

25^{es} Rencontres Vélo & Territoires En Ardèche



#RencontresVT



25^{es} Rencontres Vélo & Territoires En Ardèche



#RencontresVT



Atelier 4

Itinéraires cyclables : les développer, les équiper, les signaler, les suivre

Parcours « un mandat pour agir sur le vélo »

Atelier 4 | Atelier classique

Itinéraires cyclables :
les développer, les équiper, les signaler, les suivre

Animation :

Agathe Daudibon

Flavien LOPEZ
Cerema

Yoann GAUTHIOT
La Voie Bleue-V50 – Destination 70

Aurélie PÉRIGAUD
EuroVelo 1-La Vélodyssée – Charentes Tourisme

Schirel LEMONNE
et Jean-Philippe DUSART
Département d'Ille-et-Vilaine

Pierre TOULOUSE
Pierre Toulouse Conseil



Rendre sa voirie cyclable

Flavien Lopez

Chef de projets aménagements cyclables et espace public

Cerema



25^{es} Rencontres Vélo & Territoires En Ardèche



#RencontresVT



Atelier 4

Création et développement d'un réseau cyclable à haut niveau de service en Ile-et-Vilaine

Mme Schirel LEMONNE, Vice-Présidente
déléguée au plan vélo départemental

&

M Jean-Philippe DUSART, Chargé de
mission « Mobilités Durables »

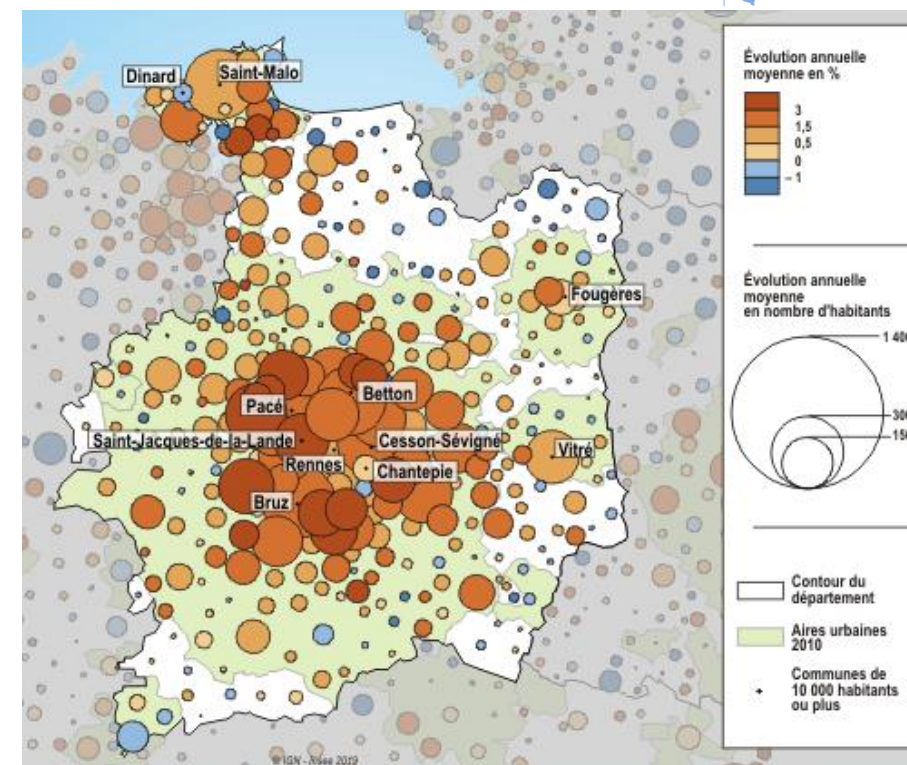
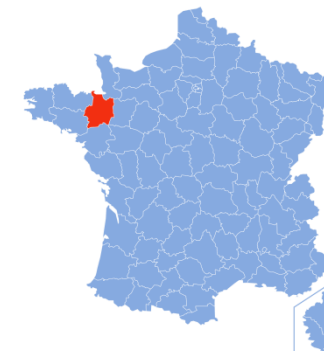
Création et développement d'un réseau cyclable à haut niveau de service en Ile-et-Vilaine

- 1/ Le Département d'Ile-et-Vilaine
- 2/ Mobilités 2025 : un nouveau projet pour des mobilités durables et notamment cyclables
- 3/ Faire du vélo une alternative crédible à l'automobile pour réaliser les courts trajets du quotidien
- 4/ Une infrastructure de qualité et sécurisée gage d'attractivité et pilier du report modal



L'Île-et-Vilaine

- Un département breton de 1 100 000 habitants (INSEE 2020) composé de 333 communes parmi lesquelles : Rennes, Saint-Malo, Fougères, Vitré, Redon....
- Un département dynamique (+ 10 000 nouveaux habitants/ an depuis 10 ans), dopé par une économie reposant partiellement sur un tissu industriel vivace, inégalement occupé et disposant d'un maillage dense d'infrastructures (routes et voies ferrées) ;
- Pour autant, ce dynamisme n'est pas sans engendrer des problématiques d'aménagement du territoire : étalement urbain, difficultés de mobilité avec des niveaux de service différents selon les territoires de vie...



L'Ille-et-Vilaine

- Un premier plan vélo départemental voté en 2007 : 1 000 kilomètres d'itinéraires départementaux ont été créés avec les territoires. Ce réseau est complété par 1 800 kilomètres de boucles locales ;
- Deux itinéraires européens parcourent le département : la Vélomaritime (frange littorale), la Vélodyssée (au sud) ;
- Un second plan vélo voté en 2017 visant à poursuivre la création d'itinéraires touristiques mais aussi à promouvoir la pratique cyclable et ses bienfaits au quotidien : faire du vélo un « vrai » mode de déplacement, un vecteur d'insertion et de santé.



• Mobilités 2025 : un nouveau projet pour des mobilités durables et notamment cyclables

- Une démarche engagée fin 2017 et co-construite avec les territoires brétiliens pour recenser, définir et hiérarchiser leurs besoins en infrastructures de mobilité : 295 fiches « projet » représentant près de 542 M€ d'investissement ;
- Des besoins exprimés pour la création de nouvelles infrastructures routières (désenclavement des territoires, l'amélioration de la sécurité...) mais aussi en faveur du vélo ;
- Cette démarche a été une opportunité pour insuffler une dynamique « vélo » à l'échelle du département, de communiquer sur l'écosystème cyclable et d'inciter à l'élaboration d'une stratégie globale des mobilités à l'échelle d'un territoire.





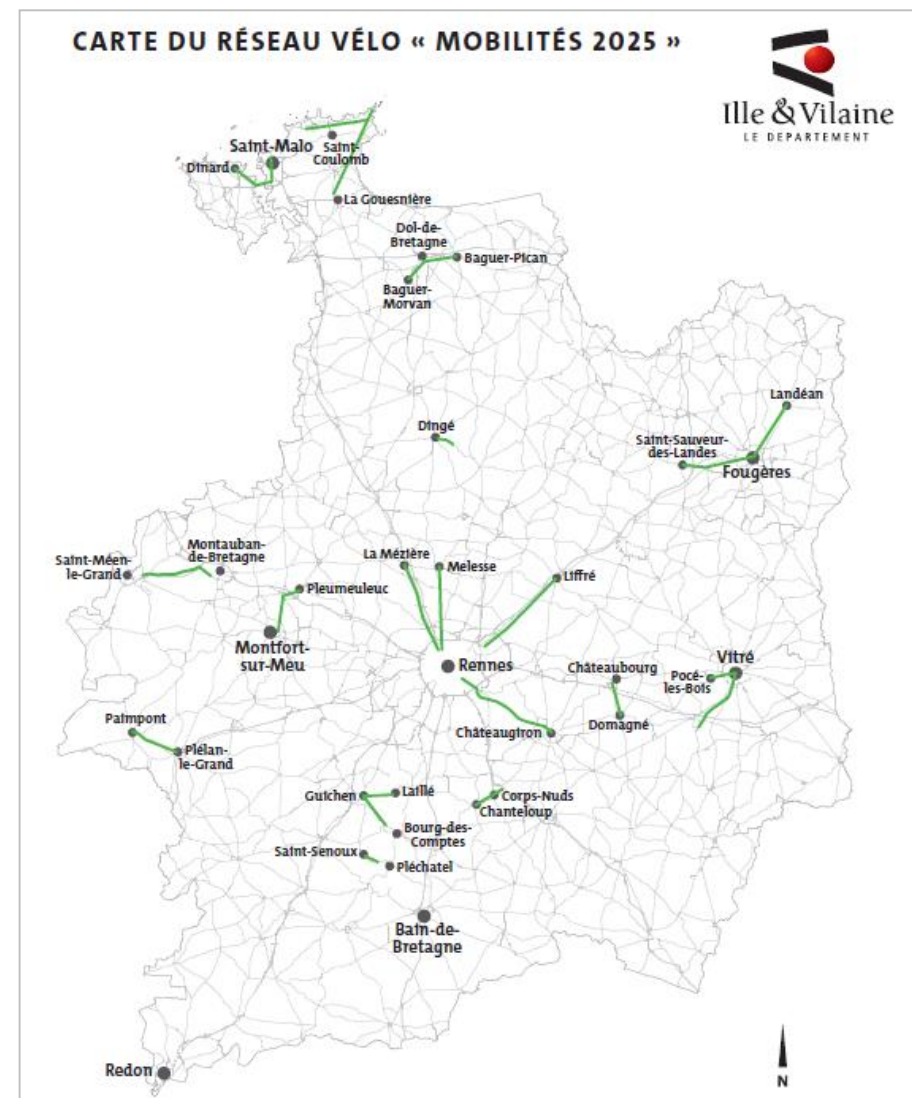
• Mobilités 2025 : un nouveau projet pour des mobilités durables et notamment cyclables

