

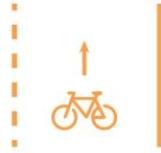
Fuveau

Plan vélo

Plan d'actions

juillet 2022





Aménager des itinéraires cyclables



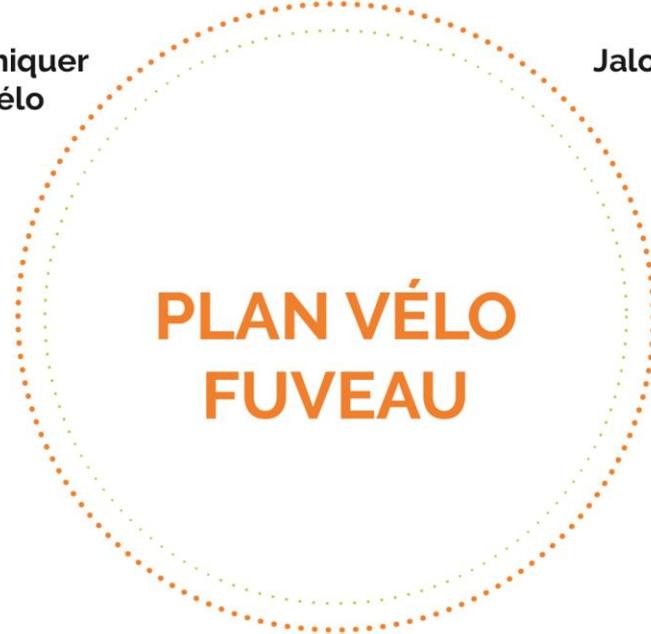
Sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo



Jalonner et communiquer sur les itinéraires



Aider à se procurer un vélo adapté à son besoin



Déployer du stationnement adapté à la durée



Développer l'apprentissage du vélo



Former à l'autoréparation de son vélo

Plan d'actions

Action 1 : aménager des itinéraires cyclables

Action 2 : jalonner et communiquer sur les itinéraires

Action 3 : déployer du stationnement adapté à la durée

Action 4 : former à l'autoréparation de son vélo

Action 5 : développer l'apprentissage du vélo

Action 6 : aider à se procurer un vélo adapté à son besoin

Action 7 : sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo

Annexe 1 : aménagements cyclables

Annexe 2 : fiches itinéraires

Action 1 : aménager des itinéraires cyclables

CONSTAT :

La commune dispose de plusieurs aménagements cyclables sur son territoire. Toutefois, ces aménagements ne constituent pas à l'heure actuelle un vrai réseau cyclable, de nombreuses discontinuités ayant été observées.

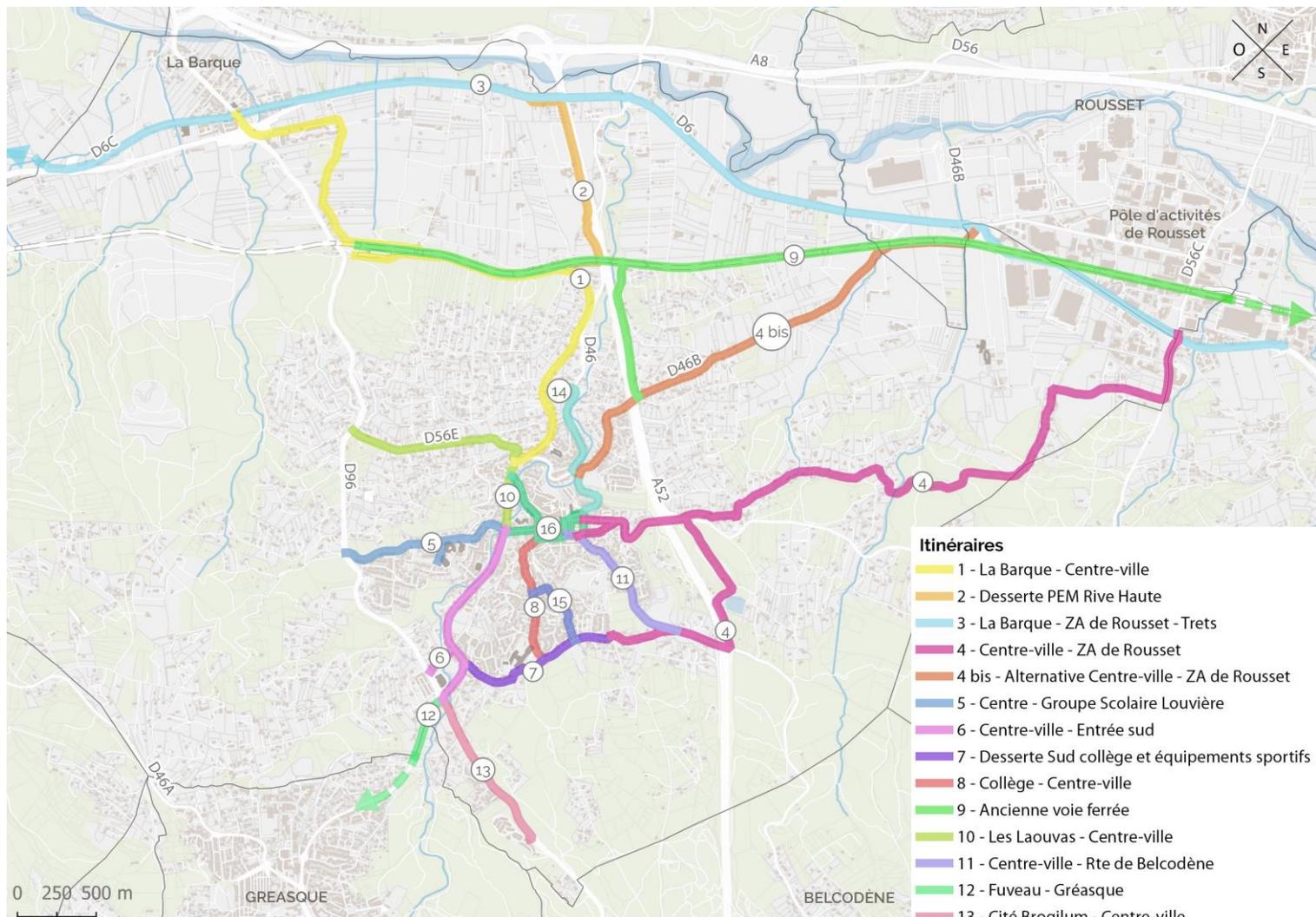
OBJECTIFS :

- Proposer un réseau continu et lisible
- Sécuriser les aménagements cyclables et les intersections
- Desservir les pôles générateurs de déplacements

MISE EN OEUVRE :

1.1 Programmer l'aménagement des itinéraires

Ces itinéraires composeront à terme un réseau de 44 km d'aménagements cyclables. Parmi eux 10 km sont déjà existants, 29 km sont à créer, 5 km à reprendre.



Etat d'avancement du réseau



ITINERAIRES - 44 km

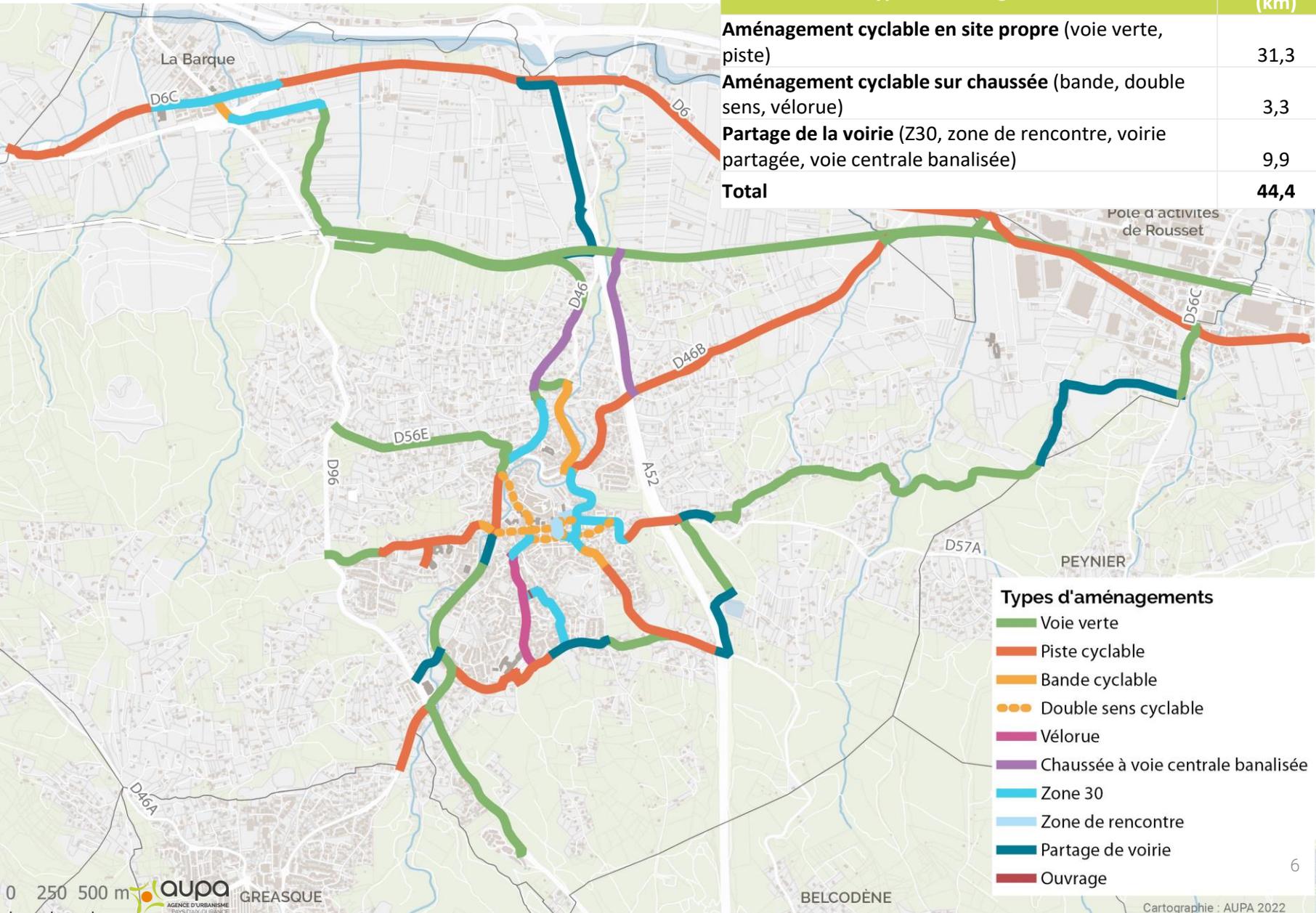
Existant - 10 km

A reprendre - 5 km

A créer 29 km

Cartographie : AUPA juillet 2022

Typologie des aménagements à réaliser



Types d'aménagements	Linéaire (km)	%
Aménagement cyclable en site propre (voie verte, piste)	31,3	70%
Aménagement cyclable sur chaussée (bande, double sens, vélorue)	3,3	7%
Partage de la voirie (Z30, zone de rencontre, voirie partagée, voie centrale banalisée)	9,9	22%
Total	44,4	100%

Types d'aménagements

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Vélorue
- Chaussée à voie centrale banalisée
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Partage de voirie
- Ouvrage

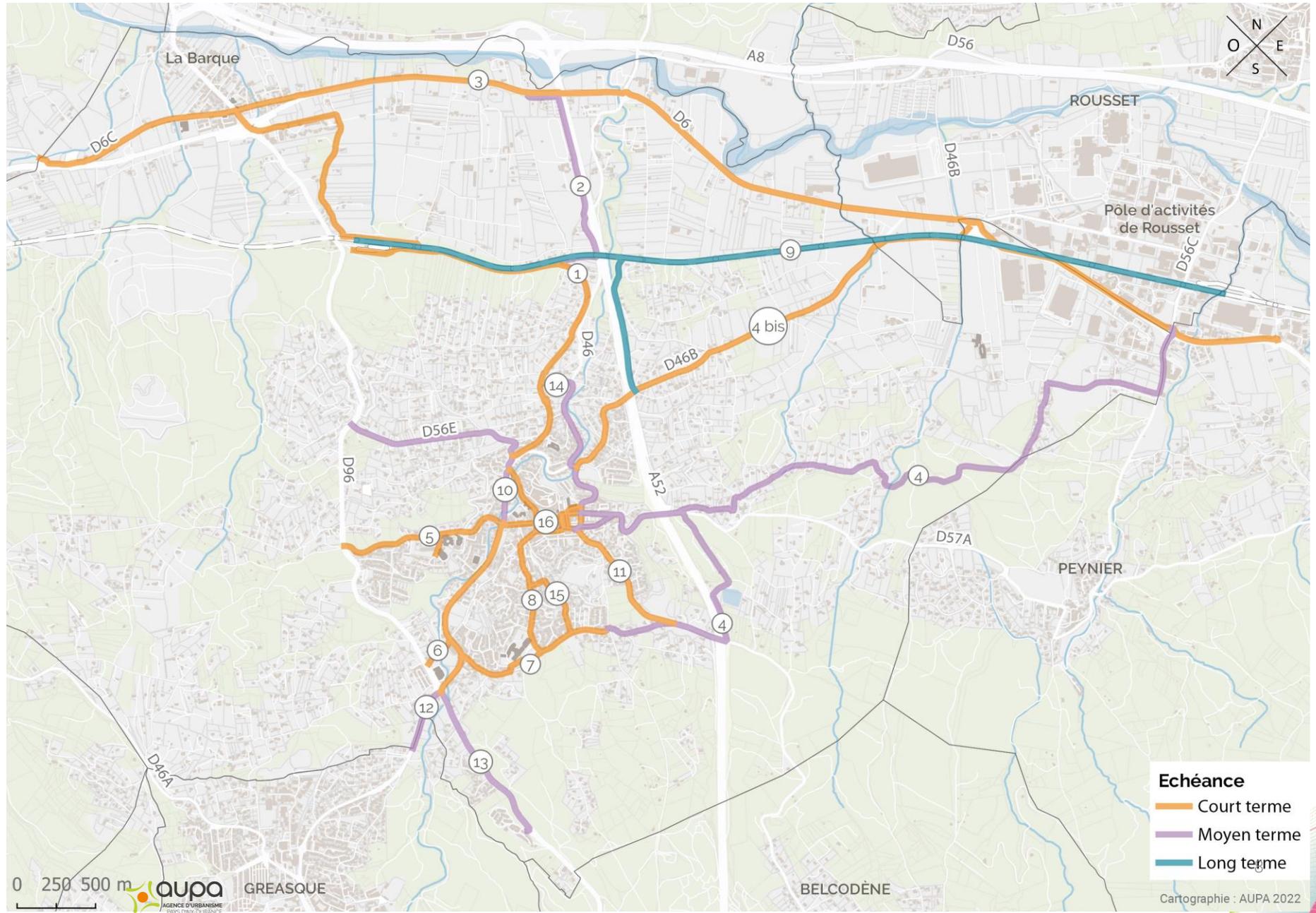
Récapitulatif des itinéraires

Les itinéraires ont été notés en fonction de plusieurs critères techniques afin de déterminer leur priorisation :

- la faisabilité technique : difficultés de réalisation, acquisition foncière à prévoir, partenariat à réaliser
- le potentiel d'utilisation: pôles générateurs structurants
- le coût des aménagements

Itinéraires	Linéaire (m)	Budget prévisionnel	Acquisition Foncière	Partenariat	Faisabilité technique	Potentiel	Coût	Priorisation
					Difficile -> Facile	Faible -> Fort	Faible -> Important	
1 - La Barque - Centre-ville	5 088	537 947	Droit de passage		++	+++	+++	Court terme
3 - La Barque - ZA de Rousset - Trets	8 528	317 509	Non	Département	++	+++	+	Court terme
4 bis - Alternative Centre-ville - ZA de Rousset	3 190	1 275 947	Non	Département	++	+++	+++	Court terme
5 - Centre - Groupe Scolaire Louvière	1 246	182 949	Oui		++	++	++	Court terme
6 - Centre-ville - Entrée sud	1 504	193 776	Non	Département	++	++	++	Court terme
7 - Desserte Sud collège et équipements sportifs	1 170	112 529	Non		++	+++	++	Court terme
8 - Collège - Centre-ville	923	11 688	Non		+++	+++	+	Court terme
11 - Centre-ville - Rte de Belcodène	993	114 763	Oui	Département	+	+	++	Court terme
15 - Maillage encabrons	512	22 477	Non		+++	+	+	Court terme
16 - Desserte du centre	1 577	18 768	Non		+++	+++	+	Court terme
2 - Desserte PEM Rive Haute	1 560	23 405	Non	Département	+++	++	+	Moyen terme
4 - Centre-ville - ZA de Rousset	7 222	825 588	Oui	Département	+	+++	+++	Moyen terme
10 - Les Laouvas - Centre-ville	1 654	238 352	Non	Département	+	+	++	Moyen terme
12 - Fuveau - Gréasque	421	193 958	Non	Département, Gréasque	++	++	+++	Moyen terme
13 - Cité Brogilum - Centre-ville	1 089	501 145	Non	Département	+	+	+++	Moyen terme
14 - Chemin du Vallon - Centre- ville	1 242	183 909	Oui	Département	++	+	++	Moyen terme
9 - Ancienne voie ferrée	6 498	969 574	Oui	SNCF	+	++	+++	Long terme
Total	44 419	5 724 284						

Priorisation des itinéraires



Action 1 : aménager des itinéraires cyclables

1.2 Aménager des doubles sens cyclable

Dans les rues à sens unique limitées à 30 km/h ou moins, le double sens cyclable (DSC) est généralisé. L'exception au double-sens cyclable doit être justifiée par des raisons objectives de sécurité. LE DSC peut également s'appliquer aux rues en sens unique à 50 km/h.

