

Plan vélo

Schéma Directeur Vélo 2019-2025

Annexes

Version provisoire-14/06/2019

ANNEXES

01 Bilan du schéma directeur vélo de Brest métropole adopté en 2010	2
01 bis Etat actuel des réflexions pour réseau cyclable à long terme	26
02 Enquête Ménages Déplacements 2018	28
03 Questionnaire vélo en ligne	33
04 Bilan du questionnaire vélo en ligne	40
05 Contribution de l'association BAPAV - extraits	52
06 Label "Territoire Vélo"	70



Annexe 01 :
Bilan du schéma directeur vélo de Brest
métropole adopté en 2010

Septembre 2018

Table des matières

Le schéma directeur vélo de 2010.....	3
La situation générale en 2010 et les objectifs principaux en faveur du vélo	4
Synthèse du niveau de réalisation des objectifs	6
1ère partie : développer un réseau cyclable sur les itinéraires prioritaires	9
Vélo et tramway	9
Zones de circulation apaisée : un concept à développer	10
Boulevards et avenues : continuité et sécurité	11
Le vélo loisirs : des circuits à développer	12
De Roscoff à Saint-Nazaire : Brest littoral	12
2ème partie : 10 actions en faveur du vélo	13
Action 1 : stationnement places au vélo	13
Action 2 : Vélos et pôles d'échanges (gares, arrêts, parkings).....	15
Action 3 : Espaces protégés et cohabitation réussie : devoir de prudence	16
Action 4 : aménagements localisés (sécurité, continuité, marquages).....	17
Action 5 : maintenance des aménagements (entretien, rénovation, surveillance).....	20
Action 6 le vélo au quotidien (développer les plans de mobilité).....	21
Action 7 éducations réciproques (vélo-école et code de bonnes pratiques).....	21
Action 8 Promotion et communication.....	23
Action 9 initier des services nouveaux	23
Action 10 évaluation (un suivi partagé pour l'action)	24

Le schéma directeur vélo de 2010

Le Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.) de l'agglomération brestoise approuvé le 22 mars 2002 et le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de Brest métropole océane, réaffirmaient la volonté de la collectivité de "développer un ensemble de services et d'aménagements offrant un libre choix du mode de déplacement complémentaire et alternatif à la voiture".

Dans le cadre de leur mise en œuvre un certain nombre de propositions d'actions avaient été définies dans lesquelles s'inscrivait la réactualisation du schéma directeur vélo.

Les objectifs poursuivis par la collectivité en faveur du vélo étaient de :

- Définir une stratégie d'action globale cohérente et concertée en faveur des vélos
- Assurer la sécurité de ce type de déplacements dans les espaces à forte circulation
- Développer une cohabitation harmonieuse des différents modes de déplacements
- Définir les itinéraires à aménager en priorité et connecter les différents réseaux
- Offrir des services adaptés

Le Schéma Directeur Vélo, approuvé le 18 juin 2010, se décline en 2 parties.

La première recense cinq actions visant à développer un réseau cyclable sur les itinéraires prioritaires :

- 20 kilomètres de tramway en projet d'aménagement
- Développer les zones de circulation apaisée
- Sécuriser et assurer une continuité des itinéraires sur les axes structurants de la métropole
- Développer des circuits touristiques
- Aménager la véloroute du littoral qui relie Roscoff à Saint-Nazaire sur le tronçon de la métropole.

La deuxième partie propose un programme de 10 actions en faveur du vélo :

- Développer l'offre de stationnement vélo
- Vélos et pôles d'échanges
- Espaces protégés et cohabitation réussie
- Aménagements localisés
- Maintenance des aménagements
- Vélo au quotidien
- Education réciproque
- Promotion et communication
- Expérimentation
- Evaluation

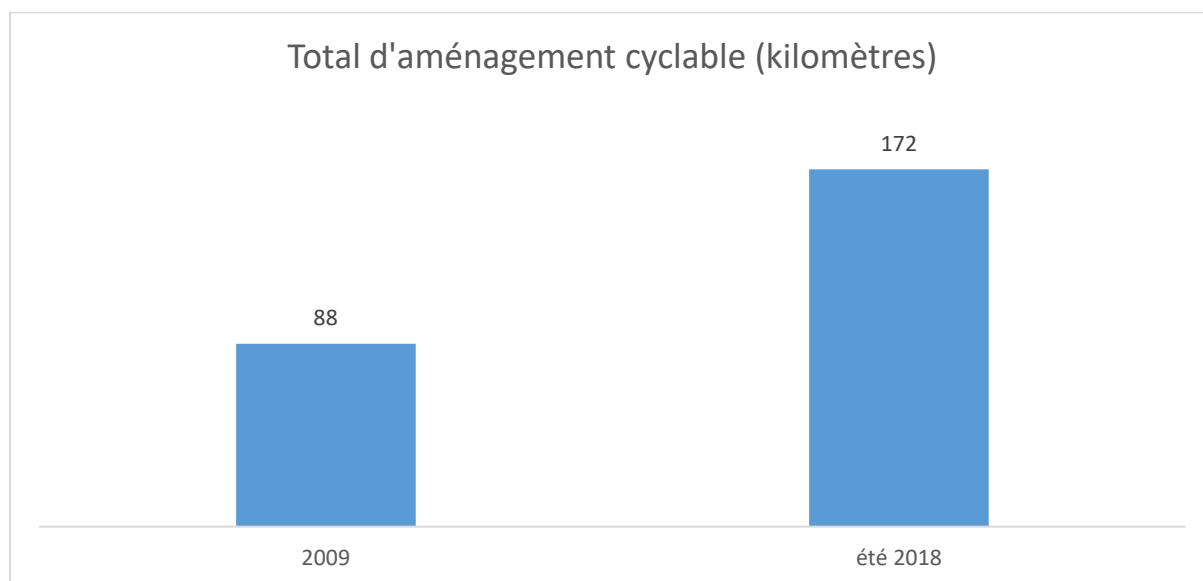
L'objet de ce document est de faire un bilan exhaustif des actions menées par la métropole et de les comparer aux objectifs du schéma directeur de 2010, et de former une base de réflexion pour l'élaboration du prochain schéma directeur vélo.

Le descriptif des actions menées par la collectivité par rapport à chaque objectif est surligné par une couleur permettant de définir son niveau d'achèvement :

- Vert : objectif complètement atteint ou presque
- Orange : action lancée qui répond pour partie à l'objectif
- Rouge : pas d'action encore menée pour répondre à l'objectif

La situation générale en 2010 et les objectifs principaux en faveur du vélo

En 2009 Brest métropole disposait de 88 kilomètres d'aménagements cyclable. Ce total est de plus de 170 kilomètres à l'été 2018. L'objectif annoncé était d'aménager environ 20 kilomètres par an. En moyenne Brest métropole a réalisé chaque année en moyenne 10 kilomètres d'aménagements cyclables entre 2010 et août 2018.



Linéaire par type d'aménagement cyclable (en km)

	Fin 2009	été 2018	Evolution entre 2009 et l'été 2018 (km)
Bande cyclable	48,8	82,1	+ 33,3
Piste unidirectionnelle	4,4	8,7	+ 4,3
Piste bidirectionnelle	12,1	22,2	+ 10,1
Double sens vélo	0,3	8,9	+ 8,6
Chaucidou*	0	4,8	+ 4,8
Couloir bus	8	10,7	+ 2,7
Trottoir autorisé aux vélos	12,4	20,6	+ 8,2
Aire piétonne	0	1,8	+ 1,8
Voie verte	2,3	9,2	+ 6,9
Pictogramme vélo	0	1,9	+ 1,9
Vélo rive = Richelieu	0	0,7	+ 0,7

*Chaucidou ou chaussée à voie centrale banalisée : priorité aux vélos dans les rives latérales tracées au sol.

Alors qu'il n'y avait aucun panneau de jalonnement vélo avant 2012, Brest métropole a jalonné plus de 170 kilomètres d'itinéraire vélo depuis 2012.



Exemple de panneaux de jalonnement vélo

Synthèse du niveau de réalisation des objectifs

1ere partie

Vélo et tramway	Autoriser le transport des vélos dans le tramway
	Aménager des parcs de stationnement sécurisés
	Insérer systématiquement des pistes et bandes cyclables et gérer les discontinuités ou les effets de relief par des itinéraires connexes ou parallèle
	Instaurer et signaler la mixité piétons-vélos de Saint-Martin à Recouvrance
Zones de circulation apaisée : un concept à développer	Linéaire de zones de circulation apaisée
	Aménager les doubles sens cyclables
Boulevards et avenues : continuité et sécurité	Aménager les axes structurants
	Assurer la lisibilité de ces itinéraires structurants
	Intégrer le stationnement aux abords des équipements, des stations de transports collectifs
	Connecter les itinéraires vers les circuits limitrophes
Le vélo loisirs : des circuits à développer	Travailler avec l'office du tourisme pour proposer des documents d'information sur les balades à vélo à l'échelle du Pays de Brest, le réseau cyclable, le stationnement, les locations, les services...
	Editer et diffuser des documents spécifiques pour des publics cibles cyclistes ou automobilistes : enfants, jeunes, étudiants, actifs, retraités...
	Jalonner des circuits et des balades en lien avec ceux du Pays de Brest
De Roscoff à Saint-Nazaire : Brest littoral	


2eme partie

Action 1 : stationnement places au vélo	Développer systématiquement du stationnement pour les vélos aux abords des commerces, des services publics, des équipements, des stations Tram, des pôles d'échange
	Réaliser le stationnement vélo en préservant l'espace pour les piétons
	Signaler les parkings vélos et diffuser l'information
	Adapter les choix des équipements et de mobiliers en fonction de la durée de stationnement
	Ajuster l'article 12 du PLU « création d'aire de stationnement vélo accessible »
	Etudier dans l'habitat ancien la création de locaux vélos en rez-de-chaussée
	Aménager des stationnements vélos sur les lieux de travail ou de formation notamment dans le cadre des plans de mobilité entreprise
Action 2 : Vélos et pôles d'échanges (gares, arrêts, parkings)	Relier les itinéraires cyclables structurants en rabattement vers les sites concernés
	Prévoir du stationnement pour les vélos aux principales connexions des réseaux cyclables urbains et inter urbains et notamment aux terminus de lignes où un abris et l'éclairage faciliteront l'usage
	Implanter du stationnement vélo sécurisé dans les parcs relais, les principales stations tram, les gares et parkings publics
	Embarquer les vélos dans le train et le tram
Action 3 : Espaces protégés et cohabitation réussie : devoir de prudence	La piste cyclable
	Le trottoir cyclable
	La bande cyclable
	Rechercher le maintien de la priorité des cyclistes aux intersections
	Identifier, marquer et aménager les entrées et sorties des aménagements cyclables en fonction des distances de perceptions de l'aménagement (20 mètres minimum) afin de faire ralentir les véhicules (décret 2008-754).
	Couloir-bus : assurer une largeur de 4 m à 4,30 m
Action 4 : aménagements localisés (sécurité, continuité, marquages)	Voie verte : adapter les largeurs (entre 2 m et 3 m) ainsi que le type de revêtement en fonction des usages attendus.
	Sas vélo en intersection
	Traversées cyclables
	Giratoires et vélos
	Double-sens cyclables

Action 5 : maintenance des aménagements (entretien, rénovation, surveillance)	Maintien de l'état des aménagements / nettoyage indispensable
	Marquages, réfections, réaménagements
	Respect des espaces dédiés aux vélos
Action 6 le vélo au quotidien (développer les plans de mobilité)	Plan de mobilité de quartier
	Plan de mobilité entreprise
	Plan de mobilité d'établissement scolaire
Action 7 éducations réciproque (vélo-école et code de bonnes pratiques)	Sensibiliser les automobilistes
	Apprendre à faire du vélo en ville ou du vélo tout court
	Des projets dans les écoles
Action 8 Promotion et communication (organiser des événements et accompagner les initiatives)	Encourager la population à pédaler
	Sensibiliser à la sécurité un guide des bonnes pratiques
	Diffuser l'information
Action 9 initier des services nouveaux	Une vélo station à l'essai
	Un test de location ou de prêt de vélo notamment pour les étudiants
	Innovation pour les voies
Action 10 évaluation (un suivi partagé pour l'action)	L'observatoire des déplacements, un outil au service de la politique cyclable
	Une réalisation partenariale dans le cadre de l'observatoire plus global des déplacements

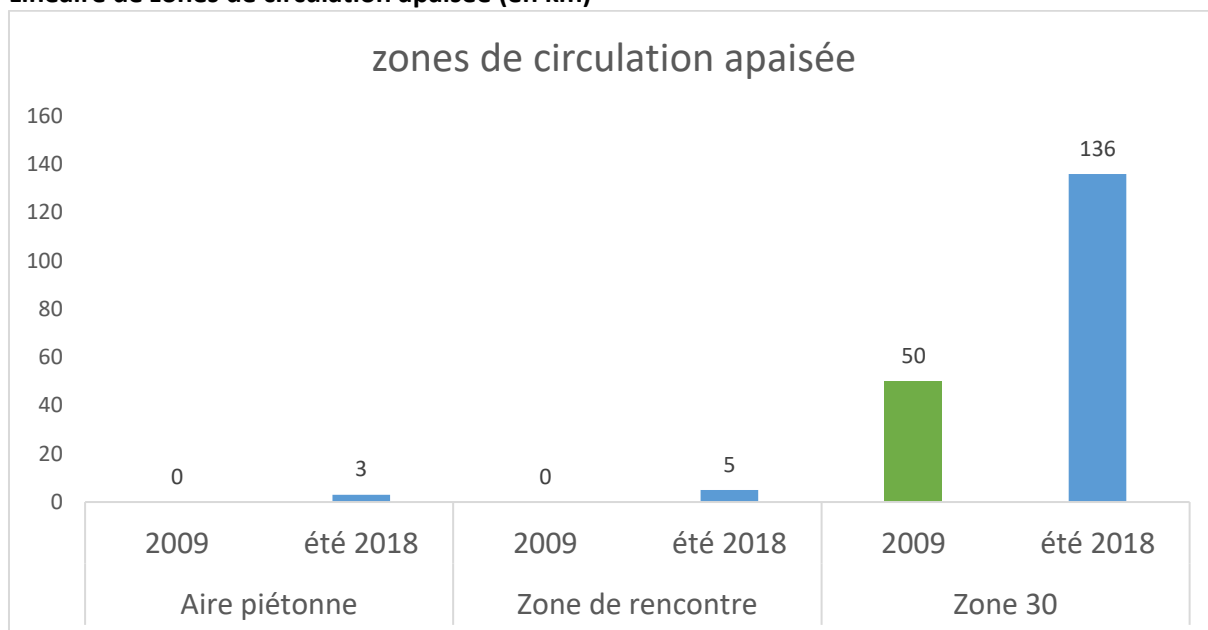
1ère partie : développer un réseau cyclable sur les itinéraires prioritaires

Vélo et tramway

Objectifs du schéma directeur vélo	Bilan été 2018
Autoriser le transport des vélos dans le tramway (et maintenant dans le téléphérique)	<p>Il est autorisé de monter dans le tramway (et dans le téléphérique) avec son vélo aux horaires suivants :</p> <p>Du lundi au vendredi : de 5h à 6h30, de 9h30 à 11h30, de 14h30 à 16h30 et après 19h30</p> <p>Le samedi : De 5h à 11h30 et après 19h30</p> <p>Le dimanche : toute la journée</p> <p>- 2 vélos maximum par rame.</p> <p>L'accès des vélos dans le tram se fait par les portes signalées par ce picto :</p>  <p>-En cas d'affluence, l'accès des vélos peut être temporairement interdit.</p> <p>-Les vélos pliants (75cm maxi) sont acceptés dans le tramway et dans le bus sans restriction d'horaires.</p>
Aménager des parcs de stationnement sécurisés	<p>5 parkings vélos sont disponibles : porte de Plouzané, Fort Montbarey, Place de Strasbourg, Porte de Guipavas, Porte de Gouesnou. L'accès se fait exclusivement sur présentation à la borne d'une carte Korrigo.</p> <p>La majorité des stations de tram sont équipées d'arceaux pour accrocher les vélos (toutes ? en cours d'analyse).</p>
Insérer systématiquement des pistes et bandes cyclables et gérer les discontinuités ou les effets de relief par des itinéraires connexes ou parallèle	<p>Sur les 14,3 km de tramway, 9 km disposent d'aménagements cyclables.</p> <p>Dans le détail : 2,5 km de trottoir cyclable (un sens), 4,2 km de piste unidirectionnelle (un sens), 4 km de piste bidirectionnelle (2 sens), 1km de bandes cyclables (1 sens) et créé une aire piétonne longue de 1,6 km (2 sens).</p> <p>Des itinéraires de contournement ont été aménagés et/ou jalonnés quand les vélos ne pouvaient pas suivre l'itinéraire du tramway (exemple : rue Yves Collet)</p>
Instaurer et signaler la mixité piétons-vélos de Saint-Martin à Recouvrance	<p>Aire piétonne créée en 2012 sur les rues de Siam et Jaurès. Les vélos sont autorisés à circuler dans l'aire piétonne à l'allure du pas, sans gêner les piétons. Il est interdit de circuler sur la plate-forme du tramway.</p>

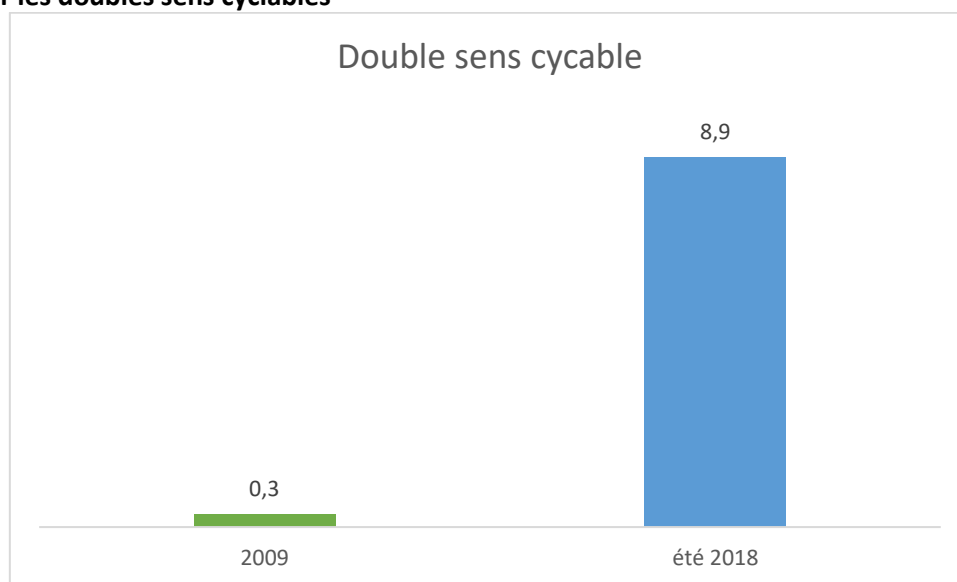
Zones de circulation apaisée : un concept à développer

Linéaire de zones de circulation apaisée (en km)



Des zones 30 importantes ont été aménagées ces dernières années : Bohars (2016), le bourg de Saint-Marc et le quartier du Petit Kerzu (2017), le centre-ville de Brest (2018).

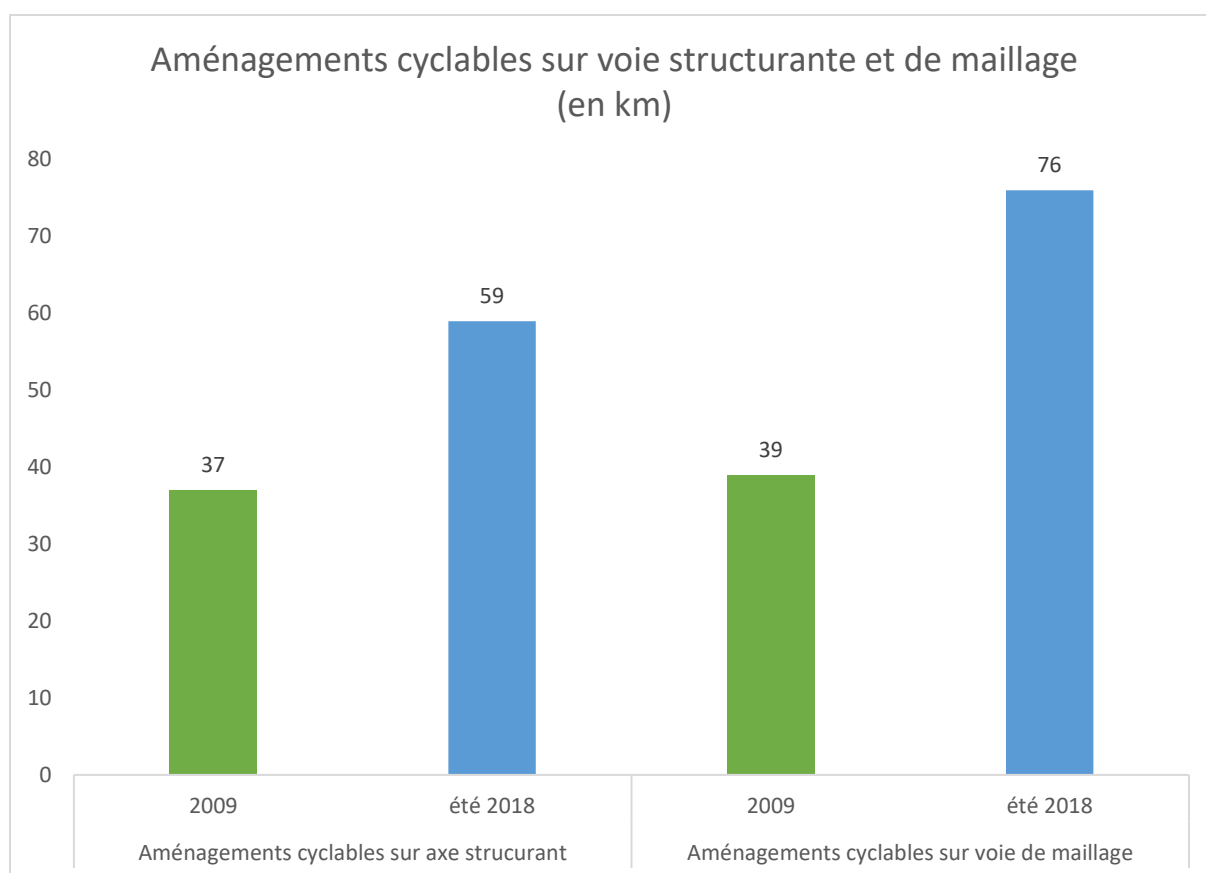
Aménager les doubles sens cyclables



L'aménagement des doubles sens cyclables sur la métropole est progressif afin de permettre à l'ensemble des utilisateurs de s'approprier son fonctionnement.

