

Schéma directeur vélo du Pays d'Apt Luberon

Livret de synthèse



LE MOT DE FRÉDÉRIC SACCO, VICE-PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ AU DÉVELOPPEMENT DURABLE



“

Le Pays d'Apt Luberon a toujours été une terre de vélo. De par son relief, ses paysages, sa véloroute, il est le terrain idéal pour le sport, la randonnée ou la balade familiale. Mais cela n'est pas suffisant. Le vélo doit pouvoir se pratiquer, en sécurité, tous les jours de l'année.

Le vélo c'est la santé mais c'est aussi un allier dans la lutte contre le changement climatique. Se déplacer à vélo, c'est produire moins de gaz à effet de serre, c'est réduire le trafic automobile, c'est libérer de la place en ville.

C'est dans cette optique que la Communauté de Communes Pays d'Apt Luberon a souhaité réaliser ce Schéma Directeur Cyclable. Il donne une feuille de route très claire à la planification des projets et des moyens à mettre en oeuvre.

Merci à l'AURAV d'avoir su écouter, comprendre et retranscrire la vision des élus.

”

POURQUOI SE DÉPLACER À VÉLO AU QUOTIDIEN ?

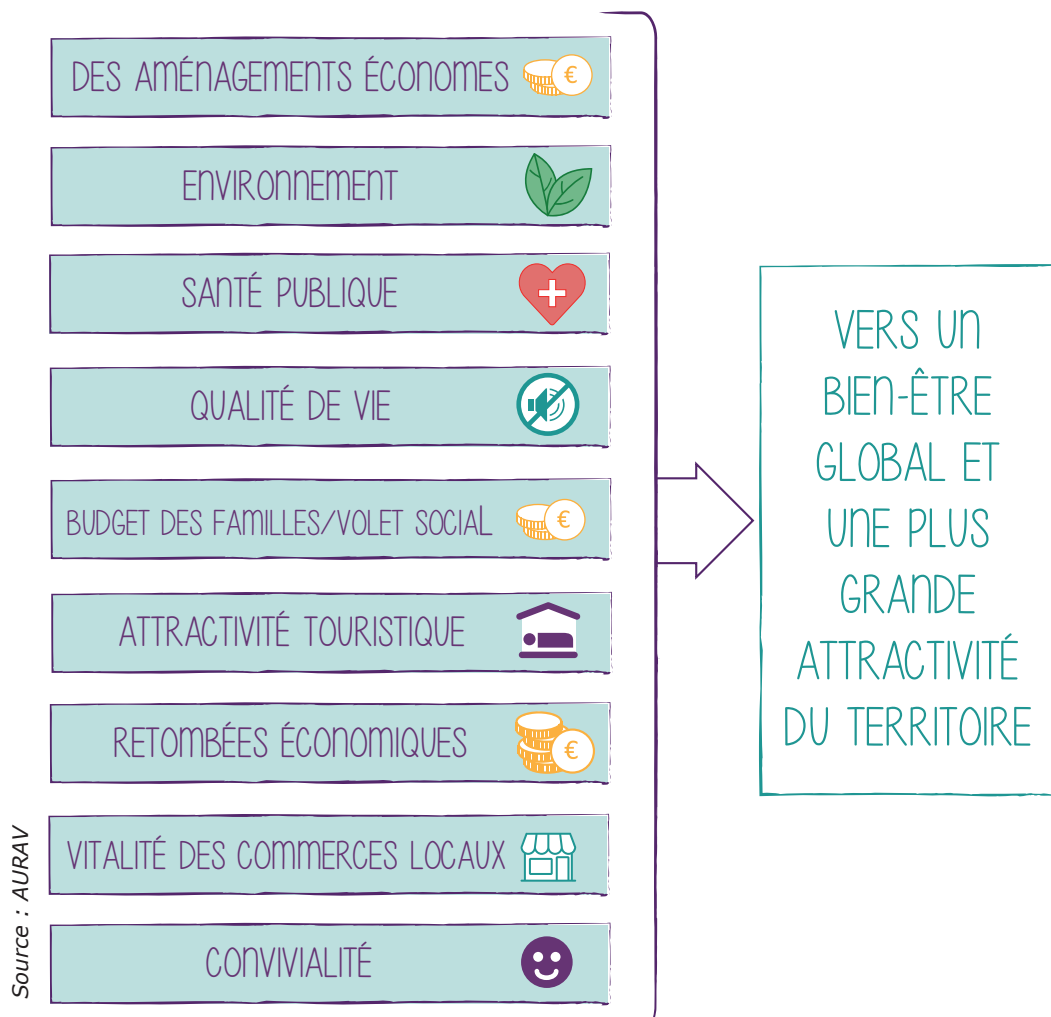
Dans un contexte de crise sociale, énergétique et climatique, les choix que nous faisons dans nos déplacements individuels et quotidiens ont un rôle à jouer sur la qualité de notre cadre de vie. Se déplacer à vélo constitue un moyen simple et efficace pour s'engager rapidement pour la transition écologique, car il est **accessible** et **praticable** par tous (peu coûteux, disponibilité de vélos adaptés à tout âge, capacité motrice, handicap, besoin en transport...), **durable** (non polluant, pas de consommation de carburant...), et **actif** (mise en mouvement bénéfique pour la santé).

Au sein du Pays d'Apt Luberon, environ 50% des déplacements entre le domicile

et le lieu de travail font moins de 5km, soit ~ 15 min à vélo. C'est donc autant de déplacements qui pourraient être faits en pédalant.

Alors pourquoi l'usage de la voiture reste très majoritaire ? La moitié des français ne se sentent pas en confiance pour réaliser leurs trajets du quotidien à vélo en l'absence de piste cyclable pour rouler à l'écart des voitures (Enquête "Les Français et le Vélo" Opinionway pour la FUB, 2022). Le déploiement d'infrastructures sécurisées (pistes, garages vélo...) est donc un levier important des collectivités pour remettre les habitants en selle.

LES AVANTAGES DU VÉLO :



SE DÉPLACER À VÉLO, C'EST...



Un enjeu de santé publique



150 MINUTES
D'ACTIVITÉ PHYSIQUE DANS
LA SEMAINE AMÉLIORE L'ENDURANCE
CARDIO RESPIRATOIRE ET L'ÉTAT
MUSCULAIRE ET OSSEUX

Source : OMS

4 ALLERS RETOURS DE 5 KM



30 MINUTES DE VÉLO/JOUR = 30% DE RISQUES EN MOINS DE DÉVELOPPER
UNE MALADIE (RISQUES CARDIOVASCULAIRES,
DIABÈTE, CANCER, STRESS.)

Source : OMS



Source : AURAV

Économe en espace

En mouvement ou stationnée, la voiture occupe en moyenne 10 fois plus de place qu'un vélo dans l'espace public, alors qu'elle ne transporte souvent qu'une à 2 personnes.

Des emprises au sol très différentes en fonction des véhicules :



Voiture
10 m²



Moto
2 m²

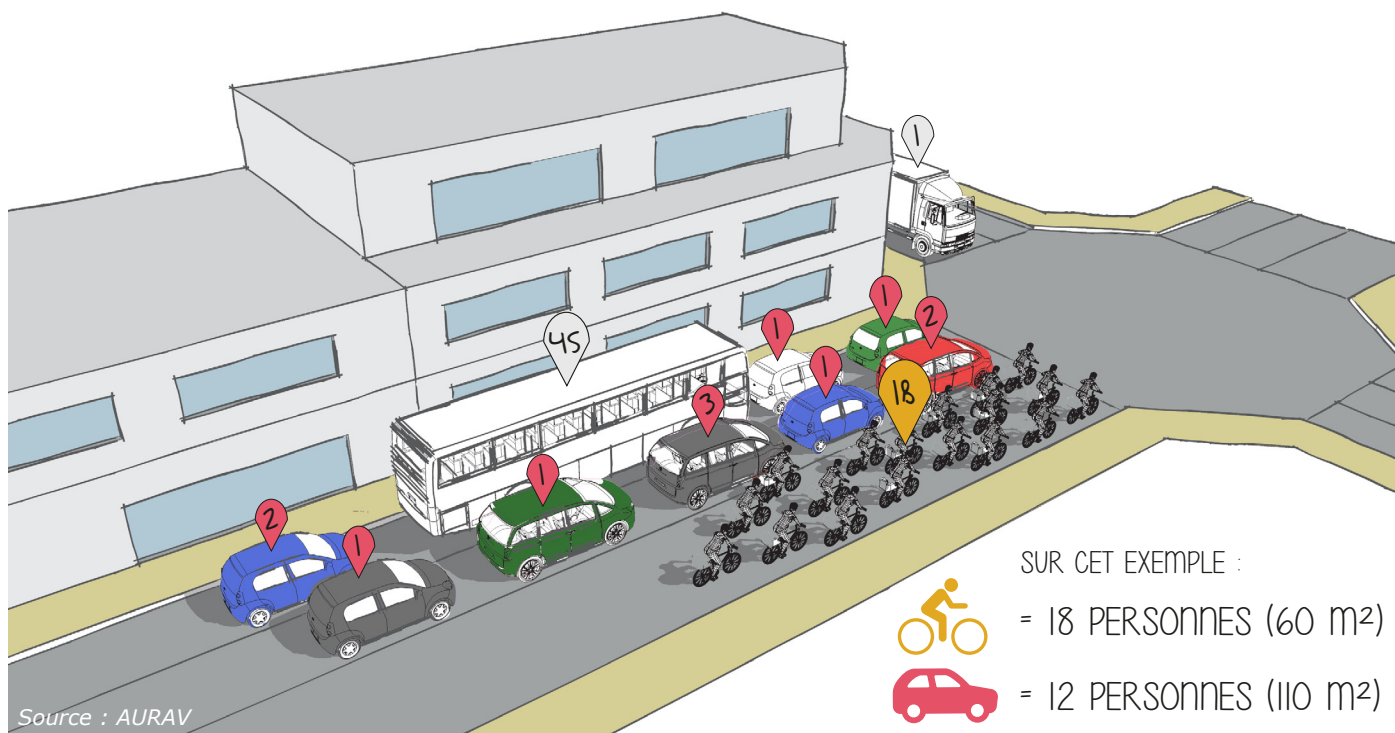
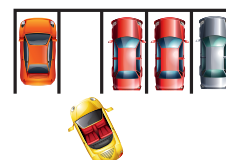


Vélo
0.7 m²

5 à 10 % :

La part de la circulation urbaine engendrée par les véhicules en recherche de stationnement
(Source : Sareco.fr)

PARKING



Source : AURAV

SUR CET EXEMPLE :



= 18 PERSONNES (60 m²)



= 12 PERSONNES (110 m²)

Un mode de déplacement efficace

EN VILLE ET POUR DES DISTANCES COURTES
LE VÉLO EST PLUS RAPIDE QUE LA VOITURE
VITESSE MOYENNE EN VILLE POUR UN TRAJET DE 1 À 5 KM EN VILLE :



Réalisation : AURAV, Source : consoglobe.com

Économe

180 EUROS/AN
(DONT 0 EUROS EN CARBURANT)

5000 EUROS/AN



COÛT DE REVIENT PAR AN TOUT COMPRIS
(ENTRETIEN, ACHAT, CARBURANT...)