- L'engagement en faveur des mobilités alternatives a été conforté par la nouvelle majorité issue des élections de juin 2021 : les projets routiers sont réinterrogés, les projets vélos seront poursuivis, voire amplifiés ;
- C'est aussi un programme opérationnel pour créer un réseau cyclable à haut niveau de service de 250 km, complémentaire aux réseaux locaux ;
- C'est enfin un niveau d'investissement inédit de 70 M€ sur 7 ans (1^{ère} programmation – budget non totalement affecté)



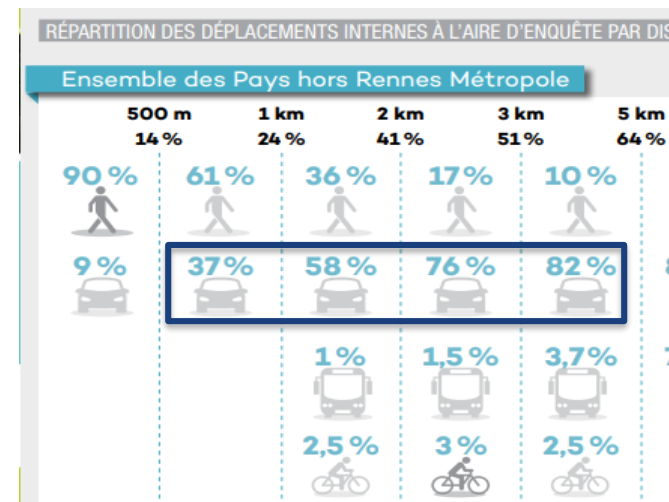
• Mobilités 2025 : un nouveau projet pour des mobilités durables et notamment cyclables

- 24 projets ont été retenus par le Département : face à l'engouement, nécessité de hiérarchiser et de faire confirmer les priorités par les territoires ;
- Des priorités et des enjeux partagés : favoriser le report modal, relier des pôles générateurs de mobilité (zones d'activités), renforcer la pratique cyclable dans des secteurs déjà actifs et où le potentiel de développement est important ;
- Ces 24 réalisations seront complémentaires aux aménagements qui seront réalisés par les territoires : créer l'amorce d'un réseau structuré et cohérent.

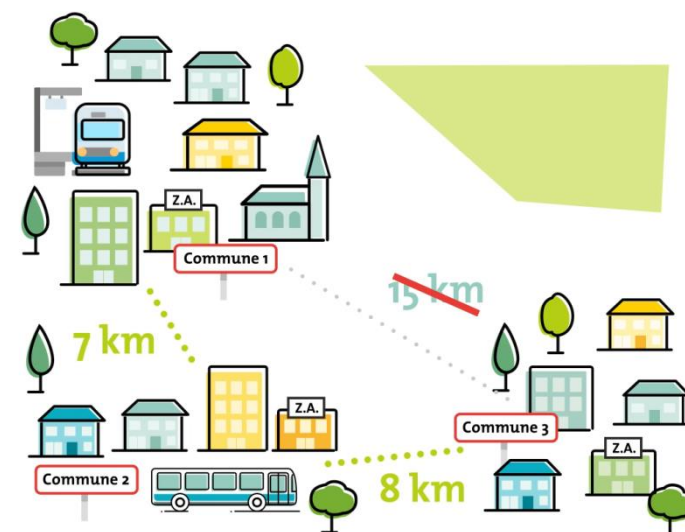


• Faire du vélo une alternative crédible à l'automobile pour réaliser les courts trajets du quotidien

- La prédominance de la voiture présente un avantage : **un fort potentiel de développement du vélo** facilité par l'essor des Vélos à Assistance Electrique ;
- **Favoriser le report modal** en développant des itinéraires depuis et vers les gares, les pôles d'échanges multimodaux, les aires de covoiturage **est notre premier objectif** ;
- Il n'est pas exclusif mais **complémentaire aux stratégies et projets cyclables des territoires**.



Source :
Enquête AUDIAR ménages-déplacements
en Ile-et-Vilaine 2018



• Faire du vélo une alternative crédible à l'automobile pour réaliser les courts trajets du quotidien

- Certaines infrastructures cyclables ne sont pas utilisées car elles sont insécurisées et/ou présentent des problèmes de conception et d'aménagement. Pour autant, les demandes citoyennes sont claires : sécurité, rapidité et confort.



- Une infrastructure de qualité contribuera au développement du vélo : il s'agit de convaincre que le vélo est une alternative crédible à la voiture pour réaliser les plus courts trajets du quotidien.
- Le niveau de service que nous imaginons n'est cependant pas unique : les solutions d'aménagement sont diverses. Nécessité de graduer la qualité d'un aménagement selon les enjeux, l'existant et le potentiel cyclable visé. De nombreuses voiries existent (voies communales, chemins) et sont déjà des supports d'itinéraires.

• Faire du vélo une alternative crédible à l'automobile pour réaliser les courts trajets du quotidien

- Mais la création de pistes cyclables interroge la population : est-ce « raisonnable » de consommer du foncier, d'artificialiser les sols, d'impacter l'Environnement pour « quelques cyclistes » ?;
- Au regard des enjeux (lutter contre le réchauffement climatique, changer les comportements, favoriser les mobilités décarbonées et actives), consommer du foncier au minimum, et artificialiser au minimum, en compensant au maximum, c'est un choix assumé.
- Aussi, la co-construction avec les élus locaux, les associations et les citoyens est essentielle pour définir un projet « équilibré » et partagé dont les études préalables et notamment l'évaluation des impacts générés (sécurité, emprise sur le foncier, qualité de l'air, nuisances sonores, préservation de l'environnement...) auront démontré son intérêt, sa faisabilité et sa légitimité.



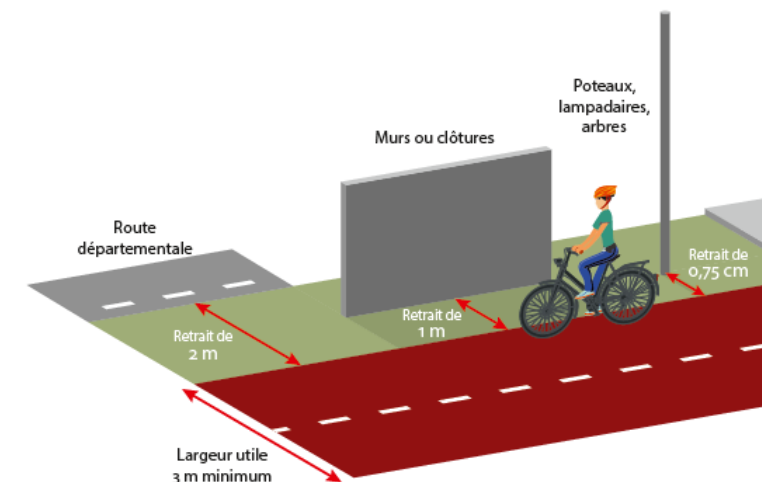


- Une infrastructure de qualité et sécurisée gage d'attractivité et pilier du report modal
- En 2019, peu de références pour la création des infrastructures à haut niveau de service... alors souhait de définir nos propres **recommandations et principes techniques** (ce ne sont pas des normes). **Ils seront prochainement soumis à la validation des élu.es.**
- **Réalisation d'un benchmark et co-rédaction d'un guide interne en nous inspirant de ce qui se fait dans les pays du nord de l'Europe, en nous positionnant en tant qu'usager cycliste, automobiliste, piétons, exploitant agricole, chauffeur routier...) en dupliquant « le meilleur » mais tout en contextualisant car la topographie (et donc les visibilités) et la culture sont différentes !**
- Ce document sera avant tout destiné à l'usage interne (acculturation technique) et servira de références pour construire NOS infrastructures. **Il devrait être finalisé courant 2022 après validation des nos élus.** Il pourra être diffusé auprès de maitres d'ouvrage partageant nos principes.



• Une infrastructure de qualité et sécurisée gage d'attractivité et pilier du report modal

- La piste sera réalisée **en site propre**, donc **sécurisée car dissociée du réseau routier**. Elle pourra être dans les emprises d'une route départementale, emprunter un chemin qui sera réaménagé (optimiser le foncier existant) ...
- Elle sera **bidirectionnelle** et sa **largeur utile sera de 3 m**. Cela permet d'accueillir un flux pendulaire important et **offre un confort pour des dépassements sécurisés** à différentes vitesses. Elle peut être réduite ponctuellement pour s'adapter aux contraintes. **Cette largeur utile sera maintenue dans les ouvrages d'art**.
- **Ses pentes seront faibles**. Néanmoins et inévitablement (contraintes topographiques), des pourcentages forts seront existants sur de très courtes distances.