C'est un dispositif avantageux pour les cyclistes qui permet de raccourcir les distances, rendre perméable les quartiers et modérer la vitesse des véhicules motorisés.

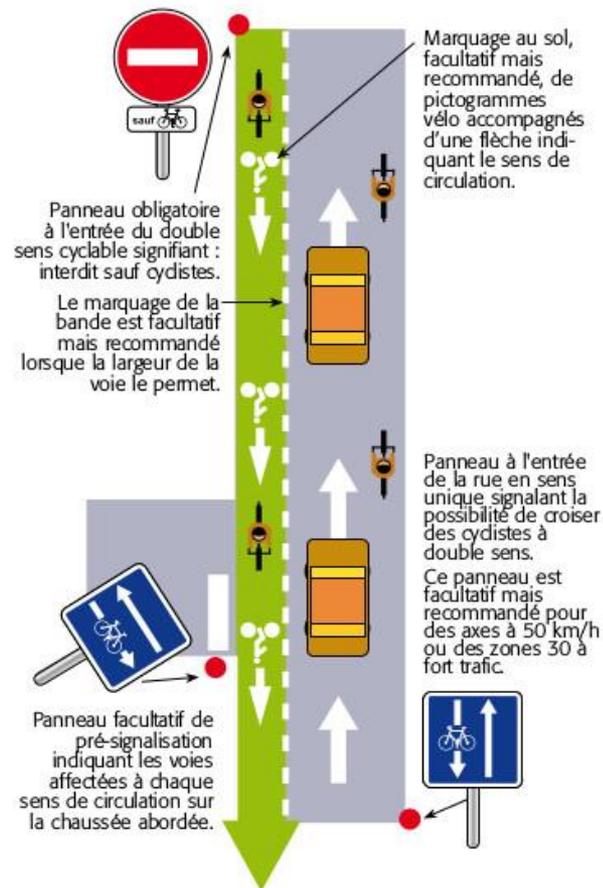
Les évaluations ont prouvé que le DSC est un aménagement sécuritaire même en présence de stationnement motorisé latéral. De plus, le risque d'accident frontal est très faible, les usagers se voient mutuellement en se croisant et ralentissent.

Les traversées, entrées et sorties des DSC sont à traiter avec vigilance. Le panneau indiquant le cycliste venant de gauche a toute son importance. En effet, le cycliste a la priorité, mais sans ce panneau, l'automobiliste ne surveillerait que sa droite.

Recommandation pour les dispositifs de séparation horizontale

<4,5 mètres		>4,5 mètres		
	Rien			et + 5 000 véh/j
	Mise en Z30	Bande cyclable	Piste cyclable	

Panneaux et marquages réglementaires : une signalétique particulière



Signalisation d'un double sens cyclable (l'Heureux recyclage)

Action 1 : aménager des itinéraires cyclables

1.3 Réaliser des aménagements ponctuels pour la circulation des vélos

Les sas vélos et cédez-le-passage cycliste au feu (M12) :

Il permettent de sécuriser la pratique du vélo. Le sas vélo sécurise les tourne à gauche des cyclistes, et permettent un démarrage au feu vert dans les meilleures conditions. Les panneaux M12 permettent aux cyclistes de franchir les aménagements sans s'arrêter au feu, ce qui fluidifie leur circulation et dissocie leur démarrage de celui des véhicules, ils évitent également les conflits avec les véhicules lourds (PL, cars) en mouvement tournant. Ces dispositifs seront à aménager sur le carrefour à feux de la Barque, de l'avenue du Maréchal Leclerc et en cas d'une nouvelle implantation.



Panneau M12 et sas vélo à Aix-en-Provence (AUPA)

Les dispositifs anti-accès motorisé :

Ils ne sont, en aucun cas, obligatoire, il est préconisé de mettre en service une voie verte ou piste cyclable sans dispositif. Une évaluation de l'aménagement sera à mener et la décision de mise en place d'un dispositif anti-intrusion devra se faire en comparant la contrainte permanente qu'il imposera aux usagers par rapport à l'inconfort et l'insécurité engendrée par l'intrusion des véhicules motorisés. Si un système doit être mis en place il devra répondre à plusieurs principes :

- Visibilité pour les piétons et cyclistes
- Accessibilité PMR
- Accessibilité des véhicules de secours et d'entretiens

Plusieurs dispositifs sont possibles en respectant les dimensions minimales et le contraste pour qu'ils soient visibles.



Entrée de voie verte avec pour unique dispositif la signalisation de police



Chicane en bois



Source : Albert Coste - AEPV



Potelet fusible en cours d'installation dans le Var

Dispositif anti-accès motorisé (CEREMA)

Action 2 : Jalonner et communiquer sur les itinéraires

CONSTAT :

Pour se diriger à vélo, emprunter les parcours les plus sécurisés et estimer les temps de parcours, il est indispensable d'accompagner l'aménagement des itinéraires cyclables par de la signalisation verticale et horizontale.

OBJECTIFS :

- Renforcer la cohérence et l'efficacité du réseau cyclable
- Faire connaître les itinéraires « malins » (raccourci...) aux cyclistes
- Sécuriser les déplacements à vélo

MISE EN OEUVRE :

2.1 Réaliser un plan de Jalonnement

Pour anticiper l'implantation des panneaux directionnels, un plan de jalonnement des itinéraires devra être réalisé par la commune ou un prestataire extérieur. Le plan devra définir de manière sélective et hiérarchisée la signalisation nécessaire pour chaque itinéraire en précisant le contenu des panneaux et marquages au sol et les modalités d'implantation (lieu, hauteur, support).

Il devra préciser également les panneaux et informations urbaines à supprimer dans un souci d'intégration dans l'espace et de bonne lisibilité. De plus, un travail conjoint avec les panneaux d'information pour les piétons pourra être mené dans un souci de cohérence.

2.2 Jalonner les itinéraires

Le jalonnement s'effectue au moyen de panneaux spécifiques réglementaires de type Dv. La continuité et l'homogénéité dans leur implantation sont indispensables pour que la signalisation soit efficace.

La signalisation informe les usagers de leur position, identifie l'itinéraire utilisé, indique des destinations et prévient de changement de direction.

Les indications à mettre en place :

- Sur de longues distances : les communes proches, les pôles principaux de type gare, centre-ville, zone d'activités...
- Sur de courtes distances : les pôles secondaires de type écoles, médiathèque...
- Le temps de parcours et/ou la distance

Où implanter les panneaux :

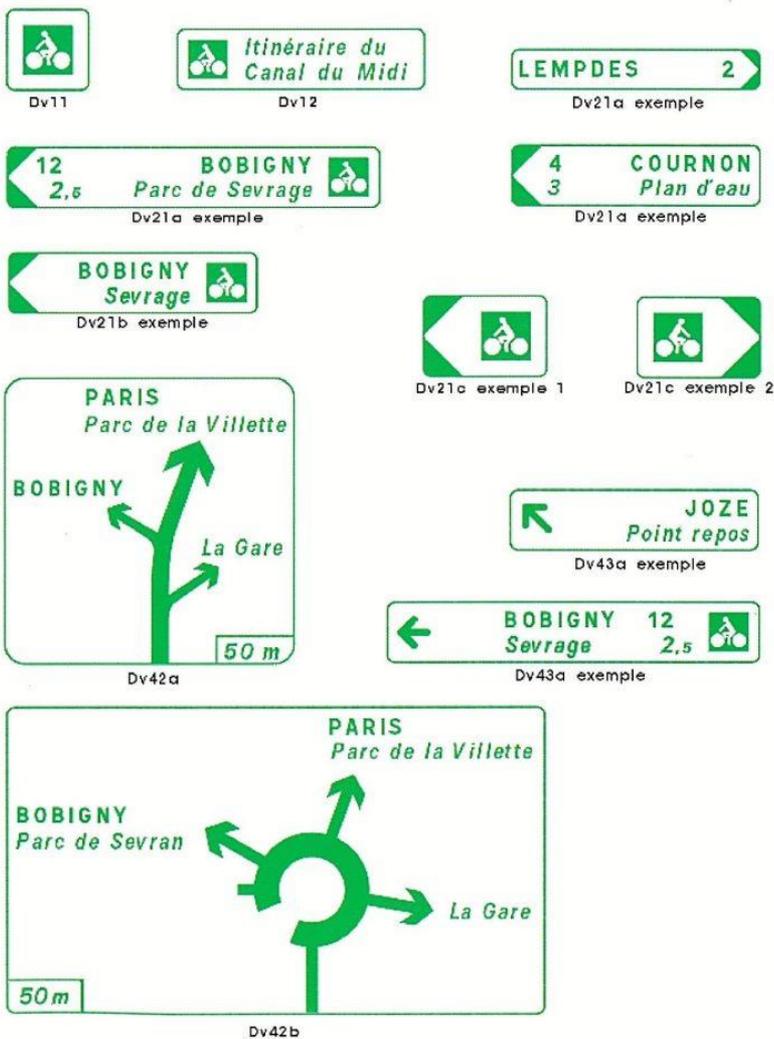
- Le long de l'itinéraire en section courante
- Aux entrées et sorties de commune
- A tous les carrefours
- Pour rabattre vers l'itinéraire : carrefours, pôles générateurs situés à proximité de l'itinéraire jalonné

Des panneaux « Relais-Information-service » dans des endroits stratégiques fournissent aux cyclistes et piétons à l'aide d'un plan une indication claire de leur position et de l'emplacement des principaux pôles générateurs de déplacements.

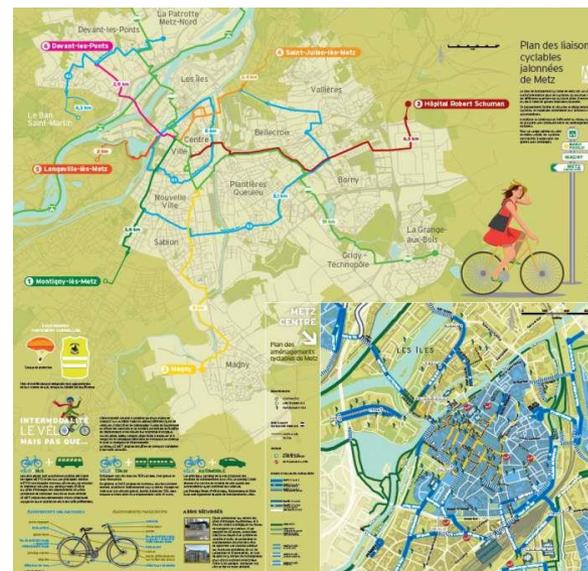
Action 2 : Jalonner et communiquer sur les itinéraires

2.3 Établir un guide ou une carte vélo

Une fois les itinéraires bien avancés, un plan des aménagements existants et des stationnements disponibles permettra aux cyclistes de se repérer dans leurs trajets. Il devra être mis à jour régulièrement.



Signalétique directionnelle des voies cyclables (CEREMA)



BUDGET ET MOYEN :

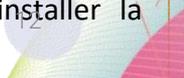
Un plan de jalonnement en externe coûte entre 150 et 340€/ 1 000, soit pour la commune entre 1 500 et 3 400€.

Les coûts liés au jalonnement sont estimés à 66 600 pour l'ensemble du réseau (ratio de 1,5€/ml en milieu urbain).

Communication réalisée en interne.

BUDGET ET MOYEN :

Faire réaliser le plan de jalonnement en 2023, et installer la signalétique en parallèle de la réalisation des itinéraires.



Action 3 : déployer du stationnement adapté à la durée

CONSTAT :

L'usage du vélo est conditionné par la possibilité de pouvoir stationner son vélo chez soi, mais également dans les lieux de destinations des cyclistes (travail, achats, loisirs...). L'offre doit prendre en compte la durée de stationnement des cyclistes, plus elle sera longue plus l'offre doit être sécurisée. Le vol constitue le 2ème obstacle à l'usage du vélo en ville.

Actuellement, le territoire s'est doté de plusieurs stationnements vélos, mais certains pôles générateurs de déplacements ne sont pas encore équipés.

OBJECTIFS :

- Favoriser la pratique du vélo en simplifiant le stationnement pour les usagers
- Eviter le stationnement sur voirie et sur du mobilier urbain qui peut gêner les déplacements piétons
- Sécuriser le stationnement et améliorer le confort des usagers

MISE EN OEUVRE :

Pour satisfaire les usagers, les stationnement vélos doivent être localisés à proximité des points structurants du territoire : centres commerciaux et zones commerçantes, établissements scolaires, lieux de loisirs, pôles d'échanges, établissements administratifs, pôles d'activités et d'emplois, logements collectifs... Mais également être en cohérence avec les liaisons cyclables existantes et en projet.

Pour une utilisation optimale, le stationnement devra :

- Être très accessible, visible, signalé : à proximité immédiate de la voirie
- Être bien éclairé, exposé à la vue (éviter les recoins ou les zones d'ombre)
- Comporter des systèmes d'attache efficaces permettant de fixer à la fois la roue et le cadre du vélo à un point fixe (les racks sont à proscrire)
- Être stable pour supporter un vélo pouvant être chargé
- Être facile à entretenir
- Avoir des dimensions facilitant l'attache et acceptant tous les types de vélos (cargos, sacoches...)