Réalisation : AURAV
Source des données : ADEME / ADEME Corse



LES OBJECTIFS DU SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO

Forte de son attractivité touristique et de son cadre paysager d'exception, la Communauté de Communes Pays d'Apt Luberon (CCPAL) s'est engagée de longue date dans la création d'itinéraires cyclo touristiques.

Le territoire est également traversé d'est en ouest par la véloroute du Calavon, qui constitue un axe structurant d'envergure départementale.

L'intercommunalité souhaite renforcer son action en faveur des déplacements du quotidien, en particulier les déplacements domicile-travail et domicile-école. En ce sens, plusieurs itinéraires sont en cours d'étude, notamment une boucle entre Apt, Saint-Saturnin-les-Apt et Gargas, qui concentrent actuellement une grande partie des flux voiture locaux.

Objectif : augmenter le nombre de trajets réalisés à vélo au quotidien



AUJOURD'HUI



CRÉATION PROGRESSIVE
D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



DEMAIN

Parce qu'elle permet d'avoir une vision globale sur la mobilité, l'intercommunalité constitue la bonne échelle pour construire une stratégie cyclable. L'élaboration d'un schéma directeur vélo permet de :

- Partager les ambitions pour le vélo à l'échelle de l'intercommunalité ;
- S'accorder sur une vision globale et stratégique afin de prioriser les actions futures pour l'ensemble des communes ;
- Formaliser une armature cyclable qui permettra d'appuyer les demandes de subventions pour la réalisation des aménagements.

À noter que le schéma n'est pas figé dans le temps : il sera complété en fonction des projets et enjeux émergents du territoire. Il s'agit avant tout d'une feuille de route à décliner localement.

Le Schéma directeur cyclable de la CCPAL répond aux objectifs suivants :

- Capter en priorité les **déplacements domicile / travail** ;
- Raccrocher les communes à la **véloroute du Calavon** qui est la colonne vertébrale du territoire ;
- Relier **les centres-bourgs, les établissements scolaires** (écoles, collèges, lycées) **et les zones d'emploi** ;
- Définir des **itinéraires les plus directs possible**.



Changer de paradigme et proposer des itinéraires vélo les plus directs possible



Aujourd'hui

Point de départ

Point d'arrivée



Des itinéraires directs



Des itinéraires discontinus avec de nombreux détours

Demain



Sur certains secteurs stratégiques, possibilité de mettre en place des contraintes à la circulation motorisée



Des itinéraires directs, des aménagements continus et sécurisés



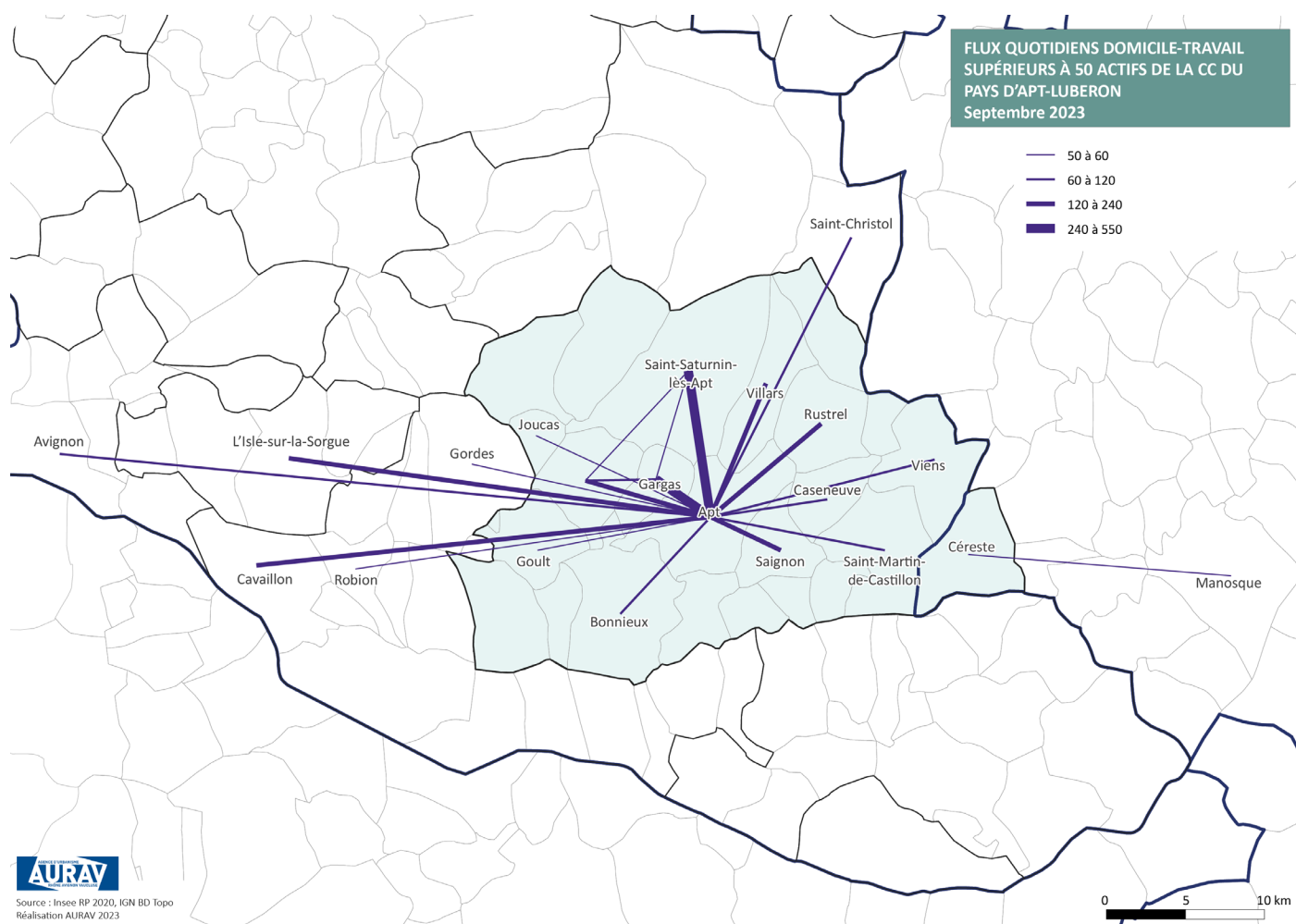
LA CIBLE : LES TRAJETS DOMICILE / TRAVAIL

Le schéma directeur vélo a pour cible principale les déplacements du quotidien et plus particulièrement les déplacements domicile-travail ou domicile-école.

Le potentiel de report modal sur le Pays d'Apt Luberon est très important. En effet, environ 48% des déplacements domicile-travail sont inférieurs à 5 km. Cette distance, aujourd'hui essentiellement couverte en voiture sur le territoire, est tout à fait réalisable en vélo (environ 15 minutes à vélo).

L'analyse spatiale des flux domicile-travail (cf. cartographie ci-dessous) permet de mieux comprendre les déplacements réalisés quotidiennement au sein du territoire, et avec les territoires voisins. On peut en déduire les axes stratégiques à développer pour opérer un report modal efficace de la voiture au vélo, en adéquation avec la pratique des habitants. Il s'agit par exemple de la boucle Apt - Gargas - Saint-Saturnin-lès-Apt, un enjeu de mobilité bien identifié par le territoire et actuellement en cours d'étude.

Les flux domicile-travail de la CCPAL :



Mailler le territoire afin de capter les trajets domicile / travail de 1 à 5 km

Trajets inférieurs à 1 km, souvent réalisés à pied :



1 km = 15 minutes



Trajets de 1 à 5 km, facilement réalisables en vélo si des aménagements cyclables existent :



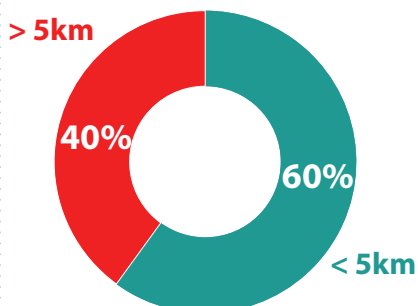
5 km = 15 minutes



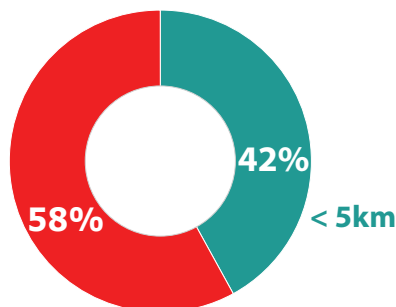
Un potentiel de report modal important sur le territoire

Des déplacements majoritairement courts sur le département :

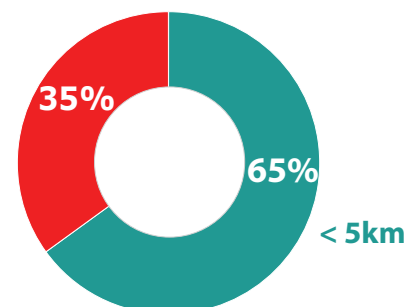
Sur 1,3 M de déplacements quotidiens, 60% font moins de 5 km :



42% des déplacements domicile/travail font moins de 5 km :



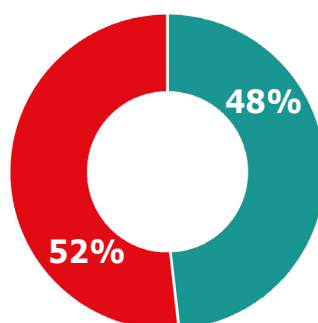
65 % des déplacements domicile/études font moins de 5km :



Réalisation : AURAV - Source des données : diagnostic du schéma départemental vélo en Vaucluse

Une part des déplacements domicile/travail de moins de 5 km importante à l'échelle du Pays d'Apt Luberon :