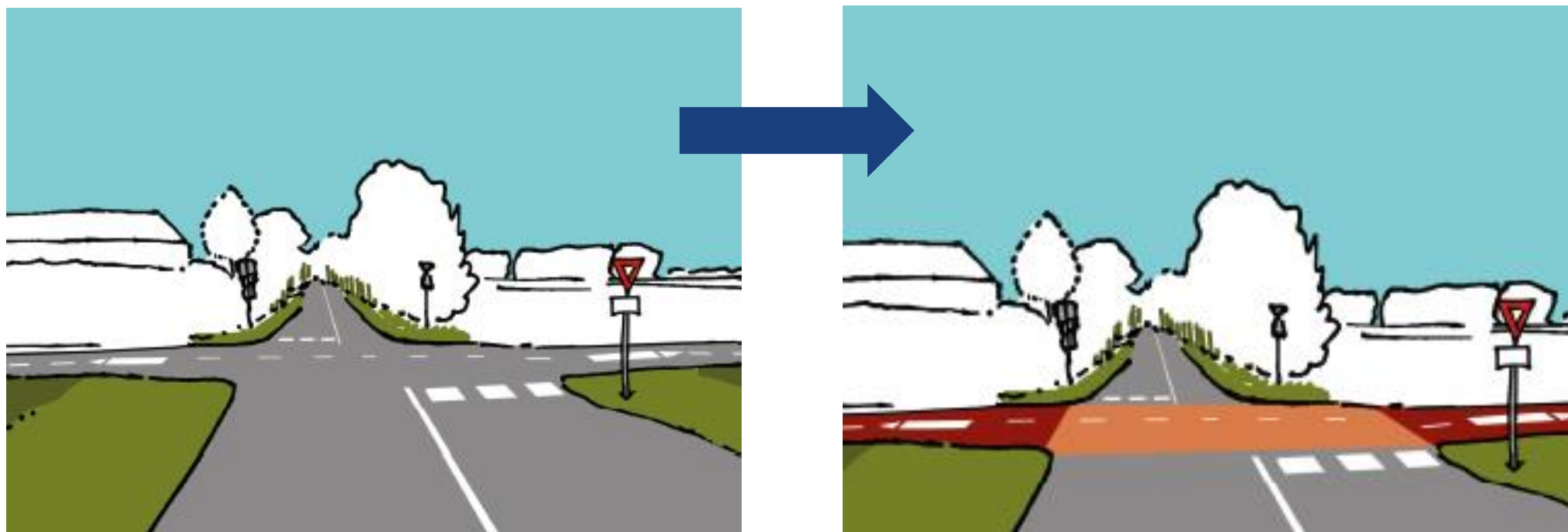


Pourcentage de pente	Distance maximum
2%	Sans limite de distance
4%	4 km
5%	2 km
6%	240 m
10%	30 m
25%	15m

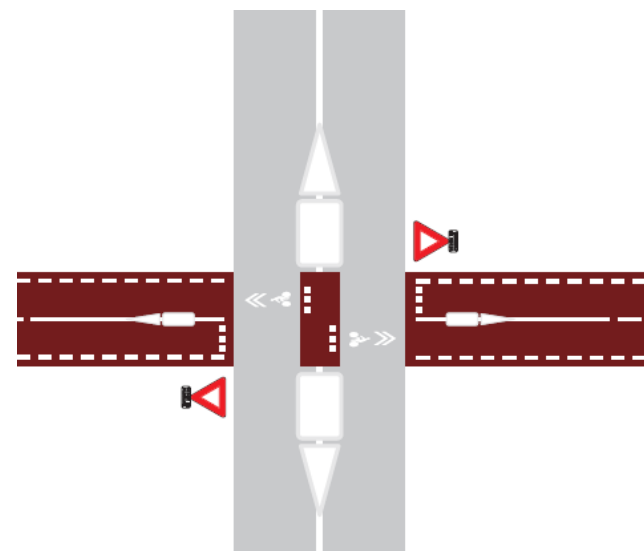
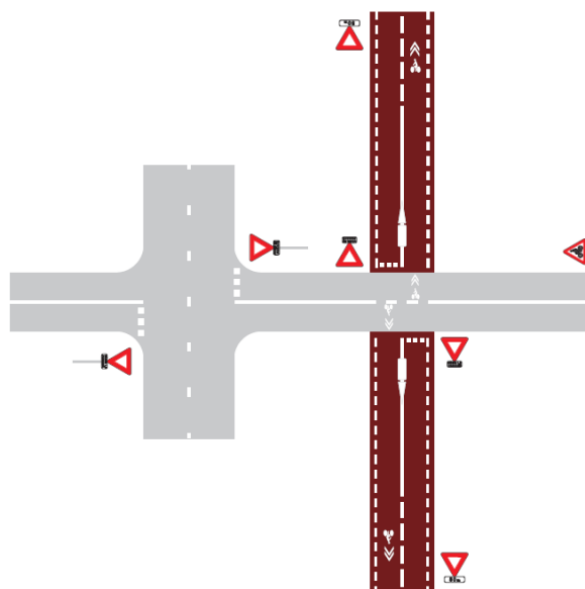
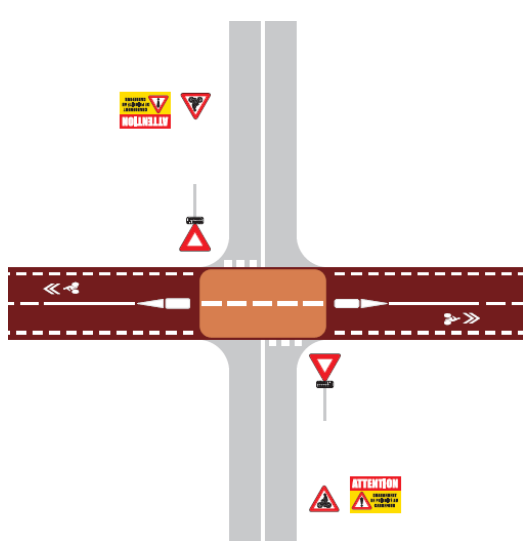


- Une infrastructure de qualité et sécurisée gage d'attractivité et pilier du report modal

La piste sera **colorée**, elle attirera l'œil et donnera envie d'y rouler. Elle permettra surtout de **séparer visuellement les usages** et d'**alerter les usagers sur les priorités** (cyclistes, automobilistes, piétons...).



- Une infrastructure de qualité et sécurisée gage d'attractivité et pilier du report modal
- La piste aura une **géométrie et un revêtement adaptés à la vitesse d'un vélo à assistance électrique (25km/h)**. Son revêtement est confortable et durable (enrobé).
- Le régime de priorité constitue un enjeu important : la piste sera donc prioritaire aux intersections (ou presque et ce, selon le contexte) ;





- Une infrastructure de qualité et sécurisée gage d'attractivité et pilier du report modal

- Les principes seront les mêmes pour franchir les giratoires :

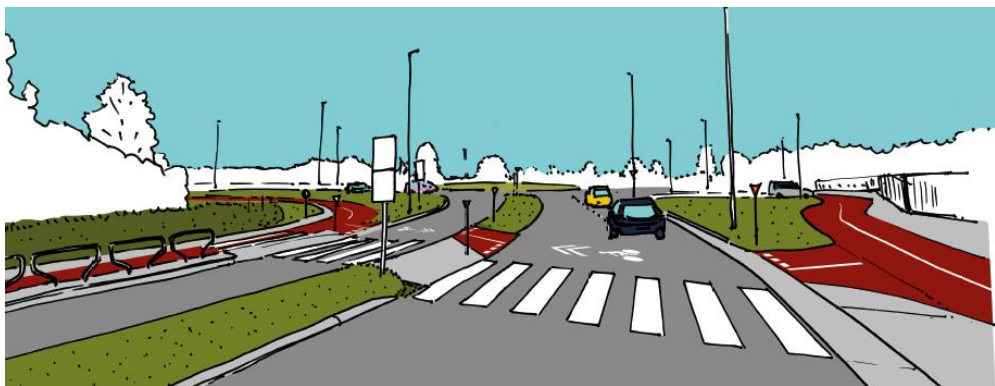
- En amont du giratoire, franchissement à niveau et en retrait (passage protégé – retrait minimum de 5 m) avec indications du régime de priorité ;
- Circulation extérieure de l'anneau et dépendante du trafic motorisé ;
- Franchissement à niveau ou ouvrage (passerelle, tunnel) si trafic important et si le cycliste est vulnérable : jusqu'à 2 voies de circulation intersectées, le vélo est prioritaire. Au-delà, la priorité cyclable est rompue.



Chaque aménagement se fera en tenant compte de la vulnérabilité des usagers, du trafic, de la vitesse et des visibilitées existantes.



