

# Schéma Directeur Cyclable

## Rapport de présentation et Plan d'action



# Sommaire

## PARTIE 1 : PRINCIPES D'ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DE LA C.A.C.P.L.

<b>I-</b>	<b>Contexte et objectifs du schéma cyclable</b>	
A.	Un document constitutif du Plan de Mobilité de la C.A.C.P.L.	3
B.	La démarche d'élaboration du schéma	4
C.	Les objectifs du Schéma Directeur Cyclable	5
<b>II-</b>	<b>Diagnostic</b>	
A.	Diagnostic territorial	6
B.	Les aménagements cyclables existants	13
C.	Le stationnement	15

## PARTIE 2 : GRANDES ORIENTATIONS

<b>I-</b>	<b>Densifier l'infrastructure</b>	
A.	Définition des objectifs d'aménagements cyclables	16
B.	Vers une planification à la liaison	17
C.	Le schéma d'intention	17
D.	Le réseau structurant	18
E.	Le réseau complémentaire	19
F.	Les aménagements cyclables proposés	20
G.	L'entretien des aménagements cyclables	23
<b>II-</b>	<b>Déployer des services associés au vélo et des actions de promotion</b>	
A.	L'offre de stationnement vélo	24
B.	Le jalonnement cyclable	25
C.	Les services de location de vélo	27
D.	Savoir faire du vélo	28
E.	Réparer et entretenir son vélo	28
F.	Stratégie de communication et de promotion	29
<b>III-</b>	<b>La gouvernance et les moyens</b>	
A.	Une gouvernance partagée	31
B.	Plan Pluriannuel d'Investissement	33

## PARTIE 3 : PLAN D'ACTION

<b>I-</b>	<b>Engagements</b>	34
<b>II-</b>	<b>Fiches actions</b>	35

<b>ANNEXES</b>	46
<b>Illustrations</b>	71
<b>Références</b>	72

## **PARTIE 1**

# **PRINCIPES D'ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DE LA C.A.C.P.L.**

## **I. CONTEXTE ET OBJECTIFS DU SCHEMA CYCLABLE**

### **A. UN DOCUMENT CONSTITUTIF DU PLAN DE MOBILITE DE LA C.A.C.P.L.**

La Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins (C.A.C.P.L.) s'est fixé, dans le cadre de son Plan de Mobilité (PDM), des objectifs ambitieux de développement de la part modale du vélo dans les déplacements, pour améliorer la qualité de vie de tous et offrir des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

L'établissement du Schéma Directeur Cyclable est un véritable projet de territoire, partie intégrante du Plan de Mobilité 2023-2032 de la C.A.C.P.L. adopté en juillet 2023.

La politique cyclable est un sujet partagé, qui requiert une approche collaborative avec les différents acteurs impliqués (Communes, Département, associations d'utilisateurs, entreprises et administrations, professionnels du tourisme, etc.), pour aboutir à la mise en place opérationnelle des actions proposées. La volonté de la C.A.C.P.L. est de coordonner et d'accompagner les projets, pour en assurer la cohérence et la réussite.

Le Schéma Directeur Cyclable est un document cadre sur la politique cyclable. Il contribue à promouvoir, de manière concertée, l'usage de ce mode de déplacement pratique, économique, excellent pour l'environnement comme pour la santé.

Le document ainsi réalisé a pour ambition de poser les principes d'aménagement et de services cyclables à l'échelle du territoire communautaire, en développant notamment un réseau d'itinéraires continus et sécurisés, et de formuler un plan d'action opérationnel pour les dix prochaines années.

Il demeure toutefois un document évolutif, constituant la base des réalisations futures, mais nécessairement adaptable au territoire (développement urbain, évolution des comportements en termes de déplacements...) et en fonction des études plus détaillées à mener sur certains secteurs.

En outre, le suivi de la politique cyclable permettra d'évaluer l'impact des mesures mises en place afin d'ajuster au mieux les décisions de réalisations.

## B. LA DEMARCHE D'ELABORATION DU SCHEMA

L'usage du vélo constitue une offre complémentaire aux autres mobilités. Tant en milieu urbain que périurbain, le vélo peut être un moyen de déplacement rapide et peu onéreux pour l'utilisateur.

Ainsi, le Schéma Directeur Cyclable a fait l'objet d'un travail réalisé en trois phases :

- une première dédiée au diagnostic,
- une seconde à la définition des orientations, avec l'élaboration du schéma d'intention pour les aménagements cyclables et les réflexions sur les services,
- une troisième à la rédaction du document cadre du schéma et des fiches actions.

Il a été mené en concertation avec les différents acteurs publics et privés, à la fois pour le diagnostic et pour les orientations, tout en s'articulant avec les trois axes du Plan de Mobilité.

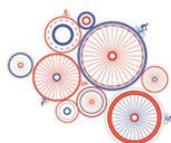
Trois thématiques principales ont guidé les études et l'élaboration de ce document :

- le besoin en termes d'infrastructures cyclables, de l'échelle du quartier jusqu'aux liaisons intercommunales, et vers les territoires voisins,
- la question du stationnement des vélos, qui doit permettre aux utilisateurs de garer leur vélo en toute sécurité, et à proximité de leur destination,
- l'importance des services, ainsi que des actions de communication et de promotion visant à développer et accompagner la pratique cyclable.

Cette démarche donne une cohérence à la politique globale de développement du vélo à l'échelle du bassin de vie, notamment en :

- prenant en compte les projets communaux et intercommunaux,
- reliant les aménagements cyclables déjà réalisés,
- définissant les itinéraires cyclables à mettre en œuvre,
- intégrant les objectifs en termes de stationnement et de jalonnement,
- prenant en compte les services associés qui contribuent au développement de l'usage du vélo.

La Communauté d'Agglomération Cannes Lérins a été lauréate de l'appel à projets AVELO 2\*- « Développer le système vélo dans les territoires » en 2022, avec un soutien financier apporté par l'ADEME dans le cadre de l'étude du Schéma Directeur Cyclable.



*(\*) : Sur la période 2021-2024, le programme CEE AVELO 2 a apporté un soutien technique et financier à plus de 430 territoires, les aidant à planifier, expérimenter, évaluer et promouvoir leur politique cyclable.*

## C. LES OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE

Le Schéma Directeur Cyclable a pour objectif de fixer un cadre et rendre cohérentes, à l'échelle de la Communauté d'Agglomération, les actions menées en matière de développement des aménagements cyclables sur les années à venir.

Il permettra la réalisation progressive d'un véritable maillage intercommunal afin de faciliter et de sécuriser les déplacements à vélo. Il s'inscrit également dans la perspective de connexion avec les réseaux cyclables des intercommunalités voisines (CASA et CAPG notamment).

Outre les aménagements en eux-mêmes, le Schéma Cyclable permet de définir et de planifier les actions à mener sur la question des services complémentaires, indispensables au développement de la pratique : signalétique et jalonnement, stationnement, accompagnement, formation, communication, etc.

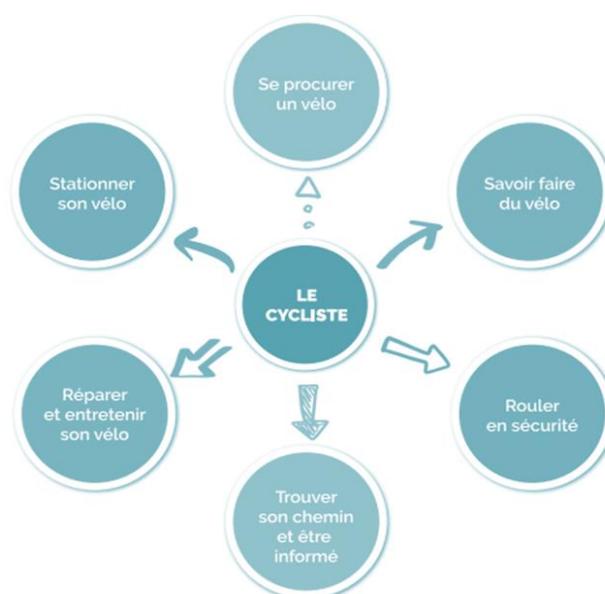


Figure 1 : Les besoins du cycliste

La volonté est d'encourager l'usage du vélo et de développer en priorité les déplacements liés au travail, aux études, et à la vie quotidienne en général. Mais les orientations de la politique cyclable favorisent du même coup les déplacements à vocation de loisirs ou touristiques, nombreux sur notre bassin de vie.

- La pratique « utilitaire » renvoie ainsi aux déplacements liés au travail et à l'école, ou encore pour des achats ou diverses démarches.
- La pratique « loisirs » concerne des déplacements dans le cadre notamment d'activités de distractions ou de promenades.
- La pratique « touristique » vise principalement à découvrir le territoire et à mieux profiter des paysages naturels et de l'environnement.

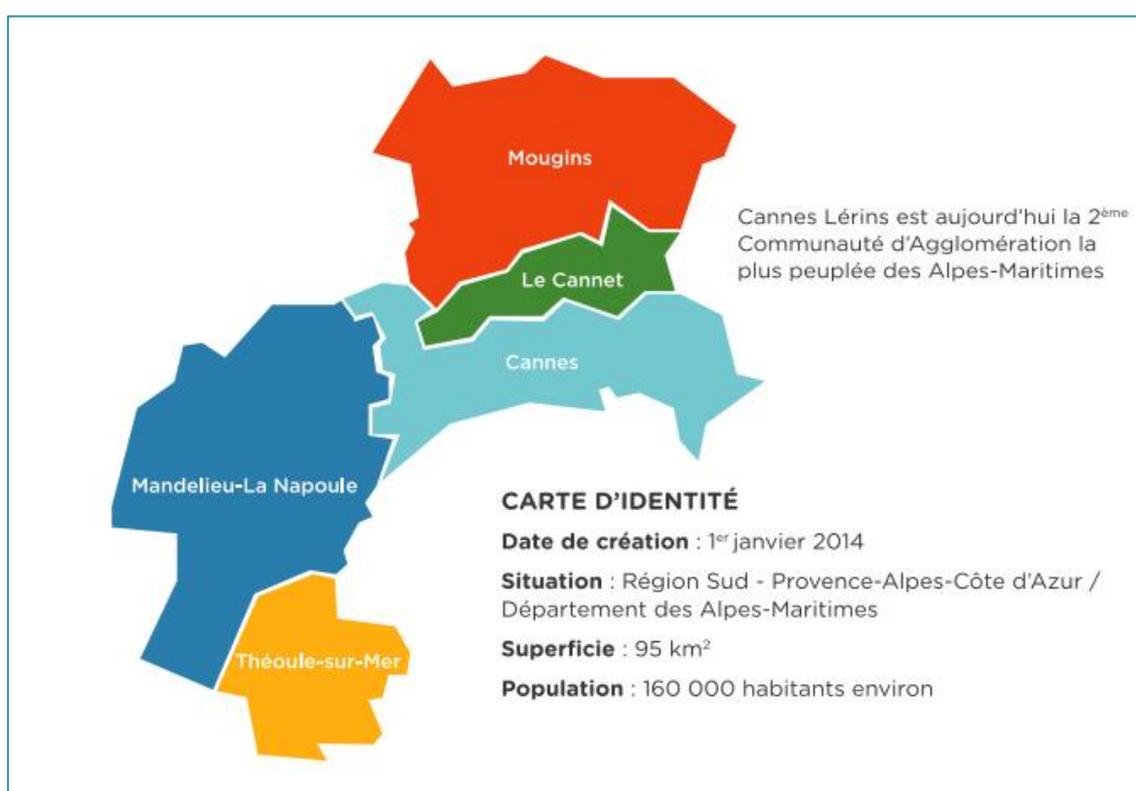
Le Schéma Cyclable dresse des perspectives ambitieuses mais réalistes pour les prochaines années, dans l'objectif d'augmentation à 5% de la part modale du vélo dans les déplacements sur la Communauté d'Agglomération.

## II. DIAGNOSTIC

Lancée à l'été 2023, l'élaboration du Schéma Cyclable a naturellement commencé par un état des lieux approfondi du territoire.

La phase de diagnostic a permis d'intégrer les travaux préalablement réalisés (études, diagnostic du PDM, recensement des infrastructures, des pôles générateurs de déplacements, des équipements et des services offerts, etc.), et de réaliser une étude sur le terrain, ainsi que des entretiens avec les acteurs impliqués dans la politique cyclable du territoire : Communes, Département 06, EPCI voisins, associations de cyclistes.

### A. DIAGNOSTIC TERRITORIAL



## 1. Population

La répartition de la population présente une forte concentration sur Cannes centre-ville, Cannes-La Bocca, Le Cannet, et dans une moindre mesure sur Mandelieu quartiers Nord-Est et Mougins (plus diffus).

Il apparaît une continuité de l'urbanisation entre Cannes, Le Cannet et Mougins, et la présence d'une séparation nette entre Mandelieu-La Napoule et le reste de l'Agglomération par la présence de l'aéroport.

A Théoule-sur-Mer, l'habitat est très diffus et réparti le long du littoral.

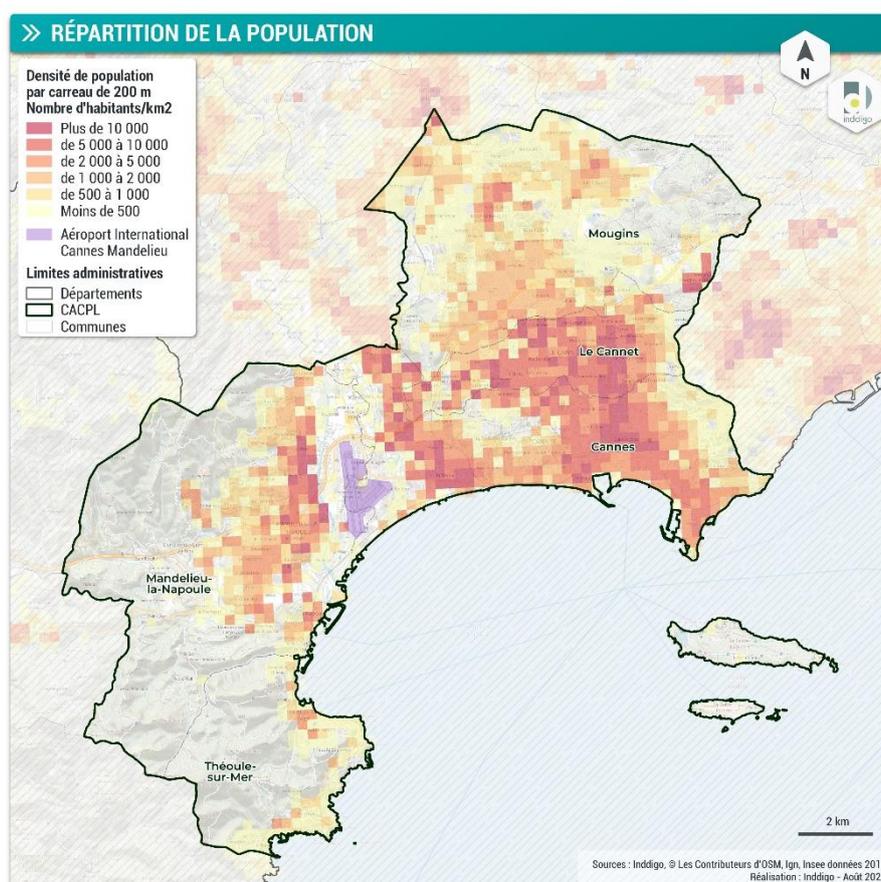


Figure 3 : Répartition de la population

> 1 700 hab. / km<sup>2</sup> (dans les 20 EPCI les plus denses de France)

## 2. Emplois

Les polarités d'emploi se concentrent à Cannes sur le centre-ville, et sont plus réparties sur le territoire du Cannet, puis autour de l'aéroport Cannes-Mandelieu et du Parc d'Activités des Tourrades.

Au nord, sur Mougins notamment, c'est la Technopole de Sophia Antipolis qui constitue la principale zone d'emploi.

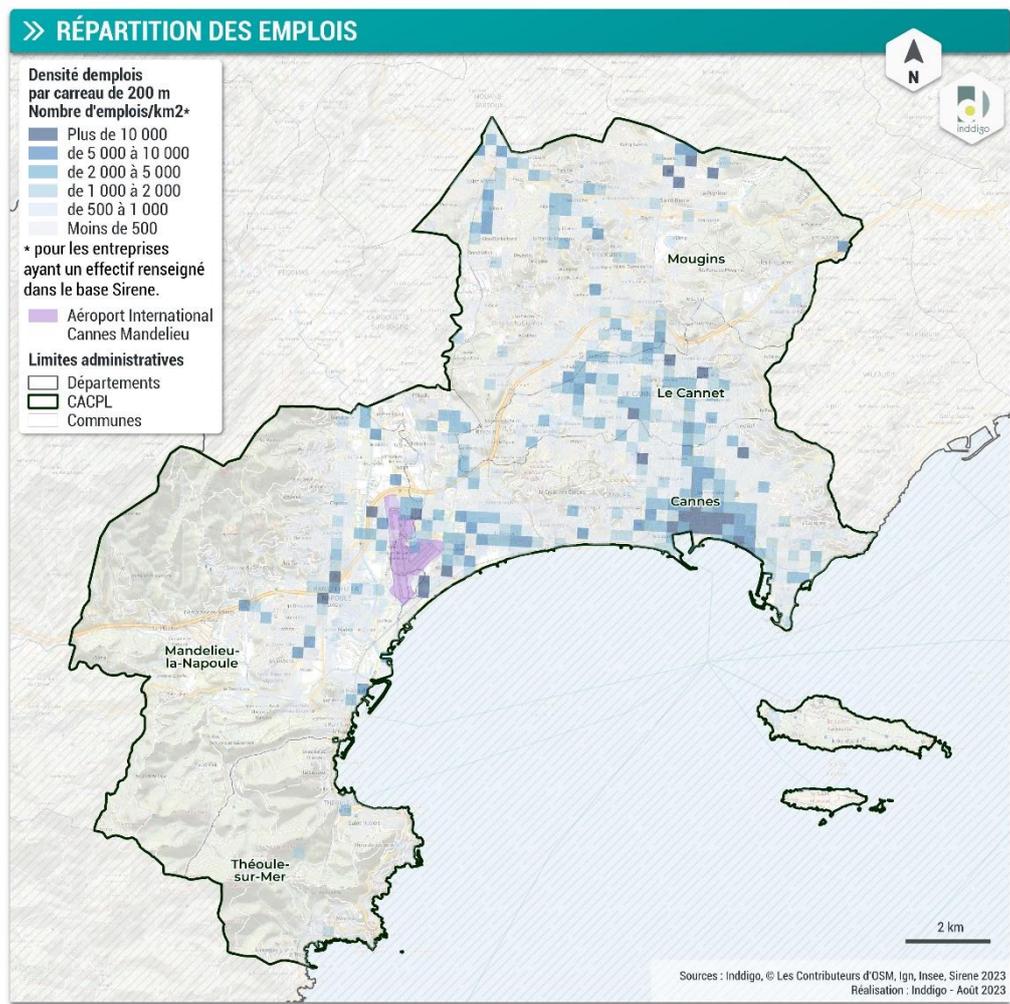


Figure 4 : Répartition des emplois

> 28 445 entreprises

> 60 000 salariés

### 3. Principaux flux internes et intra communaux de personnes

Les déplacements utilitaires sont la cible principale du potentiel de développement de la pratique du vélo.

La carte ci-après représente les axes de déplacements domicile-travail / domicile-études, et met en valeur l'enjeu important de **liaisons au sein et entre les communes de la C.A.C.P.L.**

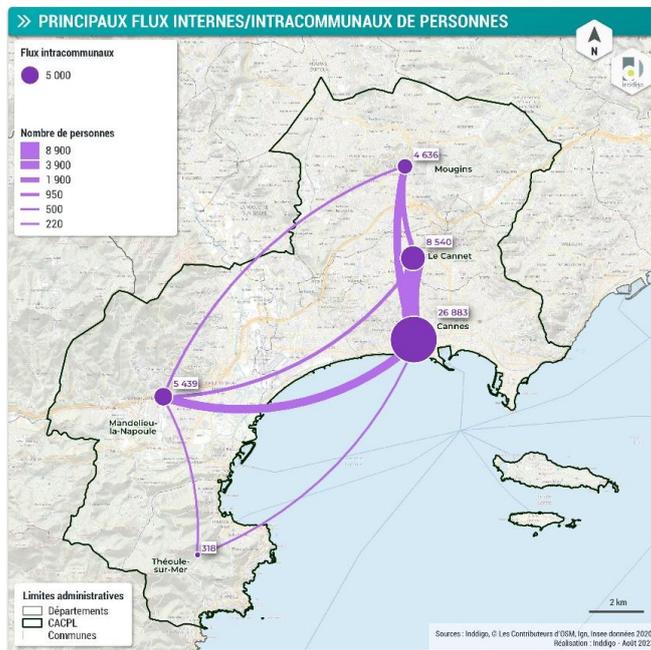
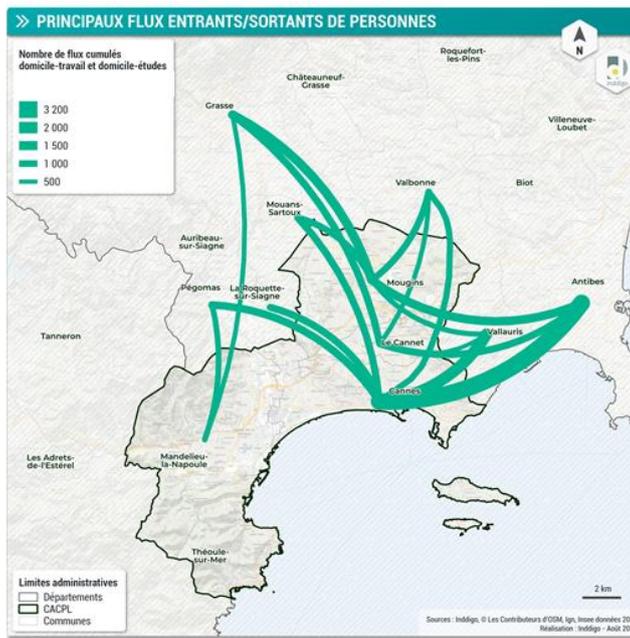


Figure 5 : Principaux flux internes

### 4. Principaux flux entrants et sortants de personnes

La carte ci-après représente les axes de déplacements domicile-travail / domicile-études, avec les territoires voisins, et met en évidence les **besoins de liaisons avec l'extérieur** de l'Agglomération Cannes Lérins.



- > Liens avec l'extérieur surtout à l'Est :
- Cannes - Antibes : **3 165** flux quotidiens
- Cannes - Vallauris : **2 031** flux quotidiens
- Mougins - Antibes : **1 474** flux quotidiens

- > Et aussi :
- Grasse
- Valbonne
- Mouans-Sartoux
- La Roquette-sur-Siagne
- Pégomas

Figure 6 : Principaux flux externes

## 5. Coupsures et obstacles : des contraintes pour les aménagements

L'existence de points de coupures, même courts, dans les itinéraires cyclables (voies ferrées, axes routiers à fort trafic, franchissements de cours d'eau, giratoires de grandes dimensions...) peuvent être des éléments rédhibitoires pour la pratique et remettre en cause des itinéraires entiers (allongements de parcours, dangerosité des franchissements, absence de confort).