+ de 5 km
Environ 52 %, soit 5 332 actifs



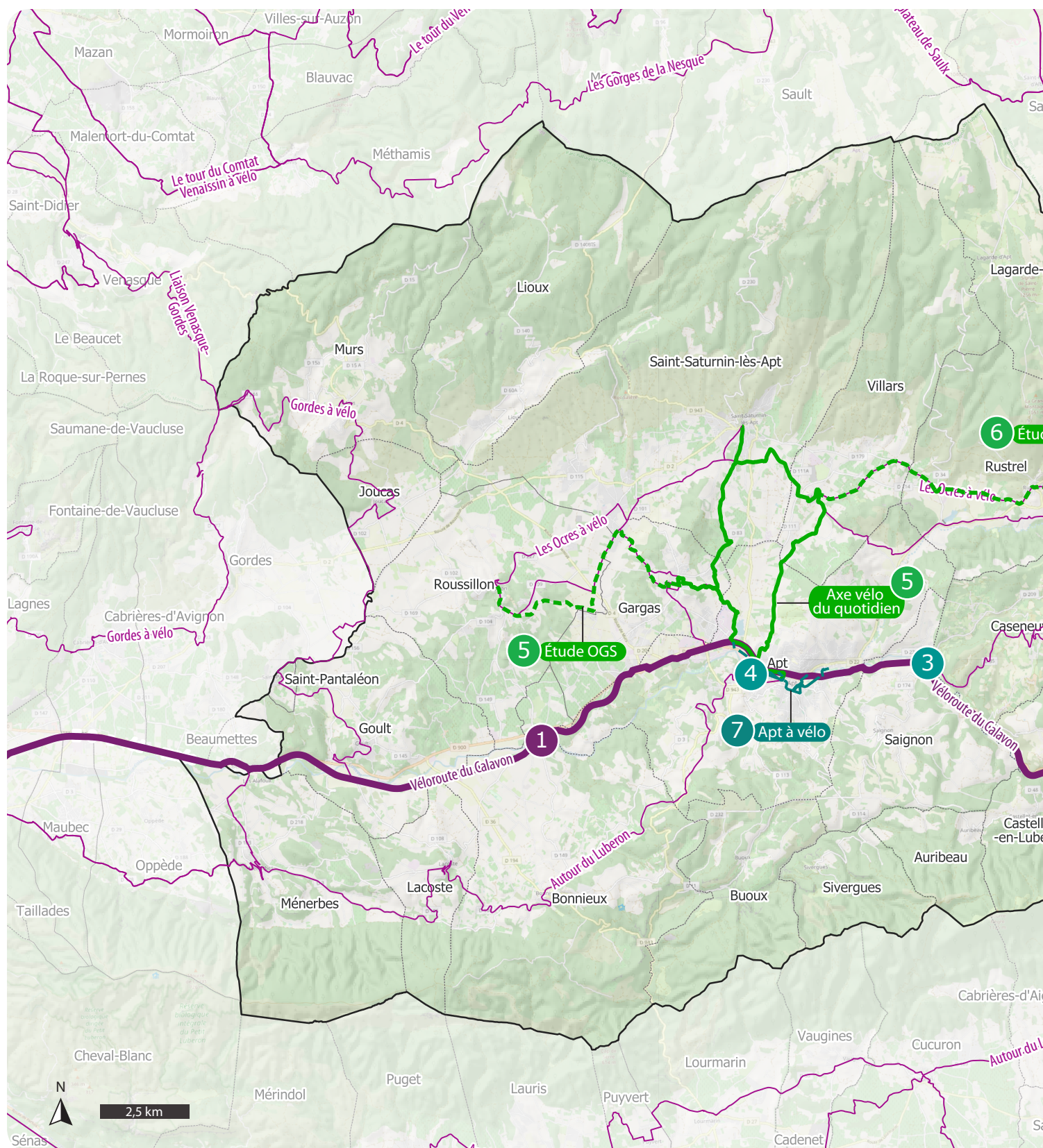
Trajet de - de 5 km :
environ 48 % soit 4 920 actifs, incluant les actifs résidant hors CCPAL

Réalisation : AURAV - Source des données : INSEE RP 2019 - mobpro



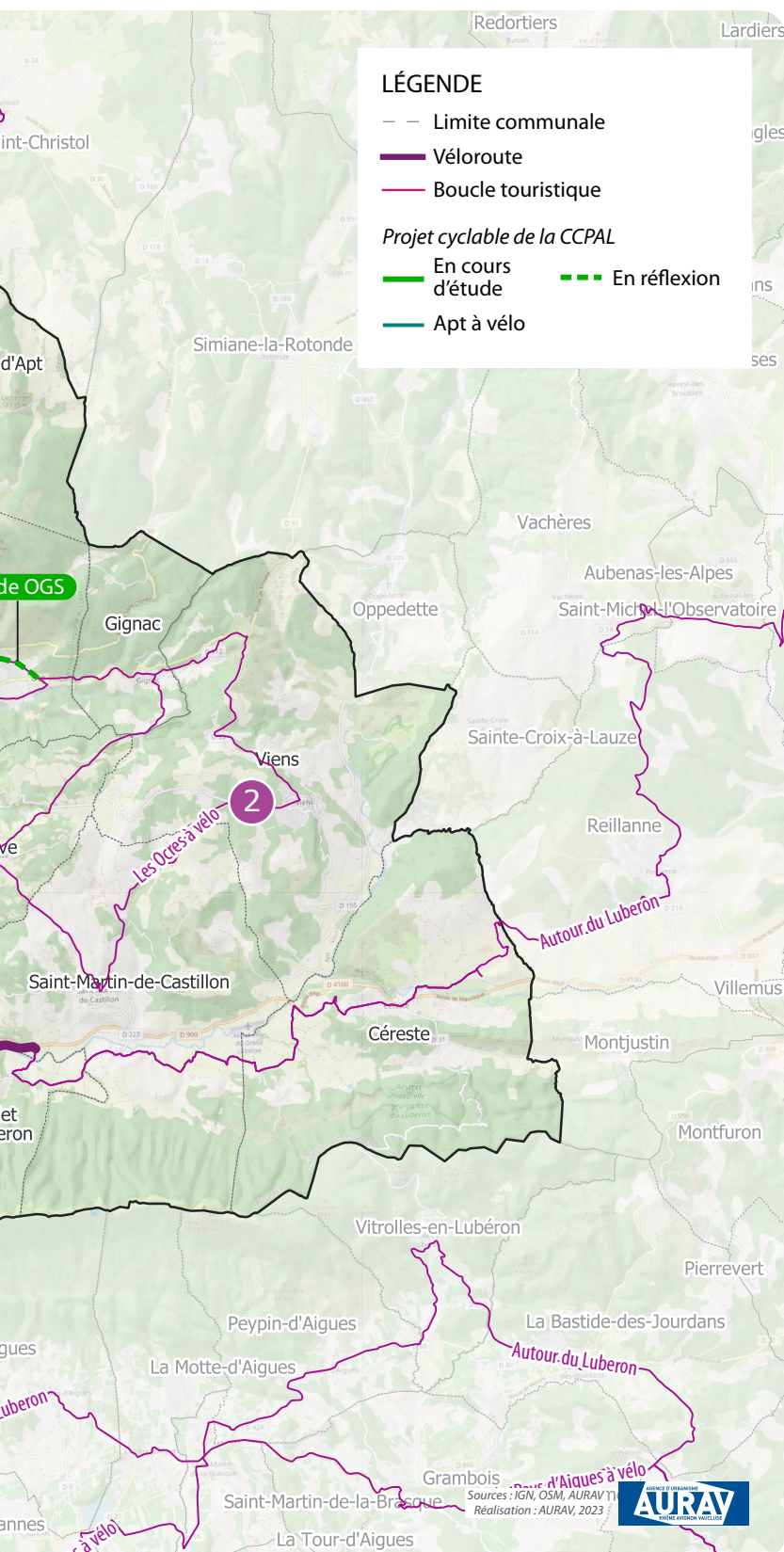
LES ITINÉRAIRES EXISTANTS ET LES PROJETS CYCLABLES

Les aménagements cyclables existants et les projets en cours :



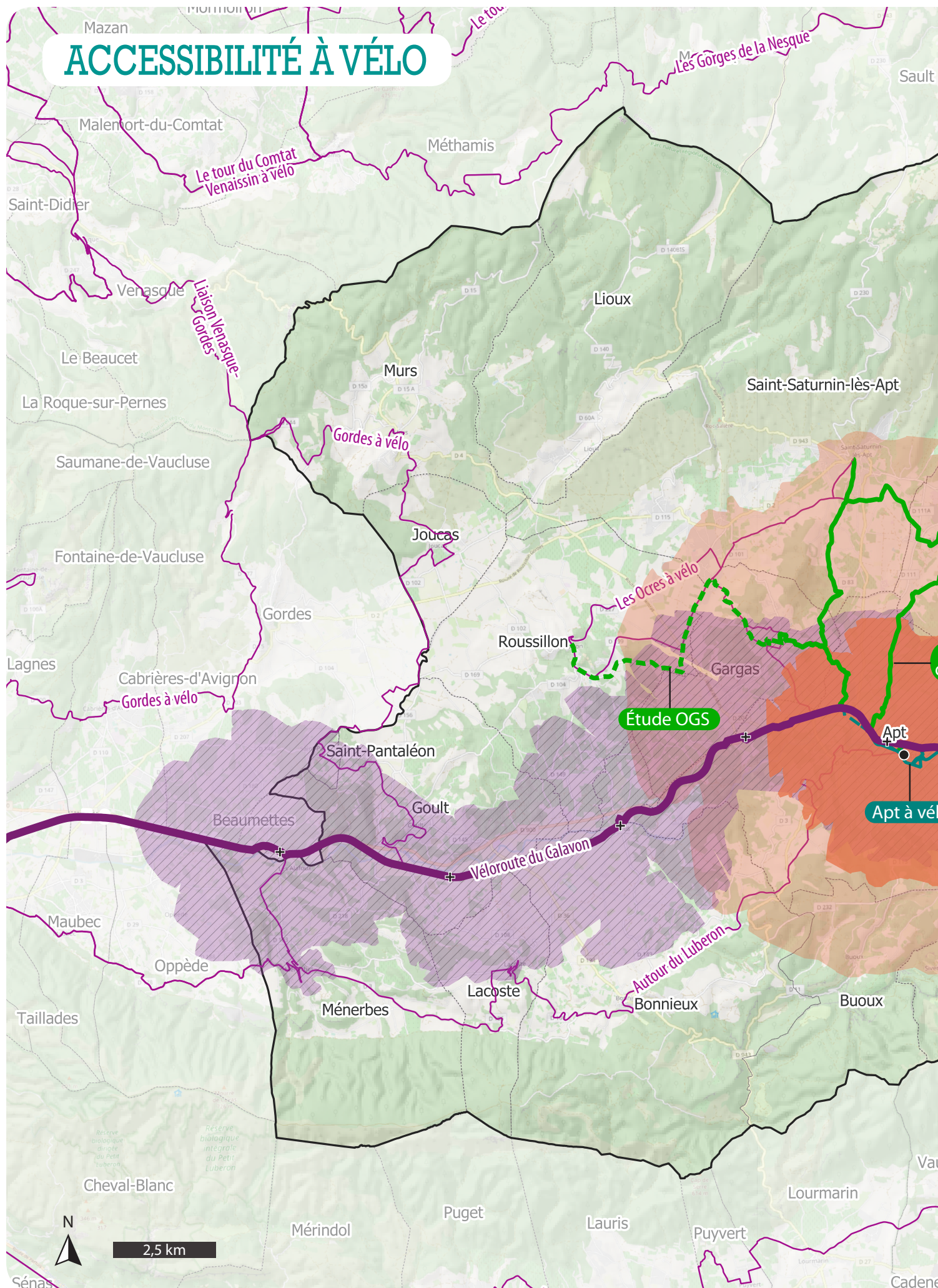
Le Luberon étant une destination touristique majeure, le Pays d'Apt Luberon est engagé de longue date dans le développement du vélo de loisir. Il bénéficie d'une véloroute d'envergure, et de l'impulsion d'acteurs comme Vélo Loisir Provence, le PNR Luberon et Vaucluse Provence Attractivité qui déploient et animent activement la politique cyclotouristique locale.