Boulevards et avenues : continuité et sécurité

Objectifs du schéma directeur vélo	Bilan été 2018
Aménager les axes structurants	Le réseau de voirie de la métropole est constitué de 81 km de voies structurantes et 223 km de maillage. En 2009 on trouvait 37 km d'aménagement vélo (5,5 km de pistes bidirectionnelles) sur voie structurante contre 59 km en 2018 (9 km de pistes bidirectionnelles) Et 39 km d'aménagement cyclable sur voie de maillage (4 km de piste bidirectionnelle) contre 76 km en 2018 (7,5 km de piste bidirectionnelle). En dehors des pistes cyclables bidirectionnelles, les aménagements sont comptabilisés par sens de circulation.
Assurer la lisibilité de ces itinéraires structurants	Depuis 2012, 170 kilomètres d'itinéraires ont été jalonnés (inexistant auparavant).
Intégrer le stationnement aux abords des équipements, des stations de transports collectifs	Le bilan des stationnements vélos est en cours.
Connecter les itinéraires vers les circuits limitrophes	Les véloroutes du littoral et des Abers (qui passe par Gouesnou) sont jalonnées et aménagées sur Brest métropole. Les itinéraires entre Brest et Saint-Renan (via Guilers) et entre Gouesnou et Saint-Renan sont aménagés et jalonnés.



Le vélo loisirs : des circuits à développer

Objectifs du schéma directeur vélo	Bilan 2018
Travailler avec l'office du tourisme pour proposer des documents d'information sur les balades à vélo à l'échelle du Pays de Brest, le réseau cyclable, le stationnement, les locations, les services...	Brest métropole a réalisé en 2012 une carte des aménagements cyclables de la métropole, qui a été mise à jour et rééditée à l'été 2018.
Editer et diffuser des documents spécifiques pour des publics cibles cyclistes ou automobilistes : enfants, jeunes, étudiants, actifs, retraités...	Non réalisé à ce jour
Jalonner des circuits et des balades en lien avec ceux du Pays de Brest	Brest métropole a jalonné à l'hiver 2015-2016 un circuit touristique sur la commune de Plougastel.


De Roscoff à Saint-Nazaire : Brest littoral

L'ensemble de l'itinéraire est aménagé et jalonné sur Brest métropole entre la limite Plouzané / Locmaria-Plouzané et le bourg de Plougastel-Daoulas. Il se poursuit ensuite jusqu'à Lampaul-Plouarzel. Brest métropole est en attente de l'avancée de l'étude du projet par le Département sur la partie entre Plougastel-Daoulas et Daoulas (démarrage des travaux annoncé en 2020) pour terminer le jalonnement sur l'ensemble de la commune de Plougastel-Daoulas.

2eme partie : 10 actions en faveur du vélo

Action 1 : stationnement places au vélo

Sur voirie

Objectifs du schéma directeur vélo	Bilan 2018
Développer systématiquement du stationnement pour les vélos aux abords des commerces, des services publics, des équipements, des stations Tram, des pôles d'échange	Brest métropole a développé l'offre de stationnement près de grands équipements publics (piscines, bibliothèques...).
Réaliser le stationnement vélo en préservant l'espace pour les piétons	Brest métropole aménage met en place des arceaux vélos à la demande, en dehors des projets de réaménagement de voie où les besoins sont directement pris en compte.
Signaler les parkings vélos et diffuser l'information	Brest métropole privilégie l'emplacement d'arceaux vélos à la place de stationnement automobile ou à la place du mobilier visant à limiter le stationnement sur trottoir (exemple devant le cinéma Les Studios).
Adapter les choix des équipements et de mobiliers en fonction de la durée de stationnement	Certains parkings sont signalés. Exemple devant la faculté Segalen :  Il n'y a pas à ce jour d'information transmise aux usagers sur les places existantes. Une étude est en cours de réalisation.
	Brest métropole a aménagé des boxes fermés à la gare de Brest pour le stationnement longue durée. L'expérimentation donnant satisfaction, ce dispositif pourra être développé sur d'autres secteurs.

Sur les lieux d'habitation, de travail et de formation

Objectifs du schéma directeur vélo	Bilan 2018
Ajuster l'article 12 du PLU « création d'aire de stationnement vélo accessible »	Voir article ci-dessous qui définit de façon précise les surfaces minimales à réserver au stationnement des vélos dans les locaux.
Etudier dans l'habitat ancien la création de locaux vélos en rez-de-chaussée	Aucune étude n'a été lancée à ce jour.
Aménager des stationnements vélos sur les lieux de travail ou de formation notamment dans le cadre des plans de mobilité entreprise	Des arceaux sont installés dans les locaux de Brest métropole. On en trouve également à la fac de médecine et sur le campus du Bouguen.

ARTICLE 12 – Obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement

2-Normes pour cycles

Il doit être aménagé des locaux* pour le stationnement des cycles dans les conditions suivantes :

Destination projetée	Nombre de places requises
Hébergement hôtelier	1 emplacement (1,5 m2) pour 5 chambres ou logements
Bureau, établissement industriel ou artisanal	1 emplacement (1,5 m2) pour 100 m ² de surface de plancher*
Pour les autres destinations	Le nombre de places de stationnement pour cycles (avec les équipements associés) doit répondre aux besoins nouveaux induits par la nature, la fonction, le type d'utilisateurs et la localisation des constructions* ou ouvrages réalisés.

Pour les modifications d'une construction* existante (réhabilitation, changement de destination*), il n'est demandé aucune place de stationnement supplémentaire.

Les aires de stationnement doivent faire l'objet d'un traitement paysager. Le regroupement des plantations est à privilégier.

Action 2 : Vélos et pôles d'échanges (gares, arrêts, parkings)

Itinéraires cyclables en rabattement

Objectifs du schéma directeur vélo	Bilan 2018
Relier les itinéraires cyclables structurants en rabattement vers les sites concernés	Les gares SNCF et maritimes ainsi que les P+R sont jalonnés.

Stationnement et pôle d'échange

Objectifs du schéma directeur vélo	Bilan 2018
Prévoir du stationnement pour les vélos aux principales connexions des réseaux cyclables urbains et inter urbains et notamment aux terminus de lignes où un abris et l'éclairage faciliteront l'usage	En dehors de la ligne de tramway, la présence de stationnement vélo est ponctuelle. L'offre est développée en réponse à des demandes ou si du stationnement est constaté
Implanter du stationnement vélo sécurisé dans les parcs relais, les principales stations tram, les gares et parkings publics	5 parcs sécurisés offrant 202 places : porte de Plouzané, porte de Gouesnou, porte de Guipavas, Fort Montbarey (40 places chacun respectivement) et place de Strasbourg (42 places). 10 consignes vélo à la gare SNCF. Gare maritime : intégré au projet de nouvelle gare maritime

Combiner les déplacements en transports collectifs, avec les déplacements en vélo

Objectifs du schéma directeur vélo	Bilan 2018
Embarquer les vélos dans le train et le tram	Il est autorisé de monter dans le tramway et le téléphérique avec son vélo aux horaires suivants : Du lundi au vendredi : de 5h à 6h30, de 9h30 à 11h30, de 14h30 à 16h30 et après 19h30 Le samedi : De 5h à 11h30 et après 19h30 Le dimanche : toute la journée Dans les TER : les vélos peuvent voyager gratuitement et sans réservation dans les espaces dédiés (signalés par un pictogramme) dans la limite des places disponibles.

Action 3 : Espaces protégés et cohabitation réussie : devoir de prudence

L'espace réservé

La piste cyclable

- Délimitée par un séparateur physique une largeur dédiée aux vélos de 1,50 à 2 m (unidirectionnelle et de 2,50 à 3 m (bidirectionnelle).
- Prévoir des accotements latéraux de 1m minimum et éviter tout obstacle ne permettant pas aux engins de nettoyage d'y accéder.

En 2010 Brest métropole disposait de 12 km de piste bidirectionnelle et 4,5 km de piste unidirectionnelle contre 22 et plus de 8 à l'été 2018.

La piste cyclable sur trottoir

- Réserver les pistes cyclables sur trottoir dans les cas où il y a nécessité d'un aménagement « vélo » séparé du trafic routier et impossibilité d'insérer une piste sur chaussée.

Brest métropole a aménagé près de 8 km de trottoirs cyclables depuis 2010 ce qui porte le total à 20,6 km.

La bande cyclable

- Matérialiser par un marquage au sol la partie de la chaussée réservée au vélo. La largeur est comprise entre 1,5 m et 1,7m, elle ne doit pas être confondue avec le stationnement.

Depuis 2010 Brest métropole a aménagé plus de 33 km de bandes cyclables portant le total à plus de 82 km. Les bandes créées respectent une largeur minimale de 1,50 m. Lors des rénovations du marquage, les largeurs des bandes trop étroites sont modifiées. Quand ce n'est pas possible l'aménagement est adapté, comme sur la rocade de Guilers qui a vu ses bandes cyclables de 1,30 m transformées en une chaudière avec des largeurs de plus de 1,70 m.

Le partage de la rue

- Rechercher le maintien de la priorité des cyclistes aux intersections

Mesure étudiée lors des projets neufs.

- Identifier, marquer et aménager les entrées et sorties des aménagements cyclables en fonction des distances de perceptions de l'aménagement (20 mètres minimum) afin de faire ralentir les véhicules (décret 2008-754).

Les aménagements sont réalisés au cas par cas en fonction de chaque situation (trafic, vitesse, visibilité...).

- Couloir-bus : assurer une largeur de 4 m à 4,30 m

La majorité des couloirs bus ont une largeur de 3 m à 3,50 m en fonction de l'emprise disponible. Une augmentation de cette largeur n'est pas toujours possible. Lorsqu'elle l'est, elle aurait un impact sur les largeurs de trottoirs et donc le confort des cheminements piétons.

- Voie verte : adapter les largeurs (entre 2 m et 3 m) ainsi que le type de revêtement en fonction des usages attendus.

Brest métropole a aménagé près de 7 km de voie verte depuis 2010, portant le total à 9,2 km. Ces voies vertes correspondent à l'ouverture d'espaces piétons aux vélos (Moulin Blanc, rives de la Penfeld...) qui respectent ces préconisations de largeur, il ne s'agit pas d'aménagement spécifique en dehors de la ligne verte de Guilers (ancienne voie ferrée).

Action 4 : aménagements localisés (sécurité, continuité, marquages)

Sas vélo en intersection

- Donner de l'espace et du temps au vélo pour partir devant la voiture
- La réalisation d'un sas n'est plus subordonnée à la création d'une bande cyclable en amont du carrefour.

Brest métropole dispose actuellement de 37 sas vélos.



Traversées cyclables

- Matérialiser des logos vélos en parallèle des passages piétons et poser un panneau au niveau du répétiteur piéton.

Ces logos sont réalisés sur quelques traversée, accompagnés de doubles chevrons pour marquer la continuité des itinéraires cyclables (pour relier des pistes entre elles par exemple).



Giratoires et vélos

- Attirer l'attention de l'automobiliste sur la présence des vélos sur les grands giratoires (supérieur à 26 m de diamètre) autour de l'anneau par des figurines voire une bande cyclable et sur les mini giratoires par des figurines en entrée et en sortie pour assurer la continuité d'un itinéraire matérialisé

Exemple de grand giratoire (Melville) :



Sur les mini giratoires les recommandations ont évolué depuis 2010, on peut marquer dorénavant les trajectoires par des doubles chevrons et un logo vélo (pas d'exemple sur Brest métropole). De plus les vitesses étant modérées sur ces giratoires Brest métropole ne crée pas d'aménagement spécifique.

Double-sens cyclables

- Assurer la liberté d'évoluer, de se déplacer au plus court dans les zones 30, espaces de rencontres, sens uniques...

L'aménagement des doubles sens cyclables sur la métropole est progressif afin de permettre à l'ensemble des utilisateurs de s'approprier son fonctionnement.

- Matérialiser l'espace réservé aux cyclistes par une bande, piste ou en circulation banalisée par simple mesure réglementaire

L'aménagement réalisé dépend du contexte (géométrie, pente, trafic...). Le marquage des bandes est toujours privilégié quand la largeur disponible est d'au moins 4,50m. A minima Brest métropole marque un logo vélo avec une flèche.

Exemple de double sens cyclable avec bande rue Malakoff à Brest :



- Marquer les entrées et les sorties des double-sens cyclables.

Quand la largeur est suffisante de amorces sont réalisées. A minima sont marqués des pictogrammes vélos.

- Veiller à ce que le stationnement ne constitue pas un masque de visibilité

Le stationnement qui pourrait entrainer des risques est supprimé.

- Vérifier l'efficacité de l'éclairage public

Seulement en cas de retour négatif d'utilisateurs.

Action 5 : maintenance des aménagements (entretien, rénovation, surveillance)

Maintien de l'état des aménagements / nettoyage indispensable

- Adapter les aménagements cyclables au contexte urbain traversé et aux contraintes d'entretien

Les contraintes du service de nettoyage sont prises en compte dans les projets de pistes et bandes cyclables : largeur des pistes cyclables, potelet non amovible, végétation, panneau de circulation..

- Afficher les priorités de nettoyage en fonction des programmes globaux du service propreté

Dès que la Direction des déplacements reçoit une alerte sur l'état d'un aménagement cyclable elle le signale au service Propreté qui intervient dans les meilleurs délais.

- Réaliser un passage hebdomadaire sur le réseau structurant

Attente retour service entretien

- Organiser un système d'alerte

Pas mis en place à ce jour

Marquages, réfections, réaménagements

- Marquer les figurines et les flèches directionnelles en peinture
- Planifier avec le service régie les interventions régulières à mener
- Coordonner les travaux avec les différents programmes touchant la voirie et les espaces publics.

Chaque année le service circulation et sécurité routière fournit au service signalisation les marquages cyclables à rénover en priorité.

Respect des espaces dédiés aux vélos

- Identifier les zones à problèmes et sensibiliser le public

Agents de proximité peuvent déposer des flyers rappelant les règles à respecter sur les pare-brise des véhicules en infraction en fonction des demandes d'usagers.

- Organiser avec les autorités compétentes la surveillance, une campagne de communication et de verbalisation.

2 actions de communication :

En 2015 création du flyer « pour mieux vivre ensemble respectons les espaces réservés », utilisé par les agents de proximité (ADP).

En 2018 lancement de la campagne globale de communication « arrêtez de faire l'autruche » visant à lutter contre le stationnement sur trottoir mais aussi les bandes et pistes cyclables.

Action 6 le vélo au quotidien (développer les plans de mobilité)

- Plan de mobilité de quartier

Pas d'action menée en ce sens à ce jour

- Plan de mobilité entreprise

Un contrat d'objectif comprenant le Plan d'Action Mobilité Durable a été signé avec l'ADEME au titre des années 2017 et 2018.

Actions d'incitation au changement de comportement inscrites au contrat d'objectif territoire et énergie climat (cotec), notamment l'animation de l'atelier Plan de Déplacement Entreprise (PDE), des actions internes à des zones d'activités en lien avec les animations proposées aux entreprises (prêt de flottes de vélos, organisation de demi-journées d'accompagnement pour inciter à aller au travail à vélo.

- Plan de mobilité d'établissement scolaire

Le Challenge « Bougeons autrement à l'école » (d'abord à destination des adultes) a été organisé pour les écoles depuis 2017. Forte augmentation de la participation entre la 1^{ère} édition et celle de 2018 (concerne l'ensemble des modes alternatifs, le vélo restant très minoritaire). 2010 : 10 écoles (maternelles et primaires) qui y participent.

Action 7 éducations réciproques (vélo-école et code de bonnes pratiques)

Sensibiliser les automobilistes

- Utiliser les relais d'information pour les automobilistes pour lancer une campagne de sensibilisation sur les sujets suivants : ne pas freiner brusquement devant un cycliste, ne pas froter un vélo en le doublant, faire attention en ouvrant la portière...

Pas d'action menée en ce sens à ce jour

Apprendre à faire du vélo en ville ou du vélo tout court

- Développer la pratique du vélo sous toutes ses formes
- Apprendre à respecter et à être respecté dans la circulation, à voir et être vu
- Développer le concept de vélo école pour l'apprentissage de la mobilité

Créée en 2001, l'association Brest à pied et à vélo (BAPAV) encourage les déplacements à pied et à vélo et incite à réduire l'usage de l'automobile en ville.

Dans ce cadre, Brest métropole conventionne avec BAPAV afin de soutenir financièrement les actions menées tout au long de l'année auprès du grand public et consolider les relations entre l'association et la collectivité.

Bapav réalise ainsi des actions d'éducation à la mobilité pour un public scolaire dans le cadre du contrat d'objectif territoire et énergie climat signé avec l'ADEME (objectif de 6 écoles et 3 collèges en 2018). Mise en place d'une vélo-école tout publics en 2015 par BAPAV en 3 étapes : apprendre/réapprendre à rouler, maîtriser la maniabilité du vélo, circuler en ville. A début 2017 20 personnes formées.

Des projets dans les écoles

- Sensibiliser les enfants mais surtout les parents et les enseignants
- Apprendre à circuler à vélo enfant c'est préparer l'automobiliste de demain
- Organiser des animations de sécurité routière et faire jouer les enfants sur le thème du vélo et de la sécurité

Brest métropole en liaison avec l'Education Nationale propose une formation « Enseignement à la sécurité routière » aux enseignants et personnels des structures d'accueil et de loisirs. Les participants

élaborent un projet éducatif axé sur la sécurité routière, dont Brest métropole assure le soutien logistique.

Action 8 Promotion et communication

Encourager la population à pédaler

- Participer et définir le type d'animation à mener lors d'événements nationaux :
 - La semaine du développement durable
 - La fête du vélo
 - La semaine de la mobilité
- Accompagner les actions déjà engagées, relayer les manifestations organisées par les clubs, associations, partenaires...

Soutien à BAPAV pour l'organisation de la 1^{ère} édition à Brest du challenge « au boulot à vélo » du 14/05 au 15/06/2018. 259 cyclistes participants pour une distance totale parcourue de 36609 km (presque un tour du monde) équivalent à éviter le rejet de 9500 kg de CO2.

Sensibiliser à la sécurité un guide des bonnes pratiques

- Editer des documents spécifiques pour les publics cibles cyclistes ou automobilistes : enfants, jeunes, étudiants, actifs, retraités...

Actions de BAPAV dans le cadre de la vélo-école, des ateliers sur le campus, ou encore de la campagne « cyclistes brillez » + achat de lumières par Brest Métropole)

Diffuser l'information

- Travailler avec l'office du tourisme pour proposer des informations sur les balades en vélo à l'échelle du pays de Brest, le réseau cyclable, le stationnement...
- Décliner les priorités et actions de la collectivité dans une campagne de communication grand public

Brest métropole a réalisé en 2012 une carte des aménagements cyclables de la métropole, qui a été mise à jour et rééditée à l'été 2018. Elle est disponible à l'office de tourisme.

Action 9 initier des services nouveaux

Une vélo station à l'essai

- Etudier la localisation
- Connaître les clients potentiels
- Définir les niveaux de services proposés
- Trouver les partenaires et le mode de gestion adéquat pour la mise en œuvre et assurer le suivi

Pas d'action réalisée en ce sens à ce jour

Un test de location ou de prêt de vélo notamment pour les étudiants

- Proposer une démarche d'étude et de mise en œuvre
- Promouvoir le vélo électrique et autres moyens de déplacements doux

Mise en place du service de location de vélo de longue durée vélocibus depuis 2010 pour la location de vélos classiques. Géré par l'exploitant du réseau de transport en commun. A partir de 2013 location de vélos à assistance électrique. Aujourd'hui forte demande sur les vélos à assistance électrique (VAE) (plus de 90 % des 150 vélos sont loués).

