

Rédaction d'une charte de la signalétique cyclable et participation à la politique vélo de la collectivité

RAPPORT DE STAGE

Du 29 avril au 26 juillet 2024

Communauté de Communes de
Pays de Sorgues Monts de
Vaucluse

RIVOIRE Vincent, responsable du
Service Espace Public
Communautaire

SPECQ Rémi

4^{ème} année DAE

Enseignant référent :
MARTOUZET Denis

Table des matières

Introduction.....	4
I.Communauté de Communes Pays de Sorgues Monts de Vaucluse.....	5
I.1Présentation du territoire	5
I.2Fonctionnement	6
I.3Domaines de Compétences.....	6
II. Etablissement d'une charte signalétique	9
II.1Contexte et objectifs	9
II.2Diagnostic de la signalétique cyclable sur le territoire	11
II.2.1Recensement des infrastructures existantes	11
II.2.2Retour d'expérience des usagers	12
II.2.3Points Noirs	13
II.3Options et préconisations	15
III.Promotion des mobilités douces.....	18
III.1Sensibilisation.....	18
III.2Balades touristiques	20
IV.Retour d'expérience.....	21
IV.1Déroulé du stage	21
IV.2Analyse critique des méthodes et résultats.....	21
IV.2Réflexion sur l'avenir professionnel.....	22

Table des figures

<u>FIGURE 1 : CARTE DU TERRITOIRE DES PAYS DE SORGUES MONTS DE VAUCLUSE</u>	5
<u>FIGURE 2 : ORGANIGRAMME DES COMPETENCES</u>	7
<u>FIGURE 3 : GRAPHIQUES DES PARTS DE DEPLACEMENTS AU SEIN DU VAUCLUSE</u>	10
<u>FIGURE 4 : SCHEMA DES MODES ACTIFS DE LA CCPSMV</u>	10
<u>FIGURE 5 : CARTE DU RECENSEMENT DE LA SIGNALETIQUE SUR LE TERRITOIRE DE LA CCPSMV</u>	12
<u>FIGURE 6 : COLLEGE DU PAYS DE SORGUES, LE THOR</u>	14
<u>FIGURE 7 : AVENUE JEAN BOUIN, L'ISLE-SUR-LA-SORGUE</u>	14
<u>FIGURE 8 : ROND-POINT DE LA PETITE MARINE, L'ISLE-SUR-LA-SORGUE</u>	14
<u>FIGURE 9 : AVENUE DES SORGUES, L'ISLE-SUR-LA-SORGUE</u>	14
<u>FIGURE 10 : SCHEMA D'UN EXEMPLE D'AMENAGEMENT COULEUR OCRE AU NIVEAU D'UNE INTERSECTION</u>	16
<u>FIGURE 11 : PEINTURE PHOTOLUMINESCENTE LA NUIT ©LUMINOKROM</u>	16
<u>FIGURE 12 : SECURISATION D'UN PASSAGE PIETON AVEC DES PLOTS SOLAIRES ENCASTRES ©KAROLINA SAMBORSKA</u> ..	16
<u>FIGURE 13 : AFFICHEUR EN TEMPS REEL ©ECO COMPTEUR</u>	17
<u>FIGURE 14 : DOTATION EN PRESENCE D'ELUS DE VELO ELECTRIQUES AU CENTRE « LA CIGALLETTE »</u>	19
<u>FIGURE 15 : STAND DE SENSIBILISATION AU THOR</u>	20
<u>FIGURE 16 : CONCOURS PHOTO EQUIPEMENTS DE SECURITE</u>	20

Je tiens à remercier monsieur Eric Bellon, directeur général des services techniques pour m'avoir accueilli.

Merci à Vincent, mon tuteur, qui m'a parfaitement intégré au sein du service et qui m'a fait confiance.