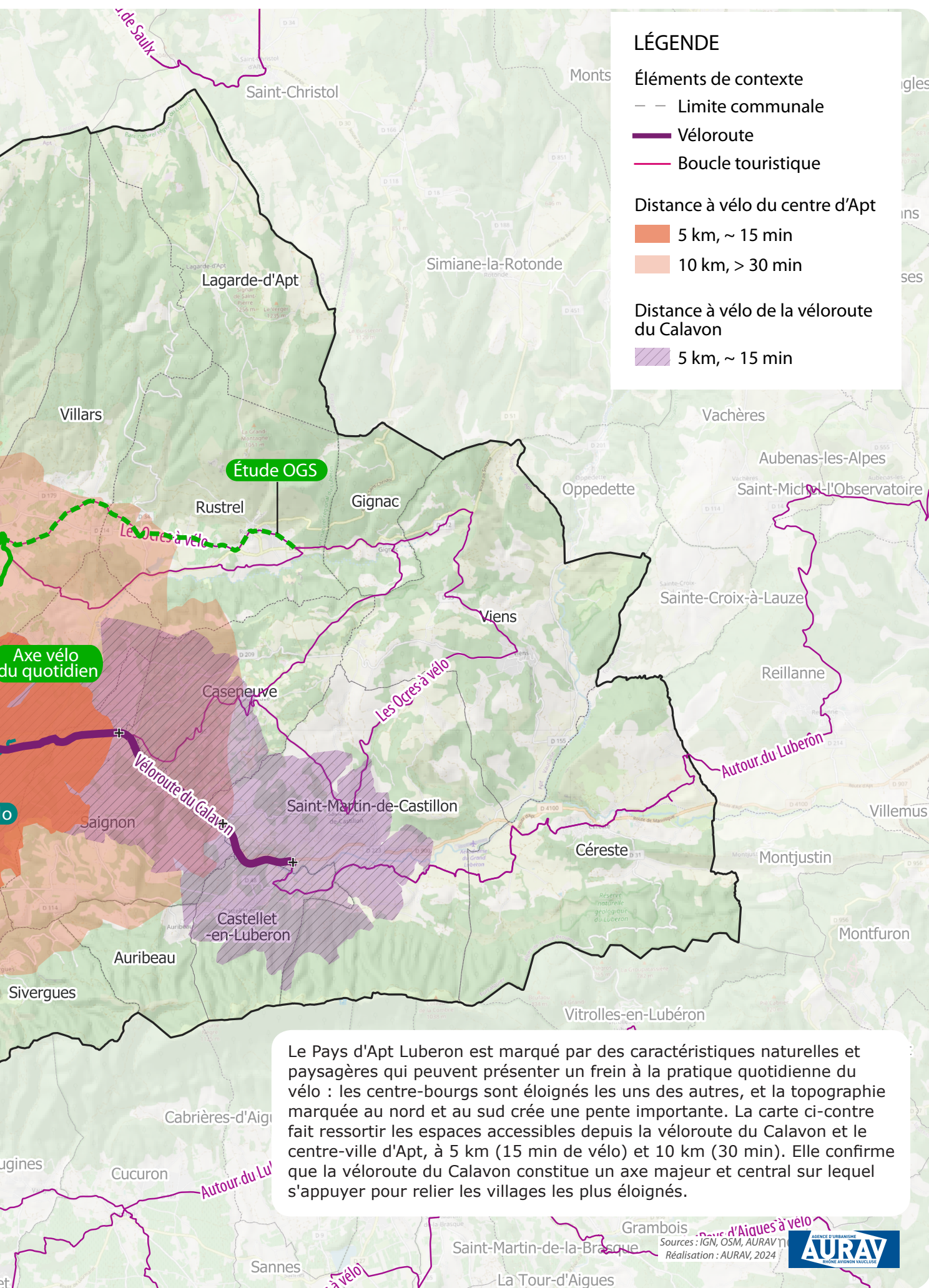
En synergie avec ces enjeux, plusieurs projets menés sur le territoire viennent accompagner la remise en selle des habitants et développer des itinéraires cyclables pour les déplacements du quotidien.



- 1 **Véloroute du Calavon - EuroVelo 8**
Colonne vertébrale cyclable du territoire, cette voie verte traverse le territoire d'ouest en est jusqu'à Castellet-en-Luberon. Elle suit le tracé de l'ancienne voie ferrée qui reliait Apt à Cavaillon.
- 2 **Boucles touristiques**
De nombreuses boucles touristiques ont été développées sur le territoire avec les acteurs locaux : Gordes à vélo, les Ogres à vélo, Autour du Luberon, le Luberon à vélo... Elles sont jalonnées mais non spécifiquement aménagées pour le vélo : elles passent par des petites routes qui permettent d'apprécier les paysages, mais ne correspondent pas aux besoins des déplacements quotidiens qui doivent être les plus courts et directs possibles.
- 3 **La Petite Vitesse à Saignon**
Lieu de partage et d'échange dédié au vélo : ateliers d'auto-réparation, recyclage de vélos, atelier mobile, vélo école, marquage des vélos contre le vol... Il a pour objectif d'accompagner les habitants dans leur (re) mise en selle.
- 4 **Office de tourisme du Pays d'Apt Luberon**
Mise en place de box individuels aux abords de l'Office de Tourisme. Une réflexion est en cours avec la Région Sud pour développer une offre intermodale d'accès aux sites touristiques majeurs du territoire. Une des pistes étudiée consiste à déployer des points relais de location de vélo à assistance électrique (bornes VLS et location moyenne à longue durée en lien avec les vélocistes).
- 5 **Axe structurant vélo du quotidien**
Projet de création d'une boucle cyclable sécurisée reliant les communes d'Apt, Gargas, Saint-Saturnin-lès-Apt et Villars, qui concentrent la majorité des déplacements domicile-travail du territoire. Le tracé des itinéraires est validé et intégré au schéma directeur vélo.
- 6 **Opération Grand Site des Ogres du Luberon (OGS)**
La CCPAL porte le projet d'inscription du Massif des Ogres du Luberon aux Grands Sites de France® afin de valoriser ce patrimoine d'exception. Un des objectifs stratégiques consiste à organiser les déplacements au sein du site, la définition des liaisons cyclables est donc en cours.
- 7 **Parcours Apt à vélo**
Porté par la ville d'Apt, ce circuit a pour principal objectif de relier la véloroute du Calavon au centre-ville, et d'améliorer l'accessibilité de la commune à vélo. Des racks vélo sont en cours de déploiement sur toute la commune, et les itinéraires retenus sont intégrés au schéma directeur vélo.

ACCESSIBILITÉ À VÉLO







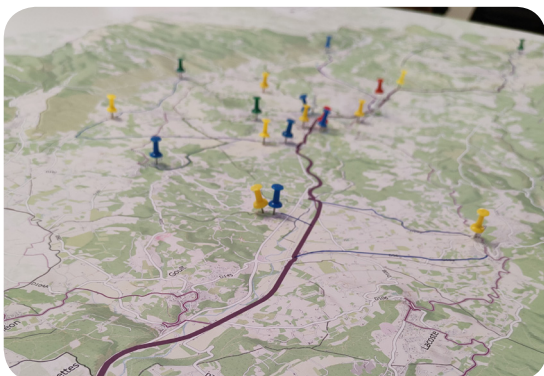
LES ATELIERS DE TRAVAIL

Le Schéma directeur cyclable de la CCPAL est issu d'une réflexion collective. Plusieurs ateliers de travail ont permis de co-construire la démarche et la stratégie avec les élus, techniciens et partenaires du territoire.

1 Définition des itinéraires

Après une intervention en conseil communautaire permettant de lancer la démarche, le 1er atelier de co-construction s'est tenu le 10 novembre 2023. Il a permis de travailler sur les itinéraires vélo à déployer sur le territoire, à l'échelle communale et intercommunale.

Un premier travail d'identification des secteurs à desservir en priorité...



...suivi par le dessin de tracés d'itinéraires à déployer pour mettre en lien ces secteurs...



...et établir une cartographie de l'armature cyclable de la CCPAL.



2 Enquête en ligne

En complément des ateliers, une enquête en ligne a permis d'interroger les besoins et attentes des élus, techniciens et partenaires de la CCPAL, mais aussi les habitants sur le territoire. Les 60 réponses ont mis en avant les volontés de :

Desservir en priorité :

1



Les centre-bourgs

2



*Les établissements scolaires
et les zones d'activités*

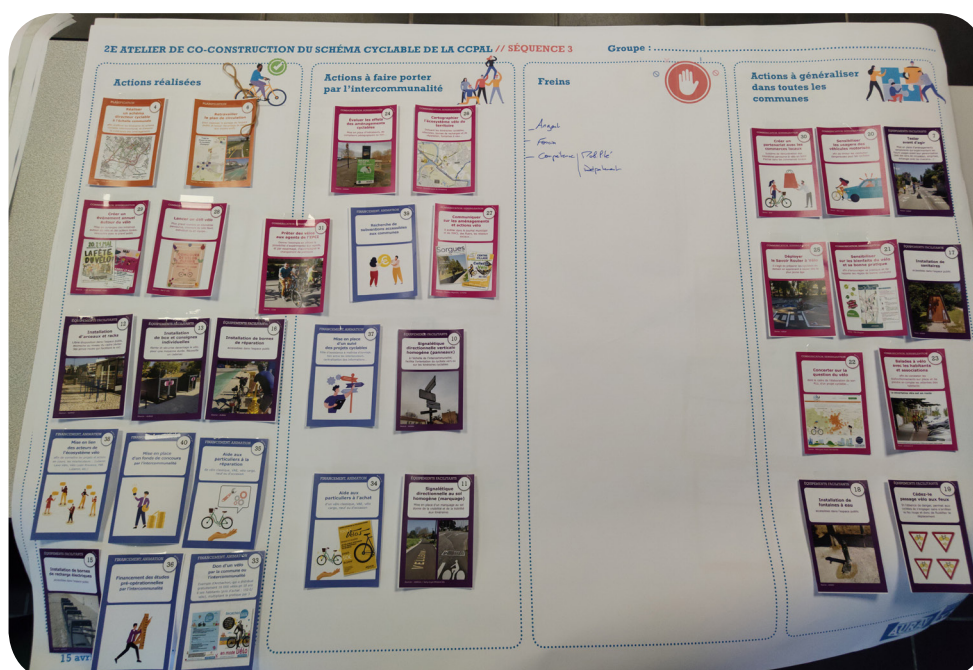
*Privilégier la couleur verte
dans les aménagements
cyclables*



3 Priorisation des itinéraires et actions complémentaires en faveur du vélo

Un second atelier de travail, le 15 avril 2024, a permis de valider les itinéraires retenus et d'établir les priorités d'aménagement (en fonction par exemple de l'importance de sécuriser un itinéraire, de la facilité d'aménagement, des capacités de financement de la commune...).

