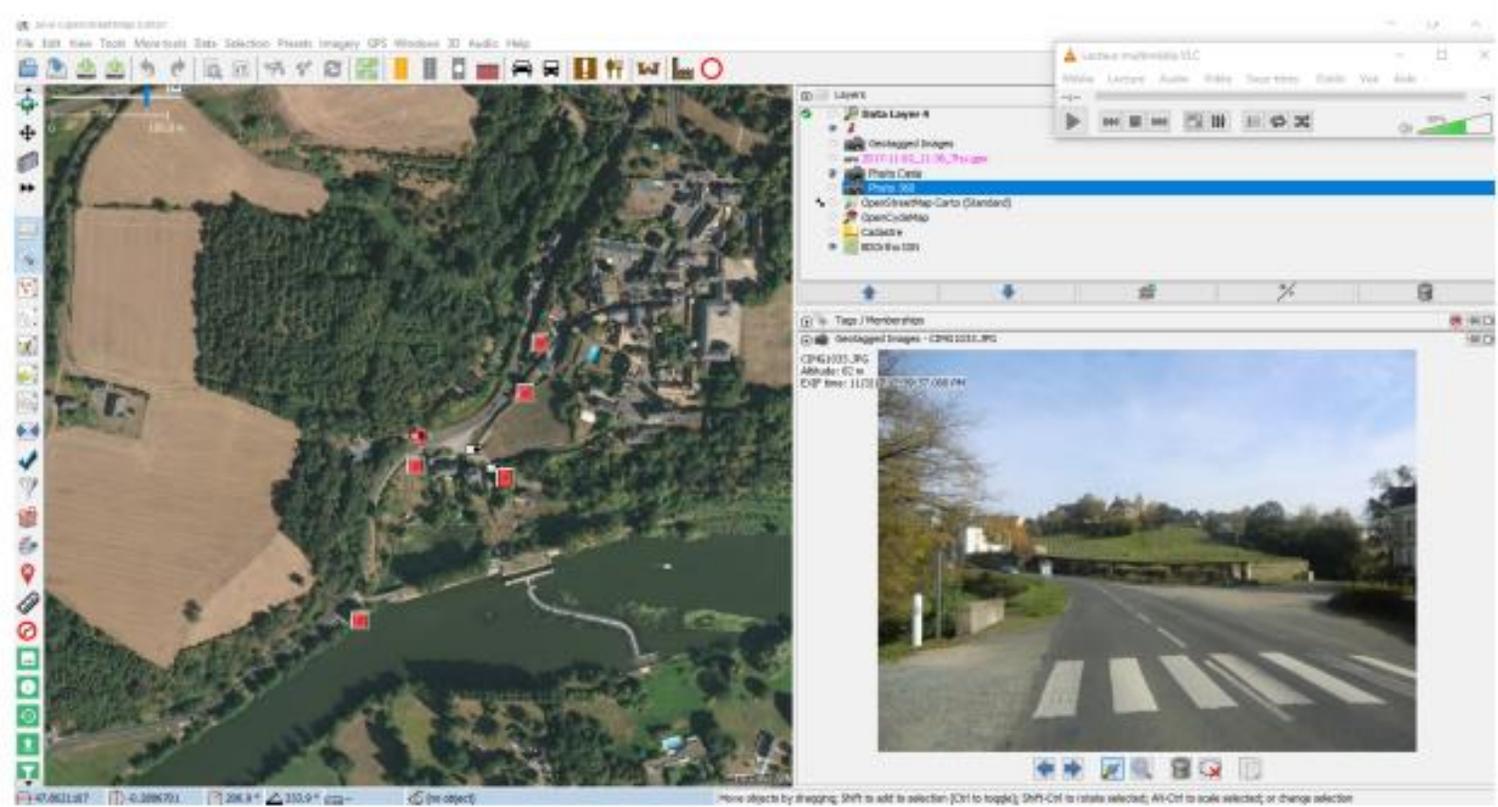


Les véloroutes voies vertes : une ressource pour la mobilité du quotidien ?

