciliter (concurrence des TC gratuits), pas d'emport vélos, stationnement aux arrêts à déployer
- **Vélo/Voiture** : non concurrentielle vis-à-vis d'un trajet réalisé exclusivement en voiture

# NIORT

## SYNTHÈSE DE L'ATELIER DU 01/04/2022



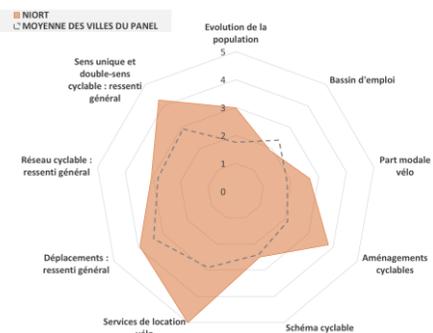
### NIORT

Nouvelle-Aquitaine



- **Ville-centre : 4,9 %**
- **Agglomération : 2,8 %**

(Source : INSEE, 2018)



### 1 - Usagers et dessertes potentiels

- **Profils actuels** : familles, vélotisseurs, cyclotouristes. Usages quotidiens mixtes hommes/femmes
- **Profils potentiels** : hommes cyclotouristes et femmes sur une tranche d'âge d'actifs
- **Profils inatteignables** : les jeunes, plutôt usagers des navettes gratuites (concurrence directe au vélo)
- **Secteurs à enjeux** : zones commerçantes situées en centre-ville
- **Secteurs inatteignables** : zones commerciales périphériques des centres urbains

### 2 - Conditions à mettre en place pour permettre le développement du vélo

- **Avec trop peu d'équipementiers sur le territoire, il est difficile de s'équiper**
- **Les conflits restent nombreux et liés à une méconnaissance de l'autre mode ou de l'aménagement**
- **Aménagements** : sécuriser les axes structurants de l'agglomération pour inciter à la pratique cyclable
- **Stationnement** : à sécuriser, déployer des box vélos/VAE à destination des cyclotouristes (bagages, ...)
- **Services** : service VLS existe, potentiel fort dans le développement d'un service de location longue durée
- **Communiquer** : sur le code de la route, le partage de la voirie et la mixité des usages
- **Entreprises** : proactives (FMD, équipements, accompagnement des salariés), aller plus loin en ce sens

### 3 – Intégrer le vélo dans la chaîne de mobilité multimodale

- **Pratiques intermodales pertinentes pour la combinaison vélo/train**
- **Pour le dernier kilomètre, la trottinette est plus pertinente que le vélo : petite, facile à emporter**
- **Vélo/Train** : en gare le bus est plus attractif (horaires bien calibrés), parc à vélos existant en gare pertinent
- **Vélo/Bus** : intermodalité complexe car trajets courts, embarquement des vélos aléatoire, flotte de cars neuve non équipée de racks à vélo dans l'immédiat
- **Vélo/Voiture** : projets de P+R en entrée de ville qui seraient un bon relai pour proposer du free-floating
- **Multimodalité** : non abordée

# DIEPPE

## SYNTHÈSE DE L'ATELIER DU 18/07/2022



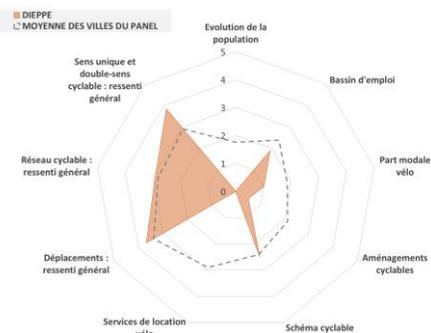
DIEPPE

Normandie



- **Ville-centre : 1,9 %**
- **Agglomération : 1,6 %**

(Source : INSEE, 2018)



### 1 - Usagers et dessertes potentiels

- **Profils actuels** : familles en balade, touristes, sportifs. Peu d'actifs et de jeunes et public féminin montant
- **Profils potentiels** : jeunes, actifs, retraités, ménages précaires et publics en insertion
- **Profils inatteignables** : axes plateau-vallée, entre vallées, intercommunaux, front de mer
- **Secteurs à enjeux** : hypercentre, axes pénétrants, abords des écoles
- **Secteurs inatteignables** : zones d'activités