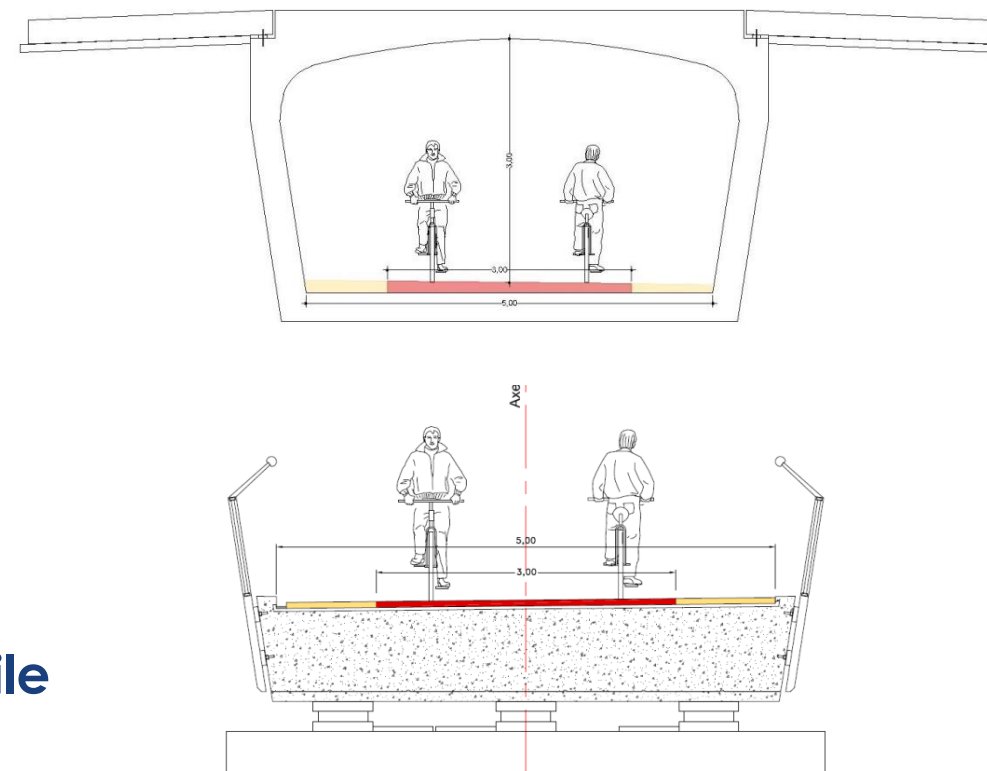
- Une infrastructure de qualité et sécurisée gage d'attractivité et pilier du report modal



- Une infrastructure de qualité et sécurisée gage d'attractivité et pilier du report modal

La piste nécessitera parfois des **ouvrages d'art** :

- **Pour les passages inférieurs** : privilégier des ouvrages ouverts pour apporter de la lumière, maintenir le sentiment de sécurité et conserver la largeur utile de la piste.
- **Pour les passages supérieurs** : privilégier des ouvrages esthétiques et conserver la largeur utile de la piste.



Merci de votre attention

Contact : jean-philippe.dusart@ille-et-vilaine.fr

25^{es} Rencontres Vélo & Territoires En Ardèche



#RencontresVT



Atelier 4

Coordonner la thématique des équipements vélo à l'échelle d'un itinéraire

Retour d'expérience de La Voie Bleue

La Voie Bleue, Moselle-Saône à vélo

- **Itinéraire inscrit au schéma national des véloroutes (V50)**
- **700 km de la frontière du Luxembourg à Lyon**
Itinéraire au fil de l'eau (Moselle, Canal des Vosges, Saône). Faible dénivellation
Itinéraire interconnecté (EV17, EV6, EV5). 75% en site propre.
- **Organisé en comité d'itinéraire depuis 2017**
29 partenaires (3 régions, 7 départements, 1 Métropole, 17 EPCI, VNF)
Chef de file : département de la Haute-Saône (70)
- **Structuration touristique en fort développement**
Site web en 4 langues. Réseaux sociaux. Stratégie RP ambitieuse.
Signalisation homogène au printemps 2022. Etude de fréquentation en 2022.
Nombreux projets sur les services, l'intermodalité, l'infrastructure et les équipements.



Enjeux

- **Réaliser un état des lieux du parc d'équipements vélo à l'échelle de l'itinéraire**
- **Répondre aux besoins des touristes à vélo selon une logique « Aires de services & haltes repos »** Afin de proposer de véritables aires de services réparties de manière homogène sur l'intégralité de l'itinéraire. Tout en prenant en compte la pertinence de l'usage « local », y compris pour d'autres pratiques.
- **Aider les aménageurs, partenaires du comité d'itinéraire, dans la gestion de leur patrimoine**
et la planification de nouveaux équipements dans un contexte de densification de l'offre
- **Faciliter la préparation en amont et durant un séjour en itinérance à vélo pour les usagers, en leur permettant de trouver une information de qualité et à jour**



Schéma directeur des équipements

- Prestataires : SuperVitus305 (Praxie Design) & Fractale
- Budget : 24 000€ HT

- **Méthodologie et livrables**

Inventaire des équipements présents actuellement sur l'itinéraire (Sanitaires, stationnements vélo, etc.)

Schéma directeur des équipements à déployer afin de garantir un niveau de service homogène sur La Voie Bleue

- **Principaux constats**

Un déficit en sanitaires, points d'eau, abris et stationnements longue durée

L'inadaptation de certains mobiliers existants (accès PMR, praticité des stationnements)

De nombreuses possibilités d'arrêts et la complémentarité avec le réseau de prestataires « Accueil Vélo »

Schéma directeur des équipements

Calendrier et mise en perspective

- **Réalisation du schéma directeur des équipements « La Voie Bleue »**

Mars – Octobre 2020

- **Travaux sur les équipements au niveau national (V&T)**

Premiers échanges sur le sujet au niveau national : juin 2020 puis février 2021

Publication du référentiel de données des équipements vélo : juillet 2021

Nouvelle définition des aires de services et haltes-repos : octobre 2021



Schéma directeur des équipements

Collecte de la donnée

- **Données OpenSource (OSM)** (Manque de données « équipements » issus des territoires)
3122 contributions
Les données OSM ont constituées la base d'un WebSIG qui a permis l'inventaire des équipements disponibles
- **Cartographie interactive et contributions des « territoires »**
800 contributions
Renseignées par les territoires sur le web SIG en complément des données OSM
- **Reconnaissance terrain (prestataire)**
307 contributions
600 photos géolocalisées



Schéma directeur des équipements

Livrables : cartes de chaleur



Point Eau Potable



cartes de chaleur:
10 km autour de chaque
équipement
source: v50, OpenStreetMap



Sanitaires



cartes de chaleur:
10 km autour de chaque
équipement
source: v50, OpenStreetMap





Livrables : synthèse des équipements présents et préconisés

SYNTHÈSE DES ÉQUIPEMENTS PRÉSENTS ET PRÉCONISÉS POUR CHAQUE PÔLE DE SERVICE

[illegible][illegible]

Les site 35 et 93 ont été retirés suite aux échanges avec les partenaires.

Équipé
Préconisé

AIR	SANITAIRES	POINT D'EAU POTABLE	TABLE	BANC	AIRE DE JEUX	STATIONNEMENT COURTE DURÉE	STATIONNEMENT LONGUE DURÉE	POURBÈLE	ZONE SIGNALÉTIQUE / RIS	BORNE WIFI	POINT DE RECHANGE VAE	MOBILES D'AUTO RÉPARATION
												





Schéma directeur des équipements

Livrables : préconisations par tronçon

SCHÉMA DIRECTEUR DES ÉQUIPEMENTS
V50-LA VOIE BLEUE

6 Charmes > Epinal

> "Je débute / En famille" — 27km — Portion étudiée sur carte

Socourt et Charmes

- > Socourt : 272 habitants
- > Charmes : 4 700 habitants

Ces communes marquent l'entrée dans l'agglomération d'Epinal.

SERVICES PRÉSENTS

Tout au long de l'itinéraire, dans l'agglomération, sont présents des maisons du vélo et points vélo. Ce maillage est un atout fort pour offrir des services de qualité aux usagers (sanitaires, RIS V50, point Wifi, consigne vélo-bagage...) sur plus de 73 kilomètres de Voie Bleue. "Les points vélo sont assez récents, en fonction de leur fréquentation et de nos moyens financiers, ils seront pérennisés. La crise sanitaires a perturbé leur fonctionnement cette année." (échanges téléphoniques avec la Maison du vélo d'Epinal en août 2020).

Vincey

- > 2 200 habitants

SERVICES PRÉSENTS

- > Un panneau d'interprétation au sud de la D36.

PRÉCONISATIONS

- > Indiquer les services disponibles dans le bourg au niveau de la D36 (accès au bourg).

Nomexy

- > 2 100 habitants

Passage à proximité du centre culturel Paul Perrin, de la salle polyvalente, d'une aire d'accueil de camping-car.