D É P L O Y E R
LE SYSTÈME VÉLO
À T O U T E S
L E S É C H E L L E S
T E R R I T O R I A L E S

Corentin LEMAITRE - C-Mobilité - 11/10/2018 - Bayonne





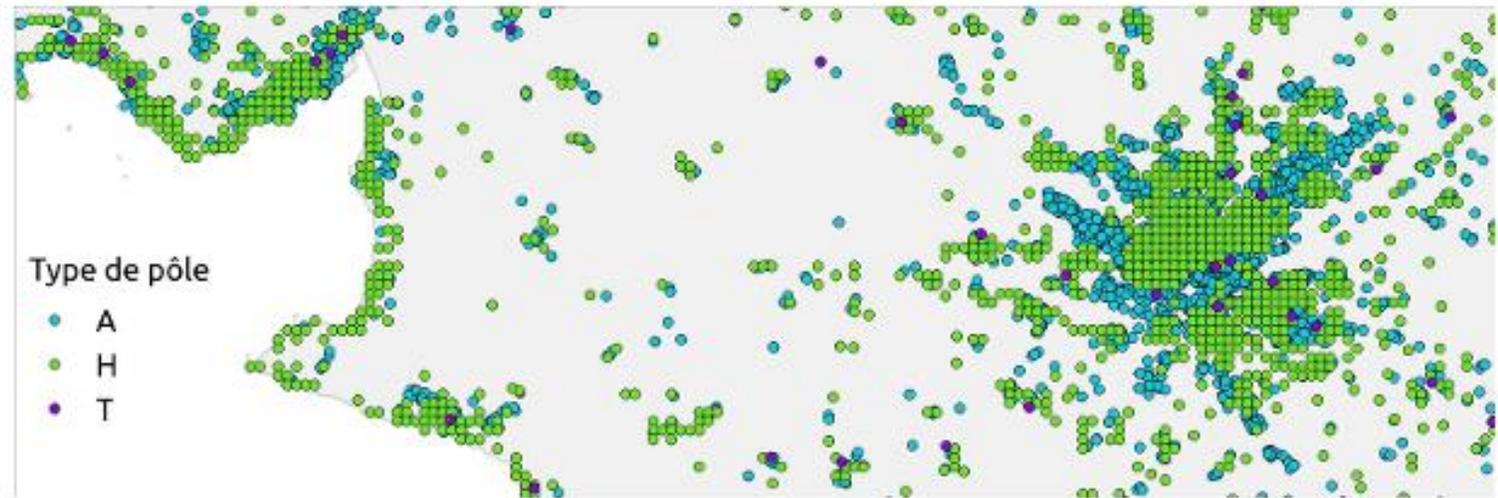
CorentinVélo



Corentin LEMAITRE



corentinlemaitre





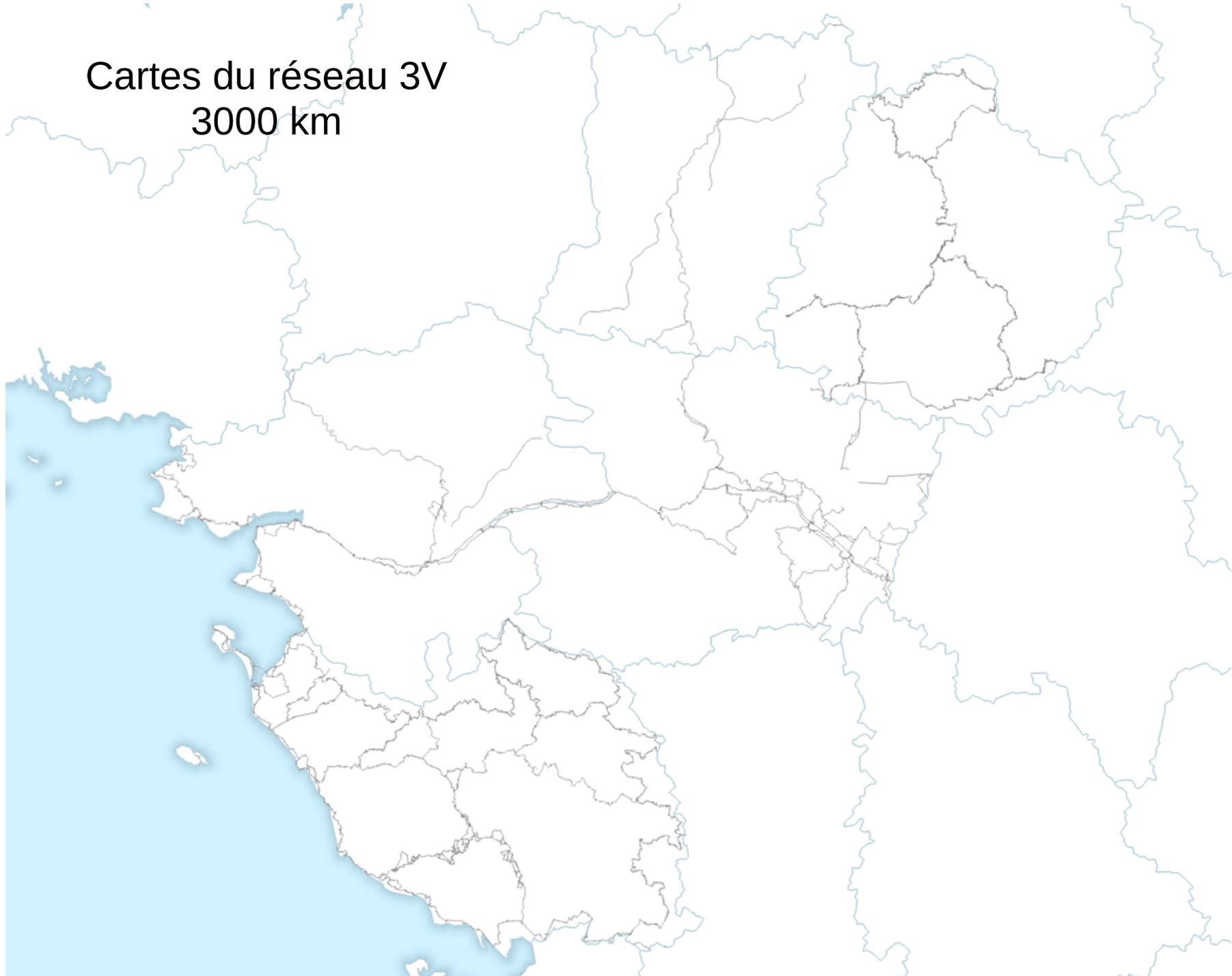
« Étude sur le potentiel des véloroutes et
voies vertes comme support de la mobilité
quotidienne en Pays de la Loire »

Travail à l'échelle régionale
Méthodologie reproductible et adaptable

De Novembre 2016 à Février 2018



Cartes du réseau 3V
3000 km



Candidature



- **Des données libres** : OpenStreetMap et l'OpenData
- **Des logiciels libres** : Partager les protocoles
- La cartographie numérique en outil central de l'étude