Système de location de VAE mis en place par la ville de Le Relecq Kerhuon en 2010, arrêté depuis. 10 VAE, 1 € / heure.

Prêt de vélos par BAPAV pour des organisations, possibilité de tester des VAE, vélo cargo.

Location saisonnière de vélos par l'office de tourisme.

Innovation pour les voies

- Proposer dans les secteurs résidentiels une chaussée pour circulations douces, la ligne centrale disparaît et la largeur pour les voitures se réduit
- Suivre la réglementation en matière d'autorisation de tourner à droite aux feux rouges pour les vélos

Brest métropole a développé les tournes à droite aux feux, les sas vélo et aménagé les premières chaussées à voie centrale banalisée (chaucidou).

Action 10 évaluation (un suivi partagé pour l'action)

L'observatoire des déplacements, un outil au service de la politique cyclable

- Définir les indicateurs simples et rigoureux en fonction des objectifs fixés.
 - Indicateurs quantitatifs

Brest métropole réalise chaque année une mise à jour de la carte des aménagements cyclables avec le linéaire par type d'aménagement. Ainsi qu'un bilan des accidents.

- Indicateurs qualitatifs par sondage

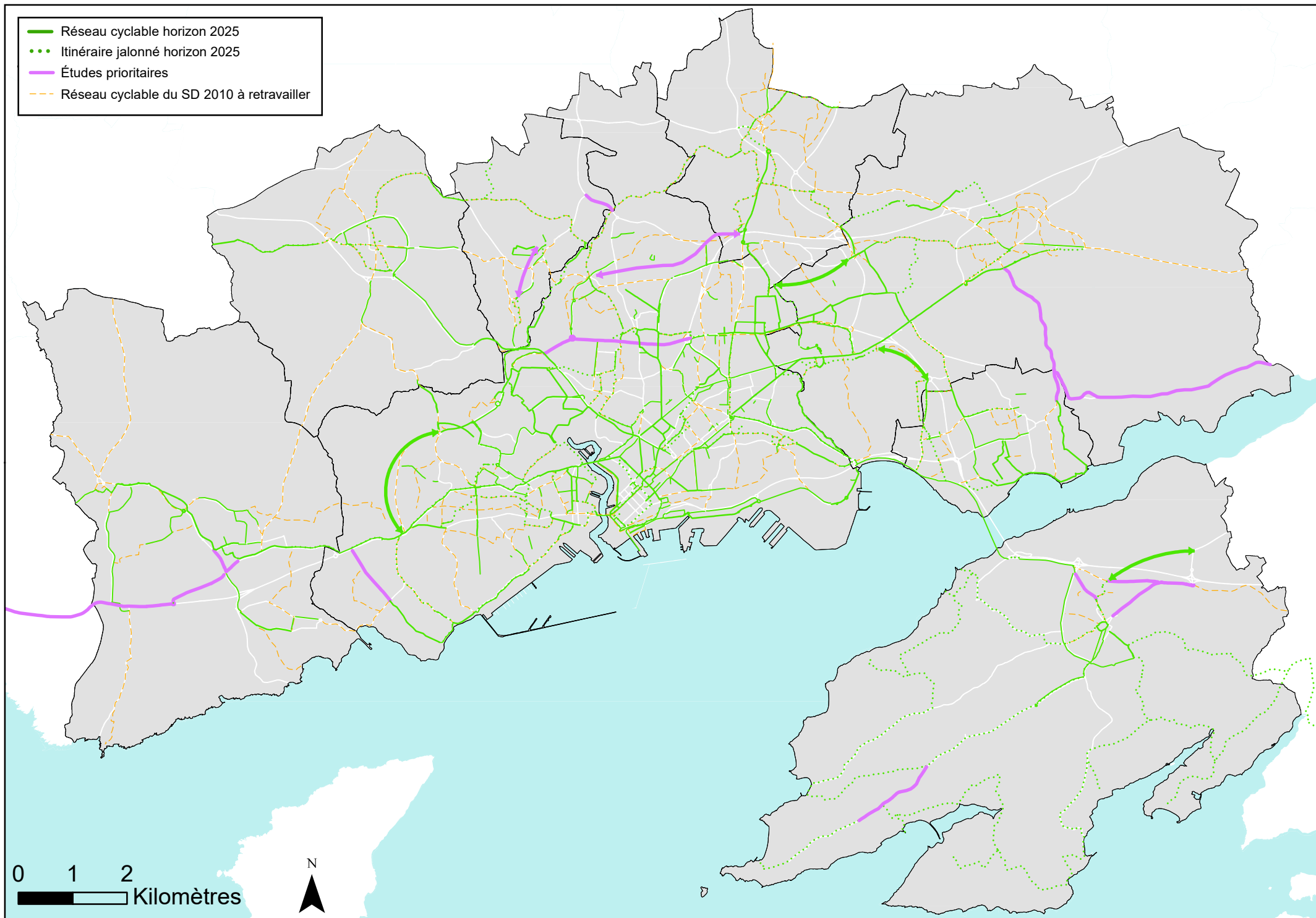
Pas de sondage réalisé mais données collectées par la Fédération Française des usagers de la Bicyclette (FUB) à l'automne 2017 en cours d'analyse.

Une réalisation partenariale dans le cadre de l'observatoire plus global des déplacements

- Mise en place d'un groupe de travail et d'un comité de lecture
- Définition en commun des objectifs et programmes d'actions annuels ou pluriannuels
- Produire un 4 pages pédagogique en direction des élus comme du grand public.

Contacts réguliers avec BAPAV pour recenser les demandes d'aménagements.

Annexe 01 bis :
Etat actuel des réflexions sur le réseau cyclable à long
terme (après 2025)



Annexe 02 :
Enquête Ménages Déplacements 2018

Enquête Ménages Déplacements pays de Brest 2018

Quelques chiffres sur le vélo à Brest métropole

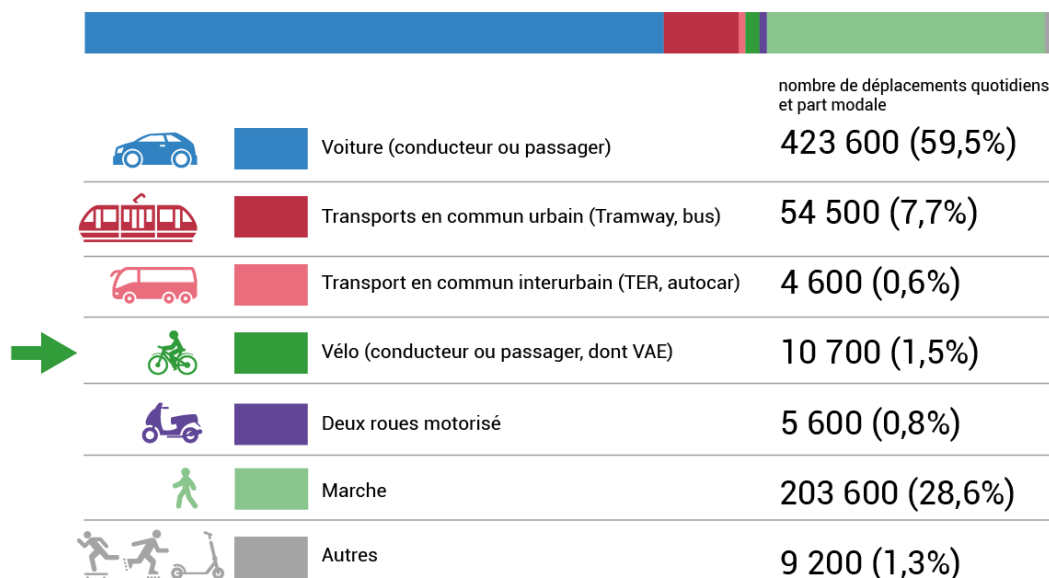
Rédacteur : Corentin Le Martelot

15 avril 2019

Les chiffres suivants concernent uniquement les habitants de Brest métropole.

Part modale des habitants de Brest métropole

(hors déplacements externes au pays de Brest)



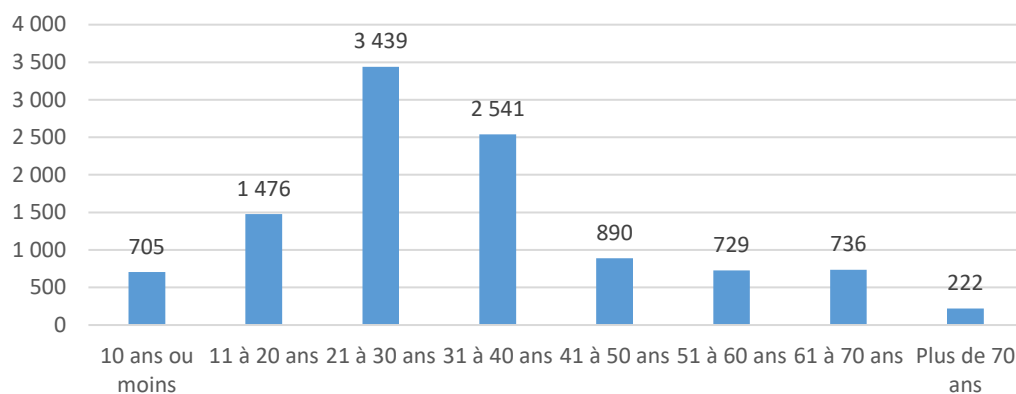
Source : EMD pays de Brest 2018, Brest métropole

Le vélo représente une part modale de 1,5% (10 700 déplacements / jour).

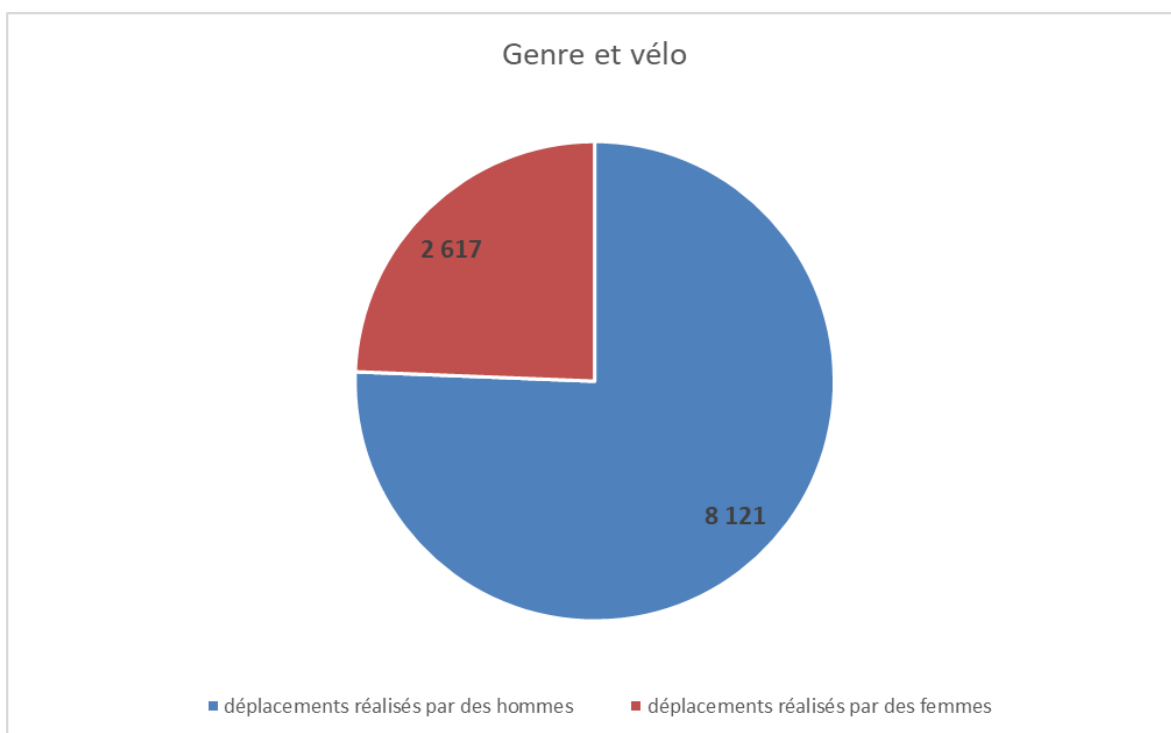
Quelques indicateurs de distance et de durée :

- Distance moyenne d'un déplacement à vélo = 3,4 km
- Distance médiane d'un déplacement à vélo = 1,9 km
- Durée moyenne d'un déplacement à vélo = 19 minutes
- Durée médiane d'un déplacement à vélo = 10 minutes

Age des personnes se déplaçant à vélo (n=10 738 déplacements)

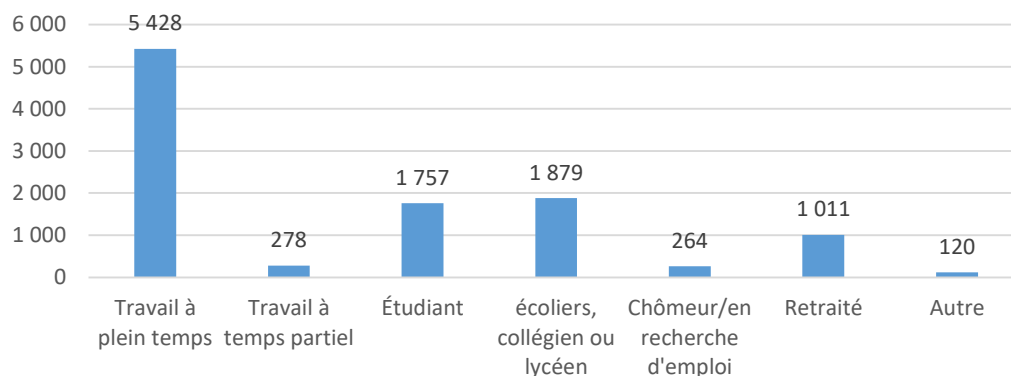


56% des déplacements à vélo sont réalisés par les 21-40 ans.



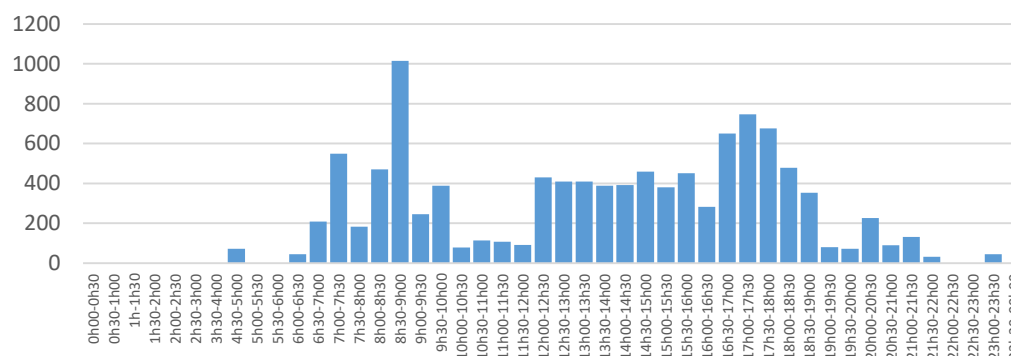
76% des déplacements à vélo sont réalisés par des hommes.

Occupation des personnes s'étant déplacées à vélo (n=10738 déplacements)



Les déplacements à vélo sont essentiellement réalisés par des actifs travaillant à temps plein (51% des déplacements) et des scolaires ou étudiants (34%).

Répartition horaire des déplacements effectués à vélo (heure de départ)

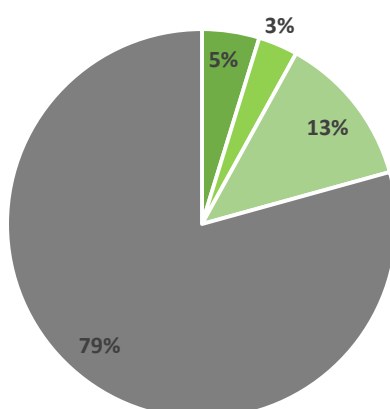


Environ 2 200 déplacements à vélo sont effectués entre 7h00 et 9h00 (dont 60% pour du domicile-travail). Sur le même créneau horaire on compte 75 800 déplacements réalisés en voiture (conducteur ou passager).

Environ 2 400 déplacements à vélo entre 16h00 et 18h00 (dont 50% pour du travail-domicile). Sur le même créneau horaire on compte 90 900 déplacements réalisés en voiture (conducteur ou passager).

Les autres motifs (études et accompagnement) représentent des volumes trop faibles pour être représentatifs.

A quelle fréquence utilisez-vous le vélo ?



■ Plusieurs jours par semaine ■ Plusieurs jours par mois ■ Occasionnellement ■ Jamais

Annexe 03 :
Questionnaire vélo en ligne



FORMULAIRE D'ENQUETE

Brest métropole s'est dotée en 2010 d'un Schéma Directeur Vélo – disponible en annexe - qui définit les objectifs et grandes lignes de sa politique cyclable.

Depuis 2010, le réseau cyclable s'est fortement étoffé (près de 100 km de nouveaux itinéraires, 170 km d'itinéraires fléchés...), de nouveaux services sont apparus (location de vélos auprès de Bibus, mise en place de parkings vélos sécurisés aux terminus du tramway ou à la gare)...

Pour adapter sa politique cyclable à l'évolution des pratiques et du contexte local, Brest métropole va élaborer d'ici l'automne 2019 un nouveau schéma directeur Vélo.

Pour nous aider dans cette réflexion, votre avis nous intéresse, que vous soyez cycliste régulier, occasionnel ou que vous n'utilisiez pas encore, ou plus, le vélo.

Nous vous invitons à répondre au questionnaire ci-dessous. Il vous prendra entre 5 et 10 minutes selon les commentaires que vous voudrez bien donner.

N'hésitez pas à indiquer vos suggestions de manière la plus précise possible. Elles seront toutes analysées avec attention.

Ce questionnaire est anonyme, mais si vous laissez vos coordonnées, nous nous engageons à vous communiquer les conclusions de l'enquête.

Vous

Commune de résidence :

- ☐ Guilers ☐ Gouesnou ☐ Guipavas ☐ Plouzané
☐ Le Relecq-Kerhuon ☐ Plougastel-Daoulas ☐ Brest ☐ Autre

Les personnes ayant répondu « Brest » sélectionnent leur quartier de résidence :

- ☐ Brest Centre ☐ Europe ☐ Quatre Moulins ☐ Saint-Marc
☐ Lambézellec ☐ Saint-Pierre ☐ Bellevue

Vous êtes :

- ☐ Particulier ☐ Association
☐ Entreprise ☐ Groupement (type pétition)

Sexe (facultatif) : ☐ Homme ☐ Femme ☐ NSP

Age (facultatif) :

1. Possédez-vous un vélo ?

- ☐ Oui ☐ Non

Les personnes répondant « Oui » à la Q1 répondent à la Q2 et à la Q3. Les autres passent à la Q4.

2. Quel.s type.s de vélo disposez-vous ? (plusieurs réponses possibles)

- ☐ Vélo classique ☐ Vélo à assistance électrique
☐ Cargo bike ☐ Vélo pliant

☐ Autre (précisez) :

3. A vélo, vous diriez que vous êtes :
☐ Débutant.e ☐ Intermédiaire ☐ Expert.e

4. Avez-vous le permis de conduire ?
☐ Oui ☐ Non

5. Avez-vous une voiture ou un deux-roues motorisé ?
☐ Oui ☐ Non

6. Disposez-vous d'un abonnement de transport en commun ?
☐ Urbain (bus, tram, téléphérique) ☐ Inter-urbain (TER, car)
☐ Aucun des deux

7. Utilisez-vous le service de location de vélo de Bibus, « Velocibus » ?
☐ Oui ☐ Non

Pour les personnes répondant « Non » à la Q7, les diriger directement à la Q13.

Celles répondant « Oui » continuent de répondre au questionnaire.

Velocibus*

8. Louez-vous :
☐ Un vélo classique ☐ Un Vélo à Assistance Electrique (VAE)

9. Quelle est la durée de location de votre contrat ?
☐ 3 mois ☐ 6 mois ☐ 12 mois

10. Avez-vous déjà renouvelé votre contrat ?
☐ Oui ☐ Non

11. Pensez-vous le renouveler ?
☐ Oui ☐ Non

12. Vous arrivez à terme de votre contrat (dans l'impossibilité de le renouveler), pensez-vous acheter un vélo à assistance électrique ?
☐ Oui ☐ Non

Votre pratique du vélo

13. Pratiquez-vous le vélo ?
☐ Oui ☐ Non

Les personnes ayant répondues « Oui » répondent à la Q14, les autres à la Q22 et Q23. Chacun reprend ensuite à la Q20.