PRÉCONISATIONS

- > Installation de sanitaires-point d'eau, d'appui-vélos, d'un abri et d'un RIS V50.

Thaon-les-Vosges

- > 9 000 habitants

SERVICES PRÉSENTS

- > Le point vélo est, depuis 2019, implanté à proximité du Domaine des Lacs au nord de Thaon-les-Vosges.

PRÉCONISATIONS

- > Installation de sanitaires-point d'eau et d'un RIS V50 au point vélo ou dans le centre de Thaon, à proximité des parcs de la Rotonde (grand parc arboré avec jeux pour enfants).

REMARQUES

- > La présence d'un point d'eau et de sanitaires est à vérifier à proximité des parcs de la Rotonde (mentionné sur le fond de carte OSMcycle mais pas de confirmation par Epinal Agglomération).

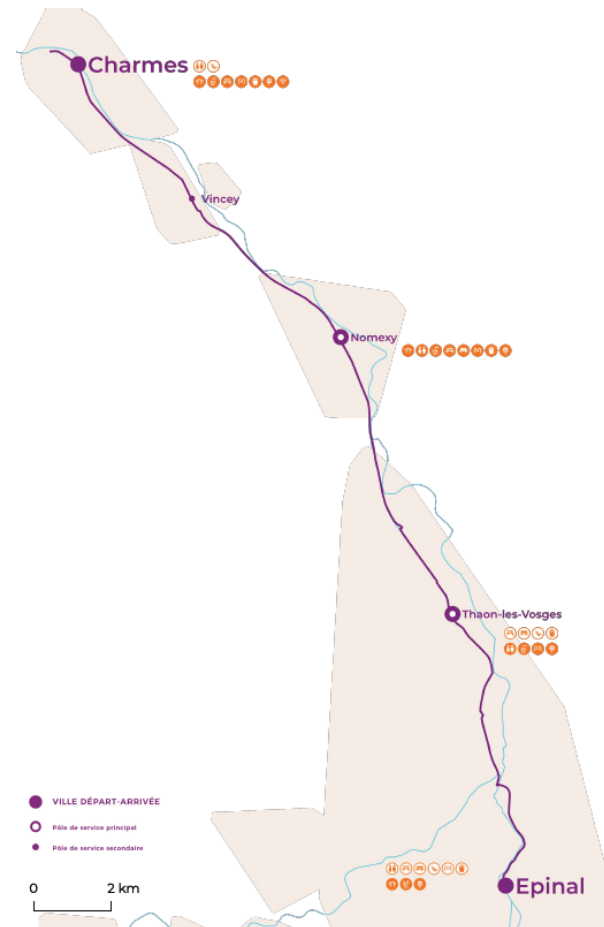
Epinal

- > 31 800 habitants

Présence de la Maison du Vélo dans le port

PRÉCONISATIONS

- > Renforcer son indication depuis la gare et la V50 vers la Maison du vélo.
- > Renforcer et médiatiser les services présents (réparation, location vélos, documentations touristiques...).
- > Mettre en avant le service de parking vélo + bagagerie pour faciliter la visite de la ville et des musées.
- > Installation d'un RIS V50.



Et après ?

- Appropriation par les territoires des recommandations
- Mise en œuvre en cohérence avec les politiques cyclables et d'aménagement de chaque territoire
- Suivi et mis à jour des données équipements
- Rendre accessible l'information pour les usagers



Comment ?

- **Sensibilisation / rappel lors des comités techniques**

- **Organisation de webinars thématiques**

Webinar #1 : « Sanitaires & points d'eau » (sept 2021)

- **Intégration en cours des données dans la BDD nationale « Equipements & aires de services » de V&T**

Nécessité d'une adaptation des données pour compatibilité avec les outils nationaux. Quid ensuite du « circuit de la donnée » ? Quid des « Aires de services & haltes repos » identifiées au regard des critères nationaux ?

- **Affichage des « Aires de services » ?**

Sur le site de La Voie Bleue et de France Vélo Tourisme (2022)



Merci de votre attention

Contact : ygauthiot@destination70.com

25^{es} Rencontres Vélo & Territoires En Ardèche



#RencontresVT

25^{es} Rencontres Vélo & Territoires



Atelier 4





JALRIC

Le guide technique du jalonnement pour les réseaux et itinéraires cyclables

- Pourquoi JALRIC ?



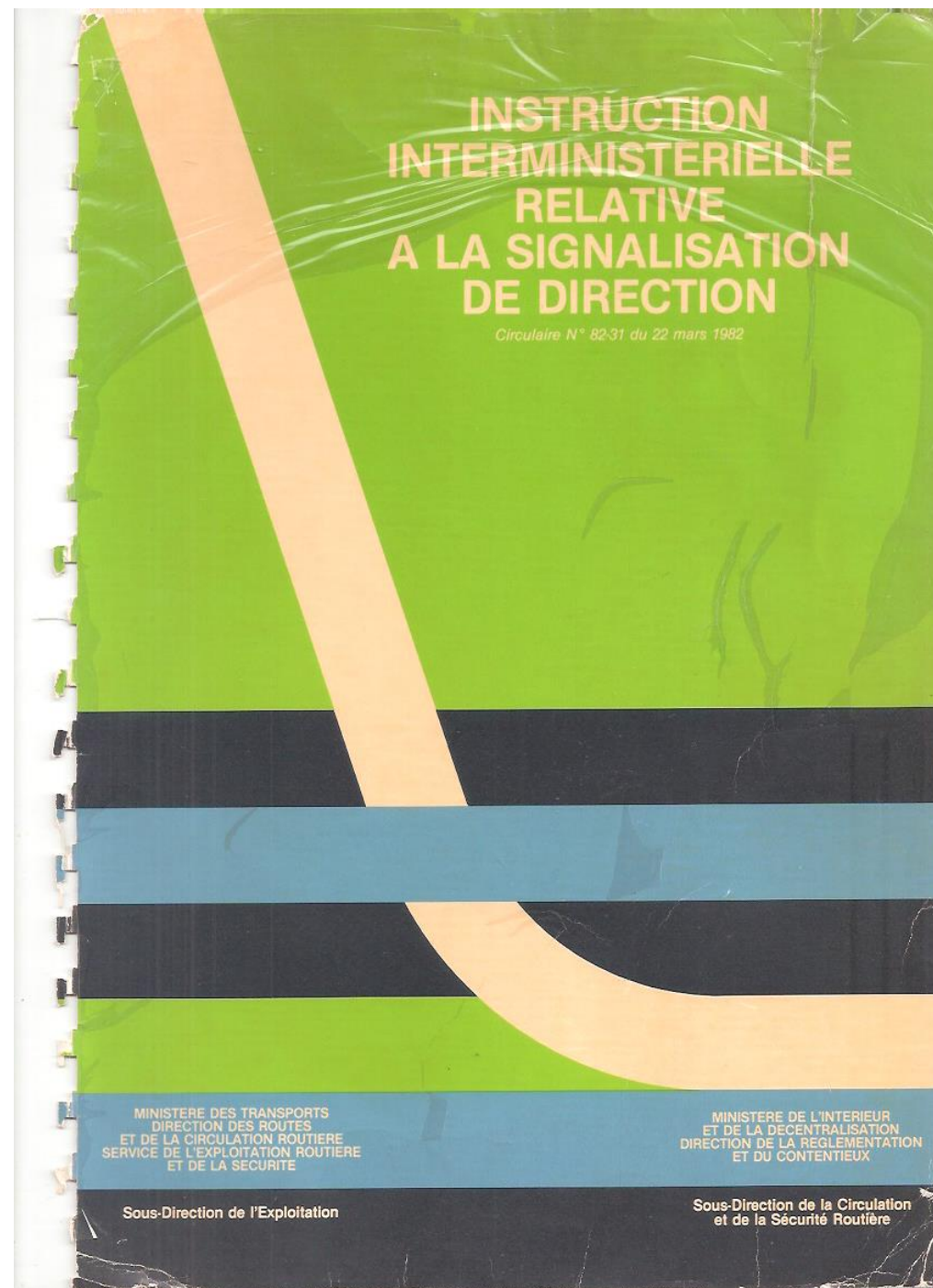


JALRIC

Le guide technique du jalonnement
pour les réseaux et itinéraires
cyclables

Objectif de la démarche:

créer la doctrine française de la
signalisation du **réseau** des voies
cyclables à l'instar de l'instruction
interministérielle de 1982 pour la
signalisation destinée aux usagers
motorisés