CRITERE 1

Des déplacements quotidiens



Des Pôles Générateurs de Déplacement

-Habitat



Population carroyé



-Travail

→ Effectif d'entreprise

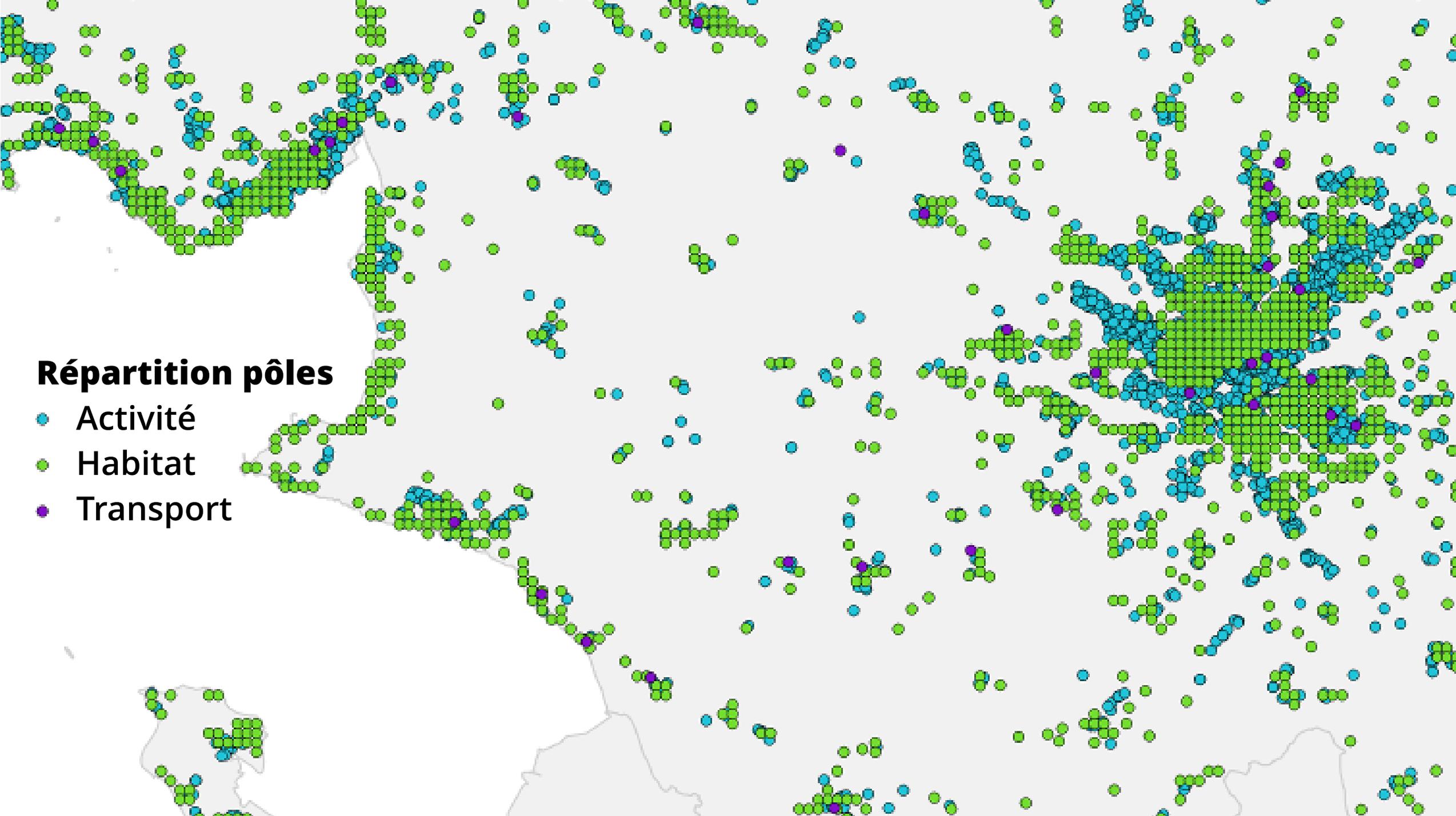


-Transport



Fréquentation gare





Répartition pôles

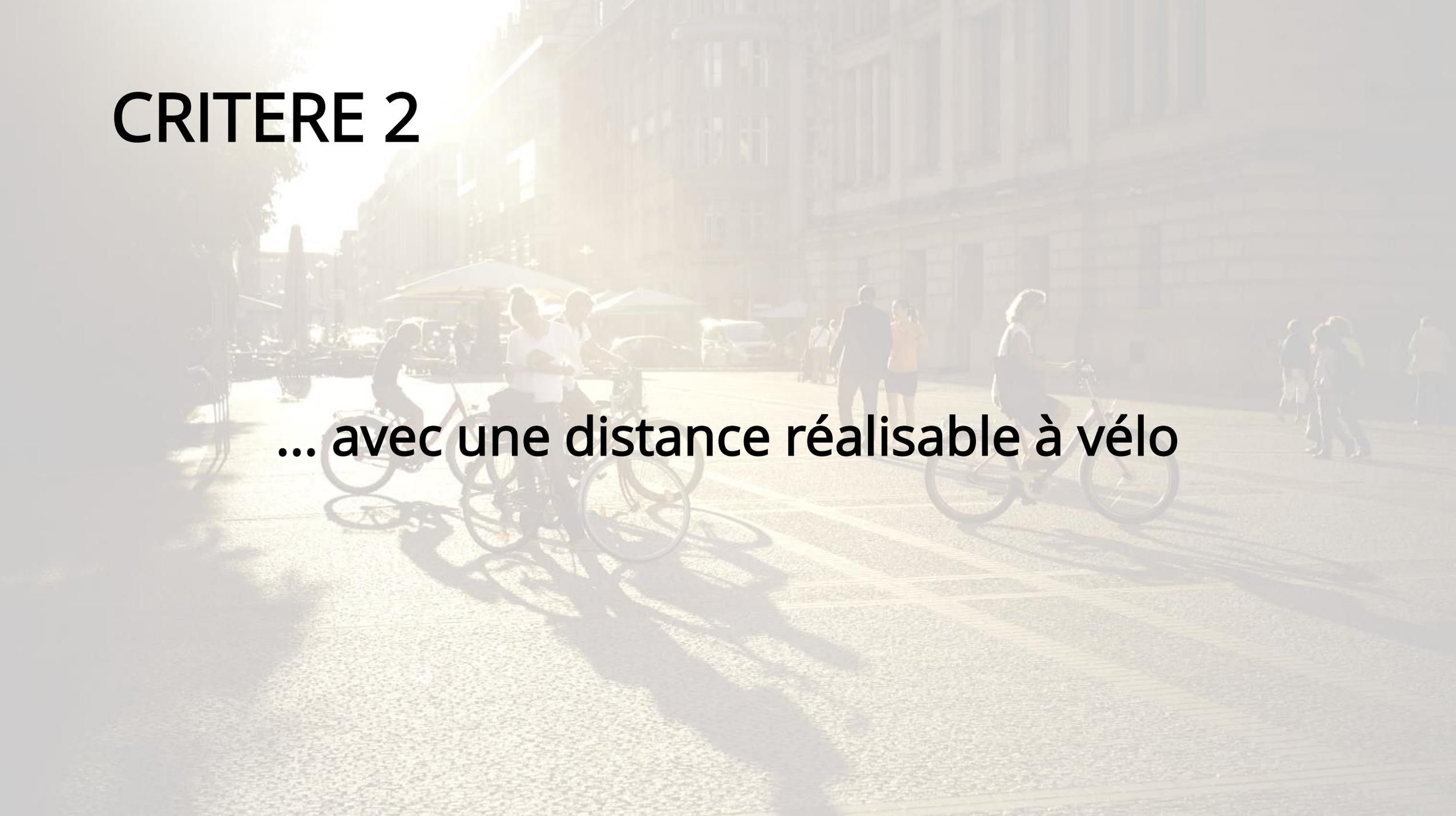
- Activité
- Habitat
- Transport

Permet d'évaluer les déplacements quotidiens

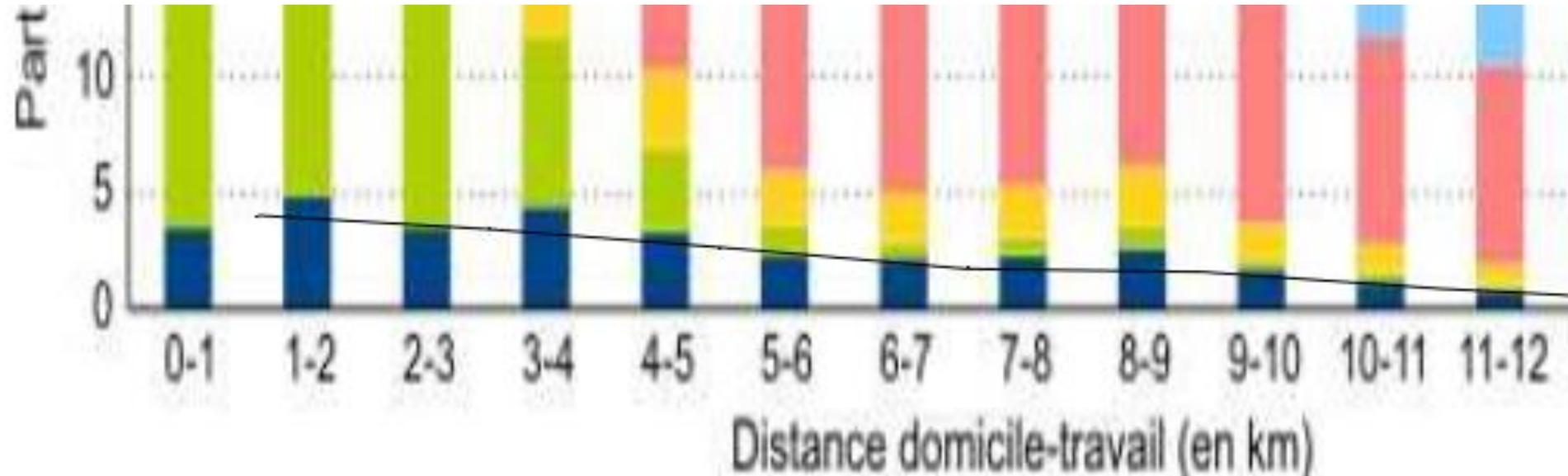
- On dispose de :
 - Position PGD
 - Distance à la 3V
 - Effectif PGD
 - Nombre de déplacements
 - Type de PGD
 - Valorisation multifonctionnalité du territoire et intermodalité

CRITERE 2

... avec une distance réalisable à vélo

A bright, sunny street scene with people cycling and walking. The sun is high in the sky, creating a strong lens flare and casting long shadows on the pavement. In the foreground, several people are riding bicycles. In the background, there are buildings, a car, and more people walking. The overall atmosphere is bright and active.