Il est donc important de bien les identifier et d'en prévoir le traitement pour le déploiement d'un bon réseau cyclable.

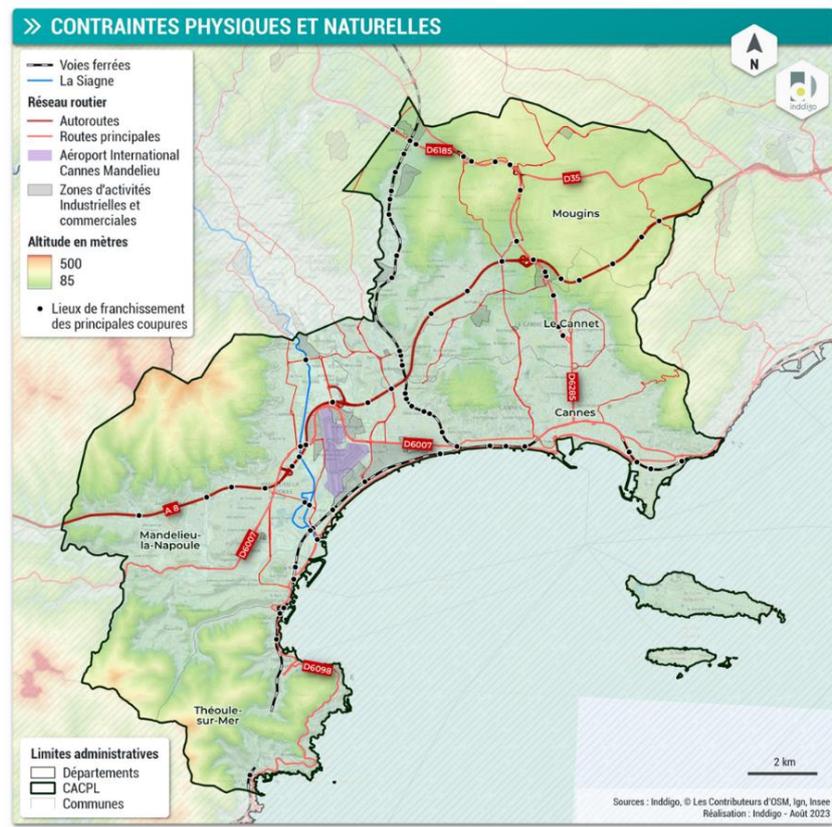


Figure 7 : Contraintes physiques et naturelles

Le diagnostic réalisé identifie des **coupures urbaines** difficiles à franchir par les cyclistes :

- Une voie ferrée côtière avec un nombre limité de franchissements cyclables : certains franchissements accessibles aux piétons seulement (escaliers, étroitesse), mais une partie de la voie ferrée enterrée (centre-ville de Cannes)
- Voie ferrée vers Grasse : franchissements relativement fréquents
- Une autoroute traversant tout le territoire (A8) : peu de franchissements et ceux existant sont souvent des axes à fort trafic automobile, peu sécurisants pour les cyclistes
- Une RD à 2x2 voies (D6185/6285)
- L'aéroport Cannes-Mandelieu, nécessitant un contournement
- Un fleuve : la Siagne.

## 6. Synthèse des enjeux

La carte ci-dessous met en perspective les données d'analyse territoriale et les enjeux de mise en œuvre des liaisons cyclables :

- Un potentiel important lié à une très forte densité de population, notamment sur Cannes et le Cannet,
- Des distances courtes,
- Des axes forts :
  - ◆ *A l'Ouest* : Mandelieu – La Bocca au Nord et au Sud de l'aéroport
  - ◆ *A l'Est* : lien avec Vallauris et Antibes
  - ◆ *Au Nord* : Le Cannet – Mougins et distribution vers Grasse et Valbonne.

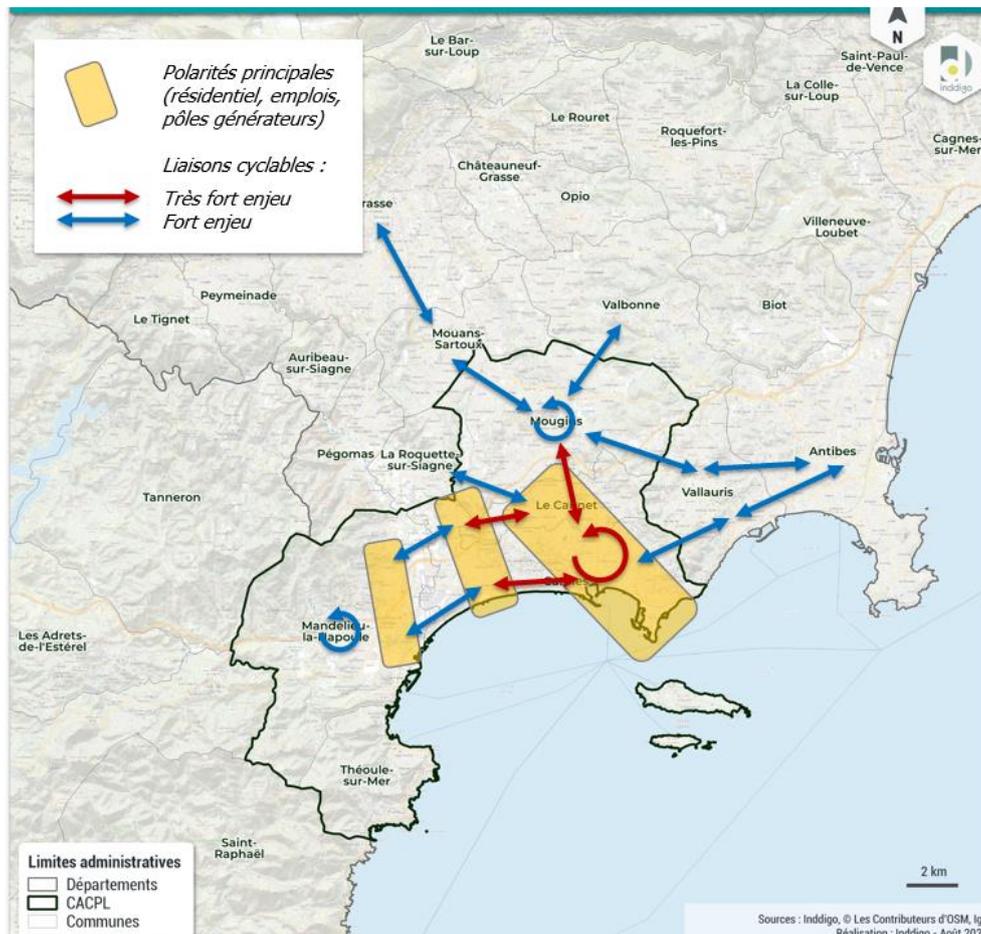


Figure 8 : Carte des enjeux

Au vu des éléments du diagnostic, et compte tenu de la configuration du territoire, plusieurs objectifs guident les orientations à proposer :

- Organiser le fonctionnement du territoire en réseau et développer, au niveau plus fin, un réseau de desserte locale qui permette les petits déplacements du quotidien ou les compléments de trajets plus longs (au début et à la fin de ceux-ci).
- Pacifier les centres villes pour confirmer leur attractivité, et continuer d'accroître la place dédiée aux modes actifs.

## Focus sur la pratique du vélo au sein du territoire aujourd'hui

De septembre 2022 à mai 2023, une **enquête Mobilité EMC<sup>2</sup>** (Enquête Mobilité Certifiée Cerema) a eu lieu sur la Côte d'Azur et l'Est Var afin de recenser les pratiques de déplacements. Les résultats ci-après donnent des indications sur les déplacements en vélo des habitants de la C.A.C.P.L. ayant répondu à l'enquête.

Le territoire de la C.A.C.P.L. affiche un taux d'utilisation du vélo encore assez faible. Au regard des données de l'EMC<sup>2</sup>, environ **1% des déplacements** sont réalisés à vélo (identique à 2009).

- > Parmi les habitants de l'Agglomération interrogés, **81,2% des personnes n'utilisent jamais de vélo**, 12% l'utilisent occasionnellement, 2,4% plusieurs fois par mois et 4,4% l'utilisent plusieurs fois par semaine,
- > En moyenne, **la distance effectuée en vélo est de 2,3 km par trajet**,
- > **La durée moyenne du trajet en vélo est de 14 minutes**, inférieure aux autres modes de transport (moyenne globale 24 mn).
  
- > L'Enquête indique que **70% des ménages n'ont aucun vélo** sur l'Agglomération Cannes Pays de Lérins. Le taux moyen est de **0,56 vélo par ménage sur la C.A.C.P.L.**
- > 65% des ménages déclarent avoir la possibilité de stationner un vélo au domicile.

### Des conditions favorables au développement du vélo

57% des déplacements pour les habitants de la C.A.C.P.L. font moins de 3 kilomètres, et 15% entre 3 et 5 kilomètres ; des reports modaux sont donc possibles vers les déplacements en vélo.



## B. LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS

Le travail mené durant la phase de diagnostic a permis de dresser un audit des aménagements cyclables existants sur le territoire.

### 1. Cartographie des aménagements

- > Sur la C.A.C.P.L., **57,4 km de voirie sont équipés d'aménagements cyclables**,
- > Cela représente **0,36 ml / hab.**,
- > Une majorité d'aménagements sont sans mixité avec la circulation motorisée (pistes, voies vertes, etc.), ce qui est très positif pour la sécurité,
- > La présence de l'itinéraire EV8 joue aussi un rôle important pour les trajets du quotidien.

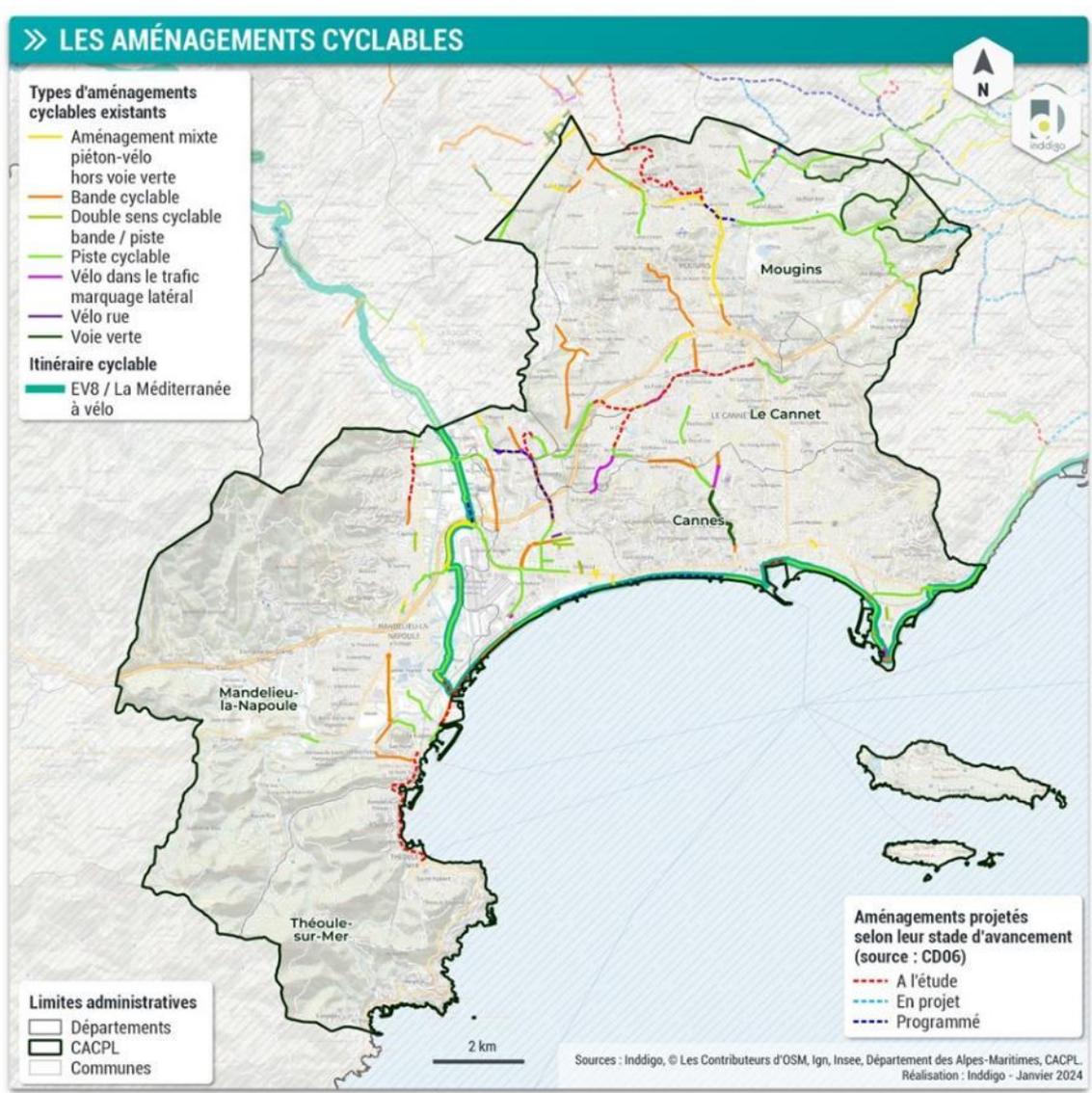


Figure 9 : Aménagements cyclables existants

La cartographie fait ressortir un manque de continuité des aménagements actuels.

Sur le terrain, on constate aussi une disparité sur la qualité des aménagements cyclables réalisés (revêtements, largeurs, sécurité) et un manque de traitement adapté au niveau des intersections avec des « points noirs » à sécuriser. Cette hétérogénéité dépend souvent des époques de réalisation des aménagements, mais aussi de l'espace disponible autour des axes routiers ; dans certains secteurs, les gabarits de voirie limitent davantage les options d'aménagement cyclable si l'on maintient la configuration actuelle des voies de circulation.

En outre, il y a une carence de l'identification des itinéraires cyclables : peu de liaisons sont jalonnées pour les cyclistes (sauf pour l'EuroVelo 8 où une signalétique a été mise en place sur les sections réalisées).

## 2. Types d'aménagements cyclables existants

L'expertise terrain a permis de classifier chaque aménagement, le réseau existant se compose notamment de :

- ◆ 31,2 km de piste cyclable
- ◆ 10,4 km de bande cyclable
- ◆ 7 km de voie verte
- ◆ 5,4 km d'aménagement mixte piéton/vélo (hors voie verte)
- ◆ 1,8 km de partage de la voirie matérialisé

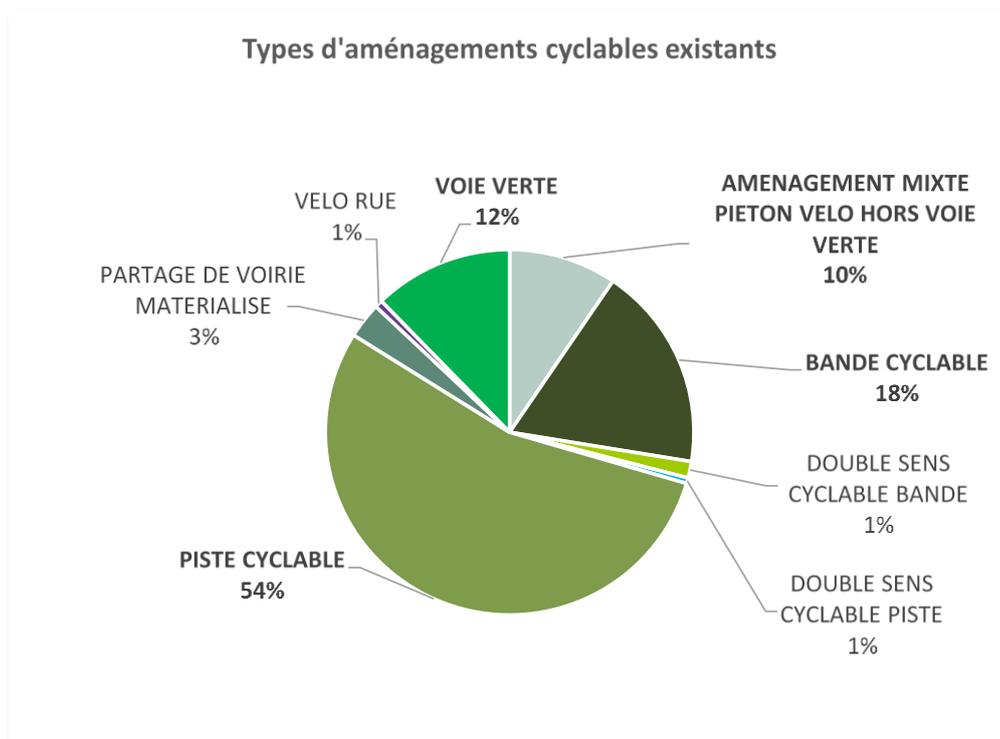


Figure 10 : Types d'aménagements cyclables existants

A cela s'ajoutent des espaces apaisés (zones 30, zones de rencontre, etc.).

NB : une présentation des différents aménagements cyclables figure en annexe 5.

## C. LE STATIONNEMENT

Stationner son vélo en toute sécurité est une des clés de réussite d'une politique cyclable.

Des stationnements sont déjà déployés sur voirie (arceaux), ou sous la forme de stationnements sécurisés (abris vélo « Palm Vélo », abris dans les gares SNCF, locaux fermés dans les habitats collectifs...).

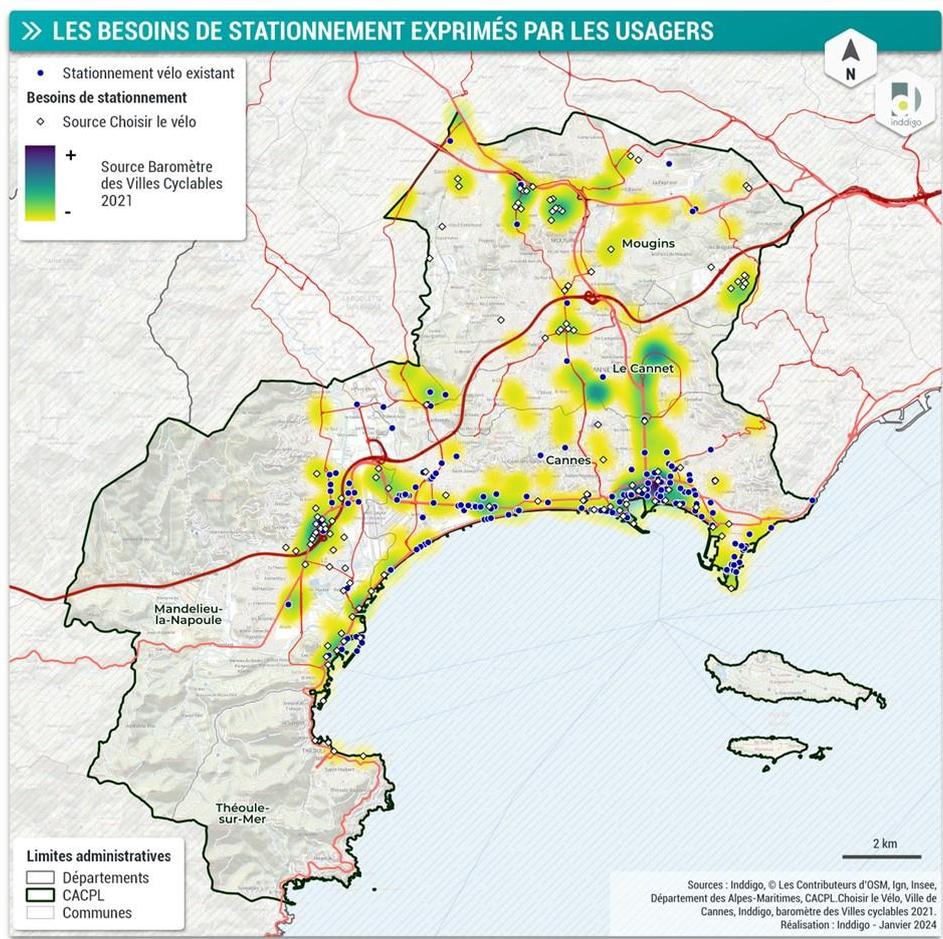


Figure 11 : Les besoins en stationnement

Sur la base de l'analyse du « baromètre cyclable 2021 » et des remontées d'informations des cyclistes, la carte superpose les stationnements existants (points) et besoins exprimés/référencés (secteurs colorés).

Certains secteurs apparaissent notamment comme nécessitant des équipements complémentaires :

- Cannes : centre-ville, boulevard Carnot et La Bocca
- Le Cannet : centre-ville et Place de Rocheville
- Mandelieu-La Napoule : avenue de Cannes et front de mer
- Mougins : Tournamy et village
- Théoule-sur-Mer : centre-ville, plages.

## PARTIE 2

### GRANDES ORIENTATIONS

A partir des éléments du diagnostic, les enjeux de la politique de soutien au développement de l'usage du vélo pour les années à venir se concentrent donc autour des axes suivants :

- ◆ La **construction d'un réseau cyclable**, par la densification du réseau d'aménagement existant et la création d'une armature cyclable continue, sécurisée et lisible pour les usagers,
- ◆ La **mise en place progressive de jalonnement**, en cohérence avec les liaisons définies et les pôles générateurs de déplacements,
- ◆ Le **renforcement de l'offre de stationnement et sa sécurisation**, au plus près des pôles d'activités, des commerces, des zones d'emploi et d'études,
- ◆ L'intensification des actions pour **développer des services favorisant la pratique du vélo**,
- ◆ L'accompagnement par **des actions de communication et de promotion**.

#### I. DENSIFIER L'INFRASTRUCTURE

##### A. DEFINITION DES OBJECTIFS D'AMENAGEMENTS CYCLABLES

Compte tenu à la fois des éléments de diagnostic, de la configuration du territoire et de ses potentiels, plusieurs objectifs guident le maillage cyclable proposé :

- > **Construire un réseau cyclable continu, sécurisé et lisible**, en renforçant les infrastructures en place et en étoffant le maillage du territoire,
- > Améliorer et développer les **liaisons intercommunales**, et assurer les continuités d'aménagement en lien avec les agglomérations limitrophes,
- > Desservir les principaux **pôles générateurs** de déplacements : les pôles d'emploi majeurs et les zones d'activités, les établissements scolaires et les pôles universitaires, les équipements sportifs et culturels, etc.
- > Favoriser l'**intermodalité** avec les autres solutions de mobilité,
- > **Résorber les coupures** urbaines et naturelles,
- > Développer, au niveau plus fin des quartiers, un **réseau de desserte locale** qui permette aussi bien les petits déplacements du quotidien que les déplacements complémentaires sur ces secteurs,
- > Poursuivre la pacification des voies de desserte locale (zone 30, zone de rencontre, etc.) en centre-ville, là où le potentiel pour l'usage du vélo est le plus important,
- > Améliorer la prise en compte des aménagements cyclables dans les projets urbains.