JALRIC

Le guide technique du jalonnement pour les réseaux et itinéraires cyclables

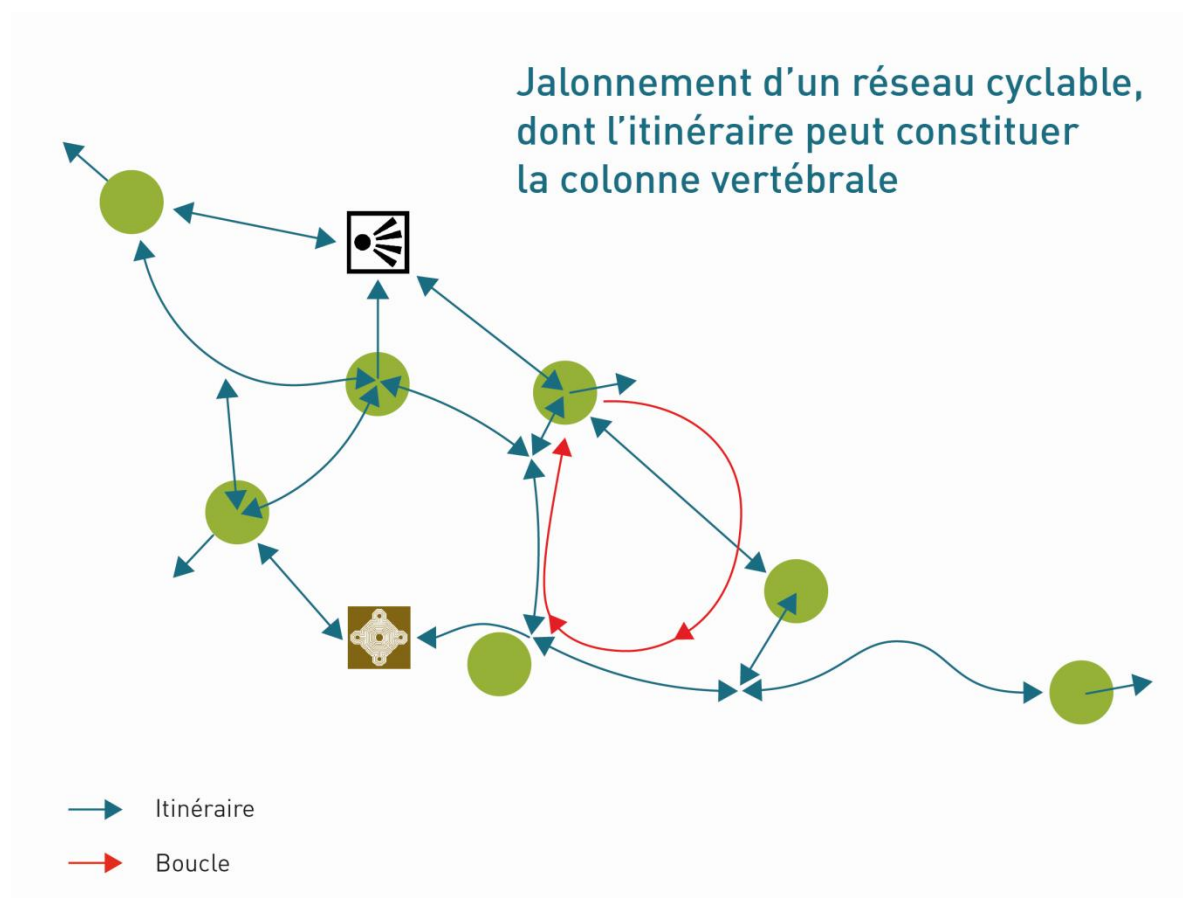
- **L'émergence de réseaux**

- Un pôle peut aujourd'hui être atteint par plusieurs itinéraires
- Un itinéraire peut desservir des pôles situés sur un autre itinéraire

- **Besoin d'un schéma directeur de signalisation**

Quelle territorialité ?

Quel rapport avec un schéma directeur cyclable ?





JALRIC

Le guide technique du jalonnement pour les réseaux et itinéraires cyclables

Sommaire

1. Les principes de la signalisation directionnelle et leur application aux itinéraires cyclables
2. Contenu d'une étude de signalisation adaptée à un réseau d'itinéraires cyclables
3. Étude de signalisation simplifiée (limitée à un itinéraire)
4. Identification des véloroutes et des boucles locales
5. Comment signaler ? (le cœur du réacteur!)
6. Les autres outils de signalisation (RIS, Réseaux points-nœuds, portes et totems)
7. Annexes (cadre réglementaire, dimensionnement des appuis ...)





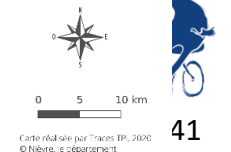
JALRIC

Le guide technique du jalonnement pour les réseaux et itinéraires cyclables

- Les principes fondamentaux d'un schéma directeur de signalisation
 - CONTINUITÉ
 - SOBRIÉTÉ
 - HOMOGÉNÉITÉ
- L'exercice consiste à choisir les mentions qui doivent apparaître sans discontinuité et sans dépasser un nombre de mentions facilement lisibles.



Choix d'une aire d'étude





- Etude des pôles et des liaisons



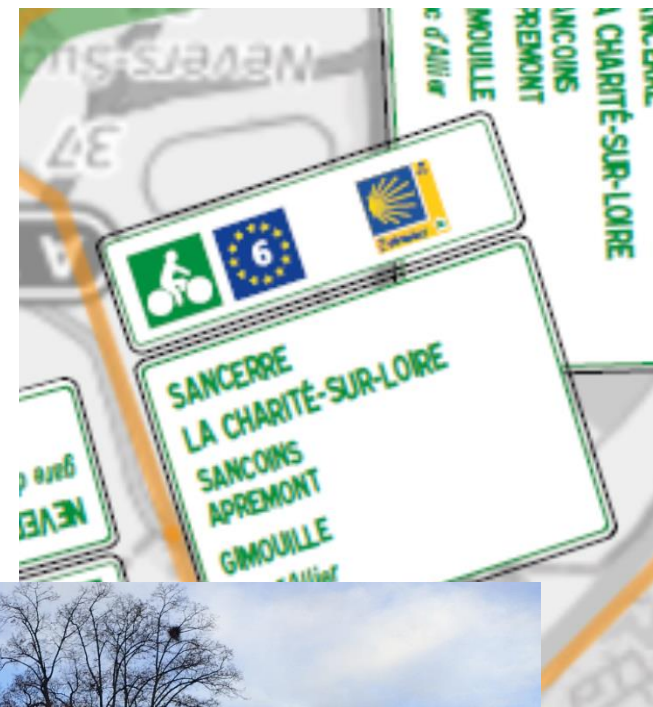


Ebauche de panneau ?

Il faudrait ajouter :

- Sermoise s/L,
- Chevenon,
- Decize,
- Imphy
- ... et... Moulins sur Allier

La méthode vise à faciliter le choix des mentions en respectant les principes de continuité et de sobriété !





Classement des pôles

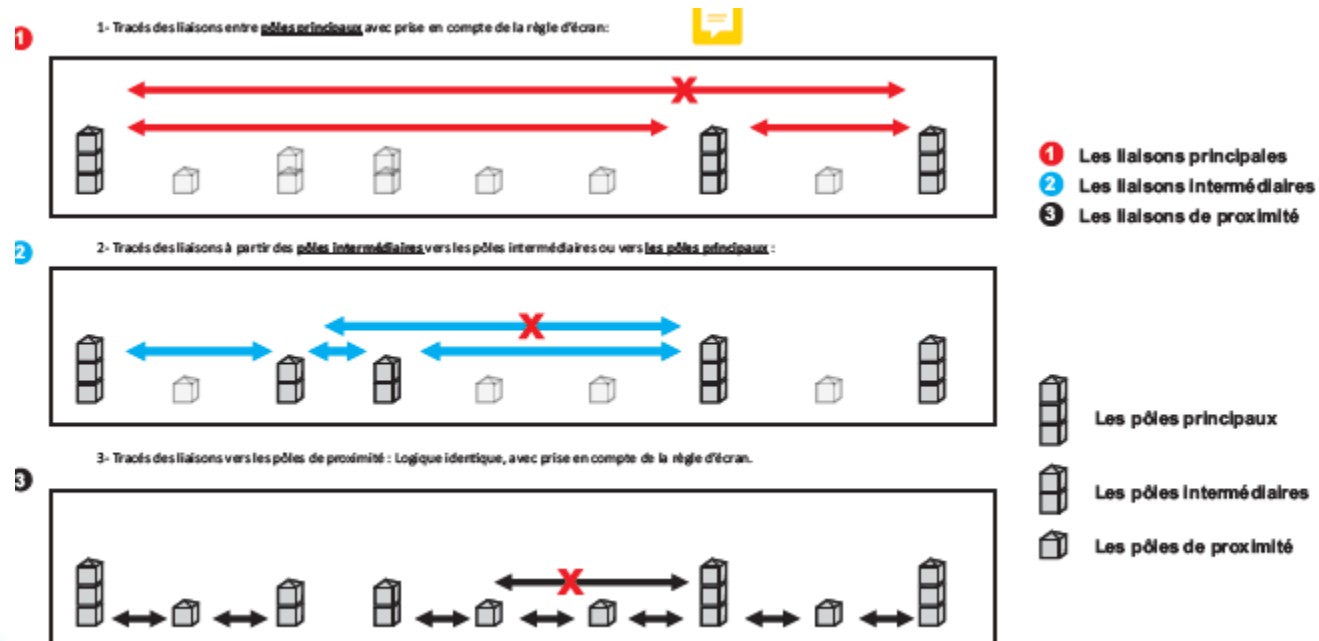
TYPE DE PÔLE	NIVEAU N _v	CRITÈRE DE NOTORIÉTÉ OU D'ATTRACTIVITÉ (LE PÔLE COMPREND UNE OU PLUSIEURS DE CES AMÉNITÉS OU SERVICES)	CRITÈRE DE POPULATION (Y COMPRIS POPULATION ESTIVALE)
Pôle principal correspondant aux « pôles verts » de la signalisation générale	3 _v	• Gare avec plus de 10 trains par jour • Grand Site de France • Extrémité d'itinéraire régional ou national • Préfecture	> 25 000 hab.
Pôle intermédiaire	2 _v	• Gare avec plus de 4 trains/jour. Services vélo (location réparation), Ravitaillement. • Camping ou hôtel ou gîte d'étape . Plus de 10 services labellisés Accueil Vélo • Site ou monument historique classé • Sous-préfecture	> 2500 hab.
Pôle de proximité	1 _v	• Camping ou hôtel ou plus de 5 gîtes, • Monument historique ou site inscrit, • Ravitaillement possible	> 250 hab.