14. Pour quelle(s) raison(s) pratiquez-vous le vélo ? (plusieurs réponses possibles)
☐ C'est facile
☐ C'est plus rapide que de circuler à véhicule motorisé
☐ C'est facile de stationner
☐ C'est économique
☐ C'est bon pour ma santé
☐ C'est écologique

- ☐ Je n'ai pas de voiture
- ☐ Je n'ai pas le permis
- ☐ Je ne pratique pas le vélo
- ☐ Autre (précisez) :

15. Quel(s) type(s) de trajet(s) effectuez-vous à vélo ? (plusieurs réponses possibles)

- ☐ Domicile-travail
- ☐ Domicile-école
- ☐ Autre (précisez) :
- ☐ Loisirs
- ☐ Sport

16. Vous circulez à vélo :

- ☐ Tous les jours ou presque
- ☐ Plusieurs fois par mois
- ☐ Quelques fois par an

A la Q15 :

- Les personnes ayant répondu uniquement « Domicile-travail » et/ou « Domicile-école » répondent uniquement à la Q17.
- Les personnes ayant répondu uniquement « Loisirs » ou « Sports » ou « Autre » répondent uniquement à la Q18.
- Les personnes ayant répondu « Domicile-Travail » et/ou « Domicile-école », et une ou plusieurs autres propositions, répondent à Q17 et Q18.

17. Dans le cadre de vos déplacements domicile-travail et/ou domicile-école à vélo, combien de kms à vélo faites-vous par jour ?

- ☐ 1 à 5kms
- ☐ 6 à 10kms
- ☐ + de 10kms

18. Dans le cadre de vos déplacements à vélo loisirs, sport ou autre, combien de kms à vélo faites-vous par mois ?

- ☐ 1 à 10kms
- ☐ 10 à 50kms
- ☐ + de 50kms

19. Transportez-vous votre vélo dans :

- Le tramway : ☐ Oui ☐ Non
- Le téléphérique : ☐ Oui ☐ Non
- Le TER : ☐ Oui ☐ Non

Chaque réponse « Oui » reprend ensuite les modalités de la 18b.

19b. A quelle fréquence ?

- ☐ Plusieurs fois par jour
- ☐ Plusieurs fois par semaine
- ☐ Tous les jours
- ☐ Occasionnellement

Vos attentes

20. Quelles sont les mesures qui vous semblent nécessaires à améliorer ?

1 représentant une priorité peu importante,
6 représentant une priorité très importante.

	1	2	3	4	5	6	NSP
Modérer la vitesse des véhicules motorisés en ville.....	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Limiter le trafic motorisé en ville.....	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Un réseau cyclable complet et direct.....	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Entretenir les pistes et bandes cyclables.....	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De stationnements longue durée vélos sécurisé							

Vos suggestions

- ☐ Je n'aime pas le vélo
- ☐ Le trafic automobile est trop dense
- ☐ Ma ville n'offre pas assez d'aménagements cyclables
- ☐ Je ne me sens pas en sécurité à vélo
- ☐ J'habite trop loin de mon lieu de travail/d'étude
- ☐ Je préfère utiliser ma voiture
- ☐ Je préfère utiliser les transports en commun
- ☐ La météo brestoise n'est pas assez clémente
- ☐ La topographie me dérange
- ☐ J'ai peur de me faire voler mon vélo
- ☐ Faire du vélo est mal perçu par mon entourage
- ☐ Je ne sais pas
- ☐ Autre (précisez) :

Contact (facultatif)

Si vous souhaitez recevoir les analyses et conclusions de cette enquête, merci de nous communiquer votre adresse mail et/ou téléphone.

Adresse mail :

Téléphone :

Annexe 04 :
Bilan du questionnaire vélo en ligne

Schéma Directeur Vélo 2025

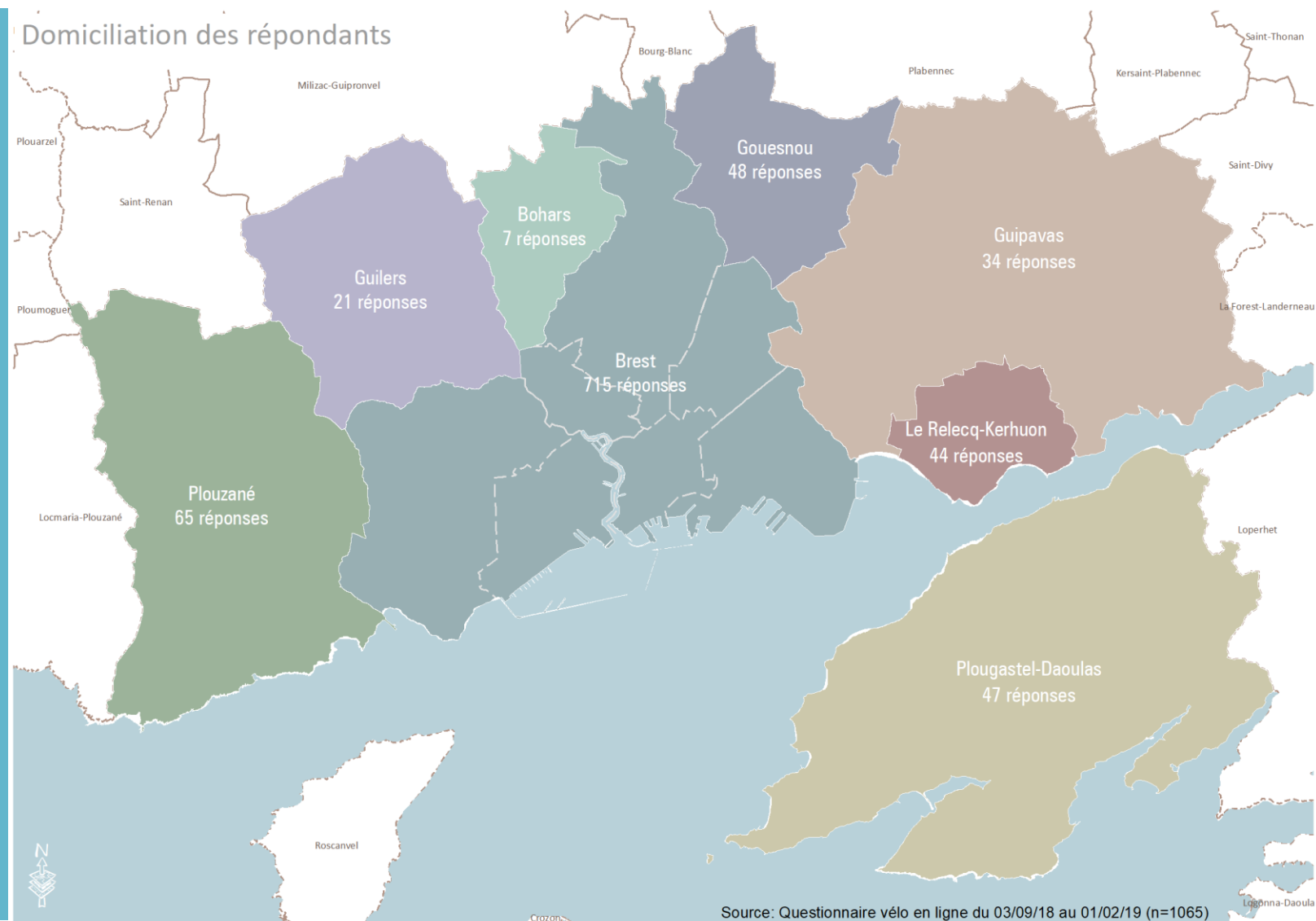
Bilan de l'enquête en ligne

Date d'ouverture: 03. septembre 2018

Date de clôture: 01 février 2019

LES RÉPONDANTS

- 1 065 personnes ont répondu
- Brest: 67% des répondants
 - Brest Centre (28%)
 - Quatre Moulins (15%)
 - Saint-Pierre (15%)
 - Saint-Marc (15%)
 - Lambézellec (13%)
 - Bellevue (7%)
 - Europe (7%)
- Hors métropole: 7% des répondants



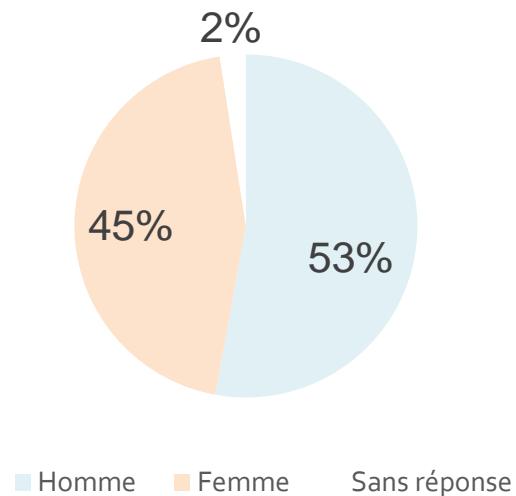
LES RÉPONDANTS

LA MAJORITÉ DES RÉPONDANTS

- sont des hommes
(53% des répondants)
- ont entre 30 et 55 ans (59%)
(moyenne 42,5 ans)
- pratiquent le vélo de régulière
(87%)
- disposent un vélo classique
(81%)

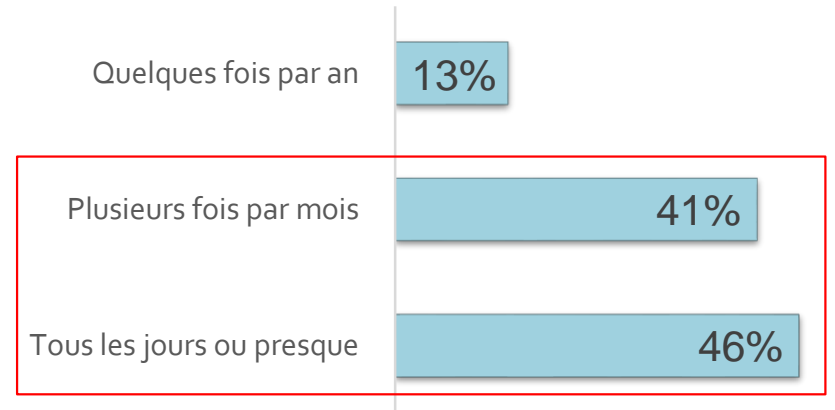
Vous êtes

(n= 1065)



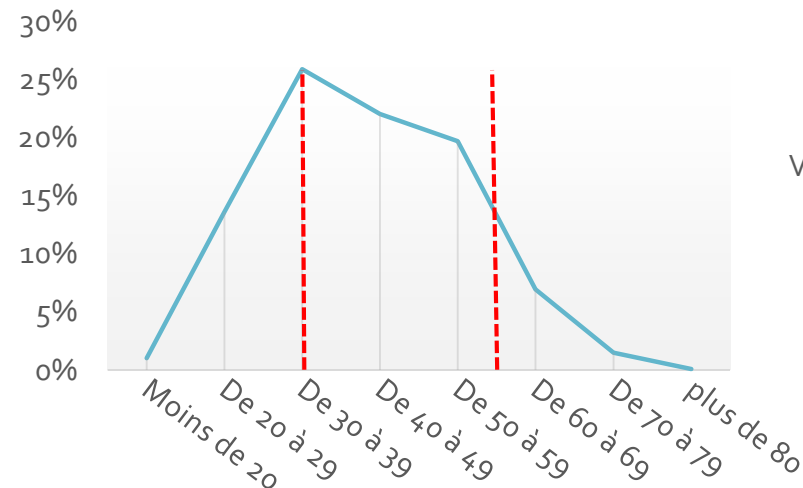
Vous circulez en vélo:

(n= 901)



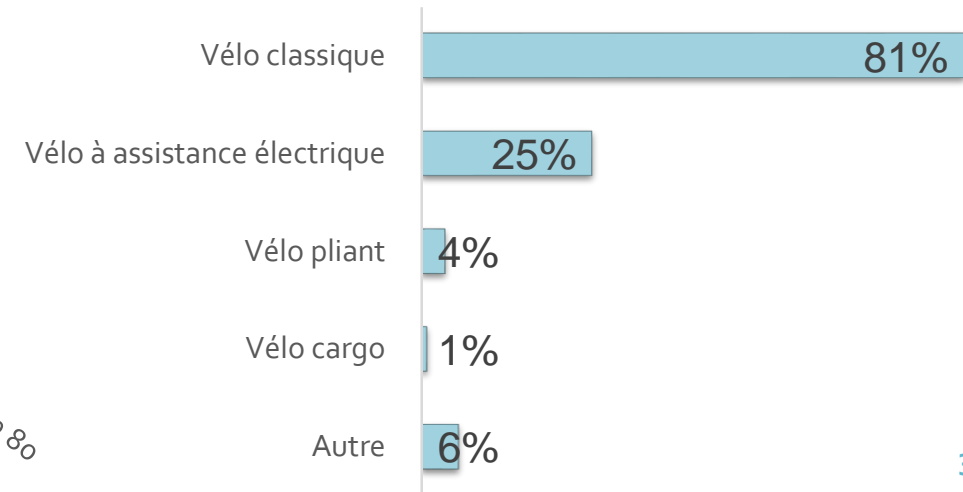
Votre âge

(n= 1065)



Vous disposez:

(Plusieurs réponses possibles; n=1116)



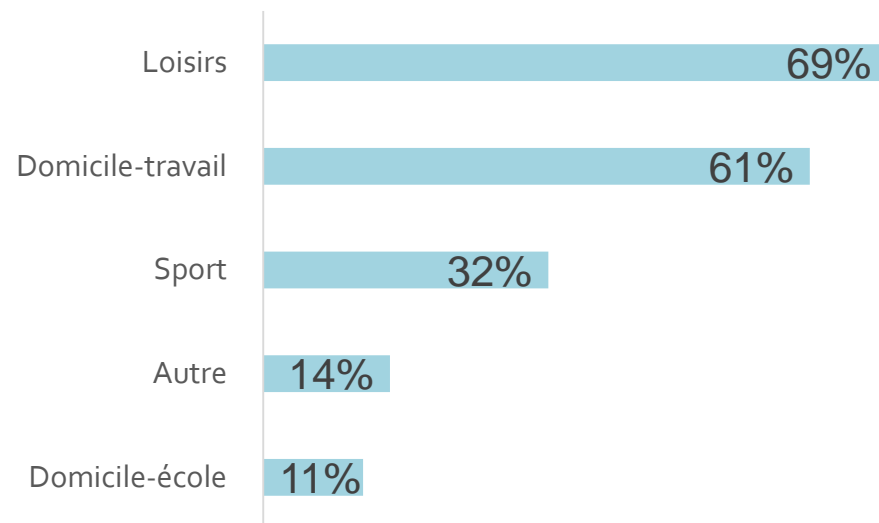
L'USAGE DU VÉLO

LA MAJORITÉ DES RÉPONDANTS

- utilisent leur vélo pour le loisirs ou pour aller au travail
- font au moins 6km par jour pour les trajets domicile-travail ou domicile-école (79%)
- n'utilisent pas le service de location de vélo de Bibus « Vélocibus » (97%)

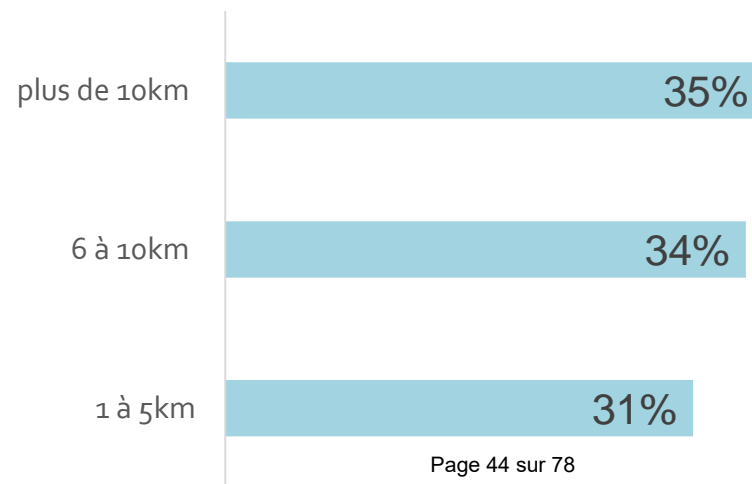
Quel(s) type(s) de trajet(s) effectuez-vous à vélo ?

(Plusieurs réponses possibles; n=1687)



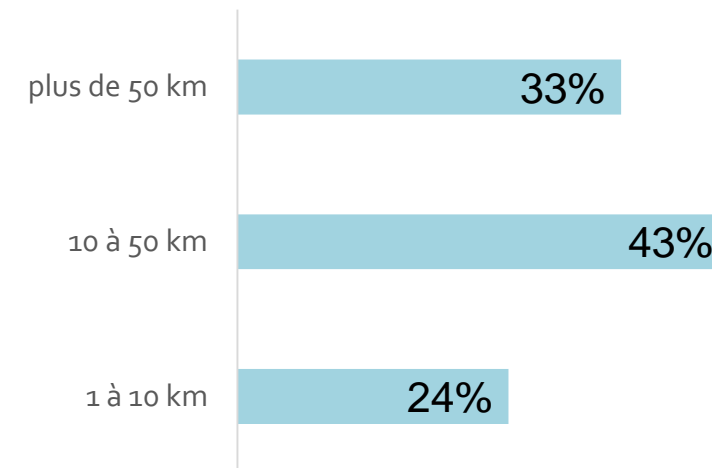
Kilomètres par jour dans le cadre de vos déplacements domicile-travail et/ou domicile-école

(n=578)



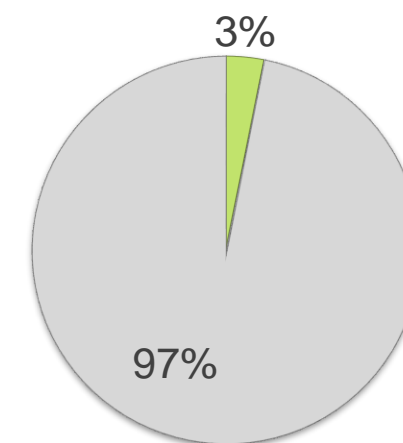
Kilomètres par mois dans le cadre de vos déplacements à vélo loisirs, sport ou autre

(n=753)



Utilisez-vous le service de location de vélo de Bibus, « Vélocibus » ?

(n= 1065)



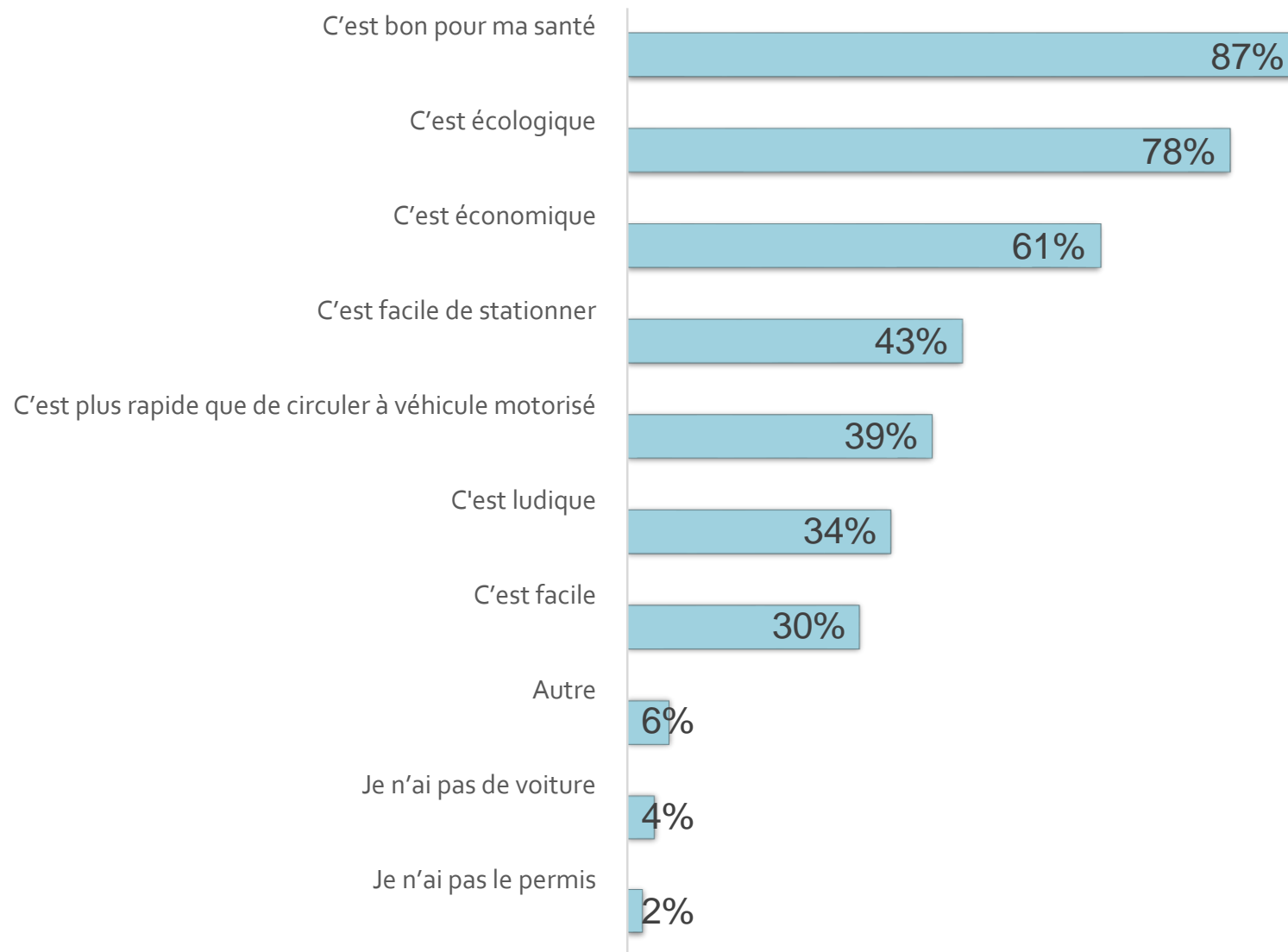
■ Oui ■ Non

LES REPRÉSENTATIONS DE LA PRATIQUE CYCLABLE

- La majorité des répondants pratiquent le vélo pour des raisons de santé, d'environnement ou économiques

Pour quelle(s) raison(s) pratiquez-vous le vélo ?