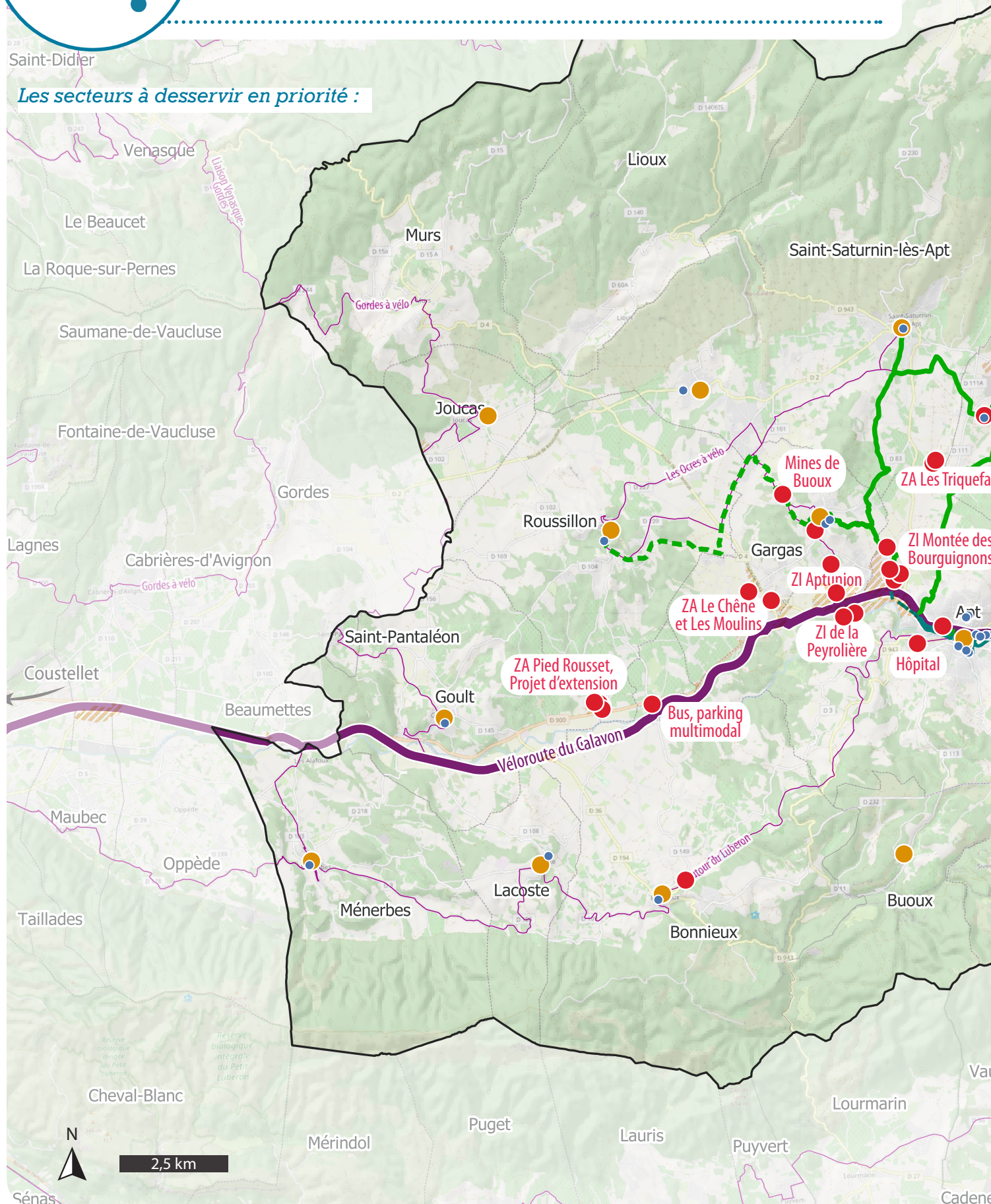
Un travail de réflexion a également été mené sur les actions en faveur du vélo à mettre en place en complément des infrastructures (cf. page 25).



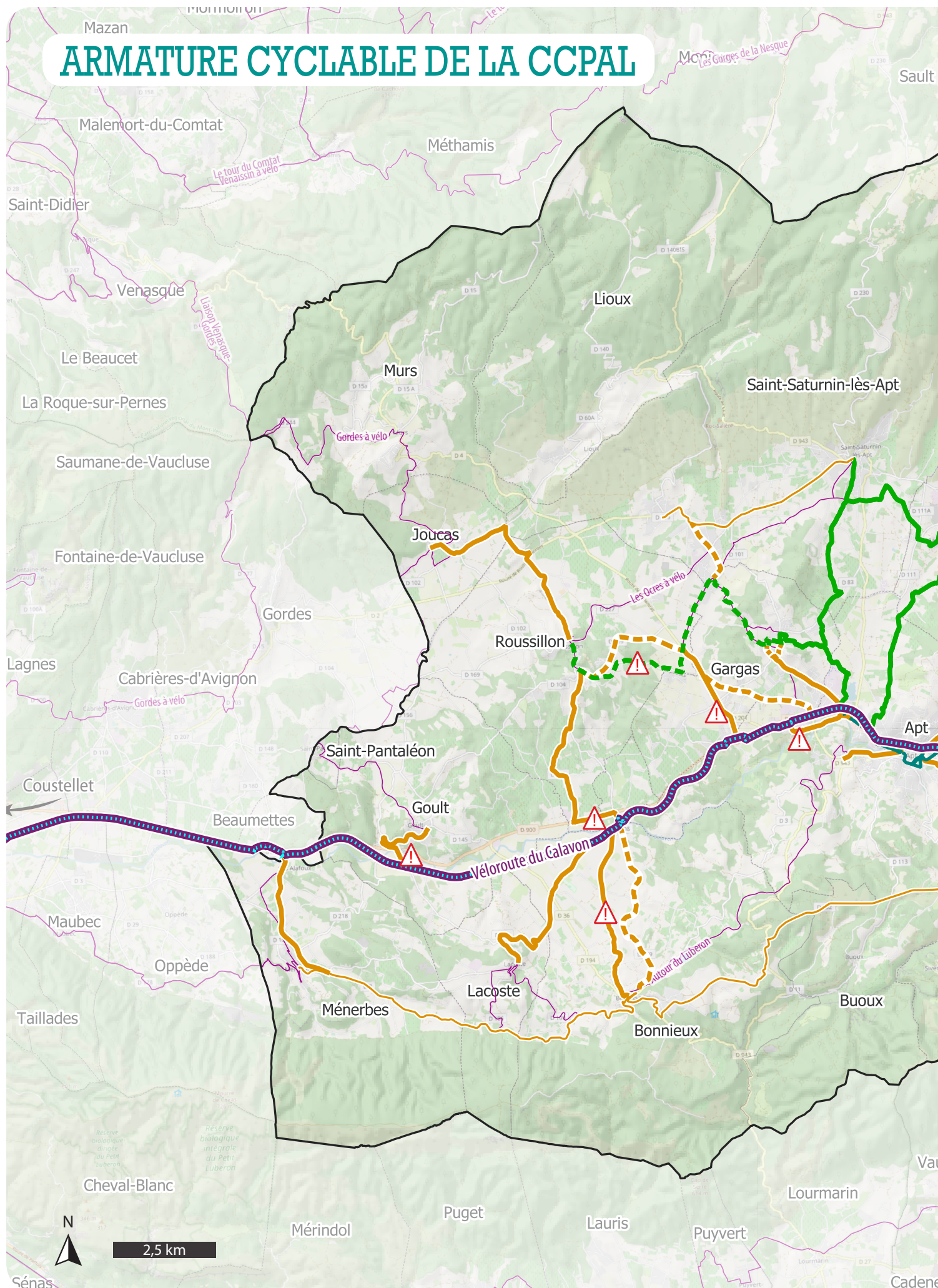


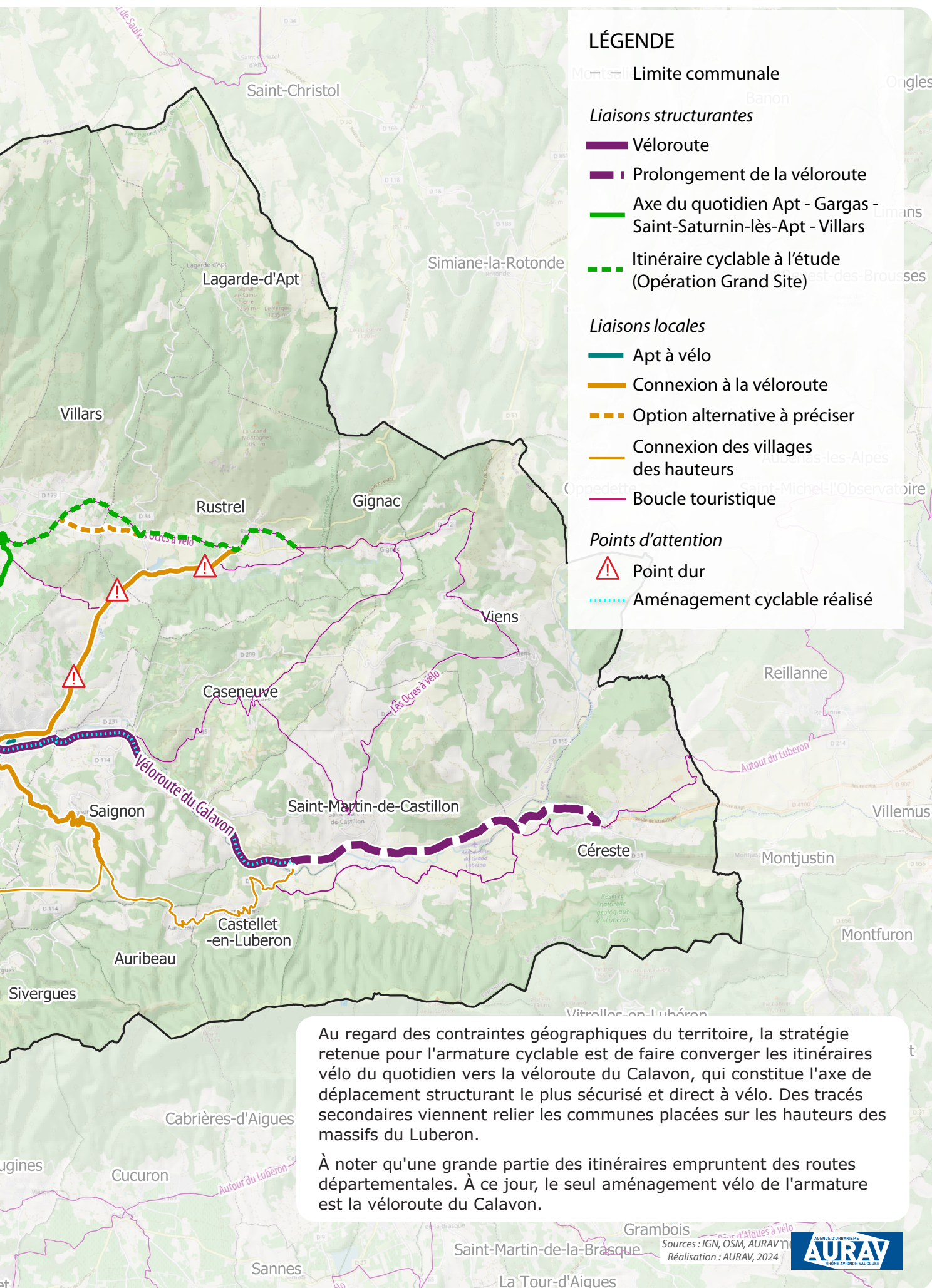
L'ARMATURE CYCLABLE

Les secteurs à desservir en priorité :