Etude des liaisons



Liaisons secondaire (LID) vers Muzillac





Comment signaler ? (chap. 5)

- La mise en œuvre des trois grands types de signalisation directionnelle
- Les panneaux simplifiés
- Le rabattement
- Les composants des panneaux Dv
- Comment agencer les différents éléments au sein d'un panneau ?
- Itinéraires provisoires
- Variantes
- Implantation, commande et pose des panneaux
- Traitement des sections déjà équipées





Comment signaler ? (chap. 5)

- Les panneaux simplifiés ... Remédier à ça:



???





Comment signaler ? (chap. 5)

- Position du Sc2



On ne met en principe le symbole SC2 dans le cartouche que si la multiplication des SC2 alourdit l'ensemble de panneaux



Comment signaler ? (chap. 5)



- Rabattement

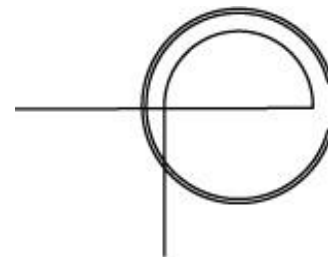


Réserver le symboles SC2 à des itinéraires cyclables et donc à la signalisation Dv





Merci de votre attention



PIERRE TOULOUSE **CONSEIL**

pjfm.toulouse@free.fr

06 72 95 93 19

25^{es} Rencontres Vélo & Territoires


COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE





25^{es} Rencontres Vélo & Territoires En Ardèche



#RencontresVT



Atelier 4

L'outil de signalement appliqué à La Vélo dyssée, une solution pour suivre la qualité de l'itinéraire

Aurélie PERIGAUD, Chargée de mission Développement & Qualité

Les origines de l'outil de signalement des anomalies cyclables

UNE OPPORTUNITÉ

Un outil novateur et inédit développé en 2019 par Vélo & Territoires, en partenariat avec France Vélo Tourisme et La Vélodyssée, **dans le cadre du projet européen AtlanticOnBike**



DES BESOINS

- Une volonté générale **d'améliorer la qualité des itinéraires cyclables** français
- Pouvoir **faire remonter rapidement les anomalies rencontrées au bon contact** pour une meilleure réactivité



Des besoins identifiés

- POUR LES ITINERANTS

AVANT

**Se tenir
informé des
anomalies** sur
l'itinéraire

PENDANT

Signaler un
incident et
**être informé
d'un problème**
ou d'un
événement

APRES

**Témoigner,
donner une
opinion** ou
**participer à
l'amélioration
continu** de
l'itinéraire



Des besoins identifiés

- POUR LES MAITRES D'OUVRAGE



**Etre informé
des anomalies**
sur mon
territoire



**Agir
rapidement et
programmer
les
interventions**
nécessaires
sur le terrain



**Informer les
cyclistes en
amont des
travaux
programmés**

Accès à l'outil de signalement

ACCES VIA LE SITE DE LA VELODYSSÉE



Navigation menu: L'ITINÉRAIRE | TÉMOIGNAGES | INFOS PRATIQUES | SUGGESTIONS | INSPIRATIONS

1

2

3

4

Signalement

☐ Afficher les signalements

SIGNALER UN INCIDENT SUR L'ITINÉRAIRE

OUTIL EN LIGNE SUR LA CARTE INTERACTIVE DE L'ITINÉRAIRE

Options & Légendes

FRANCE

Paris

Rennes

La Rochelle

Limoges

Lyon

Bordeaux





Accès à l'outil de signalement

ACCES VIA LE WEBSIG DE VELO & TERRITOIRES

CARTES Localiser... OpenStreetMap

Tous Chercher

Cartes des Véloroutes et voies vertes

Consultation

Signalement

GESTION DES CARTES

Legende

Itinéraires recevant le signalement

Ouvert
Non ouvert

Signalement

Signalé
Pris en compte
En cours
Résolu





Accès à l'outil de signalement

ACCES VIA LE SITE DE L'AF3V



DEPUIS 2021



Me géolocaliser

Formulaire de signalement à destination des
aménageurs

Cliquez sur la carte à l'endroit où se trouve le
signalement à remonter.

Coordonnées *

Catégorie *

--Choix--

Sous-catégorie *

Votre remontée *

Votre email *

En soumettant ce formulaire, j'accepte que les
informations saisies soient exploitées dans le
cadre du traitement du signal envoyé. *

☐ Je confirme

Je souhaite être informé(e) de l'évolution de mon
signalement. *

☐ Oui ☐ Non

J'accepte d'être interrogé(e) sur ce dispositif de
signalement. *

☐ Oui ☐ Non



Présentation de l'outil



Des enjeux multiples



Faire des cyclistes les premiers acteurs de l'amélioration des conditions d'itinérance



**Informier directement les maitres d'ouvrage compétents sur le terrain
(plus d'intermédiaire)**



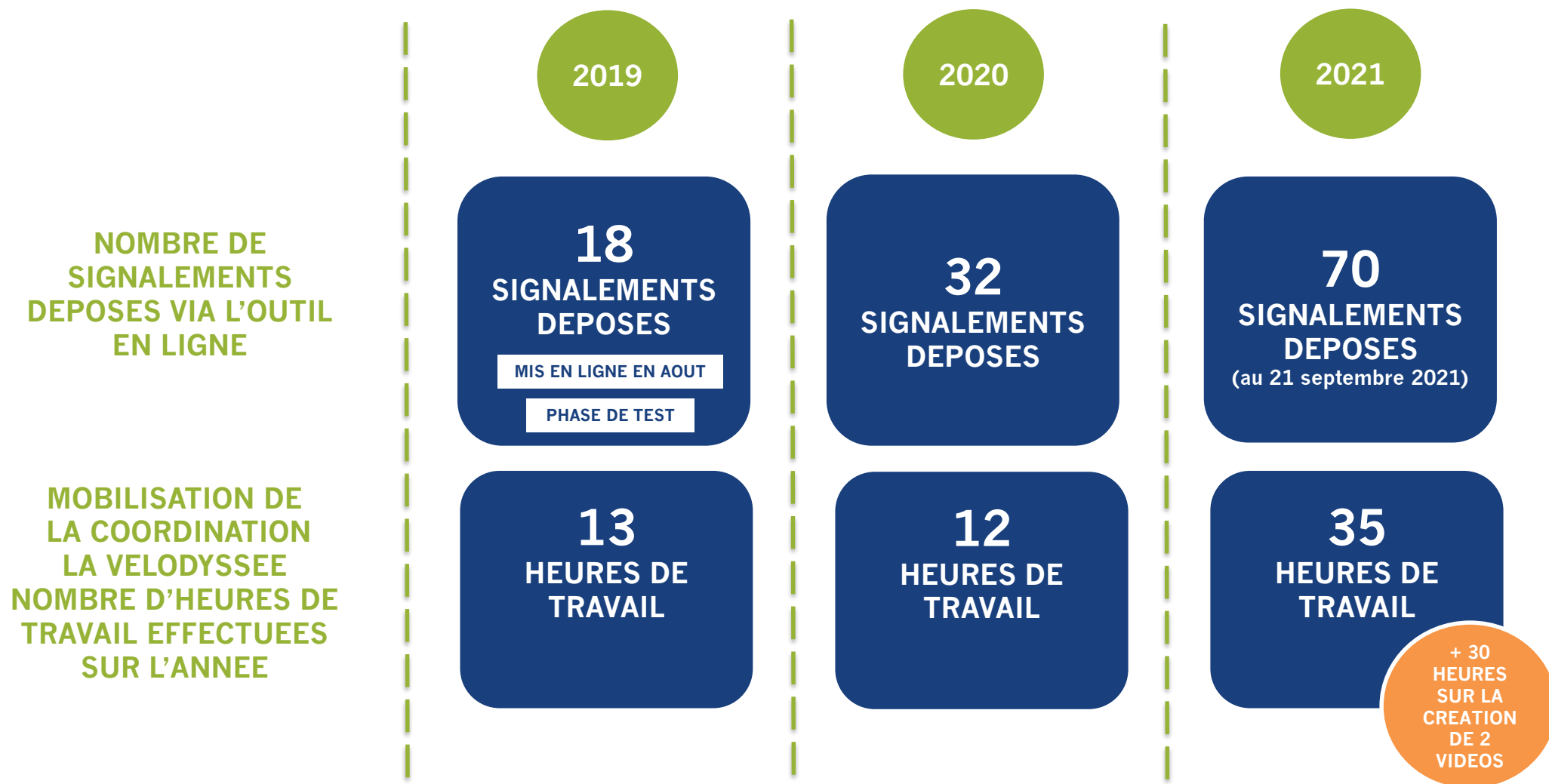
Réduire la durée des incidents constatés