## B. VERS UNE PLANIFICATION A LA LIAISON

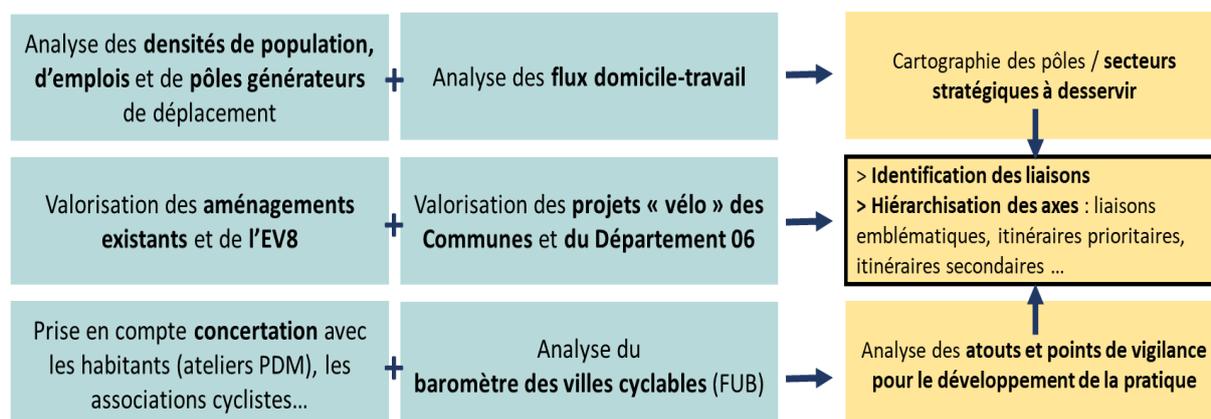
Pour que les aménagements cyclables achevés remportent le succès escompté (fréquentation), il faut que ceux-ci soient adaptés aux besoins fondamentaux du cycliste et calés sur la demande de mobilité du territoire.

Pour un motif utilitaire, ces besoins peuvent être synthétisés en 5 critères majeurs :

- ◆ L'itinéraire doit être **sécurisé**. Plus le trafic et les vitesses sont importants, plus il faut séparer les aménagements cyclables de la voie,
- ◆ L'itinéraire doit être **cohérent** et garantir la **continuité du réseau cyclable**. Il ne doit pas y avoir de maillon manquant au motif que, sur une voie, un aménagement n'est pas possible,
- ◆ L'itinéraire **ne doit pas comporter de détours inutiles**. Le plus court est le mieux, sauf en cas de fort dénivelé ou si la route la plus directe comporte trop d'intersections,
- ◆ L'itinéraire doit être **attractif**. Il doit permettre d'accéder à la rue principale et de relier les pôles d'animations sportives, culturelles, commerciales par un jalonnement performant et compréhensible par tous,
- ◆ L'itinéraire doit être confortable. La surface doit être plane car les vélos n'ont pas ou peu de suspension. On cherchera à limiter l'exposition au bruit, au soleil et au vent, à réduire la cohabitation avec les poids lourds, à privilégier des espaces végétalisés (fraîcheur, ombre).

## C. LE SCHEMA D'INTENTION

Le réseau cyclable projeté, à l'issue du diagnostic et des grandes orientations, propose des itinéraires souhaitables en raison du fonctionnement du territoire. Il s'agit bien d'un **schéma d'intention**.



Chaque liaison a été déterminée de manière à offrir un intérêt stratégique et une cohérence suffisante lorsqu'elle est mise en œuvre dans sa globalité. Une liaison s'appuie ainsi à la fois sur des aménagements existants (dont certains sont à reprendre) et sur des aménagements à créer.

Pour faciliter la mise en œuvre future du schéma, **ce réseau cyclable a été décomposé en 21 liaisons, et hiérarchisé en réseau structurant et réseau complémentaire.**

## D. LE RESEAU STRUCTURANT

Le réseau structurant s'appuie sur la création de **8 liaisons** qui présentent le potentiel de fréquentation le plus élevé.

- ① Littoral
- ② Le Cannet - Cannes Vieux Port
- ③ Le Cannet - Mougins Tournamy
- ④ Cannes Vieux Port - Le Cannet ouest - Mougins Tournamy
- ⑤ La Napoule – Mandelieu Capitou
- ⑥ Mandelieu Capitou – La Bocca nord
- ⑦ La Bocca nord – Le Cannet
- ⑧ Boulevard du Midi – La Bocca nord – La Roquette-sur-Siagne

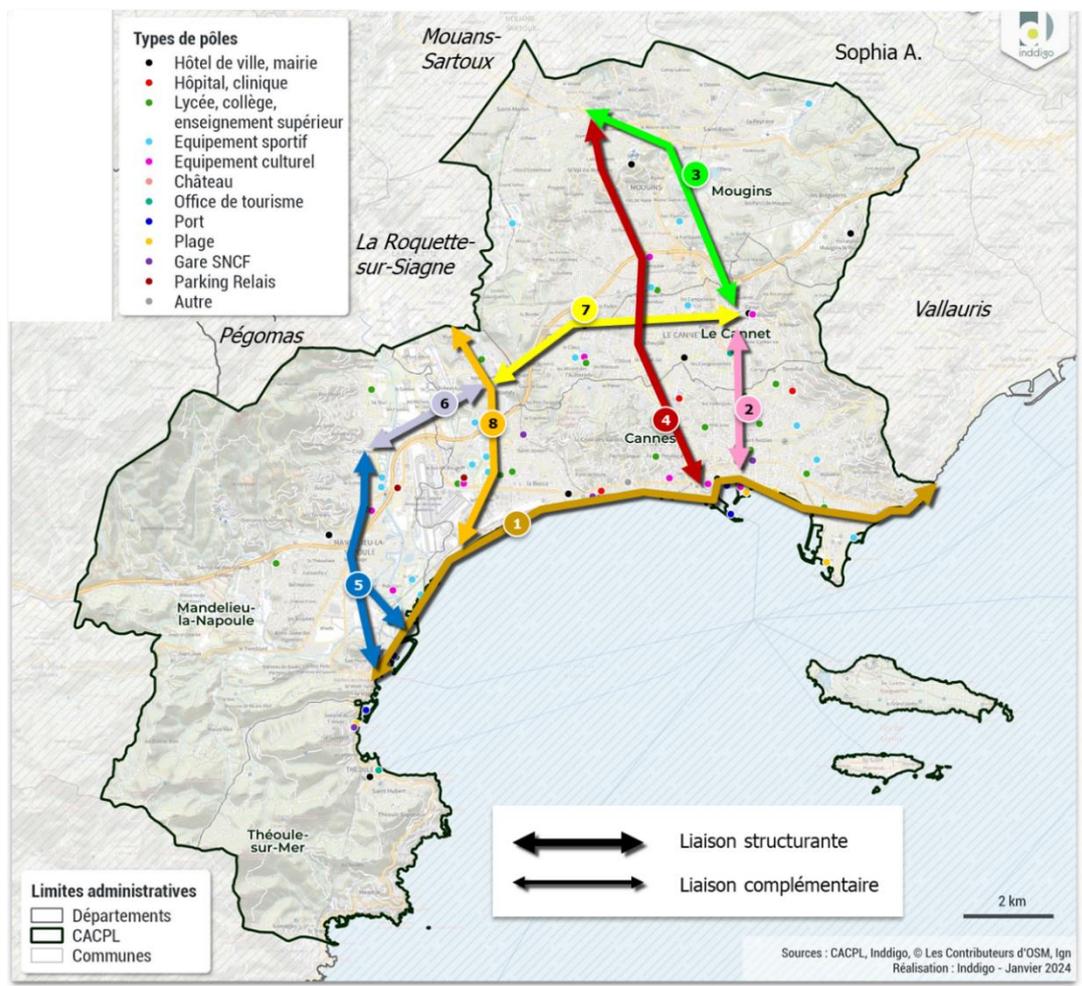


Figure 12 : Schéma d'intention - Le réseau structurant

## E. LE RESEAU COMPLEMENTAIRE

Le réseau complémentaire s'appuie sur la création de **13 liaisons** pour un maillage plus fin du territoire :

- ⑨ Mandelieu Capitou – Collège Les Mimosas
- ⑩ Vallée de la Siagne (EV8) – partie nord
- ⑪ Vallée de la Siagne (EV8) – partie sud
- ⑫ Gare de la Bocca – Vallée de la Siagne
- ⑬ La Frayère – Le Cannet ouest
- ⑭ Barreau est-ouest Le Cannet sud / Cannes nord
- ⑮ Cannes gare – Vallauris (par col St-Antoine)
- ⑯ Ranguin gare – Mouans-Sartoux
- ⑰ Mougins Tournamy – Mouans-Sartoux
- ⑱ Mougins Tournamy – Sophia Antipolis
- ⑲ Le Cannet – Mougins-le-Haut
- ⑳ Mougins-le-Haut – Sophia Antipolis
- ㉑ La Napoule – Théoule-sur-Mer

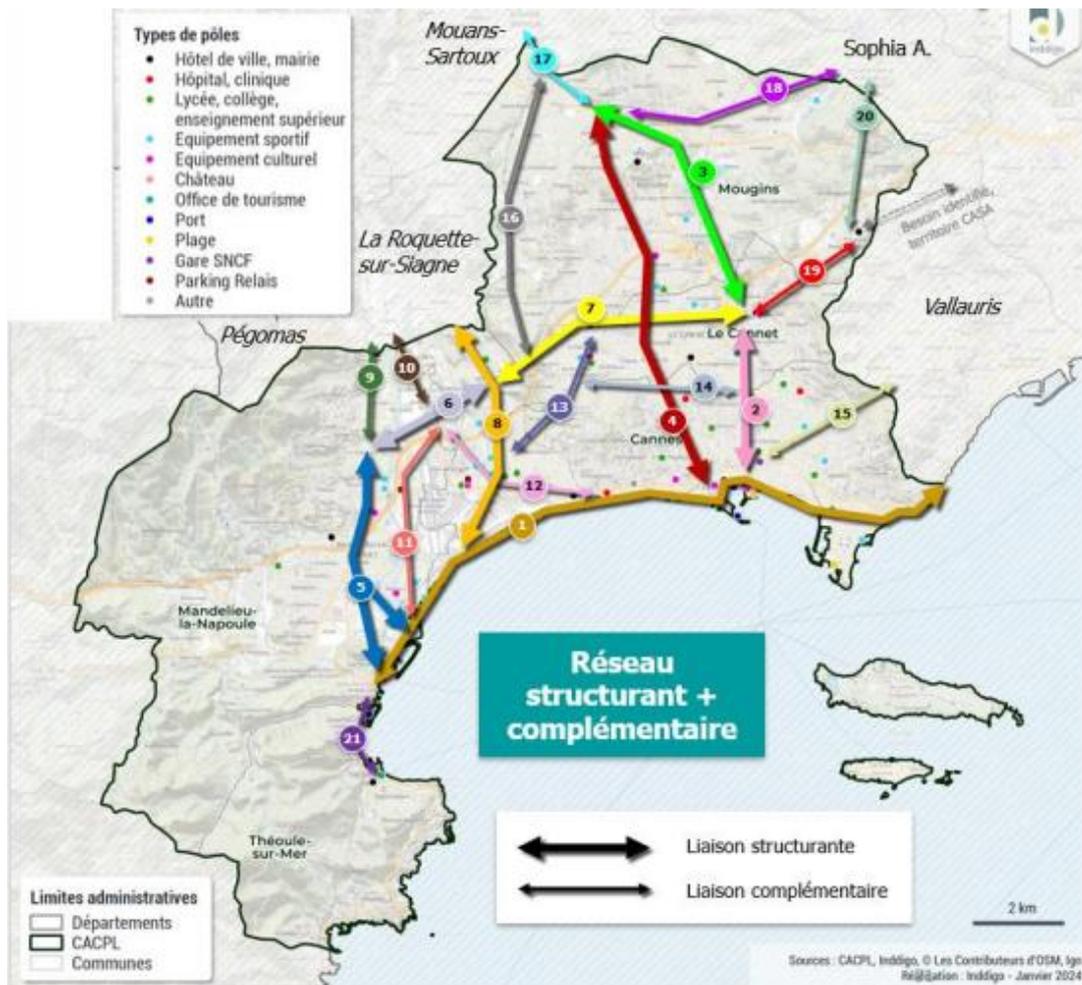


Figure 13 : Schéma d'intention - Le réseau complémentaire

## F. LES AMENAGEMENTS CYCLABLES PROPOSES

Le réseau ainsi projeté est nécessaire pour augmenter la part modale du vélo puisqu'il comporte 105 kilomètres, avec la création de 48 kilomètres d'aménagements cyclables.

Le schéma permet de programmer des opérations, dont certaines peuvent s'échelonner sur plusieurs années selon la complexité du projet. Il conviendra par conséquent de prioriser les actions, avec un phasage opérationnel organisé pour accompagner la progression de la pratique du vélo sur le territoire.

### 1. Prise en compte des aménagements existants

À l'issue du diagnostic, les premières propositions de réseau cyclable ont été présentées, amendées et complétées avec les communes de janvier à mars 2024.

Certains tronçons du réseau ainsi identifiés n'ont pas été retravaillés dans le cadre du Schéma Cyclable car :

- ils disposent déjà d'aménagements de bonne qualité et souvent récents,
- des aménagements sont en cours de travaux ou déjà programmés,
- ils sont concernés par des projets en cours, indépendamment du Schéma Cyclable de l'Agglomération dans lequel ils s'intègrent.

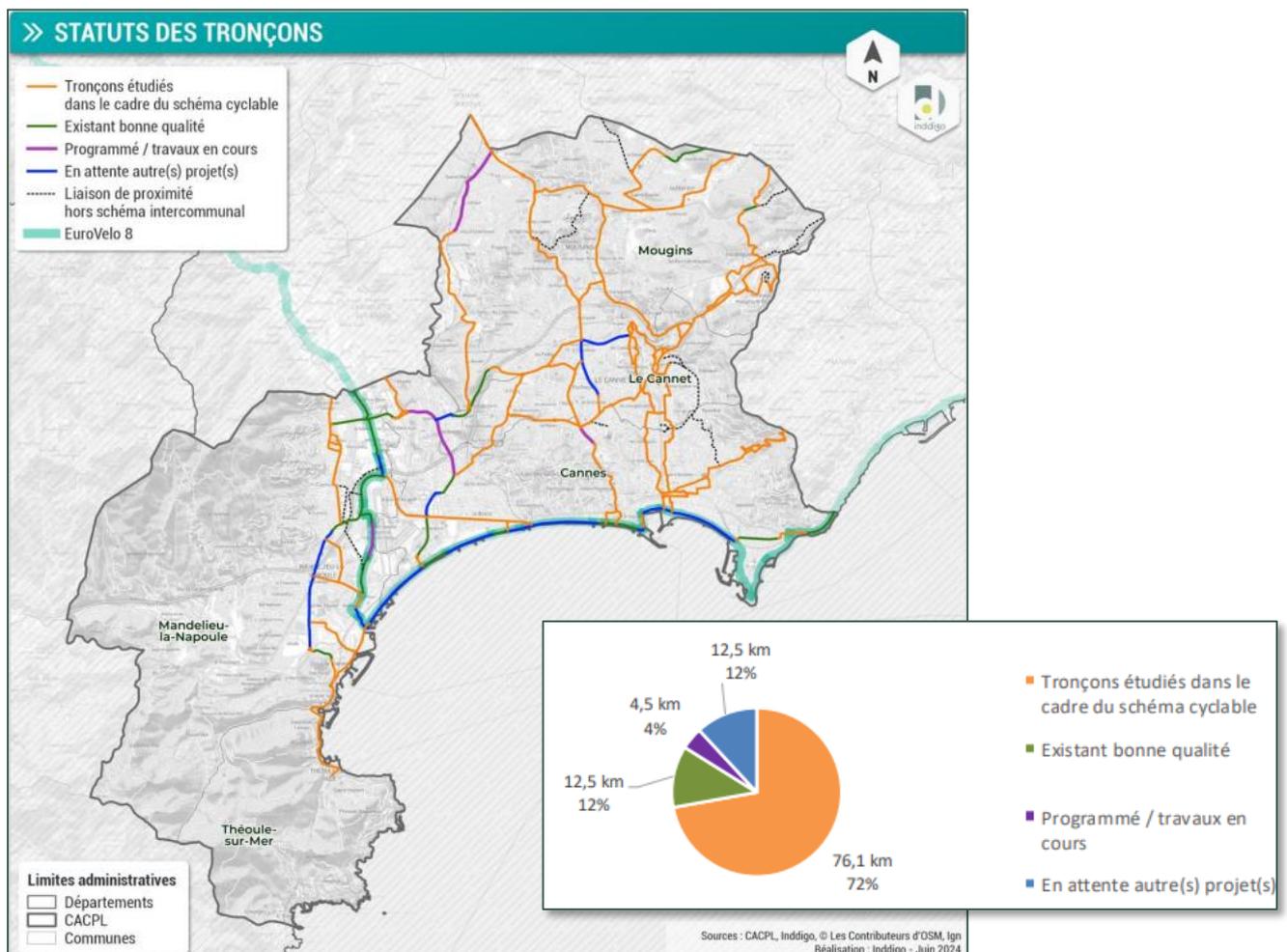


Figure 14 : Statut des tronçons

## 2. Typologie des aménagements proposés

Pour s'adapter aux caractéristiques des voies analysées, les différentes liaisons ont été découpées en **segments** faisant l'objet de propositions d'aménagements spécifiques. Ainsi, un segment peut se définir comme étant « un tronçon de voirie homogène qui permet d'accueillir un aménagement impliquant la même nature de travaux de voirie ».

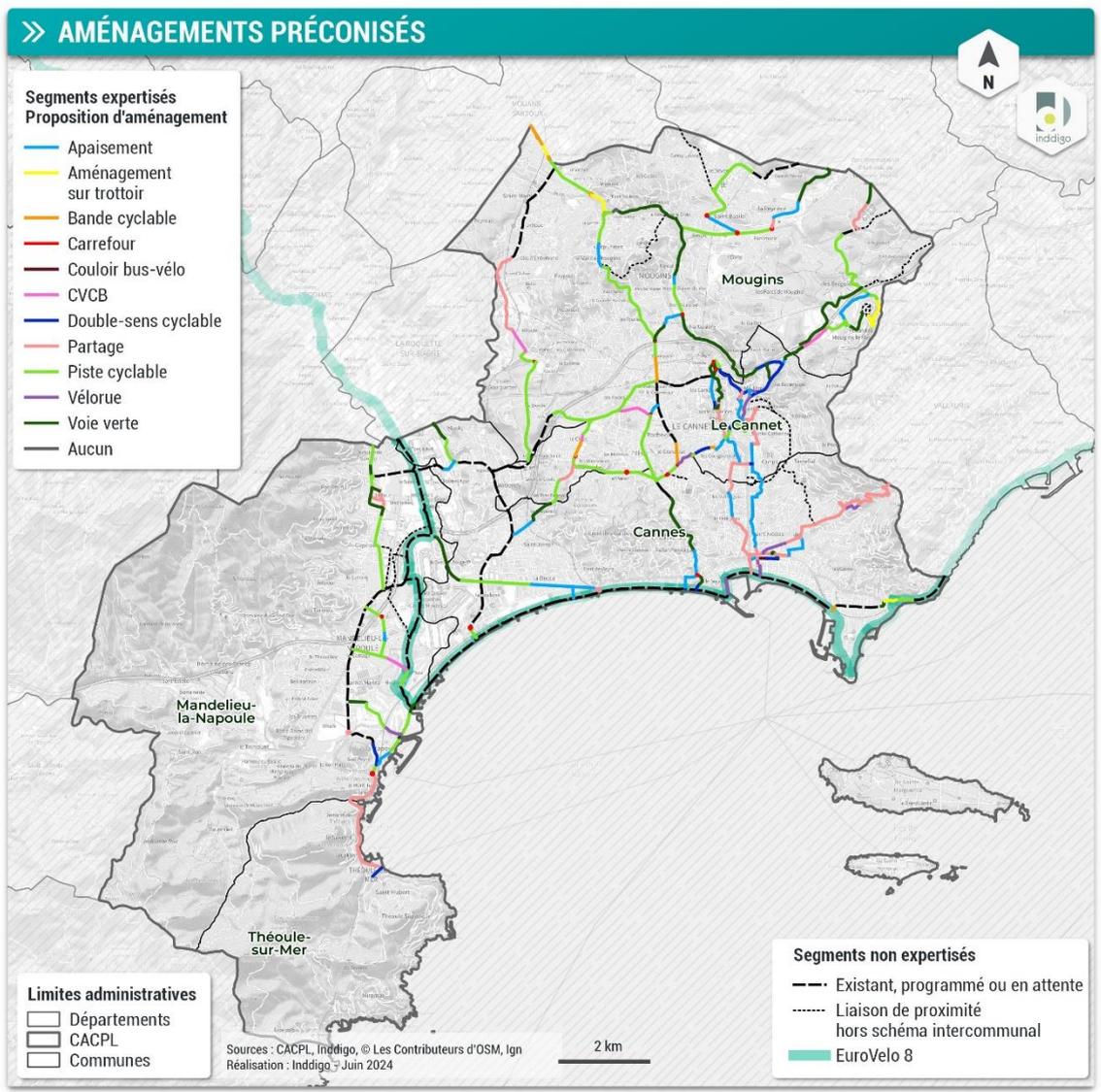


Figure 15 : Aménagements préconisés

**NB :** Les propositions sur le réseau du Schéma Directeur Cyclable s'entendent hors mise en place des « quartiers à 30 km/h » à développer en parallèle.

Les segments sont étudiés un à un dans un **rapport technique** qui servira de base aux études pré-opérationnelles. Pour chaque segment, une fiche présente les caractéristiques de la voie sur laquelle il évolue, une ou deux propositions d'aménagements, ainsi que son coût.

Le coût présenté est réalisé sur la base de ratios. Il peut varier fortement en fonction du contexte (réalisation en interne ou via un marché, linéaire aménagé, etc.) et n'a que peu de sens à l'échelle d'un segment. L'intérêt réside avant tout dans la définition, à l'échelle large, d'un budget pluriannuel à affecter au développement du réseau.

Les propositions sont variées et adaptées au contexte et au profil des voies considérées. Des **sites propres** et des **aménagements dédiés** ont été proposés, sur certains axes, pour sécuriser suffisamment le cycliste sur des voiries à fort trafic et/ou avec du relief.

Toutefois, ces solutions d'aménagement sont difficilement généralisables au regard de l'investissement nécessaire et des contraintes d'insertion en milieu urbain. En outre, pour certains segments, des variantes sont proposées ; il conviendra de les étudier en phase pré-opérationnelle.