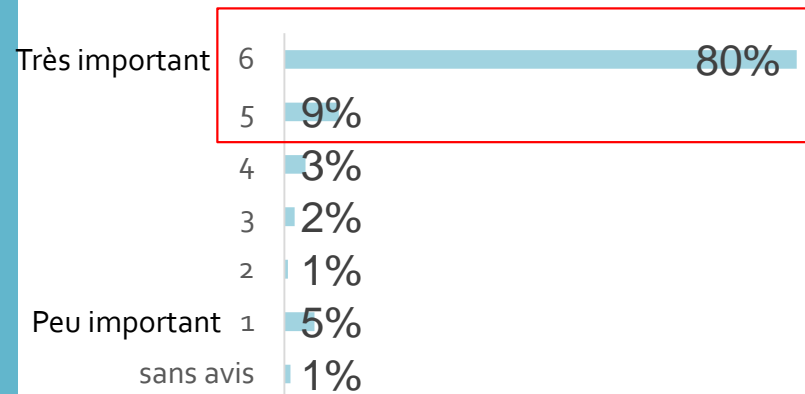
(Plusieurs réponses possibles; n=3450):



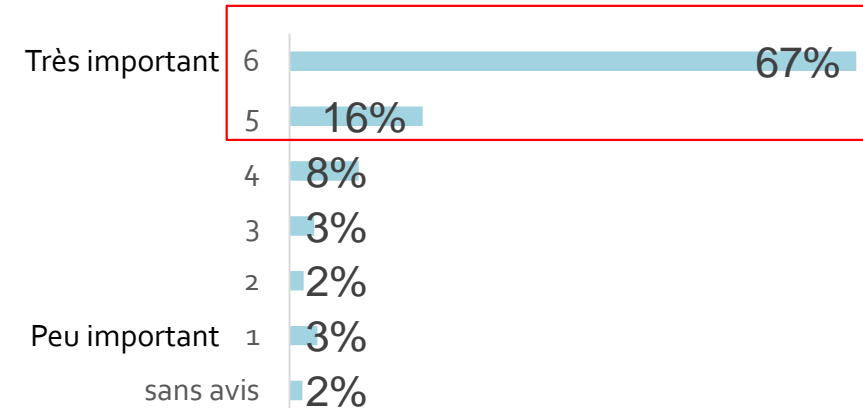
LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

- 89 % des répondants souhaitent un réseau cyclable complet et direct
- 83% des répondants demandent une amélioration d'entretien des pistes et bandes cyclables
- Plus de 60% de répondants estiment que les doubles sens cyclables et le fléchage vélo ne sont pas assez développés

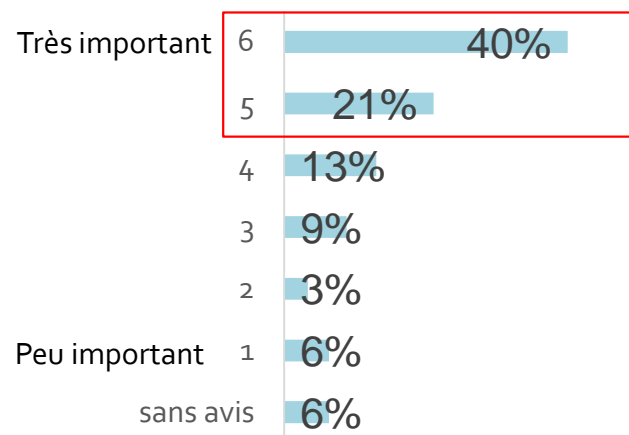
Un réseau cyclable complet et direct (n=1065)



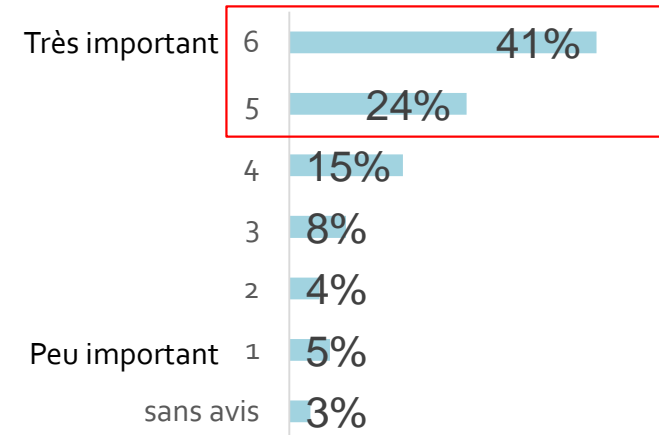
Entretien des pistes et bandes cyclables (n=1065)



Développer les doubles sens cyclables (DSC) (n=1065)



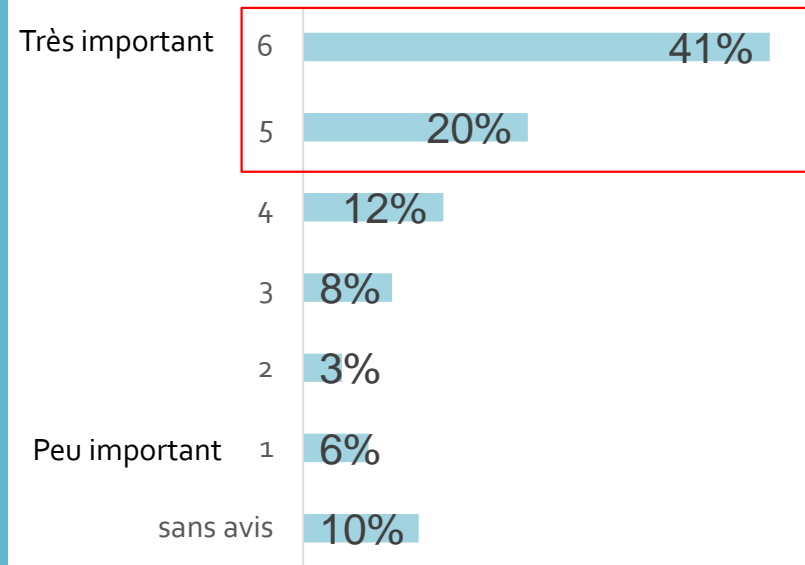
Développer le fléchage vélo (n=1065)



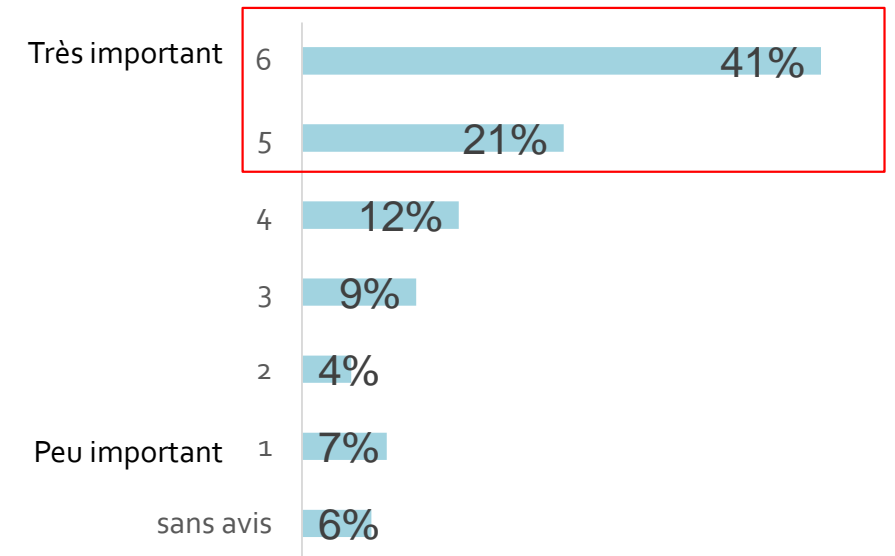
LES CARREFOURS

- Plus de 60% des répondants demandent des améliorations dans les carrefours à feux (sas, autorisation de tourner à droite au feu rouge)

Développer les SAS vélos aux feux
(n=1065)



Développer les cédez-le-passage vélo au feu (CLP)
(n=1065)

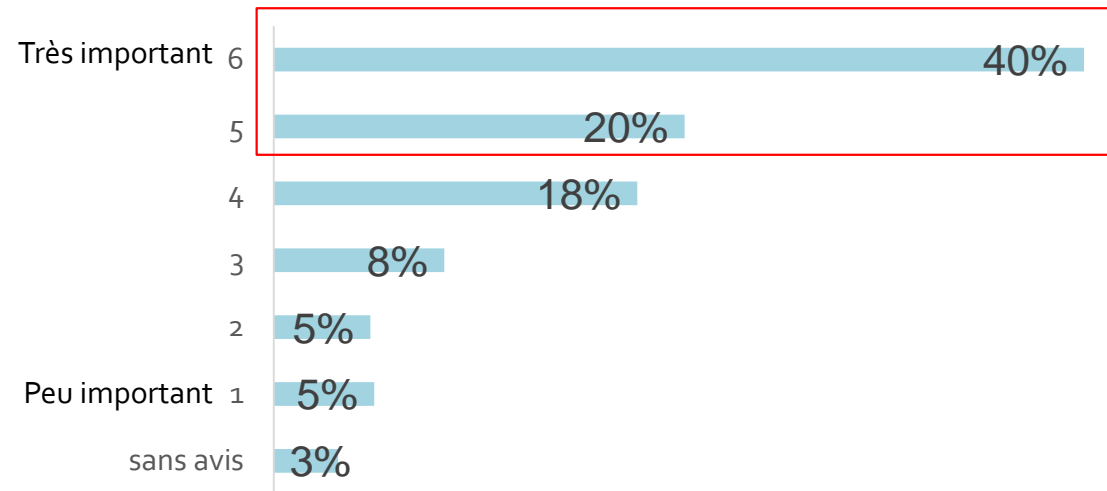


STATIONNEMENT VÉLO

- 60% des répondants souhaitent davantage de stationnement courte durée (type arceaux)
- 57% des répondants souhaitent stationner leur vélo en toute sécurité dans des parkings fermés et sécurisés

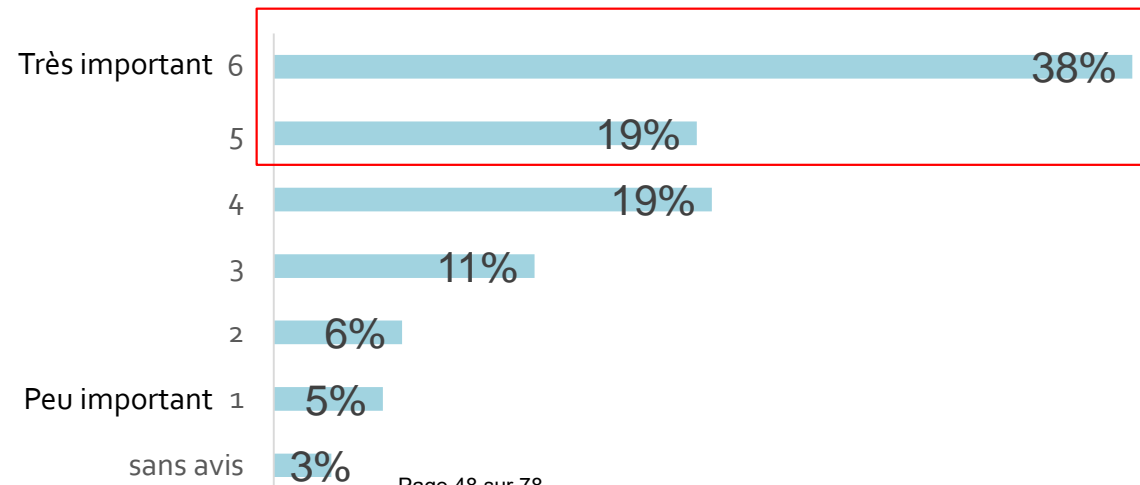
Développer l'offre de stationnements vélos courte durée (type arceaux)

(n=1065)



Développer l'offre de stationnements vélos sécurisés (consignes, parcs relais)

(n=1065)

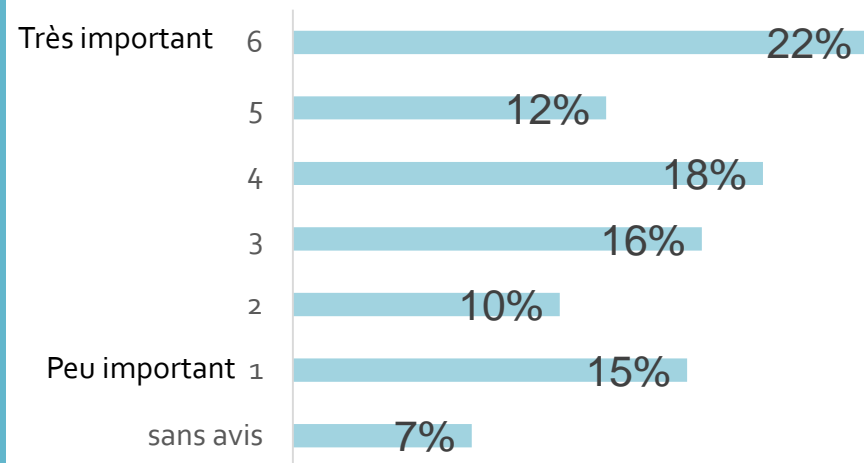


LA COHABITATION AVEC LES AUTRES MODES

- Les avis sur l'importance d'une modération de la vitesse des véhicules motorisés ou une limitation du trafic motorisé en ville sont partagées.

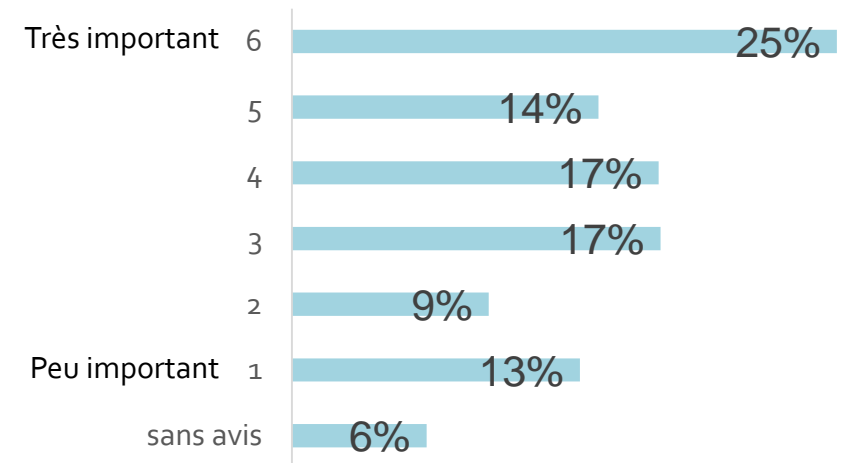
Modérer la vitesse des véhicules motorisés en ville

(n=1065)



Limiter le trafic motorisé en ville

(n=1065)

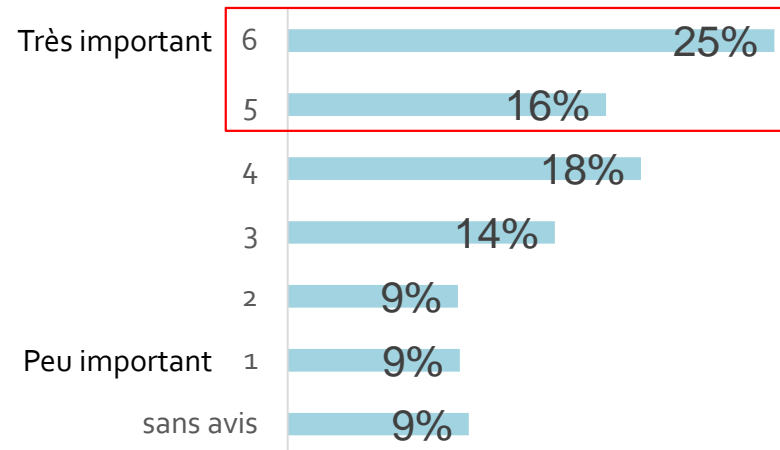


L'INTERMODALITÉ

- La facilité du transport de vélo dans les transports en commun est surtout demandé dans le tramway (41%) et dans le TER (37%).

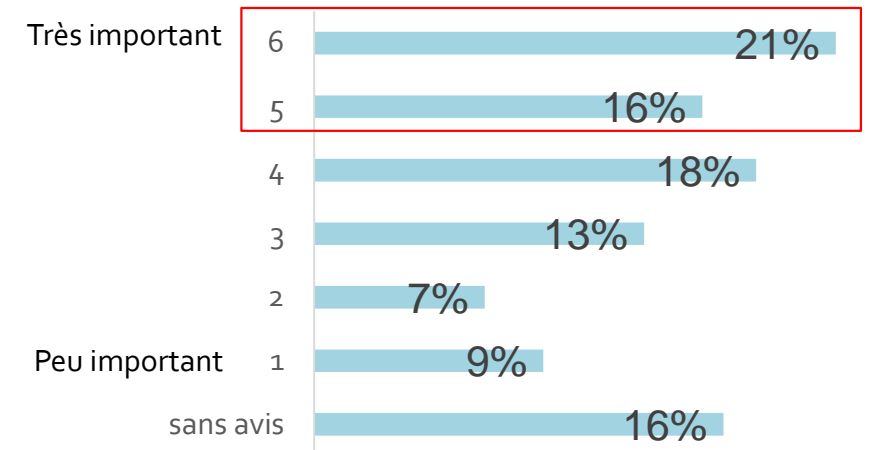
Faciliter le transport de vélos dans le tramway

(n=1065)



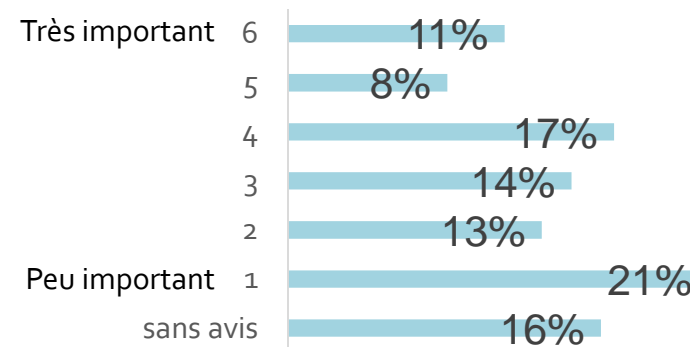
Faciliter le transport de vélos dans le TER

(n=1065)



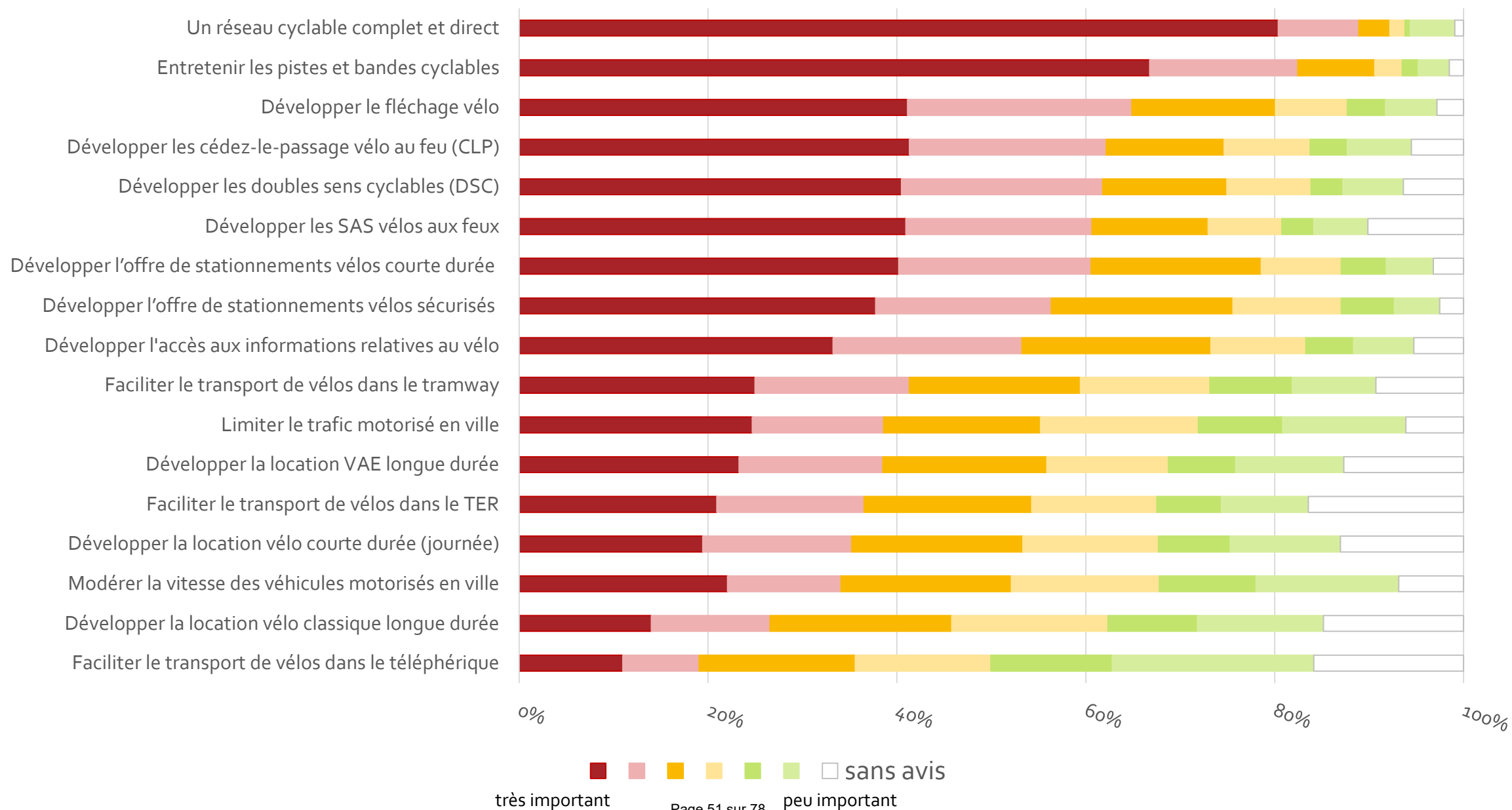
Faciliter le transport de vélos dans le téléphérique

(n=1065)



Quelles sont les mesures qui vous semblent nécessaires à améliorer ?

