

La signalétique cyclable de l'île d'Oléron

Synthèse et méthodologie



Réalisation
Margot COLLET, Florian LALLART, Simon TARABON et Claire THURET

Sous le regard de
Lionel ARTHUR et Jérôme DAVID (Communauté de Communes de l'île d'Oléron) et
Hervé BAPTISTE (Polytech Tours)

1. TABLE DES MATIERES

1.	TABLE DES MATIERES	1
2.	REMERCIEMENTS	2
3.	INTRODUCTION	3
4.	PREAMBULE.....	4
4.1.	La place du vélo dans les aménagements contemporains	4
4.2.	Présentation du territoire oléronais	7
4.3.	Le vélo sur l'île d'Oléron.....	11
4.4.	Les objectifs du stage d'étude.....	14
5.	DIAGNOSTIC.....	15
5.1.	Le réseau cyclable continu	15
5.2.	Le réseau cyclable discontinu.....	20
5.3.	Les zones à rabattre	21
5.4.	Formes et contenus des cartes touristiques	23
5.5.	Les points d'information du réseau cyclable	24
7.	PROPOSITIONS.....	25
7.1.	Le réseau cyclable continu	25
7.2.	Le réseau cyclable discontinu.....	28
7.3.	Forme et contenu des supports destinés aux usagers	32
7.4.	Les zones à rabattre	41
7.5.	Les points d'information.....	43
8.	CONCLUSION.....	45
9.	ANNEXES	46
10.	TABLE DES FIGURES.....	58
11.	BIBLIOGRAPHIE	60

2. REMERCIEMENTS

Nous souhaitons remercier de nombreuses personnes. En effet, tout au long de ce stage, nous avons eu la chance d'être bien accompagnés et aidés.

Nous remercions en particulier M. Pascal MASSICOT, Président la Communauté de Communes de l'île d'Oléron, ainsi que M. Christophe SUEUR, Vice-président en charge du tourisme, de la mobilité, des sports et des loisirs pour nous avoir confié cette mission.

Nous remercions aussi M. Joseph HUGUES, Directeur Général des Services, Loïc CHARLES, responsable du Pôle Technique et maître de stage, Lionel ARTHUR, chargé de mission déplacements, ainsi que Jérôme DAVID, technicien VRD informatique, pour nous avoir encadrés, et avoir répondu à l'ensemble de nos demandes aussi bien dans le travail que pour le bon déroulement de nos 3 mois passés sur le territoire oléronais.

Enfin nous remercions aussi M. Hervé BAPTISTE, notre tuteur sur ce stage, pour nous avoir suivi au long de ces trois mois, avoir répondu à diverses questions, nous avoir aiguillé sur nos recherches bibliographiques et être venu nous voir sur le terrain. Son approche en tant qu'enseignant-chercheur, spécialisé dans le domaine, nous a permis que ce soit en amont ou durant le stage, d'appréhender la commande avec confiance.

De plus, nous sommes également reconnaissants de l'aide apportée par certaines personnes. Leur temps alloué, leurs conseils et opinions ainsi que leur bonne connaissance du territoire nous ont permis d'affiner nos propositions. Ainsi Nous remercions :

- M. Philippe CHOVAUX, responsable du service technique de la commune de Saint-Pierre-d'Oléron.
- M. Jean-Claude COULON, adjoint à la maire de la commune de La Brée-Les-Bains.
- Mme Emilie DROUYER, responsable de la Régie musées et patrimoine de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron.
- M. Laurent DUMON, responsable du service technique de la commune de Dolus-d'Oléron.
- Mme Audrey FORZY, Manager de centre-ville de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron.
- M. Bruno GAILLOT, adjoint au maire de la commune de Saint-Trojan-Les-Bains.
- M. Aurélien GILARDET, chef d'équipe Espaces Naturels de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron.
- M. Jean-Michel MASSE, maire de la commune de Saint-Denis-d'Oléron.
- M. Lionel PACAUD, directeur de l'Office de tourisme Marennes-Oléron.
- M. Patrice ROBILLARD, maire de la commune de Le Grand-Village-Plage.
- M. Laurent SCHNELL, responsable SIG du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural Marennes-Oléron.
- M. Claude VAUZELLE, adjoint au maire et M. Pascal KLEIN, responsable du service technique de la commune de Saint-Georges-d'Oléron.

3. INTRODUCTION

En s'intéressant aux documents élaborés par le Cerema, Direction technique Territoires et ville, et notamment *La signalisation pour les cyclistes et les piétons*¹, nous nous rendons compte contre toute attente que l'augmentation de la motorisation individuelle dans les déplacements avec une sédentarisation croissante chez certaines population, est un réel problème de santé publique.

La marche et le vélo permettent à la fois d'effectuer des déplacements courts (n'oublions pas que la moitié de nos déplacements quotidiens font moins de 3 km) tout en réalisant une partie de l'activité physique dont nous avons besoin. De plus, ces modes de déplacements doux n'émettent pas de pollution. Cependant, utiliser le vélo pour se déplacer implique que les infrastructures soient présentes, aussi bien pour l'accessibilité que la sécurité des usagers.

Si les aménagements sont désormais réglementés, il n'est pas rare de constater que les itinéraires cyclables sont parfois mal interprétés et utilisés, aussi bien pour les non-habituels que pour les habitués. Ainsi, les réseaux cyclables sont une alternative émergente en pleine expansion mais l'offre reste encore prioritairement touristique et semble peu adaptée à tous les types de cyclistes.

De plus, la forte fréquentation estivale sur le territoire oléronais entraîne des conflits d'usages entre automobiles, cyclistes et piétons, alors que les conditions de circulations sont paisibles le reste de l'année. A l'aide de notre formation et suite à la commande de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron, nous tâcherons de montrer que même si le maillage du réseau cyclable de l'île d'Oléron est relativement développé les aménagements et le mobilier mis en place sur celui-ci ne répondent pas à certains besoins des différents usagers. Cette approche sera le cœur de notre questionnement tout au long du rapport, où une réflexion sera menée sur l'utilisation des pistes cyclables et leur valorisation. Ainsi, ce levier de développement de l'offre orientera notre diagnostic ciblé puis permettra la mise en place de plan d'actions programmant les améliorations à apporter.

Aussi, nous répondrons à plusieurs objectifs qui ont clairement été définis dans le cahier des charges par Lionel ARTHUR et validés par Joseph HUGUES. Cette étude a donc pour but de proposer le renforcement de l'information ou l'ajout de signalisation complémentaire sur les itinéraires continus (identification de points noirs sur le réseau), sur le jalonnement entre deux itinéraires cyclables lorsqu'un aménagement est interrompu, notamment lors des traversées urbaines, sur le jalonnement de rabattement vers les itinéraires à partir de secteurs non desservis (campings, offices de tourisme). Nous pourrons aussi établir un budget prévisionnel des différents aménagements à effectuer. L'étude doit également aboutir à un nouveau support graphique pour les cyclistes en remplacement de la carte actuelle et à la mise en place de panneaux d'information du réseau.

¹ CEREMA, La Signalisation pour les cyclistes et les piétons – Comparaison des règles et pratiques de signalisation dans 13 pays, 44p.

4. PREAMBULE

4.1. La place du vélo dans les aménagements contemporains

4.1.1. Généralités

Aujourd'hui, la place du vélo dans nos modes de déplacements n'est plus anodine. Les politiques menées en termes d'aménagement du territoire sont au développement des déplacements doux. L'impact sur l'environnement et la santé, préoccupation majeure à l'échelle nationale, n'a désormais plus de secret.

La part modale du vélo représente de nos jours 3%² des déplacements, à l'exception de quelques rares centres villes qui atteignent 17%³ (c'est le cas de Strasbourg par exemple), alors que plus de la moitié des déplacements quotidiens font moins de 3 km. En comparaison, les Pays-Bas affichent une part modale de 27% en vélo.

Si la pratique fait l'aménagement, le contraire n'est pas à négliger. Une politique de mode de déplacements doux favorisera incontestablement l'utilisation du vélo. Faisons un point rapide sur les grands concepts d'aménagements cyclables.

4.1.2. Les concepts d'aménagements cyclables

Pour mieux comprendre la complexité des aménagements cyclables, il est nécessaire de voir les différents types d'aménagements possibles, chacun avec ses avantages et inconvénients à adapter selon le milieu d'implantation. Dans notre commande, nous nous intéressons surtout à la signalétique, cependant pour mieux adapter celle-ci, il nous semble indispensable de comprendre dans quelle situation elle se place.

Il existe différentes façons de traiter la voirie, selon ses fonctions et son environnement. « Ainsi, trois grandes familles de dispositifs pour les vélos, selon le degré de mixité avec les différents types de circulation, peuvent être mises en place par les techniciens.

- **La mixité**

La chaussée est partagée par l'ensemble des usagers. Pour les voies de quartier à circulation réduite, dont les zones 30, l'intégration des vélos dans la circulation générale est bien adaptée.

- **La séparation**

On éloigne dans ce cas les cyclistes des véhicules motorisés dont les modes de déplacements sont différents au regard de la vitesse, de la vulnérabilité. La séparation se traduit pour la majorité des voies à 50 km/h, par une bande cyclable tracée au bord de la chaussée.

- **L'exclusion**

Ce concept convient surtout aux voies artérielles fortement fréquentées (avenues, boulevards, grands axes, etc.) qui écoulent des flux de trafic importants [...]. Il correspond également aux voies rapides urbaines ayant le statut d'autoroute, de route express ou de déviation. Dans ce cas, le gestionnaire doit prévoir des pistes cyclables, des cheminements séparés ou un itinéraire de substitution »⁴.

Sans entrer ici dans les détails de chaque type d'aménagement cyclable, il est essentiel de retenir qu'en ville, « la meilleure approche est de privilégier la modération de vitesse partout où cela est possible pour permettre l'intégration des vélos dans la circulation »⁵. La réalisation de bandes cyclables peut être un substitut sur les voies de quartier les plus importants et favorise la prise de conscience par les automobilistes de la présence de cyclistes sur la voirie.

² Simethis, Schéma des modes doux, Communauté de communes de l'île d'Oléron, juillet 2012

³ Chiffre de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

⁴ CERTU, Recommandations pour les aménagements cyclables, avril 2000

⁵ Ibid.

Dans des zones à circulation élevée (dont les limitations peuvent atteindre 70 km/h), le partage de l'espace est préférable et peut se faire de différentes façons : utilisation d'une partie du trottoir, réalisation d'une piste cyclable entre le trottoir et la chaussée, ou décalage du stationnement sur la chaussée afin de disposer d'une piste cyclable intercalée.

En campagne, que ce soit sur le réseau principal ou secondaire, la même démarche qu'en milieu urbain peut être mise en place. Certaines routes sont favorables à la vitesse et sont donc dangereuses pour les cyclistes. Les solutions ne sont pas toujours simples car les bandes cyclables ne suffisent généralement pas. Il est ainsi judicieux de préférer les routes moins importantes où le trafic et la vitesse des automobilistes sont moindres, ce qui constituent un jalonnement secondaire intéressant.

4.1.3. La typologie des cyclistes

D'après l'étude réalisée par Simethis lors de l'élaboration du Plan Vélo 3, nous pouvons reprendre les grandes catégories de cyclistes qui avaient été relevées sur l'île d'Oléron. « On retrouve :

- **Usages touristiques** : le vélo et la marche sont des moyens agréables de déplacement sur le lieu de vacances, en laissant le temps de découvrir et profiter des lieux. Lorsqu'il s'agit d'une pratique itinérante, le vélo constitue un moyen de déplacement et de découverte sur une randonnée de plusieurs jours. Le vélo est une activité adaptée permettant de découvrir les marais et le paysage de l'île de façon générale.

Les Plans Vélo 1 et 2 avaient d'ailleurs pour ambition de développer ce type d'usage et leurs objectifs semblent atteints.

- **Usages loisirs (récréatif)** : il correspond à la pratique du vélo pour le plaisir. La pratique de la promenade en bicyclette représente aujourd'hui un potentiel de plus de 21 millions de personnes en France ? cette pratique concerne un public très large car elle rassemble à la fois un grand nombre d'usagers habituels du vélo ainsi que la plus grande partie de la population qui n'a pas d'autre usage du vélo. Il s'agit de considérer aussi les balades en famille du mercredi et du week-end mais aussi entre amis, en ne négligeant pas les aspects pratiques tels que des aménagements cyclables secondaires qui rendent ces déplacements plus agréables (halte vélo, pique-nique, point d'eau...)
- **Usages utilitaires** : correspond à la pratique du vélo comme moyen de déplacement, le but étant de rejoindre un commerce, un lieu de travail ou encore une administration. Le vélo (ou la marche) est donc souvent vu comme pratique et économique dans ce type d'usage. Cette pratique concerne également les scolaires, qui utilisent fréquemment ce moyen de transport pour se rendre à l'école.
- **Usages sportifs** : correspond à l'utilisation d'un vélo de course, plus particulièrement en groupe ou dans des clubs de vélo. L'île compte quatre associations de cyclisme. Les cyclistes sportifs ne préfèrent d'ailleurs pas utiliser les aménagements cyclables, pour plus de confort. La vitesse et les déplacements en peloton ne sont pas compatibles avec les aménagements cyclistes du type bande ou piste cyclable.

Cet usage ne sera donc pas compatible avec nos travaux. »⁶

Dans le cadre de notre étude et comme dit précédemment, nous n'incluons pas les usages sportifs de la bicyclette. En effet, ceux-ci n'empruntant que rarement les aménagements cyclables ne sont pas ou très peu concernés par nos travaux.

Grâce aux études menées lors de l'élaboration du Plan Vélo 3, nous pouvons alors dire que nos améliorations concerneront les usagers touristiques et saisonniers du vélo ainsi que les usagers de loisirs et enfin les utilitaires. Cependant, nous considérerons que les utilitaires résident sur l'île et ont donc une meilleure connaissance du territoire. Nos panneaux d'informations et de directions ainsi que les totems installés ne serviront qu'à leur confirmer des directions. La signalétique et les améliorations que nous préconiserons seront donc, principalement, à destination de l'usage touristique et de loisir de la bicyclette.

⁶ Simethis, diagnostic du Plan Vélo 3

Nous ferons donc comme hypothèse que ceux-ci n'ont aucune connaissance de l'île (taille, niveau de maillage des pistes cyclables, localisation des points d'intérêt touristique, culturel, floristique et faunistique...). Nous pouvons cependant émettre l'hypothèse qu'ils possèdent une carte des pistes cyclables vendue dans les offices de tourisme ou distribuée dans les campings et/ou loueurs de vélo, même si celles-ci peuvent ne plus être à jour.

4.1.4. Les différents types de signalétique cyclable

Les types d'aménagements des pistes cyclables peuvent varier, comme nous l'avons vu précédemment, en fonction de l'environnement et des besoins (en termes de sécurité par exemple). Que ce soit en zone mixte ou sur une bande cyclable, il est tout aussi important de guider et de prévenir l'utilisateur cycliste comme on le fait avec l'automobiliste.

C'est ici que la signalétique prend tout son sens. Par le terme de *signalisation*, il est sous-entendu :

- **Signalisation horizontale** : elle a pour fonction le repérage de l'utilisateur sur le réseau, mais peut être également utilisée pour prescrire et alerter ;
- **Signalisation verticale** : elle a pour fonction le repérage, mais est également utilisée pour informer sur les dangers, les intersections, les priorités, les prescriptions, les indications et les services.

Nous reviendrons à titre d'exemple, dans la partie « propositions » de ce rapport, sur les différentes signalisations qui peuvent être mise en place à l'échelle de notre site d'étude.

4.2. Présentation du territoire oléronais

4.2.1. L'île d'Oléron, un espace insulaire

L'île d'Oléron est située en Charente-Maritime, entre la Vendée et l'estuaire de la Gironde. Bordée par l'océan Atlantique, l'île d'Oléron est délimitée par deux détroits, qui localement, prennent le nom de *pertuis* : le pertuis d'Antioche, au Nord qui la sépare de l'île de Ré et le pertuis de Maumusson, au Sud qui la sépare de la presqu'île d'Arvert. Ainsi que les rades des basques et de l'île d'Aix au nord-est et à l'est la séparant du continent. Elle se situe également face à deux estuaires fluviaux : la Charente et la Seudre (Figure 1).

Physiquement, le Pays est enclavé et peu accessible mais l'île d'Oléron est reliée depuis 1966 par un pont-viaduc routier long de plus de 3 km (gratuit depuis 1991). Ce pont fut le tout premier en France à lier une île au continent. C'est le second pont, en termes de longueur, qui relie une île au continent (après celui de l'île de Ré).

Voisine des îles de Ré, d'Aix et Madame, elle est la plus grande des îles françaises de métropole après la Corse et s'étale sur 34km de long et 11km de large (superficie d'environ 174km²).



Figure 1 : L'île d'Oléron, un espace insulaire de la Charente-Maritime (17) en région Poitou-Charentes (Réalisation : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

4.2.2. Bref historique du territoire oléronais

L'île d'Oléron est jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale un site militaire stratégique convoité comme en témoigne la construction de nombreux ouvrages défensifs. Elle fut successivement possession française et anglaise avant de définitivement appartenir à la France à partir du XV^{ème} siècle. S'ensuit une période de tranquillité pendant plus d'un siècle. À partir de la seconde moitié du XVI^{ème} siècle, la révolte de la Gabelle puis les guerres de religions vont perturber l'ère paisible régnant sur l'île. Occupée par les Allemands dès 1940, elle fut libérée en 1945 grâce au débarquement.

En des temps reculés, la vie sur l'île était rude, les habitants avaient droit d'aubaine et pouvaient ainsi récupérer les cargaisons des navires échoués aux abords de l'île. Selon les villageois, la fréquence de ces naufrages était trop faible. Ils acquirent alors la réputation de naufrageurs en provoquant la déroute de navires sillonnant les côtes oléronaises. On dit qu'à la nuit tombée ils accrochaient une lanterne allumée au cou de leurs ânes et entre les cornes de leurs vaches et les promenaient sur la plage. Les marins les interprétaient comme étant des lanternes embarquées et imaginaient alors la côte beaucoup plus loin qu'elle ne l'était en réalité. Les plus malheureux sombraient en se prenant dans des écueils ou des écluses à poissons. Au XII^{ème} siècle, à l'issue d'une visite sur l'île d'Oléron la duchesse Aliénor d'Aquitaine ordonna la publication du premier code de droit maritime, les « Rôles d'Oléron », ayant pour but de réglementer la navigation mais aussi de la civiliser.

L'île d'Oléron est aujourd'hui caractérisée par son agréable climat, ses villages aux maisons basses, ses paysages dégagés parcourus de petites routes zigzagantes, ses forêts, ses plages de sable fin et ses marais et chenaux devenus le domaine des ostréiculteurs.

4.2.3. Un espace naturel

L'île d'Oléron se compose de 8 communes dont la capitale actuelle est Saint-Pierre-d'Oléron, principal pôle commercial et artisanal de l'île. Jusque sous l'ancien régime, c'est la ville du Château-d'Oléron, siège de la subdélégation et abritant la garnison de l'île, qui remplissait cette fonction. Elle reste aujourd'hui la capitale historique de l'île.

L'île d'Oléron est caractérisée par l'importance de son patrimoine naturel. Le territoire est notamment sous protection et reconnaissance de zonages multiples (ZNIEFF, ZPS, SIC, sites classés) (Annexe 1 et Annexe 2). On distinguera ainsi le territoire de l'île en 6 catégories : les zones urbaines, les zones rurales, les zones forestières, les marais intérieurs, les zones intertidales et les plages (Figure 2).

Le patrimoine naturel de l'île assure son équilibre, les dunes sont des digues naturelles, les forêts protègent ces digues, les marais sont des zones d'expansion des eaux en crues. Le cadre de vie et l'économie du territoire sont donc déterminés par ces espaces et l'île porte alors une importance toute particulière à leur préservation.

La carte d'utilisation des sols (Annexe 3) permet de comprendre l'organisation de l'île, elle fait apparaître une superficie plus importante des espaces ruraux par rapport aux zones urbaines. Par ailleurs une des spécificités du territoire tient à la place importante des marais intérieurs : ces zones représentent 4 300 ha et constituent un intérêt écologique et paysager fort.