En fonction de la durée du stationnement les besoins des usagers vont varier :

Durée	Localisation	Equipement	Espace alloué
Courte durée <i>Moins de 2h</i>	Au plus près des commerces, équipements, services...	Arceaux classiques	Minimum 4 places
Moyenne durée <i>Quelques heures</i>	Établissements scolaires, entreprises, arrêts de bus structurants	Arceaux abrités	Minimum 10 à 20 places
Longue durée <i>Plus de 6h</i>	PEM, secteurs résidentiels non équipés d'espaces privatifs, centre-ville pour les vélotouristes	Box vélo individuels ou collectifs Relais vélos	A définir en fonction de la localisation

Action 3 : déployer du stationnement adapté à la durée

3.1 Installer du stationnement longue durée sécurisé dans les lieux d'intermodalité

Le stationnement de longue durée concerne principalement les pôles d'échanges multimodaux. Sur la commune trois lieux sont concernés par l'implantation d'un abris vélos collectifs :

- futur PEM Rive Haute
- halte routière
- Parking de covoiturage de la Barque

Une demande à la métropole est en cours pour l'implantation d'abris, celui de la halte routière devant être installé d'ici quelques mois.



Consigne collective (MAMP)

En complément des abris individuels peuvent être aménagés au niveau de la mairie ou de l'office de tourisme.



Consigne individuelle – Parc de la Navale – La Seyne-sur-Mer (MTPM)

3.2 Installer des garages à vélos partagés pour répondre au manque de stationnement vélo à domicile

Pour répondre au manque d'espace disponible pour garer son vélo dans le centre-ville, des locaux municipaux vont être sollicités :

- Des garages loués aux habitants des quartiers qui n'ont pas été loués
- Un local à rénover à côté de l'ancienne pompe de la galerie
- l'ancien garage ONF à la cité Brogilum

L'objectif est d'ajuster l'offre en fonction des besoins et retours des habitants, dans l'idéal il serait bien d'avoir un ou deux garages partagés par quartier.

Les locaux seront accessibles aux habitants qui se seront inscrits en Mairie pour obtenir un accès.

Action 3 : déployer du stationnement adapté à la durée

3.3 Compléter l'offre en stationnement de courte durée avec la pose d'arceaux

Le stationnement de courte durée concerne l'ensemble des pôles générateurs de déplacements. À Fuveau, plusieurs arceaux sont actuellement disponibles. Afin de compléter cette offre, une première estimation a permis d'identifier 24 lieux à desservir, soit l'implantation de 56 arceaux.

Le stationnement vélo est peu consommateur d'espace, une place de voiture peut accueillir 10 places de vélos. Le stationnement de courte durée pourra être privilégié sur la chaussée au niveau des intersections, car ils ne gênent pas la visibilité contrairement au stationnement automobile. La Loi d'orientation des mobilités a introduit la neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton d'ici au 31 décembre 2026, l'espace libéré peut donc profiter au stationnement vélo.



Arceaux – Skate Park – Fuveau (AUPA)



Implantation stationnement vélo à proximité des passages piétons (CEREMA)



Action 3 : déployer du stationnement adapté à la durée

3.4 Doter les établissements scolaires non équipés et compléter l'offre d'abri-vélo/trottinette

Sur la commune, plusieurs établissements d'enseignement sont d'ores et déjà équipés de stationnements vélos. Un projet est en cours, mener le département, pour le collège. En interne dans les écoles, il faudra recenser les besoins afin de définir les lieux à équiper ou les locaux dont l'accessibilité et la visibilité sont à améliorer. Le stationnement pour les trottinettes pourra également être prévu dans les locaux vélos. L'objectif est d'avoir un espace abrité et sécurisé dans l'ensemble des établissements.



Stationnements pour trottinettes et vélos devant une école d'Aix-en-Provence (Elise Trivelly)

BUDGET ET MOYEN :

- L'implantation des abris collectifs sont financés par la métropole, les abris individuels avec 4 places (1 500€/places) coûterait 6 000€.
- Les stationnements pour les habitants seront réalisés avec des ressources internes.
- Une première estimation identifie 56 arceaux à déployer soit un coût de 5 600€ (100€/arceau)
- L'implantation d'abri vélo/trottinette dans les écoles avec la pose d'une dalle, parois et toiture coûte environ 400€/emplacement. Soit si 2 écoles sont équipés de 15 places une estimation d'un budget à 24 000€.

PLANNING :

Les stationnements sont à installer à court terme, entre 2022 et 2024.

Action 4 : Former à l'autoréparation de son vélo

CONSTAT :

La capacité à réparer soi-même son vélo, même les plus simples réparations (crevaison, réglage des freins), peut être un vrai frein à la pratique cyclable. Le coût de réparation chez un professionnel étant en général trop élevé par rapport au coût initial du vélo. De nombreux vélos restent stockés dans les garages faute de pouvoir être réparés et utilisés.

OBJECTIFS :

- Développer l'autonomie des usagers dans la réparation de leur vélo
- Favoriser la réutilisation de vélo et de matériels d'occasions

MISE EN OEUVRE :

4.1 Mettre en place des stations de réparation, gonflage

La mise à disposition des stations d'autoréparation de son vélo, permettra aux habitants et aux visiteurs de disposer des outils nécessaires à la réparation de leur vélo, gratuitement et en libre accès 24/24h.

Deux lieux d'implantation sont à privilégier : à la halte routière, dans le centre-ville et au niveau des équipements sportifs au sud (pumptrack, etc)



Borne de réparation et gonflage © AUPA

4.2 Proposer la mise en place d'un atelier de réparation ponctuel

Pour former les habitants à la réparation et favoriser l'autonomie par la suite des cyclistes, des ateliers ponctuels de réparation pourront être proposés en s'appuyant sur les acteurs locaux.

L'Adava et l'association Repair café organisent déjà des ateliers de réparation de vélo avec le collège dans le cadre de la semaine du développement durable. Ce type d'atelier serait à pérenniser et à développer.

Un atelier de réparation est également mis en place dans la salle du Rocher Bleu mensuellement, si un local pouvait être mobilisé dans le centre cela pourrait attirer davantage de publics.

Enfin, l'entreprise Vélotech, localisée à Gréasque, pourrait être mobilisée lors de manifestations (ex : fête du vélo) ou sur le marché.



Atelier de réparation de vélo ponctuel ©Adava

Action 4 : Former à l'autoréparation de son vélo

BUDGET ET MOYEN :

- Une station de réparation gonflage coûte en moyenne 1 700€, soit pour la commune avec 2 stations un budget de 3 400€
- Les ateliers ponctuels de réparation peuvent être réalisés en lien avec l'association ADAVA. La commune peut mettre à disposition un local ou subventionner l'association.

PLANNING :

- Les stations peuvent être implantées en 2023 ou 2024.
- Des animations sont déjà en cours et sont à renouveler annuellement.

Action 5 : développer l'apprentissage du vélo

CONSTAT :

La pratique du vélo en toute sécurité nécessite un apprentissage, en particulier pour la pratique du vélo en ville, les interactions avec les autres sont nombreuses ce qui peut présenter des situations à risque. Le code de la route a évolué ces dernières années, intégrant de nouvelles réglementations pour les vélos.

OBJECTIFS :

- Former la population scolaire et adulte à la pratique du vélo
- Permettre une autonomie dans l'usage du vélo
- Sécuriser les déplacements à vélo

MISE EN OEUVRE :

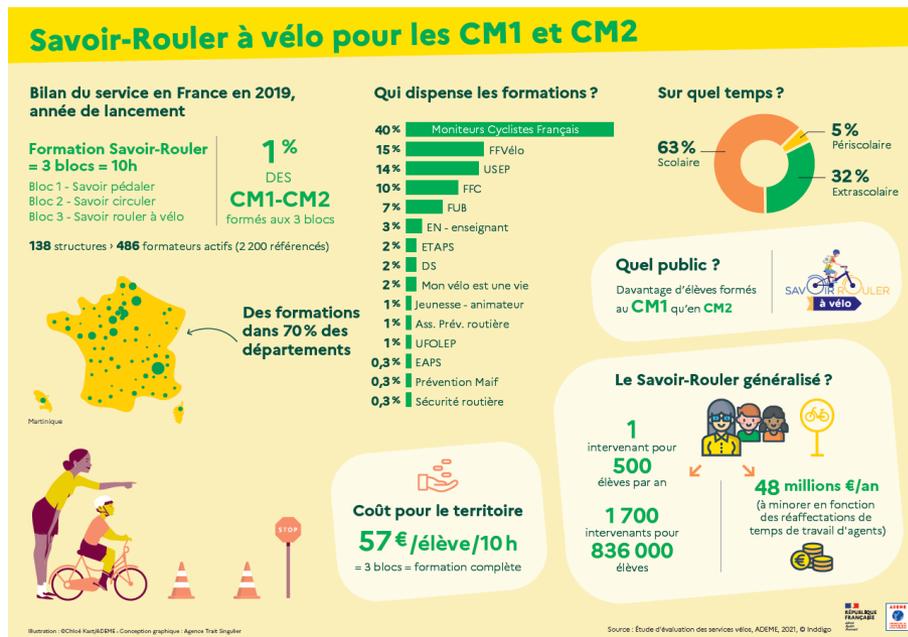
5.1 Continuer le savoir rouler à vélo

Le programme « Savoir Rouler à Vélo » (SRAV) vise la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège. Le programme nécessite de 10h de formation pour les enfants de 6 à 11 ans, trois étapes sont prévues :

- **Savoir pédaler** : maîtriser les fondamentaux, acquérir un bon équilibre, apprendre à conduire et à piloter son vélo.
- **Savoir circuler** : découvrir la mobilité à vélo en milieu urbain sécurisé, savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres de ses changements de direction, apprendre les panneaux du code la route.
- **Savoir rouler à vélo** : circuler en conditions réelles, apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique

La commune a mis en place cette action en interne via le concours de la police municipale. L'objectif est de pérenniser cette action, la formation peut continuer à être réalisée en interne ou être réalisée par d'autres prestataires (associations sportives, associations sportives scolaires, associations du vélo, moniteurs cyclistes français, association de prévention...).

L'État a mis à disposition le programme « génération vélo » pour déployer le SRAV, ce qui peut permettre de bénéficier d'aides. Des outils de sensibilisation sont également disponibles.



Synthèse de l'étude service vélo de l'ADEME (ADEME – Indiggo)

Action 5 : développer l'apprentissage du vélo

5.2 Vélo école, remise en selle et parcours accompagnés

En s'appuyant sur les associations ou les formateurs agréés, des vélos-écoles, stage de remise en selle ou parcours de vélotaf pourront permettre à l'ensemble des publics d'apprendre la pratique du vélo. La collectivité peut accompagner ce volet de formation en aidant une association locale (ADAVA présente sur Fuveau) ou en conventionnant avec des moniteurs.



Vélo-école de l'ADAVA à Aix-en-Provence (ADAVA)

BUDGET ET MOYEN :

- Le SRAV est actuellement réalisé en interne avec l'aide la PM.
- Les sessions de remise en selle peuvent être réalisées en lien avec une association, via une subvention annuelle.

PLANNING :

- Le SRAV est une action en cours et à renouveler annuellement.
- Les sessions de remise en selle peuvent être mises en place à court terme, à partir de 2022 ou 2023.

Action 6 : aider à se procurer un vélo adapté à son besoin

CONSTAT :

Il peut parfois être difficile de s'équiper en vélo, selon les budgets l'achat d'un vélo, et d'autant plus pour un vélo à assistance électrique (VAE), peut être onéreux. Des mesures d'incitation peuvent donc être déployées par la commune pour faciliter l'équipement des ménages.

OBJECTIFS :

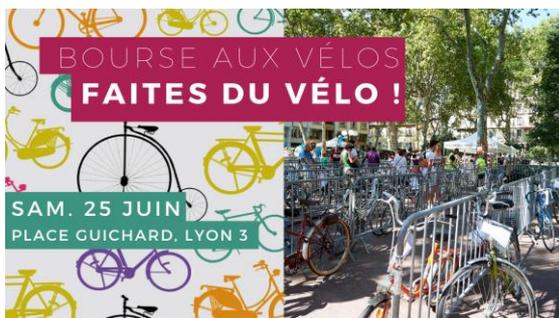
- Offrir des solutions souples et économiques pour l'équipement en vélo et en VAE

MISE EN OEUVRE :

6.1 Organiser une bourse aux vélos

Pour faciliter l'accès à des vélos d'occasions, la commune peut organiser une bourse aux vélos. Cet événement permet de s'équiper en vélo à moindre de frais et d'encourager la réutilisation de vélos inutilisés. Il est également possible de permettre un troc pour les vélos enfants, dont la taille de vélo change régulièrement.

La foire aux vélos peut être organisée par exemple à l'occasion d'une fête du vélo, en associant les associations locales (ADAVA...) mais également les vendeurs locaux (Norauto, Bee's...).



Bourse aux vélos
(Maison du vélo Lyon)

6.2 Mettre en place des séances d'essai de VAE

Pour le grand public ou au sein des entreprises, des séances d'essai de VAE de quelques minutes permettent de susciter l'intérêt. L'office de tourisme peut mettre à disposition quelques VAE en location courte durée, en partenariat avec un vendeur local.

Ces vélos pourront être l'occasion pour les habitants de tester un VAE pour quelques heures lors de manifestation ou pour une après-midi.

6.3 Communiquer sur l'offre de location longue durée de VAE

La métropole a mis en place un service de location longue durée de VAE, « levélo+ ». Ce service permet de confirmer l'intérêt du VAE dans des conditions réelles d'utilisation avec une location sans engagement financier définitif. La commune peut être le relais de ce service via son site internet.

LA METROPOLE Mobilité

levélo+
location longue durée de vélos électriques

RESERVATION
ESPACE MEMBRE
Suivez nos actualités

VÉLOS	ABONNEMENTS	POINTS RELAIS	RÉPARATIONS	ASSURANCE
Les modèles de vélo électrique La location de vélo électrique est avec engagement 12 mois. La grille tarifaire ci-dessous est valable pour tous les modèles de vélo électrique : classique, pliant et familial. Les tarifs ci-dessous sont valables uniquement pour la première année de location. Pour plus d'informations, consultez les CGUV.				
JE RÉSERVE	JE RÉSERVE	LISTE D'ATTENTE		
ÉLECTRIQUE CLASSIQUE	ÉLECTRIQUE FAMILIAL Quantité limitée	ÉLECTRIQUE PLIANT Disponible en juin 2021		

Levelo+ (La métropole mobilité MAMP)

Action 6 : aider à se procurer un vélo adapté à son besoin

6.4 Communiquer sur les aides à l'achat

Actuellement, une aide à l'achat de VAE de l'Etat est disponible sur le territoire : « le bonus vélo à assistance électrique ». Des conditions de revenus définissent l'aide qu'il est possible t'obtenir (cf. tableau ci-contre), elle permet d'acheter un vélo classique, électrique, cargo ou une remorque électrique.

Le département et la métropole ont pour le moment arrêté leur action d'aide à l'achat. Si l'aide été renouvelée pour les années suivantes, la commune pourra communiquer dessus sur son site internet.

BUDGET ET MOYEN :

La bourse au vélo et les séances d'essai de VAE peuvent être intégré au coût d'une fête du vélo (moyenne 170€ pour 1 000 habitant/an soit 1 700€/an pour la commune)

La communication est réalisée en interne.

PLANNING :

Cette action est à réaliser dès 2022.

