



D'AUTRES L'ONT FAIT !

COMITÉ RÉGIONAL DU TOURISME CENTRE-VAL DE LOIRE



“Le CRT Centre-Val de Loire est propriétaire de 10 compteurs fixes sur l’itinéraire La Loire à Vélo : 7 sont installés sur des voies vertes et 3 en voies partagées. Nous avons aussi 3 compteurs mobiles que nous déplaçons sur les itinéraires de la région au gré des besoins sur les deux types d’installation mais souvent en voies partagées pour tester les emplacements les plus pertinents (pour y planter ensuite des compteurs fixes).

Les recherches financées par la Région pour améliorer la méthodologie d’observation dite « EuroVelo 6 » ont montré que la **typologie de voies est un facteur important qu’il faut impérativement distinguer**. D’autres critères sont aussi à prendre en considération. C’est pour cela que l’implantation des compteurs fixes de vélos sur La Loire à Vélo se veut représentative de l’itinéraire et a donc été effectuée en zones rurale, périurbaine et urbaine ainsi qu’en site propre/site partagé. **Cette diversité permet de redresser et d’extrapoler au plus juste la fréquentation et les retombées économiques des véloroutes.**

Les aménagements en site partagé, souvent moins coûteux au kilomètre qu’en sites propres, ont logiquement des retombées économiques meilleures, rapportées à l’euro investi.

La typologie des usagers en site partagé est également différente de celle des sites propres, en témoignent aussi les enquêtes auprès des cyclistes effectuées sur ces sites. Logiquement, il y a une plus grande diversité d’usagers et il est important de le prendre en compte pour une observation au plus juste de la fréquentation et des clientèles réelles de l’itinéraire.”

Claude BÉCHU



CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU FINISTÈRE

“Sur l’EV4-La Vélomaritime, nous avons installé trois compteurs : un sur site propre et deux sur site partagé. Plus globalement dans le département, notre stratégie d’implantation de compteurs automatiques est basée sur plusieurs éléments. Premièrement, nous cherchons à avoir une cadence régulière de compteurs ; en moyenne un compteur tous les 30-40 km environ. Deuxièmement, **nous souhaitons être le plus représentatif possible des typologies d’aménagements de l’itinéraire**, c’est à dire une répartition proportionnelle des compteurs la plus proche de la réalité des aménagements en site propre et en site partagé. Enfin, nous sommes vigilants au coût que ces installations représentent. En effet, il convient de budgéter l’achat et l’installation du compteur mais aussi d’anticiper les coûts de fonctionnement liés à la maintenance, à l’abonnement GSM et aux réparations éventuelles.”

Cécile REBOUT

SYNTHÈSE DES BESOINS IDENTIFIÉS POUR L’EV4 - LA VÉLOMARITIME



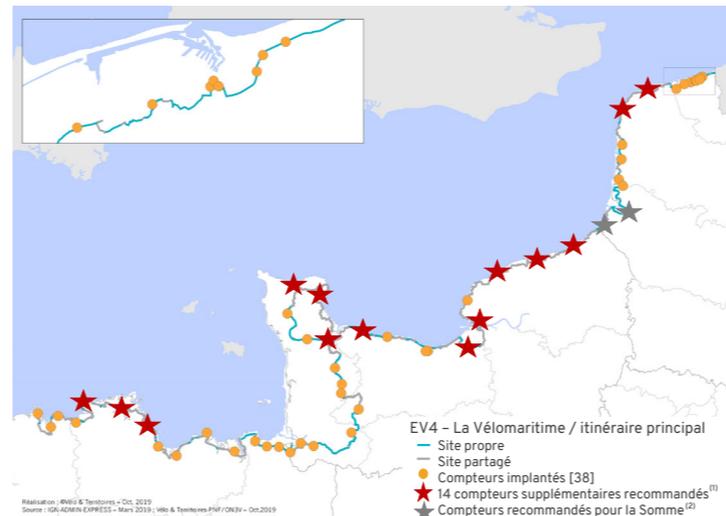
RÉPARTIR
davantage les compteurs pour disposer au minimum d’un compteur tous les 100 km (idéalement, un tous les 50 km)



FAVORISER
les secteurs les plus représentatifs de l’itinéraire dans son ensemble, lors de toute nouvelle implantation (notamment en site partagé)



S’ENGAGER
vers un redressement du nombre de compteurs sur site partagé



RECOMMANDATION

+ 14 compteurs d’ici 2021 : tous implantés sur site partagé (pour une proportion de 36 % des compteurs sur site partagé et 64 % sur site propre, c’est-à-dire encore loin de la réalité de l’itinéraire).