... réalisable à vélo

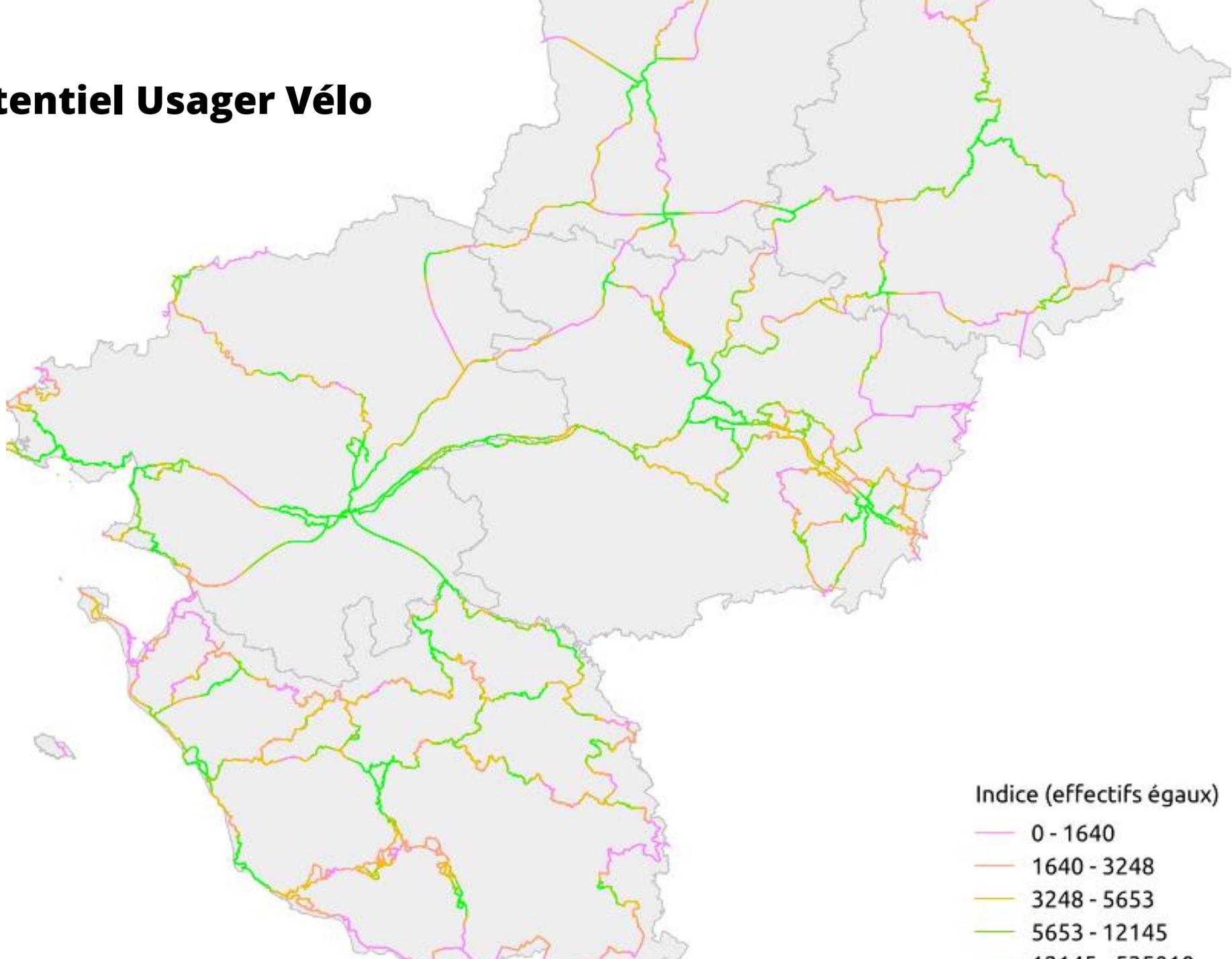


-Choix de distance limites :

< 2km → Vélo 100 % pertinent

> 10km → Limite de la pratique vélo

Potentiel Usager Vélo



Indice (effectifs égaux)