Les massifs forestiers sont principalement constitués de forêts et dunes domaniales, dont les principales sont les forêts de Saint Trojan et des Saumonards, respectivement au Sud et à l'Est de l'île. On retrouve aussi des dunes, paysages très attractifs et fragiles, qui sont des milieux menacés, et sont de plus en plus artificiels, et ce afin de lutter contre l'érosion et la dégradation dues à l'homme. Les marais, nombreux sur l'île d'Oléron, sont notamment utilisés pour l'ostréiculture, mais servent également, en ce qui concerne les « marais doux » (c'est-à-dire non saumâtre) aux activités agricoles, par le biais du pâturage et de la fauche.



Figure 2 : Des espaces ruraux très importants, ici la Forêt Domaniale des Saumonards (à g.), les marais sur la commune de Saint-Pierre (au centre) et les dunes côté océan (à d.) (Photos : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

4.2.4. Les données socio-économiques

Une population vieillissante en pleine mutation

Au dernier recensement de l'INSEE, la population permanente de l'île d'Oléron s'élève à 21 889 en 2011, ce qui en fait la deuxième île la plus peuplée du territoire métropolitain, après la Corse. Cependant, elle demeure la plus peuplée des îles de tout le littoral Atlantique de la France. Cette population se répartit sur environ 174 km², ce qui donne une densité de population de 125,5 habitants par km², supérieure à la densité de la Charente-Maritime de 88 hab/km², à la densité du Poitou-Charentes qui est d'environ 67 hab/km² et à la densité nationale de 115 hab/km². En termes d'implantation territoriale, la population est très présente aux niveaux des ports de pêche, ostréicoles et de plaisance ainsi que quelques stations balnéaires. La population est également très

présente à l'intérieur de l'île, dans la partie centrale du bas plateau gréseux, concentrée principalement dans les villes et les nombreux villages.

Les quatre communes les plus importantes de l'île : Saint-Pierre d'Oléron, Le-Château-d'Oléron, Saint-Georges-d'Oléron et Dolus-d'Oléron, enregistrent des gains de population assez importants depuis le recensement de 1999 et concentrent aujourd'hui près de 80% de la population de toute l'île. Ces communes cumulent les principales activités économiques de l'île et disposent de territoires étendus (à l'exception notable de la commune du Château-d'Oléron) pour accueillir de nouvelles zones résidentielles, dont les programmes immobiliers sont importants et soutenus, particulièrement à Saint-Pierre-d'Oléron et à Dolus-d'Oléron.

L'urbanisation de l'île d'Oléron se poursuit inexorablement, avec les constructions de zones pavillonnaires et de résidences secondaires, qui tendent à densifier l'habitat des bourgs, en formant des agglomérations urbaines au tissu encore pauvre.

Cependant, la population de l'île d'Oléron est de plus en plus vieillissante (Figure 3) : 2442 ménages de plus de 75 ans en 2009 contre 2022 en 1999 (23% des ménages). De plus, une baisse progressive des effectifs scolaires souligne une évacuation des jeunes ménages du territoire. Nous pouvons voir dans cette baisse des effectifs scolaires et le vieillissement de la population, les effets indirects de la hausse des prix du marché de l'habitat qui empêche certains jeunes ménages de s'installer, voire de rester vivre sur l'île d'Oléron. Il semblerait donc que le territoire serait en train de subir une évacuation progressive de certaines familles et notamment les plus modestes.

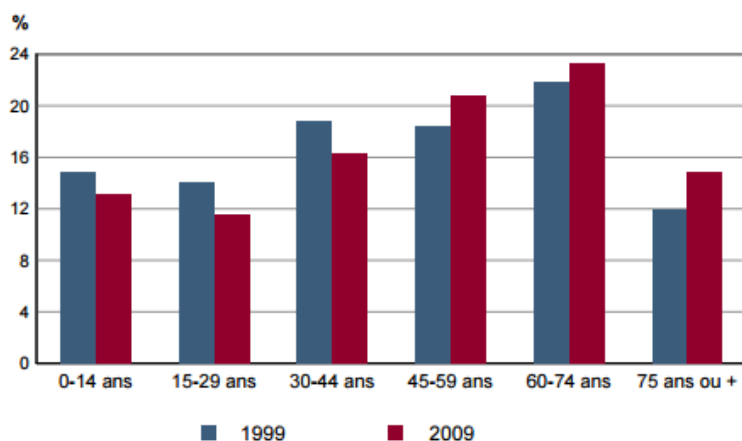


Figure 3 : Evolution de la population de l'île d'Oléron (Sources : INSEE, RP1999 et RP2009)

Une économie saisonnière et des écarts de revenus

Au 1^{er} janvier 2006, l'INSEE recensait 1633 établissements (regroupant les secteurs marchands de l'industrie, de la construction, du commerce et des services) sur le territoire de l'île d'Oléron, soit 20.5 fois plus que sur le bassin de Marennes. Nous pouvons noter un déséquilibre de la répartition territoriale des entreprises au sein du Pays et la polarisation économique de l'île sur l'ensemble du territoire.

Le tourisme est le principal moteur économique de l'île que ce soit par les activités en lien direct (20% des entreprises sur l'île sont des hôtels ou des restaurants) ou indirects (entreprises de construction en lien avec les résidences secondaires...). En effet, il existe 330 commerces sur l'île dont plus de 160 à Saint-Pierre-d'Oléron. Une partie des commerces est fermée en dehors de la saison touristique favorisant ainsi la fréquentation de la grande distribution et l'évacuation commerciale vers la ville de Rochefort.

Sur le Sud de l'île (à proximité du bassin de Marennes), l'ostréiculture est un pôle d'emplois important, mais qui connaît des faiblesses notamment en raison d'une saisonnalité importante (1 300 salariés permanents et 3 400 saisonniers) et un marché du travail en tension en raison d'une main d'œuvre peu qualifiée et volatile et une structuration difficile de la filière. Enfin, le recrutement des travailleurs saisonniers s'avère parfois difficile du fait d'un manque d'hébergement temporaire. Ces deux secteurs embauchent principalement des travailleurs saisonniers, ce qui influe directement sur le taux de chômage des actifs locaux et entraîne une précarisation de ces actifs et fragilise l'économie locale.

Dans le domaine de l'agriculture, la viticulture, le maraichage et l'élevage dominent. Ces productions permettent d'assurer un certain dynamisme à l'agriculture locale tout en prenant en compte, pour le faire perdurer, les contraintes du territoire telles que le marché foncier tendu qui encourage les propriétaires à vendre plutôt qu'à louer leurs terres et des difficultés d'installation des jeunes agriculteurs. Pour finir, l'île d'Oléron abrite le premier port de pêche du département (le port de la Cotinière), lequel génère plus de 3 000 emplois directs et de nombreux emplois indirects dans le secteur de l'artisanat.

Il existe, néanmoins, un déséquilibre croissant en matière de revenus entre des retraités récemment installés plutôt aisés et des actifs locaux modestes. Cette situation est due essentiellement à l'arrivée de retraités aisés, issus des catégories socio-professionnelles supérieures (cadres, professions intermédiaires) sur l'île d'Oléron alors que les retraités « locaux » ne bénéficient que d'une retraite modeste en lien avec les activités économiques locales (employés ou ouvriers) moins rémunératrices. Par conséquent, de nombreux retraités gagnent plus que les actifs et ont donc un pouvoir d'achat supérieur. Le marché de l'immobilier a pris en compte cette particularité et l'inflation des prix est en partie due à l'arrivée de ces nouveaux habitants, ce qui entraîne des difficultés d'accès au logement pour les ménages à condition modeste ou à très faibles ressources (1 174 ménages pauvres en 2005 sur la Communauté de Communes de l'Île d'Oléron soit 12% des ménages).

Des moyens transports inadaptés aux besoins

Concernant les déplacements sur le territoire, il faut prendre en considération non seulement la mobilité quotidienne liée au travail mais également les déplacements saisonniers liés à l'activité touristique. En effet, sur la période estivale (juillet et août), l'île d'Oléron traverse une « période de crise » qui entraîne une augmentation moyenne de 40% des temps de parcours. L'activité touristique génère sur le Pays des flux très importants et faute d'alternative, la voiture individuelle reste le mode de déplacement le plus utilisé entraînant de nombreux désagréments et l'obligation pour les résidents permanents de changer leurs modes de vies et leurs habitudes.

De plus, le Pays Marennes Oléron souffre d'un déficit en transports collectifs et ce, malgré un bon niveau d'équipements et de services. Le bus du réseau départemental (Compagnie Les Mouettes) représente la seule offre de transports collectifs à l'année pour relier les gares de Saintes, Surgères, La Rochelle et Rochefort. Les liaisons maritimes pourraient présenter une alternative à la voiture mais l'offre ne reste qu'estivale.

En parallèle, l'engouement pour le deux-roues se retrouve dans les pratiques actuelles de loisirs et de « tourisme nature », que ce soit sur le littoral ou en milieu rural. Les pistes cyclables sont une alternative émergente en pleine expansion mais l'offre reste encore prioritairement touristique et semble peu adaptée aux besoins des habitants à l'année. Le réseau de pistes cyclables n'est aussi peu ou pas développé pour permettre des déplacements en toute sécurité sur l'ensemble de l'île. Ce dernier point sera le cœur de notre questionnement tout au long de ce rapport, où une réflexion sera menée sur l'utilisation des pistes cyclables et leur mise en valeur.

4.3. Le vélo sur l'île d'Oléron

4.3.1. La place du vélo sur un territoire plus large

A l'échelon territorial, la région Poitou-Charentes a choisi d'accompagner ses partenaires dans le développement de l'usage du vélo en mettant en place le « Code vélo, le permis liberté en Poitou-Charentes », permettant un soutien technique et financier dans le financement de certaines actions.

En effet, le conseil régional considère le loisir vélo comme un atout à valoriser et à développer dans son schéma régional de développement touristique 2011-2015. La présence d'une « Eurovéloroute » sur son territoire est propice au développement du cyclotourisme, de même que les voies vertes, qui viennent compléter l'offre cyclable de la région, en offrant ainsi un total de 100 km d'aménagements cyclables.

Pourtant il faut noter, en ce qui concerne les modes de transports quotidiens, que la région se place au premier rang des régions françaises en matière de taux d'équipement des ménages en automobiles, significatif d'une habitude ancrée du recours à la voiture dans les déplacements habituels⁷.

Le département de Charente maritime propose quant à lui près de 9500 km de sentiers de randonnée, dont 5300 km de circuits pédestres et 4200 km d'itinéraires cyclables. La véloroute « Niort Océan », traverse le département. Elle est inscrite au projet Eurovéloroute Atlantique N°1 reliant l'Europe du Nord à la frontière franco espagnole (Figure 4).

Enfin, le Plan Départemental des itinéraires pédestres et de randonnée (PDIPR), vise à favoriser la découverte des sites naturels et des paysages ruraux en développant l'activité de randonnée. La sauvegarde des chemins ruraux est également un des objectifs de ce plan.

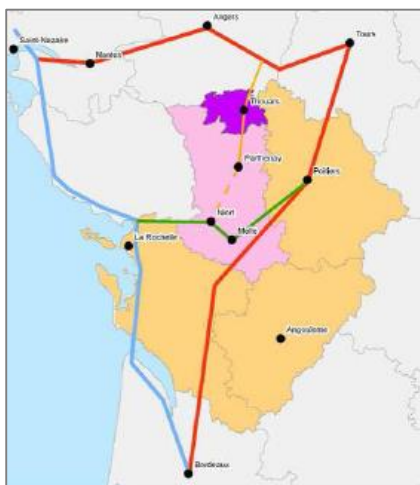


Figure 4 : Eurovélo 1 ou Vélodyssée (en bleu), Eurovélo 3 ou Véloroute des Pèlerins (en rouge) et Véloroute de Niort à Marans (en vert) (Sources : Simethis)

4.3.2. Une nouvelle compétence pour la Communauté de Communes

La collectivité territoriale intercommunale à l'échelle de l'île d'Oléron a été créée le 26 décembre 1995. A cette occasion, 8 communes se sont regroupées : Saint Denis d'Oléron, la Brée Les Bains, Saint Georges d'Oléron, Saint Pierre d'Oléron, Dolus d'Oléron, le Grand Village Plage et Saint Trojan Les Bains.

Parmi ses nombreuses compétences, la collectivité exerce en matière de *création, aménagement et entretien de la voirie*, et interroge les modes de déplacement doux à travers une compétence *construction et entretien des pistes cyclables*.

⁷ D'après le Plan Régional Santé Environnement Poitou-Charentes

La particularité du territoire réside dans la saisonnalité. En effet, en basse saison, la population avoisine les 22 000 habitants alors qu'elle peut atteindre 250 000 personnes en haute saison.

Cette fragmentation, en passant aussi par la moyenne saison avec des week-ends et des ponts mouvementés, marque le caractère touristique de cet espace.

Si une enquête de mobilité, menée par la Communauté de Communes en 2011, montre la prépondérance de la voiture sur l'ensemble du territoire, il ne faut pas perdre à l'esprit que le vélo est omniprésent. Si l'accès aux commerces et services est parfois compliqué en fonction de l'éloignement des bourgs et que la voiture est souvent le mode de déplacement privilégié pour accéder aux centres commerciaux (Saint Pierre et Dolus), le vélo semble être le moyen le plus commun pour appréhender le caractère rural de l'île et accéder aux plages et sites touristiques le long du littoral.

Face à ce constat, mais aussi dans un contexte où tous ces aménagements sont des critères à ne plus négliger sur des territoires sujets à l'attrait touristique, la collectivité n'a plus d'autres choix que de développer les outils nécessaires à la mise en place de structures adéquates aux déplacements doux.

4.3.3. Une lente évolution des Plans Vélos

Aujourd'hui, les itinéraires cyclables sont nombreux et couvrent une grande partie du territoire avec un linéaire de 130 km de liaisons, où se complètent pistes, voies mixtes et bandes cyclables sur les voies existantes.

Depuis plusieurs années, la Communauté de Communes met en œuvre des programmes d'action, sous la forme de « Plans Vélo » visant à aménager de nouvelles liaisons. Cette démarche émane de son engagement dans un Agenda 21 et dans un Plan Global de Déplacements (PGD) qui planifie à court, moyen et long terme les stratégies d'amélioration des déplacements sur l'île d'Oléron.

Aujourd'hui, le vélo bénéficie d'une image moderne et valorisante, permettant d'affirmer des pratiques en accord avec les objectifs d'un Développement Durable, et offrant une alternative pratique et économique à la voiture individuelle. Les objectifs de cette démarche dans lequel s'inscrit le Plan Déplacement Vélo sont les suivants :

- Maîtriser l'usage de la voiture
- Réduire l'insécurité routière
- Optimiser les flux de marchandises
- Favoriser les modes doux (vélo, marche, cheminements équestres)
- Optimiser le réseau de transports en commun
- Être laboratoire et tester les nouvelles mobilités

Ainsi, depuis 1995, trois Plans Vélo se sont enchaînés afin de répondre au mieux aux besoins des cyclistes, d'accroître les liaisons douces, de développer le tourisme et de mettre en valeur le territoire (Figure 5 et Figure 6).

Plans Vélo	Périodes	Caractéristiques
PLAN VELO 1	1995-2000	Ce premier plan vélo visait à traverser l'île pour desservir les différents centre-bourgs tout en faisant découvrir des sites naturels remarquables. Ainsi en 1996, l'aménagement de la « dorsale » a débuté : un itinéraire cyclable reliant l'entrée de l'île au Phare de Chassiron, complété par un réseau de pistes permettant la desserte de quelques plages et villages.
PLAN VELO 2	2002-2015	Ce second plan avait pour objectif de compléter la dorsale dans le but de relier les hébergements touristiques et les zones d'habitats aux lieux touristiques, tels que les plages, activités de loisirs ou les commerces, vers lesquels se dirigent les vacanciers.

PLAN VELO 3	> 2015	(Etudes pré-opérationnelles à partir de 2012 ; début des travaux en 2015). Ce plan comprend les infrastructures actuelles émanant du Plan Vélo 2 et vise à compléter ce maillage par des aménagements complémentaires. Une attention est ici portée aux liaisons urbaines et à la signalisation des itinéraires.
--------------------	--------	--

Figure 5 : Caractéristiques des Plans Vélo (Sources : Communauté de Communes de l'île d'Oléron)

Les tracés du Plan Vélo 2 ont réalisés sans réelle cohérence et organisation mais avec pour but de relier des lieux d'hébergement ou touristiques. Ainsi, on comprend clairement que la mise en place du Plan Vélo 3 relève des manques et des discontinuités qui subsistent encore (Figure 6 **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).

Les propositions de ce Plan Vélo 3 ont, en effet, été réalisées par le bureau d'étude Simethis sous forme de fiche action. Cette dernière identifie chaque tronçon manquant dans le réseau et les objectifs associés, et indique aux collectivités le type d'aménagement qu'il serait judicieux de mettre en œuvre.

Bien que le tracé du Plan Vélo 3 ait été accepté et voté, dès 2012 par les communes, les itinéraires cyclables tardent à être mises en place et les objectifs visés par le Plan Vélo sont loin d'être atteints.

Ce Plan Vélo programme en effet plus de 80 km de structures supplémentaires dont 26 km en site propre, 4 km de bandes cyclables, 33 km et 15 km en sites partagés avec respectivement les véhicules légers et les autres modes de transport doux, et 6 km en zones de rencontre ou zone 30.

Toutefois, si le début des travaux devrait commencer en 2015, le maillage prévu ne sera pas bouclé avant 2020-2022. L'enjeu est ainsi de pérenniser l'existant en l'améliorant et en relevant ces points faibles tout en trouvant des solutions de jalonnement dans les secteurs discontinus afin de guider le mieux possible les cyclistes lors de leur itinéraire.

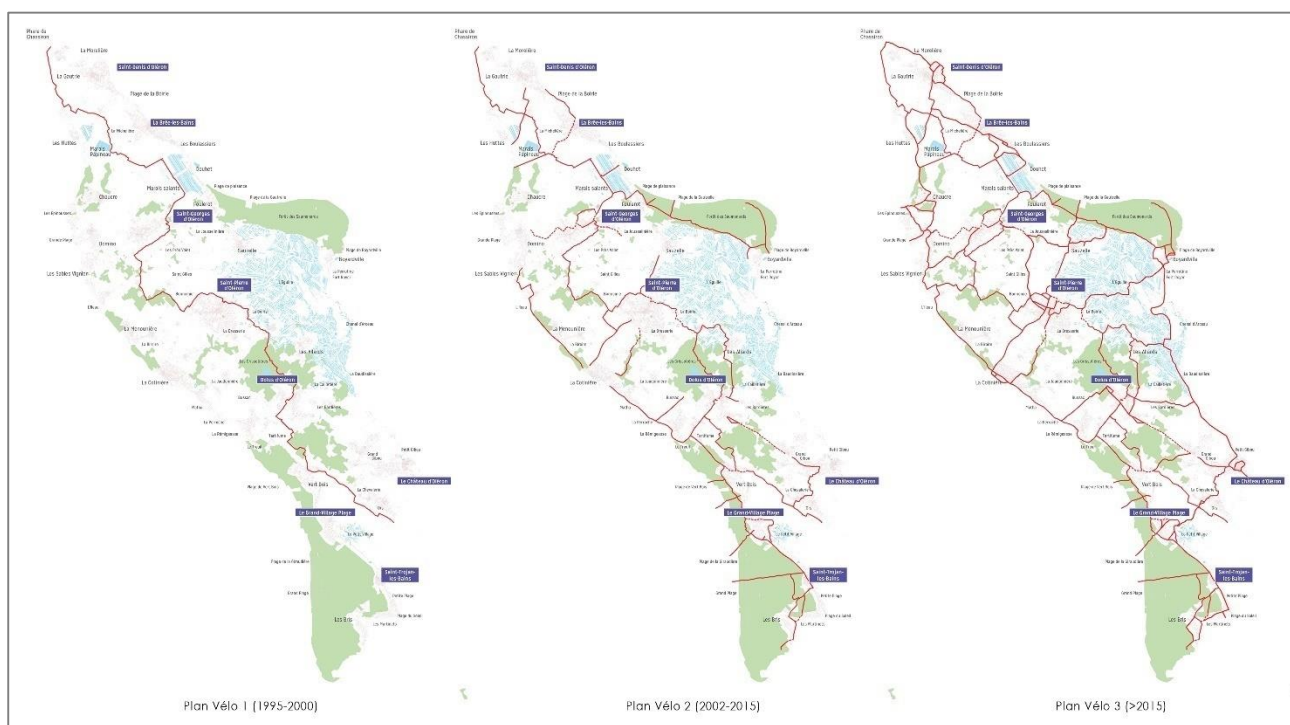


Figure 6 : L'évolution des Plans Vélo de l'île d'Oléron depuis 1995 avec le Plan Vélo 1 (à g.), le Plan Vélo 2 (au centre) et le Plan Vélo 3 (à d.) (Réalisation : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret, Sources : BD Topo IGN, Communauté de Communes de l'île d'Oléron)

4.4. Les objectifs du stage d'étude

Le domaine cyclable oléronais est encore jeune et un grand chemin reste à parcourir avant d'arriver à un réseau aussi performant que d'autres territoires similaires à celui-ci. Ainsi, l'objectif de l'étude réside dans l'élaboration d'un diagnostic de l'état actuel des aménagements cyclables et dans l'optimisation de la signalétique de l'île.