Je tiens aussi à remercier Guillaume pour son aide précieuse durant mon stage

Introduction

Dans un contexte mondial marqué par l'urgence climatique et la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), les politiques de mobilité durable sont devenues essentielles pour l'aménagement des territoires. En France, le secteur des transports représente 30 %¹ des émissions totales de GES, ce qui en fait un levier incontournable dans la lutte contre le réchauffement climatique. Pour atteindre l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050, fixé par la loi énergie-climat de 2019, il est impératif de promouvoir des alternatives de transport plus respectueuses de l'environnement, telles que les mobilités douces. C'est dans cette optique que mon stage au sein de la Communauté de Communes Pays de Sorgues Monts de Vaucluse (CCPSMV) s'inscrit. Ce stage, axé sur l'élaboration d'une charte de signalétique cyclable, a pour objectif de renforcer les infrastructures dédiées au vélo sur le territoire. Ce stage, en lien direct avec les enjeux actuels d'aménagement du territoire, illustre l'importance de développer des infrastructures cyclables adaptées et durables. Ces aménagements, s'ils sont conçus avec soin et équité, peuvent jouer un rôle crucial dans la transition écologique des territoires et dans l'amélioration de la qualité de vie des habitants.

Le présent rapport se propose de retracer les étapes de cette mission, en commençant par une présentation de la CCPSMV et de ses compétences. Il s'intéressera ensuite à l'établissement de la charte de signalétique, en abordant le contexte, les objectifs, ainsi que le diagnostic des infrastructures cyclables existantes. Le rapport explorera également les actions de promotion des mobilités douces sur le territoire, notamment à travers des initiatives de sensibilisation et l'organisation de balades touristiques. Enfin, une analyse critique du déroulement du stage et des résultats obtenus sera présentée, avec une réflexion sur les perspectives dans ce domaine.

¹ Insee 2022

I. Communauté de Communes Pays de Sorgues Monts de Vaucluse

I.1 Présentation du territoire

La CCPSMV est située dans le département du Vaucluse, à l'est d'Avignon, elle a été créée le 28 septembre 2001 et comporte 5 communes :

- Châteauneuf-de-Gadagne
- Le Thor
- L'Isle-sur-la-Sorgue
- Saumane-de-Vaucluse
- Fontaine-de-Vaucluse