0 - 1640

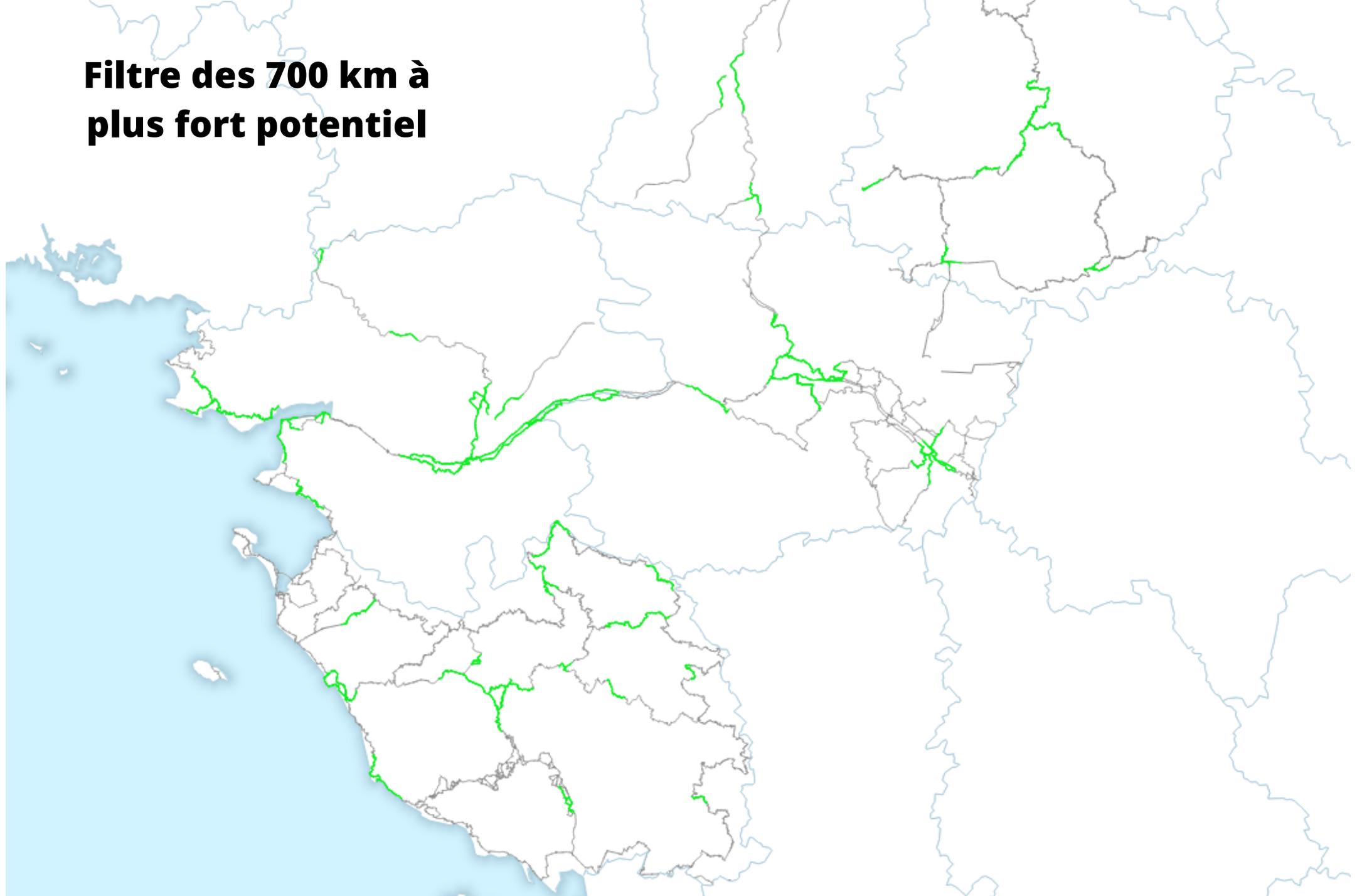
1640 - 3248

3248 - 5653

5653 - 12145

12145 - 52501

**Filtre des 700 km à
plus fort potentiel**



CRITERE 3

Des aménagements cyclables de qualité



Pratique exploratoire
200km







Les qualités attendues au quotidien

CONFORT

EFFICACITÉ

SÉCURITÉ

Critères

Indicateurs

Indice final

Critère A



CONFORT

Critère B



Critère C



EFFICACITÉ

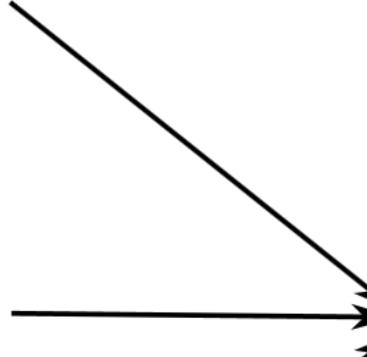
Critère D



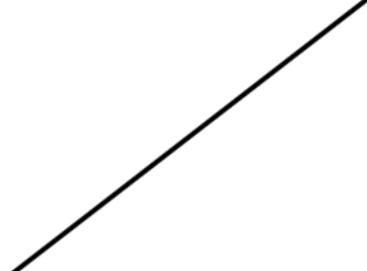
Critère E



SÉCURITÉ



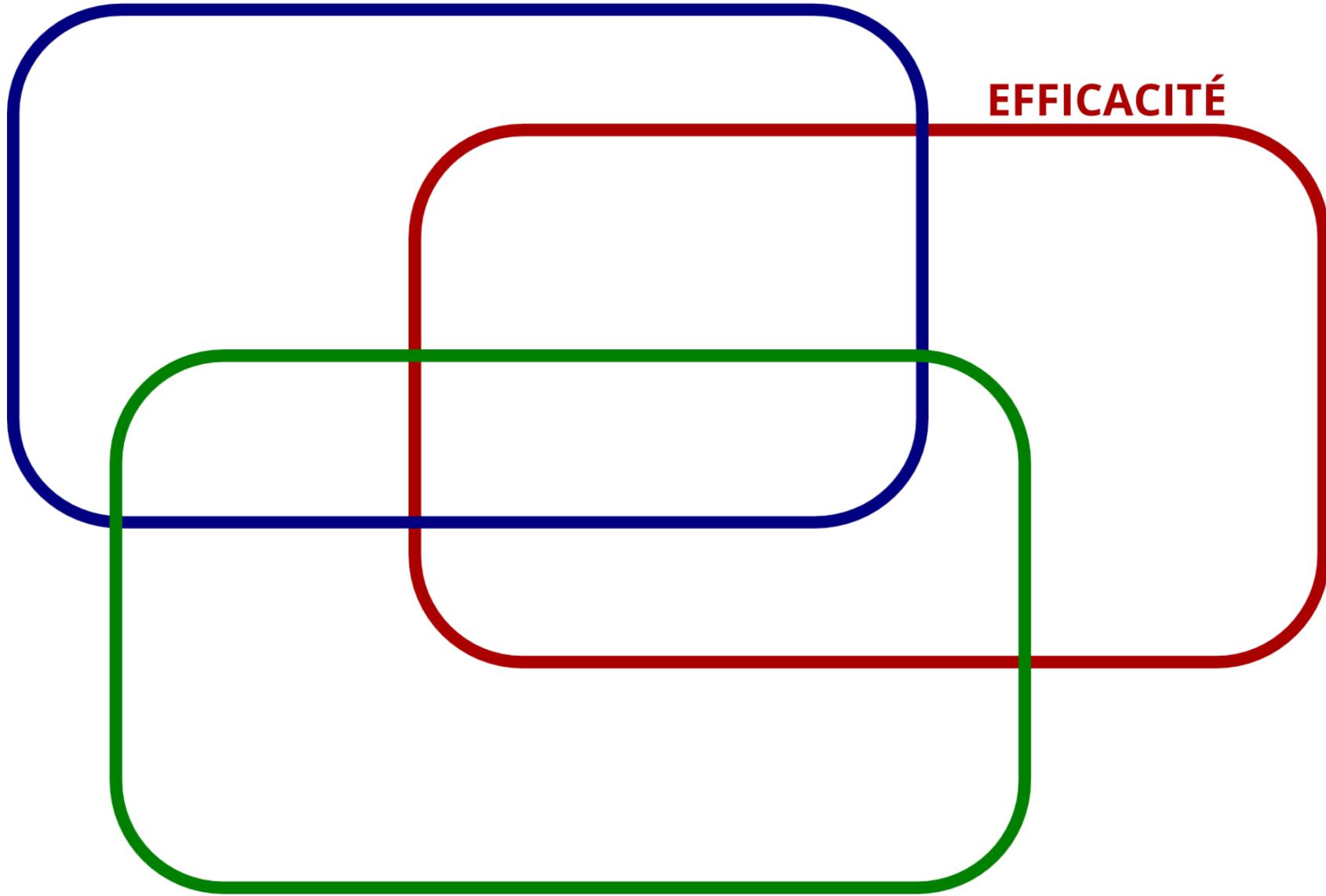
CYCLABILITÉ



CONFORT

EFFICACITÉ

SÉCURITÉ



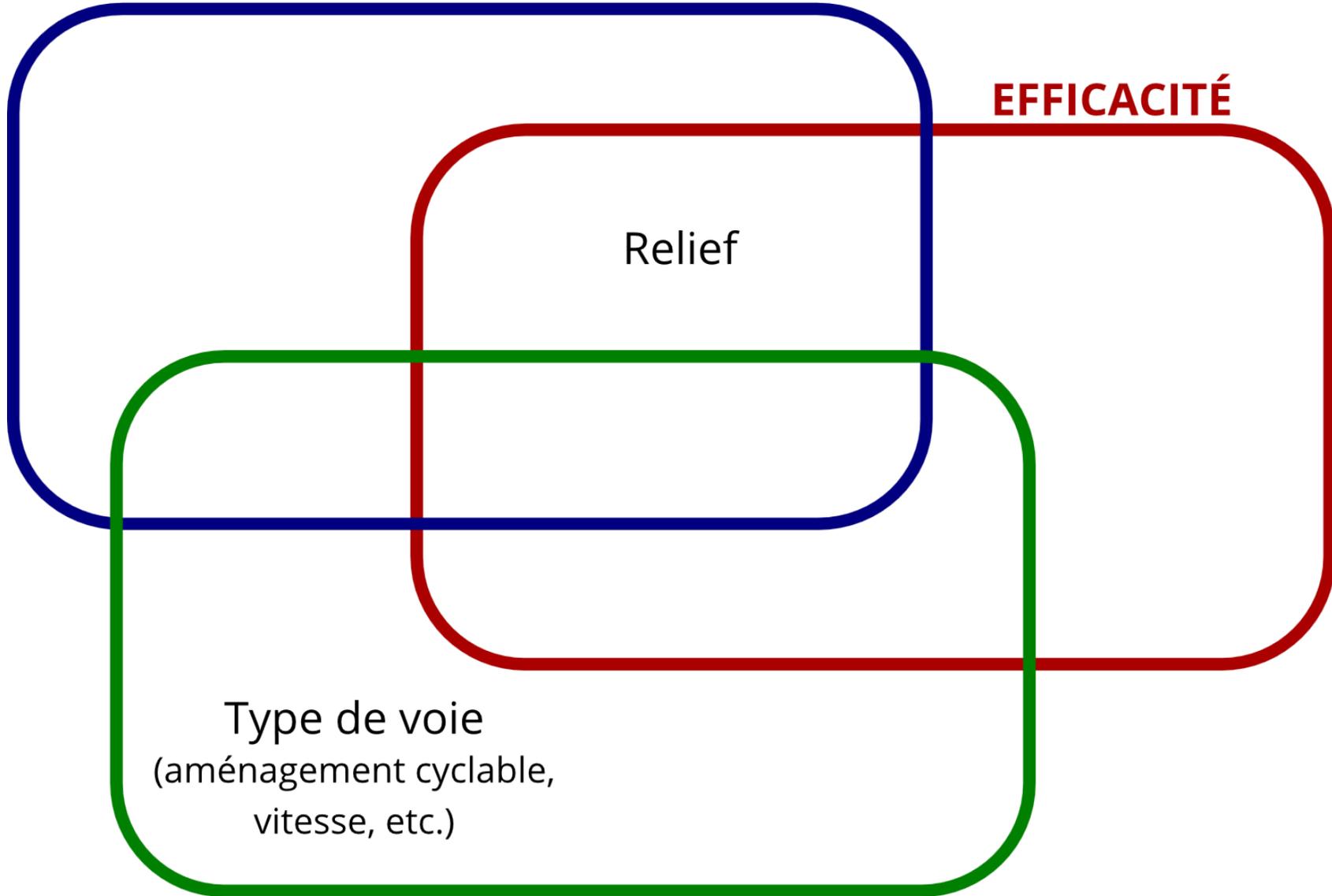
CONFORT

EFFICACITÉ

Relief

Type de voie
(aménagement cyclable,
vitesse, etc.)