Par le cahier des charges qui nous a été confié et nos échanges avec Lionel Arthur, chargé de mission Déplacement, Joseph Hugues, Directeur Général des Services et Jérôme David, technicien VRD, il a été convenu de développer 7 objectifs (Figure 7 et Figure 8).

Divers points sont à noter. Premièrement, en accord avec Loïc Charles, responsable du pôle technique, il est essentiel ici de se donner des priorités. Le cahier des charges étant tout de même important, deux approches s'offraient à nous : tout appréhender au risque de survoler certains points, ou alors prioriser les objectifs et passer plus de temps sur certains au risque de ne pas en aborder d'autres.

Le stage étant limité en temps, nous avons finalement fait le choix, en accord avec les commanditaires, de prioriser les 5 premiers objectifs et d'appréhender exclusivement les points noirs du réseau cyclable continu, les secteurs discontinus à résorber, le rabattement depuis les pôles générateurs (hébergements et Offices de Tourisme), la forme et le contenu des supports du réseau cyclable mis à disposition des cyclistes et les points étapes d'information (Figure 7).

Objectif	Libellé	Caractéristiques
Objectif 1	Réseau cyclable continu	Identification des points noirs du réseau cyclable actuel, synthèse des difficultés de repérage rencontrés, et synthèse des points forts et points faibles du mobilier
Objectif 2	Discontinuités du réseau cyclable	Identification des discontinuités du réseau et propositions de jalonnement entre les aménagements cyclables existants
Objectif 3	Rabattement vers les pistes cyclables	Identification des pôles générateurs touristiques à rabattre sur le réseau cyclable et mise en place de jalonnement de rabattement
Objectif 4	Carte cyclable, forme et contenu	Hierarchisation du domaine cyclable
Objectif 5	Points d'information	Identification et propositions de points d'information du réseau cyclable

Figure 7 : Les objectifs définis comme les plus importants

Objectif	Libellé	Caractéristiques
Objectif 6	Points d'intérêt culturel et touristique	l'identification de points d'intérêt culturel et touristique proche du réseau cyclable
Objectif 7	Rabattement vers points remarquables	Mise en valeur des points d'intérêts culturel et touristique sur l'ensemble de l'île et le rabattement vers ceux-ci depuis les pistes cyclables

Figure 8 : Les objectifs définis comme "secondaires"

5. DIAGNOSTIC

5.1. Le réseau cyclable continu

5.1.1. La signalétique locale

A l'échelle de l'île, le jalonnement sur les structures cyclables se fait à l'aide d'une signalisation directionnelle. Ces panneaux appelés « totems » (Figure 9) permettent d'assurer la sécurité de l'utilisateur, de faciliter la circulation, de donner des informations relatives à l'usage de la route. Ils les informent sur leur position et l'itinéraire à emprunter, indiquent les destinations avec de préférence une mention de distance, et préviennent des changements de direction.

Cette signalétique a été mise en place tout en respectant les principes d'efficacité de la signalisation routière : uniformité et homogénéité (signaux de même valeur et utilisant la même charte graphique sur un tronçon continu), simplicité (surabondance de signaux évitée, informations lisibles) et visibilité (signalisation visible par l'utilisateur tout en préservant le paysage environnemental)

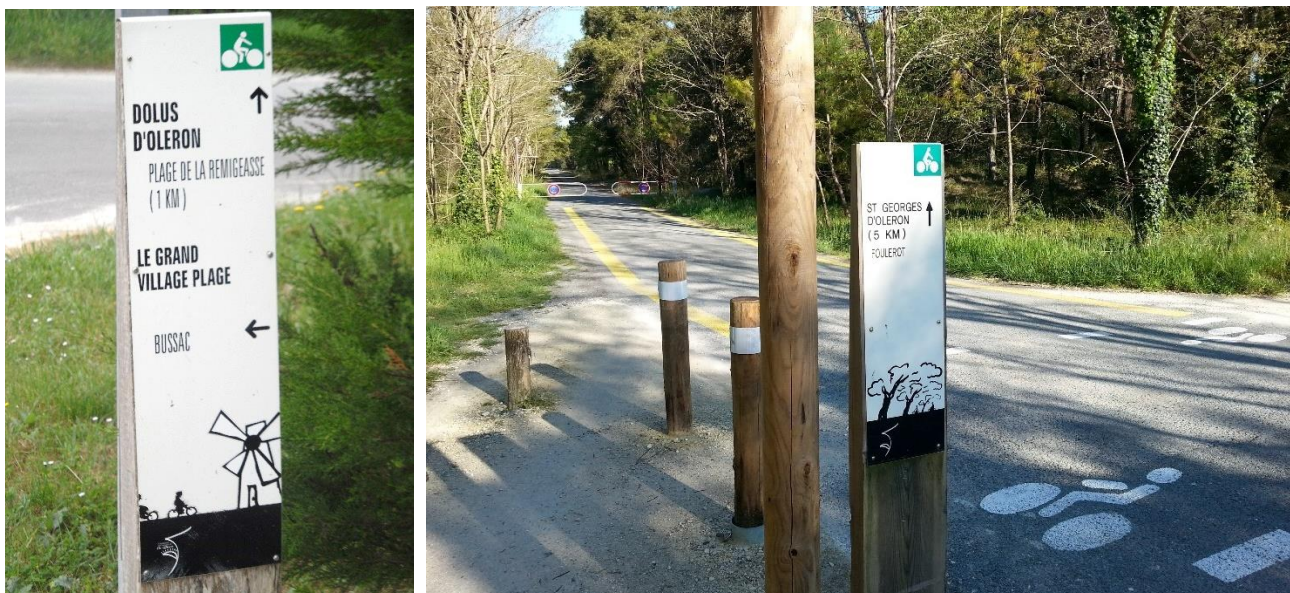


Figure 9 : Signalétique utilisée sur le réseau cyclable de l'île (Source : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

5.1.2. Caractéristiques du diagnostic

Ce premier objectif a été appréhendé principalement par une méthode de terrain. Nous avons cheminé sur le réseau cyclable balisé (donc continu) en s'arrêtant sur les points qui nous semblaient problématique.

On peut ainsi définir les *points noirs* de la signalétique comme étant **un ensemble ou une absence d'éléments de la signalétique cyclable, qu'elle soit verticale ou horizontale, qui contribuent à réduire le jalonnement et la sécurité des usagers sur le réseau.**

Afin d'identifier tous les points noirs et sans connaître le territoire, ni les structures et aménagements cyclables présents, nous avons essayé, sur l'ensemble du réseau (130 km soit 260 km en aller/retour), de rejoindre un point B à partir d'un point A. Nous ne devons pas étudier notre itinéraire avant de partir afin de n'avoir aucune connaissance de celui-ci.

Lorsqu'un problème était rencontré, nous devons répondre à diverses questions. Quel est le problème ? Quelle information est manquante ? Comment les usagers appréhendent-ils la signalétique présente ? Comment la comprennent-ils ?

Ainsi chaque point noir est identifié par : une référence, une localisation, une date de relevé, une priorité d'action, des coordonnées GPS (Système Géodésique WGS84), une ou plusieurs photographie(s).

Concernant la priorisation, nous avons défini trois niveaux, liés à la sécurité des cyclistes et/ou à la praticité des déplacements (Figure 10). Il est à noter que prioriser les interventions est essentiel par rapport au budget de la collectivité sachant que tous les points noirs ne pourront être résorbés la même année.

Niveau	Priorité	Caractéristique
1	Importante	Point Noir qui pose problème pour le cheminement touristique
2	Moyenne	Point Noir qu'il faudra résoudre mais où les usagers peuvent quand même se déplacer sans aucune amélioration
3	basse	Point Noit qui concerne généralement des problèmes d'état de la coiffe du totem

Figure 10 : Priorisation de résorptions des points noirs du réseau cyclable continu

Globalement, au niveau du diagnostic sur le terrain, ce qui a été relevé sont les points suivants : totem à déplacer (peu visible ou portant à confusion), totem à rajouter (informations manquantes), totem à supprimer (mobilier en trop, non nécessaire), totem à nettoyer, coiffe à changer (dégradée ou informations manquantes) et marquage au sol (sécurisation).

5.1.3.Synthèse des Points Noirs identifiés

Au total, **62** points noirs ont été identifiés sur l'ensemble du territoire oléronais (Figure 12). Chaque fiche action a été classée. Non pas en fonction de leur localisation (commune) mais de leur priorité d'action. Il est judicieux, en effet, pour les techniciens de la Communauté de Communes de savoir quels point noirs appréhender en priorité afin de répondre aux besoins pratiques quant aux cheminements des touristes.

Sur l'ensemble des points noirs relevés, on retrouve une homogénéité dans les proportions :

- Priorité 1 : **18**
- Priorité 2 : **22**
- Priorité 3 : **22**

Pour des questions de praticité et de prévisions budgétaires pour les services techniques, nous avons détaillés chaque priorité d'action en fonction des interventions à apporter (Figure 11).

	Totem				Coiffe à changer	Marquage au sol
	à déplacer	nouveau	à supprimer	à nettoyer		
Priorité 1	4	8	0	0	8	2
Priorité 2	2	8	1	0	10	3
Priorité 3	5	6	0	1	8	3

Figure 11 : Synthèse des points noirs identifiés sur le réseau cyclable continu

Attention : certaines fiches actions peuvent faire partie de 2 catégories, par exemple nouveau totem + marquage au sol. Ces prescriptions multiples permettent la mise en sécurité du cycliste.



Figure 12 : Localisation des points noirs du réseau cyclable continu identifiés (Réalisation : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret, Sources cartographiques : BD Topo IGN)

5.1.4. Approche sensible

L'appréhension des pistes cyclables sur le terrain nous a amené à exploiter au maximum le mobilier de la signalétique que sont les totems. Le réseau décousu, la dégradation des totems, l'aménagement de nouvelles structures amènent la collectivité, par le biais de Jérôme David, responsable VRD, à remplacer certaines coiffes et implanter de nouvelles balises. Au fil des années, ces dernières ont évolué, en forme et en contenu. Il n'est ainsi pas étonnant de relever des totems différents (Figure 13 et Figure 15), puisque, selon Jérôme David, quasiment 6 générations d'entre eux sont présentes.



Figure 13 : Des générations du mobilier différentes (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

Il n'est pas déconcertant non plus de relever des balises, plutôt récentes, où les informations sont rendues illisibles par la dégradation du support (Figure 14). La dissipation des impressions remet la qualité du totem en question.



Figure 14 : Des informations illisibles sur des totems dégradés (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

Un autre point faible qui a été identifié concerne les coiffes de dernière génération (Figure 15). Bien que facilement remarquable par l'utilisateur du fait de son côté « moderne », la typologie des écritures l'est beaucoup moins. Le cycliste aura tendance à se fier plus facilement aux balises récentes, mais il lui est très difficile de « décrypter » les inscriptions à vélo.



Figure 15 : Des totems de dernière génération, récemment installés (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

5.1.5. Les enjeux de la signalétique locale

En guise de complément, voire de synthèse, il est intéressant de faire ressortir ce que les élus pensent de la signalétique, sur leur commune et l'ensemble du territoire. Ces remarques ont confirmé tout au long du diagnostic notre ressenti mais laisse aussi à questionner d'autres problèmes.

Suite à nos entretiens avec les différents élus et/ou responsables des services techniques des communes, nous avons, entre autres, pu extraire les points ci-dessous. D'après :

Monsieur Robillard, maire de Grand-Village-Plage : « les totems ne sont pas caractéristiques des pistes pour les vélos. Ils ne sont pas identifiables en tant que mobilier du réseau cyclable et manquent d'originalité »

Jean-Claude Coulon, adjoint au maire à la Brée-les-Bains : « la signalétique n'est pas faite correctement, nombreux sont les croisements où les cyclistes ne savent pas où aller »

Pascal Clain : « La signalétique est non adaptée et a été faite par quelqu'un qui connaît l'île d'Oléron. L'idée de base est bonne, mais pas la finalité ». « De plus, les totems ne sont pas visuels, il n'y a pas de couleurs vives qui attirent l'œil de l'utilisateur, qui doit continuellement chercher... »

Monsieur Chovaux, responsable des services techniques à la mairie de Saint-Pierre-d'Oléron : « les totems sont peu lisibles. Je le vis différemment car je connais l'île depuis toujours mais je me mets à la place des usagers. La signalétique actuelle n'est pas judicieuse en termes de visuel et les totems sont parfois trop éloignés, ce qui laisse le doute. Mais l'homogénéité est essentielle. C'est beau de faire des Plan Vélo et des aménagements cyclables, mais après il faut diriger les gens ».

Si l'homogénéité sur l'ensemble du territoire est un atout à première vue, la question de l'uniformité du contenu des totems peut être discutée. En effet, on remarque qu'il n'existe aucune « règle » quant aux informations retranscrites. Certains totems indiquent les directions ainsi que les distances associées. D'autres n'indiquent qu'une partie des informations : la direction.

Nous pouvons, de plus, nous demander à partir de quand indiquer la destination. Est-il judicieux de ne l'indiquer que quelques kilomètres avant afin de ne pas surcharger les coiffes d'informations, ou est-il plus intéressant d'orienter l'utilisateur le plus tôt possible ? Nous aborderons ces derniers points en propositions concernant les règles de mise en place des totems sur le réseau cyclable

5.2. Le réseau cyclable discontinu

Une fois la continuité des aménagements cyclables appréhendée, il est primordial d'identifier les discontinuités du réseau, qui posent peut-être le plus de problème lors des itinérances des usagers, comme le rappelle Monsieur Chovaux, responsable des services techniques de la commune de Saint-Pierre-d'Oléron : « *les gens en centre-ville par exemple sont perdus et ne savent pas où aller* ».

5.2.1. Définitions

Une *discontinuité cyclable* pourrait être définie comme une piste ou bande cyclable qui se termine en laissant « cohabiter » les usagers avec les véhicules motorisés. Finalement de ce point de vue, une *discontinuité cyclable* peut aussi être un point noir du réseau qu'on ne peut franchir qu'en descendant du vélo, en roulant sur le trottoir ou en roulant sur une voie à grande circulation au milieu des voitures. Ce sont en fait toutes les situations qui empêchent l'utilisateur de déambuler librement, et en toute sécurité⁸.

Il ne faut pas perdre de vue que notre travail porte sur l'ensemble de l'île, nous ne pouvons donc pas résorber tous les points noirs de la discontinuité. Ainsi des choix doivent être faits et devront concerner les secteurs les plus problématiques et/ou prioritaires du réseau, c'est-à-dire :

- Le **réseau interrompu en agglomération** : les centre-bourgs. Pour cela, le jalonnement des traversées urbaines peut être pensé à partir du programme d'itinéraires urbains du Plan vélo 3⁹ ou des secteurs balisés sans aménagement cyclable, en pointillé sur la sur la carte actuelle des pistes cyclables qui peuvent être considérées comme des discontinuités, ou plutôt des continuités « mal réalisées ».
- Le **réseau interrompu interurbain** : Le jalonnement des secteurs discontinu du réseau cyclable peut être considéré en prenant en compte les futurs travaux du Plan Vélo 3 et les rabattements de sécurité depuis les pôles générateurs vers le réseau cyclable.

5.2.2. Identifications des discontinuités intraurbaines

Afin d'identifier toutes les discontinuités urbaines du réseau cyclable, nous avons orienté notre méthode de travail en deux étapes :

- Rencontres avec les élus et/ou techniciens de chaque commune
- Cheminement à vélo sur le terrain

Lors des réunions avec les élus, les secteurs du Plan Vélo 3 ont été rediscutés, afin de prendre en compte les avis des élus, et éventuellement de les revisiter si nécessaire (au Grand-Village-Plage par exemple). Les personnes rencontrées nous ont, en règle générale, confirmé qu'il y avait un gros problème de discontinuité au sein même des centre-bourgs. Si quelques modifications pratiques ont pu être évoquées (changement de sens de circulation, projet en cours...), aucun élu n'a été réticent face aux propositions, ce qui a facilité la mise en place de nos plans de jalonnement.

5.2.3. Identifications des discontinuités interurbaines

D'après nos observations et les dires des élus ou des techniciens rencontrés, les liaisons entre les villages manquent, « *les touristes suivent les routes* ». D'après Pascal Clain (responsable des services techniques à Saint-Georges-d'Oléron), les cyclistes se mettent parfois en danger. Pour aller d'un point A à un point B, pourquoi passer par un point Y ? Les touristes ne souhaitent pas faire des détours. Ce qui est important, et notamment hors de la période estivale, ce sont les liaisons interurbaines et les déplacements utilitaires. Par exemple, pour aller chercher une baguette de pain, passer par un circuit spécifique pour voir les marais n'intéresse pas le cycliste.

⁸ Charte des aménagements cyclables, Valence Romans Déplacement. Guide de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables sur le territoire de Valence-Romans Déplacements

⁹ Secteurs préconisés (fiches actions de 30 à 68) par Simethis

Une fois ces discontinuités urbaines et interurbaines traitées, il reste alors à étudier les zones à rabattre grâce à un jalonnement de sécurité qui permettra aux cyclistes de quitter les pôles générateurs sans se mettre en danger pour rejoindre le réseau.

5.3. Les zones à rabattre

5.3.1. Généralités

« Ce n'est pas l'aménagement qui fait la pratique, c'est la pratique qui fait l'aménagement », nous rappelle Loïc Charles. Il faut ainsi proposer dans cet objectif des solutions de jalonnement de rabattement en fonction des habitudes. Ainsi, nous devons retenir une chose : la population en période estivale est concentrée dans les pôles générateurs de déplacements: les campings. Qui plus est, ceux-ci proposent généralement des vélos à louer, ce qui augmentent, en plus des vélos personnels des touristes, les flux vers les pistes cyclables à partir de ces zones.

Afin de permettre aux cyclistes de rejoindre, le plus rapidement possible et de façon sécurisée, le réseau qui leur est réservé, il nous faut choisir des panneaux leur indiquant un choix de route à suivre. Ces itinéraires ne faisant pas partie du réseau cyclable, il est judicieux que les panneaux ne soient pas des totems afin que les touristes ne confondent pas les itinéraires qui leur sont réservés et/ou conseillés et qui apparaissent sur les différents supports (cartes cyclables, plan en centre-ville...) de ceux qui ne le sont pas.

D'après la réglementation, la signalisation dite de « rabattement » doit répondre aux mêmes principes que la signalisation routière : continuité, lisibilité et homogénéité. « Une signalisation de rabattement est placée en dehors d'un itinéraire cyclable et indique la direction à suivre pour atteindre ce dernier »¹⁰. Ainsi, les panneaux utilisés ne peuvent pas être de type Dv, car ceux-ci indique des directions sur un réseau continu. Nous devons donc utiliser des panneaux directionnels classiques de type D20 (Figure 16) et D43 (fond blanc, flèche et texte noir). Seuls les panneaux du réseau continu sont verts.

Cette signalétique est généralement implantée entre 20 et 30 mètres en amont du point où l'utilisateur effectue sa manœuvre. L'avantage est que ces panneaux peuvent être positionnés sur les mêmes supports que ceux de la signalisation directionnelle destinée à la circulation générale.