### 2 - Conditions à mettre en place pour permettre le développement du vélo

- Il existe sur le territoire des aménagements bien réalisés, mais aussi de très mauvais exemples
- Il y a peu d'aménagements entièrement dédiés au « vélo du quotidien »
- En partenariat avec Dieppe à vélo, des cédez-le-passage cyclistes aux feux ont été mis en place
- **Aménagements** : faire des itinéraires continus adaptés à la pratique quotidienne, jalonnés et sécurisés
- **Stationnement** : à recenser, à sécuriser, déployer en hypercentre et dans les quartiers d'habitat denses
- **Services** : aide à l'achat en cours de réflexion, pas de VLS, beaucoup d'équipementiers
- **Communiquer** : jalonner, informer (plans d'axes, stationnement), accompagner la « remise en selle »
- **Etablissements scolaires** : proposer des vélobus, communiquer sur l'image du vélo et ses bienfaits
- **Entreprises** : potentiel, FMD non mis en place aujourd'hui

### 3 – Intégrer le vélo dans la chaîne de mobilité multimodale

- Pratiques intermodales pertinentes pour la combinaison vélo/train
- L'axe ferroviaire Rouen-Dieppe est très attractif pour les travailleurs comme pour les touristes
- Une majorité des cyclistes sur le territoire possède également une voiture
- Un projet de pôle d'échanges multimodal est prévu pour la gare de Dieppe
- **Vélo/Train** : stationnement en gare insuffisant, développer les liens Dieppe – Saint-Aubin-sur-Scie
- **Vélo/Bus** : marginale car rupture de charge contraignante, pas de gain de temps. Réflexions sur la mise en place de racks à vélo sur les bus du réseau
- **Multimodalité** : enjeu d'habitudes de mobilité identifié pour les trajets domicile-travail

# SAINT-NAZAIRE

## SYNTHÈSE DU QUESTIONNAIRE (DÉCEMBRE 2022)



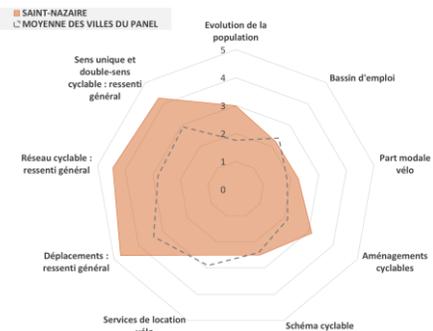
### SAINT-NAZAIRE

Pays de la Loire

### Part modale vélo

- **Ville-centre : 4,4 %**
- **Agglomération : 3,1 %**

(Source : INSEE, 2018)



### 1 - Usagers et dessertes potentiels

- **Profils actuels** : jeunes et actifs
- **Profils potentiels** : personnes âgées et habitants des QPV
- **Profils inatteignables** : les habitants du milieu rural et des secteurs périurbains éloignés
- **Secteurs à forte demande** : Front de mer, PNR de Brière, Zone portuaire
- **Secteurs à enjeux** : ZA en périphérie, quartiers isolés (Prézégat et Herbins), quartiers avec contraintes sur les axes viaires (Landettes, Villeneuve, Immaculée)
- **Secteurs inatteignables** : zones rurales et secteurs périurbains éloignés

### 2 - Conditions à mettre en place pour permettre le développement du vélo

- **Proposer des itinéraires pratiques, fluides et sûrs** sur des axes directs, en les couplant à l'**apaisement des vitesses** et du trafic à l'intérieur des quartiers.
- Garantir des possibilités de **stationnement sûres** (différents types).
- **Proposer des itinéraires cohérents et lisibles**, via la signalisation et le jalonnement (la ville fait état de retours positifs sur le signalement des itinéraires via une couleur rouge).
- **Sensibiliser** et mener des actions de pédagogie pour attirer de nouveaux usagers.
- Améliorer la **gestion des intersections et des traversées** piétonnes et automobiles des aménagements cyclables.

### 3 – Intégrer le vélo dans la chaîne de mobilité multimodale

- Intermodalité actuellement concentrée sur le **vélo/train**. La ville identifie l'opportunité de développer l'intermodalité avec des **cars et le covoiturage pour desservir d'autres communes**.
- **La demande est concentrée sur le stationnement sécurisé**. La ville identifie également le développement **d'une offre de VLS au niveau de la gare** (deux stations en service) et l'emport des vélos dans le train comme des leviers.
- L'abonnement combiné métrocéane donne accès à un stationnement sécurisé au niveau de la gare.
- Le déploiement du SD vélo sera accompagné par la création de deux lignes BHNS, la requalification du centre-ville et l'apaisement des vitesses.