SÉCURITÉ



CONFORT

Revêtement

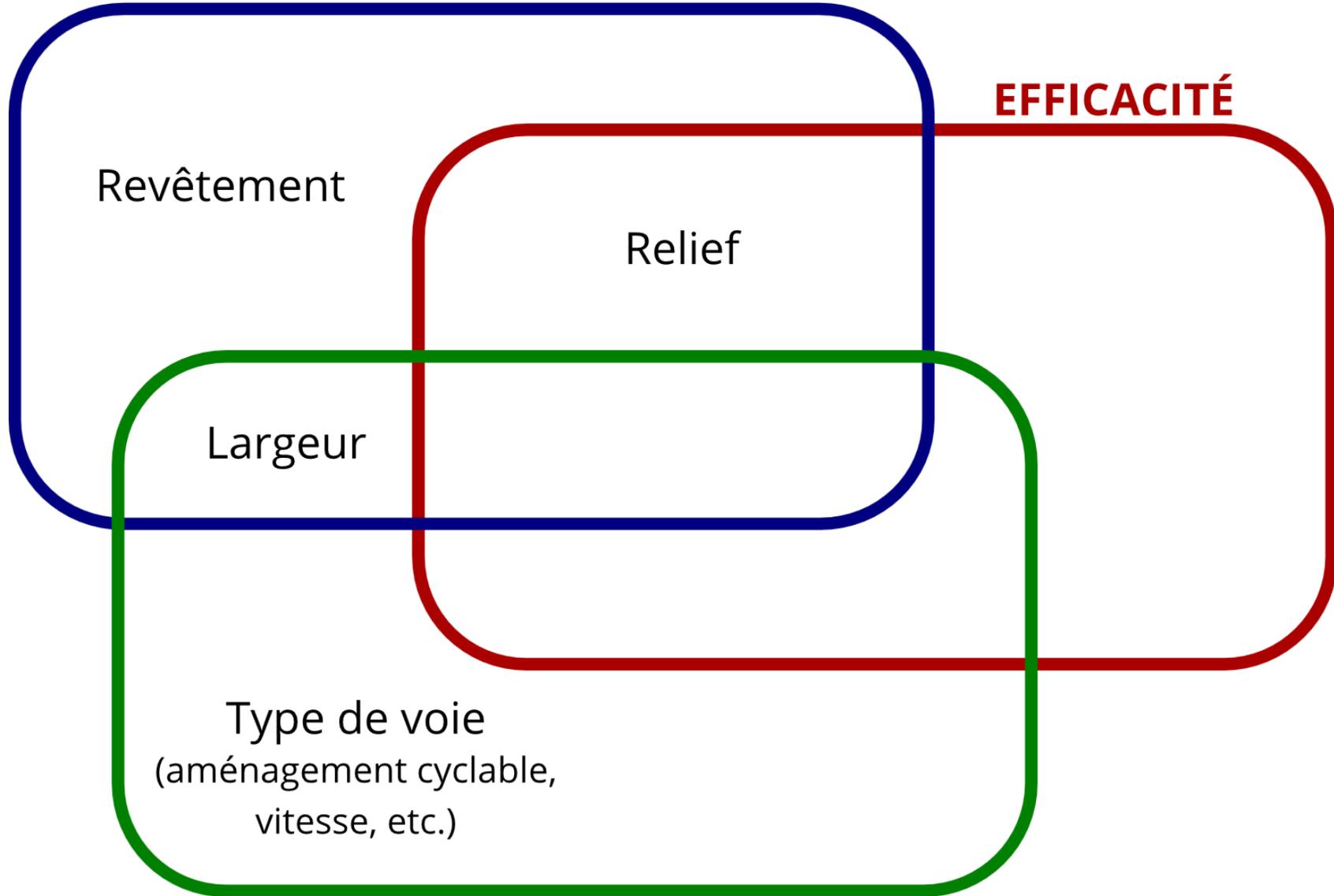
Relief

Largeur

Type de voie
(aménagement cyclable,
vitesse, etc.)

SÉCURITÉ

EFFICACITÉ



CONFORT

EFFICACITÉ

Revêtement

Relief

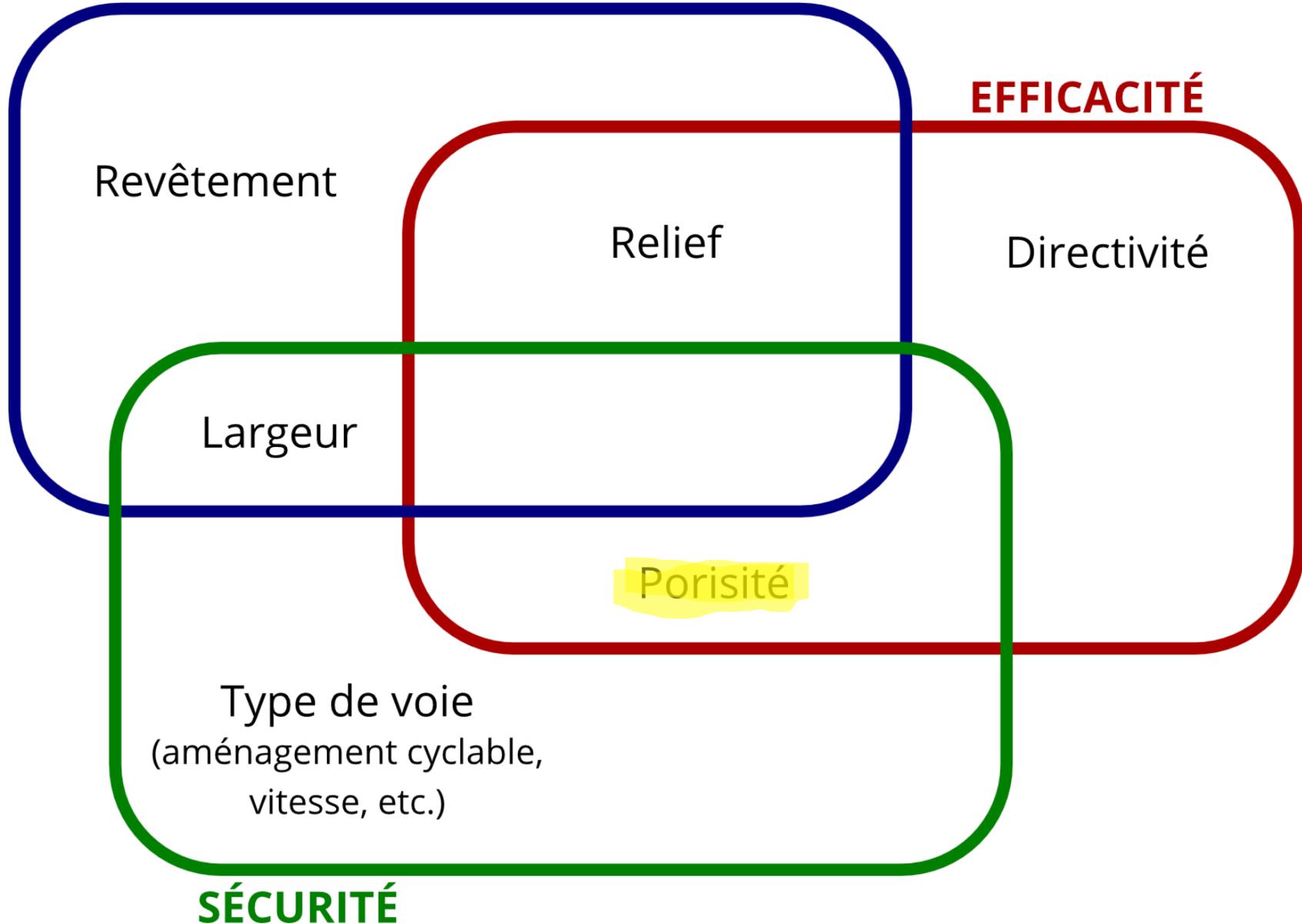
Directivité

Largeur

Porosité

Type de voie
(aménagement cyclable,
vitesse, etc.)