Ces rabattements doivent être effectués à plusieurs endroits sur l'île : au niveau des pôles générateurs de déplacements que nous avons défini (zones de campings) mais aussi au niveau des centre-bourgs à partir ou vers l'office de tourisme, lieux où les touristes affluent.

Enfin, il faut aussi se questionner sur le type de rabattement que nous voulons mettre en place. Si le « rabattement informatif » devrait être notre principale mission, le « rabattement de sécurité » sera au cœur de nos préoccupations. Rabattre les usagers en fonction des directions vers lesquelles ils veulent aller nous semble secondaire face au rabattement vers les pistes les plus proches afin de les « sécuriser » le plus rapidement possible, notamment lorsque les touristes sont en famille et en présence d'enfants.



Figure 16 : Rabattement par D21a dimension 1600x400 et rabattement par D21a dimension 2200x500 (Sources : Certu, La signalisation des aménagements et itinéraires cyclables)

¹⁰ Certu, La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables, référence 46

5.3.2. Rabattement au niveau des campings

Les zones importantes de campings représentent l'été une part très importante de la population (25 000 habitants à l'année, 250 000 en période de grosse fréquentation). Afin de limiter le temps de déplacement de ces zones d'hébergement jusqu'aux pistes, il leur faut un itinéraire sécurisé et rapide.

Se pose ensuite la question de la distance des pistes à partir de laquelle nous devons rabattre les cyclistes vers celles-ci. Mettre en place un système de rabattement sur l'ensemble de l'île ne nous semble pas cohérent, d'un point de vue sécurité mais aussi de par la complexité du maillage. Pour ne pas avoir à mettre en place des rabattements sur l'ensemble de l'île et rendre confus le réseau existant, nous avons ainsi fixé une limite de 500 mètres entre les pistes cyclables et les pôles générateurs (Figure 17).

Commune	Campings
Saint-Pierre-d'Oléron	Les Cercelles, L'Orée des Bois, Aqua 3 Masses, Le Treuil Foucaud,
Saint-Georges-d'Oléron	Camping Les Payolles, Airotel Mer et Soleil d'Oléron, La Boulinière, Les Grosses Pierres. Le Prelong, Les Goélands, La Maurie, Chadotel Le Domaine d'Oléron, Les 4 vents d'Oléron, Verébleu, Oléron Loisirs
Le Château-d'Oléron	Camping Caravaning Fief Melin
Dolus-d'Oléron	Indigo Oléron les Chênes Verts

Figure 17 : Les pôles d'hébergement pris en compte dans les tracés de rabattement

5.3.3. Rabattement au niveau des Offices de Tourisme

On comptabilise sur l'ensemble de l'île 11 Offices de Tourisme¹¹. Pour répondre aux besoins des usagers, tous doivent bénéficier de choix d'itinéraires pour rejoindre les pistes cyclables.

Pour Saint Denis d'Oléron, La Cotinière, Saint Trojan Les Bains, La Brée Les Bains et Domino, une piste cyclable existe déjà ou le Plan Vélo 3 prévoit un passage devant l'office de tourisme. Dans ces cas, un jalonnement sera donc à réaliser mais pas de rabattement.

Ainsi, 5 Offices de Tourisme seulement ont été étudiés et ont fait l'objet de rabattement vers le réseau cyclable de l'île (Figure 18).

Commune	Office de Tourisme
Saint-Pierre-d'Oléron	Rue de la Bouline
Le-Grand-Village-Plage	Boulevard de la plage
Saint-Georges-d'Oléron	Rue des Dames - Rue de la République
Le Château-d'Oléron	Place de la République
Dolus-d'Oléron	Rue des Chapelles

Figure 18 : Les bureaux d'accueil des Offices de Tourisme sujets au rabattement vers le réseau cyclable

¹¹ En période de forte fréquentation touristique. Certaines antennes comme les Offices de Boyardville, La Cotinière et Domino sont fermées le reste de l'année

5.4. Formes et contenus des cartes touristiques

5.4.1. Une diversité de cartes

Ce n'est pas étonnant de retrouver entre les mains des touristes plusieurs types de carte cyclable de l'île d'Oléron (Figure 19). Si celle réalisée par la Maison du tourisme (Annexe 4) est la plus répandue du fait qu'on la retrouve dans tous les offices de tourisme, d'autres cartes sont aussi « sur le marché » par le biais des campings ou des loueurs de vélos qui mettent à disposition de leurs clients leur propre carte des pistes cyclables.

On comprend alors que la multiplicité des supports existants n'est pas moindre, d'autant plus que chacun, notamment les loueurs de vélo ou les campings, tient à avoir la sienne.

A ce jour, le constat est le suivant :

- Diverses cartes touristiques différentes sur le marché
- Des versions qui ne sont pas en adéquation avec les nouvelles infrastructures cyclables mises en place par la Communauté de Communes
- Des cartes parfois illisibles pour l'utilisateur



Figure 19 : Les diverses cartes cyclables présentes sur l'île

5.4.2. Un manque de hiérarchisation

Si le manque de lisibilité est notable sur tous les supports, hormis peut-être sur dernière carte cyclable issue de la Maison du Tourisme (Annexe 4), le manque de hiérarchisation du domaine cyclable l'est tout autant. « La carte n'est pas très fonctionnelle » soulève l'adjoint au maire à La-Brée-les-Bains, Monsieur Coulon. On retrouve une différenciation entre le réseau continu et les liaisons cyclables balisées sur route entre deux pistes, mais tous les acteurs rencontrés vont dans la même direction pour faire ressortir le manque de hiérarchisation des axes et/ou secteurs cyclables.

De plus, l'ensemble nous semble surchargé. Les informations liées au tourisme et plus particulièrement à tous lieux d'intérêt culturel et touristique encombrant le support. De plus, l'actuelle carte n'est pas diffusée comme une « carte du réseau cyclable » mais comme une « carte de l'île d'Oléron ». Certes elle est vendue et téléchargée en tant que telle mais les informations présentes dessus sont plus larges. Ainsi, ce qui devrait attirer l'œil de l'usager simplement, le réseau cyclable, est supplanté par de nombreux textes illisibles du fait de la taille de l'écriture.

5.5. Les points d'information du réseau cyclable

5.5.1. Localisation

Les RIS (Relais Information Service), panneaux d'information (Figure 20) existants, sont aux nombres de 25, situés pour moitié à proximité des Offices de tourisme et pour le reste à des endroits clés du réseau cyclable (Figure 46).



Figure 20 : Exemple de panneau d'information (RIS) présent sur le réseau cyclable de l'île d'Oléron (ici en centre-ville de Dolus-d'Oléron) (Photo : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

5.5.2. Diagnostic

Sur ces panneaux plusieurs points de réflexion ont été relevés :

- Les informations figurant sur le panneau ne sont pas à jour (le réseau cyclable de l'île évolue plus rapidement que les supports sont renouvelés)
- L'usager a du mal à se localiser directement sur la carte (la pastille « Vous êtes ici », jadis présente, s'est effacée)
- Le fond de carte IGN aurait tendance à ne pas être assez simple d'utilisation pour un utilisateur lambda. Certaines personnes peuvent ne pas savoir lire ce type de carte.

7. PROPOSITIONS

7.1. Le réseau cyclable continu

7.1.1. Règles pour les informations à l'échelle de l'île

Sur l'île d'Oléron, le cyclisme a principalement une utilisation touristique-pratique, c'est-à-dire que l'utilisateur s'en sert principalement pour se promener ou à des fins utilitaires (se rendre à la plage ou effectuer des courses). Ainsi, la vitesse moyenne d'un cycliste peut être comprise dans une grande fourchette allant de 10 à 20 km/h.

Pour pouvoir faciliter au mieux l'information donnée aux touristes, il convient d'homogénéiser la signalétique et aussi les lieux indiqués sur les totems. Le problème actuel est qu'il n'y a pas de règle concernant les mentions à noter et la distance à partir de laquelle cette mention doit apparaître.

Nous pouvons proposer une simplification de système pour les mentions nécessaires soient présentes sur tous les totems d'un itinéraire à partir d'une certaine distance. Se basant sur une vitesse de 10 km/h (en prenant la moyenne faible, ceci permet d'avoir une indication cohérente à l'échelle du territoire, l'île faisant une trentaine de kilomètres de long), nous pouvons proposer un système de périmètre très simpliste autour de différents types de pôles (Figure 21).

Libellé	Rayon	Exemple
Pôles principaux	10 km	Grandes agglomérations
Pôles secondaires	5 km	Villes et villages secondaires (La Cotinière, Boyardville, Domino, Ors...)
Points d'intérêts	5 km	Phare de Chassiron, Fort Boyard, musées, ports...
Plages	2,5 km	Plage de Boyardville, Grande Plage...

Figure 21 : Système de rayon à appliquer sur les totems

En prenant différents périmètres pour les pôles majeurs de l'île (les 8 points présents dans la brochure « nature & culture Oléron », à voir si ce choix se justifie) et les pôles secondaires (les villages clés de l'île), cela nous amène à offrir un point de repère au cycliste lui permettant de se situer plus facilement dans l'espace. Quant aux plages, en conservant les 2.5 km de diamètre pour l'information (sachant que, généralement, le touriste ne souhaite pas une plage particulière sur l'île mais souvent la plus proche), cela signifie qu'elles se situent au maximum à 15 minutes du premier point d'information (Figure 22 et Figure 23).

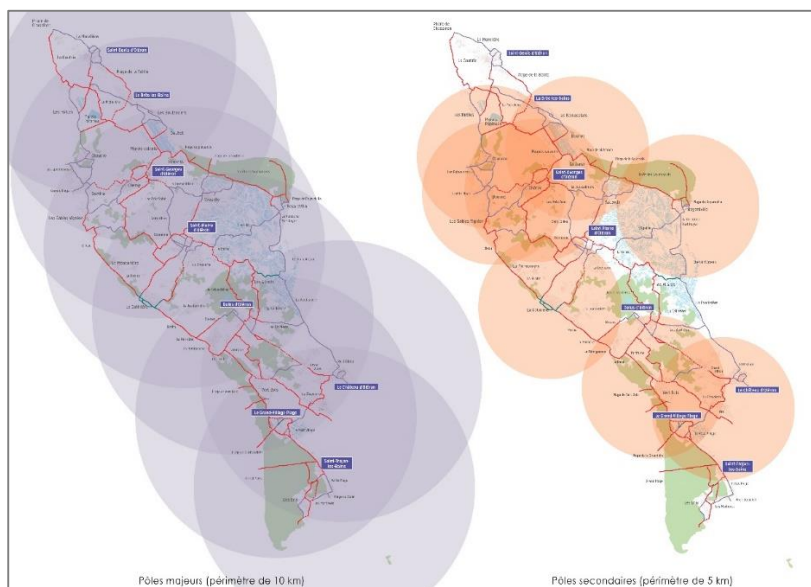


Figure 22 : Périmètres de signalétique autour des pôles majeurs et secondaires (Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

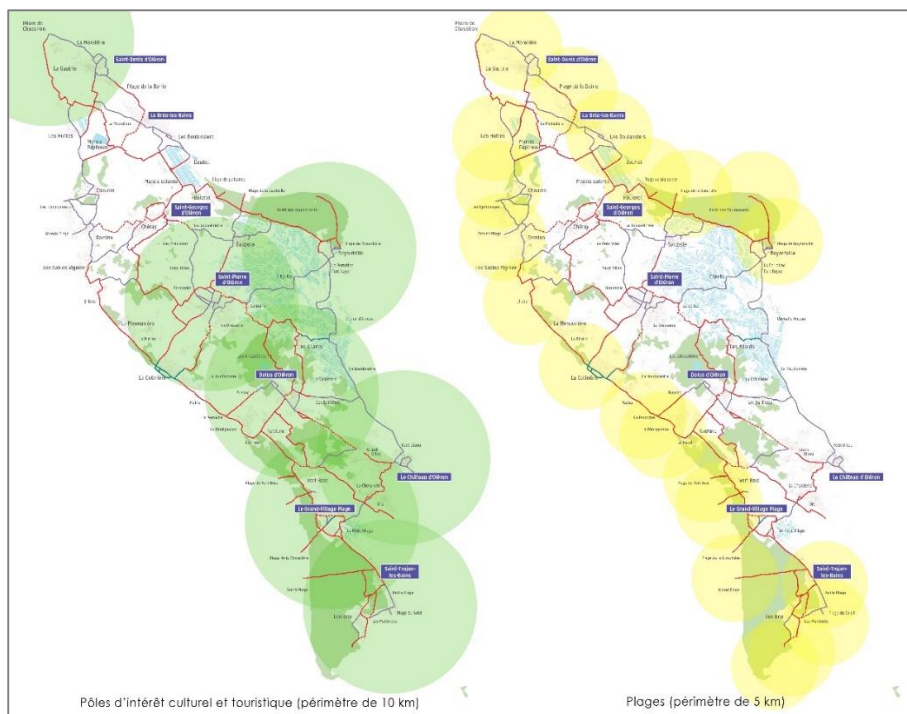


Figure 23 : Périmètres de signalétique autour des points d'intérêt culturel et touristique ainsi que les plages (Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

Il faudra cependant faire attention, dans certaines zones il est possible qu'il y ait 4 ou 5 informations qui se juxtaposent. Dans ce cas il est nécessaire d'imposer une limite d'informations inscrites.

Plusieurs options possibles :

- **Limiter le nombre d'information**, comme pour la signalisation routière ou la SIL (signalisation d'informations locales), une limite de 4 informations semble adéquate pour éviter la surcharge.
- **Inscrire toutes les informations** pour que le cycliste ait les informations complètes, cependant le risque est que le totem devienne illisible de par la surcharge (option déconseillée)

Nous préconiserons une limite à 4 informations, alors une nouvelle question se pose à nous, comment choisir les 4 informations à implanter. Il sera en un premier temps favoriser l'indication des pôles principaux qui structurent l'île. Conformément aux indications sur la carte, priorisant les axes longitudinaux.

Ces périmètres ont pour but d'harmoniser les informations fournies sur les coiffes des totems pour éviter de se demander à chaque fois quelle information indiquer sur le totem et qu'il en ressorte une signalétique non cohérente.

7.1.2. Modèle d'implantation local

Quant aux règles qui concernent l'implantation et les mentions à indiquer, notre réflexion a été globalement portée à une échelle assez large, c'est-à-dire sur l'ensemble du territoire.

Cependant, au niveau d'un croisement, la question de la localisation du totem se pose. Le but étant de le mettre à un endroit visible et stratégique pour guider les touristes sans faire de redondance d'information ni faire perdre du temps aux cyclistes

Lorsque nous faisons des choix d'implantation pour résorber les points noirs du réseau continu, nous nous sommes rendu compte que les choix d'implantation à faire n'étaient pas simples et logiques. Faute d'établir un modèle d'implantation théorique, nous préconisons alors aux services techniques d'étudier au cas par cas chaque site, en considérant les usages des cyclistes ainsi que l'environnement (espace disponible, praticité...).

7.1.3. Les fiches actions

Chaque point noir a été reporté sur une fiche action. Chacune d'entre-elles a été classé par ordre de priorité (priorité 1 ; priorité 2 ; priorité 3). Les fiches actions des points noirs du réseau cyclable continu sont à retrouver en Annexe 5.

7.1.4. Budgets prévisionnels (Figure 24)

Les détails des prix sont à retrouver en Annexe 6 : Tarifs Hors-Taxes du mobilier lié à la signalétique cyclable (Sources : Services techniques de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron).

Libellé			
Nouveaux totems	<i>Priorité 1</i>	2360€ HT	6490€ HT
	<i>Priorité 2</i>	2360€ HT	
	<i>Priorité 3</i>	1770€ HT	
Nouvelles coiffes	<i>Priorité 1</i>	280€ HT	910€ HT
	<i>Priorité 2</i>	350€ HT	
	<i>Priorité 3</i>	280€ HT	
Suppression de totems	<i>Priorité 2</i>	70€ HT	70€ HT
Dépose / repose de totems	<i>Priorité 1</i>	560€ HT	1540€ HT
	<i>Priorité 2</i>	280€ HT	
	<i>Priorité 3</i>	700€ HT	
Total			9030€ HT

Figure 24 : Budgets prévisionnels pour la résorption des points noirs du réseau cyclable continu (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

7.2. Le réseau cyclable discontinu

7.2.1. Les types de jalonnement possibles

✓ Les pictogrammes

Les pictogrammes cyclistes, blancs et accessoirement sur fond vert (Figure 25), sont facilement utilisés pour jalonner les cyclistes. Cette figurine est à apposer en début de voie, aux intersections et à intervalles réguliers (tous les 50 mètres environ, au moins en milieu urbain). Des flèches sont conseillées pour guider le cycliste dans la direction à prendre (Figure 26). Comme tout marquage au sol, le temps impacte sur la lisibilité, l'entretien et donc les coûts. Les réaliser en résine permettra une tenue plus efficace face aux variations du temps et pour une meilleure adhérence des cyclistes.

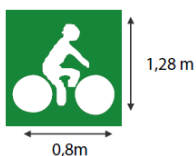


Figure 25 : Normes pour les pictogrammes cyclistes (Sources : PDU CASA)

A titre d'exemple plus original, la Loire à vélo propose un parcours de 22 kilomètres entre Saint-Denis-en-Val et Châteauneuf-sur-Loire, sur la levée. Pour cela, les cyclistes sont guidés par un marquage au sol (agrémenté de panneaux) tout au long du circuit (Figure 26).



Figure 26 : Pictogramme classique (à gauche) et pictogramme spécifique à la Loire à Vélo (à droite) (Sources : FFCT, Larep)

✓ Les lignes au sol

La ville de Sancerre s'est munie d'une ligne, appelée « le fil d'Ariane », qui conduit les touristes à travers le centre-ville et ses quartiers (Figure 27). La finalité est ici touristique : les circuits mettent en lumière différents lieux sancerrois mystiques (28 points au total dans la cité) tels les bâtisses du 15^{ème} et les nombreuses galeries d'art.

Autre exemple à Nantes, qui se découvre grâce à une ligne verte (Figure 27), au gré d'un parcours culturel dans lequel se rencontrent art et paysage, patrimoine et architecture. Cette ligne et ce « Voyage à Nantes » permettent aux touristes d'appréhender la ville de Nantes différemment, en passant par une quarantaine de points incontournables.



Figure 27 : Le fil d'Ariane à Sancerre (à gauche) et la Ligne verte à Nantes (à droite) (Photos : Tarabon, Le Voyage à Nantes)

Nous n'avons pas retenu cette solution pour souci de praticité. En effet sur certains revêtements, celle-ci pourrait ne pas être visible. D'un point de vue règlementaire, elle ne doit en aucun cas surplomber la signalétique existante (ligne blanche, ligne jaune temporaire, ligne verte...). De plus, étant positionné sur la route, ces lignes s'effaceraient assez rapidement et demanderaient donc un entretien régulier contraignant pour la commune (contrairement au « Voyage à Nantes » qui se trouvent en majorité dans des zones piétonnes).

✓ **Les clous de jalonnement directionnel**

Les clous de jalonnement permettent de diriger les usagers de façon discrète. En effet, ce type de jalonnement est utilisé comme signalisation directionnelle, marquage au sol ou balisage en milieu urbain ou historique, lorsque la pose de signalétique verticale n'est pas souhaitable

Même si ceux-ci s'avèrent pratique pour les piétons, ils pourraient être trop peu visibles pour les cyclistes se déplaçant à une vitesse supérieure à celles des piétons. De plus, disposés sur la route, ils seront cachés par les voitures circulant ou stationnant.

✓ **Les totems (signalétique locale)**

Les panneaux de signalisations usuellement utilisés sur le réseau cyclable continu de l'île sont bien connus du public, puisque les touristes, malgré quelques points noirs, s'y fient instinctivement lors de leur trajet. Mettre en place des totems en milieu urbain permettrait la cohérence et la continuité avec l'existant.

7.2.2. Synthèse des jalonnements envisagés

Après avoir rencontré les élus des différentes communes de l'île et étudié le Plan Vélo 3 pour s'inspirer des préconisations qui avaient été faites en 2012, nous avons envisagé différents jalonnements, interurbain pour la plupart (Figure 28).