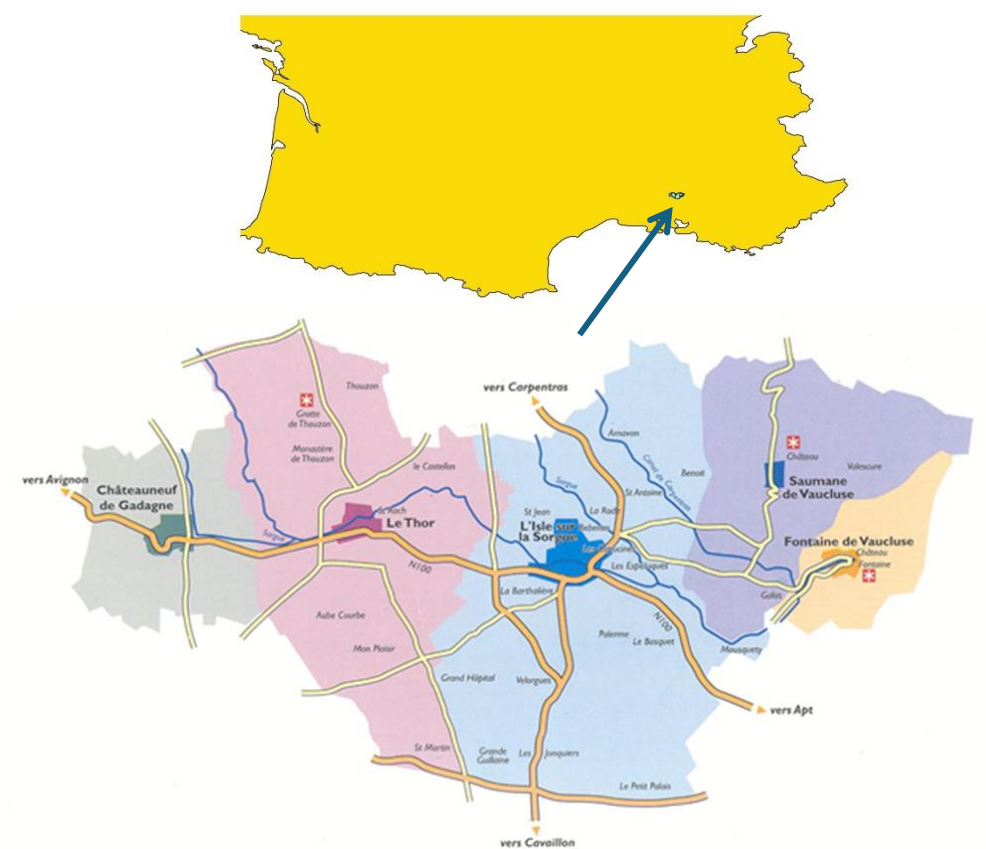


FIGURE 1 : CARTE DU TERRITOIRE DES PAYS DE SORGUES MONTS DE VAUCLUSE

Quelques chiffres clés de l'intercommunalité :

- 34 081 habitants (au 1er janvier 2020)
- Un territoire de 121,5 km²
- Densité de 280,5 hab/km²
- 184 ha de zones d'activités

I.2 Fonctionnement

La communauté de communes est composée de 43 conseillers communautaires, le conseil communautaire est l'organe délibérant qui possède la même fonction qu'un Conseil Municipal. Il règle par délibérations les affaires qui sont de la compétence de la communauté de communes.

Dans le Pays des Sorgues Monts de Vaucluse, chaque commune dispose de représentants du conseil communautaire en fonction de son poids démographique :

- L'Isle-sur-la-Sorgue : **21**
- Le Thor : **14**
- Châteauneuf-de-Gadagne : **5**
- Fontaine-de-Vaucluse : **1**
- Saumane-de-Vaucluse : **2**

Le conseil communautaire élit le président, il représente l'exécutif de la communauté. Il préside les séances du conseil, met en œuvre les décisions avec l'aide de ses services et décide des dépenses à engager. De plus, le conseil désigne le bureau, composé du président, des vice-présidents et des maires. Le bureau communautaire prépare et fait exécuter les décisions du conseil communautaire. C'est un organe exécutif qui gère les affaires courantes et prépare l'ordre du jour des réunions du conseil.

I.3 Domaines de Compétences

Lorsque l'on parle de « compétences » d'une intercommunalité, on désigne les domaines d'intervention que les communes ont transférés à leur groupement intercommunal.