### Répartition des typologies d'aménagement préconisées

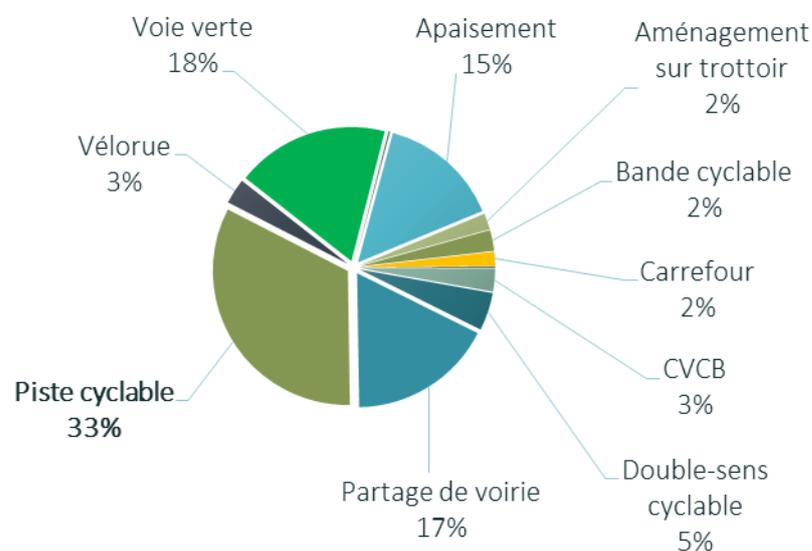


Figure 16 : Typologie des aménagements proposés pour les réseaux structurant et complémentaire

**Les principes d'aménagement proposés sont indicatifs et peuvent évoluer en fonction des contraintes locales et des projets urbains.**

Toutefois, il conviendra de respecter trois enjeux principaux :

- Favoriser la fluidité des déplacements pour augmenter la compétitivité du mode vélo : limiter autant que possible les ruptures dans les cheminements, soigner l'insertion et la sortie des aménagements, ainsi que les transitions entre deux infrastructures différentes,
- Mettre en valeur les aménagements : signalisation verticale et marquage au sol, traitement qualitatif des entrées et des sorties,
- Développer progressivement la place du vélo sur la voirie : pistes et bandes cyclables sur chaussée, principalement sur les voies structurantes.

## G. L'ENTRETIEN DES AMENAGEMENTS CYCLABLES

L'augmentation de l'usage du vélo passe par la densification du réseau cyclable, mais nécessite que ces infrastructures soient entretenues et praticables par les cyclistes, au risque -dans le cas contraire- de décourager la pratique du vélo.

Plusieurs types d'entretiens sont à prendre en compte :

> L'entretien lourd qui entre dans les budgets d'investissement et qui ne fait pas partie directement de la politique cyclable,

> La reprise du revêtement de la surface roulante,

> **L'entretien courant**, qui concerne les postes suivants :

- Balayage et nettoyage, avec des renforcements prévus à l'automne et en hiver pour les aménagements cyclables sur chaussée.

Pour les pistes unidirectionnelles, il est nécessaire de prévoir des véhicules adaptés à la largeur d'une piste cyclable (investissement ou mobilisation de véhicules existants),

- Entretien de la signalisation,

- Reprise des marquages, avec une vigilance particulière pour les bandes cyclables sur lesquelles les voitures et poids lourds sont amenés à empiéter régulièrement et qui s'effacent plus vite,

- Elagage et désherbage, à prévoir le long des aménagements cyclables en milieu périurbain ou rural.



Il est à noter qu'une grande partie de l'entretien peut être effectué en même temps que celui de la voirie : la reprise du revêtement, le marquage, la signalisation par exemple, sauf pour les aménagements séparés de type pistes ou voies vertes.



## II. DÉPLOYER DES SERVICES ASSOCIÉS AU VÉLO ET DES ACTIONS DE PROMOTION

La part d'utilisation du vélo dans les déplacements est aujourd'hui très faible sur le territoire de la Communauté d'Agglomération (de l'ordre de 1%). Pour encourager son usage et engager une nouvelle politique cyclable, il convient de densifier l'infrastructure bien sûr, mais aussi de développer les services et les actions de promotion.

Tout un panel d'actions vient compléter et conforter la démarche portée par le Schéma Cyclable, pour satisfaire les besoins des cyclistes.

**A partir des éléments de diagnostic, les principales orientations ont été définies ; les fiches présentent le détail dans le Plan d'Action.**

### A. L'OFFRE DE STATIONNEMENT VELO

Pour accompagner une politique cyclable, il convient de permettre à tous de garer son vélo facilement et en toute sécurité.

A ce titre et au regard du diagnostic réalisé, les principaux enjeux qui ressortent sont :

- ◆ Développer l'offre de **stationnement vélo sur l'espace public** : dans les centres villes et à proximité des commerces, des équipements éducatifs, sportifs et culturels, des pôles générateurs de déplacements, etc.
- ◆ Offrir une solution de stationnement dans les **pôles d'échanges multimodaux** (gares SNCF, gares routières) et dans les stations des lignes principales du transport urbain.
- ◆ Encourager la mise en place de stationnement vélo dans les **logements collectifs et les entreprises** (locaux à vélos, stationnement abrité et sécurisé).
- ◆ Assurer une distribution équitable des efforts sur l'ensemble du territoire.
- ◆ Accompagner le déploiement de stationnements par des actions d'information et de communication pour les faire connaître.

Ces équipements peuvent être :

- Des **stationnements accessibles** sur voirie, de type **arceaux**, dans une logique de proximité avec les commerces et services,
- Des **stationnements sécurisés**, de type abris individuels ou collectifs, pour une durée de stationnement plus importante,
- Des **locaux à vélos intégrés** aux lieux d'habitation, de travail ou d'études.



## B. LE JALONNEMENT CYCLABLE

Le jalonnement est un point important car il permet de mieux guider et rassurer les cyclistes, et peut également avoir une fonction de communication sur l'aménagement.

Pour accélérer le développement de la pratique cyclable, le jalonnement représente une solution :

- relativement rapide à mettre en œuvre,
- efficace car elle donne une visibilité de la pratique,
- pertinente par la mise en avant d'itinéraires identifiés, même s'ils ne sont pas encore aménagés, pour desservir le territoire.

Il s'agit avant tout d'une signalétique directionnelle dédiée aux cyclistes, à décliner en parallèle des aménagements du Schéma Cyclable :



- **Sécurité** de la pratique cyclable
- **Continuité** dans l'indication
- **Lisibilité et simplicité** de la lecture (pas besoin de s'arrêter pour lire)
- **Homogénéité** entre les différents types de panneaux.

### 1. Principes

Il existe 3 types de panneaux, en fonction de leur position dans le carrefour :

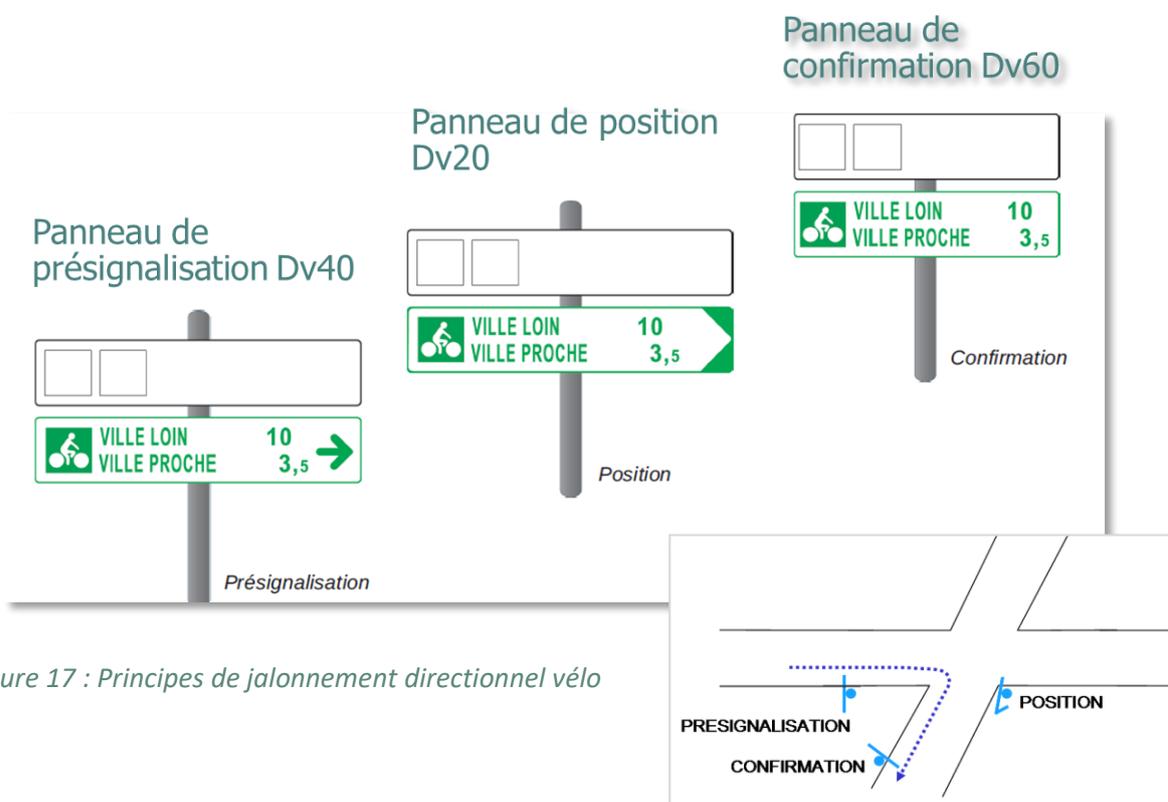


Figure 17 : Principes de jalonnement directionnel vélo

## 2. Les étapes

### ◆ Le choix des pôles

Pour l'utilisateur, il est important de se concentrer sur des pôles majeurs, la signalisation routière servira toujours de complément aux cyclistes pour s'orienter.

### ◆ Le rayonnement des pôles

Le travail de classification croisé avec les usages et le fonctionnement du territoire permet de définir depuis quel point du territoire un pôle sera indiqué (son rayonnement).

### ◆ Les itinéraires

Le jalonnement doit tenir compte de la mise en œuvre progressive du Schéma Cyclable.

### ◆ La charte de jalonnement

Le cadre réglementaire est bien défini, mais il reste quelques éléments à travailler et valider sur une future charte : la position du logo vélo, le lettrage, l'indication de la distance (ou non), l'organisation des totems, l'utilisation de la signalisation horizontale, le rôle de chacun des acteurs (étude, pose, entretien, financement...).

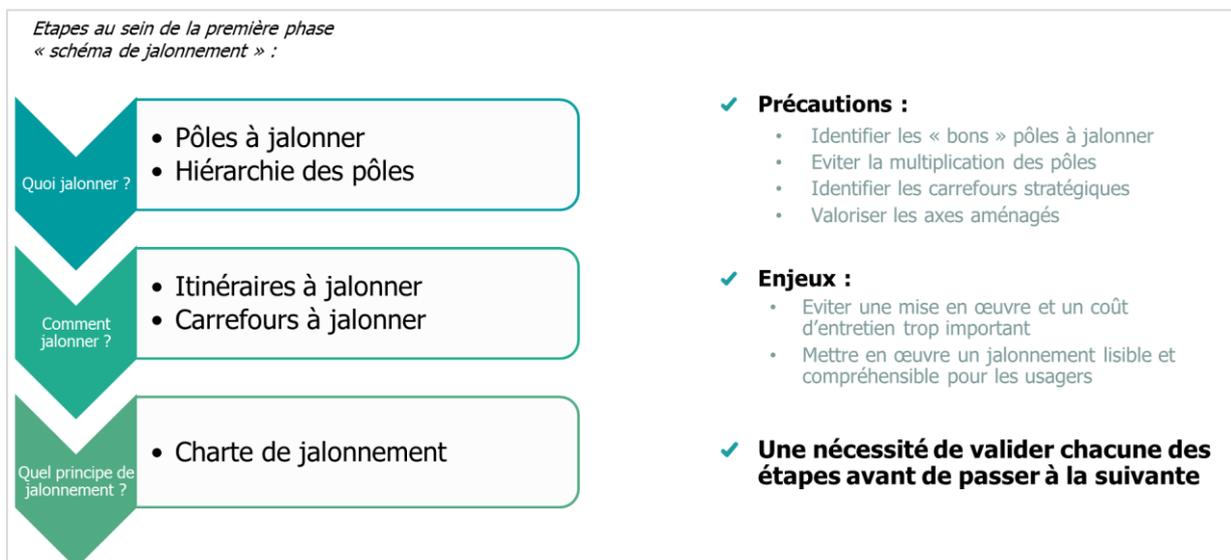


Figure 18 : Etapes de la première phase de schéma de jalonnement

## 3. Assurer une cohérence d'ensemble

La phase de diagnostic du Schéma Cyclable a permis de relever plusieurs jalonnements cyclables déjà existants ou en cours de déploiement.

L'enjeu est de recenser les pôles déjà jalonnés, les itinéraires empruntés, la position des mâts et le format des panneaux pour évaluer comment ils pourraient s'intégrer dans un schéma intercommunal.



## C. LES SERVICES DE LOCATION DE VELO

Compte tenu du faible taux d'équipement des ménages, les actions qui ont pour objectif d'aider les usagers potentiels à se procurer un vélo peuvent sembler intéressantes, notamment sur le segment particulier des Vélos à Assistance Electrique (VAE), eu égard à la configuration du territoire.

### 1. La Location longue durée

La C.A.C.P.L. propose, depuis septembre 2020, un service de location de VAE longue durée « Palm Vélo ».

L'objectif est de permettre aux habitants et aux actifs de la C.A.C.P.L. d'expérimenter l'usage régulier du vélo à assistance électrique, notamment pour des trajets domicile-travail, à des conditions tarifaires avantageuses, sans s'engager immédiatement dans l'acquisition d'un vélo.

Le développement progressif de l'usage de « Palm Vélo » est encourageant. Ce service poursuivra son développement dans les prochaines années avec comme orientations envisagées :

- **l'augmentation du nombre de vélos, et la diversification du parc de vélos** (vélos rallongés, vélos pliants ou cargos par exemple),
- **la facilitation de l'accès au service** : support de réservation avec paiement en ligne, service téléphonique support pour les clients, diversification des points de retrait-restitution des VAE sur le territoire.

### 2. La Location courte durée

Ces vélos offrent une solution pratique pour effectuer de **courts trajets en milieu urbain ou péri-urbain**. Ils constituent ainsi une excellente alternative à l'utilisation de la voiture en ville.

En pratique, les utilisateurs du système peuvent emprunter un vélo dans la station (physique ou virtuelle) de leur choix et le restituer dans une autre station.

Ce service s'adresse aussi bien à des **utilisateurs réguliers** (habitants, étudiants, actifs) qu'aux **occasionnels** (notamment les visiteurs et les touristes).

Pour débiter, une expérimentation de vélo en libre-service peut être envisagée (par exemple sur une ou plusieurs parties du territoire) afin de mesurer l'usage sur une période donnée, et d'adapter le service.

Cette démarche sera construite à l'échelle de l'Agglomération, en lien étroit avec les communes et, le cas échéant, avec les acteurs économiques (employeurs, hôtels...) qui souhaiteraient accorder un espace sur domaine privé pour l'accueil de ce type de service.

## D. SAVOIR FAIRE DU VELO

Certaines personnes ne se sentent pas assez à l'aise pour se déplacer à vélo en ville pour les trajets du quotidien, ou bien n'ont pas encore eu la possibilité d'apprendre à faire du vélo. Pour apprendre ou réapprendre à faire du vélo, notamment sur les déplacements courts, deux principales actions sont déjà engagées et pourront être développées :

- **développer les actions pédagogiques dans les établissements scolaires** (notamment en école primaire) pour le programme « Savoir-Rouler à Vélo ».

- **favoriser les actions de type « vélo-école »**, souvent à destination des adultes.

Les vélo-écoles proposent des sessions d'apprentissage pour les primo-apprenants ou de remises en selle pour les personnes sachant pédaler mais ne circulant pas à vélo.



## E. REPARER ET ENTREtenir SON VELO

Apprendre à réparer son vélo est une compétence non-négligeable pour les cyclistes ; il est utile de savoir comment effectuer des entretiens réguliers et des réparations de base pour assurer sa sécurité et la longévité du vélo.

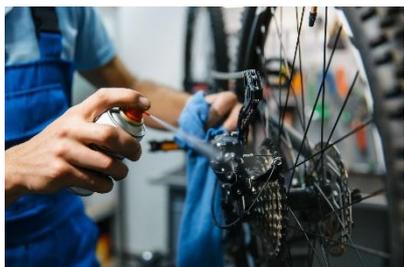
Plusieurs actions, dont certaines déjà engagées, seront poursuivies dans le cadre du Schéma Cyclable :

- mise en place **d'ateliers collaboratifs** en s'appuyant sur les associations : ateliers d'autoréparation, ateliers mobiles de réparation vélo lors d'évènements, etc.

- installation de **stations de gonflage**, en lien avec les itinéraires cyclables,

- mise à disposition de **bornes d'outils en libre-service**,

- élaboration d'un **guide des bonnes pratiques** : conseils pour maintenir son vélo en bon état.



## F. STRATEGIE DE COMMUNICATION ET DE PROMOTION

La communication est un des trois piliers de la politique cyclable, pour susciter une évolution des comportements et des usages en matière de déplacements, et faire connaître les réalisations et services proposés sur l'Agglomération.

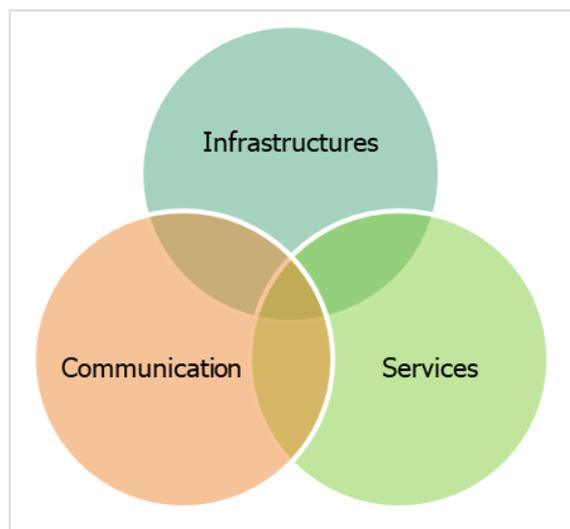


Figure 19 : Composantes d'une politique cyclable

### 1. Enjeux et objectifs de la communication

- ◆ Informer les habitants de la politique cyclable de la C.A.C.P.L. et des réalisations et actions mises en œuvre,
- ◆ Donner de la visibilité à la pratique du vélo sur le territoire de l'Agglomération :
  - Porter à connaissance des **informations relatives au mode vélo** aux usagers et non-usagers (cartographie des itinéraires cyclables, lieux de stationnement, services de location de vélos, équipements d'entretien en libre-service, ateliers...)
  - Mettre en avant les **actions d'animation** organisées par les différents acteurs (fêtes du vélo, semaine de la mobilité, « Cyclistes, brillez ! » ...)
  - **Informers et accompagner** les différents publics ciblés (salariés, étudiants, scolaires, familles, visiteurs...) pour les inciter à utiliser le vélo dans leurs déplacements du quotidien.



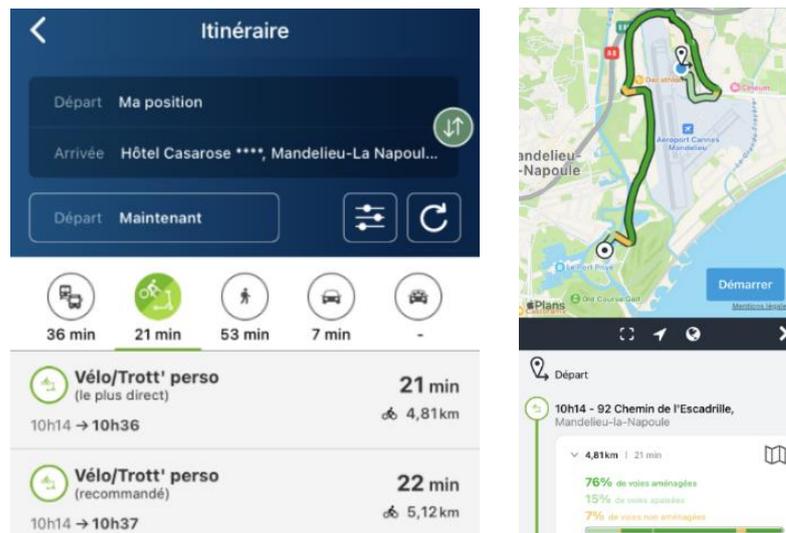
## 2. Mise en œuvre

- ◆ Définition d'un plan de communication adapté : campagnes, supports, informations ciblées
- ◆ Site internet : une large rubrique dédiée au vélo sur le site internet des mobilités
- ◆ Application mobile : module « vélo » sur le *Compagnon Mobilité*



### Focus sur le Compagnon Mobilité

- La « brique » vélo sur l'application mobile indique les itinéraires possibles, les temps de trajets, ainsi que le pourcentage de voies aménagées et apaisées sur l'intégralité du parcours.
- Adaptation du trajet en fonction du type de vélo utilisé (classique ou VAE)



### III. LA GOUVERNANCE ET LES MOYENS

#### A. UNE GOUVERNANCE PARTAGEE

La compétence en matière d'aménagements cyclables demeure partagée entre l'Agglomération Cannes Lérins, les communes et le Département des Alpes-Maritimes. Chaque commune exerce sa compétence Voirie et Circulation et demeure décisionnaire en matière d'aménagement sur ses voiries.

En outre, chacun des acteurs est impliqué dans la mise en place d'actions de soutien et d'accompagnement à la pratique cyclable : stationnement, apprentissage vélo, animation, communication, etc.

La mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable, pour qu'il se déploie efficacement, doit donc faire l'objet d'une gouvernance partagée et durable.



#### 1. Le rôle de la C.A.C.P.L.

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, le rôle de la C.A.C.P.L. sera d'assurer une mise en œuvre cohérente des aménagements et services prévus par le Schéma Directeur Cyclable, à l'échelle du territoire, en tenant compte des éléments suivants :

- Maillage : un **réseau hiérarchisé**, de la desserte de proximité jusqu'aux liens entre les communes et avec les territoires voisins,
- Temporalité : prioriser la **continuité des infrastructures**, pour obtenir des liaisons entièrement aménagées,
- Efficacité et utilité : donner la **priorité aux liaisons présentant les plus grands enjeux d'usage et de report modal**,
- Qualité des infrastructures : réaliser des **aménagements harmonisés** et répondant aux attentes des usagers,
- Services : favoriser l'**accès à des services vélo de qualité** pour tous les habitants, en profitant des synergies et des économies d'échelle qu'un pilotage par la C.A.C.P.L. peut apporter.

## 2. Actions à mettre en œuvre

> **Coordonner l'avancement des projets** sur le territoire avec les communes, et **partager la vision communautaire**.

L'objectif est de suivre l'avancement opérationnel des aménagements et des actions mises en œuvre, mais également d'en assurer la cohérence à l'échelle du bassin de vie.

> **Partager et relayer différents types d'informations** : programmes de subvention, préconisations techniques, évolutions législatives, évènements, etc.

Le partage d'information est une des clefs de la réalisation du Schéma Directeur Cyclable. L'ensemble des acteurs impliqués participera à alimenter cette démarche, en éléments règlementaires ou techniques, et en retours d'expérience notamment. L'un des intérêts est de développer un « réflexe vélo » au sein des services, en s'appuyant sur des référents clairement identifiés.

> **Mettre à disposition des communes un référentiel d'aménagement** afin d'assurer des réalisations homogènes sur le territoire.



> **Suivre les indicateurs d'avancement**

L'évaluation des actions sera réalisée sur la base d'indicateurs, regroupés dans un tableau de bord annuel.



> **Réunir les acteurs**

La C.A.C.P.L. réunira un « Comité vélo », pour partager l'avancement de la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable.

Dans la mesure où le succès de la démarche tient à l'implication et à la collaboration étroite entre les acteurs, ces réunions visent à assurer la construction d'un dialogue pérenne et le suivi des travaux menés : évaluation et enseignements tirés des actions mises en œuvre, remise en perspective par rapport aux objectifs initiaux, choix de programmation des aménagements, etc.