Commune	Secteur	Rue(s)	Nb totems	Nb coiffes	Nb picto
Saint-Trojan-les Bains	Av. Corps Fran Marin et Bd. Doc Camille Chabannes	- Avenue du Débarquement - Avenue du Corps Franc Marin - Avenue des Bris - Allée Monplaisir - Boulevard Félix Faure - Bd du Doc Camille Chabannes - Boulevard du docteur Pineau - Allée des Pins	14	0	33
Saint-Denis-d'Oléron	Centre-ville	- Rue de l'Ormeau - Rue Saint-Nicolas - Rue Ernest Maurrisset - Boulevard de l'Océan - Rue Emile Glaudon - Rue de la Plage - Rue du Port - Rue de la Sicarde - Rue des Jardins - Rue des Moulins de la Fosse	32	0	25
Saint-Pierre-d'Oléron	La Cotinière	- Rue du Colombier - Rue du Port - Bd du Capitaine Leclerc - Route de Matha - Avenue des Pins - Route des Chateliers	12	0	35

Saint-Pierre-d'Oléron	Centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> - Rue Dubois-Aubry - Rue de la Gare - Route de Sauzelle - Rue Franck Massé - Rue de la République - Rue du Temple - Place Gambetta - Rue de Verdun - Rue de la Bouline - Rue de Carinena - Rue Pierre Loti - Rue des Flandres - Route de l'Eguille - Rue des Marais - Rue du Rulong - Rue Patoizeau Guillonneau - Avenue de la Libération - Route de Saint Georges 	41	7	48
La-Brée-les-Bains	Centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> - Rue des Ardillières - Rue de Saint Denis - Avenue Georges Pompidou - Route de la Roulette - Av. des Anciens combattants - Rue du Douhet - Rue de Chevellours - Rue de Saint-Georges - Route de l'île (D273) 	17	1	55
Le-Grand-Village-Plage	Centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> - Rue du Puits Neuf - Rue des Grandes Landes - Boulevard de la Plage 	7	3	25
Saint-Georges-d'Oléron	Centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> - Rue de la Cure 	3	0	0
Saint-Georges-d'Oléron	Domino	<ul style="list-style-type: none"> - Route du Marché - Rue de la Libération - Rue Gambetta 	13	0	25
Saint-Georges-d'Oléron	Chaucre	<ul style="list-style-type: none"> - Rue du Canot de Sauvetage - Rue de la Plage 	6	0	18
Le Château-d'Oléron	Centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> - Rue des Remparts - Bd du Maréchal Leclerc - Rue Lafayette - Allée du Phare - Boulevard Thiers 	13	0	21
Dolus-d'Oléron	Centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> - Départemental D734 - Route de Tartifume 	3	0	6

Figure 28 : Synthèse du mobilier à apporter pour le jalonnement intra-muros

7.2.3. Les fiches actions

Chaque jalonnement intramuros, afin de résorber au mieux les discontinuités urbaines, a été reporté sur une fiche action.

Nous avons également mis en place un système de priorité sur l'implantation des totems afin de les aider sur les choix qu'ils devront faire (pour des questions budgétaires par exemple). En effet, suite à leurs conseils, nous

devions proposer un jalonnement avec un scénario 1 de la meilleure solution (nombre important de totem et de pictogrammes) et un scénario 2 d'une solution à un coût moindre (réduction du nombre de totem, nombre plus important de pictogrammes). La mise en place de nouveaux totems a ainsi été priorisée à deux niveaux : priorité 1 et priorité 2 (moins importante).

Les fiches actions des jalonnements en section discontinu du réseau cyclable sont à retrouver en Annexe 7.

7.2.4. Budgets prévisionnels (Figure 29)

Les détails des prix sont à retrouver en Annexe 6 : Tarifs Hors-Taxes du mobilier lié à la signalétique cyclable (Sources : Services techniques de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron). Le budget a été calculé suivant le scénario 1 (nombre important de totem et de pictogrammes).

Libellé			
Nouveaux totems	<i>Priorité 1</i>	35 990€ HT	42 480€ HT
	<i>Priorité 2</i>	6 490€ HT	
Nouvelles coiffes			385€ HT
Pictogrammes			7 980€ HT
Total			50 845€ HT

Figure 29 : Budgets prévisionnels pour la résorption des points noirs du réseau cyclable discontinu (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

7.3. Forme et contenu des supports destinés aux usagers

Face au manque de hiérarchisation du domaine cyclable identifié, nous avons proposé divers moyens de mise en valeur du réseau, avec leurs avantages et inconvénients.

7.3.1. La carte type Métro

Ce type de représentation, tel qu'on peut le retrouver dans toutes les grandes villes qui disposent d'un réseau de métro, n'est pas courant dans le domaine des pistes cyclables. Mais il n'est pas impossible de retrouver cette forme d'indication, par exemple en Pologne.

Ce pays ne dispose en effet pas de plan national cyclable. La loi ne fixe pas de règles spécifiques pour les réseaux cyclables urbains. Ainsi les collectivités locales développent leur propre politique cyclable. L'absence de cadre national ne favorise pas la création d'un réseau cyclable continu et de qualité. Les villes disposent de compétences qui leur permettent d'élaborer des chartes, des guides et des normes. Une fois validées, ces réglementations locales prennent force de loi sur le territoire et de ce fait elles sont obligatoires et les rendent opposables aux tiers. Les villes de Gdansk (Figure 30), Cracovie, Lodz ou Poznam en sont dotées¹². L'exemple du réseau cyclable du Gdansk¹³ reprend la réglementation nationale en termes de circulation routière et la complète en formalisant des pratiques ou des volontés locales (idéogrammes, panneaux communs aux itinéraires de randonnées pédestres et cyclables).

Autre exemple, nous pouvons aussi citer le projet du réseau cyclable de Varsovie de 2000 qui utilise une forme très schématique en matière de représentation, proche de celle des cartes de métro (Figure 30).

Le problème réside dans le fait que le touriste n'a très généralement pas l'habitude de lire une carte, d'autant plus si celle-ci est schématique. « Les gens sont en vacances, et leur cerveau est généralement en vacances aussi » s'amuse Loïc Charles. Si le but est d'indiquer les « grandes lignes » du domaine cyclable, tel qu'on peut le retrouver sur le réseau d'un métro, ce type de rendu peut-être satisfaisant. Parlons de ce qui existe aux alentours de Belfort où sont différenciés de cette manière les pistes cyclables, les coulées et voies vertes ainsi que l'EuroVelo 6 (Figure 30). A cette échelle, il est en effet plus visuel d'identifier les grands axes destinés aux cyclistes, mais l'est-il réellement une fois que le touriste est en pleine forêt ou au milieu d'un centre urbain ?



Figure 30 : Schématisation faite par l'association PTK à Gdansk (à gauche) et projet de piste cyclable à Varsovie (à droite) (Sources : PTK)

L'enjeu, ici, est donc de proposer un support simpliste et compréhensible de tous, tout en se demandant si ce type de représentation est judicieux à l'échelle du territoire oléronais.

Nous avons réalisé une carte, en prenant en compte le domaine cyclable actuel et le Plan Vélo 3, pour répondre à la curiosité et à l'intérêt des élus pour ce principe de rendu (Figure 31). Dès lors, il est facile de voir que ce type de représentation est très schématique, et très compliqué voire illisible, face au maillage relativement important des aménagements cyclables.

¹² Sources : Certu, La signalisation pour les modes actifs. Pologne : Cyclistes, Fiche n°16, décembre 2013

¹³ Gdansk, Cracovie et Lotz ont signé la Charte de Bruxelles qui engage les villes à prendre des mesures en faveur du vélo pour atteindre en 2020 une part modale de 15%. Gdansk est la première ville en Pologne à avoir un groupe de travail vélo (demandé depuis longtemps par la communauté des cyclistes) et à avoir ses propres normes pour la conception d'infrastructure cyclable.

Si la finalité est de proposer aux touristes une carte la plus simple possible d'utilisation, une schématisation comme celle-ci n'est donc pas judicieuse. Quand l'utilisateur est à l'intérieur des transports en commun, il est conduit et n'a aucune responsabilité ; or ici, il doit s'orienter, faire des choix, et suivre des pistes, il lui faut donc une carte plus précise.



Figure 31 : Proposition de rendu graphique type « carte de métro » (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

7.3.2. Le tableau de distance-temps entre bourgs

Le concept existe sur de nombreux supports. Si l'on retrouve ces tableaux à double entrée pour rechercher une distance entre deux villes du territoire national, on en retrouve aussi à une échelle similaire de celle de l'île d'Oléron. La carte du réseau cyclable de Ré est un bon exemple (Figure 32), où 11 destinations sont référencées (des centres-bourgs mais aussi des lieux culturels tels que les ports, le phare, les marchés).

Simple d'utilisation, le concept pourrait amplement être adapté au territoire d'étude puisque les déplacements à vélo de ville à ville sont importants, en période estivale mais aussi sur l'ensemble de l'année.

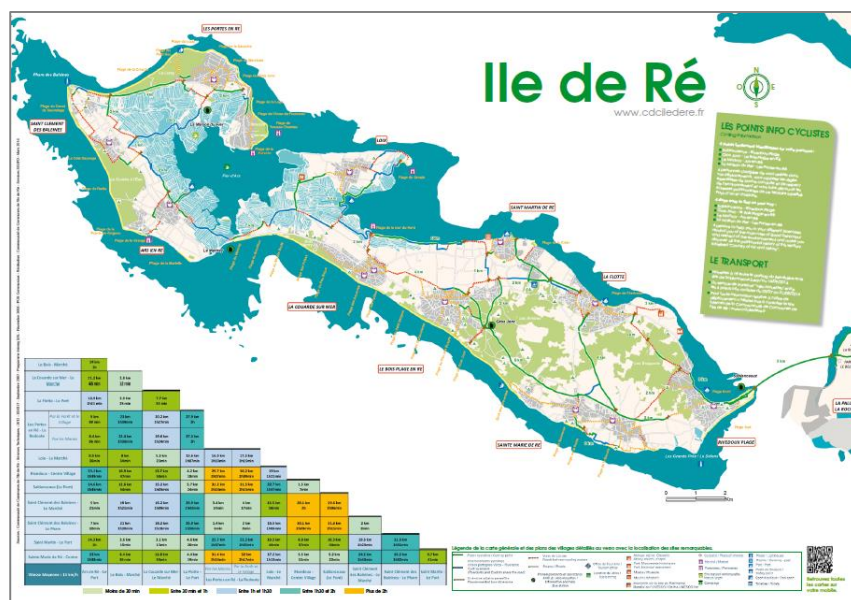


Figure 32 : Carte du réseau cyclable de l'île de Ré (Sources : Office de Tourisme de l'île de Ré)

À se basant sur le classement des pôles de l'île d'Oléron du guide signalétique de la Communauté de Communes¹⁴, nous avons fait le choix de faire apparaître dans le tableau les pôles classés ainsi qu'une partie des pôles secondaires.

Pour les pôles classés secondaires sur lesquels nous nous sommes basés, nous avons dû faire des choix (Figure 33). Nous avons décidé de ne faire apparaître que les centres-bourgs et non les sites culturels et touristiques (à l'exception du Phare de Chassiron, lieu emblématique de l'île). Si cela aurait toutefois été intéressant, il faut d'abord penser à mettre en place un tableau simple d'utilisation et éviter de complexifier le support. Nous considérons que les points d'intérêt culturel et touristique peuvent être mis en valeur par des supports spécifiques qui feront référence à leur emplacement et proximité des bourgs identifiés précédemment.

Pôles classés	Pôles classés secondaires retenus	Pôles classés secondaires exclus
Saint-Trojan-les Bains Saint-Denis-d'Oléron Saint-Pierre-d'Oléron La-Brée-les-Bains Le-Grand-Village-Plage Saint-Georges-d'Oléron Le Château-d'Oléron Dolus-d'Oléron	Boyardville Chaucre Chéray Domino La Cotinière Phare de Chassiron	Le Viaduc Panorama sur Fort Port de la Cotinière Port des Salines Citadelle du Château d'Oléron Port du Douhet

Figure 33 : Tableau récapitulatif des pôles intégrés ou non dans le tableau distances-temps

¹⁴ La signalisation directionnelle, île d'Oléron. Guide à l'attention des élus et techniciens communaux et intercommunaux pour une harmonisation des pratiques et une meilleure intégration paysagère du mobilier

Il est important que l'information transmise à l'utilisateur soit la plus claire possible, afin de s'adapter à sa perception mentale de la distance. Et parfois, la notion de « distance » est plus clairement assimilée quand elle est exprimée en temps. Le CEREMA, lors de ses préconisations en termes de signalisation¹⁵, aborde cette question de représentation mentale. L'indication temporelle portée sur les panneaux Dv est déjà utilisée en France, et notamment dans la ville de Nantes pour ses voies vélo en milieu urbains.

S'il est intéressant d'utiliser l'indication temporelle pour servir de comparatif avec d'autres moyens de transport (bus, automobile) et surtout en milieu urbain dense afin d'inciter l'utilisation d'alternatives à l'automobile, il est aussi judicieux d'utiliser cette donnée pour les usagers qui partiraient sur le réseau cyclable en famille, sans réellement prendre conscience des notions de distances.

Cette indication du temps n'est valable que lorsque la vitesse de parcours est connue et fiable. La moyenne nationale est de 9,7 km/h. Celle-ci est largement influencée par les usagers en agglomération où la vitesse est plus ou moins constante. Cependant Dans le cas de l'île d'Oléron, une grande partie des parcours est réalisée hors périmètre urbain, la vitesse est très variable selon le cycliste. L'utilisation d'une signalétique sur une base temporelle uniquement semble donc inadaptée.

On comprend ici l'avantage de la notion temporelle en complément plutôt qu'en base seule. Si elle ne peut en aucun cas remplacer l'indication de distance (aussi bien sur les panneaux d'information que sur la carte du réseau cyclable), elle peut être utilisée pour que le cycliste puisse comprendre au mieux l'information qui lui est fournie.

Si le tableau des distances utilisé sur l'île de Ré est réalisé avec une vitesse de 14 km/h, nous nous sommes rendu compte en cheminant sur les pistes cyclables qu'une valeur de 10 km/h était plus judicieuse ici. Ainsi, les cyclistes ont à disposition des données de temps maximum, qu'ils pourront réduire en se déplaçant plus vite. Il nous a semblé préférable de faire les calculs avec une vitesse faible et donc accessible à tous (familles, personnes âgées, sportifs...) afin que les durées indiqués ne soient pas irréalisables par tous les cyclistes.

Cette notion de temps peut aussi être mise visuellement en valeur sur le tableau avec une nuance de couleur pour les trajets de moins de 30 min, ceux d'une durée comprise entre 30 min et 1h, ceux entre 1h et 2h et 3h et pour finir ceux de plus de 3h (Figure 34).

Saint-Denis-d'Oléron	3.5 km 21 min																				
La-Brée-les-Bains	7.3 km 44 min	33.8 km 23 min																			
Domino	9.9 km 59 min	8.6 km 53 min	7 km 42 min																		
Chaucre	7.7 km 46 min	6.6 km 40 min	4.8 km 29 min	2.2 km 13 min																	
Saint-Georges-d'Oléron	14.5 km 1h27	11 km 1h06	6.7 km 40 min	4.5 km 27 min	6.8 km 41 min																
Chéray	11.7 km 1h10	12.6 km 1h16	8.5 km 51 min	2.8 km 17 min	5 km 30 min	1.8 km 11 min															
Boyardville	21.9 km	18.4 km 1h50	14.3 km 1h26	15.1 km 1h31	17.3 km 1h44	10.5 km 1h03	12.3 km 1h14														
Saint-Pierre-d'Oléron	23.9 km 2h23	20.4 km 2h02	16.3 km 1h38	10.9 km 1h05	15.4 km 1h32	9.6 km 50 min	11.3 km 1h08	7.5 km 45 min													
La Cotinière	21.8 km 2h11	17.1 km 1h43	15.3 km 1h32	8.3 km 50 min	10.5 km 1h03	11.4 km 1h08	11.1 km 1h07	11.3 km 1h08	3.8 km 23 min												
Dolus-d'Oléron	28.6 km 2h52	23.9 km 2h23	22.1 km 2h13	15.1 km 1h31	17.3 km 1h44	18.2 km 1h49	17.9 km 1h47	5.8 km 35 min	7.7 km 46 min	6.8 km 41 min											
Le Château-d'Oléron	35.4 km 3h32	34.4 km 3h26	30.6 km 3h36	23.6 km 2h21	25.8 km 2h35	26.7 km 2h40	26.4 km 2h38	14.3 km 1h26	16.2 km 1h37	15.3 km 1h32	18.5 km 1h51	16.7 km 1h37									
Le Grand-Village-Plage	32 km 3h12	27.3 km 2h44	25.5 km 2h33	18.5 km 1h51	20.7 km 2h04	21.6 km 2h10	21.3 km 2h17	14.4 km 1h26	14 km 1h24	10.2 km 1h01	8.6 km 52 min	6.9 km 42 min									
Saint-Trojan-les-Bains	35.4 km 3h52	30.7 km 3h04	31.7 km 3h10	26.3 km 2h38	24.1 km 2h45	25 km 2h30	24.7 km 2h28	23.5 km 2h21	17.4 km 1h45	13.6 km 1h22	12.2 km 1h13	7.5 km 45 min	3.2 km 19 min								
Vitesse moyenne 10 km/h	Phare de Chassiron	St-Denis-d'Oléron	La-Brée-les-Bains	Domino	Chaucre	St-Georges-d'Oléron	Chéray	Boyardville	St-Pierre-d'Oléron	La Cotinière	Dolus-d'Oléron	Le-Château-d'Oléron	Le-Grand-Village-Plage								

Moins de 30 min
 Entre 30 min et 1h
 Entre 1h et 2h
 Entre 2h et 3h
 Plus de 3h

Figure 34 : Tableau de distance et temps de bourg à bourg (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

¹⁵ CEREMA, La signalisation pour les cyclistes et les piétons : comparaison des règles et pratiques de signalisation dans 13 pays

7.3.3. Les tronçons colorés

Nous nous sommes ensuite intéressés aux cas des secteurs à couleur. Ceux-ci semblent être le plus usuel pour le jalonnement, notamment en randonnée pédestre et cycliste. Très visuelles, les couleurs sont généralement utilisées pour baliser les circuits de PR (Promenades et Randonnées) et GR (Grandes Randonnées), ou en milieu urbain pour le jalonnement des piétons dans les centres-bourg historiques.

A plus grande échelle, citons celle de l'Autriche¹⁶, deux types de signalisation directionnelle existent. Les panneaux directionnels peuvent être utilisés pour indiquer les directions principales. Sur les mêmes panneaux plusieurs directions sont indiquées, complétées par des informations concernant les distances, le numéro ou le logo de l'itinéraire. Des panneaux plus réduits sont utilisés pour apporter des précisions sur le tracé de l'itinéraire. Dans certains cas, un troisième panneau peut être utilisé pour le jalonnement intermédiaire de l'itinéraire. Généralement localisées aux intersections, les flèches directionnelles comportent aussi des informations sur les distances et le numéro ou le logo de l'itinéraire (Figure 35). Ce qui est intéressant dans cet exemple autrichien est l'ajout d'un code couleur sur le réseau cyclable qui est beaucoup parlant pour les usagers lors de leur cheminement. Il est plus aisé de suivre une couleur (tout en connaissant les caractéristiques du circuit) plutôt que de suivre et de rechercher le nom de villes ou villages en se promenant.

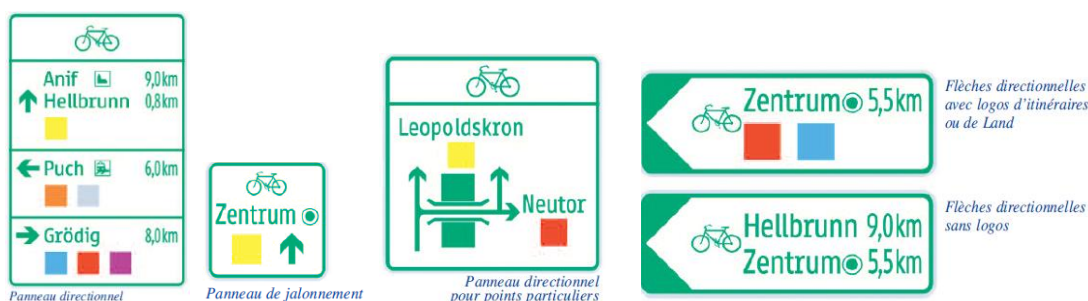


Figure 35 : La signalisation directionnelle cyclable en Autriche (Sources : Certu)

Autre cas, cette fois italien, les régions et villes définissent leur propre politique d'itinéraires cyclables, qui relève de leur responsabilité¹⁷. Même si la signalisation de police mise en œuvre doit être conforme à la réglementation nationale, la signalisation de jalonnement n'est pas vraiment définie au niveau national, donc les collectivités locales ne disposent pas de réelles contraintes.