ARMATURE CYCLABLE DE LA CCPAL





LÉGENDE

— Limite communale

Liaisons structurantes

— Véloroute

— Prolongement de la véloroute

— Axe du quotidien Apt - Gargas -
Saint-Saturnin-lès-Apt - Villars

— Itinéraire cyclable à l'étude
(Opération Grand Site)

Liaisons locales

— Apt à vélo

— Connexion à la véloroute

— Option alternative à préciser

— Connexion des villages
des hauteurs

— Boucle touristique

Points d'attention

⚠ Point dur

— Aménagement cyclable réalisé

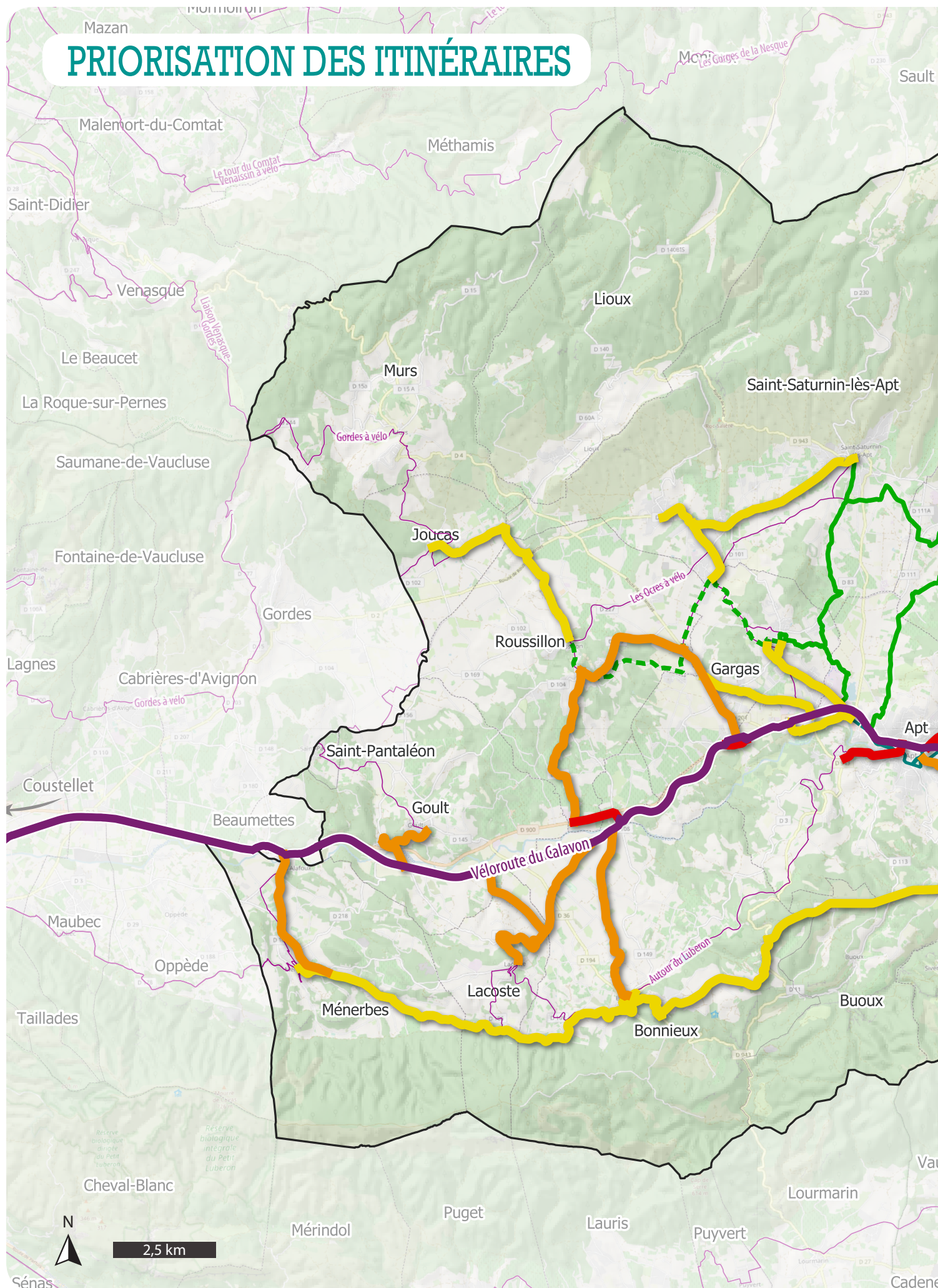
Au regard des contraintes géographiques du territoire, la stratégie retenue pour l'armature cyclable est de faire converger les itinéraires vélo du quotidien vers la véloroute du Calavon, qui constitue l'axe de déplacement structurant le plus sécurisé et direct à vélo. Des tracés secondaires viennent relier les communes placées sur les hauteurs des massifs du Luberon.

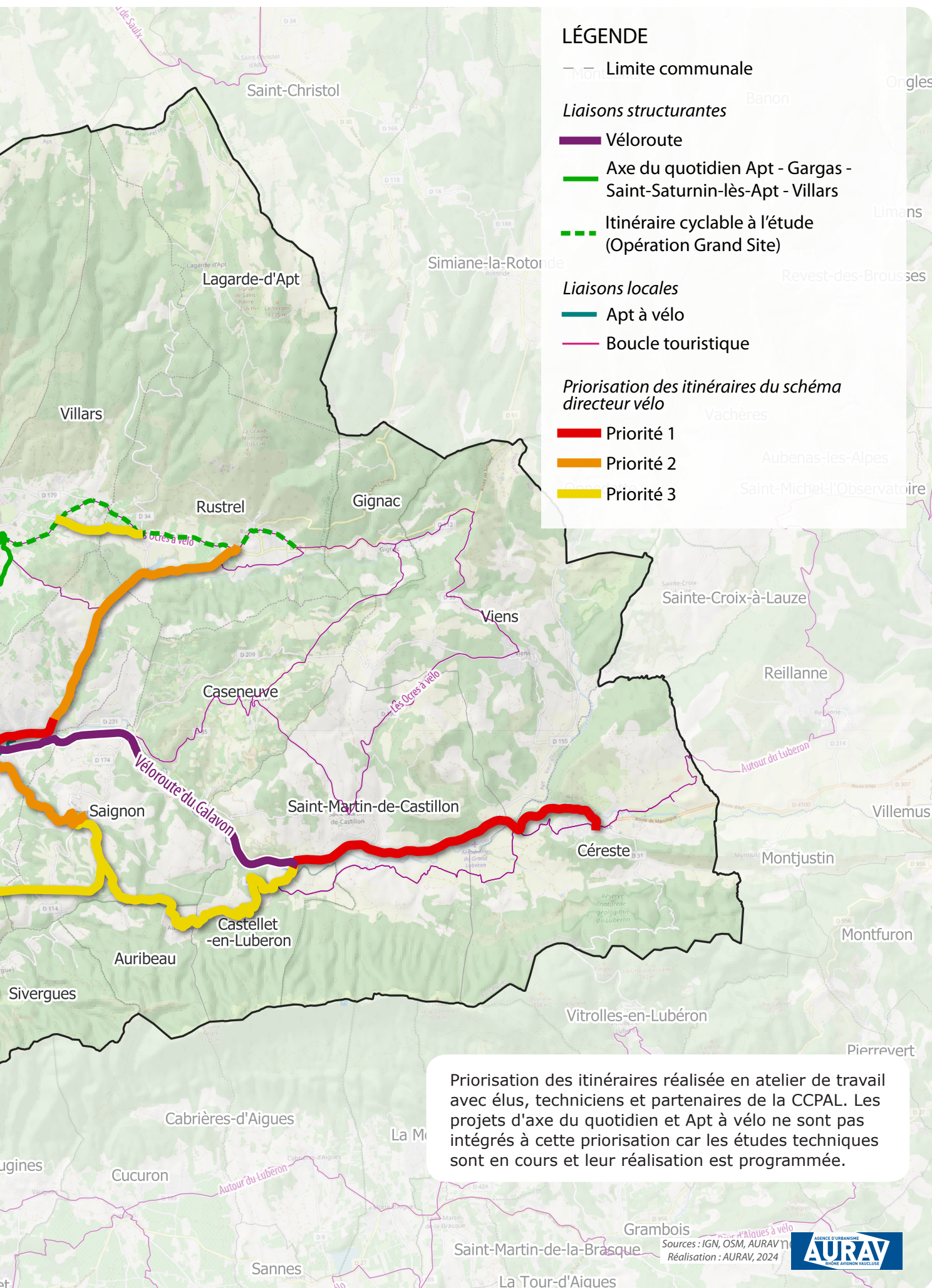
À noter qu'une grande partie des itinéraires empruntent des routes départementales. À ce jour, le seul aménagement vélo de l'armature est la véloroute du Calavon.

Sources : IGN, OSM, AURAV
Réalisation : AURAV, 2024



PRIORISATION DES ITINÉRAIRES





BONNES PRATIQUES POUR DES AMÉNAGEMENTS SÉCURISÉS ET QUALITATIFS



Les aménagements des itinéraires doivent autant que possible permettre des déplacements sécurisés pour les cyclistes. Ils seront à adapter au contexte urbain ou rural, au trafic routier et à la vitesse autorisée pour les véhicules.

De manière générale, il est recommandé de privilégier :

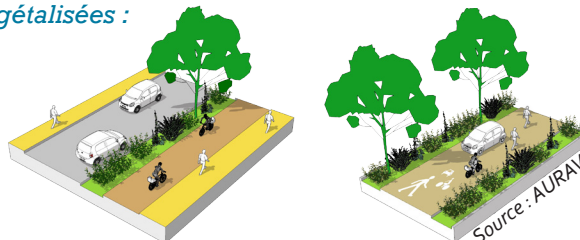
- L'utilisation de matériaux différents pour distinguer piétons et cyclistes ;
- La végétalisation des aménagements afin de créer des itinéraires attractifs car agréables et ombragés ;
- L'utilisation de matériaux respectueux de l'environnement, de couleur claire et à fort albédo avec une émissivité élevée, en évitant les phénomènes d'éblouissement ;
- Pour les aménagements uniquement dédiés aux vélos, l'utilisation de revêtements très roulants pour assurer un confort d'usage.