SÉCURITÉ





Cartographier le réseau cyclable

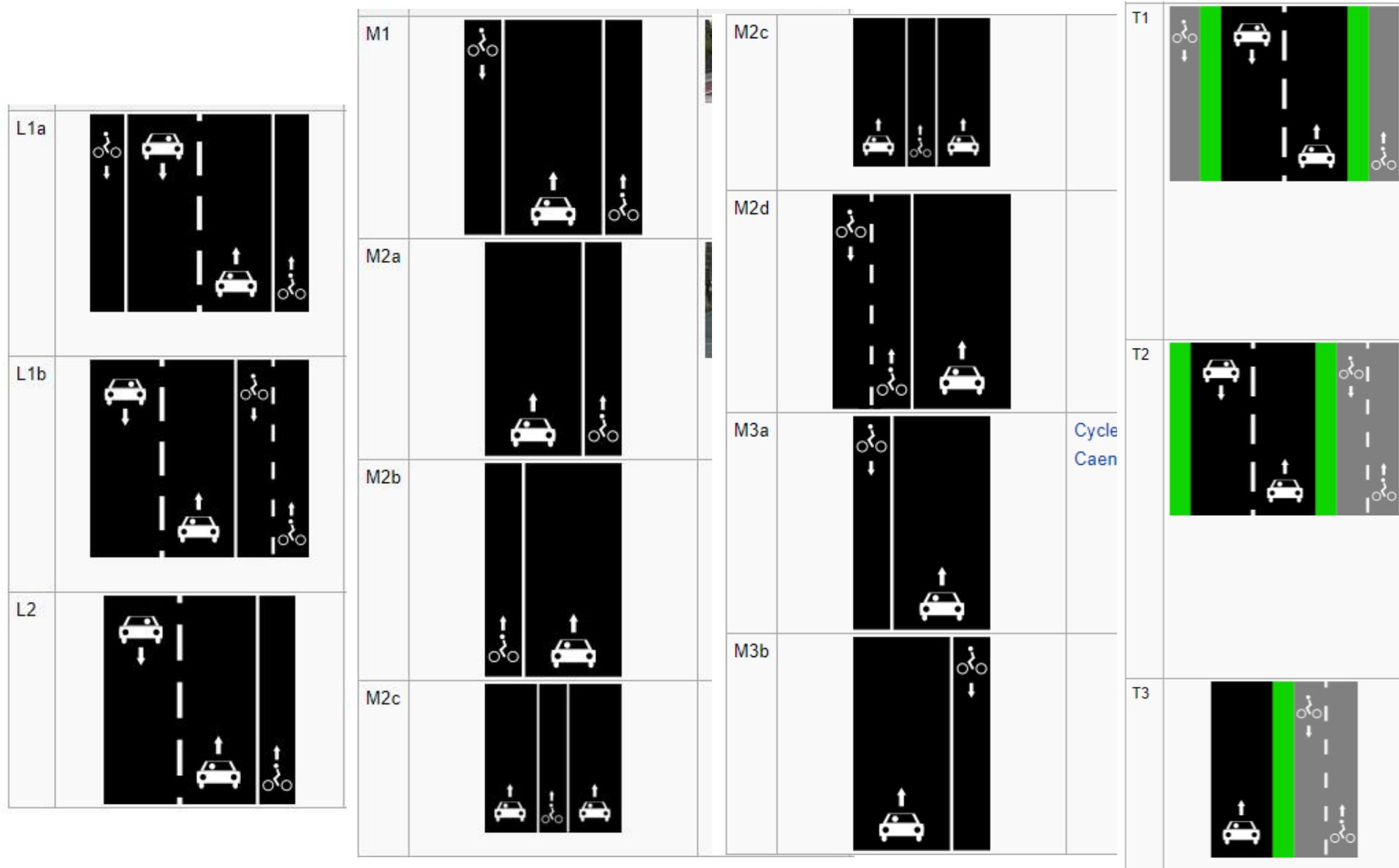


Recherche Où suis-je ? Aller



POURQUOI CHOISIR OPEN STREET MAP

Définition des typologies d'aménagement



A grayscale photograph of a desk. In the center, a map is spread out, with a pen resting on it. To the top left, there is a glass of water. To the bottom right, there is a white cup of coffee on a saucer. The text is overlaid on the map.

Maintien à jour par la communauté

Diffusion et réutilisation libre

```
search btn a span
> .sf-sub-indicator
ent .cart-menu .cart-icon-wr
er-outer.transparent header#top
nav .sf-menu > li.current_page
nav .sf-menu > li.current-menu
nav > ul > li > a:hover > .sf-sub
nav ul #search-btn a:hover span,#
nav .sf-menu > li.current-menu-it
hover .icon-salient-cart,.ascend
!important;color:#ffffff!impor
ent header#top nav>ul>li.butte
yc-widget-area-toggle a i
=filter:transparent
```

Traitement des données

Production de carte



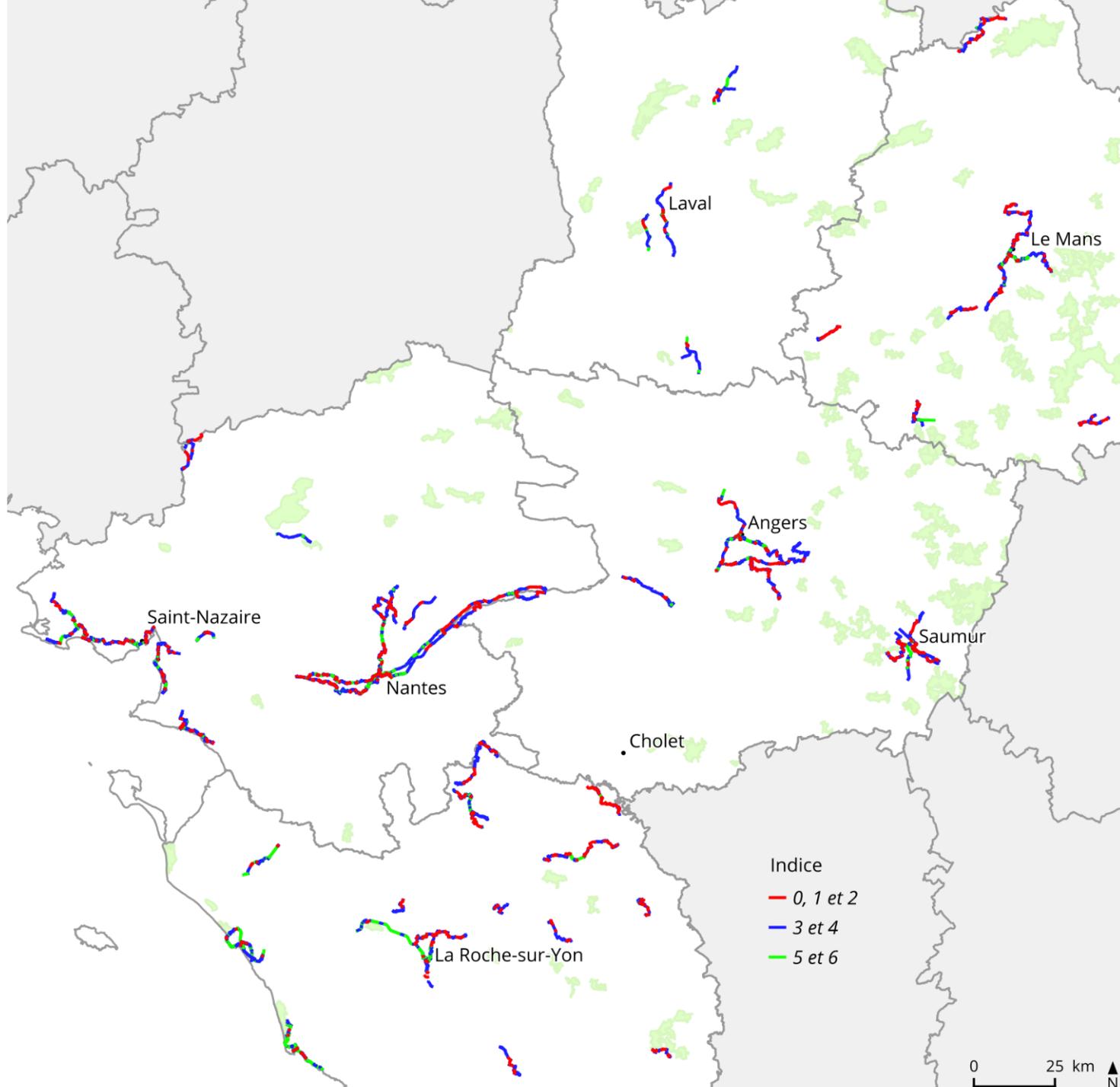
Rédaction du rapport



Les livrables

- Un rapport de 60 pages
- 200 fiches communales automatisés
- 26 communes expertisé
- Les données OpenStreetMap amélioré
- Les processus de traitement de données disponible librement