Montants du bonus selon sa situation

Montants du bonus vélo			
	Particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 6 300 €, ou en situation de handicap	Particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 13 489 €	Personne morale (entreprise, association, collectivité)
Vélo classique	Aide de 150 € maximum		
Vélo à assistance électrique	Aide de 400 € maximum	Aide de 300 € maximum	
Vélo électrique pliant, cargo, allongé, adapté à une situation de handicap	Aide de 2000 € maximum	Aide de 1000 € maximum	Aide de 1000 € maximum
Vélo traditionnel pliant, cargo, allongé, adapté à une situation de handicap	Aide de 2000 € maximum	Aide de 1000 € maximum	Aide de 1000 € maximum
Remorque électrique	Aide de 2000 € maximum	Aide de 1000 € maximum	Aide de 1000 € maximum

Aides à l'achat du bonus vélo (servicepublic.fr)

Action 7 : sensibiliser et communiquer sur le vélo

CONSTAT :

Le développement de la pratique du vélo demande un accompagnement de la part de la commune. Les habitants qui souhaitent se mettre au vélo ont parfois besoin d'être informés, sensibilisés et accompagnés pour faciliter leur passage à l'acte. De plus, donner de la visibilité aux cyclistes permet de sécuriser la pratique cyclable en redonnant leur place aux vélos face aux autres usagers de la route.

OBJECTIFS :

- Faire connaître l'offre et les services disponibles
- Faciliter le changement de comportement
- Augmenter le nombre de cyclistes

MISE EN OEUVRE :

7.1 Communiquer le vélo à Fuveau

Une page dédiée au vélo permettra d'avoir un suivi régulier de la politique cyclable à Fuveau, avec des publications fixes :

- Les éléments du plan vélo, sa construction à mesure des étapes de concertation et le plan finalisé
- La carte des itinéraires et des stationnements vélos de la commune (à mettre à jour régulièrement)
- Un onglet dédié aux demandes des usagers, afin qu'ils puissent faire des propositions ou faire remonter des problèmes liés aux itinéraires et aux services (par exemple proposer de nouveaux stationnements vélos)
- Des éléments de sensibilisation sur le vélo

Et des actualités :

- Lors des travaux, informer sur l'itinéraire qui est réalisé et la date prévisionnelle de sa mise en service
- Au lancement d'un service, communiquer et expliquer le fonctionnement de l'offre proposée par la commune
- Lors des événements en lien avec le vélo

AIX EN PROVENCE.fr

Vous êtes ici : Aix-en-Provence.fr / Mobilité / Aix à vélo

Aix à vélo

Publié dans Mobilité - Explorer cette rubrique

Aix à vélo 2022-2024

LES LIGNES aixoises

Le vélo, chronologie d'un maillage d'envergure

Les travaux qui démarrent et les projets 2023/24

Stationner à vélo

Le Parc naturel urbain propice à vélo

Plan de déplacement des établissements scolaires

Page « Aix à vélo » – Aix-en-Provence

Action 7 : sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo

7.2 Communiquer sur la pratique du vélo pour les cyclistes et les autres usagers de la route

Il est important de définir les cibles à toucher pour gagner en efficacité. Les cyclistes et non-cyclistes ne seront pas touchés par les mêmes arguments.

Les non-cyclistes	Les cyclistes occasionnels	Les cyclistes réguliers
Ils sont les plus nombreux et les plus difficiles à toucher. L'enjeu sera de lever les freins et de bousculer leur représentation défavorable. Des actions de sensibilisation seront un bon moyen d'amorcer un changement de regard sur le vélo.	Ils utilisent ponctuellement le vélo, pour le loisir ou les week-ends. Ils représentent un potentiel de conversion important vers des cyclistes réguliers.	Ils utilisent le vélo pour la majorité de leurs déplacements. Ils connaissent déjà les bénéfices du vélo, une communication régulière les encouragera à l'utiliser encore davantage.

L'argumentation peut être divisée en fonction des profils (cyclistes loisirs, usagers utilitaires, sportifs, ou automobilistes), par âges (jeunes, seniors, adultes) ou par activités (employeurs, commerçants, artisans et professions libérales).

6 arguments pour sensibiliser à la pratique du vélo

L'idée est d'amener les habitants à développer ou à changer leur pratique du vélo avec des arguments qu'ils peuvent entendre pour eux-mêmes ou pour leur environnement. Le ton doit être positif, mobilisateur et imagé.

- **Santé** : argument numéro 1 pour 8 français sur 10, les chiffres montrent qu'une pratique quotidienne réduit de 40 à 50% les risques d'incidence et de mortalité cardiovasculaire et de cancer.

- **Environnement** : c'est sur des messages concrets de bénéfices du vélo que l'argument peut passer, tels que l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des nuisances sonores...
- **Efficacité** : le vélo peut être aussi rapide qu'une voiture sur des distances inférieure à 5 km en milieu urbain. Avec des conditions de circulation dense, des difficultés de stationnement, le vélo peut être beaucoup plus efficace que la voiture. Sur des distances plus longues, il peut être complémentaire des autres modes de transports notamment le train.
- **Plaisir** : la pratique du vélo offre une sensation de liberté, il permet de profiter des paysages, du soleil, et de respirer en plein air avant d'aller par exemple travailler ou à l'école. Cet argument touchera en particulier les citoyens pour qui faire du vélo est une affaire de plaisir.
- **Economie** : les coûts annuels moyens d'une voiture sont compris entre 3 000€ et 6 000€ selon les modèles (investissement et entretien lissés sur l'année) contre 250€ pour un vélo. La perspective de faire des économies, par exemple en se séparant d'un deuxième véhicule, peut être un argument important pour les automobilistes du quotidien ou les cyclistes occasionnels.
- **Sécurité** : un des freins majeurs à la pratique du vélo est la sécurité. L'objectif est donc de démontrer qu'il existe des solutions via les équipements (protection, visibilité...), les aménagements (pistes, limitation de vitesse...) et l'adaptation des comportements (respect du code de la route...).

Action 7 : sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo

L'ADEME, via son programme AVELO propose un guide et un kit de communication qui intègrent ces principes, afin d'aider les territoires à mener leur campagne de sensibilisation.

SIX VISUELS DE CAMPAGNE THÉMATIQUES

Réunis au sein d'une campagne de sensibilisation, ces six visuels composent autant de messages thématiques à diffuser auprès de vos cibles en fonction de vos enjeux. Une utilisation périodique et complémentaire des différents supports (print, web) qui vous sont proposés augmentera l'efficacité de vos actions de communication. Tous ces supports prévoient une place pour intégrer le logo de votre entité.



Les évolutions réglementaires

La réglementation du code de la route a fortement évolué ces dernières années suites aux différentes lois et décrets (PAMA, LOM). Il est important de communiquer sur ces évolutions afin d'informer les cyclistes de leurs droits, mais également les autres usagers de la rue des nouvelles réglementations. Plusieurs dispositifs sont à expliciter notamment les doubles sens cyclables, les sas vélos, les cédez-le-passage cyclistes aux feux, etc.

7.3 Proposer des actions événementielles

Plusieurs événements liés au vélo existent : journée du vélo, semaine de la mobilité, « Mai à vélo », etc. Ils sont l'occasion de proposer des animations : challenge, initiation, bourse au vélo, etc. en lien avec les associations locales.

Une Fête du Vélo pourrait être organisée chaque année, ce qui permettrait de fusionner les animations : atelier de réparation, remise en selle/balade, sensibilisation, foire aux vélos, essai de VAE, jeux à vélo, démonstration de BMX, marquage vélo... avec une participation de tous les acteurs vélo du territoire (réparateurs, vendeurs, loueurs, associations...)

BUDGET ET MOYEN :

Le coût d'une fête du vélo est en moyenne de 170€ pour 1 000 habitant/an soit 1 700€/an pour la commune.

La communication est réalisée en interne.

PLANNING :

Cette action est à réaliser dès 2022.

Récapitulatif : mise en œuvre des actions

Action	Sous actions	Temporalité	Partenariat	Ratio	Détail du calcul pour le coût estimatif	Coût d'investissement	Coût de fonctionnement
1	1.1 Programmer l'aménagement de 17 itinéraires	Entre 2022 et 2037	Département, Métropole	En fonction du type d'aménagement	(cf. tableau spécifique itinéraires)	5 724 284 €	
	1.2 Aménager des doubles sens cyclable	À partir de 2022					
	1.3 Réaliser des aménagements ponctuels pour la circulation des vélos	Entre 2022 et 2023					
2	2.1 Réaliser un plan de Jalonnement	En 2023		Entre 150 et 340€/1000 habitants	ratio de 200€ pour 10 000 habitants	2 000 €	
	2.2 Jalonner les itinéraires	A partir de 2023, en continu en fonction de la réalisation des itinéraires		1,5€/ml en milieu urbain		66 600 €	
	2.3 Établir un guide ou une carte vélo	A partir de 2022, à mettre à jour annuellement					Ressource interne
3	3.1 Installer du stationnement longue durée sécurisé dans les lieux d'intermodalité	En 2023	Métropole	Abris individuels : 1 500€/place	Abris collectifs: financé par la Métropole Abris individuels : 4 places	6 000 €	
	3.2 Installer des garages à vélo partagés pour répondre au manque de stationnement vélo à domicile	À partir de 2022				Ressource interne	
	3.3 Compléter l'offre en stationnement de courte durée avec la pose d'arceaux	Entre 2022 et 2024		Arceau 100€/unité	56 arceaux	5 600 €	
	3.4 Doter les établissements scolaires non équipés/compléter l'offre d'abri-vélo/trottinette	Entre 2022 et 2024	Département	400€/emplacements	2 écoles à équiper de 15 places	24 000 €	
4	4.1 Mettre en place des stations de réparation, gonflage	En 2023	Département	1 700€/station d'autoréparation	2 stations	3 400 €	
	4.2 Proposer la mise en place d'un atelier de réparation ponctuel	A partir de 2022, renouveler annuellement	ADAVA				A déterminer avec partenaire externe
5	5.1 Continuer le savoir rouler à vélo	A partir de 2022, renouveler annuellement	Police municipale				Ressource interne
	5.2 Vélo école, remise en selle et parcours accompagnés	À partir de 2022	ADAVA				A déterminer avec partenaire externe
6	6.1 Organiser une bourse aux vélos	A partir de 2022, renouveler annuellement	Associations et professionnels	Intégré au coût de la fête du vélo			
	6.2 Mettre en place des séances d'essai de VAE	A partir de 2022, renouveler annuellement	Office de Tourisme	Intégré au coût de la fête du vélo			
	6.3 Communiquer sur l'offre de location longue durée de VAE	À partir de 2022					Ressource interne
	6.4 Communiquer sur les aides à l'achat	Au moment du renouvellement	Métropole				Ressource interne
7	7.1 Communiquer le vélo à Fuveau	À partir de 2022					Ressource interne
	7.2 Communiquer sur la pratique du vélo pour les cyclistes et les autres usagers de la route	À partir de 2022					Ressource interne
	7.3 Proposer des actions événementielles	A partir de 2022, renouveler annuellement	Associations et professionnels	Fête du vélo : 170€ pour 1 000 hab./an	Fête annuelle sur 10 ans		17 000 €
Total budget estimatif sur 10 ans						5 831 884 €	17 000 €
Total budget estimatif/an						583 188 €	1 700 €

Récapitulatif : mise en œuvre des actions

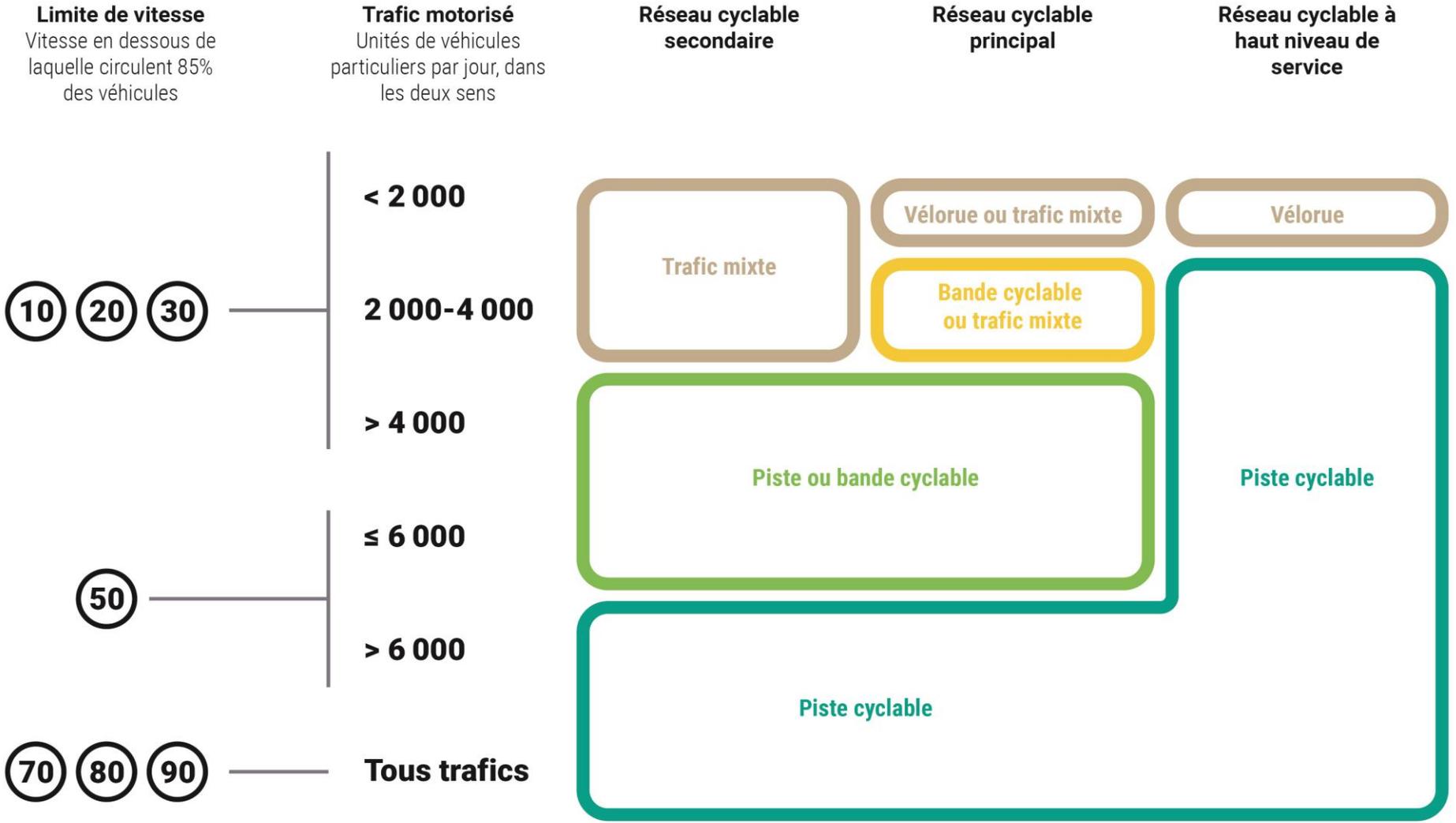
Action	Sous actions	Temporalité	Partenariat	Ratio	Détail du calcul pour le coût estimatif	Coût d'investissement	Coût de fonctionnement
1	1.1 Programmer l'aménagement de 17 itinéraires	Entre 2022 et 2037	Département, Métropole	En fonction du type d'aménagement	(cf.tableau spécifique itinéraires)	5 724 284 €	
	1.2 Aménager des doubles sens cyclable	À partir de 2022					
	1.3 Réaliser des aménagements ponctuels pour la circulation des vélos	Entre 2022 et 2023					
2	2.1 Réaliser un plan de Jalonnement	En 2023		Entre 150 et 340€/1000 habitants	ratio de 200€ pour 10 000 habitants	2 000 €	
	2.2 Jalonner les itinéraires	A partir de 2023, en continu en fonction de la réalisation des itinéraires		1,5€/ml en milieu urbain		66 600 €	
	2.3 Établir un guide ou une carte vélo	A partir de 2022, à mettre à jour annuellement					Ressource interne
3	3.1 Installer du stationnement longue durée sécurisé dans les lieux d'intermodalité	En 2023	Métropole	Abris individuels : 1 500€/place	Abris collectifs: financé par la Métropole Abris individuels : 4 places	6 000 €	
	3.2 Installer des garages à vélo partagés pour répondre au manque de stationnement vélo à domicile	À partir de 2022				Ressource interne	
	3.3 Compléter l'offre en stationnement de courte durée avec la pose d'arceaux	Entre 2022 et 2024		Arceau 100€/unité	56 arceaux	5 600 €	
	3.4 Doter les établissements scolaires non équipés/compléter l'offre d'abri-vélo/trottinette	Entre 2022 et 2024	Département	400€/emplacements	2 écoles à équiper de 15 places	24 000 €	
4	4.1 Mettre en place des stations de réparation, gonflage	En 2023	Département	1 700€/station d'autoréparation	2 stations	3 400 €	
	4.2 Proposer la mise en place d'un atelier de réparation ponctuel	A partir de 2022, renouveler annuellement	ADAVA				A déterminer avec partenaire externe
5	5.1 Continuer le savoir rouler à vélo	A partir de 2022, renouveler annuellement	Police municipale				Ressource interne
	5.2 Vélo école, remise en selle et parcours accompagnés	À partir de 2022	ADAVA				A déterminer avec partenaire externe
6	6.1 Organiser une bourse aux vélos	A partir de 2022, renouveler annuellement	Associations et professionnels	Intégré au coût de la fête du vélo			
	6.2 Mettre en place des séances d'essai de VAE	A partir de 2022, renouveler annuellement	Office de Tourisme	Intégré au coût de la fête du vélo			
	6.3 Communiquer sur l'offre de location longue durée de VAE	À partir de 2022					Ressource interne
	6.4 Communiquer sur les aides à l'achat	Au moment du renouvellement	Métropole				Ressource interne
7	7.1 Communiquer le vélo à Fuveau	À partir de 2022					Ressource interne
	7.2 Communiquer sur la pratique du vélo pour les cyclistes et les autres usagers de la route	À partir de 2022					Ressource interne
	7.3 Proposer des actions événementielles	A partir de 2022, renouveler annuellement	Associations et professionnels	Fête du vélo : 170€ pour 1 000 hab./an	Fête annuelle sur 10 ans		17 000 €
Total budget estimatif sur 10 ans						5 831 884 €	17 000 €
Total budget estimatif/an						583 188 €	1 700 €