⁽¹⁾Suggestion d’implantation des 14 compteurs à ajouter sur l’EV4 - La Vélomaritime, sous réserve d’une analyse globale du caractère fonctionnel du secteur d’implantation.

⁽²⁾Cas particulier de la Somme : la Baie de Somme est dotée de compteurs dont l’analyse des données n’est pas possible à ce jour. Il s’agirait non pas d’ajouter mais d’exploiter les compteurs existants.

CONTACT

info@velo-territoires.org

Crédits : Comité d’itinéraire de l’EV4 - La Vélomaritime
Rédaction : Solène Harel (CRT Bretagne), Stéphanie Mangin, Agathe Daudibon (Vélo & Territoires)
Carte : Thomas Montagne (Vélo & Territoires)
Conception graphique : Aude Bauduin (Calvados Attractivité)
Crédits photos : Vincent Rustuel - Eco-compteur - Pierre Torsset - Simon Bourcier



EV4 - LA VÉLOMARITIME

POURQUOI IMPLANTER DES COMPTEURS DE VÉLOS SUR SITE PARTAGÉ ?

Pour bien observer la fréquentation, il est impératif de couvrir tous les types de voies d’un itinéraire. Avec près de 70 % de site partagé au total, l’EV4 - La Vélomaritime® a besoin de plus de compteurs de vélos sur site partagé.



Qu’est-ce qu’un site partagé ?

Les sections d’itinéraires en site partagé empruntent des voies accessibles aux véhicules motorisés et aux cyclistes. Elles peuvent prendre la forme d’une bande cyclable, de circulation sur l’accotement ou de circulation en partage complet de la voie. Généralement, les itinéraires cyclables utilisent un réseau dont la fréquentation par les véhicules motorisés est inférieure à 1 000 véhicules/jour en milieu rural. Ils empruntent de préférence les zones à circulation apaisée en milieu urbain (zone 30, double sens cyclable...)

Qu’est-ce qu’un site propre ?

Les sections d’itinéraires en site propre empruntent des voies vertes ou des pistes cyclables. Les voies vertes sont des voies réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Les pistes cyclables sont des voies strictement réservées aux cyclistes à deux ou trois roues.

POURQUOI IMPLANTER DES COMPTEURS VÉLOS ?

- Connaître le niveau de fréquentation
- Nécessaire pour évaluer les retombées économiques

COMMENT RÉPARTIR LES COMPTEURS À L'ÉCHELLE D'UN ITINÉRAIRE (1) ?

Le type d'aménagement impacte fortement le profil des cyclistes qui le fréquentent, notamment pour les itinéraires touristiques. **Implanter des compteurs sur des types d'aménagements variés offrira une vision représentative des différents profils** de fréquentation de l'itinéraire observé (utilitaires, loisirs, sportifs, itinérants...).

C'est pourquoi lorsque l'on plante plusieurs compteurs pour observer un itinéraire, il est intéressant de diviser ce dernier en tronçons homogènes :


Selon le type d'aménagement existant (site propre / site partagé)


Selon les prestations touristiques ou aménités proposées (densité des lieux de visite, hébergements, proximité de gares...)


Selon le type d'environnement (urbain, périurbain, rural)


Selon la captation des cyclistes (franchissements)

Il est ensuite conseillé de poser un compteur par type de tronçon, plus éventuellement un au début et un à la fin de tronçons de longueurs significatives.

Quand un itinéraire traverse plusieurs zones administratives, ou lorsqu'il est géré par plusieurs instances, il est souhaitable de privilégier une vision globale ou, a minima, une vision coordonnée du choix des lieux d'implantation. L'objectif est d'éviter les compteurs redondants ou trop rapprochés.

La densité de compteurs est à adapter à l'intensité de la pratique et à l'impact économique. Une densité plus forte de compteurs est à prévoir dans des secteurs très touristiques ou à très forte fréquentation car l'enjeu de la précision des données y est primordial. Une densité plus faible est acceptable dans des secteurs plus diffus, en termes de milieu ou de pratique, à moindre enjeu de précision.

(1) Une fiche technique explique quels lieux choisir pour l'implantation d'un compteur et pourquoi (produite par Vélo & Territoires et disponible sur le site Internet dans l'espace adhérents : www.velo-territoires.org).

EST-CE PLUS COMPLEXE OU PLUS CHER DE COMPTABILISER LES CYCLISTES SUR SITE PARTAGÉ ?