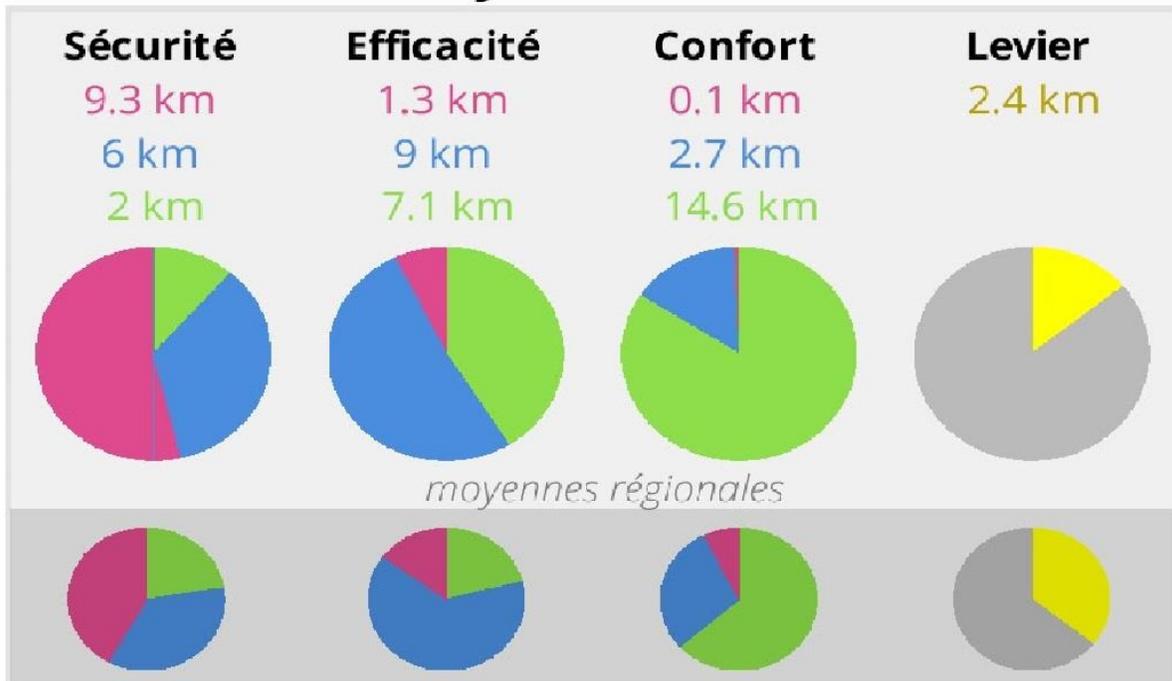




Saint-Brevin-les-Pins 44

La commune de **Saint-Brevin-les-Pins** comporte **17.3 km** de Véloroutes et Voies Vertes filtrées (cf. *Présentation de l'étude*). À moins de 2 km des 3V on compte environ **18900 habitants** et **5100 actifs**. Elle est traversée par les véloroutes suivantes : Vélocéan : Saint-Molf ↔ Saint-Nazaire, Vélocéan : Les Moutiers-en-Retz - Saint-Michel-Chef-Chef ↔ Mindin, La Loire à Vélo, EV1 : Nantes ↔ Saint-Brevin-les-Pins, EV1 Saint-Brevin ↔ La Barre de Monts - Fromentine - île de Noirmoutier.

Indicateurs de cyclabilité



Bande cyclable

La seule portion de 3V aménagée sur la commune, en **F**, est une bande cyclable marquée par un gravillonnage et des barrières de sécurisation ponctuelles ainsi qu'une limitation de vitesse à 70 km/h. Cette route est à usage récréatif essentiellement puisqu'elle relie le bourg de Luçon au plan d'eau des Guifettes et à l'hippodrome des Encloses uniquement. Au Sud de **F** le pont est aménagé pour contraindre les cyclistes à traverser la route pied à terre.



Intégration d'aménagements 3V et hors 3V

Hors du marquage au sol de jalonnement et de la bande cyclable en **F**, la 3V sur le territoire communal ne dispose d'aucun aménagement spécifique vélo. Les aménagements cyclables sont plus nombreux sur le réseau viarie classique que le long de l'itinéraire 3V. La piste cyclable qui dessert le collège **H** depuis le point **C** et depuis le bourg de Beugné-L'Abbé est un bon exemple.



Recommandation : Ne pas dissocier la 3V du reste du réseau mais l'intégrer dans la réflexion comme un potentiel axe structurant et si nécessaire modifier son tracé.

Apaisement de la circulation

Le centre de Luçon **D** a été tout récemment réaménagé. Une zone de rencontre limitée à 20 km/h a été mise en place et toute la chaussée a été mise au même niveau, ce qui garantit une accessibilité universelle et efface le caractère routier de la voie. D'autres aménagements plus légers permettent de réduire la vitesse comme les doubles écluses par exemple dans la rue résidentielle très large en **B**. Un apaisement de la circulation dans le centre-ville est permis grâce au contournement de Luçon.



Recommandation : Renforcer l'apaisement de la circulation.

Porosité différenciée

De manière générale, les impasses perméables aux modes doux (comme au point **C**) et les double-sens cyclables permettent d'obtenir des distances de déplacement plus courtes qu'en voiture, et ainsi de favoriser les déplacements en vélo.

Recommandation : Mettre en place des double-sens cyclables dans les voies en sens unique de la commune.



Autres actions que l'aménagement

La mise en place de stationnements vélo comme à la piscine **E** ou dans le centre **D** participe au développement du vélo (le modèle présenté a tendance à abîmer les roues). La diffusion d'informations sur le réseau cyclable comme présenté en **G** est un autre facteur de réussite.

Recommandation : Utiliser tous les leviers pour le développement du vélo, notamment de la sensibilisation dans le cadre d'événements (exemple : challenge à vélo au match...)



Freins et levier :

La commune de Luçon rassemble une diversité d'équipements et de services permettant à ses habitants de réaliser la plus grande partie de leurs déplacements à l'intérieur de la commune. La distance de ces déplacements est réalisable par tous à vélo.

Un autre avantage de la commune est qu'elle dispose d'un aménagement de contournement. Cet aménagement permet de limiter le trafic automobile de transit, et de laisser plus de place aux autres modes de déplacement.

Le contexte rural du secteur de Luçon n'implique pas de contrainte sur les déplacements en voiture qui restent plus pertinents que le vélo, notamment en temps de parcours. Pour inciter à la pratique du vélo, il faut donner un nouvel intérêt pour ce mode de déplacement et agir sur tous les types de pratiques : le vélo loisir (tourisme à vélo et vélo sport), le déplacement vers un loisir (aller à la piscine ou à un événement) et le déplacement purement utilitaire (école, travail, achat).



Merci pour votre attention