Les principaux dispositifs de financement

Programme	Type d'appui	Contact
Fond départemental pour la mise en œuvre du PCAET	Réalisation d'études préalables Réalisation de travaux d'aménagements de pistes cyclables et voies vertes Acquisition de matériels (VAE, stationnement vélo, mobilier pour cyclotouristes, IRVE)	Département Bouches du Rhône
Dotations Soutien à l'Investissement Local	Développement d'infrastructures	Préfecture de département
AAP Aménagements Cyclables	Résorption de discontinuité cyclable Aménagement itinéraire structurant	Dreal
Intervention en fonds propres et en prêts	Prise de participation dans des sociétés proposant des services aux collectivités et accompagnement dans les projets d'aménagement du territoire.	Banque des territoires
CEE Génération vélo	Accompagnement au déploiement du Savoir Rouler à Vélo Financement des interventions auprès des enfants Formation des intervenants au sein de votre collectivité	Référent PACA
CEE Alvéole plus	Conseil : définir et concrétiser son projet de stationnement vélo Financement de stationnement sécurisés Financement de formation pour acquérir les bons réflexes à vélo	Référent PACA
Aménagement cyclables (hors SRV)	Créations, améliorations ou sécurisations d'aménagements cyclables : pistes cyclables, bandes cyclables, double-sens cyclable, voies vertes, etc., hors itinéraires déjà couverts par le Schéma Régional des Véloroutes Inscription dans les Contrats Régionaux d'Equilibre Territorial (CRET) obligatoire	Région PACA

Annexe 1 : Aménagements cyclables

Comment choisir les aménagements ?



Quelles possibilités d'aménagements ?

Aménagements cyclables

Voie verte :

espace protégé de la circulation (sauf véhicules autorisés à y circuler) ouverts aux cyclistes et aux piétons, indépendant d'une voirie routière

Largeur : 4 à 5m -> mini 3m



©AUPA

Vélorue :

rue dans laquelle les cyclistes sont prioritaires sur le trafic motorisé. Le trafic y a été fortement réduit, l'automobiliste circule en tant qu'invité sur la piste cyclable



isabelleetlelevelo.fr

Piste cyclable :

voie réservée aux cycles et EDP motorisés, séparée physiquement de la chaussée

Unidirectionnelle : 2 à 2,5m -> mini 1,80m

Bidirectionnelle : 3m -> mini 2,5m jusqu'à 4m si fort trafic attendu



©AUPA

Double sens cyclable :

rue à sens unique ouvert à la circulation des cycles dans les deux sens de circulation. Dispositif par défaut sur toutes les voies limitées à 30 km/h ou moins

Selon la largeur de la rue, la vitesse et le trafic : marquage horizontal au choix (rien, pictogramme, bande ou piste cyclable)



Bande cyclable :

voie réservée aux cycles et EDP motorisés sur une chaussée

Sans stationnement longitudinal : 1,5m -> mini 1m

Avec stationnement : zone tampon de 0,5m



©AUPA

Quelles possibilités d'aménagements ?

Trafic mixte

Zone 30 :

périmètre urbain avec une vitesse limitée à 30 km/h, mais où les aménagements sont tels qu'ils favorisent la cohabitation pacifique de tous les usagers



Zone de rencontre :

périmètre urbain avec une vitesse limitée à 20 km/h, ouverte à tous les modes mais où le piéton a la priorité sur tous les autres usagers.



Partage de voirie :

utilisation d'une voirie secondaire (< 1 000 véh./jour et moins de 70 km/h) avec un marquage au sol possible (pictogramme vélo) et un panneau « partage de la route »



Indiogo

Partage sans transit :

voirie en impasse pour automobilistes mais circulation possible pour les vélos. Des systèmes de restriction d'accès franchissable pour les vélos sont implantés



J. Savary

Chaussée à voie centrale banalisée :

circulation des véhicules au centre de la chaussée (sur des voiries < 5 000 véh./jour). Utilisation des rives lors d'un croisement entre deux véhicules
A minima : 5,5m à 50km/h et 6m à 70km/h de voirie. Dans tous les cas rives à 1,5m

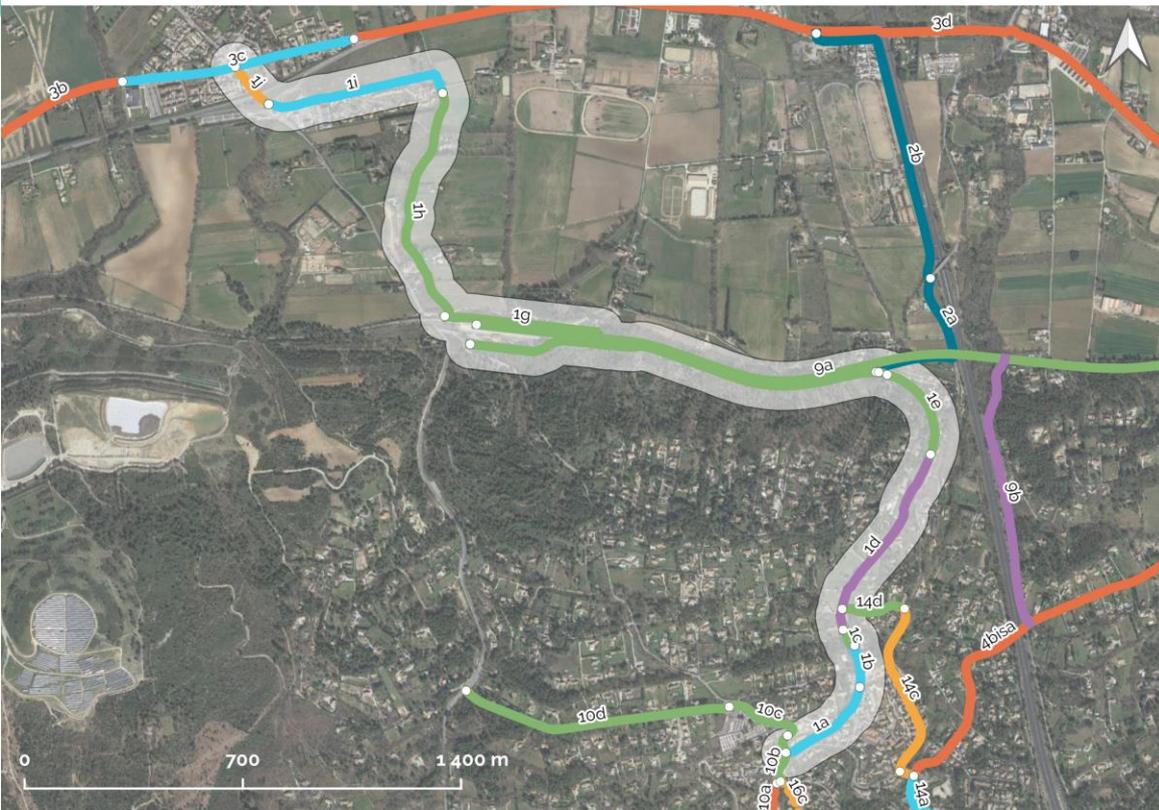


isabellelevelo.fr

Ratios au mètre/linéaire

Type	Aménagement	Coût (H.T)
Une meilleure cohabitation modes doux/ automobile	Zone de rencontre	100 à 500 €/ml selon l'intensité de pacification
	Zone 30	10 à 600 €/ml selon l'intensité de pacification
	Route partagée	1,5 €/ml
Aménagement en faveur des cycles	Piste cyclable	sans reprise de chaussée : 140 € à 190€/ml avec reprise de chaussée/busage : 265 à 460 €/ml
	Voie verte	en enrobé : 150€/ml en stabilisé renforcé : 165 €/ml en béton : 185 €/ml
	Bande cyclable	sans reprise de chaussée : 15 €/ml par sens avec reprise de chaussée : 150 à 500 €/ml
	Double sens cyclable	15€/ml
	Couloir mixte bus / vélos	sans reprise de chaussée : 50 €/ml avec reprise de chaussée : 150 à 500 €/ml
	Chaussée à voie centrale banalisée	15 €/ml
	Vélorue	15 à 500€/ml selon les aménagements

Annexes 2 : Fiches itinéraires



Potentiel

Faible -> Fort

+++

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

++

Coût

Faible -> Important

+++



5 088 mètres



537 947 €

Court terme



Acquisition foncière

Droit de passage

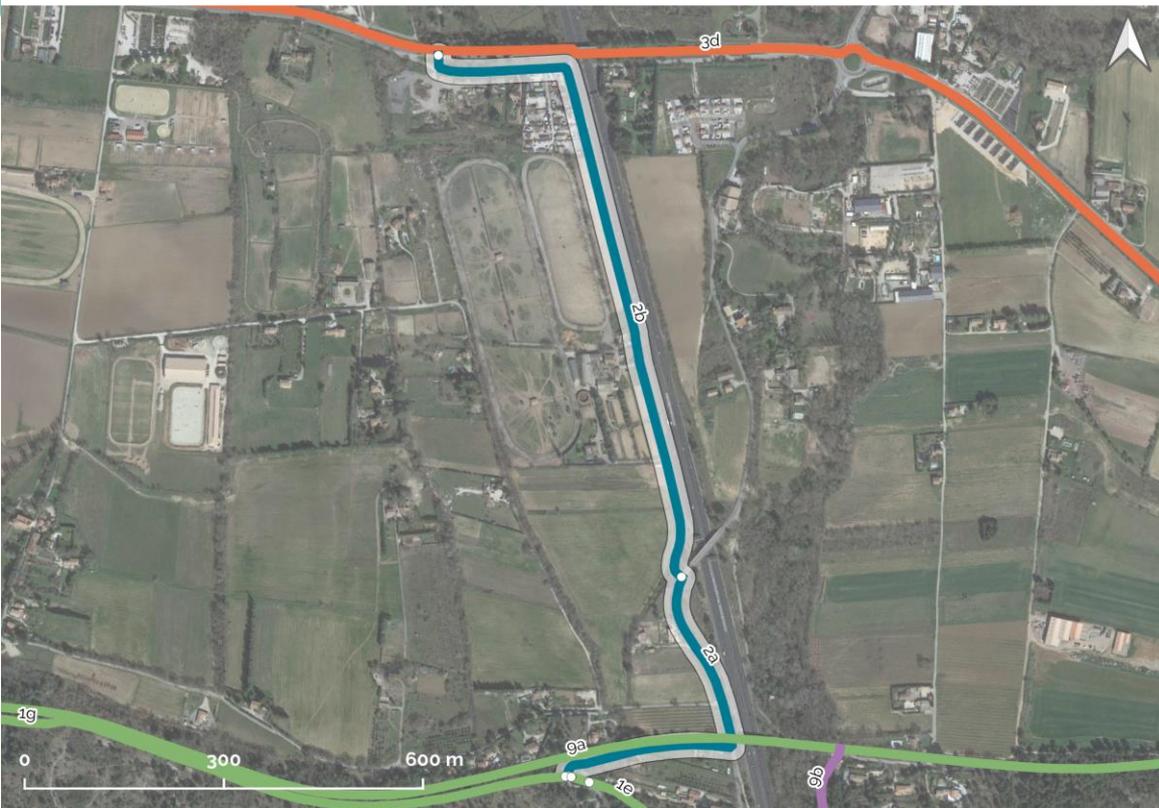


Partenariat

Types d'aménagement

- Bande cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- CVCB
- DSC
- Ouvrage
- Partage de voirie
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Voie verte
- Zone 30

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
1a	A créer	Zone 30	Zone 30	337	5 062	Marquer la continuité cyclable par des pictogrammes au sol et du jalonnement.
1b	A créer	Zone 30		140	2 099	Poursuivre la zone 30 et marquer la continuité cyclable par des pictogrammes au sol et du jalonnement.
1c	Existant	Voie verte	Voie verte	115	0	RAS
1d	A créer	Chaussée à voie centrale banalisée		659	32 974	Route peu fréquentée et assez large pour l'aménagement d'une CVCB.
1e	Existant	Voie verte	Voie verte	333	0	RAS
1f	A créer	Ouvrage		9	50 000	Passerelle modes actifs pour rétablir la jonction entre l'ancienne voie ferrée.
1g	A créer	Voie verte		1 908	314 741	Aménager l'ancienne voie ferrée en voie verte : chemin existant à coté et voie à recouvrir.
1h	A créer	Voie verte		806	133 071	Aménager le chemin en voie verte avec un accès restreint aux riverains par arrêté.
1i	A créer	Zone 30		617		Négociation à prévoir afin d'utiliser les voiries privées.
1j	A reprendre	Bande cyclable unidirectionnelle	Bande cyclable unidirectionnelle	164	0	Revoir l'insertion de la bande cyclable.