Des communes et régions mettent en œuvre des signalisations de jalonnement différentes mais on retrouve généralement des panneaux de jalonnement urbain et interurbain colorés, très visuels.



Figure 36 : Les panneaux de jalonnement italiens (Sources : Certu)

7.3.4. Une hiérarchisation longitudinale et transversale

Concept : l'idée ici est de mettre en valeur les principaux axes, de faire ressortir un maillage hiérarchisé, avec d'une part les axes longitudinaux (côte ouest, « Dorsale » au centre et côte est) et d'autres part les axes transversaux qui les recoupent, ainsi que les plages (en considérant que les touristes cherchent, en période estivale, à rejoindre en priorité ces lieux) (Figure 37, à g.).

¹⁶ Sources : Certu, La signalisation pour les modes actifs. Autriche : Cyclistes, Fiche n°02, décembre 2013

¹⁷ Sources : Certu, La signalisation pour les modes actifs. Italie : Cyclistes, Fiche n°12, décembre 2013

Le choix d'avoir mis en avant les arrêtes dorsales n'a pas été fait par une étude des flux cyclables sur l'île d'Oléron, ni même sur la qualité des aménagements (piste/bande cyclable, revêtements...), mais par une intention emblématique qui s'inscrit dans le territoire oléronais, à savoir la géométrie longitudinale selon un axe nord-sud. La mise en avant de domaine cyclable selon des directions que les usagers pourront facilement visualiser, notamment mentalement pour s'orienter instinctivement, nous a paru judicieux.

Enfin, Les intersections de ces axes seront répertoriés par des numéros (eux-mêmes référencés sur la carte du réseau cyclable), rendant plus facile la localisation des touristes.

Choix des axes : la question qui s'est finalement posée est de savoir quels futurs aménagements prendre en compte dans la mise en place d'une telle carte. Il faut savoir qu'une carte cyclable a une durée de vie moyenne de 3 ans. Si des nouvelles pistes arrivent l'année suivante son établissement, cela veut dire que le support n'est plus à jour. A contrario, si on considère les futurs aménagements prévus pour 2018-2020, les touristes risquent d'être mis en danger en empruntant des secteurs qui n'existent pas.

Nous avons fait le choix d'identifier en priorité les 3 axes longitudinaux afin d'avoir une trame la plus complète possible. Ensuite, avec l'aide de Lionel Arthur et Jérôme David, tous deux responsables des futurs travaux réalisés par la Communauté de Communes, nous avons fait des choix et pris en compte exclusivement les secteurs qui entrent dans les critères suivants (Figure 37, au centre) :

- les tronçons du Plan Vélo 2
- les tronçons du Plan Vélo 3 qui seront réalisés d'ici 2018 ET qui, même s'ils ne sont pas encore réalisés, ne mettent pas en danger les usagers.

Mise en œuvre : nous avons commencé, pour répertorier les numéros d'intersection du réseau, à prendre en compte l'ensemble du réseau cyclable une fois qu'il sera fini (Plan Vélo 2 et Plan Vélo 3). Les aménagements cyclables des 3 Plans Vélos ont fait l'objet d'une hiérarchisation selon les axes longitudinaux et transversaux (comme expliqué dans « concept »), et les intersections ont été numérotées. C'est ensuite que nous avons enlevés certaines portions (voir « choix des axes » ci-dessus). L'avantage est que, même si des numéros sont manquants au milieu du réseau, une fois que ces nouvelles infrastructures seront réalisées, cela ne modifiera pas la numérotation mise en place à l'heure d'aujourd'hui (Figure 37).

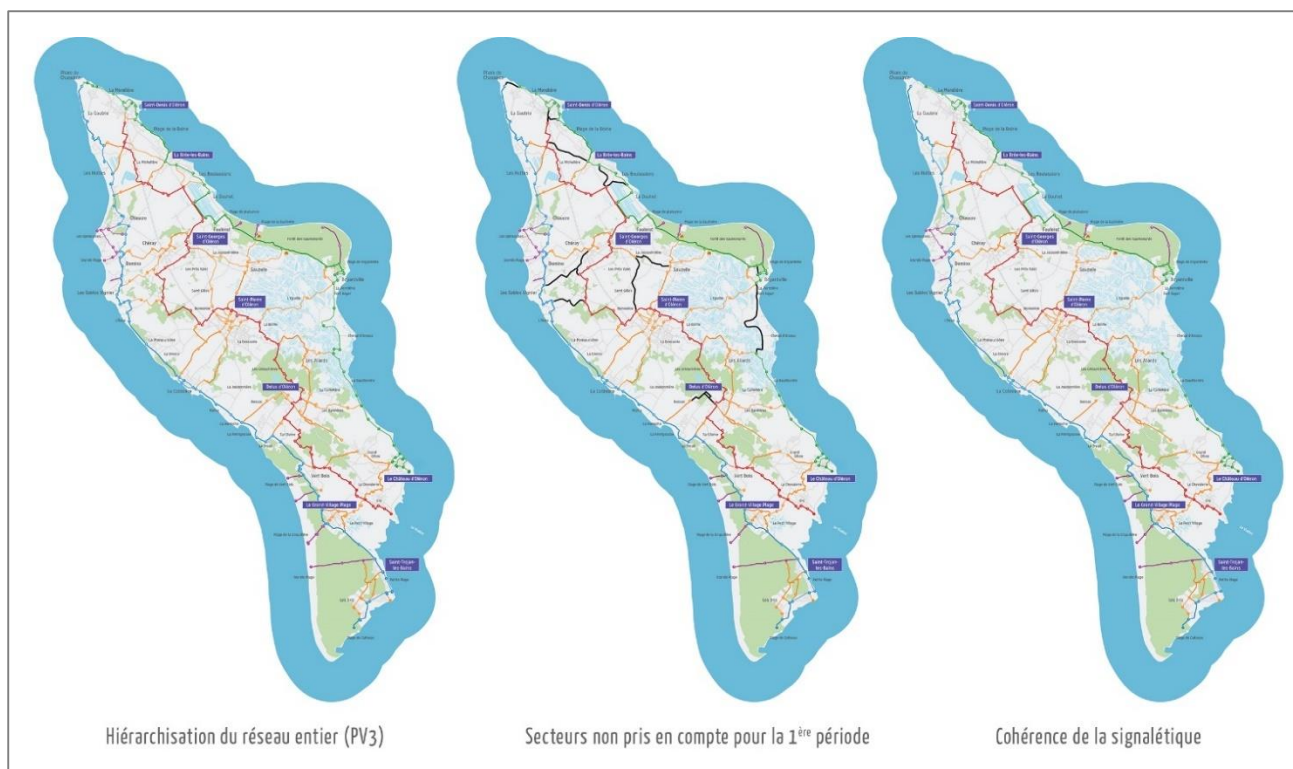


Figure 37 : Cohérence de la signalétique sur l'ensemble du réseau cyclable de l'île (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

Ce type de hiérarchisation induit une modification de la signalétique sur le terrain. Bien que cela peut paraître de grande envergure et couteux, il peut se résoudre à la mise en place de pastilles sur les totems, et/ou par un code visuel plus important (figure emblématique locale colorée en bas du totem) (Figure 38).

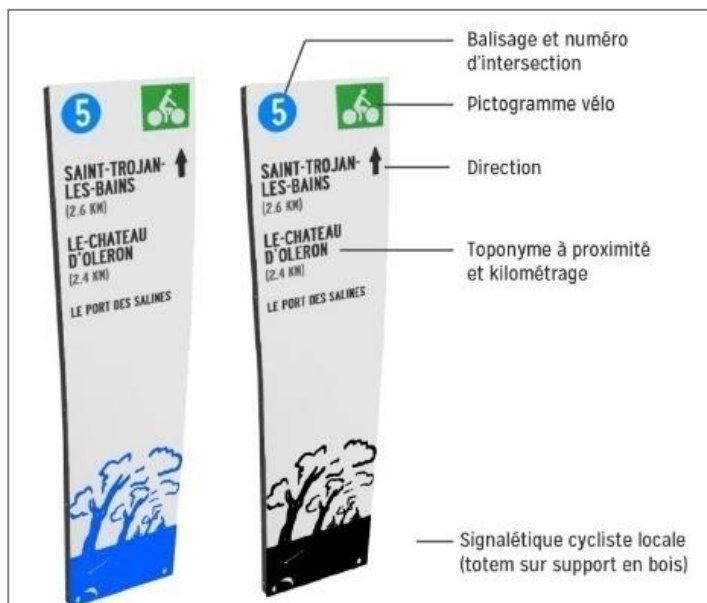


Figure 38 : Deux cas de figure à titre d'exemple de modification à apporter à la signalétique locale (Réalisation : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

En ce qui concerne les intersections (Figure 39), nous préconisons de mettre en place une unique couleur en bas du totem, celle des axes majeurs (les longitudinaux). Il sera tout à fait possible de mettre plusieurs pastilles si la place le permet mais l'idée est que l'usager puisse se localiser rapidement dans le réseau sans s'arrêter et se questionner.

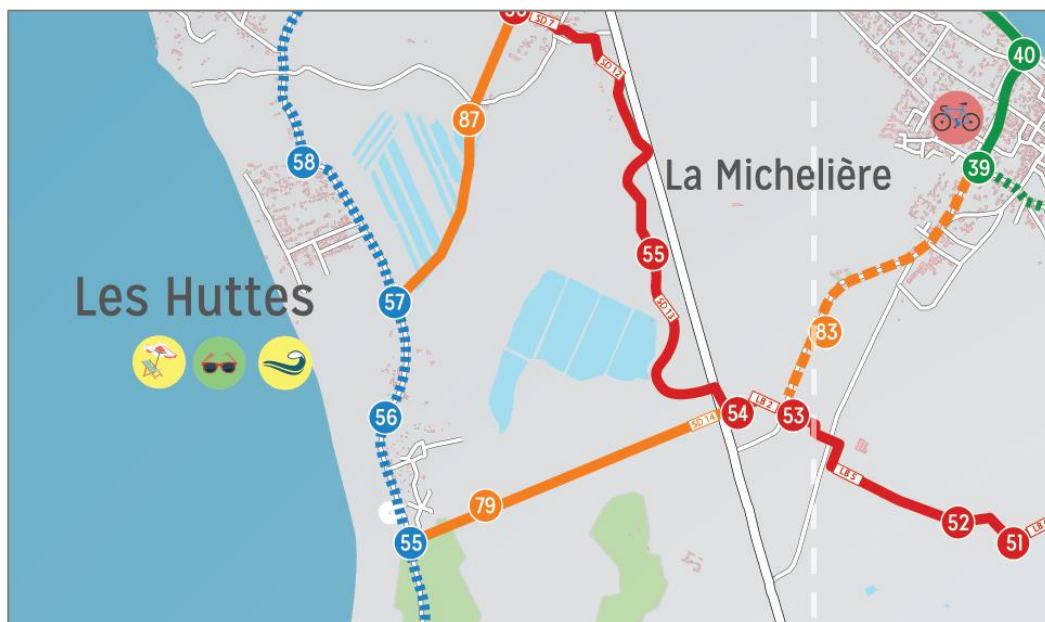


Figure 39 : Zoom sur la hiérarchisation du réseau cyclable selon des axes et la numérotation, notamment au niveau des intersections (Réalisation : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)



Figure 40 : Propositions de hiérarchisation selon les axes longitudinaux et transversaux (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

7.3.5. Bilan des propositions faites

La synthèse de toutes les propositions faites au cours du stage nous a permis de mettre en avant les avantages mais aussi les contraintes, ainsi que l'appréciation et l'intérêt qu'ont porté les commanditaires aux différentes idées proposées en réunion intermédiaire (Figure 41).

Libellé	Conséquence	Coûts	Intérêt des commanditaires
Carte type Métro	Implique la mise en place d'un nouveau support	-	-
Tableau distance entre bourgs	Implique la création d'une nouvelle carte du réseau cyclable	+	++
Tronçons colorés	Implique nouvelle carte et modification des coiffes de totems	++	+
Hiérarchisation longitudinale et transversale	Idem	++	++

Figure 41 : Tableau de synthèse des propositions abordées pour améliorer les supports du réseau cyclable

A noter que les propositions des tronçons colorés et d'une hiérarchisation selon les axes longitudinaux et transversaux s'entrecroisent et que leur mise en œuvre n'est pas indépendante (la mise en place d'axe peut être identifiée par l'apport de couleurs)

7.3.6. Une nouvelle carte du réseau cyclable proposée

Suite au diagnostic et aux choix qui ont été fait concernant la hiérarchisation du réseau cyclable, nous avons élaboré une carte cyclable qui, dans l'idéal, simplifierait l'usage.

- Dimensions ouvertes : 400 x 570 mm
- Dimensions fermées : 100 x 190 mm

Cette carte du réseau cyclable se veut plus visuelle, plus simple d'utilisation pour que le cycliste se repère rapidement sur le terrain. Sur le recto, nous avons fait le choix de ne mettre que la carte de l'île d'Oléron accompagnée d'un tableau des distances et temps d'un bourg à un autre. Sur le verso, apparaissent les plans des centres-bourgs les plus fréquentés de l'île où se superposent le jalonnement intra-muros que nous avons préconisés pour résorber la discontinuité du réseau cyclable (Figure 42, Annexe 10 et Annexe 11).

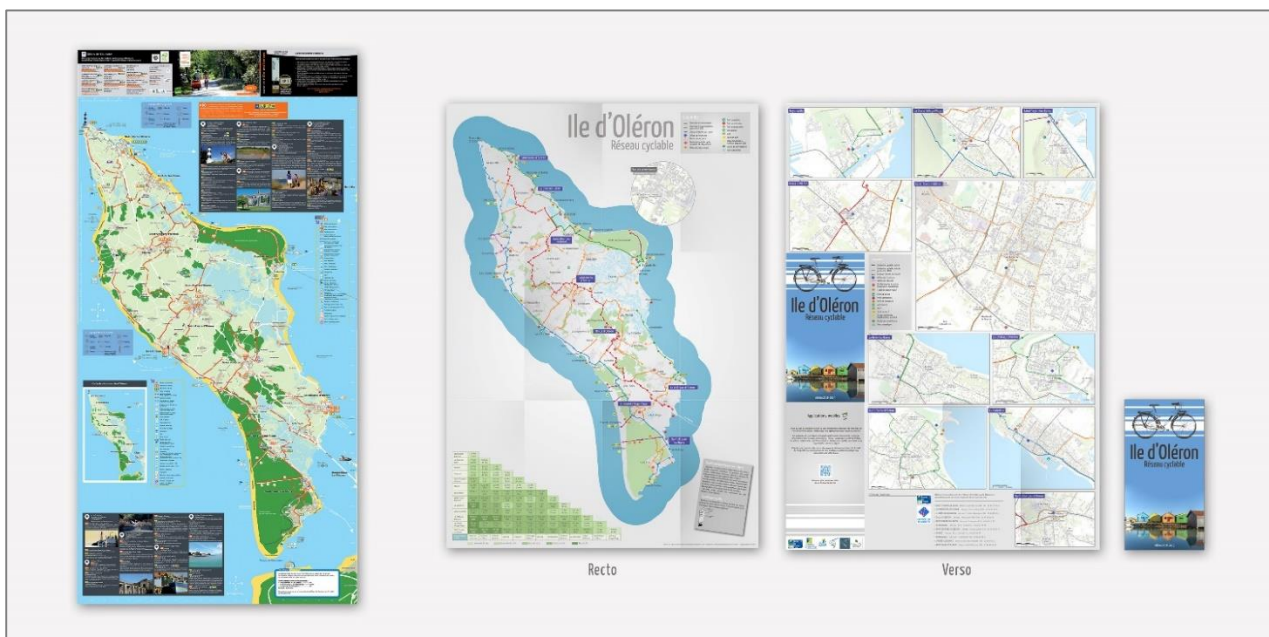


Figure 42 : Proposition d'une nouvelle carte du réseau cyclable (à droite) en comparaison avec la carte actuelle (à gauche) (Source : Collet, Lallart, Tarabon Thuret)

7.4. Les zones à rabattre

7.4.1. Les campings (Figure 43)

Les fiches actions des campings à rabattre sur le réseau cyclable sont à retrouver en Annexe 8.

Commune	Camping(s)	Rue(s)	Nb panneaux	N° Fiche
Saint-Pierre-d'Oléron	Les Cercelles, L'Orée des Bois, Aqua 3 Masses, Le Treuil Foucaud,	- Rue des Vignes - Marais Doux	6	N°1
Saint-Georges-d'Oléron	Camping Les Payolles. Airotel Mer et Soleil d'Oléron, La Boulinière, Les Grosses Pierres. Le Prelong, Les Goélands. La Maurie, Chadotel Le Domaine d'Oléron, Les 4 vents d'Oléron, érèbleu, Oléron Loisir	- Rue de la Sablière - Rue de la Côte sauvage - les Chenaux Est - Le Labeur - Route de l'Hermitage. - Route de la Plage - l'Ileau.	13	N°4, N°5, N°6 et N°7
Le Château-d'Oléron	Camping Caravaning Fief Melin	- Rue des Alizés - Rue de la Glacière	2	N°3
Dolus-d'Oléron	Indigo Oléron les Chênes Verts	- Passage de l'Ecuissière	1	N°2

Figure 43 : Campings à rabattre sur le réseau cyclable (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

7.4.2. Les Offices de Tourisme (Figure 44)

Les fiches actions des Offices de Tourisme à rabattre sur le réseau cyclable sont à retrouver en Annexe 9.

Commune	Rue(s)	Nb de panneaux	N° Fiche
Saint-Pierre-d'Oléron	Rue de la Bouline	1	N°2
Le-Grand-Village-Plage	Boulevard de la plage	2	N°4
Saint-Georges-d'Oléron	Rue des Dames - Rue de la République	4	N°1
Le Château-d'Oléron	Place de la République	1	N°5
Dolus-d'Oléron	Rue des Chapelles	1	N°3

Figure 44 : Offices de Tourisme à rabattre sur le réseau cyclable (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

7.4.1. Synthèse du mobilier à poser (Figure 45)

	Nb de panneaux
Campings	22
Offices de tourisme	9
Total	31

Figure 45 : Synthèse du mobilier à poser pour le rabattement des pôles générateurs vers le réseau cyclable

7.4.2. Budget prévisionnel

Les détails des prix sont à retrouver en Annexe 6 : Tarifs Hors-Taxes du mobilier lié à la signalétique cyclable
(Sources : Services techniques de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron)

Tableau à venir (en attente des données de la Communauté de Communes)

7.5. Les points d'information

7.5.1. Localisation des nouveaux panneaux à implanter

Il est judicieux d'implanter les totems sur les sites les plus fréquentés par les touristes et usagers du réseau cyclable sans spécialement dégradé la qualité du paysage naturel et urbain (Figure 46). Lieux préconisés :

- Les intersections importantes
- Les Offices du tourisme
- Les sites d'intérêt important (patrimoine, point de vue, etc.)

Il est aussi important d'implanter ces panneaux en synergie avec les services existants (Office tourisme, WC, abris, panneaux piétons...)



Figure 46 : Localisation des RIS actuellement présents sur l'île et localisation des nouveaux panneaux à implanter (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

7.5.2. Un contenu homogène

En s'inspirant des panneaux d'informations existants, nous préconisons de faire apparaître sur les panneaux les mentions suivantes:

- Localisation du point d'information sur une carte d'ensemble (mention « Vous êtes ici »)
- Bandeau titre (« Réseau cyclable de l'île d'Oléron »)
- Encart central : zoom de 5km de rayon environ (correspondant à 30 minutes à vélo) avec localisation des services, patrimoines, Offices tourisme, etc.
- Légende descriptive
- Règles de bonne conduite
- Explication de la signalétique locale et hiérarchisation du réseau (totem)

7.5.3. Propositions

Pour permettre au cycliste de se repérer rapidement sur ces grands panneaux il est indispensable d'épurer l'ancien modèle. De plus, pour être homogène avec la carte du réseau cyclable nous avons choisi d'utiliser la même trame de carte pour les panneaux. Se basant sur les panneaux actuels de dimensions 120x100 cm, ces panneaux respecteront les préconisations données dans les dossiers du CEREMA.