La largeur des aménagements doit être suffisante pour assurer la sécurité et le confort des usagers. Ainsi, les largeurs à privilégier sont :

- Pour une piste cyclable unidirectionnelle : 2 m à 2,50 mètres ;
- Pour une piste cyclable bidirectionnelle : 2,50 m à 3 mètres ;
- Pour une voie verte : 3 m à 5 mètres ;
- Pour une bande cyclable : 1,50 mètre. 2 mètres minimum si la bande longe du stationnement.

Une cohérence des types d'aménagements est à rechercher (cf. schéma ci-dessous).

Exemple d'une piste et d'une zone de rencontre végétalisées :

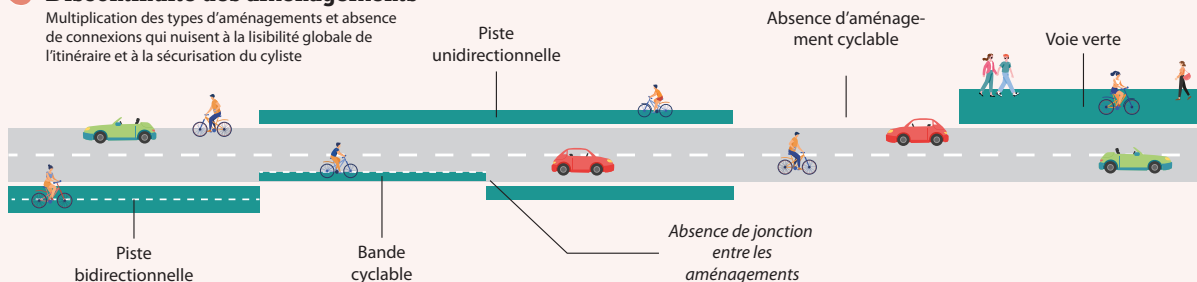


Afin d'assurer cohérence et la lisibilité du parcours pour les cyclistes, privilégier 1 à 3 types d'aménagement maximum sur un même itinéraire :



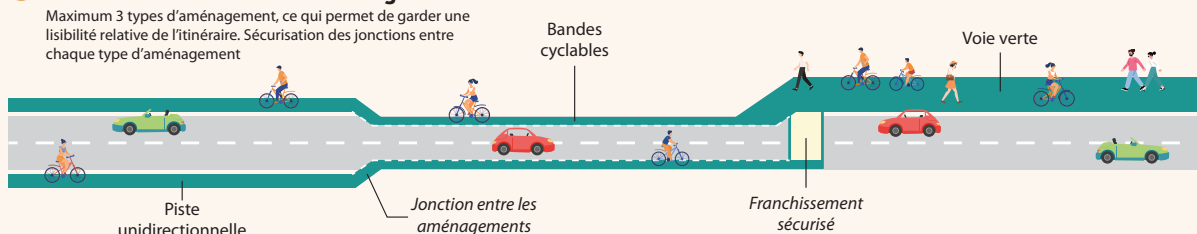
Discontinuité des aménagements

Multiplication des types d'aménagements et absence de connexions qui nuisent à la lisibilité globale de l'itinéraire et à la sécurisation du cycliste



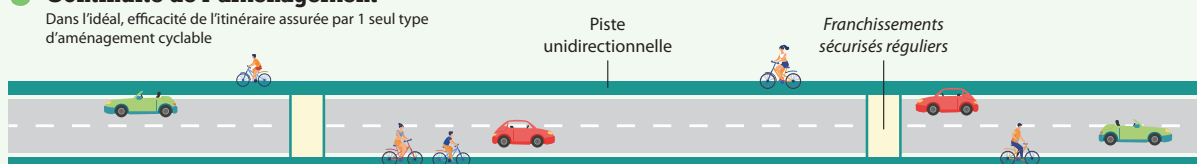
Cohérence relative des aménagements

Maximum 3 types d'aménagement, ce qui permet de garder une lisibilité relative de l'itinéraire. Sécurisation des jonctions entre chaque type d'aménagement



Continuité de l'aménagement

Dans l'idéal, efficacité de l'itinéraire assurée par 1 seul type d'aménagement cyclable



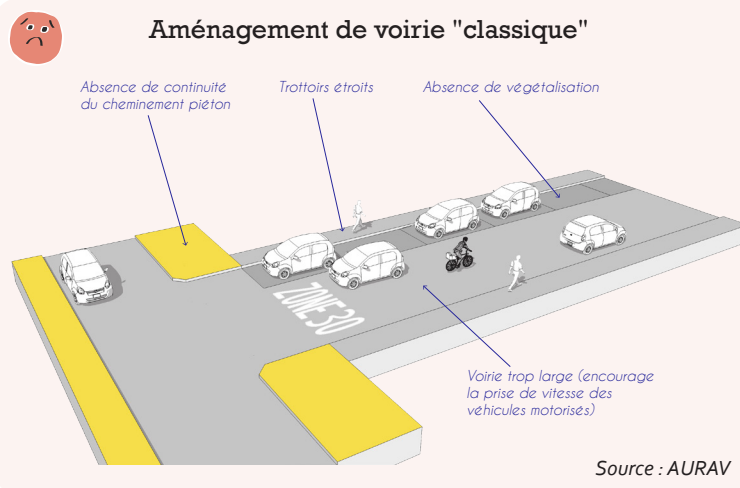
Source : AURAV



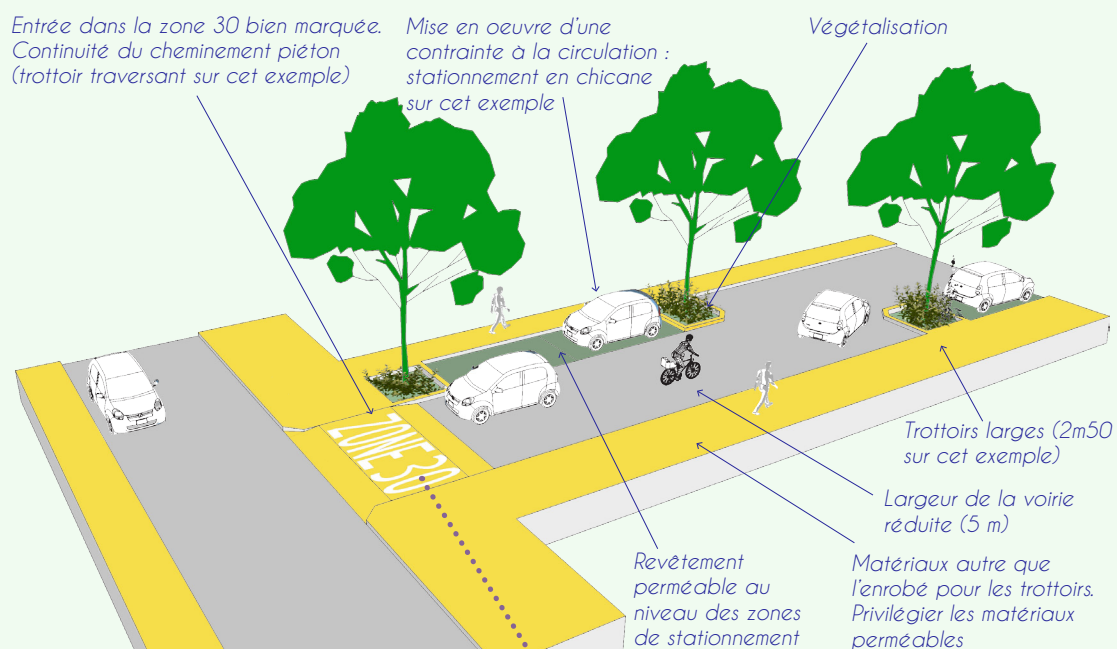
BONNES PRATIQUES D'AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE 30

Plusieurs options sont possibles pour bien aménager une zone 30 et donc agir efficacement sur la vitesse pratiquée :

- Marquage au sol régulier ;
- Radars pédagogiques ;
- Trottoirs traversants ;
- Systèmes de chicanes (panneau signalétique ou plantations), dans l'idéal avec un bypass ou porosité vélo permettant de maintenir la trajectoire rectiligne.



Principe de marquage de la zone 30 en cas de requalification de voirie

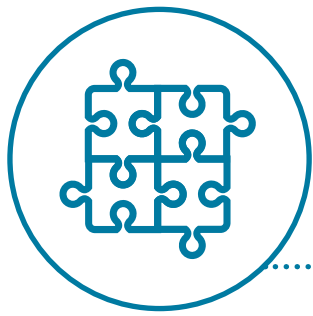


Exemple de système de chicane et de bypass vélo



Exemple de trottoir traversant : continuité de revêtement sur le trottoir, l'automobiliste "entre chez le piéton"





LES ACTIONS COMPLÉMENTAIRES EN FAVEUR DU VÉLO



Actions réalisées

PLANIFICATION 4

Réaliser un schéma directeur cyclable à l'échelle communale

afin d'affiner les itinéraires du schéma cyclable intercommunal, et d'assurer la cohérence des aménagements

PLANIFICATION 6

Retravailler le plan de circulation

pour repenser le partage de l'espace public et laisser davantage de place aux modes actifs

ÉQUIPEMENTS FACILITANTS 12

Installation d'arceaux et racks

Libre disposition dans l'espace public, accroché au niveau du cadre (éviter les pince-roues qui facilitent le vol)

ÉQUIPEMENTS FACILITANTS 16

Installation de bornes de réparation

accessibles dans l'espace public

FINANCEMENT, ANIMATION 35

Aide aux particuliers à la réparation

de vélo classique, VAE, vélo cargo, neuf ou d'occasion

FINANCEMENT, ANIMATION

Financement des pré-opérations par l'intercommunalité

ÉQUIPEMENTS FACILITANTS 13

Installation de box et consignes individuelles

Abrite et sécurise davantage le vélo, pour une moyenne durée. Nécessite un cadenas

ÉQUIPEMENTS FACILITANTS 19

Cédez-le passage vélo aux feux

En l'absence de danger, permet aux cyclistes de s'engager sans s'arrêter au feu rouge et donc de fluidifier le déplacement

FINANCEMENT, ANIMATION 38

Mise en lien des acteurs de l'écosystème vélo

afin de connaître les projets et actions en cours, les interlocuteurs... (Lubaron, Lavo Vélo, Vélo Lotoir Provence, PIR, Luberon, etc.)

ÉQUIPEMENTS FACILITANTS 10

Signalétique directionnelle verticale homogène (panneaux)

à l'échelle de l'intercommunalité

ÉQUIPEMENTS FACILITANTS 11

Signalétique directionnelle au sol homogène (marquage)

Mise en place d'un marquage au sol donne de la visibilité et de la lisibilité aux itinéraires

COMMUNICATION, SENSIBILISATION

Créer un événement autour du vélo

Mise en synergie autour du vélo rencontre avec...