(n=1065/question)

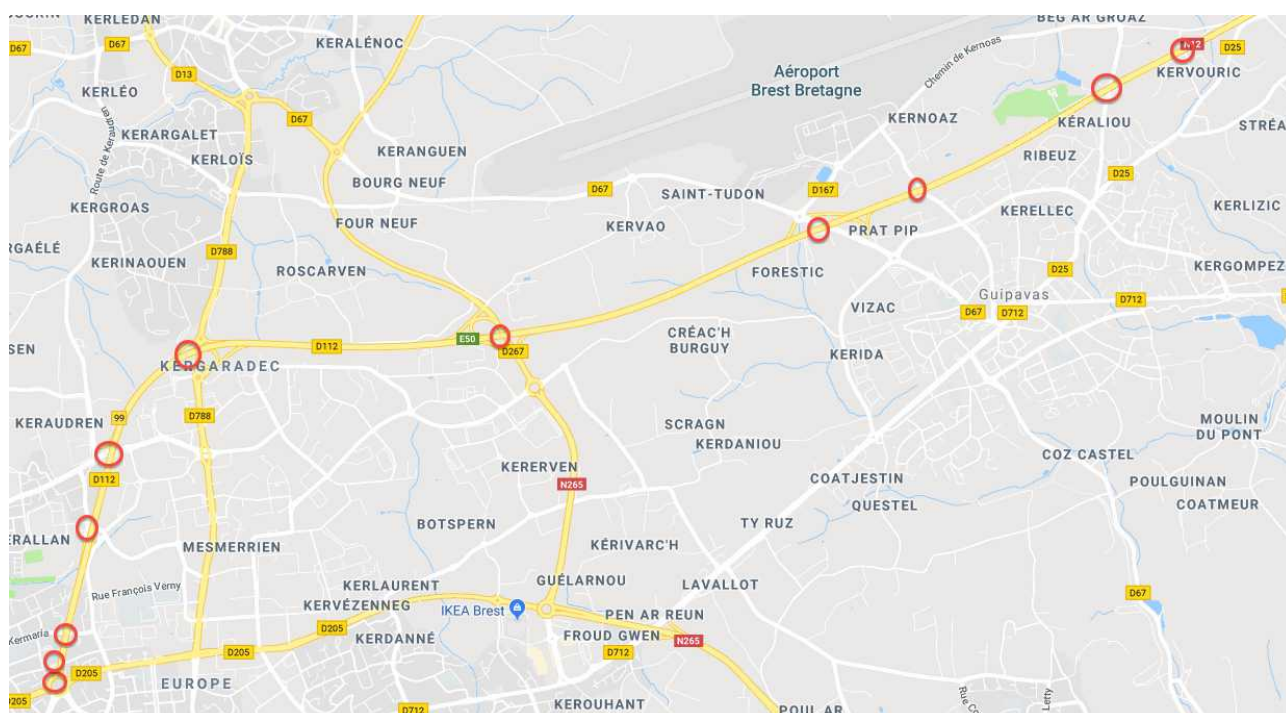


Annexe 05 :
Contribution de l'association BAPAV - extraits

Schéma Directeur Vélo

L'urbanisme des années 50-70 a sillonné la métropole d'obstacles à la circulation des habitants (voies express, rocade, pénétrantes, etc. sans oublier la falaise qui coupe la ville depuis le choix d'urbaniser le polder portuaire). Ces véritables frontières sont franchies de façons plus ou moins adaptées aux besoins de habitants. Dans beaucoup de cas seul le passage des voitures a été pris en compte. Les piétons et vélos devant se contenter d'utiliser des cheminements qui, souvent, ne sont pas conçus pour eux, et parfois semblent conçus pour les décourager. Ci dessous l'exemple de la N12.

Franchissement de la RN12



On compte 11 franchissements de la voie express sur Brest Métropole. Les échangeurs de Kergaradec, Kervao et Prat Pip sont espacés entre eux de 1,8 km. Ce qui est beaucoup à pied et même à vélo. Les autres franchissements sont plus proches les uns des autres.

Rond point de Pen ar C'hleuz



Il ne s'agit pas en réalité d'un franchissement mais d'un détournement vers la rue Yves Giloux. Le virage devrait être pré-signalé. La voie de déviation est un peu étroite pour doubler ou croiser un piéton.

Au débouché sur la rue Yves Giloux la continuité du cheminement se fait vers la gauche donc en traversant la rue. Il faudrait matérialiser le passage vélo au sol : le panneau de priorité à droite risque d'être mal compris par les automobilistes.

Rue Yves Giloux



Aucun aménagement vélo. Rue relativement peu fréquentée. Un sas serait toutefois utile au croisement avec la rue Marcellin Duval.

Rue de Kermaria



Aucun aménagement vélo. Rue peu fréquentée. RAS

Rue Général Paulet



Aucun aménagement vélo. Le rond point de l'Autriche est une sortie de la voie express. Un panneau de danger vélo serait judicieux.

Côté caserne des pompiers un marquage au sol serait judicieux pour indiquer que la rue prend le pont et non la bretelle de la voie express.

Rue Romain Desfossés



Les vélos peuvent utiliser la voie de bus. Le rond point n'est pas sécurisant, particulièrement dans le sens est-ouest (traversée de la rue E de Trémaudan assez passante).

Route de Gouesnou

Double voie cyclable entre le rond point du Leclerc et l'impasse Jean Mermoz.



Que ce soit au nord ou au sud du franchissement, le balisage impose un cheminement à la fois plus long et imposant une vitesse plus faible que les voies principales le permettraient, avec la nécessité de faire attention au fléchage sous peine de se perdre. Même si c'est un excellent choix pour les promeneurs du dimanche, cela incite les vélotafeurs à emprunter des voies qui ne sont pas aménagées ni surtout adaptées au vélo.



Kervao





Seul franchissement entre Kergaradec et Prat Pip, qui sont éloignés l'un de l'autre de 3,6 km. Aucun aménagement vélo.

Venant du sud on peut emprunter (par la rue A. Chedid) une contrevoie à la N265, mais elle s'interrompt au rond point de Kervao. Le rond point est trop grand pour ralentir les voitures. Par contre son aménagement diminue la visibilité. Le pont est doublé par un trottoir trop étroit à vélo mais qui empêche de s'écarter à droite. A la sortie du pont la route de Four Neuf permet d'éviter la D267.

Venant du nord la bretelle de la voie express, traitée en voie d'accélération est dangereuse pour les vélos. Même trottoir que dans l'autre sens sous le pont. A la sortie du pont, nouvelle bretelle traitée en voie d'accélération. Au rond point de Kervao, rejoindre la contrevoie vers le Froustven (par la rue A. Chedid) nécessite de traverser la rue A. Fresnel et la N265, or la taille du rond point n'incite pas les voitures à ralentir.

Prat Pip



Pas d'aménagement vélo. Les deux rond points qui commandent le pont reçoivent des bretelles de la voie express. Côté aéroport la visibilité en sortie de la bretelle est insuffisante pour mettre les vélos en sécurité. Néanmoins le pont lui-même est moins dangereux que celui de Kervao, avec des bas côtés sinon praticables, du moins accessibles.

Pontanné



Pas d'aménagement vélo. Peu de circulation mais le passage sous le pont est étroit et dans un virage, ce qui diminue la visibilité.

Keraliou



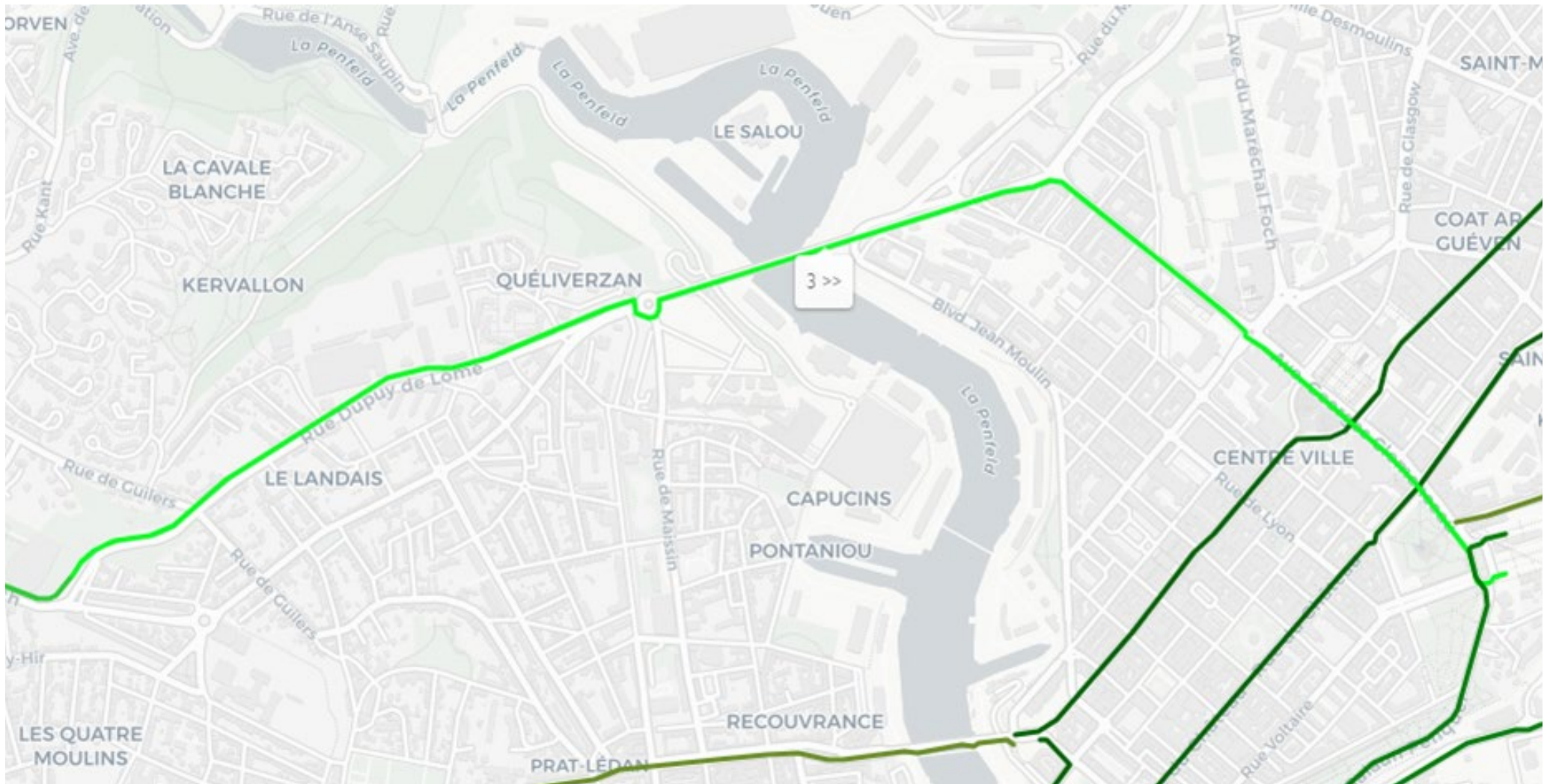
Pas d'aménagement vélo. Peu de circulation, passage en ligne droite limitation de vitesse et un stop côté nord avant le passage sous le pont.

Kervouric

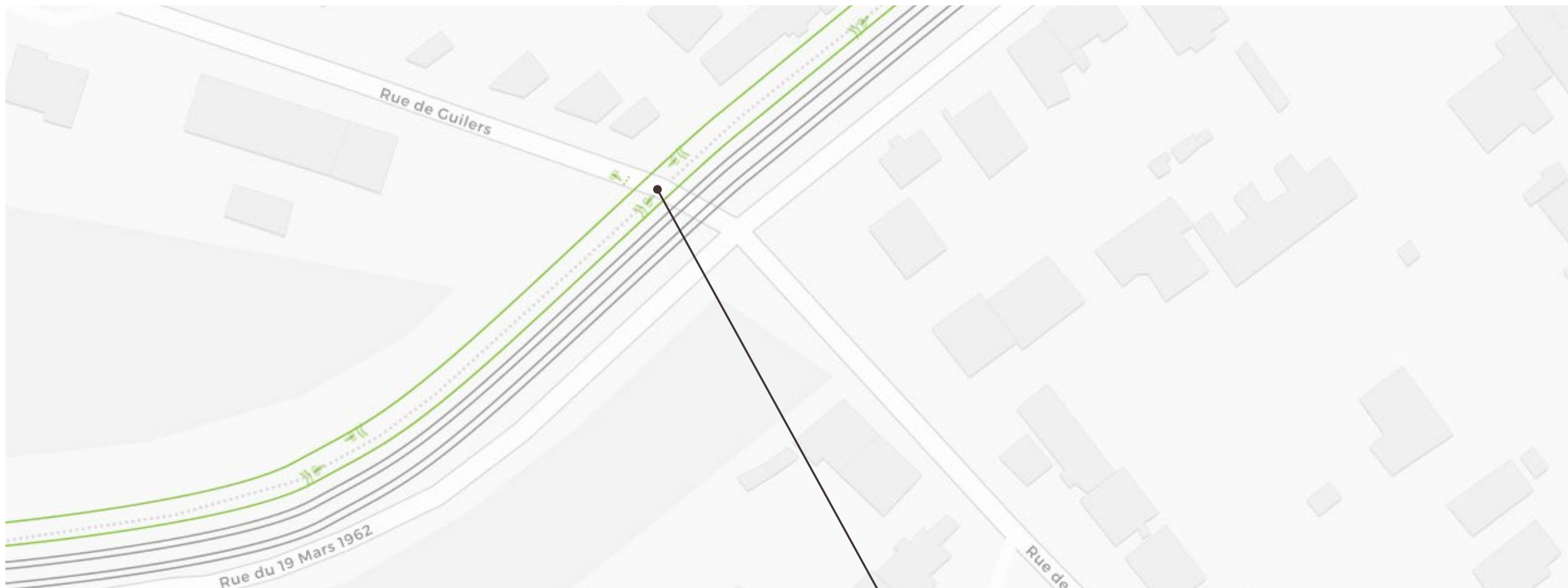


Pas d'aménagement vélo. Peu de circulation mais visibilité réduite par le haut de côte.

Analyse terrain - Piste 3



Piste 3 >> L'Arena - Gare



Au niveau de l'intersection entre la rue de Guilers et la rue du 19 Mars 1962, une coulée de béton de plus de 2 cm de haut et s'étalant sur toute la largeur de la piste cyclable empêche la traversée de la rue de Guilers en toute fluidité. Pour un cycliste expérimenté cela passe mais pour un cycliste débutant ou ayant des pneus fins cela devient tout de suite plus compliqué.



Au niveau de l'intersection entre la rue de la Cité Jean Assolant et la rue Dupuy de Lôme, la traversée sans aucune contrainte en raison d'un ouvrage parfait. La différence de niveau entre la piste cyclable et la chaussée est quasi-nul. Ce type d'ouvrage devrait être effectué pour chaque intersection, malheureusement ce n'est pas les cas. Généralement il y a bord de 2cm de haut. S'il est nécessaire d'avoir un aménagement pour éviter une abondance d'eaux pluviales, mieux vaut privilégier des caniveaux lisses à double pente.



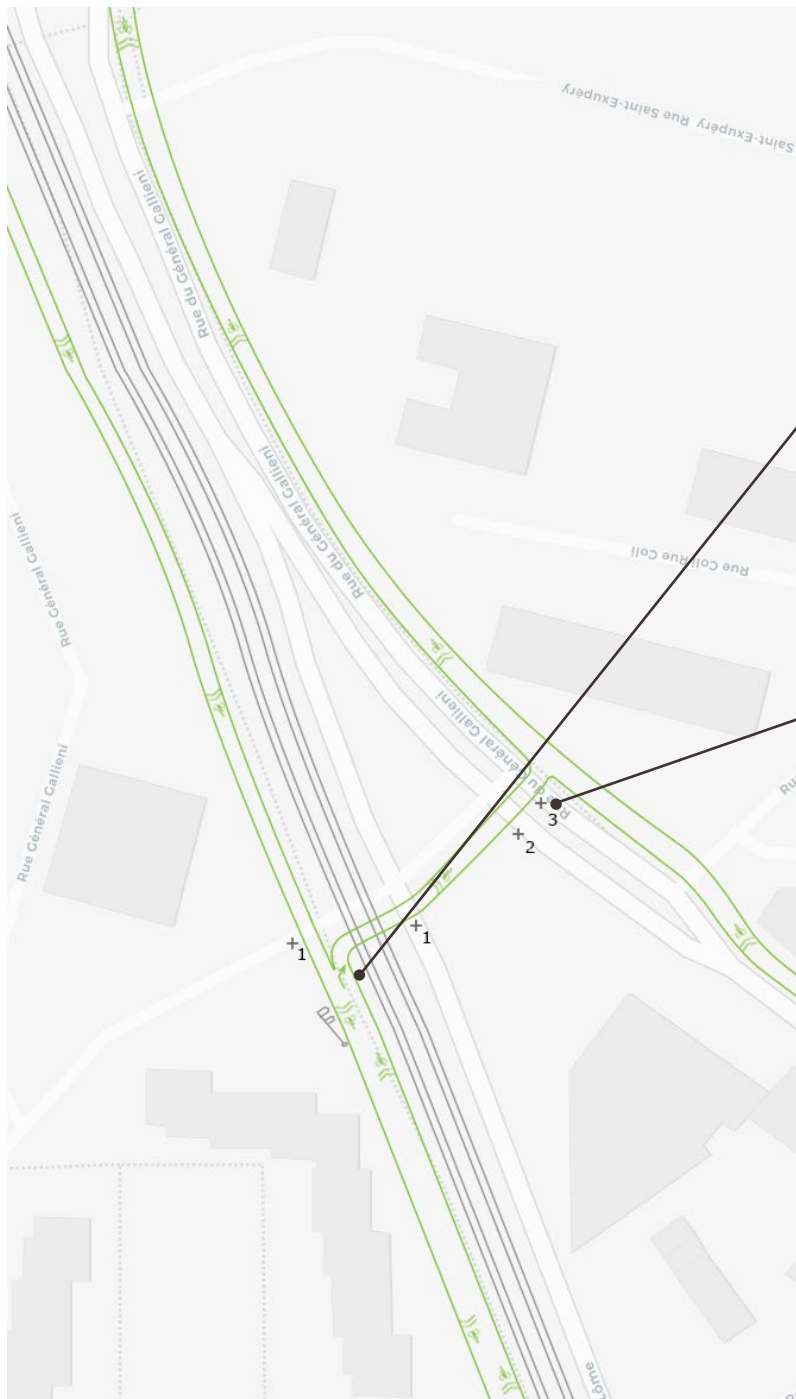
La piste cyclable parallèle à la rue Dupuy de Lôme croise de nombreuses rues. Comme indiqué dans la page précédente, le passage entre la piste cyclable et la chaussée au niveau des intersections est difficile pour certains quand la liaison n'est pas lisse. Ainsi le long de la piste cyclable plusieurs adoucissements sont nécessaires au niveau des intersections hormis celle avec la rue de la cité Jean Assolant bien sûr.

CARREFOUR RUE QUÉLIVERZAN / RUE DUPUY DE LÔME (AVANT)

Actuellement la piste cyclable bidirectionnelle partant de l'arrêt de tram Fort Montbary se sépare en deux à partir du carrefour entre la rue Quéliverzan et la rue Dupuy de Lôme.