Intervenir rapidement sur le terrain



Le déploiement de l'outil sur La Véloodyssée



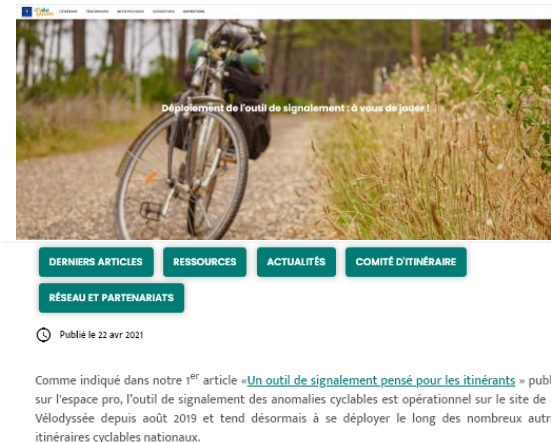
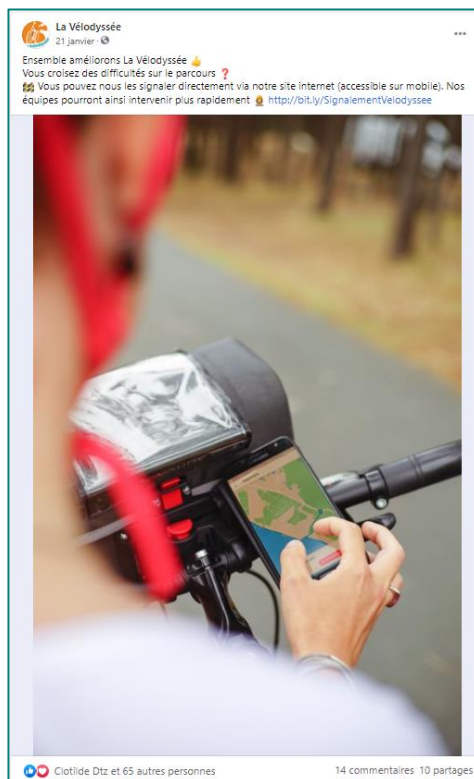
Le déploiement de l'outil sur La Véloodyssée

UNE COMMUNICATION ADAPTEE AUPRES DU GRAND PUBLIC

1 page dédiée sur notre site Internet poussée dès la page d'accueil



Relai annuel sur les réseaux sociaux de la marque (Facebook et Instagram)



Un outil novateur et facile d'utilisation

Il est à présent important de le faire connaître auprès de tous les usagers de La Véloodyssée.

Le déploiement de cet outil est un réel atout pour La Véloodyssée, mais également pour tous les territoires concernés. Soucieux du maintien de la qualité de nos infrastructures, La Véloodyssée et ses partenaires sont informés instantanément de toutes les anomalies qui peuvent apparaître sur l'itinéraire de La Véloodyssée et réagir de fait, en conséquence dans les meilleurs délais.

De plus, cet outil est une source d'information importante pour vos clients qui s'apprennent à se lancer sur La Véloodyssée. Car ils peuvent consulter en amont de leur départ les anomalies signalées et ainsi éviter toute mauvaise surprise lors de leur sortie à vélo.

1 article dédié sur l'espace pro de notre site Internet permettant d'informer tout notre réseau de partenaires



NOUVEAUTE 2021:

1 affiche avec son QR code envoyée à tous les prestataires membres du réseau Accueil Vélo / La Véloodyssée



Le déploiement de l'outil sur La Vélodyssée

UN OUTIL DE REFERENCE POUR LE SUIVI QUALITE

20
MAITRES
D'OUVRAGE
IDENTIFIES
pour le suivi des
anomalies
cyclables
déposées sur
La Vélodyssée

DES ACTIONS
CIBLEES POUR LES
ACCOMPAGNER

DES PRISES DE
CONTACT
PERIODIQUES

INTEGRATION
PROCHAINE DES
EPCI

1 article « tuto » dédié
sur l'espace pro de
notre site Internet
permettant
d'accompagner pas à
pas les maitres
d'ouvrage sur l'outil de
signalement



La gestion des signalements

Au cours des premiers mois de test, les signalements ont ainsi été déposés et traités par les maitres d'ouvrage compétents. Des résultats encourageants mais dont certains indicateurs sont à améliorer tel que le délai de traitement des signalements. En effet, à la suite de la phase de test, la Coordination a pu identifier quelques signalements qui n'ont toujours pas été pris en compte après plusieurs mois ! Un itinérant qui dépose un signalement attend quant à lui, un retour dans la journée !

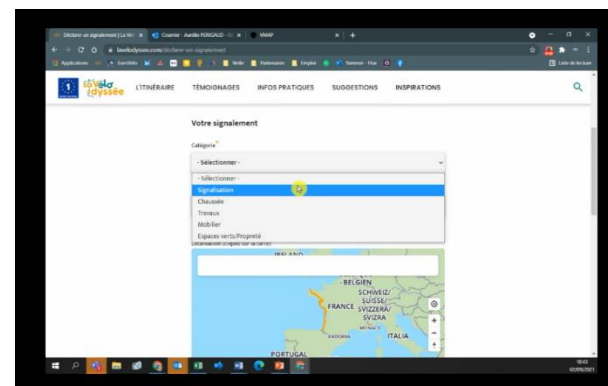
Les étapes à suivre lors qu'un signalement est déposé :

- **Etape 1 - Réception de la notification :** Pour rappel, lorsqu'un nouveau signalement est déposé sur l'outil : un mail automatique est envoyé au maître d'ouvrage pour qu'il puisse le prendre en compte et en assurer le suivi.
- **Etape 2 - Prise en compte du signalement :** Accédez directement à l'interface vMap afin de gérer la résolution de ces signalements grâce à vos codes d'accès : <https://envi.verennes.net/vmap/>. Vos codes d'accès vous permettent de visualiser tous (et uniquement) les signalements déposés sur votre territoire.



- **Etape 3 - Réponse au signalement :** Apporter une réponse la plus complète possible dans le plus bref délai. Ne pas hésiter à ajouter des pièces-jointes ou bien préciser toutes les informations utiles qui pourront aider les voyageurs à vélo dans leur progression alors qu'ils ne connaissent pas votre territoire.
- **Etape 4 - Suivi de la résolution du signalement :** Pensez à faire évoluer le statut du signalement en fonction des évolutions sur le terrain : Le statut « signalé » devrait à minima avoir évolué vers le statut « pris en compte » en moins de 24 heures !

- Signalé
- Pris en compte
- En cours
- Résolu



NOUVEAUTE 2021 :

1 vidéo « tuto » dédiée aux maitres
d'ouvrage diffusée aux partenaires
de La Vélodyssée



Assurer le suivi et le traitement des anomalies sur le long terme

L'OUTIL DE SIGNALEMENT : UNE ACTION PRIORITAIRE

Action prioritaire 2021-2022 : « Renforcer la communication autour de l'outil de signalement auprès du grand public et autre relais terrain et en faire un outil de référence pour le suivi qualité »



*Un outil qui participe pleinement au suivi sur le long terme de la **qualité de l'itinéraire** et qui complète donc le **diagnostic qualité EuroVelo réalisé en 2019**.*

Objectif 2024 : Etre le 1^{er} pays d'Atlantic Coast Route à obtenir la Certification EuroVelo pour 100% de son itinéraire



Assurer le suivi et le traitement des anomalies sur le long terme

LES ACTIONS A VENIR...

- Poursuivre le suivi et l'animation auprès des maîtres d'ouvrage
- Trouver davantage d'écho auprès des utilisateurs en invitant nos partenaires (réseaux Accueil Vélo, office de tourisme, départements) à communiquer sur cet outil
- Via Vélo & Territoires : installation d'une passerelle avec  **SURICATE**
TOUS SENTINELLE DES SPORTS DE NATURE
- Développer une communauté de « signaleurs » en lien avec l'AF3V ou autres associations cyclistes
- Impression d'autocollants « QR code » à apposer sur les RIS de l'itinéraire ?



Merci de votre attention



Aurélie PERIGAUD

**Chargée de mission Développement &
Qualité**

developpement@lavelodysee.com

05 46 31 71 84 / 07 64 18 31 15

Merci de votre attention



www.velo-territoires.org

info@velo-territoires.org

25^{es} Rencontres Vélo & Territoires


COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE


LE DÉPARTEMENT