Ponctuellement, il sera possible d'y associer d'autres interlocuteurs : bureau d'étude, associations, habitants, etc.



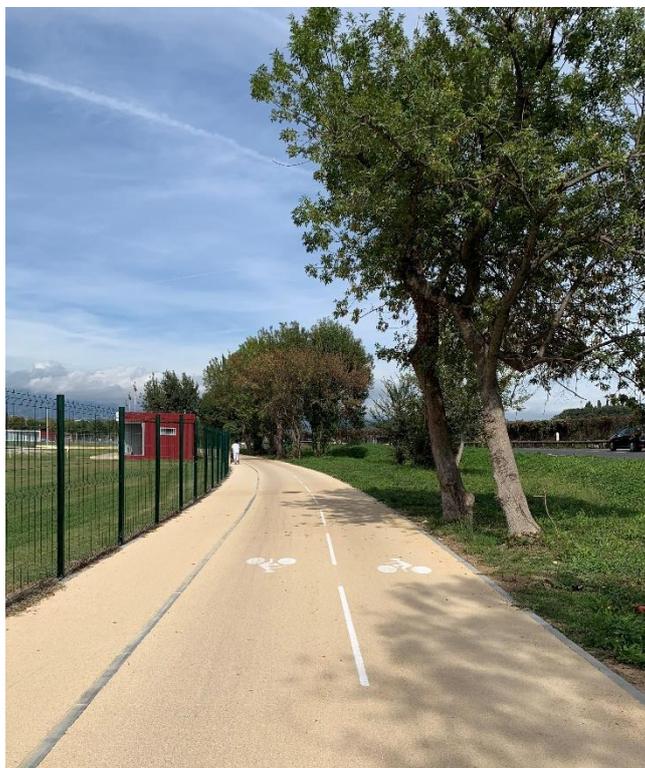
## B. PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT

La majeure partie du budget est à consacrer aux infrastructures (*Cf. annexe*).

<i>Familles d'actions</i>	<i>Budget estimé</i>
Infrastructures	40,5 M€
Services	3,5 M€
Communication	0,5 M€
<b>Total</b>	<b>44,5 M€</b>

Comme inscrit au Plan de Mobilité, les dépenses sont réparties entre les communes (voirie, stationnement) et la C.A.C.P.L. (stationnement, services, sensibilisation, communication, suivi du Schéma Directeur Cyclable).

**Les prévisions d'investissement sont en cohérence avec celles du Plan de Mobilité** (approuvé en juillet 2023), avec un lissage **sur 10 ans** et un **ratio de 26€ par an et par habitant** de l'Agglomération.



## **PARTIE 3 - PLAN D'ACTION**

Pour répondre aux objectifs du Schéma Directeur Cyclable, et dans le prolongement du Plan de Mobilité, un Plan d'Action a été élaboré et se décline selon 4 engagements :

### **Engagement 1 - Développer des aménagements cyclables continus, sécurisés et hiérarchisés**

Action 1.1- Construire un réseau structuré d'aménagements cyclables

Action 1.2- Garantir l'homogénéité des aménagements cyclables

Action 1.3- Assurer l'entretien et le respect des aménagements cyclables

### **Engagement 2 - Déployer des services associés au vélo**

Action 2.1- Conforter et diversifier l'offre de stationnement vélo

Action 2.2- Signaler et jalonner les itinéraires cyclables

Action 2.3- Renforcer et adapter les services de location de vélo

Action 2.4- Soutenir les actions d'apprentissage pour les différents publics

Action 2.5- Faciliter l'entretien des vélos et implanter des aires de services

### **Engagement 3 - Informer, communiquer, sensibiliser**

Action 3.1- Informer sur les itinéraires et les aménagements cyclables

Action 3.2- Mettre en place des actions de communication et de promotion en faveur de la pratique cyclable

### **Engagement 4 - Assurer le suivi des actions en faveur du vélo**

Action 4.1- Suivre et évaluer la mise en œuvre des actions du Schéma Cyclable

Action 1.1 Construire un réseau structuré d'aménagements cyclables	
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Développer un réseau cyclable continu, sécurisé et lisible, en renforçant les infrastructures existantes et en étoffant le maillage du territoire</li> <li>&gt; Développer les liaisons intercommunales et assurer une connexion aux territoires voisins</li> <li>&gt; Relier les principaux pôles générateurs de déplacements</li> <li>&gt; Pacifier l'espace public à une large échelle pour sécuriser les déplacements des cyclistes</li> </ul>
<b>Présentation</b>	<p>Le territoire de la C.A.C.P.L. dispose de 57,4 km de voirie équipés d'aménagements cyclables (2024). Cependant, le diagnostic a mis en avant les problématiques de discontinuité et d'hétérogénéité de ces réalisations.</p> <p>Pour développer l'usage vélo, il est donc nécessaire d'avoir un schéma cohérent à l'échelle intercommunale, favorisant un réseau structuré d'aménagements et donc un potentiel de report modal plus important sur les trajets du quotidien (travail, études/écoles, courses, culture et loisirs).</p> <p>Il est également ici question de la sécurité des cyclistes, avec notamment la prise en compte des zones très denses en matière de circulation et le traitement approprié de coupures urbaines importantes.</p>
<b>Modalités de mise en œuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sur la base du schéma d'intention, décomposé en 21 liaisons « structurantes » et « complémentaires », et du rapport technique pour chaque liaison et segment, travailler en concertation avec les communes et le Département et définir des axes prioritaires en matière d'aménagements cyclables</li> <li>- Capitaliser sur les équipements existants, et les projets engagés pour résorber les discontinuités et aller vers la mise en œuvre d'une liaison dans sa globalité</li> <li>- Adapter les aménagements au contexte de chaque section : 76 km ont été étudiés au total</li> </ul> <p><b>&gt; Le Schéma directeur prévoit la réalisation de 48 km d'aménagements cyclables supplémentaires, pour un réseau de 105 km proposé à terme.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Engager, en complément, des actions de pacification de la voirie avec l'aménagement de zones apaisées.</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Linéaire d'aménagement cyclable réalisé / an (et suivi du total)</li> <li>◆ Linéaire de zones 30 et zones de rencontre réalisé / an (et suivi du total)</li> <li>◆ Etat d'avancement des aménagements pour chaque liaison en fin d'année</li> <li>◆ Investissements réalisés / an (financeurs, subventions éventuelles)</li> </ul>

**Moyen et Long Terme**

*Porteurs*

- C.A.C.P.L.
- Communes
- Département

*Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre*

- Pôle Métropolitain CAP AZUR
- Associations d'usagers

*Coût estimé*

- 40,5 M€ prévus pour l'ensemble des liaisons cyclables



Action 1.2 Garantir l'homogénéité des aménagements cyclables	
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Assurer une continuité entre les aménagements cyclables sur l'ensemble de la C.A.C.P.L., pour plus de lisibilité</li> <li>&gt; Favoriser la fluidité des déplacements, en limitant les ruptures dans les cheminements, en soignant l'insertion et la sortie des aménagements ainsi que les transitions entre deux réalisations différentes</li> </ul>
<b>Présentation</b>	L'irrégularité et la disparité des aménagements cyclables est un des éléments du diagnostic, qu'il convient d'améliorer. L'harmonisation des aménagements, au même titre que la continuité, est un enjeu important pour assurer la lisibilité des itinéraires et la compréhension par l'utilisateur, aussi bien que par les autres usagers de l'espace public.
<b>Modalités de mise en œuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définir un mode opératoire permettant de réaliser des aménagements cyclables qualitatifs (référentiel d'aménagement cyclable*) afin d'homogénéiser les pratiques et de s'adapter aux contraintes du territoire. Ce référentiel, sous forme de boîte à outils des solutions d'aménagements, pourra traiter pour chaque type de voiries présent sur le territoire : <ul style="list-style-type: none"> <li>- des éléments réglementaires applicables,</li> <li>- des préconisations techniques destinées aux aménageurs (ex : la sécurisation sur la traversée des carrefours), en se basant sur les outils à disposition des gestionnaires de voirie.</li> </ul> </li> <li>- Engager une réflexion sur une « identité visuelle » des aménagements cyclables, à l'échelle de l'Agglomération : les types d'aménagements et de revêtements, les choix pour les marquages au sol, le mobilier dédié, le lien avec la signalétique dans le cadre du jalonnement, etc.</li> </ul> <p><i>* Prendre en compte les recommandations du CEREMA</i></p>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Production / mise en jour du référentiel d'aménagement</li> <li>◆ Nb de projets partagés / échanges engagés sur le type et les choix d'aménagements / an</li> </ul>

**Moyen et Long Terme**

*Porteurs*

- C.A.C.P.L.
- Communes
- Département

*Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre*

- Pôle Métropolitain CAP AZUR
- Associations d'usagers

*Coût estimé*

- Inclus dans l'action 1.1



Action 1.3 Assurer l'entretien et le respect des aménagements cyclables	
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Mettre en place une politique d'entretien régulier des aménagements cyclables</li> <li>&gt; Garantir le confort et la sécurité des cyclistes</li> <li>&gt; Assurer la disponibilité des itinéraires cyclables</li> </ul>
<b>Présentation</b>	<p>Les aménagements et itinéraires cyclables sont parfois peu, ou pas du tout utilisés du fait de leur insuffisance d'entretien.</p> <p>La partie circulaire d'un aménagement peut être considérablement réduite par rapport à sa largeur d'origine, du fait par exemple de la végétation ou de la concentration de débris de toutes sortes. Pour qu'un itinéraire reste emprunté par les cyclistes, il est nécessaire de procéder à un entretien régulier.</p> <p>En outre, certains aménagements cyclables peuvent être rendus inutilisables par la présence de véhicules stationnés aux entrées / sorties de l'infrastructure, ou sur l'aménagement lui-même.</p>
<b>Modalités de mise en œuvre</b>	<p>- Un plan d'action, prenant en compte l'entretien courant et l'entretien lourd, permet d'effectuer un travail de qualité homogène sur l'ensemble du réseau cyclable :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- balayage et nettoyage ;</li> <li>- tonte, débroussaillage, taille des haies, élagage et abattage d'arbres à risque ;</li> <li>- entretien du mobilier ;</li> <li>- entretien de la signalisation verticale et horizontale ;</li> <li>- inspection de structure ;</li> <li>- drainage ;</li> <li>- réparation de la chaussée, etc.</li> </ul> <p>Des tournées régulières assurent les interventions ponctuelles de balayage après un orage, d'entretien de la signalétique, d'élagages, etc. Les modalités sont mises en œuvre par les gestionnaires de voirie (cf. Guide de gestion de l'entretien des voies cyclables du CEREMA).</p> <p>- Faire respecter la réglementation, en particulier en matière d'interdiction de stationnement VL sur les itinéraires, et lors de période de travaux.</p>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'opérations d'entretien de voies cyclables par an</li> <li>• Nombre d'opérations de rénovation de voies / d'équipements cyclables par an</li> </ul>

**Tout au long de la mise en œuvre du Schéma**

*Porteurs*

- C.A.C.P.L. (BHNS)
- Communes
- Département

*Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre*

- Riverains
- Contrôle du stationnement

*Coût estimé*

- Entretien courant : intégré à l'entretien des voiries
- Entretien lourd : en fonction des opérations mises en œuvre



## Engagement 2 - Déployer des services associés au vélo

Action 2.1 Conforter et diversifier l'offre de stationnement vélo	
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Multiplier les solutions de stationnement vélos pour répondre aux besoins des différents usages</li> <li>&gt; Poursuivre le développement de l'offre de stationnement sécurisée existante, qui favorise notamment l'intermodalité (bus, trains)</li> <li>&gt; Encourager les initiatives privées en matière de stationnement sécurisé</li> </ul>
<b>Présentation</b>	<p>Stationner son vélo en toute sécurité est une des clés de réussite d'une politique cyclable, le risque de vol étant identifié comme un frein majeur à son usage.</p> <p>Actuellement, le nombre de places disponibles est insuffisant sur le territoire de la C.A.C.P.L., au regard du nombre d'habitants et d'actifs.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le vélo est souvent utilisé pour des trajets courts en milieu urbain, il est donc essentiel de mailler le territoire avec différentes offres de stationnement de proximité,</li> <li>- Le stationnement de longue durée (journée) conduit souvent à la recherche d'un meilleur niveau de sécurisation, rendant nécessaire la réflexion sur les stationnements fermés,</li> <li>- Le développement du stationnement est un projet global, qui doit aussi s'appuyer sur le déploiement d'équipements au sein des espaces privés, notamment dans les logements collectifs et les entreprises.</li> </ul>
<b>Modalités de mise en œuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définir des orientations à l'échelle intercommunale pour des actions coordonnées et complémentaires de développement du stationnement vélo : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyse de l'existant et des besoins issus du diagnostic du Schéma Directeur Cyclable,</li> <li>- Prise en compte des pôles générateurs (emplois, études, services, équipements sportifs, culturels et de loisirs, proximité des commerces, etc.), et des liaisons cyclables définies,</li> <li>- Mise en place de stationnements adaptés aux usages : courte ou longue durée,</li> <li>- Intégration du besoin de stationnement cyclable dans les projets urbains, de rénovation de voirie et de constructions (notamment logements et bureaux),</li> <li>- Dimensionnement (nature et nombre) adapté au lieu et à la fréquentation, en insistant notamment sur des poches de micro-stationnement qui favorisent les déplacements courte distance.</li> </ul> </li> <li>- Utiliser les fiches techniques / recommandations concernant tous les types de stationnement cyclable disponibles.</li> <li>- Effectuer une veille sur l'évolution des produits disponibles et des aides / subventions possibles pour les différents acteurs.</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de places créées sur le territoire chaque année (par type d'équipement, arceaux notamment)</li> <li>• Taux d'usage des « Abris Vélos » proposés par la C.A.C.P.L. et aux gares SNCF</li> <li>• Nombre de places de stationnement réallouées à de l'usage vélo (cf. modifications de places VL/voirie)</li> </ul>

### Moyen et Long Terme

#### Porteurs

- C.A.C.P.L.
- Communes

#### Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Département, Région
- Entreprises et acteurs éco. (hôpital, hôteliers, ports, etc.)
- Centres commerciaux
- Etablissements d'enseignement
- Associations

#### Coût estimé

- En partie inclus dans l'action B2-Axe 2 du PDM
- Engagements en fonction des besoins identifiés



## Engagement 2 - Déployer des services associés au vélo

Action 2.2 Signaler et jalonner les itinéraires cyclables	
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Assurer une continuité et une cohérence du réseau cyclable par le biais de la signalétique</li> <li>&gt; Orienter les déplacements vers le réseau de liaisons identifiées dans le Schéma d'intention</li> <li>&gt; Faciliter la navigation des vélos dans l'Agglomération, tant pour les déplacements locaux qu'intercommunaux</li> <li>&gt; Contribuer à la sécurité</li> </ul>
<b>Présentation</b>	<p>Le jalonnement cyclable permet d'assurer le guidage par signalement des itinéraires les plus directs et les plus sûrs vers les principaux points d'intérêt et pôles générateurs de déplacements. Il doit donc être prévu en accompagnement des itinéraires existants et de ceux qui vont être créés dans le cadre de ce Schéma Cyclable.</p> <p>« La signalisation de direction à l'attention des cyclistes assure la double fonction de leur donner les indications sur la destination choisie et de confirmer l'itinéraire tout au long de leur déplacement » (CEREMA).</p> <p>En outre, la signalétique renforce la sécurité des cyclistes, car elle contribue à donner au vélo sa place parmi les modes de déplacements urbains et à le rendre visible aux yeux de tous.</p>
<b>Modalités de mise en œuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etablir un Plan de Jalonnement à l'échelle de l'Agglomération : <ul style="list-style-type: none"> <li>- réaliser une étude globale, en concertation avec les communes et le Département,</li> <li>- utiliser les méthodologies / outils disponibles (guide du CEREMA, boîte à outils en matière de jalonnement)</li> <li>- la signalisation peut être directionnelle (itinéraire), de police (indique les prescriptions ou informations réglementaires destinées à l'utilisateur de la route, notamment dans les carrefours) ou sous forme de marquage au sol (rappelle la place du vélo sur la voirie).</li> </ul> </li> <li>- Définir les modalités de mise en œuvre et d'entretien des équipements : <ul style="list-style-type: none"> <li>- préciser et hiérarchiser les pôles générateurs à indiquer,</li> <li>- construire les niveaux d'information (destination, distance, durée, position, etc.),</li> <li>- fixer la localisation d'implantation des panneaux (points stratégiques, axes sécurisés) et coordonner les différentes installations pour plus de cohérence,</li> <li>- répartir les rôles pour la fabrication, la pose, l'entretien (nettoyage de graffitis, réparation/remplacement des panneaux...).</li> </ul> </li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Nombre de liaisons cyclables jalonnées (partiellement ou en totalité)</li> <li>◆ Distance cyclable totale couverte sur le territoire grâce au jalonnement</li> </ul>

### Tout au long de la mise en œuvre du Schéma

#### Porteurs

- C.A.C.P.L.
- Communes
- Département

#### Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Pôle Métropolitain CAP AZUR
- Associations

#### Coût estimé

- Etude = 60 k€
- Mise en œuvre : selon dimensionnement des équipements



## Engagement 2 - Déployer des services associés au vélo

Action 2.3 Renforcer et adapter les services de location de vélo	
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Poursuivre le développement du service de location de VAE en longue durée</li> <li>&gt; Expérimenter d'autres formes de location de vélo, notamment en libre-service</li> </ul>
<b>Présentation</b>	<p>Le développement d'offres de location constitue ainsi un soutien efficace à la pratique, pour les habitants, salariés mais également visiteurs du territoire.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mise en place du service « Palm Vélo » par la C.A.C.P.L. est un atout : il permet aux habitants et salariés de l'Agglomération d'expérimenter l'usage régulier du VAE, sans s'engager immédiatement dans l'acquisition d'un vélo. Ce service sera développé et diversifié dans les années à venir (nombre et type de vélos, services associés).</li> <li>- En parallèle, une expérimentation de location de vélo en libre-service peut être envisagée, par exemple sur une ou plusieurs parties du territoire, dans des conditions bien définies, notamment l'absence de financement public.</li> </ul>
<b>Modalités de mise en œuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conforter le service « Palm Vélo » en tenant compte des attentes et besoins des usagers : <ul style="list-style-type: none"> <li>- continuer d'augmenter le nombre de VAE à la location, diversifier la flotte de vélos proposés avec d'autres types de vélos (vélo-cargo, vélo rallongé, vélo pliable, etc.)</li> <li>- poursuivre la démarche de développement de la facilité d'usage (réservation et paiement « en ligne », plateforme de service client, lieu de retrait/restitution...), ainsi que les services complémentaires (location d'accessoires, réservation combinée avec un badge d'accès aux abris vélo fermés, ou possibilités d'assurance,...).</li> </ul> </li> <li>- Expérimenter un service de location en libre-service, qui peut représenter un plus pour les usagers de par sa souplesse d'utilisation : <ul style="list-style-type: none"> <li>- préparer le dimensionnement du service avec les communes afin de répondre aux attentes et bien dimensionner ce nouveau service,</li> <li>- définir le besoin et les règles souhaitées concernant le positionnement de prestataires privés, la ou les zones géographiques à envisager pour commencer (ou à éviter), les conditions du stationnement des vélos et d'occupation du domaine public (redevance annuelle, aménagements...),</li> <li>- suivre les conditions de l'expérimentation et mesurer l'usage sur une période donnée,</li> <li>- en fonction des retours d'expériences et usages observés, décider des suites à donner et des adaptations à apporter.</li> </ul> </li> <li>- Assurer la communication/promotion du/des service(s) auprès des différents publics (habitants, salariés, jeunes)</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flotte de vélos par habitant en location longue durée (total et progression annuelle)</li> <li>• Flotte de vélos par habitant en location libre-service (total et progression annuelle)</li> <li>• Nombre de vélos loués en location longue durée (VLD) et en location libre-service (VLS), par mois</li> </ul>

### Court / Moyen Terme

#### Porteurs

- C.A.C.P.L.
- Communes

#### Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Acteurs économiques
- Prestataires

#### Coût estimé

- VLD inclus au PDM
- VLS selon dimensionnement des services et modalités de mise en œuvre



## Engagement 2 - Déployer des services associés au vélo

Action 2.4 Soutenir les actions d'apprentissage pour les différents publics	
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Sensibiliser et encourager les plus jeunes à l'usage du vélo, ainsi qu'à la conduite en toute sécurité</li> <li>&gt; Accompagner les adultes dans la pratique cyclable</li> </ul>
<b>Présentation</b>	<p>Il est essentiel que les enfants puissent bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo, notamment pour l'entrée au collège. De nombreuses études ont permis de montrer que les pratiques de mobilité s'acquièrent dès le plus jeune âge : une personne ayant pratiqué le vélo pour des déplacements utilitaires dans son enfance aura beaucoup plus de chances que la moyenne de se tourner vers ce mode à l'âge adulte.</p> <p>En outre, il est important de (re)sensibiliser tous les adultes qui le souhaitent aux règles de la sécurité routière et à l'usage du vélo au quotidien, afin qu'il n'y ait pas de frein à une utilisation plus régulière de celui-ci. L'objectif est de permettre aux adultes n'ayant pas appris (ou pas suffisamment) à faire du vélo dans leur enfance de s'initier et éventuellement de se tourner vers ce mode.</p>
<b>Modalités de mise en œuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour les enfants et les adolescents : <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; consolider un programme de déploiement d'actions dans les écoles du territoire, en lien avec ce qui est déjà engagé par les communes, en particulier dans le cadre du dispositif « Savoir Rouler A Vélo » (3 blocs d'apprentissage),</li> <li>&gt; compléter par d'autres actions pédagogiques, journées dédiées, etc.</li> <li>&gt; créer et diffuser des supports adaptés : guide / livret pédagogique, quiz, vidéo.</li> </ul> </li> <li>- Pour les adultes : <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; renforcer les actions spécifiquement destinées aux adultes et de « remise en selle », en démarche individuelle ou via les employeurs,</li> <li>&gt; proposer des accompagnements individualisés, ou en petit groupe, sur le trajet domicile-travail par un cycliste expérimenté qui décrypte les conditions de circulation et guide vers l'itinéraire optimal,</li> <li>&gt; compléter par des formations à l'entretien et réparation de vélo</li> </ul> </li> <li>- Pour tous : <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; mettre en œuvre des campagnes de sensibilisation sur la sécurité à vélo (opération « <i>Cyclistes, brillez</i> »), ou sur le partage de l'espace public (par exemple « <i>Toi, moi, nous, la rue pour tous</i> »).</li> <li>&gt; créer des supports d'information spécifiques, diffuser des guides de bonnes pratiques <i>Sécurité Routière</i>.</li> <li>&gt; offrir de petits objets favorisant la sécurité à vélo : gilets ou sacs fluos, éclairages...</li> </ul> </li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'élèves (et/ou de classes) sensibilisés à la pratique cyclable, par an</li> <li>• Nombre d'adultes accompagnés par an : remise en selle, reconnaissance de trajet, etc.</li> <li>• Nombre d'évènements et ateliers déployés par an</li> <li>• Nombre de supports réalisés et diffusés</li> </ul>