Potentiel

Faible -> Fort

++

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

+++

Coût

Faible -> Important

+

Moyen terme



1 560 mètres



23 405 €



Acquisition foncière

Non



Partenariat

Département

Types d'aménagement

CVCB

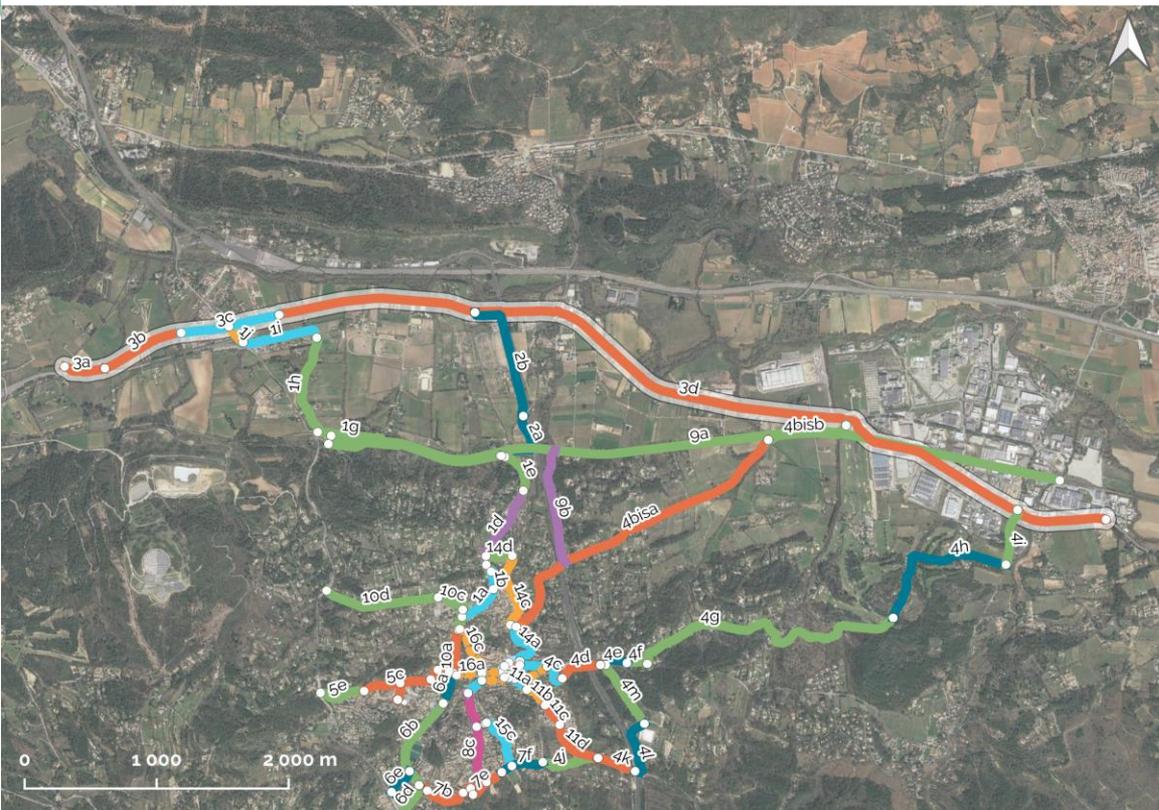
Ouvrage

Partage de voirie

Piste cyclable bidirectionnelle

Voie verte

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
2a	A créer	Partage de voirie		544	8 160	Jalonnement et pictogrammes au sol pour marquer la continuité cyclable.
2b	A créer	Partage de voirie		1 016	15 245	Emprise insuffisante pour une CVCB. Réduction de la circulation aux seuls ayant droit ou sur cette portion de route. Jalonnement et marquage au sol pour marquer la continuité cyclable.



Potentiel

Faible -> Fort

+++

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

++

Coût

Faible -> Important

+



8 528 mètres



317 509 €

Court terme



Acquisition foncière

Non



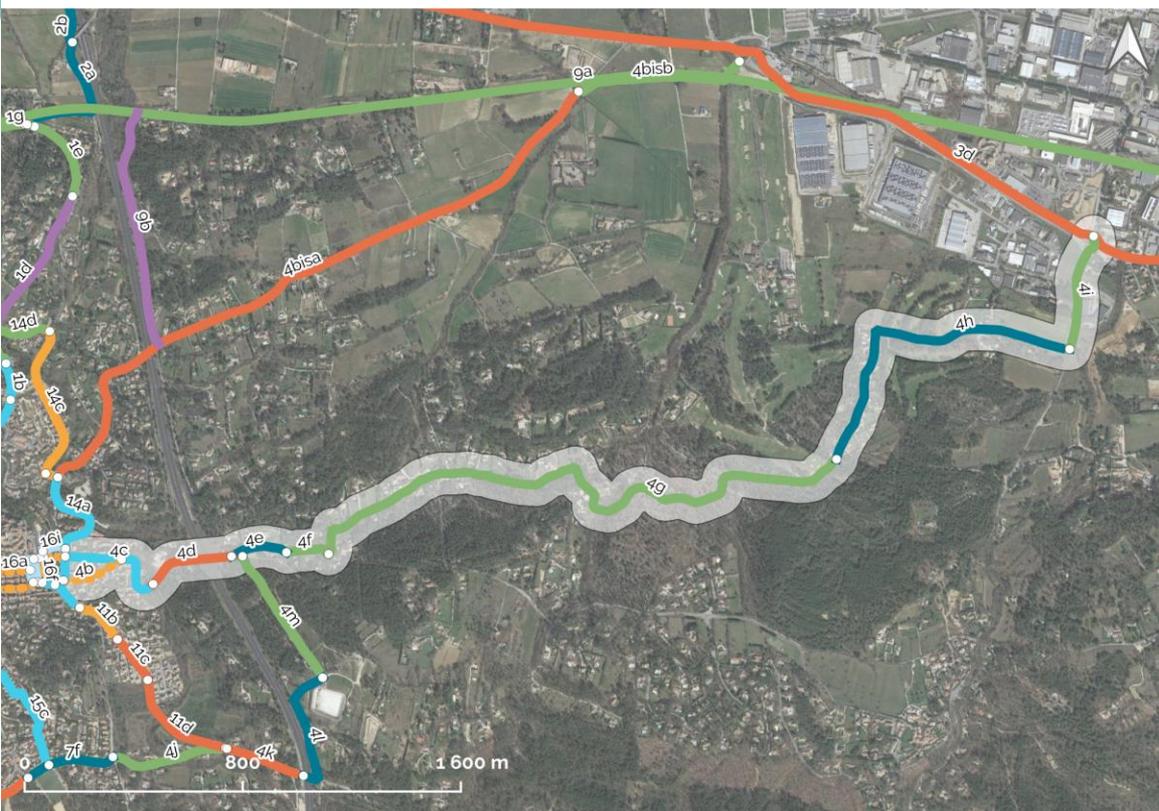
Partenariat

Département

Types d'aménagement

- Bande cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- CVCB
- DSC
- Ouvrage
- Partage de voirie
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
3a	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Piste cyclable bidirectionnelle	324	60	Interdire l'accès aux véhicules motorisés avec un potelet.
3b	A créer	Piste cyclable bidirectionnelle		647	297 449	Aménager une piste cyclable bidirectionnelle entre la piste existante et la piscine.
3c	A créer	Zone 30		757	20 000	Largeur insuffisante pour créer un aménagement dédié, prévoir une rupture de la vitesse des VL (chicane, écluse...) et un aménagement plus urbain. Aménager des sas vélos aux feux.
3d	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Piste cyclable bidirectionnelle	6 800	RAS	



Potentiel

Faible -> Fort

+++

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

+

Coût

Faible -> Important

+++



7 222 mètres



825 588 €

Moyen terme



Acquisition foncière
Oui

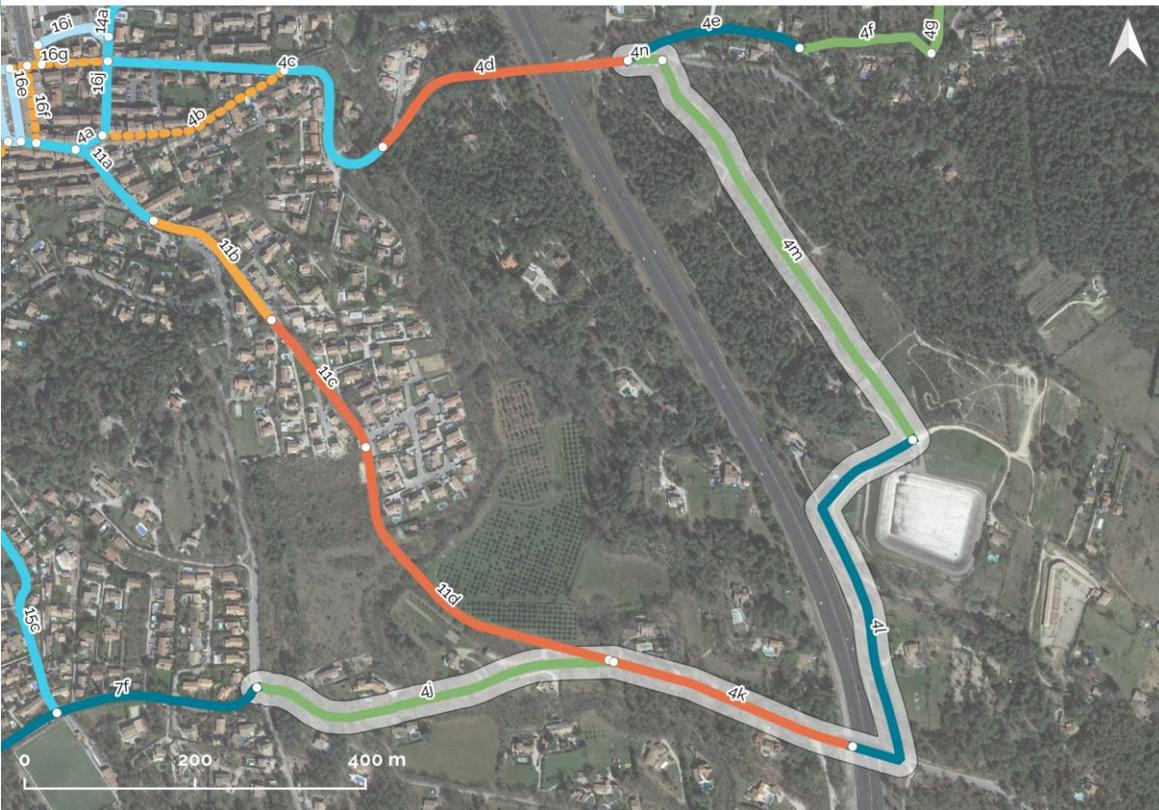


Partenariat
Département

Types d'aménagement

- Bande cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- CVCB
- DSC
- Ouvrage
- Partage de voirie
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
4a	A créer	Zone 30		35		Continuité de la zone 30 et jalonement.
4b	A créer	Double sens cyclable		236	3 535	Permettre une continuité cyclable sur le chemin des Michels en mettant les sens unique en DSC avec signalisation verticale et pictogramme au sol.
4c	A créer	Zone 30		422	6 324	Chaussée étroite pour permettre un aménagement spécifique. Réduire la vitesse et indiquer la présence de vélo.
4d	A créer	Piste cyclable unidirectionnelle		326	86 368	Sécuriser le sens montant via une piste cyclable. Accotement à récupérer.
4e	A créer	Partage de voirie		214	3 207	Jalonement et pictogrammes au sol pour marquer la continuité cyclable.
4f	Existant	Voie verte	Voie verte	166	0	RAS
4g	A créer	Voie verte		2 292	378 197	Création d'une voie verte.
4h	A créer	Partage de voirie		1 252	18 785	Matérialiser le double sens cyclable avec une signalisation verticale et des pictogrammes au sol.
4i	A créer	Voie verte		446	73 619	Négociation foncière à prévoir pour aménager une voie verte sur le bas côté.
4n	A créer	Voie verte		42	6 885	Espace délaissé permet de sécuriser la traversée entre la voie verte et le Che. des Cantarelles.



Potentiel

Faible -> Fort

+++

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

+

Coût

Faible -> Important

+++



7 222 mètres



825 588 €

Moyen terme



Acquisition foncière

Oui



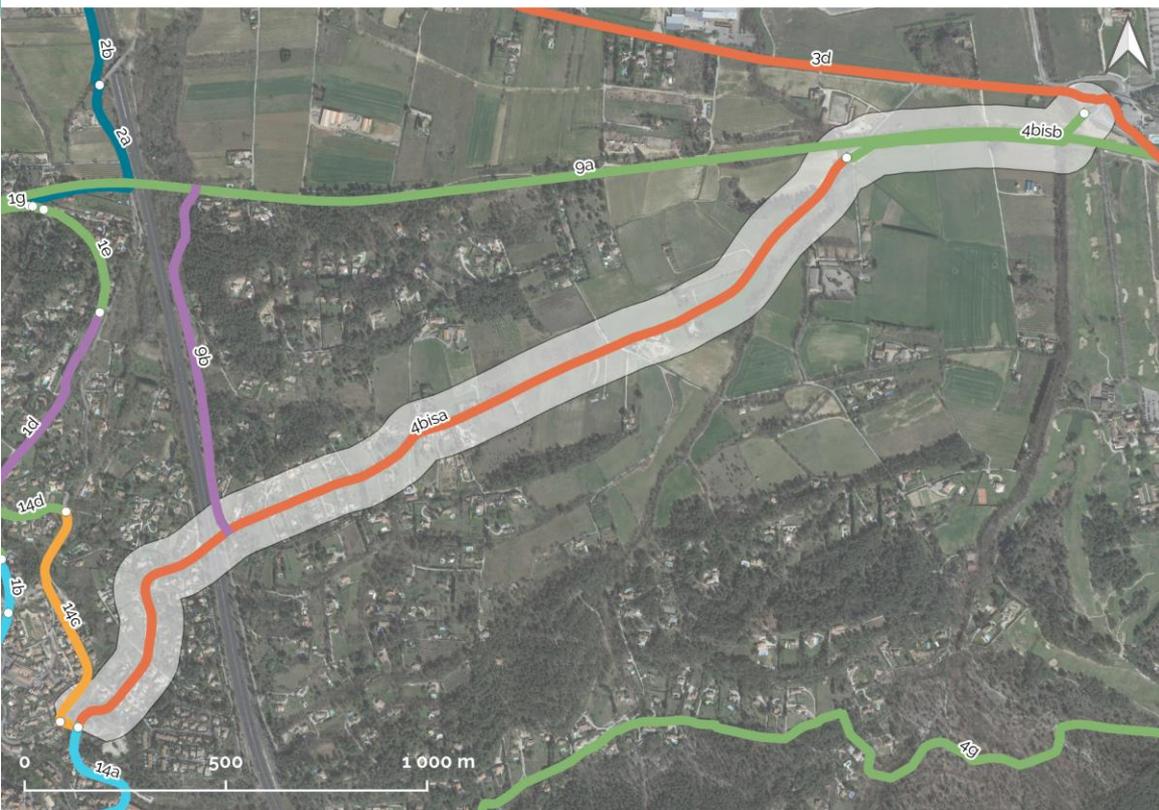
Partenariat

Département

Types d'aménagement

- Bande cyclable unidirectionnelle
- DSC
- Partage de voirie
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
4j	A créer	Voie verte		438	72 283	Si suffisamment de largeur Che. de la Foux avec l'emplacement réservé rester sur cette voie, sinon récupérer un passage au nord sur le terrain naturel entre le Che. du Goi et la Route de Belcodène.
4k	A créer	Piste cyclable bidirectionnelle		298	79 089	Négociation foncière pour élargir la voie et créer des pistes unilatérales ou une piste bilatérale.
4l	A créer	Partage de voirie		512	7 678	Jalonnement et pictogrammes au sol pour marquer la continuité cyclable.
4m	A reprendre	Voie verte	Voie verte	543	89 618	Chemin existant à réaménager : revêtement, barrière d'accès. Panneaux voie verte.
4n	A créer	Voie verte		42	6 885	Espace délaissé permet de sécuriser la traversée entre la voie verte et le Che. des Cantarelles.