Afin de pouvoir se repérer à l'échelle de son espace, un zoom sera implanté sur le panneau, ayant pour centre la localisation du panneau. Ceci permettra au cycliste de pouvoir se déplacer dans un espace d'une dizaine de kilomètres. Ces zooms pourront servir à indiquer les loueurs de vélos pour des réparations ou informations, des restaurants ou aires de pique-nique pour une pause ainsi que les itinéraires cyclables passant à proximité pour faciliter l'insertion du cycliste sur le réseau (Figure 47).



Figure 47 : Proposition de panneau OQL à implanter sur le réseau (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

8. CONCLUSION

En guise de conclusion, si nous devons reformuler les problématiques qui nous ont été posées, cette étude avait globalement pour mission :

- de résorber les points noirs de la signalétique existante du réseau continu et des secteurs discontinus
- de restructurer le réseau cyclable existant et à venir
- d'intégrer l'ensemble des infrastructures et des supports (matériel, communication et aménagements) afin de constituer un tout cohérent
- de mettre en place les outils nécessaires pour une meilleure fluidité des usagers (finalité)

Tout d'abord, en matière de signalétique, une bonne connaissance des moyens pratiques et visuels ne suffit pas pour résoudre les problèmes de jalonnement cycliste. L'expérience pratique, que nous avons réalisée en cheminant les 260 km du réseau cyclable continu, est aussi important que la théorie. Une approche de terrain avec un regard neuf du territoire est indispensable.

Si les différents axes ont eu tendance à être abordé séparément (secteurs continus, discontinus, formes et supports, rabattement), penser le tout « ensemble » a été une nécessité. Le fonctionnement de la totalité du système implique bel et bien une recherche d'homogénéité, en termes de signalétique, comme nous l'avons proposé.

De ce fait, nous pensons avoir contribué à améliorer la signalétique du réseau cyclable de l'île d'Oléron avec une tentative d'homogénéisation des formes et contenus de la signalisation. Les avis favorables des élus du territoire oléronais lors de la dernière commission l'ont confirmée. Notre volonté a été de résorber les points noirs du réseau cyclable à plusieurs niveaux (réseau continu, discontinu et rabattement) et éclairer les autorités compétentes (Communauté de Communes, Maison du Tourisme) en termes de charte (ou demi-charte, faute de document officiel réellement mis en place) graphique.

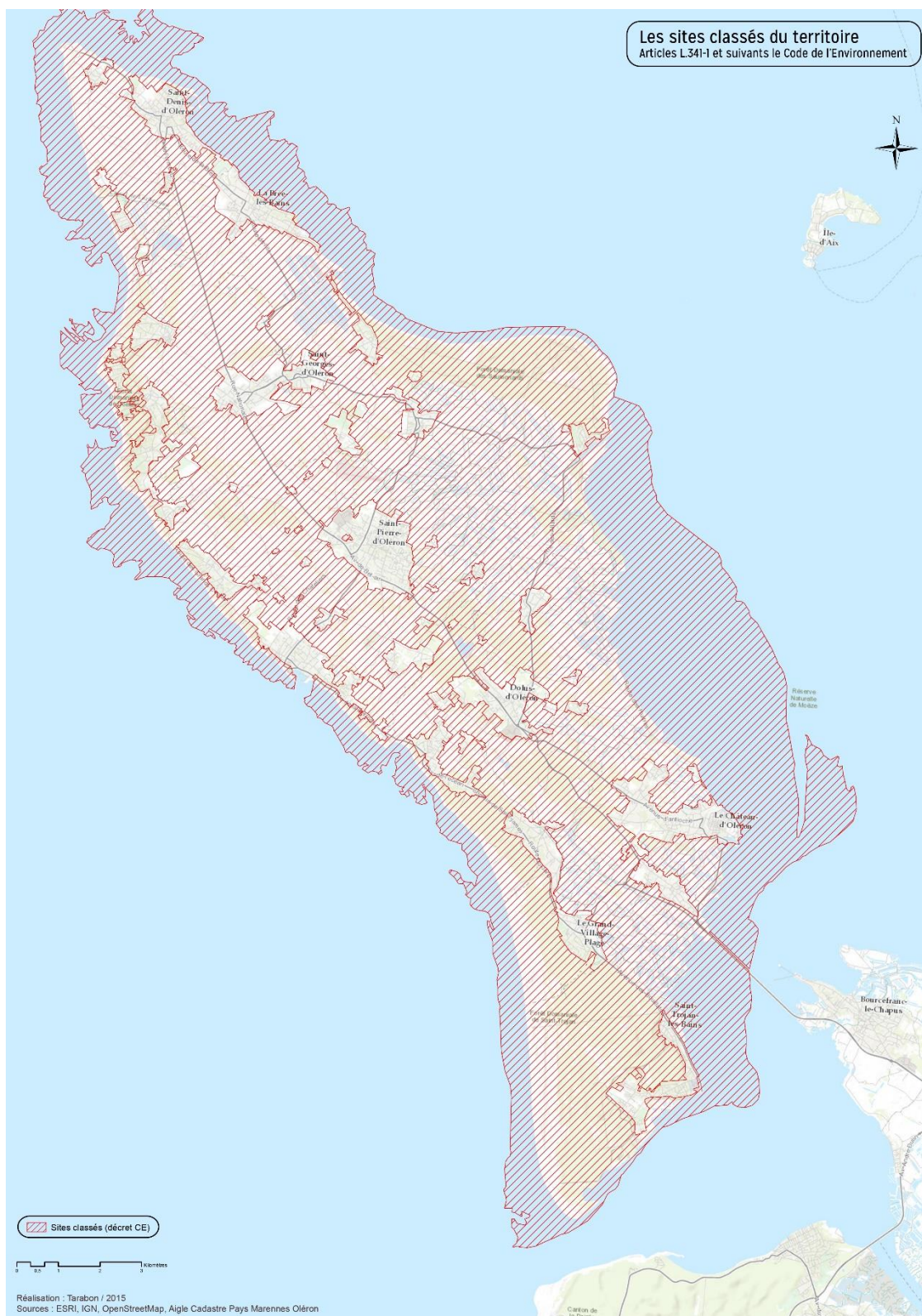
Une signalétique réussie sur le domaine cyclable, très fréquenté tout au long de l'année, et surtout en période estivale, est très importante. En théorie, de tous les systèmes de signes, la *signalétique* est un des plus structurés puisqu'il tend à éliminer les connotations, les représentations, à réduire l'arbitraire de la signification. Autrement dit, la signalétique répond à une situation précise qui ne doit laisser paraître aucune ambiguïté.

Nous avons considéré deux règles essentielles, d'une part que « le signal ne fonctionne jamais comme une unité isolée et que la redondance permet la relation de contiguïté entre les signaux »¹⁸. Ainsi, c'est par une signalétique plus présente et plus cohérente sur le réseau que nos travaux ont tendu vers une certaine *fluidité* des touristes et usagers.

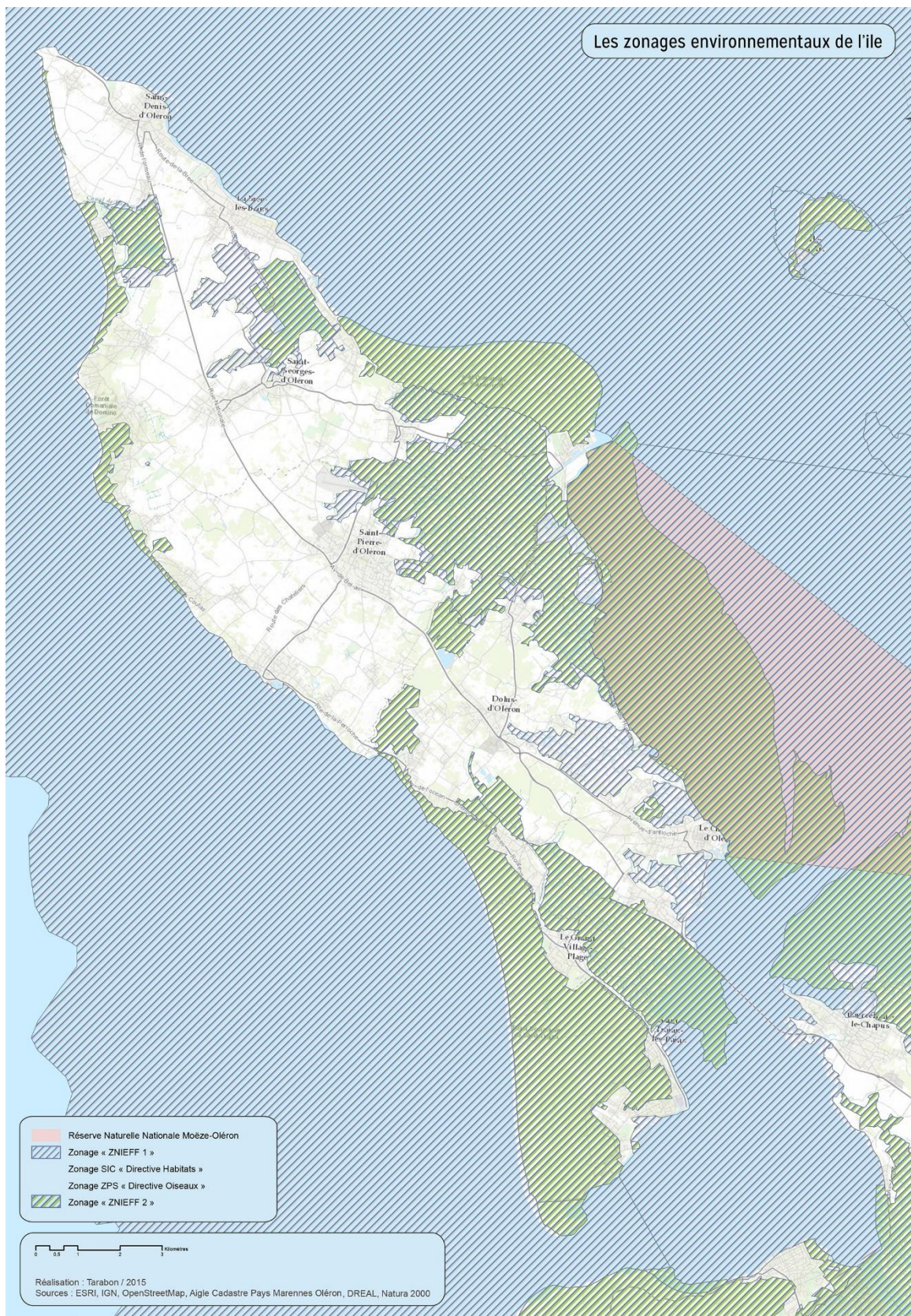
¹⁸ TALLON R., JEUDY H.P., *Signalétique, signalisation, quelle différence ?*, Volume 36, n°26, 1977

9. ANNEXES

9.1.1. Annexe : zones environnementales et sites classés de l'île d'Oléron

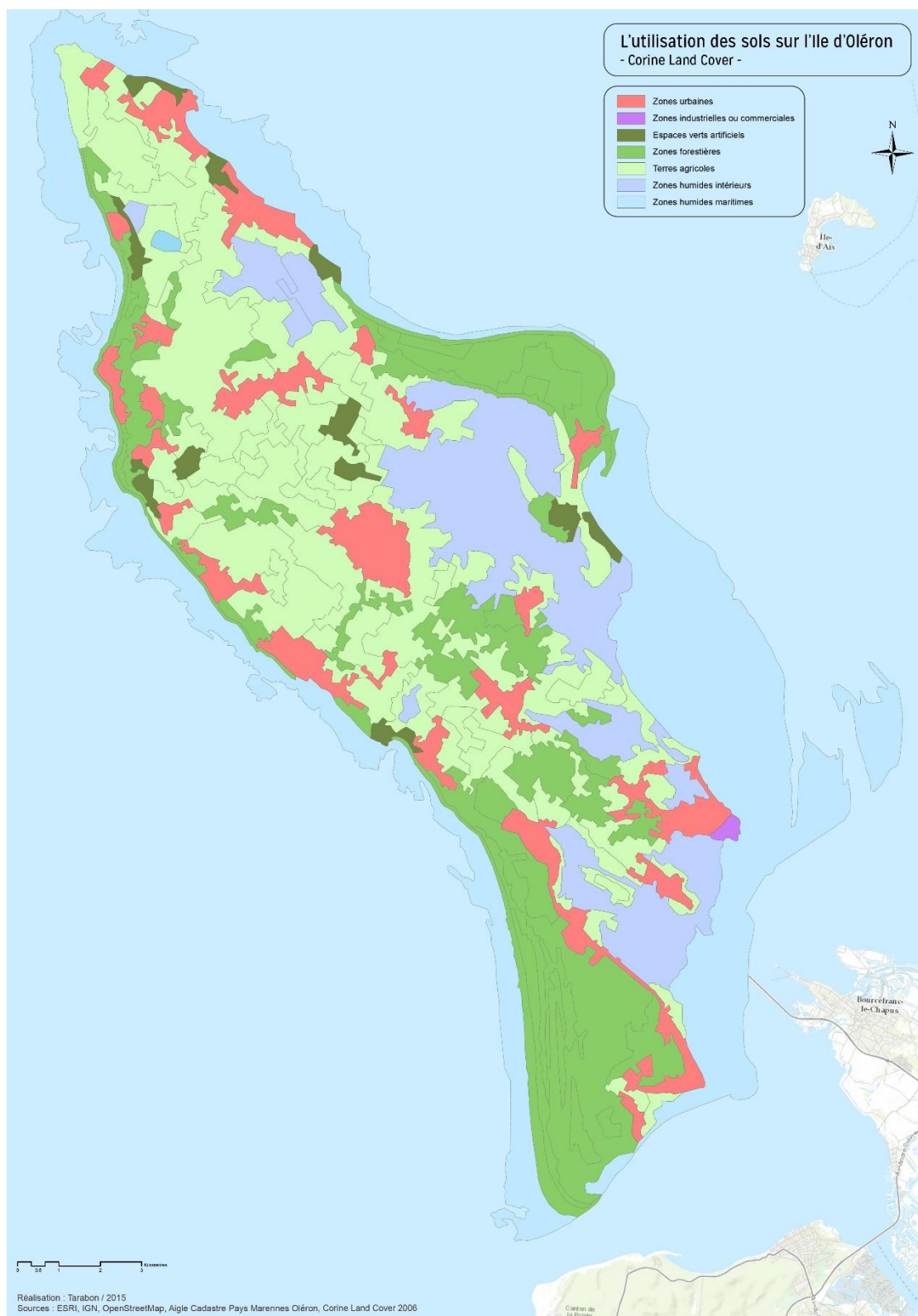


Annexe 1 : Les zones des sites classés de l'île d'Oléron (Réalisation : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret, Sources : DREAL)



Annexe 2 : Les zonages environnementaux (ZNIEFF, SIC, ZSP) de l'île d'Oléron (Réalisation : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret, Sources : DREAL)

9.1.2. Annexe : occupation des sols de l'île d'Oléron



Annexe 3 : Occupation des sols de l'île d'Oléron (Réalisation : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret, Sources : Corine Land Cover 2006)

9.1.3. Annexe : carte du réseau cyclable actuelle



Annexe 4 : Carte actuelle du réseau cyclable de l'île d'Oléron (Sources : Maison du Tourisme)

9.1.4. Annexe : fiches actions PN

Pour plus de facilité et de simplicité, les fiches actions sont à retrouver dans un dossier spécifique, qui constitue le livrable du stage pour la Communauté de Communes.

Fiche d'action à titre d'exemple

FICHE ACTION	
A-PN-04	
Saint-Pierre-d'Oléron	
Relevé le 16/04/2015	Priorité d'action 1 2 3
Coordonnées (Système Géodésique WGS84) Nord 45°57'05.25" Ouest 01°18'24.12"	Complexe sportif de Saint-Pierre-d'Oléron (entrée de la piste cyclable vers Sauzelle)
	
Problème identifié	Informations complémentaires
Totem manquant	Pas de totem nous indiquant la piste cyclable aménagée à gauche, en direction de Sauzelle, après le complexe sportif. L'utilisateur aurait tendance à continuer sur la route
Aménagements recommandés	Schématisation
Ajouter un nouveau totem avec : <ul style="list-style-type: none"> - Indication de Sauzelle et Boyardville - Kilométrages 	

Annexe 5 : Fiche action (Réf. : A-PN-04), priorité 1, du point noir situé sur la commune de Saint-Pierre-d'Oléron (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

9.1.5. Annexe : prix du mobilier lié à la signalétique cyclable

Libellé	Prix (Hors Taxes)
Nouveau totem	295.00 €
Nouvelle coiffe	35.00 €
Dépose / Repose totem	140.00 €
Suppression totem	70.00 €
Pictogrammes	30.00 €

Annexe 6 : Tarifs Hors-Taxes du mobilier lié à la signalétique cyclable (Sources : Services techniques de la Communauté de Communes de l'île d'Oléron)

9.1.6. Annexe : fiches actions discontinuité intra-muros

Pour plus de facilité et de simplicité, les fiches actions sont à retrouver dans un dossier spécifique, qui constitue le livrable du stage pour la Communauté de Communes.

Fiche d'action à titre d'exemple

Fiche action | discontinuité urbaine

Commune de Grand-Village-Plage

Voie(s) concernée(s) :

- Rue du Puits Neuf
- Rue des Grandes Landes
- Boulevard de la Plage

Objectif :

- proposer une jonction pour les cyclistes entre les aménagements situés aux portes du secteur urbain
- compléter le maillage de jalonnement pour éviter les discontinuités



Aménagement(s) recommandé(s) :

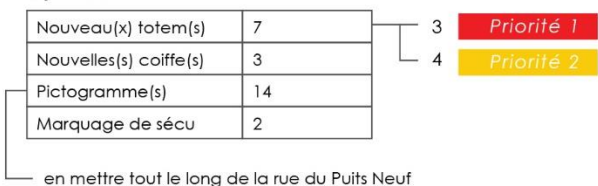
Jalonnement des cyclistes depuis le carrefour avec la rue des Aires et la route du carrefour jusqu'à la rue des Grandes Landes pour permettre la jonction avec la piste cyclables sur le Boulevard de la Plage ou pour rejoindre l'Office de Tourisme et le centre-bourg

Aménagement(s) d'accompagnement

voir feuille(s) suivante(s)

Synthèse

Nouveau(x) totem(s)	7
Nouvelles(s) coiffe(s)	3
Pictogramme(s)	14
Marquage de sécu	2



1



Boulevard de la Plage

Informations à ajouter sur le totem existant au bout de la piste cyclable débouchant sur le Bd de la plage :

- Centre-ville (flèche à droite)
- Le Viaduc

Priorité 1

2a



Rond-point du Boulevard de la Plage / Route des Grandes Landes

Pictogrammes à rajouter au sol pour indiquer aux cyclistes de prendre à droite

Planter un totem en amont du rond point et indiquer :

- Le Château-d'Oléron (à droite)
- La Chevalerie

Priorité 2 si pictogrammes présent

2b



Croisement Route des Grandes Landes et Rue du Puits Neuf

Pictogrammes à rajouter au sol pour indiquer aux cyclistes de prendre à gauche

Marquage vert au sol pour sécuriser la traversée.