### Tout au long de la mise en œuvre du Schéma

#### Porteurs

- C.A.C.P.L.
- Communes
- Département

#### Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Etablissements scolaires
- Entreprises, administrations
- Polices Municipales, Services des sports
- Maisons de quartiers, centres de loisirs
- Associations
- Acteurs de la prévention, sécurité routière
- Pôle Métropolitain CAP AZUR

#### Coût estimé

- Inclus dans le Plan de Mobilité (communication)
- Moyens propres C.A.C.P.L. et communes



## Engagement 2 - Déployer des services associés au vélo

Action 2.5 Faciliter l'entretien des vélos et implanter des aires de services	
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Encourager et déployer des solutions faciles d'accès pour l'entretien et la réparation des vélos</li> <li>&gt; Créer des aires de services, à des emplacements stratégiques (en lien avec les liaisons cyclables définies) sur le territoire intercommunal</li> </ul>
<b>Présentation</b>	<p>L'entretien du vélo est souvent vécu comme une contrainte pour les cyclistes et certains peuvent abandonner (ou retarder) la pratique cyclable en cas de problème technique.</p> <p>Les conditions favorables à l'entretien et à la réparation de son vélo font donc partie des leviers indispensables à la pratique cyclable.</p>
<b>Modalités de mise en œuvre</b>	<p>- Entretien et réparer son vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; soutenir la mise en place d'ateliers participatifs ou d'autoréparation (en s'appuyant sur les associations)</li> <li>&gt; encourager le développement d'ateliers mobiles de réparation vélo sur le territoire,</li> <li>&gt; cartographier des réparateurs vélos existants,</li> <li>&gt; éditer / diffuser un guide des bonnes pratiques en matière d'entretien de son vélo : « <i>Les bons réflexes pour entretenir mon vélo</i> ».</li> </ul> <p>- Faciliter l'accès aux équipements d'entretien en lien avec les liaisons du Schéma Cyclable :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; poursuivre l'installation d'aires de services vélo, avec station de gonflage et matériel de réparation (outils en libre-service).</li> </ul> <p>Pour cela, identifier des lieux fréquentés par les cyclistes, prioriser les emplacements, solliciter éventuellement des financements pour les équiper, etc. (accompagner également les initiatives privées en la matière).</p>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'ateliers de réparation tenus (ateliers d'autoréparation, ateliers mobiles, etc.) par an</li> <li>• Nombre d'aires déployées par an</li> <li>• Nombre d'aires disponibles au total</li> </ul>

### Tout au long de la mise en œuvre du Schéma

#### Porteurs

- C.A.C.P.L.
- Département
- Communes

#### Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Associations
- Spécialistes de la réparation vélo
- Acteurs économiques

#### Coût estimé

- Selon dimensionnement des équipements et services



Action 3.1 Informer sur les itinéraires et les aménagements cyclables	
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Faire connaître les aménagements cyclables au plus grand nombre et encourager leur usage</li> <li>&gt; Accompagner par la communication chaque amélioration et/ou création de nouvelle infrastructure afin de donner de la visibilité aux actions, et de permettre une augmentation des déplacements à vélo sur ces axes</li> </ul>
<b>Présentation</b>	<p>Pour développer la pratique du vélo, il est nécessaire de rendre lisible et accessible par tous (habitants, salariés, visiteurs) l'organisation du réseau cyclable, les aménagements disponibles ainsi que les équipements associés.</p> <p>Des supports dédiés (traditionnels et numériques), ainsi que des actions de terrain, seront déployés afin de faire largement connaître le schéma Directeur Cyclable et les réalisations.</p>
<b>Modalités de mise en œuvre</b>	<p>- Etablir et mettre à jour, en collaboration avec les communes et le Département, la cartographie des infrastructures cyclables, dans le but de communiquer par différents canaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alimenter les informations (recherche d'itinéraire) de l'Application Mobile – <i>Compagnon de Mobilité</i>,</li> <li>- utiliser / ouvrir les données cartographiques pour d'autres applications et sites : open data, application spécialisée vélo (<i>Geovelo</i> par exemple), etc.</li> <li>- réaliser une version imprimée du plan (comme un plan de transports en commun) et des focus géographiques à des fins d'implantation sur le terrain (panneaux d'information).</li> <li>- associer aux liaisons l'information sur le positionnement des stationnements, des aires de services et équipements de réparation.</li> </ul> <p><i>Focus</i> : Le <i>Compagnon Mobilité</i> est un outil numérique qui permet de regrouper, sur une même application, différents modes (bus, vélo, covoiturage, etc.) pour en faciliter l'usage. L'enjeu est de continuer à l'enrichir afin de proposer une offre de Mobilité attractive. Des campagnes de communication destinées à faire connaître l'outil sont également indispensables pour toucher l'ensemble des publics.</p> <p>- Diversifier les canaux de communication pour toucher les différentes cibles concernées par les aménagements cyclables :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mettre à disposition le plan des itinéraires et aménagements sur les sites Internet : site des mobilités (rubrique identifiable « Mon Agglo à vélo »), sites des communes (lien),</li> <li>- diffuser le plan des itinéraires cyclables dans les agences Palm Bus, les offices de Tourisme et lieux publics du territoire, insérer des focus dans le journal municipal des communes,</li> <li>- communiquer sur les réalisations et l'avancement de la mise en œuvre du Schéma Cyclable via les réseaux sociaux, des communiqués de presse, une newsletter,</li> <li>- diffuser largement les informations lors des animations, journées « vélo », etc.</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de connexions par mois sur le <i>Compagnon Mobilité</i> – « rubrique - itinéraire à vélo »</li> <li>• Suivi de l'usage par mois sur application(s) spécifique(s) vélo</li> <li>• Nombre de diffusions du plan des itinéraires cyclables (papier, panneaux, extraits...)</li> </ul>

**Tout au long de la mise en œuvre du Schéma**

*Porteurs*

- C.A.C.P.L.
- Communes

*Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre*

- Département
- Pôle Métropolitain CAP AZUR
- Associations

*Coût estimé*

- Inclus dans le Plan de Mobilité (communication)
- Moyens propres C.A.C.P.L. et communes



Action 3.2 Mettre en place des actions de communication et de promotion en faveur de la pratique cyclable	
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Communiquer sur les projets et les réalisations en faveur du vélo, ainsi que sur les services proposés à l'échelle du bassin de vie</li> <li>&gt; Réaliser des campagnes de communication positives en faveur de la pratique cyclable et de ses bienfaits, et développer une culture vélo (avantages sur les sujets santé, facilité d'usage, gains financiers...)</li> <li>&gt; Sensibiliser à la sécurité routière et au partage de la voirie entre les différents modes de déplacements (voitures, vélos, piétons)</li> </ul>
<b>Présentation</b>	<p>Le vélo est encore peu utilisé sur le territoire de la C.A.C.P.L. (1% de part modale, lors de l'EMC<sup>2</sup> de 2023). Pour accompagner le développement de la pratique, et favoriser l'utilisation du réseau cyclable et des services offerts sur l'ensemble du territoire, il est nécessaire d'informer, de communiquer et de sensibiliser les différents publics.</p>
<b>Modalités de mise en œuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Créer et diffuser des supports d'information et de communication permettant d'améliorer la lisibilité et la visibilité des initiatives auprès du grand public :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; communication sur le Schéma Cyclable, les itinéraires, les équipements (cf. 3.1),</li> <li>&gt; supports de communication sur les services : location de vélo, stationnements sécurisés, etc.</li> <li>&gt; rubriques spécifiques pour les outils de communication de la C.A.C.P.L. et des communes : sites internet et magazines d'information pour transmettre, de façon régulière, des informations concernant le vélo aux habitants,</li> <li>&gt; campagnes d'affichage, relais dans la presse locale, posts fréquents (vidéos notamment) sur les réseaux sociaux.</li> </ul> </li> <li>- <u>Ponctuer l'année de différents évènements sur le thème des déplacements à vélo :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; s'associer autour d'évènements « cyclables » organisés dans les communes afin de faire la promotion du vélo : fêtes du vélo, piétonisations, etc.</li> <li>&gt; créer un temps fort « vélo » à l'échelle de l'Agglomération, en lien avec la Semaine de la Mobilité ou « Mai à Vélo »,</li> <li>&gt; organiser des actions dédiées dans les entreprises : informations et conseils aux salariés (« Au boulot, j'y vais à vélo ! »), challenges Mobilité, concours photos vélos, etc.</li> </ul> </li> <li>- <u>Déployer des campagnes et des initiatives afin de sensibiliser aux bonnes pratiques autour des déplacements à vélo :</u> sécurité des cyclistes, cohabitation des différents modes, qualité de vie par exemple.</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de supports et de campagnes réalisés (ou actualisés) par an</li> <li>• Nombre d'évènements dédiés à la pratique cyclable (et nombre de participants si possible) par an</li> <li>• Nombre de vues sur les réseaux sociaux (par campagne) sur l'année</li> <li>• Nombre de parutions dans la presse et les journaux municipaux liés à la pratique cyclable</li> </ul>

Tout au long de la mise en œuvre du Schéma

**Porteurs**

- C.A.C.P.L.
- Communes
- Pôle Métropolitain CAP AZUR
- Département

**Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre**

- Offices de Tourisme
- Acteurs labellisés "Accueil Vélo"
- Associations

**Coût estimé**

- Inclus dans le PDM (communication)
- Moyens propres C.A.C.P.L. et communes



## Engagement 4 - Assurer le suivi des actions en faveur du vélo

Action 4.1 Suivre et évaluer la mise en œuvre des actions du Schéma Cyclable	
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Suivre l'avancement du plan d'action et partager les informations avec les acteurs</li> <li>&gt; Améliorer les connaissances sur les comportements de mobilité – usages du vélo</li> <li>&gt; Communiquer, prioriser et réorienter les actions</li> </ul>
<b>Présentation</b>	<p>Les actions du Schéma Directeur Cyclable participent à l'objectif de favoriser l'usage du vélo, et d'augmenter la part modale à 5% des déplacements à l'échéance du PDM.</p> <p>La mise en œuvre et l'incidence des actions doivent ainsi régulièrement faire l'objet d'un suivi, afin d'évaluer l'avancement des réalisations, leur impact, et d'opérer éventuellement des ajustements ; c'est une condition essentielle à la réussite du Schéma Cyclable et à sa pérennité dans le temps.</p>
<b>Modalités de mise en œuvre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaborer un tableau de bord annuel des indicateurs définis dans chaque action, pour faciliter le suivi et l'évaluation du Schéma Directeur Cyclable :               <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; renseigner régulièrement et établir un point pour chaque année,</li> <li>&gt; partager les résultats avec les acteurs concernés,</li> <li>&gt; utiliser les résultats pour prioriser et réorienter les actions si nécessaire.</li> </ul> </li> <li>- Améliorer notre connaissance de la pratique, notamment la fréquentation des itinéraires :               <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; utiliser les dispositifs de comptages sur le terrain (compteurs modes actifs - fixes ou mobiles),</li> <li>&gt; expérimenter des solutions liées aux nouveaux outils : applications mobiles,</li> <li>&gt; mettre en place, ponctuellement, des enquêtes sur les déplacements cyclables (comptage, satisfaction).</li> </ul> </li> <li>- Suivre l'évolution des parts modales :               <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; s'appuyer sur les résultats de l'enquête EMC<sup>2</sup> de 2022-2023, qui donne déjà des éléments sur l'évolution des pratiques de mobilité, puis sur la mise à jour du MM06.</li> </ul> </li> <li>- Suivre l'impact de la politique cyclable sur l'évolution des émissions de gaz à effet de serre et la qualité de l'air.</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tableau des indicateurs du Schéma Directeur Cyclable</li> <li>• Nombre de compteurs modes actifs (/an) et données collectées</li> <li>• Données applications mobiles (/an)</li> <li>• Résultats des enquêtes / sondages (comptages, données qualitatives)</li> <li>• Part modale du vélo (évolution) et impact sur les émissions de gaz à effet de serre et la qualité de l'air</li> </ul>

### Tout au long de la mise en œuvre du Schéma

#### Porteurs

- C.A.C.P.L.
- Communes
- Département

#### Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Pôle Métropolitain CAP AZUR
- ATMOSUD
- CCI
- CEREMA

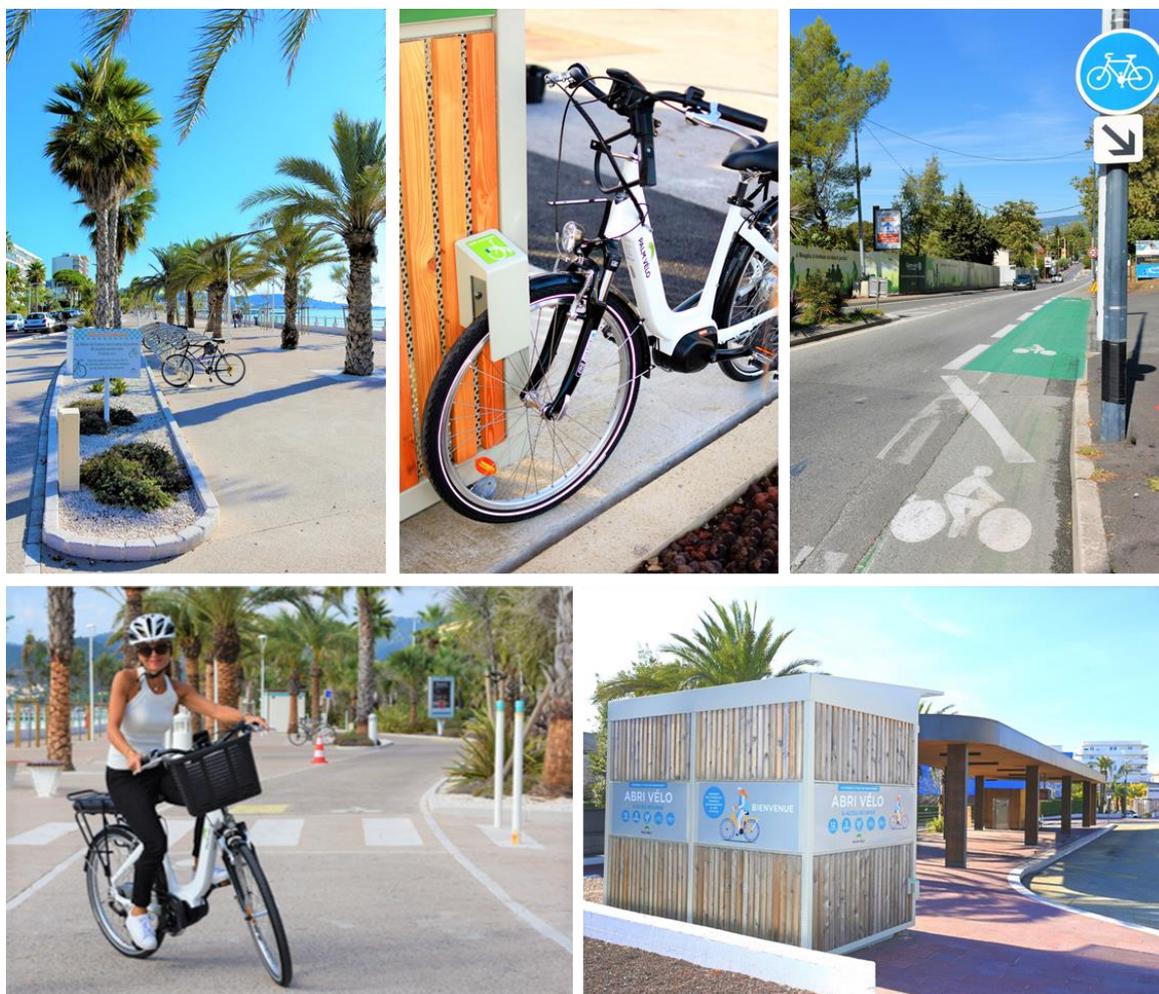
#### Coût estimé

- Inclus dans la Plan de Mobilité Axe3 (Action F) et actions T1 et T2
- Comptages / enquêtes spécifiques : en fonction de la mise en œuvre



# ANNEXES

---

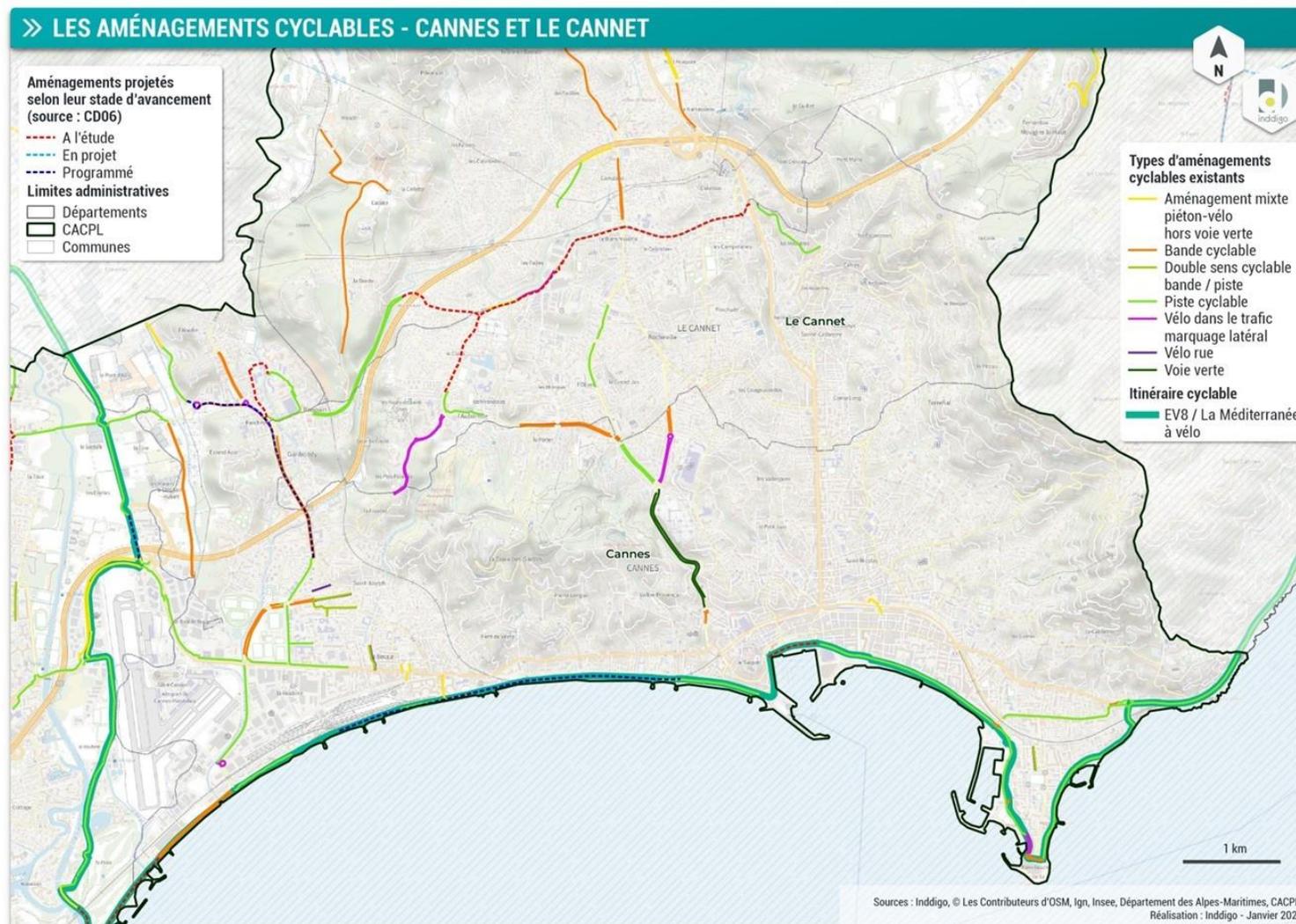


## **ANNEXES**

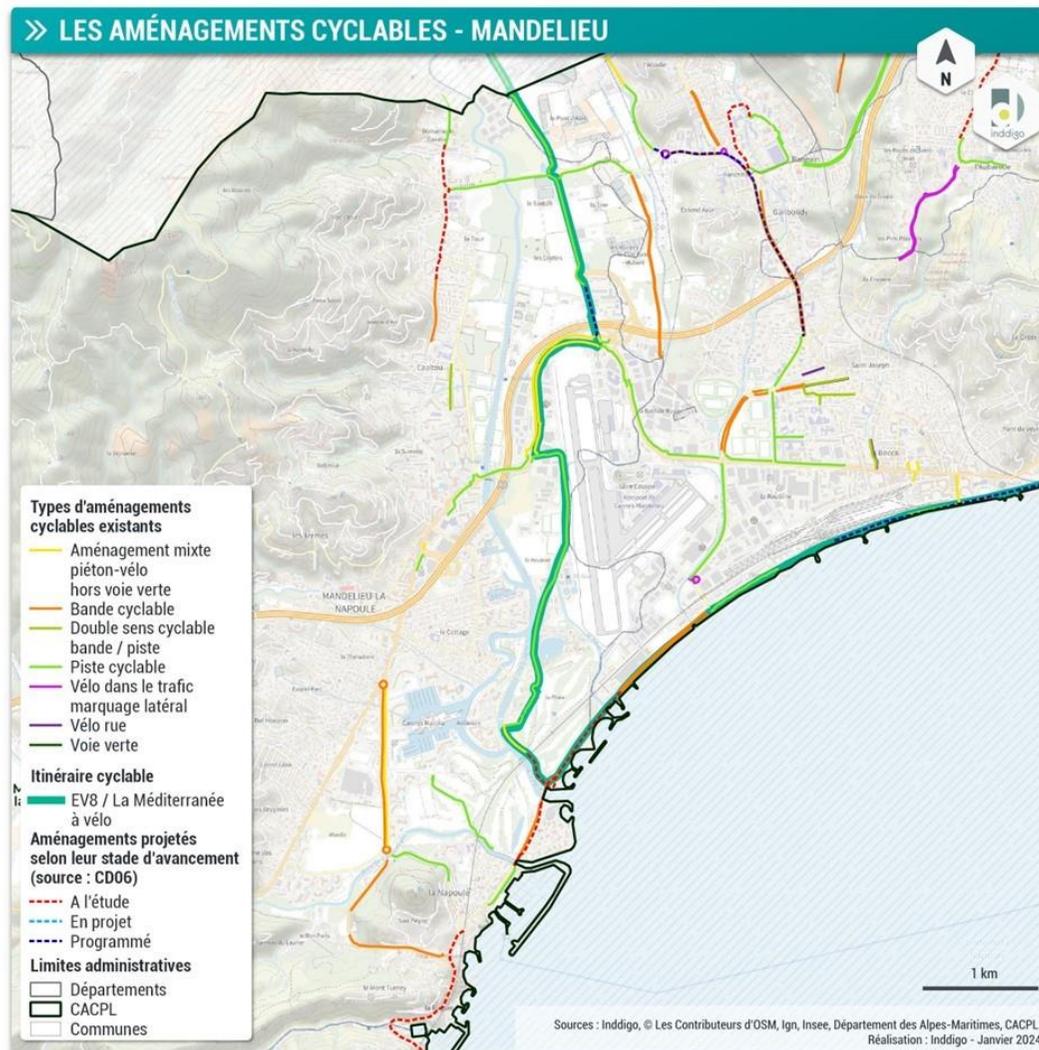
Annexe 1 - <b>Aménagements cyclables existants par secteur</b>	48
Annexe 2 - <b>Préconisations d'infrastructures</b>	51
Annexe 3 - <b>Fiches Liaisons</b>	52
Annexe 4 - <b>Plan Pluriannuel d'Investissement - Infrastructures</b>	63
Annexe 5 - <b>Les différents types d'aménagements cyclables</b>	64