Potentiel

Faible -> Fort

+++

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

++

Coût

Faible -> Important

+++



3 190 mètres



1 275 947 €

Court terme



Acquisition foncière
Non



Partenariat
Département

Types d'aménagement

-  Bande cyclable bidirectionnelle
-  Bande cyclable unidirectionnelle
-  CVCB
-  Ouvrage
-  Partage de voirie
-  Piste cyclable bidirectionnelle
-  Voie verte
-  Zone 30

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
4bisa	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle	Bande dérasée multifonctionnelle	2 541	1 168 891	Sécuriser les BDM en une piste cyclable.
4bisb	A créer	Voie verte		649	107 056	Négociation foncière à prévoir en lien avec le GR de Pays pour rejoindre la D6 et la piste cyclable existante. Si aménagement du 9a mutualisation des tronçons.



Potentiel

Faible -> Fort

++

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

++

Coût

Faible -> Important

++



1 246 mètres



182 949 €

Court terme



Acquisition foncière
Oui



Partenariat

Types d'aménagement

Bande cyclable unidirectionnelle

DSC

Partage de voirie

Piste cyclable bidirectionnelle

Piste cyclable unidirectionnelle

Voie verte

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
5a	A créer	Partage de voirie		46	0	Jalonnement.
5b	Existant	Bande cyclable unidirectionnelle	Bande cyclable unidirectionnelle	96	0	RAS
5c	A créer	Piste cyclable unidirectionnelle		93	24 566	Projet communal en cours dans le sens montant.
5c	A créer	Piste cyclable bidirectionnelle		524	138 836	Projet communal en cours.
5d	A créer	Piste cyclable bidirectionnelle	Zone 30	130	19 547	En lien avec les travaux de voiries prévues aménager des bandes cyclables.
5e	A créer	Voie verte		358	0	Rétrecissement de la voirie. Projet à long terme : création d'une voie parallèle pour les voitures avec une meilleure visibilité et transformation en voie verte de l'existant.



Potentiel

Faible -> Fort

++

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

++

Coût

Faible -> Important

++



1 504 mètres



193 776 €

Court terme



Acquisition foncière
Non

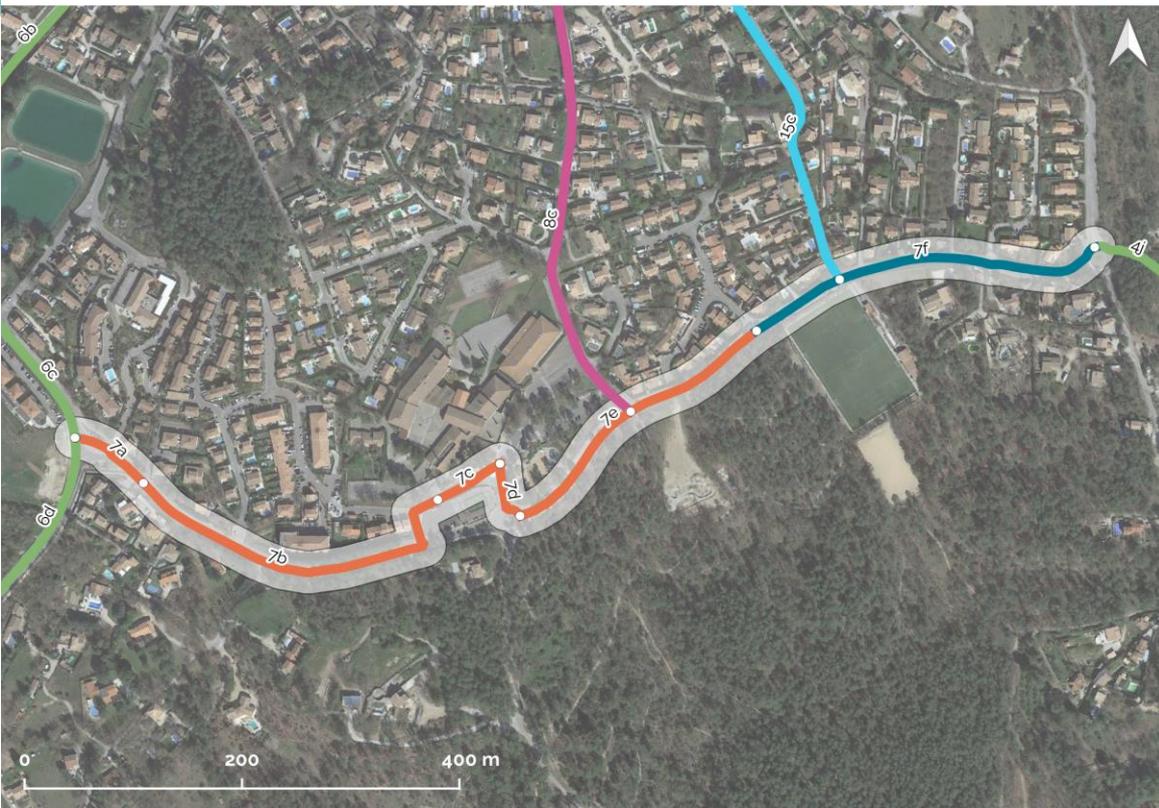


Partenariat
Département

Types d'aménagement

- Bande cyclable unidirectionnelle
- DSC
- Ouvrage
- Partage de voirie
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
6a	A créer	Partage de voirie		244	3 665	Marquer la continuité cyclable dans les 2 sens à travers le parking et devant le SDIS.
6b	A reprendre	Voie verte	Bande dérasée multifonctionnelle	630	167 064	Aménager une voie verte coté trottoir afin de sécuriser les déplacements dans les deux sens et prévoir une continuité avec la piste bidirectionnelle au sud.
6c	A reprendre	Voie verte	Piste cyclable bidirectionnelle	131	19 712	Reprendre l'aménagement existant en continuité de la voie verte.
6d	Existant	Voie verte	Voie verte	276	0	Revoir l'insertion, le jalonnement et prévoir pictogrammes au sol pour marquer la continuité cyclable.
6e	A créer	Partage de voirie		222	3 335	Sécuriser et jalonner la traversée des cycles depuis la piste pour accéder au Netto depuis l'arrière.



Potentiel

Faible -> Fort

+++

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

++

Coût

Faible -> Important

++



1 170 mètres



112 529 €

Court terme



Acquisition foncière
Non

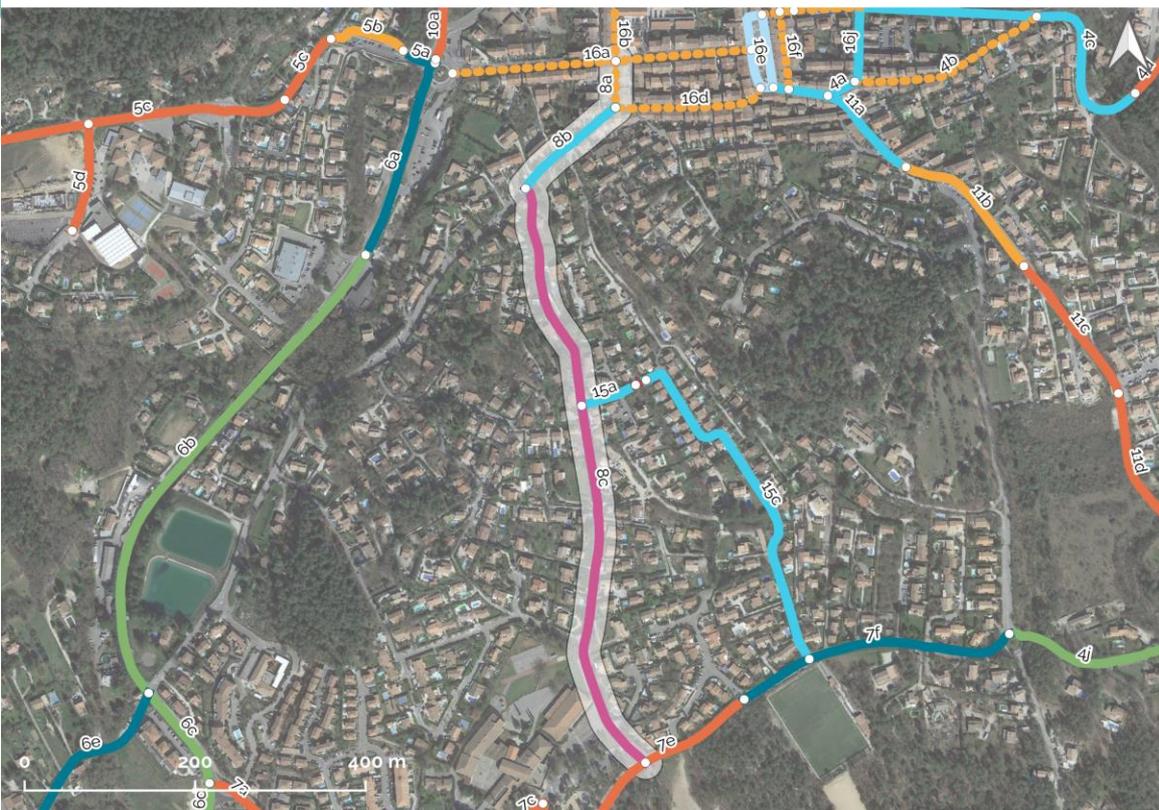


Partenariat

Types d'aménagement

- Partage de voirie
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
7a	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Piste cyclable bidirectionnelle	78	0	Améliorer la lisibilité de l'aménagement existant.
7b	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Piste cyclable bidirectionnelle	346	34 607	Sécuriser la montée actuellement en bande cyclable avec un séparateur. Aménager les traversées des cycles
7c	A créer	Piste cyclable bidirectionnelle		67	17 659	Aménager une piste cyclable en continuité de l'existant.
7d	A créer	Piste cyclable bidirectionnelle		58	15 501	Aménager une piste cyclable. Aménager les traversées du rond point afin de prévoir des continuités piétonnes et cyclistes.
7e	A créer	Piste cyclable bidirectionnelle		284	39 693	Continuer l'aménagement de la piste cyclable : séparateur physique sur la continuité, reprise du revêtement.
7f	A créer	Partage de voirie		338	5 069	Jalonnement et pictogrammes au sol pour marquer la continuité cyclable.



Potentiel

Faible -> Fort

+++

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

+++

Coût

Faible -> Important

+



923 mètres



11 688 €

Court terme



Acquisition foncière

Non



Partenariat

Types d'aménagement

— Bande cyclable unidirectionnelle

— DSC

— Ouvrage

— Partage de voirie

— Piste cyclable bidirectionnelle

— Piste cyclable unidirectionnelle

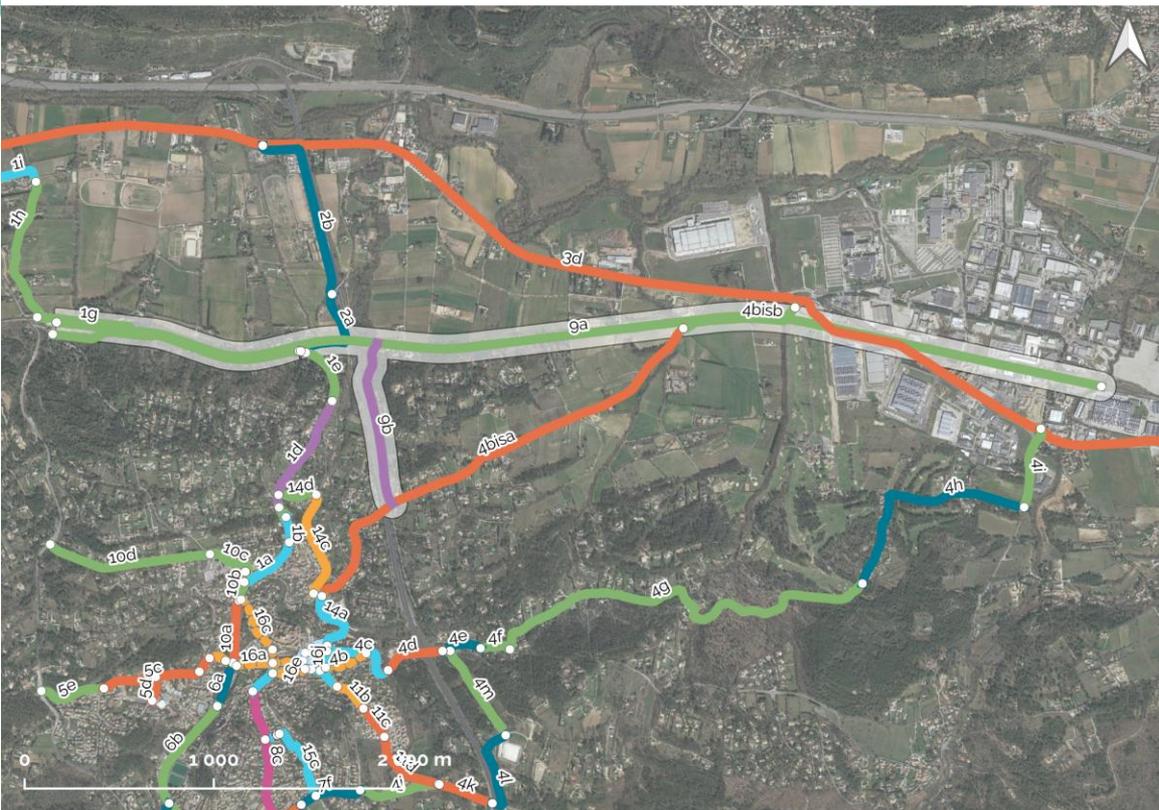
— Vélorue

— Voie verte

— Zone 30

— Zone de rencontre

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
8a	A créer	Double sens cyclable	Zone 30	55	830	Matérialiser le double sens cyclable avec une signalisation verticale et des pictogrammes au sol.
8b	Existant	Zone 30	Zone 30	144		Jalonnement.
8c	A créer	Vélorue		724	10 858	Aménagement d'une vélorue : signalétique au sol et verticale. Changement de la barrière afin de laisser passer les vélos.