Planter un totem en amont du croisement (totem à droite sur photo) et indiquer :

- Le Château-d'Oléron (à gauche)
- La Chevalerie

Priorité 1

Planter un totem en aval du croisement (totem à gauche sur photo) et indiquer en guise de rappel :

- Le Château-d'Oléron (tout droit)
- La Chevalerie
- Verbois

Priorité 2

3

Croisement Rue du Puits Neuf et Rue du Petit Village

Rappel : pictogrammes au sol + totem (comme rappel en 2b)

Priorité 2

4



Croisement Rue du Puits Neuf et Rue de la Gachoune

Pictogrammes au sol pour indiquer d'aller tout droit

Planter un totem (comme rappel en 2b et 3), mêmes mentions

Priorité 2

5



Croisement Rue du Puits Neuf, Route du Viaduc et Rue des Aires

Planter un totem en amont du croisement (sens de la photo) indiquant :

- Château-d'Oléron (flèche à droite)
- La Chevalerie
- Ors
- Port des Salines

Priorité 1

Modifier les coiffes des 2 totems présents sur l'aménagement existant (Rue des Aires) :

- Centre-ville (flèche à gauche ou à droite selon sens)

Ou nouveau totem (comme à gauche sur la photo)

Priorité 2

Pictogrammes au sol pour indiquer le jalonnement cyclistes (dans les deux sens)

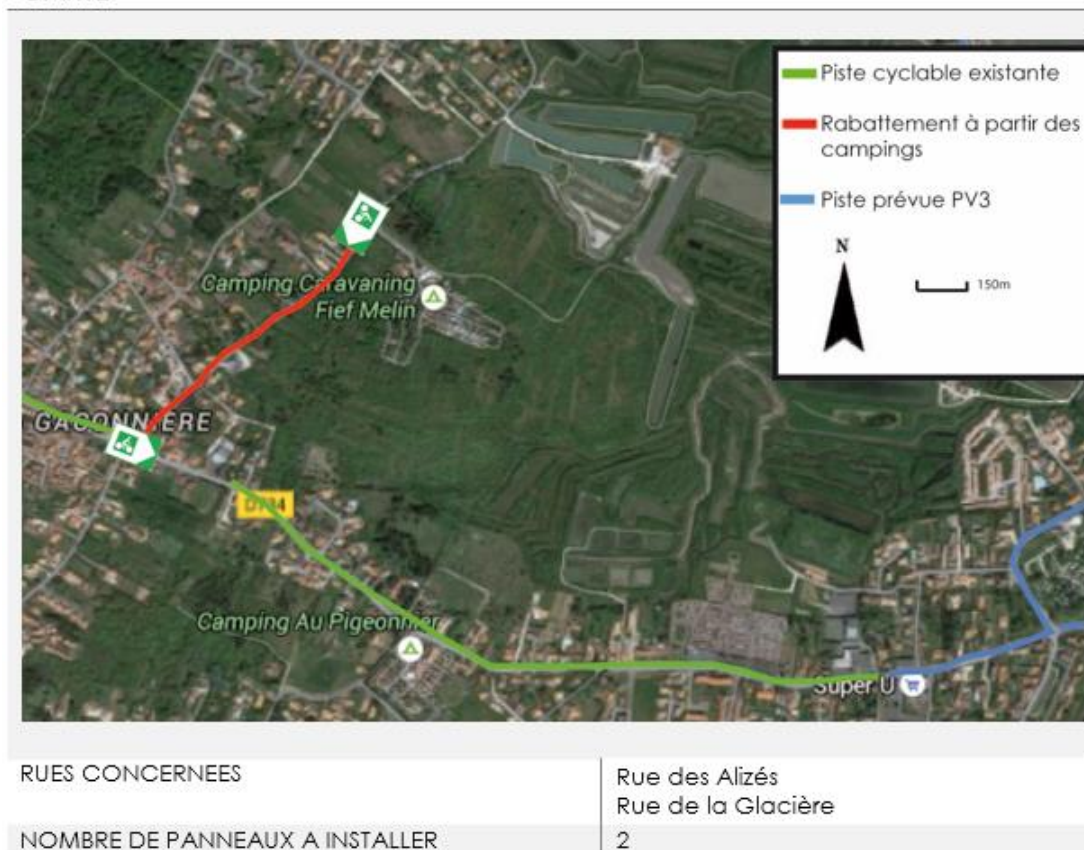
Annexe 7 : Fiche action de discontinuité Grand-Village-Plage (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

9.1.7. Annexe : fiches actions du rabattement des campings

Pour plus de facilité et de simplicité, les fiches actions sont à retrouver dans un dossier spécifique, qui constitue le livrable du stage pour la Communauté de Communes.

Fiche d'action du Château-d'Oléron à titre d'exemple

CARTE



Annexe 8 : Fiche action de rabattement des campings (ici au Château-d'Oléron) vers le réseau cyclable (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

9.1.8. Annexe : fiches actions du rabattement des Offices de Tourisme

Pour plus de facilité et de simplicité, les fiches actions sont à retrouver dans un dossier spécifique, qui constitue le livrable du stage pour la Communauté de Communes.

Fiche d'action de Saint-Georges-d'Oléron à titre d'exemple

CARTE




Annexe 9 : Fiche action de rabattement d'un bureau d'accueil de l'Office de Tourisme (ici à Saint-Georges-d'Oléron) vers le réseau cyclable (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)

9.1.9. Annexe : nouvelle carte cyclable proposée




Annexe 10 : Recto de la nouvelle carte du réseau cyclable proposée aux commanditaires (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret, Sources cartographiques : BD Topo IGN, Design graphique : Tarabon)



Ile d'Oléron

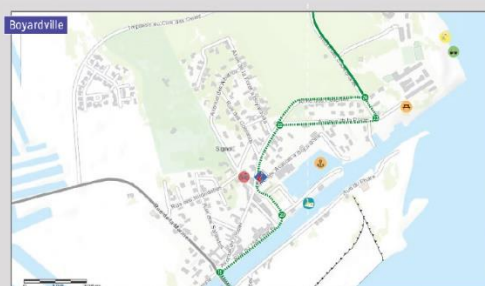
Réseau cyclable



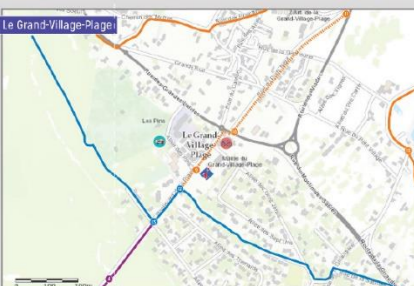
édition 2015-2019

Légende


- Itinéraire cyclable balisé
- Itinéraire cyclable balisés prévus d'ici 2018
- Liaison bus/car sur route
- Office de Tourisme
- Borne de secours
- Professionnel du cycle (location et réparation)
- Table de pique-nique
- Port de pêche
- Port ostréicoles
- Port de plaisance
- Aéroport
- Golf
- Spot de surf
- Plage labellisée
- Pavillon Bleu en 2015
- Poste de surveillance
- Parc aquatique



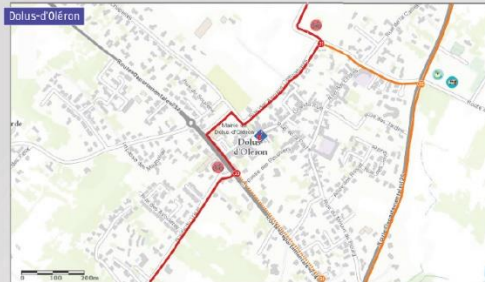
Boyardville



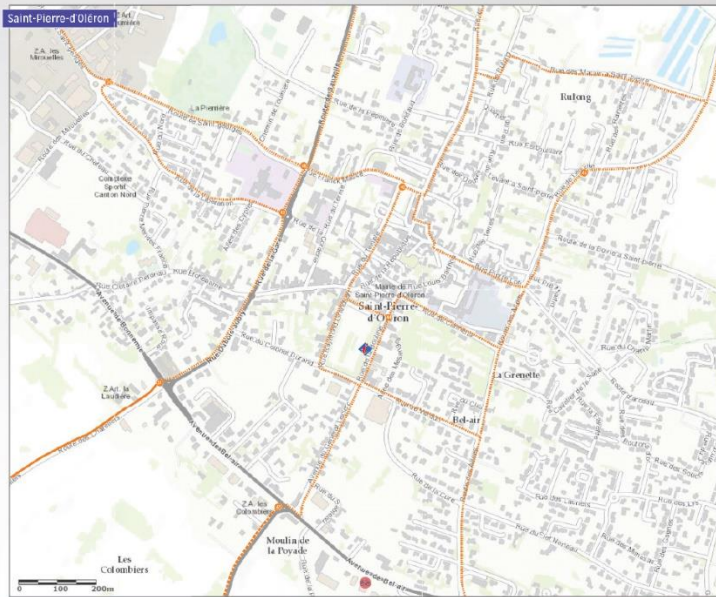
Le Grand-Village-Plage



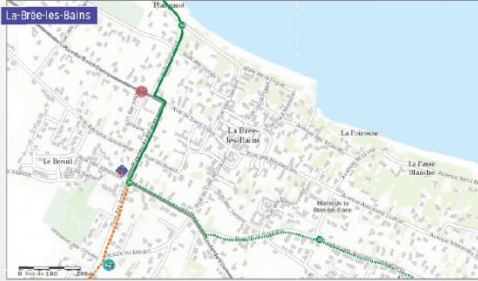
Saint-Trojan-les-Bains




Dolus-d'Oléron



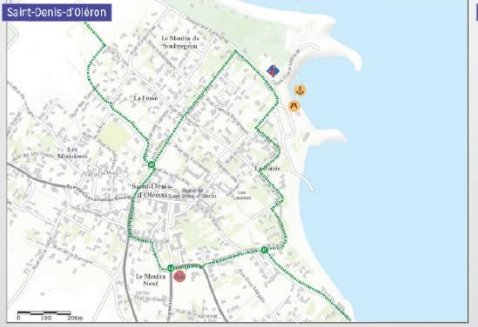
Saint-Pierre-d'Oléron




La Brée-les-Bains




Le Château-d'Oléron



Saint-Denis-d'Oléron



La Cotinière







Saint-Georges-d'Oléron

Office de Tourisme

Maison du Tourisme de l'île d'Oléron et du Bassin de Marennes
accueil@marenes-oleron.com | www.ile-oleron-marenes.com

- SAINT-TROJAN-LES-BAINS Adresse : Courfou du Port | Tél. : 05 46 70 00 00
- LE-GRAND-VILLAGE-PLAGE Adresse : Bd de la Plage | Tél. : 05 40 47 54 00
- LE-CHATEAU-D'OLERON Adresse : Pl. de la République | Tél. : 05 45 47 60 51
- DOLUS-D'OLERON Adresse : Parvis Saint-Amand | Tél. : 05 43 73 32 44
- SAINT-PIERRE-D'OLERON Adresse : Pl. Gambetta | Tél. : 05 46 47 31 39
- LA COTINIÈRE Adresse : Pl. du Marché | Tél. : 05 46 47 09 04
- SAINT-GEORGES-D'OLERON Adresse : Rue des Dames | Tél. : 05 46 76 63 75
- DOMINO Adresse : Pl. du Marché | Tél. : 05 46 76 65 75
- BOYARDVILLE Adresse : Pl. du Marché | Tél. : 05 40 47 94 70
- LA-BRÉE-LES-BAINS Adresse : Rue des Arènes | Tél. : 05 48 47 98 75
- SAINT-DENIS-D'OLERON Adresse : Bd d'Antioche | Tél. : 05 48 47 95 53

Annexe 11 : Verso de la nouvelle carte du réseau cyclable proposée aux commanditaires (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret, Sources cartographiques : BD Topo IGN, Design graphique : Tarabon)

10. TABLE DES FIGURES

Figure 1 : L'île d'Oléron, un espace insulaire de la Charente-Maritime (17) en région Poitou-Charentes (Réalisation : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	7
Figure 2 : Des espaces ruraux très importants, ici la Forêt Domaniale des Saumonards (à g.), les marais sur la commune de Saint-Pierre (au centre) et les dunes côté océan (à d.) (Photos : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret) ...	8
Figure 3 : Evolution de la population de l'île d'Oléron (Sources : INSEE, RP1999 et RP2009)	9
Figure 4 : Eurovélo 1 ou Vélodyssée (en bleu), Eurovélo 3 ou Véloroute des Pèlerins (en rouge) et Véloroute de Niors à Marans (en vert) (Sources : Simethis).....	11
Figure 5 : Caractéristiques des Plans Vélo (Sources : Communauté de Communes de l'île d'Oléron)	13
Figure 6 : L'évolution des Plans Vélo de l'île d'Oléron depuis 1995 avec le Plan Vélo 1 (à g.), le Plan Vélo 2 (au centre) et le Plan Vélo 3 (à d.) (Réalisation : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret, Sources : BD Topo IGN, Communauté de Communes de l'île d'Oléron)	13
Figure 7 : Les objectifs définis comme les plus importants	14
Figure 8 : Les objectifs définis comme "secondaires".....	14
Figure 9 : Signalétique utilisé sur le réseau cyclable de l'île (Source : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	15
Figure 10 : Priorisation de résorptions des points noirs du réseau cyclable continu.....	16
Figure 11 : Synthèse des points noirs identifiés sur le réseau cyclable continu	16
Figure 12 : Localisation des points noirs du réseau cyclable continu identifiés (Réalisation : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret, Sources cartographiques : BD Topo IGN)	17
Figure 13 : Des générations du mobilier différentes (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	18
Figure 14 : Des informations illisibles sur des totems dégradés (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	18
Figure 15 : Des totems de dernière génération, récemment installés (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret) ..	19
Figure 16 : Rabattement par D21a dimension 1600x400 et rabattement par D21a dimension 2200x500 (Sources : Certu, La signalisation des aménagements et itinéraires cyclables)	21
Figure 17 : Les pôles d'hébergement pris en compte dans les tracés de rabattement.....	22
Figure 18 : Les bureaux d'accueil des Offices de Tourisme sujets au rabattement vers le réseau cyclable	22
Figure 19 : Les diverses cartes cyclables présentes sur l'île	23
Figure 20 : Exemple de panneau d'information (RIS) présent sur le réseau cyclable de l'île d'Oléron (ici en centre-ville de Dolus-d'Oléron) (Photo : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	24
Figure 21 : Système de rayon à appliquer sur les totems	25
Figure 22 : Périmètres de signalétique autour des pôles majeurs et secondaires (Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	26
Figure 23 : Périmètres de signalétique autour des points d'intérêt culturel et touristique ainsi que les plages (Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	26
Figure 25 : Budgets prévisionnels pour la résorption des points noirs du réseau cyclable continu (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret).....	27
Figure 26 : Normes pour les pictogrammes cyclistes (Sources : PDU CASA)	28
Figure 27 : Pictogramme classique (à gauche) et pictogramme spécifique à la Loire à Vélo (à droite) (Sources : FFCT, Larep)	28
Figure 28 : Le fil d'Ariane à Sancerre (à gauche) et la Ligne verte à Nantes (à droite) (Photos : Tarabon, Le Voyage à Nantes)	28
Figure 29 : Synthèse du mobilier à apporter pour le jalonnement intra-muros.....	30
Figure 30 : Budgets prévisionnels pour la résorption des points noirs du réseau cyclable discontinu (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret).....	31
Figure 31 : Schématisation faite par l'association PTTK à Gdansk (à gauche) et projet de piste cyclable à Varsovie (à droite) (Sources : PTTK)	32
Figure 32 : Proposition de rendu graphique type « carte de métro » (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret) ...	33
Figure 33 : Carte du réseau cyclable de l'île de Ré (Sources : Office de Tourisme de l'île de Ré)	34
Figure 34 : Tableau récapitulatif des pôles intégrés ou non dans le tableau distances-temps	34
Figure 35 : Tableau de distance et temps de bourg à bourg (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	35
Figure 36 : La signalisation directionnelle cyclable en Autriche (Sources : Certu).....	36
Figure 37 : Les panneaux de jalonnement italiens (Sources : Certu).....	36
Figure 38 : Cohérence de la signalétique sur l'ensemble du réseau cyclable de l'île (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	37
Figure 39 : Deux cas de figure à titre d'exemple de modification à apporter à la signalétique locale (Réalisation : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	38

Figure 40 : Zoom sur la hiérarchisation du réseau cyclable selon des axes et la numérotation, notamment au niveau des intersections (Réalisation : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	38
Figure 41 : Propositions de hiérarchisation selon les axes longitudinaux et transversaux (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	39
Figure 42 : Tableau de synthèse des propositions abordées pour améliorer les supports du réseau cyclable	40
Figure 43 : Proposition d'une nouvelle carte du réseau cyclable (à droite) en comparaison avec la carte actuelle (à gauche) (Source : Collet, Lallart, Tarabon Thuret)	40
Figure 44 : Campings à rabattre sur le réseau cyclable (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	41
Figure 45 : Offices de Tourisme à rabattre sur le réseau cyclable (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	41
Figure 46 : Synthèse du mobilier à poser pour le rabattement des pôles générateurs vers le réseau cyclable	41
Figure 47 : Localisation des RIS actuellement présents sur l'île et localisation des nouveaux panneaux à implanter (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	43
Figure 48 : Proposition de panneau OQL à implanter sur le réseau (Sources : Collet, Lallart, Tarabon, Thuret)	44

11. BIBLIOGRAPHIE

Ouvrage électronique

Charte des aménagements cyclables, Valence Romans Déplacement. *Guide de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables sur le territoire de Valence-Romans Déplacements*, 76p.

CEREMA, 858_Vélo_Aménagements, 17 fiches

CEREMA, 866_Véloroutes_et_voies_vertes, 10 fiches

CEREMA, 1704_Signalisation_pour_les_cyclistes_et_les_piétons_PEP, 13 fiches

CERTU, *Note de synthèse Mobilités et Transports*, 2007

FFCT (Fédération Française de Cyclotourisme), *Charte cyclable signalisation verticale*, 6p.

FFCT (Fédération Française de Cyclotourisme), *Charte cyclable signalisation horizontale*, 3p.

Ouvrage papier

CERTU, 2001, *Recommandations pour les aménagements cyclables*, 107p.

CERTU, 2004, *La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables*, 70p.

CEREMA, 2014, *La Signalisation pour les cyclistes et les piétons – Comparaison des règles et pratiques de signalisation dans 13 pays*, 44p.

Thèse, mémoire, rapport inédit

EGIS France, septembre 2012, *Plan Global de Déplacements de l'île d'Oléron*, 73p.

CORNOU A., GODOF C., LE SCAON M., SPILLIAERT A., *Schéma de déplacement vélo sur la commune de Noirmoutiers en l'île*, Rapport de stage de groupe encadré par Hervé BAPTISTE, Département Aménagement Polytech Tours

SECURITE ROUTIERE, *Instruction interministérielle sur la signalisation routière*, 7^{ème} partie : marques sur la chaussée, Arrêté du 16 février 1988 relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, 65p.

CG04, *Schéma Directeur Cyclable des Alpes de Haute-Provence 2012/2022*, 79p.

PROMISING, *Rapport pour la promotion de l'usage du vélo*, rapport européen, 2001, 120p.

TALLON R., JEUDY H.P., *Signalétique, signalisation, quelle différence ?*, Volume 36, n°26, 1977

Sites web consultés

SASER (réf. du 4 mai 2015) URL : <http://www.saser.fr/pistecyclable.html>

SECURITE ROUTIERE (réf. du 19 mai 2015) URL : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/connaître-les-regles>

INSEE, [réf. du 16 avril 2015], URL : <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/>



35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS Cedex 3

Sous la direction de :
Hervé BAPTISTE

Margot COLLET
Florian LALLART
Simon TARABON
Claire THURET BENOIST

Stage de groupe
Promotion 2014-2015

La signalétique cyclable de l'île d'Oléron : Synthèse et Méthodologie

L'île d'Oléron, plus grande île de France après la Corse, par le biais de sa ruralité et sa diversité de paysage, accueille en période estivale dix fois sa population. Grâce à son territoire peu vallonné, l'utilisation de la bicyclette y est très répandue. Cependant, il existe sur l'île certains défauts de continuité du réseau et de supports graphiques à destination des usagers qui entraînent un mécontentement de ceux-ci. Le travail réalisé durant ce stage réside dans l'identification de ces discontinuités dans et en dehors des agglomérations et des recommandations pour les résoudre mais aussi la mise en place d'une nouvelle carte du réseau cyclable afin de répondre aux besoins de tous les utilisateurs.

Mots Clés : réseau cyclable, signalétique, discontinuités, jalonnement, supports graphiques

Localisation géographique : Ile d'Oléron, Charente-Maritime (17), Poitou-Charentes