## Annexe 1 – Aménagements cyclables existants par secteur

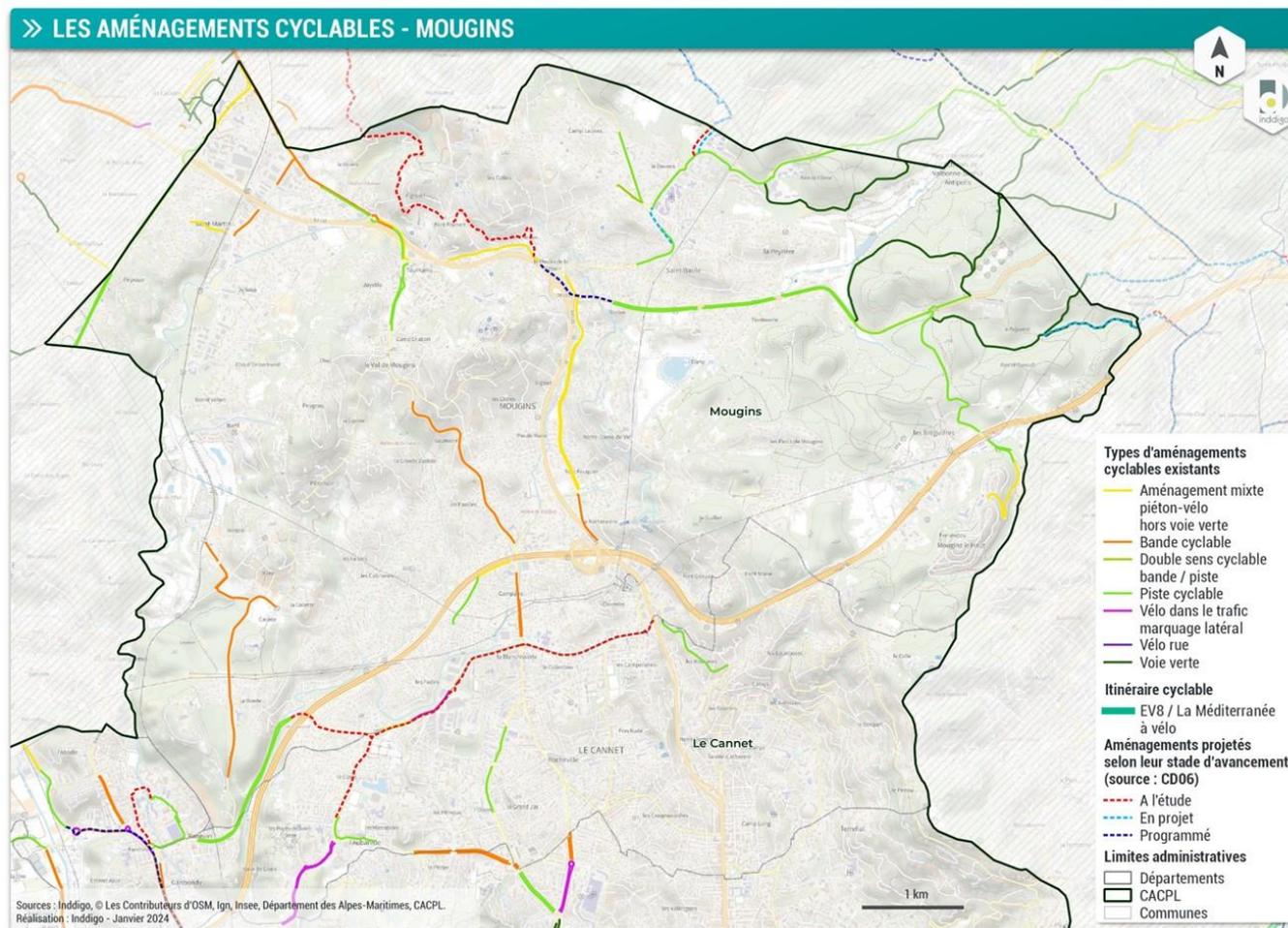
### Aménagements cyclables Cannes et Le Cannet



## Aménagements cyclables Mandelieu-La Napoule

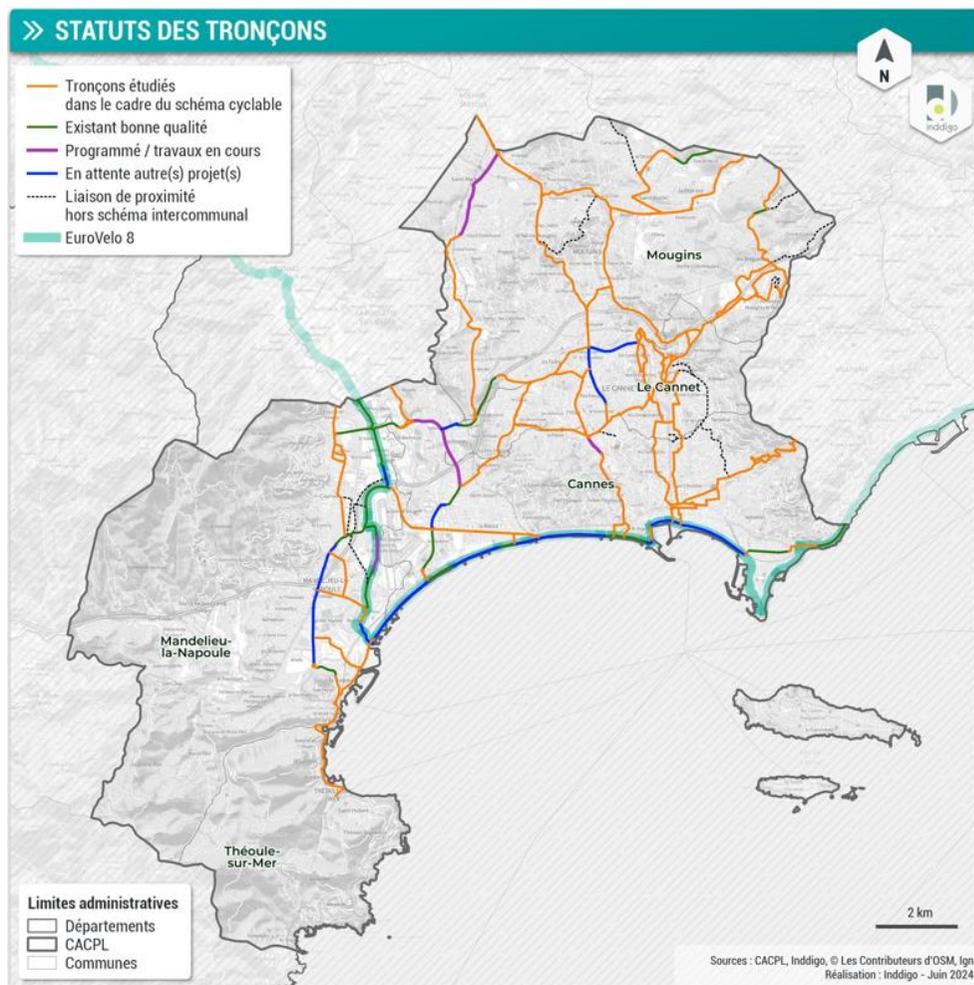


## Aménagements cyclables Mougins



## Annexe 2 – Préconisations d’infrastructures

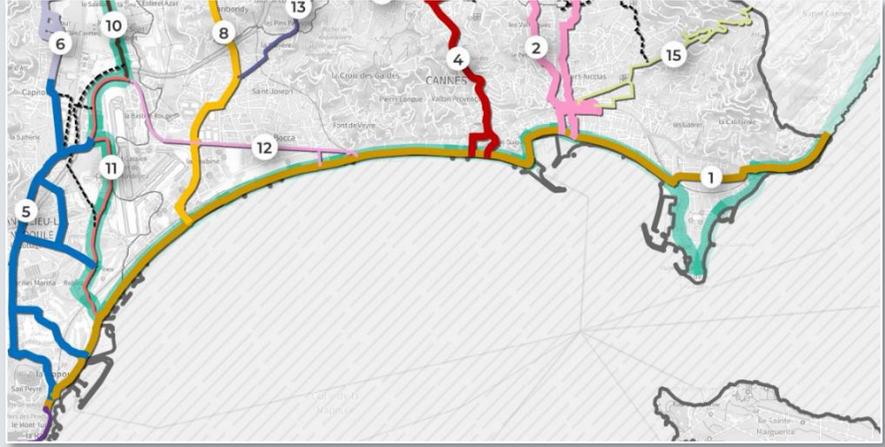
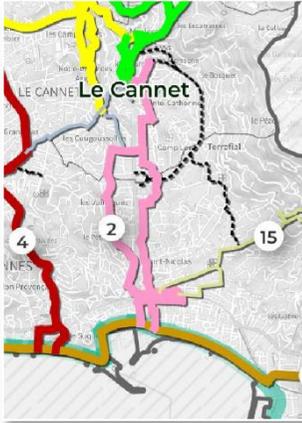
- > Au total **57,4 km d’aménagements cyclables existants ont été recensés sur le territoire**. Certaines sections ne nécessitent pas de modification, d’autres sont intégrées aux études pour être améliorées.
- > **76 km ont été étudiés** dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable.

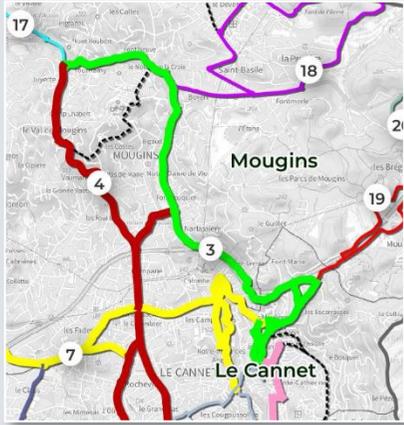
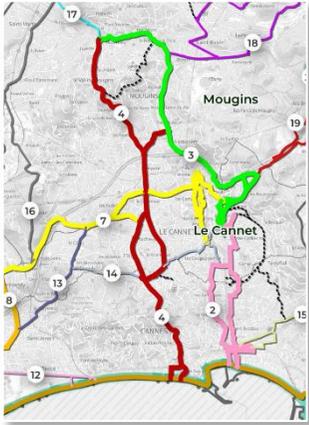


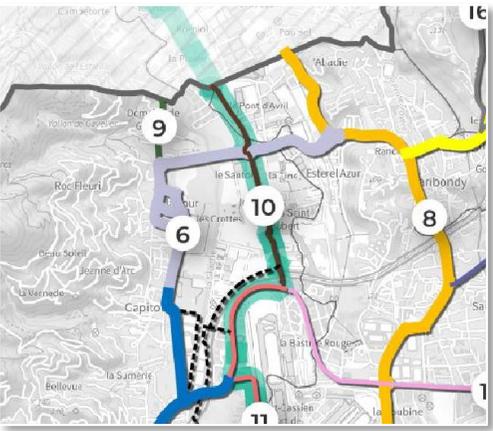
- ➔ Tronçons **travaillés** dans le cadre du schéma cyclable
- ➔ **Equipements existants**, de bonne qualité
- ➔ **Travaux programmé ou en cours**
- ➔ Secteurs **en attente d’autres projets**
- ➔ **EuroVelo 8** : un rôle important pour les itinéraires du quotidien

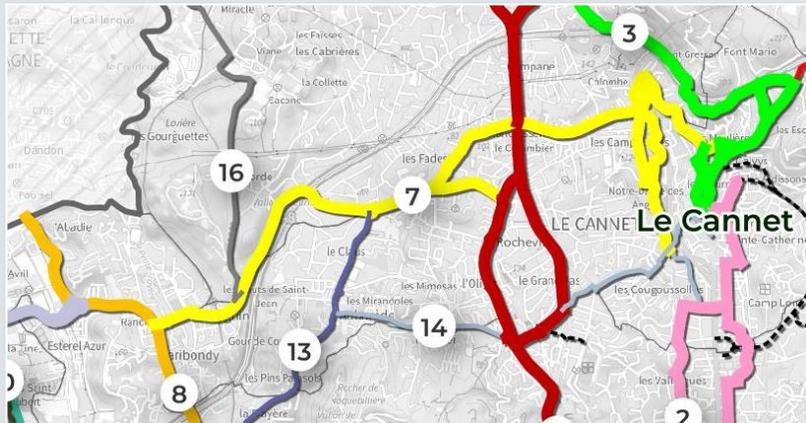
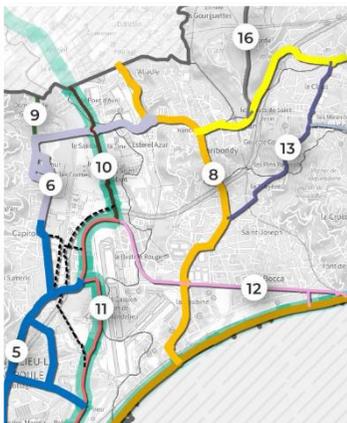
## Annexe 3 – Fiches Liaisons

### ◆ Le réseau Structurant

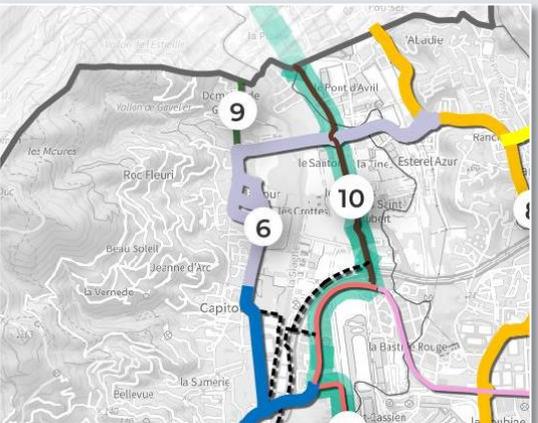
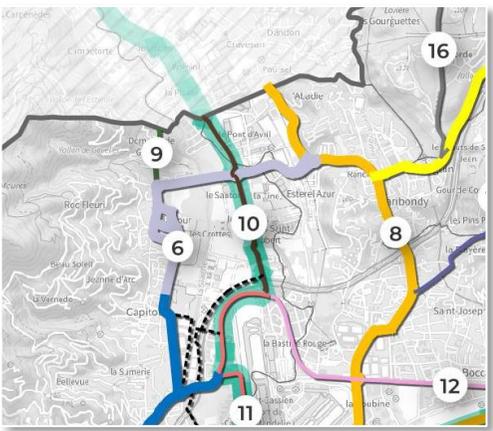
Référence	Voies étudiées	Longueur	Carte
① Littoral	Littoral, bd Alexandre III à Cannes. Liaison en grande partie sur le tracé de l'EV8	11,6 km	
② Le Cannet - Cannes Vieux Port	Voies au sud de la gare, av du Maréchal Gallieni, rue W. Shakespeare, rue W. Scott, av du Petit Juas, rue de Paris, rue Mérimée, rue Ste-Catherine...	7,0 km	

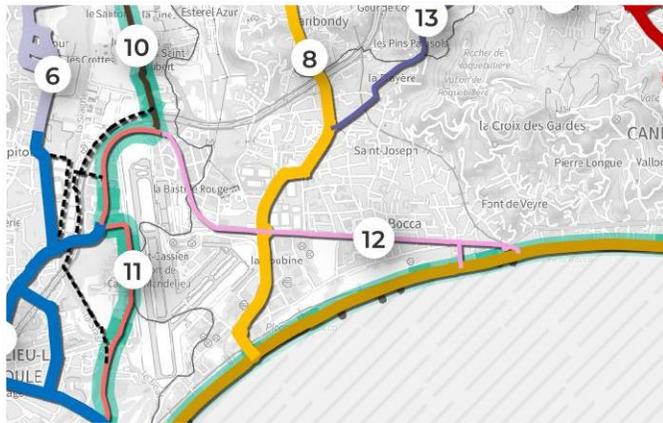
Référence	Voies étudiées	Longueur	Carte
③ Le Cannet - Mougins Tournamy	Rue V. Hugo, rue des Moulières, route des Bréguières, ch. du Belvédère, av Notre-Dame-de-Vie, av Font-Roubert	7,8 km	
④ Cannes Vieux Port - Le Cannet ouest - Mougins Tournamy	Bd du Riou, av du Général de Gaulle, ch. du Périer, av F. Roosevelt, av Maréchal A. Juin, ch. de Campana, av de Tournamy	10,1 km	

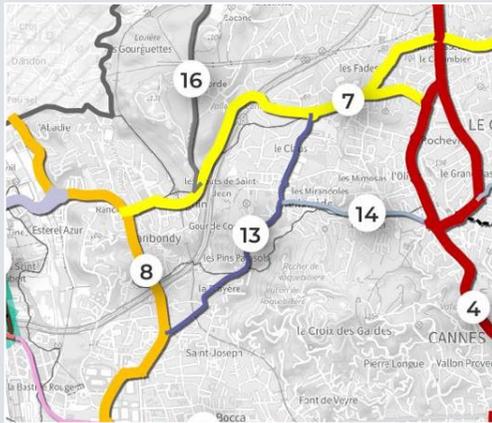
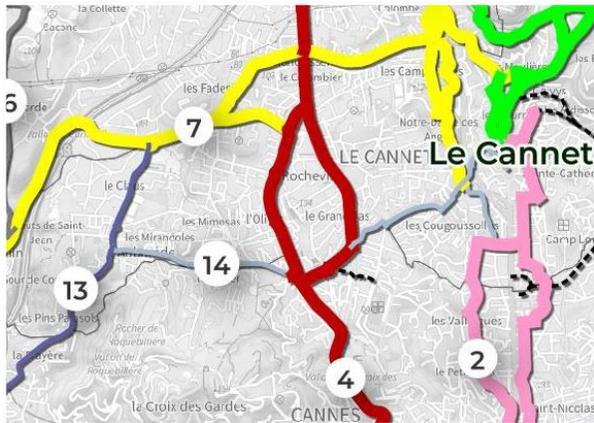
Référence	Voies étudiées	Longueur	Carte
<p>⑤ La Napoule – Mandelieu Capitou</p>	<p>Av du 23 août, route du Golf, av du Maréchal Juin, av de la Mer, bd des Ecureuils, av de Cannes, av des Anciens Combattants</p>	<p>7,9 km</p>	
<p>⑥ Mandelieu Capitou – La Bocca nord</p>	<p>Av du Général Garbay, bd de la Libération, D1109</p>	<p>3,5 km</p>	

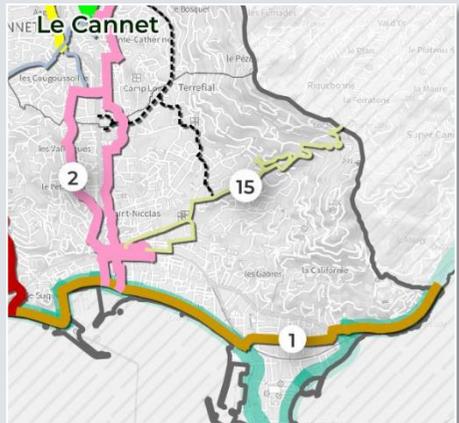
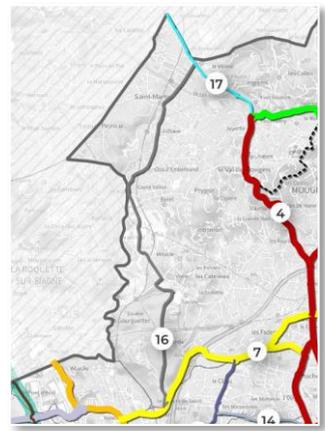
Référence	Voies étudiées	Longueur	Carte
<p>⑦ La Bocca nord – Le Cannet</p>	<p>Ch. de Carimaï, ch. des Fades, ch. des Campelières, route de Valbonne, allée de Dédéla</p>	<p>8,6 km</p>	
<p>⑧ Bd du Midi – La Bocca nord – La Roquette-sur-Siagne</p>	<p>Bd du Rivage, av P. Poési, av P. de Coubertin, av M. Jourdan</p>	<p>4,6 km</p>	

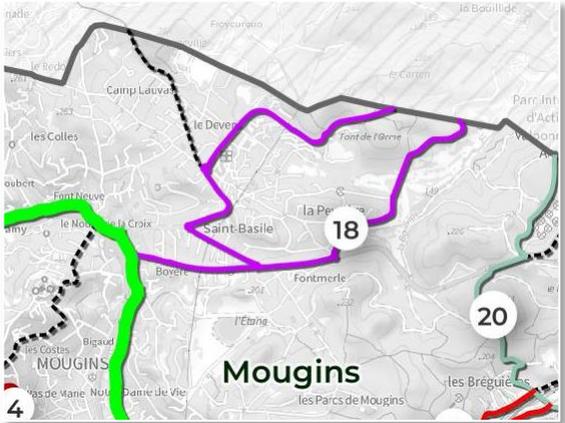
◆ Le réseau Complémentaire

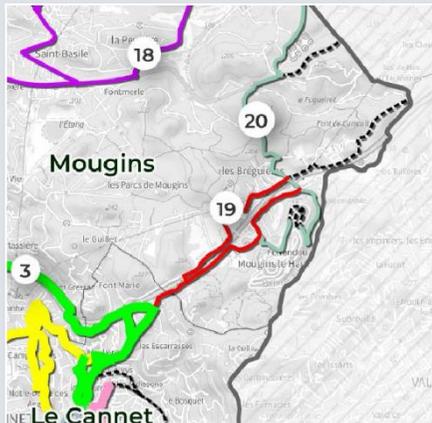
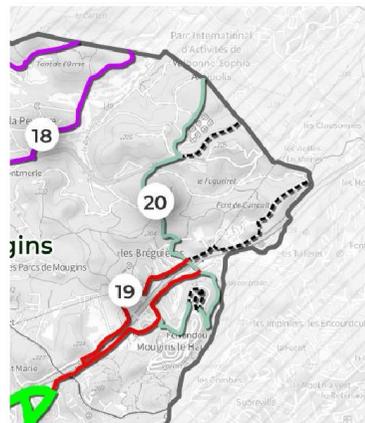
Référence	Voies étudiées	Longueur	Carte
<p>⑨ Mandelieu Capitou – Collège Les Mimosas</p>	<p>Av du Général Garbay</p>	<p>0,5 km</p>	
<p>⑩ Vallée de la Siagne (EV8) – partie nord</p>	<p>EV8. Av de St-Exupéry, D6207 / D1009</p>	<p>1,7 km</p>	

Référence	Voies étudiées	Longueur	Carte
⑪ Vallée de la Siagne (EV8) – partie sud	EV8. Av de la Mer, av G. de Fontmichel, av du Maréchal Lyautey	3,6 km	
⑫ Gare de la Bocca – Vallée de la Siagne	Av du Dr. Raymond Picaud, av F. Tonner, av de St-Exupéry	3,4 km	

Référence	Voies étudiées	Longueur	Carte
<p>⑬ La Frayère - Le Cannet ouest</p>	<p>Bd de l'Esterel, ch. St-Joseph, ch. de l'Aubarède</p>	<p>2,5 km</p>	
<p>⑭ Barreau est-ouest Le Cannet sud / Cannes nord</p>	<p>Ch. de l'Aubarède, bd du Périer, ch. du Périer, bd P. Doumer, av et rue Notre- Dame-des-Anges, ch. des Tignes</p>	<p>3,7 km</p>	