Non. Aujourd'hui, la plupart des technologies permettent de comptabiliser les cyclistes en site propre comme en site partagé. Le lieu d'implantation n'impacte pas les coûts du matériel. Les principaux critères qui influencent le coût d'un compteur sont la largeur de la voie et le souhait de distinguer les sens de passage.

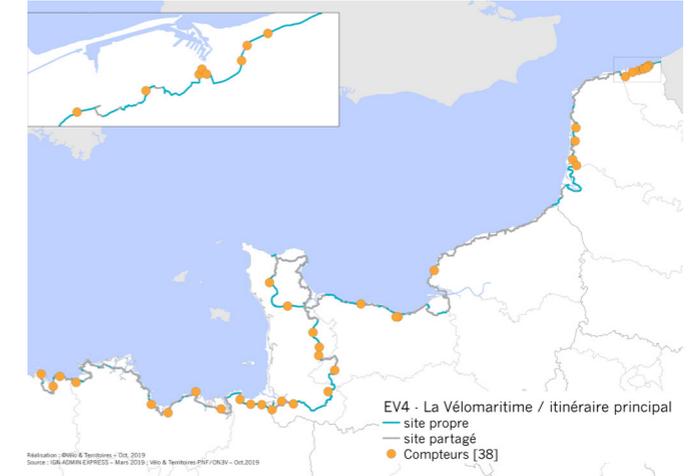
Les coûts dépendent des technologies et des fournisseurs. Sur le marché français, il faut compter autour de 5 000 € TTC posé. Pour qu'un compteur perdure, il est important de prévoir dès le départ les coûts de maintenance, de réparation et de transmission des données par GSM.

Pour des précisions sur les caractéristiques techniques et les avantages-inconvénients des différents types de compteurs, contactez Vélo & Territoires.

BONNES PRATIQUES

- Privilégier un espacement type de 10 à 50 km entre deux points de comptage sur un itinéraire selon la densité de population et d'hébergements touristiques
- Mixer les points par type d'environnement (en milieu urbain/périurbain et rural)
- Mixer les points par type d'aménagement (en site propre/en site partagé)
- Envisager des typologies de fréquentation variées
- Prioriser les emplacements sur des tronçons homogènes
- Cibler les zones avec au moins 50 passages par jour pour l'implantation de comptages permanents. A compléter éventuellement par des campagnes de comptages temporaires dans les zones à plus faible fréquentation
- Éviter la proximité des centres générateurs d'aller-retours très localisés (écoles, collèges, entre la plage et un camping...)
- Éviter l'implantation à un lieu d'arrêt (feu tricolore, stop...), de ralentissement (côte) ou à proximité de parkings, aires de repos ou de pique-nique
- Imaginer une implantation évolutive avec 3 types de comptage : permanents, périodiques ou ponctuels

ÉTAT DES LIEUX DES COMPTEURS DE L'EV4 - LA VÉLOMARITIME



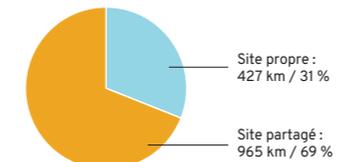
Compteurs implantés sur l'EV4 - La Vélo maritime (2) (octobre 2019)

CONSTAT

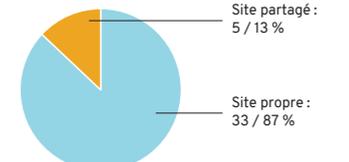
L'implantation actuelle des compteurs de l'itinéraire ne reflète pas ses caractéristiques.

TYPE D'AMÉNAGEMENT

EV4 - LA VÉLOMARITIME

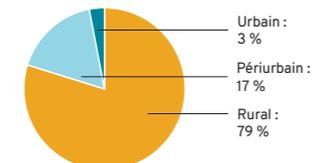


LES COMPTEURS DE L'EV4 (2)

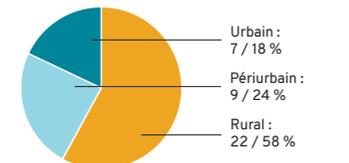


TYPE D'ENVIRONNEMENT

EV4 - LA VÉLOMARITIME



LES COMPTEURS DE L'EV4 (2)



CONCLUSIONS

A l'échelle de l'ensemble de l'itinéraire, les sites partagés représentent 69 % du linéaire total et seulement 13 % des compteurs. De même, seuls 20 % de l'itinéraire traversent des zones urbaines et périurbaines pour 42 % des compteurs. **Un rééquilibrage semble nécessaire dans les futures implantations** pour une observation représentative de l'itinéraire dans son intégralité.

(2) Uniquement les compteurs partagés sur la Plateforme Nationale des Fréquentations en octobre 2019.