La signalisation étant peu visible, on voit la flèche sur le sol uniquement après l'avoir dépassée. De même pour les panneaux qui balisent le chemin. Alors la plupart des cyclistes continuent tout droit. Quand on veut aller vers le pont de l'Harteloire, il semble illogique de tourner à droite alors qu'il est en face. Même si la piste cyclable en réalité nous mène bien au pont ou au plateau des Capucins, l'indication peut paraître pour certains erronée.

De plus en continuant tout droit, il y a une seule intersection alors qu'en tournant à droite il faut traverser trois voies.

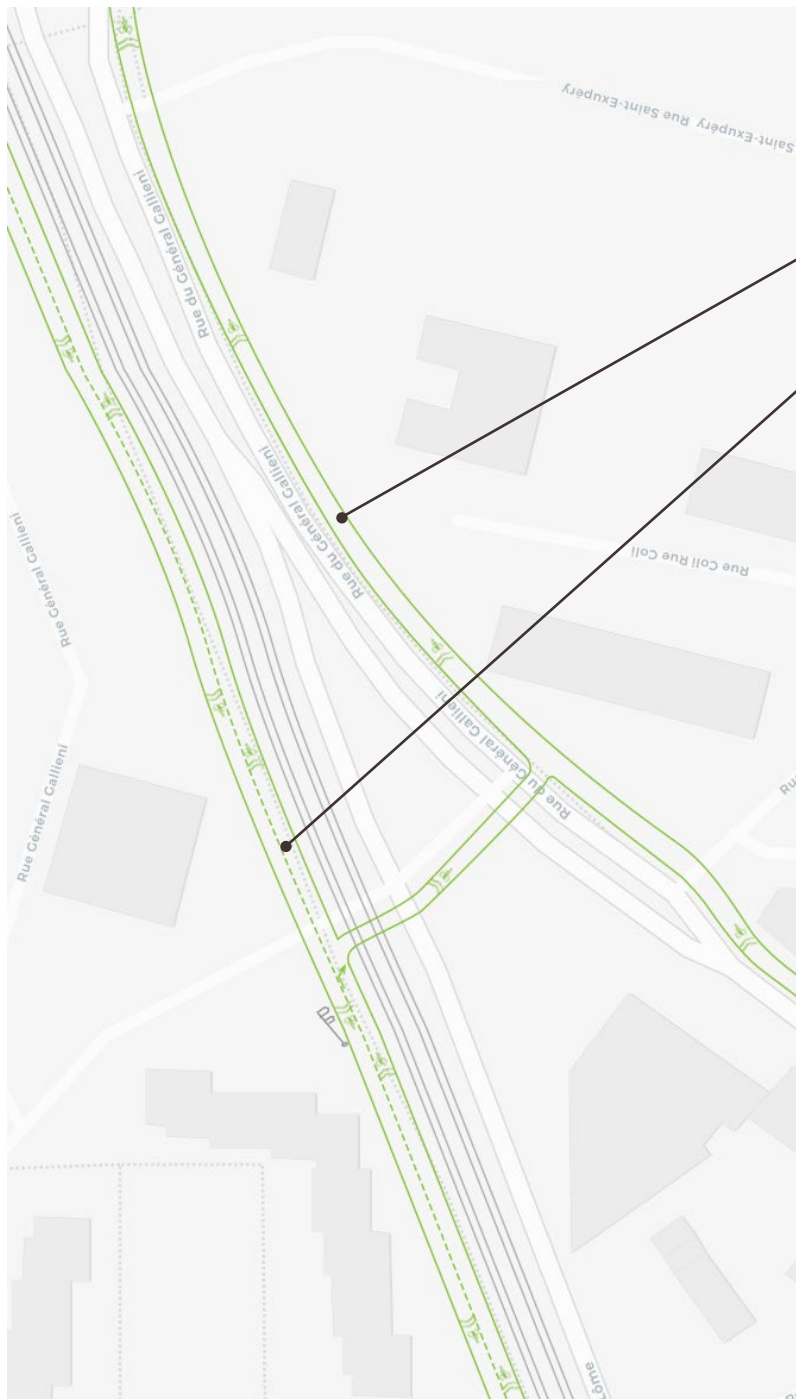


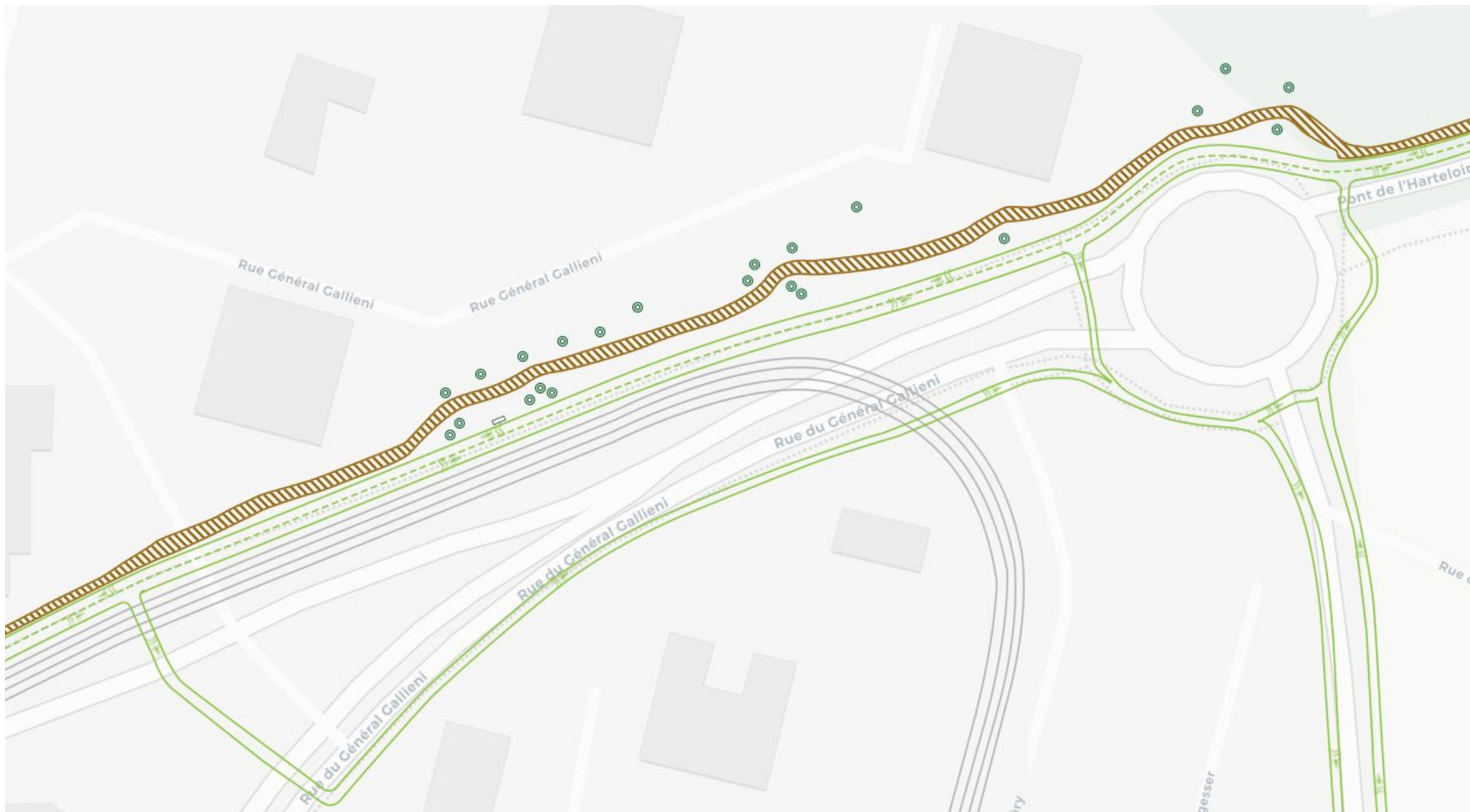
CARREFOUR RUE QUÉLIVERZAN / RUE DUPUY DE LÔME (APRÈS)

L'idée est de continuer la piste cyclable bidirectionnelle de l'arrêt de tram Fort Montbarey jusqu'à la rue Tourville (après le Pont de l'Harteloire).

La piste cyclable qui passe par la droite doit être conservée notamment pour ceux qui arrivent de la rue Général Gallieni et ceux qui souhaitent aller au plateau des Capucins.

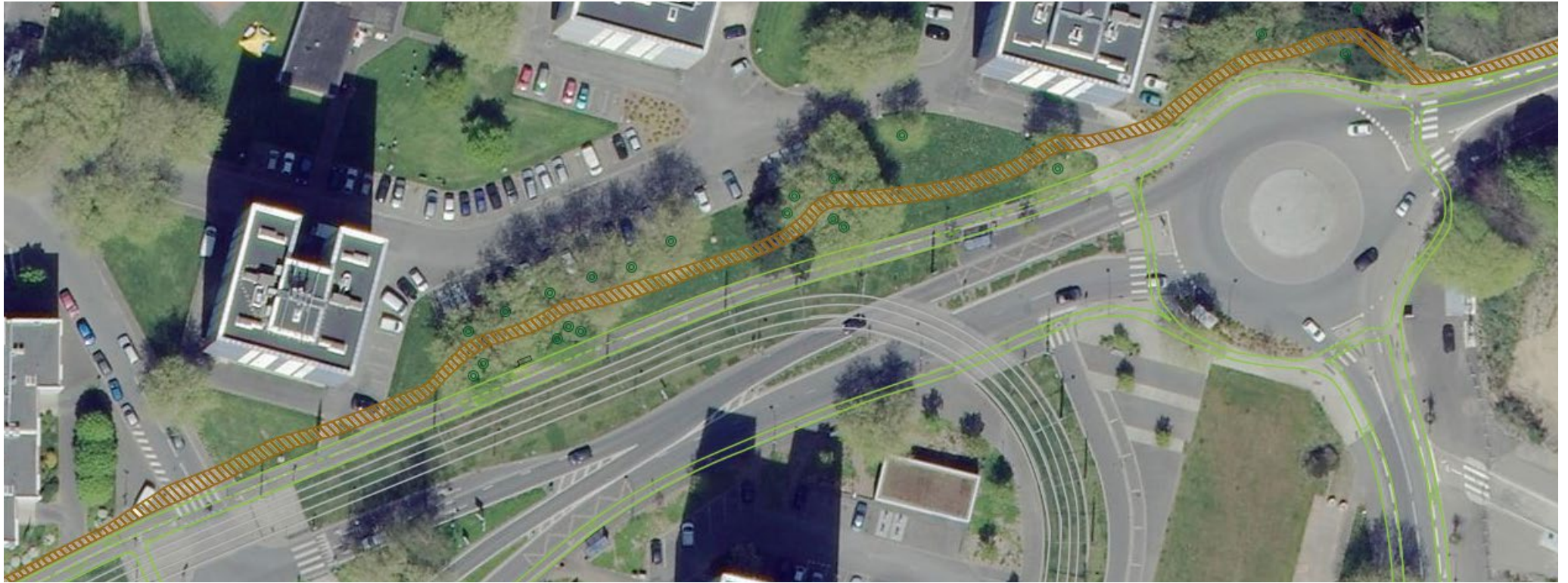
La continuité de la piste cyclable doit se faire sur l'actuelle piste cyclable unidirectionnelle et le trottoir pour piéton. Une nouvelle allée pour les piétons sera alors nécessaire (sur la partie végétalisée et entre les arbres). Pour que les piétons respectent bien le chemin celui ci devra être bien aménagé, bien sûr des conflits d'usage subsisteront. Plus de détails sur la page suivante...

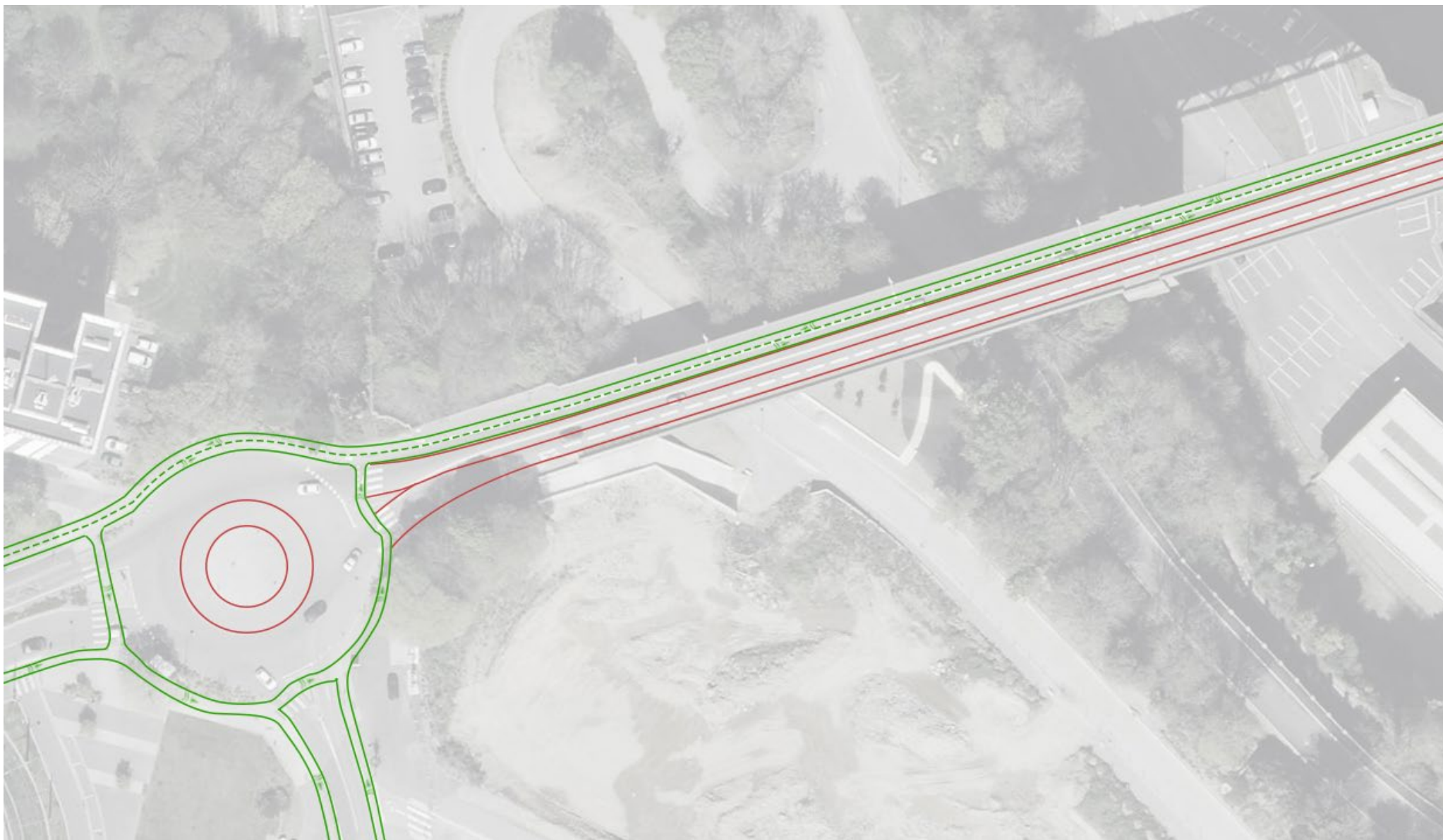




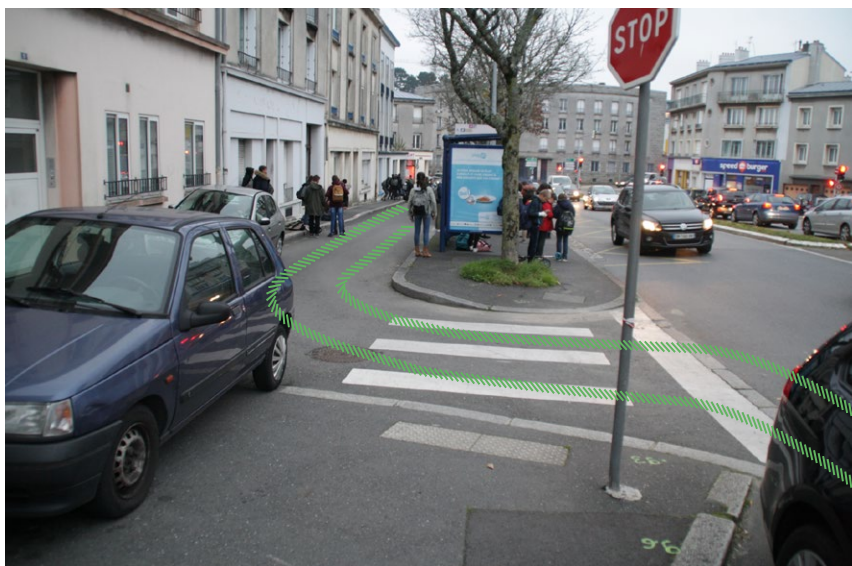
Avec cette proposition, la piste cyclable bi-directionnelle continue jusqu'au Pont de l'Harteloire. Au niveau des réverbères, la piste sera plus étroite (2m60) mais cela est suffisant pour une piste cyclable bi-directionnelle (2m50 au minimum). En revanche dans le rond-point, il sera nécessaire d'agrandir la largeur du trottoir (actuellement 2m30). Des connexions existent pour rejoindre les Capucins.

Étant donné que cette proposition s'étale sur la largeur totale du trottoir, il est important de réaliser un nouveau parcours pour les piétons. Ce chemin peut se faire à travers les arbres dans la zone végétalisée qui se trouve à côté de la piste cyclable. Cette proposition de cheminement piéton empiète par contre sur une ou deux places de parking devant les immeubles.





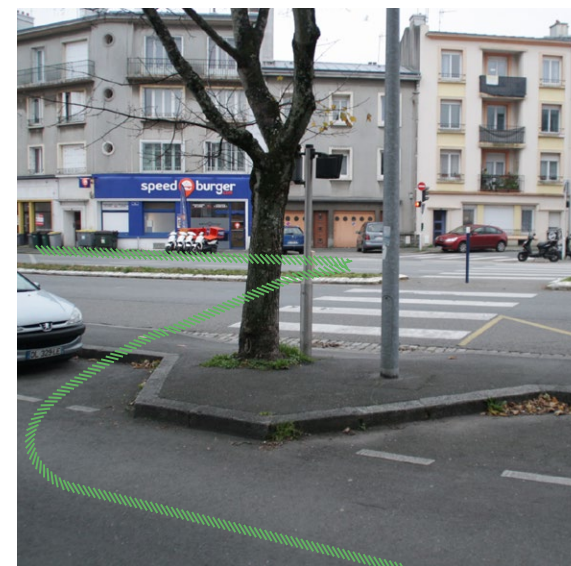
La piste cyclable bi-directionnelle continue le long du pont de l'Harteloire (côté gauche en venant de Plouzané), en revanche celle qui est à droite actuellement est supprimée. Pour que ce soit une piste cyclable et non une bande cyclable, il faut alors que la piste soit séparée de la voirie par un séparateur de 0,5m de large du type îlot longitudinal borduré. La largeur de la voirie appropriée par les automobiles ne varie pas. (2m50 pour une piste bi-directionnelle + 0m5 de séparateur = 2 bandes cyclables de 1m50 = 3m). En revanche le risque d'accident entre cyclistes et automobilistes diminue drastiquement.