Référence	Voies étudiées	Longueur	Carte
⑮ Cannes gare - Vallauris (par col St-Antoine)	Rue de Mimont, av Isola Bella, bd d'Alsace, bd Montfleury, av de Vallauris	4,4 km	
⑯ Ranguin gare - Mouans-Sartoux	Av de la Borde, ch. du Grand Vallon, ch. de la Plaine	5,7 km	

Référence	Voies étudiées	Longueur	Carte
17 Mougins Tournamy - Mouans- Sartoux	Av St-Martin, av de Cannes	2,1 km	
18 Mougins Tournamy - Sophia Antipolis	Av de la Valmasque, av du Golf <ul style="list-style-type: none"> <li>Variante 1 : ch. de la Bouillide, piste des Bouillides</li> <li>Variante 2 : av Général de Gaulle, av du Dr. M. Donat</li> </ul>	6,4 km	

Référence	Voies étudiées	Longueur	Carte
①⑨ Le Cannet – Mougins-le-Haut	Ch. du Ferrandou, ch. de Font de Currault	3,8 km	
②⑩ Mougins-le-Haut - Sophia Antipolis	Rue St-Antoine, route de Grasse, route de Vallauris, route Forestière de la Valmasque	4,0 km	

Référence	Voies étudiées	Longueur	Carte
<p><b>21</b> La Napoule – Théoule-sur- Mer</p>	<p>Rue du Capitaine de Corvette Marche, av de Lérins, av C. Dahon</p>	<p>2,6 km</p>	

## Annexe 4 – Plan Pluriannuel d’Investissement

### Partie INFRASTRUCTURES

Numéro liaison	Nom liaison	Total km	Chiffrage en €HT
1	Littoral	11,6 km	0,9 M€
2	Le Cannet – Cannes Vieux Port	7,0 km	2,9 M€
3	Le Cannet – Mougins Tournamy	7,8 km	8,6 M€
4	Cannes Vieux Port – Le Cannet ouest – Mougins Tournamy	10,1 km	8,1 M€
5	La Napoule – Mandelieu Capitou	7,9 km	2,2 M€
6	Mandelieu Capitou – La Bocca nord	3,5 km	0,7 M€
7	La Bocca nord – Le Cannet	8,6 km	6,1 M€
8	Thales – La Bocca nord – La Roquette	4,6 km	0,2 M€
9	Mandelieu Capitou – Collèges Les Mimosas	0,5 km	0,3 M€
10	Vallée de la Siagne (EV8) – partie nord	1,7 km	0,0 M€
11	Vallée de la Siagne (EV8) – partie sud	3,6 km	0,1 M€
12	Gare de la Bocca – Vallée de la Siagne	3,4 km	0,2 M€
13	La Frayère – Le Cannet ouest	2,5 km	1,2 M€
14	Barreau est-ouest Le Cannet sud / Cannes nord	3,7 km	1,8 M€
15	Cannes gare – Vallauris (par col St-Antoine)	4,4 km	0,1 M€
16	Ranguin gare – Mouans-Sartoux	5,7 km	1,2 M€
17	Mougins Tournamy – Mouans-Sartoux	2,1 km	2,5 M€
18	Mougins Tournamy – Sophia Antipolis	6,4 km	0,8 M€
19	Le Cannet – Mougins-le-Haut	3,8 km	0,8 M€
20	Mougins-le-Haut – Sophia Antipolis	4,0 km	1,7 M€
21	La Napoule – Théoule	2,6 km	0,1 M€
<b>TOTAL</b>		<b>105,5 km</b>	<b>40,5 M€</b>



#### ◆ Rapport Technique

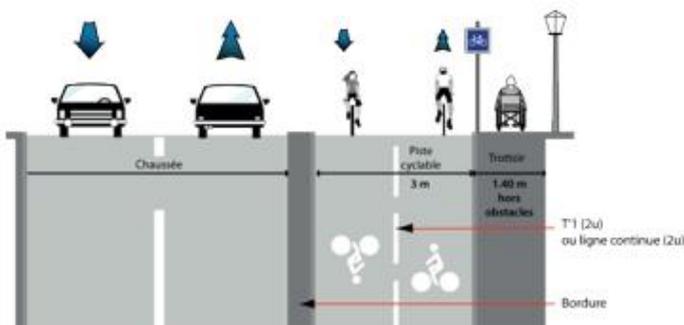
**Chaque liaison est détaillée et décomposée en segments : 276 fiches segments** (carte de localisation du segment étudié, photos, une ou deux propositions d’aménagement, points de vigilance, estimation du coût des travaux).

## Annexe 5 – Les différents types d'aménagements cyclables

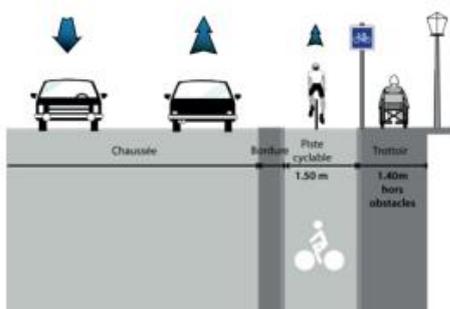
### Présentation

Afin de répondre aux différents besoins des cyclistes, **une panoplie d'aménagements cyclables** peut être utilisée, à savoir :

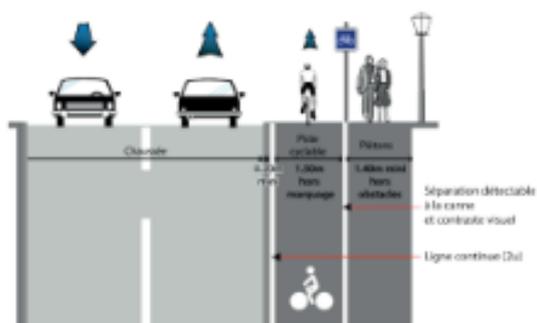
**Piste cyclable bidirectionnelle** : les deux directions rassemblées sur un seul côté de la chaussée



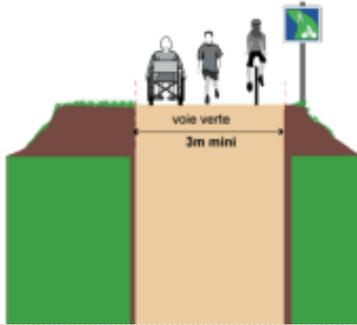
**Piste cyclable monodirectionnelle** : une piste monodirectionnelle de chaque côté de la chaussée



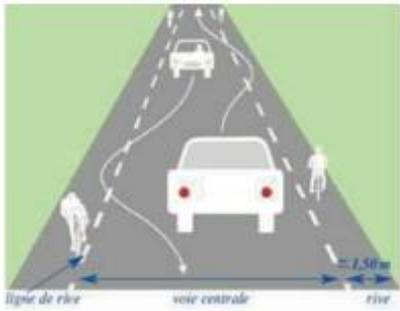
**Bande cyclable** : une voie de circulation exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés.



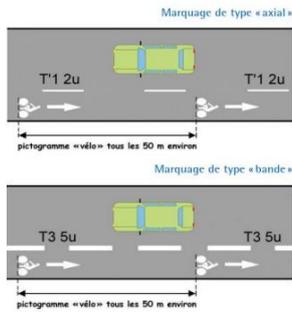
**Voie verte** : route exclusivement réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés, à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés et éventuellement des cavaliers.



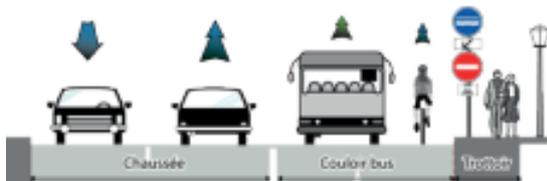
**Chaussée à voie centrale banalisée** : les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle sans marquage et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement (appelée « rive »).



**Double-sens cyclable** : voie à double sens dont l'un est exclusivement réservé à la circulation des cycles à deux ou trois roues.



**Couloir bus-vélo**

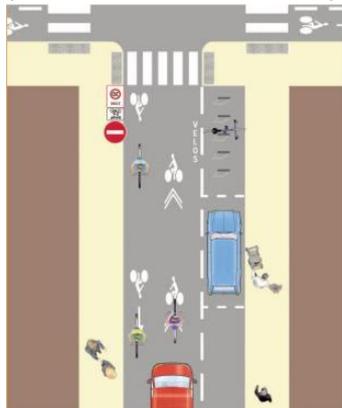


C'est un espace partagé par les cyclistes et les bus. C'est une solution qui peut offrir un certain confort pour les cyclistes, à condition que la fréquence et la vitesse des bus soient faibles.

Largeur minimale pour autoriser la circulation de vélos dans les couloirs bus :

- ◆ 3,20 m à 3,50 m pour un couloir bus ouvert (le minimum admissible étant 3 m) ;
- ◆ 4,50 m pour un couloir bus fermé unidirectionnel ;
- ◆ 6,30 m pour un couloir bus fermé bidirectionnel.

**Vélorue** : section ou ensemble de sections de voie appartenant au réseau cyclable structurant (double sens de circulation) et accueillant un trafic motorisé exclusivement de desserte.

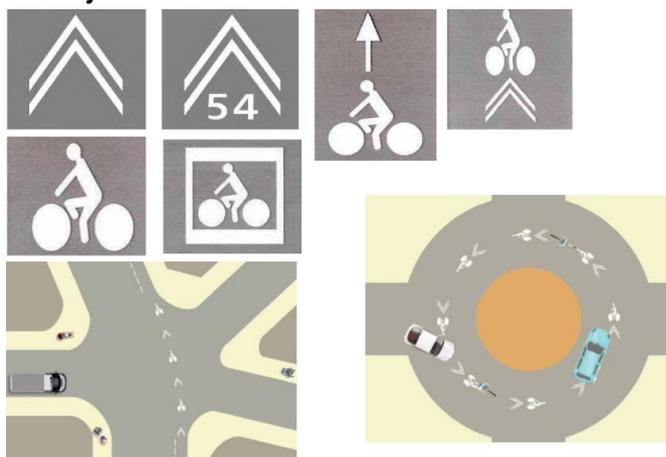


**Zone de rencontre** : ensemble de voies où les piétons ont la priorité absolue et sont autorisés à circuler sur la chaussée. La vitesse est limitée à 20 km/h. Dans ces zones, les cyclistes adaptent donc leur vitesse à la circulation des piétons prioritaires.



**Zone 30** : délimite un périmètre urbain dans lequel la vitesse du trafic est modérée pour favoriser la cohabitation de tous les usagers de la voirie.

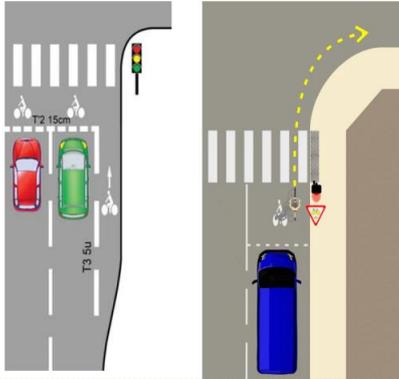
**Les trajectoires matérialisées**



## Autres aménagements cyclables\* :

Plusieurs mesures, rapides à mettre en œuvre, améliorent la circulation des cyclistes : sas vélo, cédez-le-passage cycliste au feu, recul de la ligne d'effet des feux, etc.

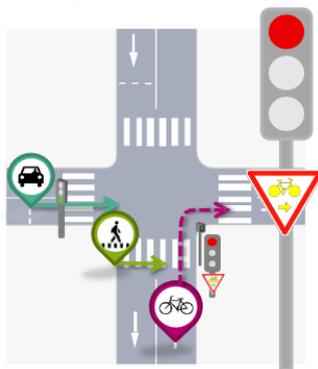
### Les SAS vélo



#### 3 à 5m de profondeur

Cet espace réservé aux cyclistes est placé juste avant le feu tricolore et est délimité par une ligne pointillée, en amont de laquelle les véhicules motorisés doivent s'arrêter. Il est matérialisé par des pictogrammes vélo au sol. Le sas a pour objectif d'améliorer les conditions d'attente et de redémarrage des cyclistes au feu rouge, leur permettant notamment d'être plus visibles (et d'éviter les angles morts).

### Cédez-le-passage cycliste au feu



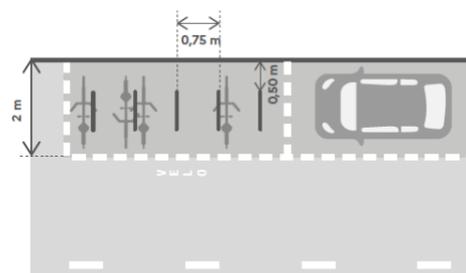
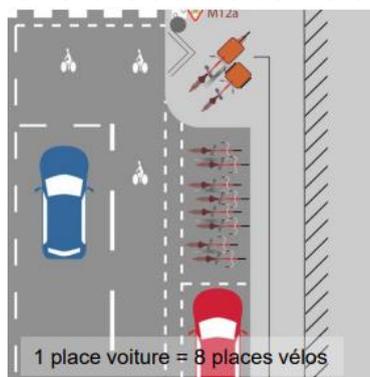
#### Panneau M12

Il permet aux cyclistes de franchir un signal tricolore au rouge pour s'engager dans la ou les directions indiquées sur le panneau, après avoir cédé la priorité aux autres usagers et notamment aux piétons.

\* Auraient aussi pu être cités : le changement de plan de circulation, la création de filtres modaux, la suppression / réduction de voies, la mise à sens unique, les rue scolaires, le marquage au sol, la mise en place de mobilier comme des balises plastiques pour délimiter des aménagements, jardinières, bancs, etc.

## Stationnement :

### Stationnement vélo sur la dernière place avant un passage piéton



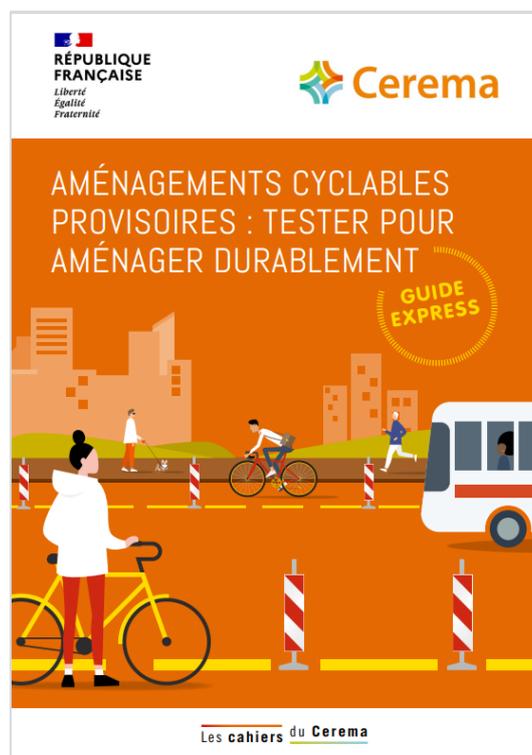
La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) oblige, en effet, à supprimer le stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons, de manière à assurer la co-visibilité entre ces derniers et les conducteurs de véhicules. L'espace libéré se prête ainsi à d'autres usages (en étant vigilant à ne pas masquer la visibilité) dont le stationnement vélo.

## Mettre en œuvre des aménagements cyclables provisoires :

Il s'agit de tester des solutions techniques d'aménagements cyclables, notamment sur des tronçons de voirie pour lesquels des incertitudes techniques subsistent, ou pour lesquels des coûts et délais importants sont à prévoir avant de mettre en œuvre des aménagements définitifs.

L'utilité du recours à des tests d'aménagements est une façon pragmatique de vérifier l'appétence des usagers pour le mode vélo sur les axes considérés, tout en se gardant la possibilité d'adapter les aménagements en cours de réalisation. Cette solution permet également de détecter les points durs et de proposer des remédiations et des modifications du réseau avant la pérennisation du projet, voire un retour en arrière si ces adaptations se révèlent insuffisantes.

Des opportunités existent également lors des phases travaux. Par exemple, un chantier débordant sur la voirie en réduisant les voies de circulation peut révéler un potentiel de réaffectation de l'espace neutralisé aux modes actifs sans que les circulations s'en trouvent bouleversées.



## Éléments d'analyse

Les principaux éléments de réflexion à prendre en compte, pour choisir le type d'aménagement à réaliser en fonction de la situation, sont présentés ci-dessous :

- Dans la mesure du possible, il est préférable de **rester cohérent et continu dans le traitement d'un itinéraire sur ses différentes sections** (éviter notamment le passage d'une implantation bilatérale à une implantation unilatérale).

- La création d'un aménagement cyclable ne doit pas se faire au détriment des piétons et doit impacter préférentiellement l'espace de la voiture.

- Le nombre et l'espacement des intersections sur une voie conditionnent le choix d'aménagement cyclable.

Ce dernier doit en effet garantir une **bonne visibilité des cyclistes par les autres usagers afin d'améliorer leur sécurité** lors de la traversée. Ainsi, les axes au nombre élevé d'intersections requièrent un aménagement de type bandes cyclables, qui apporte une bonne co-visibilité entre cyclistes et automobilistes. A l'inverse, les voies constituées de longs tronçons sans intersection demandent un aménagement de type piste.

- La complexité et la géométrie de certains carrefours (le nombre de branches, leur disposition, la longueur de franchissement, etc.) peut restreindre les possibilités de réaménagement.

- La présence de stationnement implique des dispositions particulières ("espace tampon" pour éviter l'emportierage, inversion du sens de l'épi, etc.) et peut conditionner le choix de l'aménagement. Le stationnement en double-file doit idéalement être empêché par la conception de l'aménagement.

- Sur un itinéraire de transport en commun, la présence d'arrêts de bus implique des configurations spéciales dans le cas de pistes cyclables. La bande cyclable peut s'avérer préférable lorsque les arrêts sont nombreux.

- Dans une rue à forte pente et pas suffisamment large pour un double-sens cyclable, privilégier l'aménagement du sens montant compte tenu du différentiel de vitesse plus important avec les automobilistes. De plus, prévoir un aménagement cyclable plus large en raison des mouvements latéraux des cyclistes en montée.

- Sur les voies à sens unique, si le profil ne permet pas d'aménager les deux sens, privilégier un aménagement cyclable à contresens de la circulation.

- La bonne conception d'un aménagement intègre nécessairement sa gestion future et notamment son nettoyage, en cohérence avec les moyens disponibles.

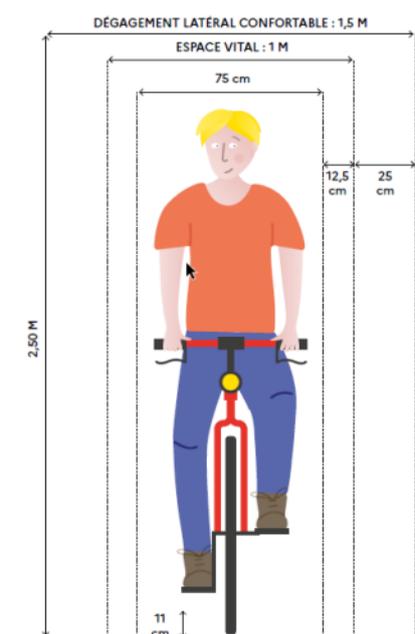
- Le choix du type d'aménagement doit également tenir compte des usagers potentiels, à savoir les cyclistes quotidiens, ceux pratiquant dans un cadre de loisirs (y compris avec des enfants), et les usages sportifs.

Dans le cadre d'une pratique utilitaire, cyclo touristique ou de loisirs, les cyclistes peuvent être amenés à s'équiper d'accessoires (sacoques, remorques) ou utiliser des vélos-cargo, ce qui augmente quelque peu la largeur du gabarit du cycliste et le poids, rendant impossible le portage du vélo de manière autonome.

Les utilisateurs sont plus souvent gênés par les potelets verticaux, en raison du faible écartement entre deux potelets. Afin d'empêcher l'accès aux véhicules motorisés tout en facilitant le passage des cyclistes, il est nécessaire d'envisager un écartement des potelets de l'ordre de 1,50-2,00m.

Les dispositifs de restriction d'accès présentent également de fortes contraintes en termes de sécurité pour les cyclistes urbains de nuit. Malgré l'utilisation de réflecteurs, les risques de chute sont accrus. Par ailleurs, la mise en œuvre doit prendre en compte les recommandations de l'accessibilité PMR. Leur utilisation doit donc se faire avec parcimonie.

Pour rappel, voici les largeurs d'emprise d'un vélo :



#### Largeurs préconisées (hors marquage)

Type d'aménagement	Largeur recommandée (cerema)
→ Bande cyclable unidirectionnelle	1,50 m
→ Piste cyclable unidirectionnelle	2 m à 2,50 m
→ Piste cyclable bidirectionnelle	3 m à 4 m
→ Voie verte	3 m à 5 m

Source : Cerema

## Illustrations

Figure 1 : Les besoins du cycliste	5
Figure 2 : Carte du territoire	6
Figure 3 : Répartition de la population	7
Figure 4 : Répartition des emplois	8
Figure 5 : Principaux flux internes	9
Figure 6 : Principaux flux externes	9
Figure 7 : Contraintes physiques et naturelles	10
Figure 8 : Carte des enjeux	11
Figure 9 : Aménagements cyclables existants	13
Figure 10 : Types d'aménagements cyclables existants	14
Figure 11 : Les besoins en stationnement	15
Figure 12 : Schéma d'intention - Le réseau structurant	18
Figure 13 : Schéma d'intention - Le réseau complémentaire	19
Figure 14 : Statut des tronçons	20
Figure 15 : Aménagements préconisés	21
Figure 16 : Typologie des aménagements proposés	22
Figure 17 : Principes de jalonnement directionnel vélo	25
Figure 18 : Etapes de la première phase de schéma de jalonnement	26
Figure 19 : Composantes d'une politique cyclable	29



## Documents de référence

**Plan de Mobilité (PDM) C.A.C.P.L. - Juillet 2023**

Etudes du Schéma Directeur Cyclable C.A.C.P.L.

**Diagnostic – Février 2024**

Inddigo

**Plan d'Action – Juin 2024**

Inddigo



**Le schéma directeur des aménagements cyclables**

Planifier un réseau cyclable complet, continu et attractif

Edition Cerema - [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

**Rendre sa voirie cyclable**

Les clés de la réussite

Edition Cerema - [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

**Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement**

Edition Cerema - [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)



## Sigles et acronymes

ADEME	Agence de la transition écologique (anciennement Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie)
AVELO	Le ministère de la Transition écologique et solidaire et l'ADEME ont lancé en mars 2021 le programme CEE AVELO 2, doté de 25M€ pour accompagner 400 territoires dans la définition et la mise en œuvre de leur politique cyclable
CEREMA	Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
DGITM	Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
EMV	Éducateur Mobilité à Vélo
EPCI	Établissements Publics de Coopération Intercommunale
FUB	Fédération des Usagers à Bicyclette
GART	Groupe des Autorités Responsables de Transport
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
PDM	Plan de Mobilité
PEM	Pôle d'Échanges Multimodal
PMR	Personne à Mobilité Réduite
VAE	Vélo(s) à Assistance Électrique
VLD	Vélo(s) en Location Longue Durée
VLS	Vélo(s) en Libre-Service