Potentiel

Faible -> Fort

++

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

+

Coût

Faible -> Important

+++



6 498 mètres



969 574 €

Long terme



Acquisition foncière

Oui



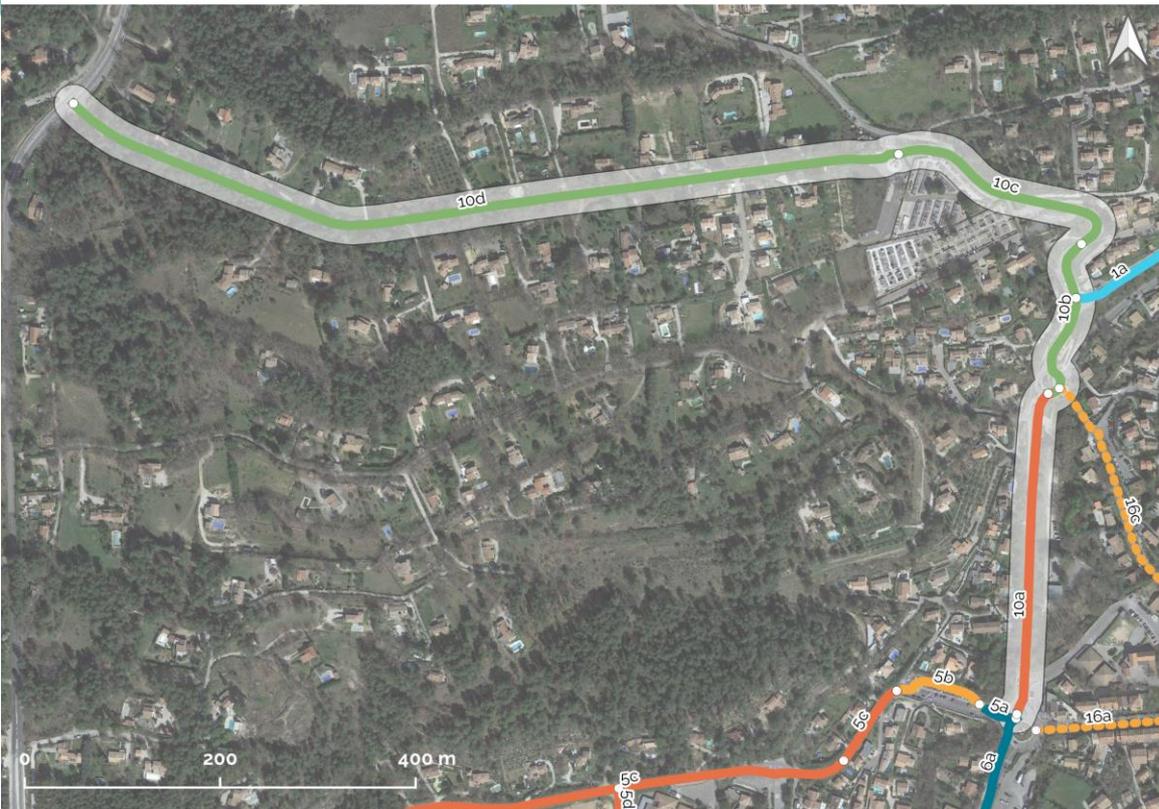
Partenariat

SNCF

Types d'aménagement

- Bande cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- CVCB
- DSC
- Ouvrage
- Partage de voirie
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
4bisb	A créer	Voie verte		649	107 056	Négociation foncière à prévoir en lien avec le GR de Pays pour rejoindre la D6 et la piste cyclable existante. Si aménagement du 9a mutualisation des tronçons.
9a	A créer	Voie verte		5 606	924 936	Négociation à prévoir avec la SNCF pour l'achat des terrains et à une échelle plus large si un projet se concrétise afin de créer une voie verte de Fuveau à Carnoules. Mutualisation des tronçons avec l'itinéraire 1 et 4 bis.
9b	A créer	Chaussée à voie centrale banalisée		893	44 638	Créer un accès à la voie verte par le chemin de Malroi avec l'aménagement d'une CVCB.



Potentiel

Faible -> Fort

+

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

+

Coût

Faible -> Important

++



1 654 mètres



238 352 €

Moyen terme



Acquisition foncière

Non



Partenariat

Département

Types d'aménagement

— Bande cyclable unidirectionnelle

--- DSC

— Partage de voirie

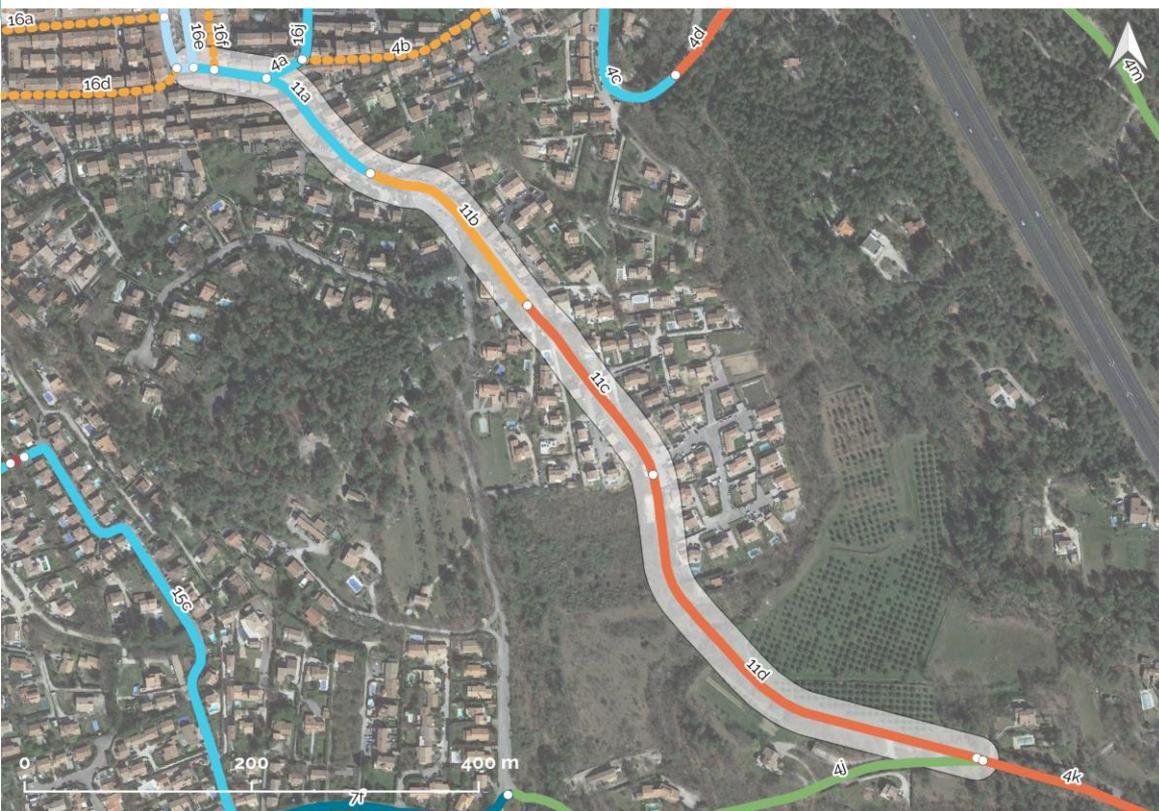
— Piste cyclable bidirectionnelle

— Piste cyclable unidirectionnelle

— Voie verte

— Zone 30

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
10a	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Piste cyclable bidirectionnelle	338		Damage à revoir si possible.
10b	A créer	Voie verte		180	47 700	Reprendre la chaussée pour réduire la voirie à 5,5m et réaliser une voie verte intégrant le trottoir de 4m, pour éviter les conflits piétons/vélos.
10c	A reprendre	Voie verte	Bande cyclable unidirectionnelle	254	67 352	Reprendre la chaussée pour réduire la voirie à 5,5m et réaliser une voie verte intégrant le trottoir de 4m, pour éviter les conflits piétons/vélos.
10d	A reprendre	Voie verte	Bande dérasée multifonctionnelle	881	123 300	Sécuriser l'aménagement réalisé : négociation foncière pour élargir ou baisse de la vitesse.



Potentiel

Faible -> Fort

+

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

+

Coût

Faible -> Important

++



993 mètres



114 763 €

Court terme



Acquisition foncière

Oui



Partenariat

Département

Types d'aménagement

Bande cyclable unidirectionnelle

DSC

Ouvrage

Partage de voirie

Piste cyclable bidirectionnelle

Piste cyclable unidirectionnelle

Voie verte

Zone 30

Zone de rencontre

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
11a	A créer	Zone 30		192	2 875	Jalonnement et pictogrammes au sol pour marquer la continuité cyclable.
11b	Existant	Bande cyclable unidirectionnelle	Bande cyclable unidirectionnelle	190	0	RAS
11c	Existant	Piste cyclable unidirectionnelle	Piste cyclable unidirectionnelle	189	0	RAS
11d	A créer	Piste cyclable bidirectionnelle		422	111 888	Négociation foncière pour élargir la voie et créer des pistes unilatérales ou une piste bilatérale. Réaliser une écluse pour les VL au niveau du pont.



Potentiel

Faible -> Fort

++

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

++

Coût

Faible -> Important

+++



421 mètres



193 958 €

Moyen terme



Acquisition foncière

Non



Partenariat
Département,
Gréasque

Types d'aménagement

— Piste cyclable bidirectionnelle

— Voie verte

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
12a	A créer	Piste cyclable bidirectionnelle	Bande dérasée multifonctionnelle	421	193 958	Transformer les BDM en une piste cyclable. Continuité de l'aménagement à prévoir avec la commune de Gréasque et en lien avec le département.



Potentiel

Faible -> Fort

+

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

+

Coût

Faible -> Important

+++

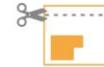


1 089 mètres



501 145 €

Moyen terme



Acquisition foncière

Non



Partenariat

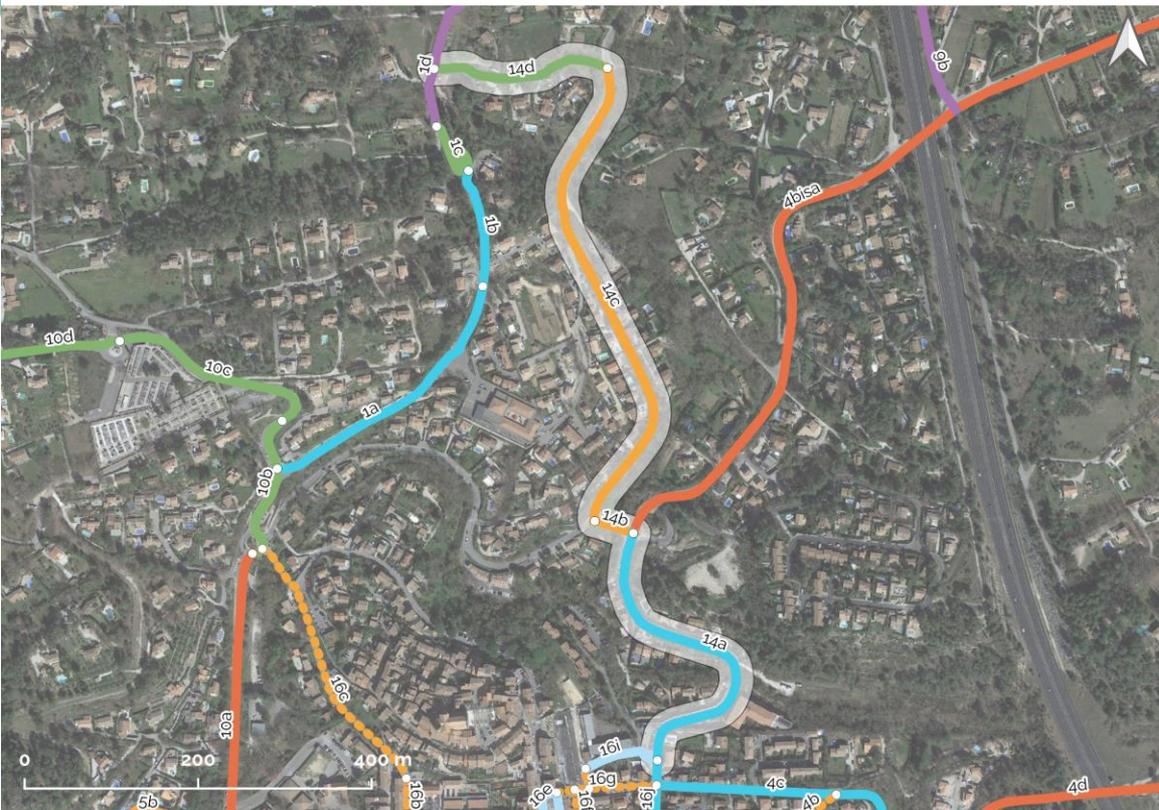
Département

Types d'aménagement

— Piste cyclable bidirectionnelle

— Voie verte

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
13a	A créer	Voie verte		1 089	501 145	Nécessiter de trouver un terrain pour un bassin de rétention afin de pouvoir aménager avec le département une voie verte.



Potentiel

Faible -> Fort

+

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

++

Coût

Faible -> Important

++



1 242 mètres



183 909 €

Moyen terme



Acquisition foncière
Oui



Partenariat
Département

Types d'aménagement

- Bande cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- CVCB
- DSC
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
14a	Existant	Zone 30	Zone 30	397	59 555	Bande cyclable dans le sens montant à intégrer au projet de requalification de la voirie.
14b	A créer	Bande cyclable bidirectionnelle		47	1 401	Matérialiser des bandes cyclables au niveau du pont.
14c	A créer	Bande cyclable unidirectionnelle		589	88 419	Bande cyclable dans le sens montant à intégrer au projet de requalification de la voirie.
14d	A créer	Voie verte		209	34 534	Aménagement d'un voie verte, arrêté pour définir une circulation restreinte à la desserte riveraine mais maintenir un transit dans les deux sens qu'à vélo.



Potentiel

Faible -> Fort

+

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

+++

Coût

Faible -> Important

+



512 mètres



22 477 €

Court terme



Acquisition foncière

Non



Partenariat

Types d'aménagement

 Ouvrage

 Partage de voirie

 Vélorue

 Zone 30

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
15a	A créer	Zone 30		68	1 025	Jalonnement et pictogrammes au sol pour marquer la continuité cyclable.
15b	A créer	Ouvrage		14	15 000	Aménager une passerelle modes actifs au dessus de la Taizé.
15c	A créer	Zone 30		430	6 452	Jalonnement et marquage au sol pour marquer la continuité cyclable.



Potentiel

Faible -> Fort

+++

Faisabilité technique

Difficile -> Facile

+++

Coût

Faible -> Important

+



1 577 mètres



18 768 €

Court terme



Acquisition foncière
Non



Partenariat

Types d'aménagement

- Bande cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- DSC
- Partage de voirie
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Tronçon	Etat	Proposition	Aménagement existant	Linéaire (m)	Coût	Remarque
16a	A créer	Double sens cyclable	Zone de rencontre	352	5 274	Matérialiser le double sens cyclable avec une signalisation verticale. Supprimer des places de stationnement pour donner plus de place aux vélos.
16b	A créer	Double sens cyclable	Zone de rencontre	72	1 082	Matérialiser le double sens cyclable avec une signalisation verticale et des pictogrammes au sol.
16c	A créer	Double sens cyclable		325	4 872	Zone 30 et matérialiser le double sens cyclable avec une signalisation verticale et des pictogrammes au sol. Suppression des places de stationnement.
16d	A créer	Double sens cyclable	Zone de rencontre	179	2 686	Matérialiser le double sens cyclable avec une signalisation verticale et des pictogrammes au sol.
16e	Existant	Zone de rencontre	Zone de rencontre	207		Jalonnement.
16f	A créer	Double sens cyclable	Zone de rencontre	93	1 392	Matérialiser le double sens cyclable avec une signalisation verticale et des pictogrammes au sol.
16g	A créer	Double sens cyclable	Zone de rencontre	116	1 735	Matérialiser le double sens cyclable avec une signalisation verticale et des pictogrammes au sol.
16h	A créer	Double sens cyclable	Zone de rencontre	24	360	Matérialiser le double sens cyclable avec une signalisation verticale et des pictogrammes au sol.
16i	A créer	Zone de rencontre	Zone de rencontre	91	1 367	Matérialiser le double sens cyclable avec une signalisation verticale et des pictogrammes au sol.
16j	Existant	Zone 30	Zone 30	118		Jalonnement.