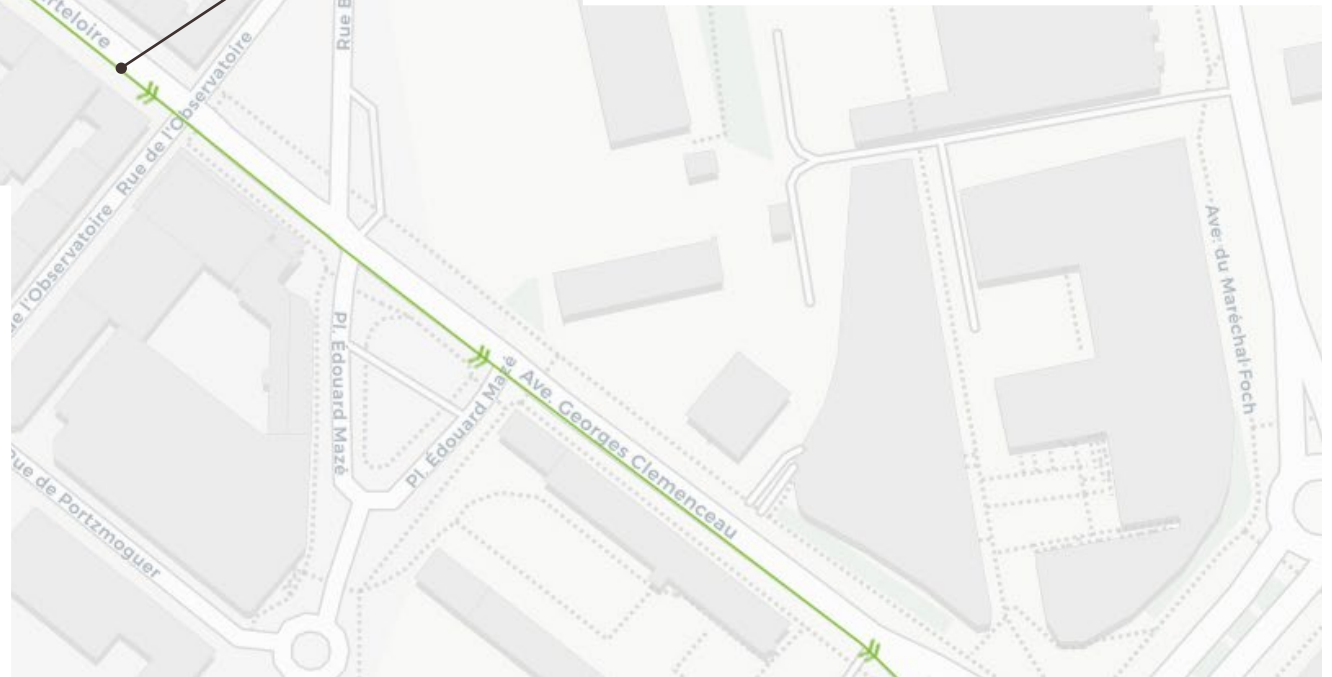
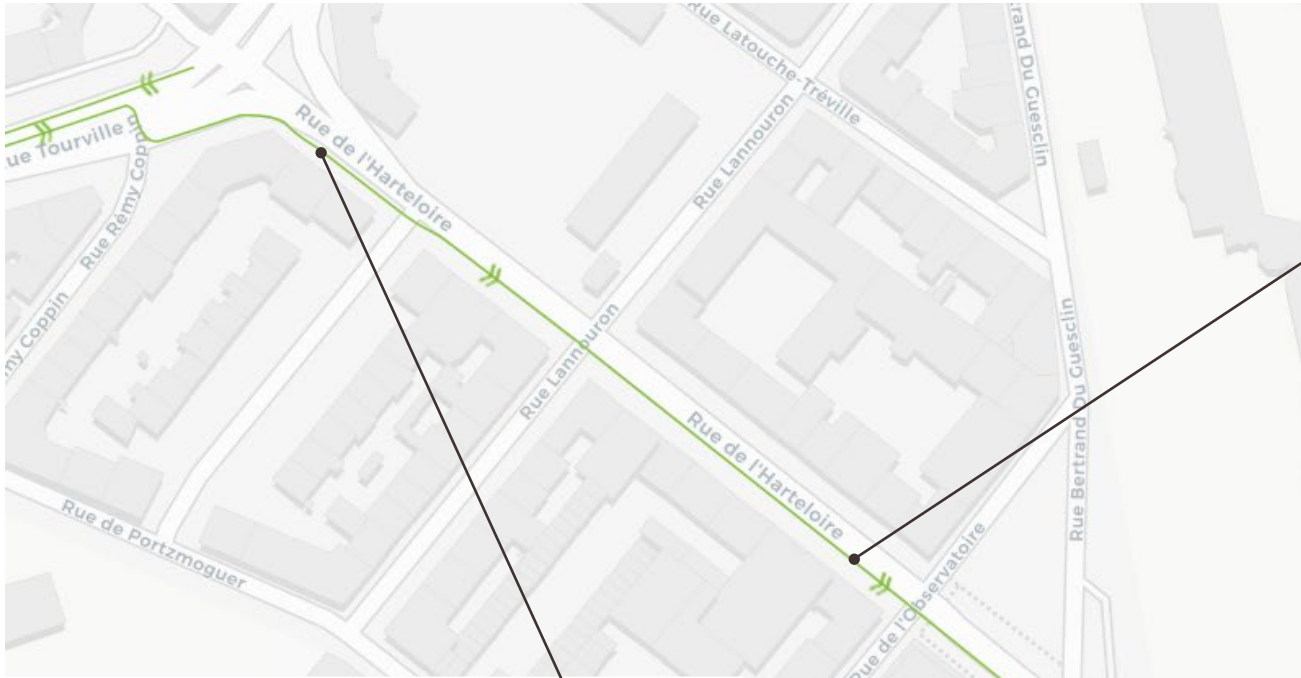


Pour permettre une insertion sécurisée à la circulation au sein de ce carrefour dangereux, la meilleure solution semble d'utiliser la parallèle de la rue Tourville. Cela peut se faire par une limitation de l'usage (seuls les piétons et les cyclistes peuvent l'utiliser) ou par la création d'un double sens cyclable bien fléché.

La traversée de la rue Tourville se fait à côté du passage piéton et permet de rejoindre la bande cyclable d'en face. Ceux arrivant de la rue Rémy Coppin peuvent aussi profiter de ce passage.

Double sens cyclable envisageable pour la rue Rémy Coppin.





La rue de l'Harteloire et la partie de l'avenue Georges Clémenceau qui part de cette dernière jusqu'à la Fac de lettre de l'UBO est l'un des points noirs de Brest. Aucune piste cyclable n'est proposée alors que c'est une voie à forte circulation. Après le virage de la rue Tourville, le trottoir de la rue de l'Harteloire varie entre 3m et 3m50, il est donc envisageable que le début de la bande cyclable commence dessus. Vu la largeur de la rue Harteloire après l'intersection rue Bernard Scheidhauer, la bande cyclable peut ensuite continuer sur la voirie, de même pour l'Avenue Georges Clémenceau. À partir du rond point entre l'avenue Georges Clémenceau et la rue Duquesne, il est possible d'atteindre la gare sans discontinuité en roulant sur les voies de bus.

Annexe 06 :
Label "Territoire Vélo"



CAHIER DES CHARGES **TERRITOIRE VÉLO**



Le présent cahier des charges précise les conditions d'application du label *Territoire Vélo* dans le cadre des services mis en œuvre par les collectivités à destination des cyclotouristes.

La mise en œuvre d'une démarche de labellisation *Territoire Vélo* suppose le respect du présent cahier des charges de la marque, déposée à l'INPI.

1 CONTEXTE GÉNÉRAL

Depuis ces dix dernières années, la pratique du vélo en France est en plein essor et le nombre et le type d'adeptes ne cesse d'évoluer : plus importante, plus familiale, plus jeune, plus féminine, plus touristique, plus diversifiée (VAE, pratique itinérante, ...). Les avantages du vélo sont multiples et chacun a sa raison d'en faire usage.

24 millions de pratiquants réguliers, soit 42 % des français de plus de 4 ans, font du vélo au quotidien ou dans le cadre d'une activité sportive, de loisirs ou comme activité touristique de découverte des territoires. Respectueux de l'environnement, le vélo est aussi associé au bien-être et préserve le capital santé. Il est donc naturel que sa pratique soit devenue la première activité physique et sportive des Français avec un impact positif capitalisable par une diminution des maladies cardio-vasculaires, du diabète et de l'obésité.

La France est considérée comme la deuxième destination du tourisme à vélo en Europe. Dans ce contexte, il est important pour les collectivités à vocation touristique et cyclotouristique de :

- valoriser la qualité de l'accueil et des prestations proposés sur le territoire à destination des cyclistes,
- s'appuyer sur les connaissances et compétences d'une fédération et de ses structures locales,
- se distinguer et obtenir une reconnaissance de leur investissement à destination des cyclistes,
- partager des bonnes pratiques au sein d'un réseau national.

2 LE RÔLE DE LA FÉDÉRATION À TRAVERS LE LABEL " TERRITOIRE VÉLO "

Par l'intermédiaire de ses structures locales, départementales et régionales, la Fédération française de cyclotourisme est l'acteur incontournable pour dynamiser le territoire grâce à ses animations et ses manifestations autour du vélo. En effet, les clubs et leurs licenciés connaissent parfaitement le territoire pour le sillonner à vélo régulièrement. Ils sont donc des partenaires indispensables lors de la création de circuits cyclotouristiques ou pour la réflexion autour de nouveaux aménagements.

3 POURQUOI CE LABEL ?

Ce label a pour vocation de récompenser les efforts effectués en faveur du vélo mais aussi d'améliorer les services proposés par les collectivités afin d'obtenir la satisfaction des pratiquants. La Fédération française de cyclotourisme accompagne ainsi les collectivités dans l'aménagement d'équipements sécurisants, l'accueil des touristes à vélo et l'animation de leur territoire. En effet, pour les collectivités, les enjeux sont multiples :

- engagement dans une démarche porteuse à l'avenir autour des mobilités douces et ainsi inscription de leur territoire dans le tourisme de demain,
- développement de la clientèle cyclotouristique,
- augmentation de la visibilité de leur offre au sein de l'offre cyclotouristique française.

En proposant un label autour d'une activité ancrée dans le développement durable, la Fédération française de cyclotourisme rassemble l'ensemble des acteurs autour de la problématique d'intégration du vélo et place la pratique cycliste, qu'elle soit utilitaire, de loisir ou touristique, au centre des préoccupations quotidiennes. Ce label s'adresse à toute collectivité territoriale qui est motivée par la mobilité à vélo au quotidien et qui favorise les pratiques de loisirs et touristiques. Cette collectivité :

- valorise l'ensemble des aménagements vélo sur son territoire, multiplie les stationnements sécurisés dans les lieux stratégiques,
- œuvre en faveur de l'accessibilité à la pratique du vélo grâce à des itinéraires cyclotouristiques adaptés, sécurisés et privilégie la continuité des itinéraires entre eux et avec les autres moyens de transport (multimodalité),
- favorise l'accès aux points d'information, d'alimentation, d'hébergement, de location et de réparation...
- anime son territoire notamment grâce à des événements autour du vélo,
- développe un réseau d'acteurs autour du vélo,
- accentue l'attractivité de son territoire en développant son potentiel pour le tourisme, notamment à l'aide de circuits de découverte du territoire et de ses éléments/sites remarquables (patrimoine naturel et culturel),
- adapte son offre à l'ensemble des pratiquants (familles, pratiquants occasionnels et réguliers).

4 CONDITIONS D'ÉLIGIBILITÉ ?

Les communes et EPCI à fiscalité propre (communautés de communes, communautés d'agglomération, communautés urbaines et métropoles) sont éligibles au label *Territoire Vélo*.

La collectivité doit être compétente en matière de promotion touristique et en matière de déplacements et/ou d'aménagements.

5 PROCÉDURE D'OBTENTION DU DROIT D'USAGE DU LABEL " TERRITOIRE VÉLO "

A. DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE D'INSTRUCTION

- Après avoir téléchargé l'ensemble des documents sur :

<http://ffvelo.fr/institutionnels/promouvoir-votre-territoire/devenir-territoire-velo/>

adresser votre demande à la Fédération. Une fiche explicative concernant la préparation et le contenu attendu de votre demande est proposée dans les documents téléchargeables.

- Une première expertise sera réalisée sous trente jours à compter de la réception de votre dossier.

✓ Si l'avis est réservé, un complément d'informations vous sera demandé.

✓ Si l'avis est favorable, une visite technique sera programmée sur votre territoire. Elle réunira les personnes en charge du dossier à la collectivité, une personne du groupe de travail de la Fédération et des bénévoles des structures locales : clubs, comité départemental, comité régional).

- Au terme de la visite technique et après avis favorable de l'expert désigné par la Fédération, le label sera décerné pour trois ans.

B. PROCÉDURE DE SUIVI, D'ACCOMPAGNEMENT ET DE RENOUVELLEMENT

- Au terme des trois ans, une visite de renouvellement devra être programmée afin de faire un point sur les réalisations effectuées en faveur du vélo et les projets à venir pour la collectivité.

- Après avis favorable, le label sera renouvelé pour une durée de trois ans.

6 L'OBTENTION DU LABEL

La grille de critères du label *Territoire Vélo* s'oriente autour de six axes :

- l'accueil,
- les infrastructures,
- le cyclotourisme et les animations,
- les informations cyclotouristiques,
- les services,
- les critères spécifiques lors d'un renouvellement du label.

Lors de la première labellisation, la collectivité doit valider les 14 critères obligatoires et 5 des 21 critères facultatifs proposés. Lors d'un renouvellement du label, elle doit valider les 19 critères obligatoires et 8 des 23 critères facultatifs proposés.

Pour les intercommunalités, les critères décrits dans le cahier des charges doivent être validés par toutes les communes ayant un Office de tourisme (OT) ou un Bureau d'information touristique (BIT).

7 L'ENGAGEMENT DES PARTIES

La collectivité s'engage à :

- respecter le présent cahier des charges,
- respecter les articles de la convention,
- remplir, tout au long des trois années, les critères obligatoires et les critères facultatifs choisis dans la grille d'évaluation,
- développer de nouveaux circuits vélo,
- communiquer sur le label (relations presse, réseaux sociaux...),
- promouvoir les activités des clubs locaux de la Fédération,
- travailler conjointement avec les structures de la Fédération,
- s'acquitter des sommes dues annuellement en fonction des tarifs suivants :
 - ⇒ 500 € / an si la collectivité compte 10 000 habitants ou moins,
 - ⇒ 0,05 € / habitant / an si la collectivité compte entre 10 001 et 100 000 habitants,
 - ⇒ 5 000 € / an si la collectivité compte 100 001 habitants ou plus.

En cas de primo labellisation, elle s'engage également au plus vite possible à :

- insérer le visuel du label sur tous ses supports de communication et de promotion (papier et numérique),
- signaler le label par un (des) panneau(x) d'indication à (aux) l'entrée(s) de son territoire (panneaux fournis par la Fédération), et sur chacun des points d'accueil (autocollants fournis par la Fédération). La collectivité aura la possibilité d'acheter un (des) panneau(x) supplémentaire(s) en fonction de ses besoins.

De son côté, la Fédération française de cyclotourisme s'engage à :

- communiquer sur les collectivités labellisées dans ses publications officielles,
- promouvoir le label *Territoire Vélo* ainsi que les collectivités labellisées lors de ses différents événements,
- participer conjointement avec ses structures locales et ses partenaires à l'animation des événements mis en place au sein du réseau du label *Territoire Vélo*,
- fournir un kit de communication,
- accompagner la collectivité dans ses projets vélo et former la collectivité dès qu'une demande est émise dans ce sens.



MODALITÉS DE MARQUAGE

A - USAGE DU LABEL

La Fédération française de cyclotourisme autorise la collectivité ayant obtenu le label à utiliser la marque *Territoire Vélo*. La collectivité pourra en faire la promotion mais en aucun cas l'utiliser à des fins commerciales.

Les modalités de reproduction du logo *Territoire Vélo* sont définies dans la charte graphique de la marque.

En cas d'édition d'un élément de communication différent ou supplémentaires à ceux proposés, la charte graphique devra être respectée et les " Bons à tirer " devront faire l'objet d'une validation de la part de la Fédération.

B - NON-RESPECT DES ENGAGEMENTS D'USAGE DU LABEL

En cas de non-respect des engagements prévus au présent cahier des charges et après une demande de mise en conformité, la collectivité peut se voir retirer l'usage du label. Cette procédure se fera par lettre recommandée avec avis de réception et toute suspension imposera à la collectivité de retirer tout signe d'appartenance au label, d'y faire référence et de l'utiliser.



TERRITOIRE VÉLO GRILLE DE CRITÈRES



	Première labellisation	Renouvellement
Nombre de critères obligatoires	14	19
Nombre de critères facultatifs minimum à valider	5	8

Collectivité + nom OT ou BIT

CRITÈRES POUR LE LABEL " TERRITOIRE VÉLO "		Oui	Non	Commentaire / nombre
A. ACCUEIL				
O1	Le territoire dispose d'au moins un OTSI et éventuellement de BIT.			
O2	Les horaires d'ouverture au public de l'OT (et de chacun des BIT) sont affichés et visibles depuis l'extérieur.			
O3	Un stationnement est prévu pour les vélos à proximité de l'OT (et de chacun des BIT).			
F1	Le vélo peut être laissé en stationnement dans un endroit sécurisé (type abri vélo fermé).			
F2	L'OT et/ou le(s) BIT propose(nt) un moyen de recharger les batteries des Vélos à assistance électrique (VAE).			
B. INFRASTRUCTURES				
O4	Des sanitaires publics sont soit en libre accès, soit avec des horaires affichés, au moins dans chacune des communes ayant un OT ou BIT.			
O5	Une aire de repos ou de pique-nique est à disposition des cyclistes au moins dans chacune des communes ayant un OT ou BIT.			
F3	Un point d'eau potable est soit en libre accès, soit avec des horaires affichés.			
F4	La collectivité dispose d'une station de gonflage gratuit soit en libre accès, soit avec des horaires affichés, au moins dans chacune des communes ayant un OT ou BIT.			
F5	La collectivité dispose d'un point de lavage soit en libre accès, soit avec des horaires affichés.			
F6	La collectivité propose des consignes à bagages.			
O6	Les aménagements cyclables (pistes, bandes, ...) de la collectivité sont conformes aux normes en vigueur.			
O7	La collectivité assure une maintenance de ses infrastructures cyclables.			

F7	Il existe une Maison du vélo ou un équivalent sur le territoire de la collectivité.			
C. CYCLOTOURISME ET ANIMATIONS				
O8	Un ou plusieurs parcours route sont répertoriés sur le territoire de la collectivité.			
F8	Un ou plusieurs parcours VTT sont répertoriés sur le territoire de la collectivité.			
F9	Une ou plusieurs parcours sont balisés sur le territoire de la collectivité (ex : Vélo promenades®).			
O9	Le territoire propose une ou plusieurs manifestations grand public annuelle(s) visant à la découverte du territoire à vélo, en partenariat ou non avec le(s) club(s) du territoire affilié(s) à la Fédération française de cyclotourisme et/ou le CoDep dont il dépend (ex : Fête du Vélo, randonnée).			
F10	Des actions en milieu scolaire, axées sur l'éducation routière et à la découverte du patrimoine, sont proposées dans le cadre d'un partenariat avec les structures locales de la Fédération française de cyclotourisme.			
D. INFORMATIONS CYCLOTOURISTIQUES				
O10	Les topoguides des itinéraires cyclotouristiques sont consultables librement (affichage, prospectus, carte, internet) au moins à l'OT (et dans chacun des BIT).			
F11	Les topoguides des itinéraires cyclotouristiques sont également disponibles chez les hébergeurs, restaurateurs et autres professionnels du tourisme.			
F12	Les données GPX des itinéraires cyclotouristiques sont téléchargeables sur smartphones, tablettes et GPS.			
O11	De la documentation sur les moyens de transport en commun desservant la collectivité et sur l'intermodalité liée au vélo est disponible au moins à l'OT (et dans chacun des BIT).			
F13	L'OT (et chacun des BIT) propose(nt) ou fait(font) la promotion d'un ou plusieurs séjours vélo sur son (leur) territoire.			
E. SERVICES				
O12	Un ou plusieurs point(s) d'hébergement disposant d'un emplacement sécurisé pour les vélos est répertorié au moins dans chacune des communes ayant un OT ou BIT.			
F14	La collectivité encourage les hébergeurs à candidater au label "Bonnes adresses" de la Fédération française de cyclotourisme et s'efforce de le faire connaître.			
F15	Des restaurants situés sur le territoire de la collectivité proposent des menus adaptés aux cyclotouristes ou des paniers repas (alimentation équilibrée).			
O13	La collectivité dispose soit d'un professionnel vélociste (dépannage ou réparation) soit d'un kit de réparation vélo de première nécessité disponible au point d'accueil au moins dans chacune des communes ayant un OT ou BIT.			

F16	<i>S'il s'agit d'un professionnel vélociste ci-dessus, l'OT (et chacun des BIT) détien(nen)t également un kit de réparation vélo de première nécessité.</i>			
F17	Un professionnel proposant de la location de cycles est installé sur le territoire de la collectivité.			
F18	La collectivité encourage les vélocistes à candidater au label "Bonnes adresses" de la Fédération française de cyclotourisme et s'efforce de le faire connaître.			
O14	Des commerces d'alimentation de proximité (boulangerie / superette / charcuterie...) sont présents au moins dans chacune des communes ayant un OT ou BIT.			
F19	Un médecin généraliste est présent sur le territoire de la collectivité.			
F20	Une pharmacie est présente sur le territoire de la collectivité.			
F21	Un distributeur automatique de billet (DAB) est installé sur le territoire de la collectivité.			

F. En cas de RENOUELEMENT DU LABEL

O15	La collectivité communique sur le label : affichage des autocollants et vitrophanies au(x) point(s) d'accueil, panneau(x) installé(s) à(aux) l'entrée(s) des communes du territoire ayant un OT ou un BIT.			
O16	Le logo Territoire Vélo est inséré sur tous les éléments de communication touristique papier.			
F22	Des prospectus ou flyers de la Fédération française de cyclotourisme ou un accès avec veloentrance.fr sont disponibles au(x) point(s) d'accueil.			
O17	Sur le site internet de l'OT (et des BIT), une rubrique est réservée au cyclotourisme, voire un site dédié.			
O18	Le logo Territoire Vélo est présent sur les sites internet institutionnels et/ou touristiques de la collectivité (mairie ou intercommunalité et/ou OTSI) et renvoie vers le site veloentrance.fr.			
O19	La collectivité a intégré sa (ses) boucle(s) sur veloentrance.fr.			
F23	La collectivité détient une Base VTT labellisée par la Fédération française de cyclotourisme.			

Nom + Fonction / Date + Signature

..... / /