COMMUNICATION, SENSIBILISATION 20

Sensibiliser les usagers des véhicules motorisés

afin de limiter les conduites dangereuses pour les cyclistes

COMMUNICATION, SENSIBILISATION 21

Sensibiliser sur les bienfaits du vélo et sa bonne pratique

afin d'encourager sa pratique et de rappeler les règles de bonne conduite

COMMUNICATION, SENSIBILISATION 22

Concier sur la question du vélo

dans le cadre de l'élaboration de son PLU, d'un projet cyclable...

PLANIFICATION 1

Réaliser une OAP thématique modes actifs (PLU)

afin de planifier le développement des itinéraires cyclables sur sa commune et de porter des exigences de qualité des aménagements

PLANIFICATION 5

Définir des itinéraires modes doux dans les OAP sectorielles du PLU

afin de décliner les itinéraires dans les projets d'aménagement et de permettre des perméabilités vélo

ÉQUIPEMENTS FACILITANTS 8

Système de location longue durée (LLD) public

Mise à disposition d'un vélo à un particulier pour un usage professionnel

ÉQUIPEMENTS FACILITANTS 7

Tester avant d'agir

Mise en place d'aménagements temporaires qui expérimentent les futurs aménagements définitifs

ÉQUIPEMENTS FACILITANTS 17

Installation de sanitaires

accessibles dans l'espace public

COMMUNICATION, SENSIBILISATION 23

Balades à vélo avec les habitants et associations

afin de constater les dysfonctionnements sur place et de prendre en compte les attentes des habitants

COMMUNICATION, SENSIBILISATION 30

Créer un partenariat avec les commerces locaux

Système de rémunération des kilomètres parcourus à vélo en bons d'achat dans les commerces locaux

COMMUNICATION, SENSIBILISATION 23

La concertation vélo est en route

FINANCEMENT, ANIMATION 39

Recherche de subventions accessibles aux communes

FINANCEMENT, ANIMATION 34

Aide aux particuliers à l'achat

d'un vélo classique, VAE, vélo cargo, neuf ou d'occasion

FINANCEMENT, ANIMATION 34

Aide aux particuliers à l'achat

d'un vélo classique, VAE, vélo cargo, neuf ou d'occasion

FINANCEMENT, ANIMATION 34

Aide aux particuliers à l'achat

d'un vélo classique, VAE, vélo cargo, neuf ou d'occasion

FINANCEMENT, ANIMATION 34

Aide aux particuliers à l'achat

d'un vélo classique, VAE, vélo cargo, neuf ou d'occasion



Actions à généraliser dans toutes les communes à court, moyen et long terme



Actions à faire porter par l'intercommunalité à court, moyen et long terme

La réalisation d'infrastructures cyclables sécurisées est un levier majeur pour encourager les habitants à utiliser le vélo au quotidien, mais elle ne se suffit pas à elle-même. Pour créer une véritable culture vélo sur le territoire, un large panel d'actions peut être mis en place, qu'elles soient incitatives, pédagogiques, ou financières. Un certain nombre d'actions sont déjà portées par les communes de la CCPAL, et sont à poursuivre voire renforcer.

Lors d'un atelier de travail, l'intercommunalité, les communes et des partenaires locaux ont réfléchi collectivement aux actions qu'ils souhaitaient voir se développer sur le territoire à moyen et long terme. Les échanges sont synthétisés dans le tableau ci-contre. Un outil de suivi des actions et ambitions des communes a été mis en place par l'EPCI, de manière à faciliter les retours d'expériences entre communes et de les encourager à se lancer (cf. annexe).



Exemple d'actions mises en place à Apt :



BONNES PRATIQUES DE JALONNEMENT : UNE IDENTITÉ VISUELLE HOMOGÈNE À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE



Le jalonnement a pour but d'aider l'utilisateur à s'orienter et à faciliter son itinéraire. Pour être efficace, il doit être le plus visible possible depuis le vélo et en mouvement. Il est donc recommandé de compléter la signalétique verticale traditionnelle (panneaux directionnels) par un marquage au sol.

La lisibilité et la facilité d'utilisation d'un réseau vélo peut donc passer par l'identité visuelle qui lui est associée. Il est recommandé d'harmoniser la couleur des aménagements (notamment du marquage au sol au niveau

des intersections) à l'échelle de l'armature cyclable. Pour aller plus loin, une identité visuelle peut être définie.

Au-delà de l'identité visuelle, l'application ponctuelle d'un traitement coloré au niveau des intersections, ou de toute zone de conflit d'usage potentiel (accès privé, début ou fin d'aménagement cyclable, stationnement...), constitue un moyen efficace d'éveiller la vigilance des automobilistes et d'améliorer la sécurité pour les cyclistes.

Exemples de couleurs marquant les intersections



Copenhague



Source : Ville d'Avignon



Grenoble

Couleur ayant remporté environ 60 % des voix lors de l'enquête en ligne (cf. "Les ateliers de travail", page 14)



BONNES PRATIQUES DE MISE EN PLACE D'AIRES DE SERVICE



Afin de développer la pratique du vélo sur son territoire, la réalisation d'aménagements dédiés doit nécessairement s'accompagner de la mise en place d'un mobilier urbain, d'équipements vélo adaptés qui peuvent être rassemblés sur une "aire de service".

Ces aires permettent de faciliter l'utilisation du vélo en proposant des services de base tels que du stockage, de l'entretien ou la sécurisation des équipements vélo (batterie, casque, sacoches...).

De telles aires existent déjà au niveau de la véloroute du Calavon. Elles sont à déployer au niveau de secteurs stratégiques (centres-bourgs, intersection entre plusieurs itinéraires...).

Pour aller plus loin : tester du mobilier urbain adapté

Il s'agit de repose-pieds aux feux, poignées, poubelles inclinées vers les cyclistes...



Mobilier permettant d'attendre, sans poser le pied à terre, lors que le feu est rouge :

poignée

repose-pieds

Exemples d'équipements à retrouver sur une aire de service :

Recharges électriques



Bornes de réparation



Sanitaires



Dolce Via, Ardèche

Tables de pique-nique ombragées

Fontaine à eau

Avignon

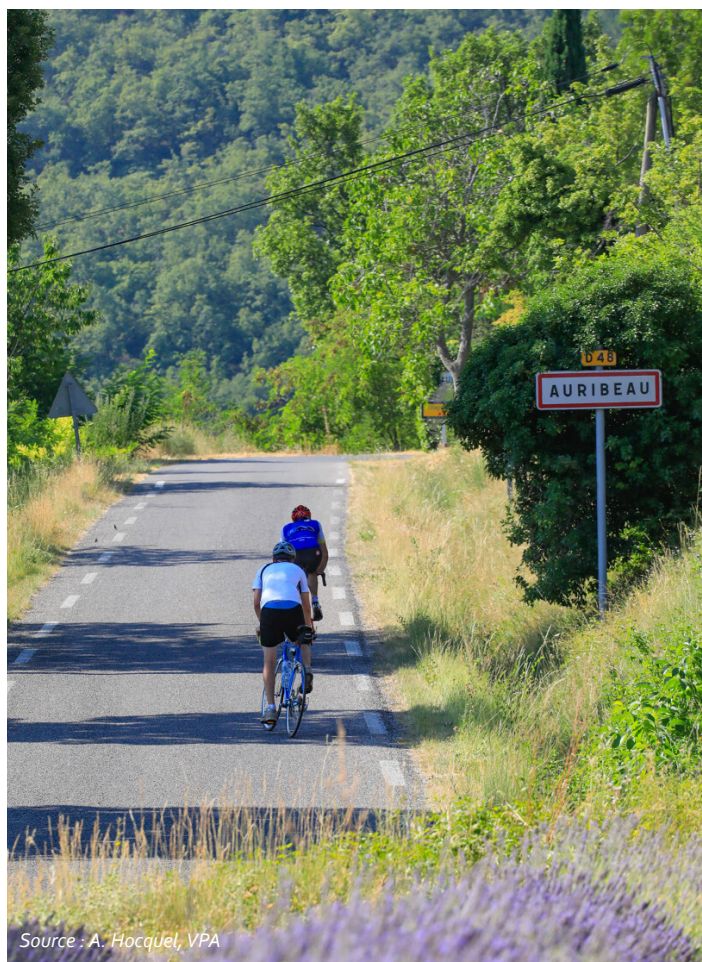
Arceaux

Pompe

Garages et box vélo



Véloroute du Calavon, Apt



ANNEXE

Tableau de suivi des actions mises en place et volontés de développement sur le Pays d'Apt Luberon, qui sera complété au fil des projets et évolutions du territoire.

	N°	Action	CCPAL	Apt	Auribeau	Bonnieux	Buoux	Caseneuve
Planification	1	Réaliser une OAP thématique modes actifs (PLU)						
	2	Prévoir des emplacements réservés pour le vélo au PLU						
	3	Intégrer le stationnement vélo au règlement du PLU						
	4	Réaliser un schéma directeur cyclable communal						
	5	Définir des itinéraires modes doux dans les OAP sectorielles du PLU						
	6	Retravailler le plan de circulation						
Equipements facilitateurs	7	Tester avant d'agir						
	8	Système de location longue durée (LLD) public						
	9	Système de vélos en libre service (VLS)						
	10	Signalétique directionnelle verticale homogène (panneaux)						
	11	Signalétique directionnelle au sol homogène (marquage)						
	12	Installation d'arceaux et racks						
	13	Installation de box et consignes individuelles						
	14	Installation de garages sécurisés						
	15	Installation de bornes de recharge électriques						
	16	Installation de bornes de réparation						
	17	Installation de sanitaires						
	18	Installation de fontaines à eau						
	19	Cédez-le-passage vélo aux feux						
Communication, sensibilisation	20	Sensibiliser les usagers des véhicules motorisés						
	21	Sensibiliser sur les bienfaits du vélo et sa bonne pratique						
	22	Concier sur la question du vélo						
	23	Balades à vélo avec les habitants et associations						
	24	Evaluer les effets des aménagements cyclables						
	25	Déployer le Savoir Rouler à Vélo						
	26	Cartographier l'écosystème vélo du territoire						
	27	Communiquer sur les aménagements et actions vélo						
	28	Lancer un défi vélo						
	29	Créer un évènement annuel autour du vélo						
	30	Créer un partenariat avec les commerces locaux						
	31	Prêter des vélos aux agents de l'EPCI						
Financement, animation du schéma directeur	32	Aide aux particuliers à l'achat d'équipements de sécurité						
	33	Don d'un vélo par la commune ou l'intercommunalité						
	34	Aide aux particuliers à l'achat d'un vélo						
	35	Aide aux particuliers à la réparation de vélo						
	36	Financement des études pré-opérationnelles par l'intercommunalité						
	37	Mise en place d'un suivi des projets cyclables						
	38	Mise en lien des acteurs de l'écosystème vélo						
	39	Recherche de subventions accessibles aux communes						
	40	Mise en place d'un fonds de concours par l'intercommunalité						

[illegible]



Source : VPA

Source des illustrations (sauf
indication contraire) : AURAV
Novembre 2024