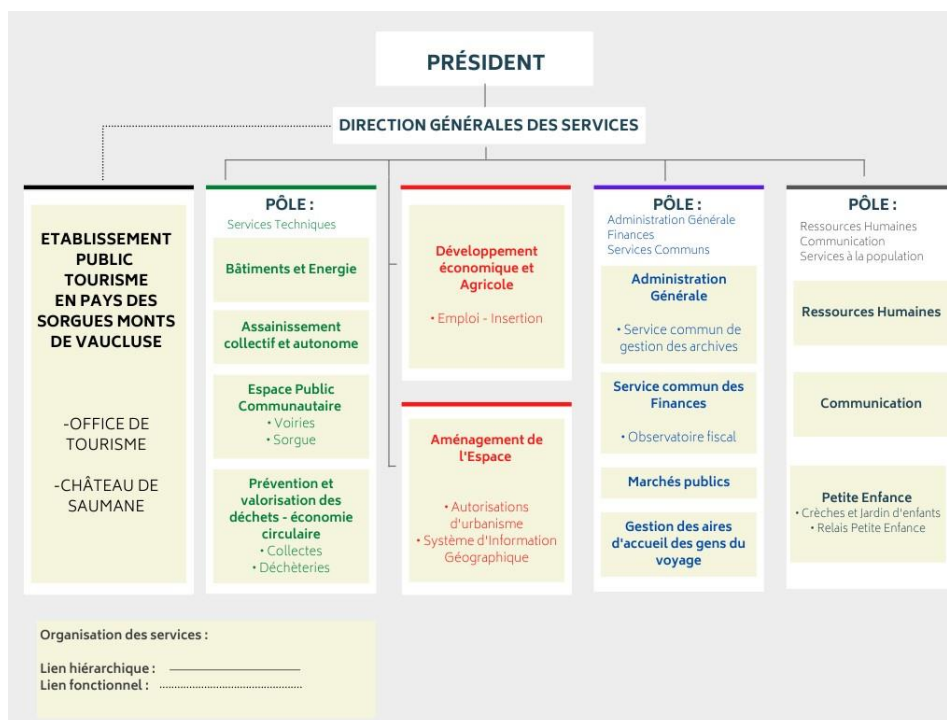


FIGURE 2 : ORGANIGRAMME DES COMPETENCES

- Le développement économique

En matière de développement économique, la CCPSMV réalise la création, l'aménagement et la gestion des zones d'activités industrielles, commerciales, artisanales, tertiaires, touristiques. Elle assure la maîtrise d'ouvrage de la réalisation des lotissements et zones d'aménagement concerté (ZAC) à vocation économique et d'intérêt communautaire. Elle constitue des réserves foncières pour anticiper les besoins de son expansion économique. Elle initie ou accompagne des actions de valorisation de l'économie et de l'agriculture intercommunales et des actions en faveur de l'emploi et de l'insertion.

- Le tourisme

En ce qui concerne le tourisme, elle supervise la stratégie et les initiatives de l'Office de Tourisme Intercommunal pour promouvoir de manière cohérente les attraits patrimoniaux, naturels, culturels et festifs de son territoire, avec l'appui des maisons du tourisme de L'Isle sur la Sorgue, de Fontaine de Vaucluse et du Thor. Elle programme, construit, aménage ou rénove tout équipement ou infrastructure touristique ou de loisir d'intérêt communautaire. Elle réalise des études ou des actions pour favoriser l'essor du tourisme. Elle assure la gestion et l'animation du Château de Saumane-de-Vaucluse confié, avec un bail emphytéotique, par le Conseil Général du Vaucluse

- L'aménagement de l'espace

Elle impulse et coordonne toute action d'intérêt communautaire relative à l'organisation et à la valorisation du territoire intercommunal : schéma directeur, schéma de secteur, aménagement rural, zones d'aménagement concerté... et notamment, elle élabore son projet de territoire et participe au Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de trois intercommunalités (Cavaillon, L'Isle sur la Sorgue et Coustellet). Elle participe à l'instruction application du droit des sols pour ses communes membres et déploie un Système d'Information Géographique (SIG). Le service est aujourd'hui très impliqué dans la labellisation de Fontaine-de-Vaucluse en « grand site de France », ce programme permet aux élus du territoire d'identifier les dysfonctionnements du site et de construire une vision commune pour le restaurer, le préserver et le valoriser.

- Prévention et valorisation des déchets

Les objectifs de ce service sont à la fois de réduire les déchets produits, développer le tri, trouver des exutoires pour valoriser les déchets restants et associer les acteurs du territoire à une gestion plus durable. Le service pilote les différentes collectes et les déchetterie intercommunale (L'Isle et le Thor).

- L'assainissement (collectif et non collectif)

L'intercommunalité porte le service public de l'assainissement collectif et non collectif. Elle assure le traitement collectif des eaux usées et les investissements sur les réseaux et stations d'épuration pour préserver les milieux. Elle conseille aussi les propriétaires d'installations d'assainissement autonomes et contrôle ces dernières.

- Aménagement et entretien des aires d'accueil des gens du voyage

En application de la loi N° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage et des prescriptions du schéma départemental d'accueil des gens du voyage, la Communauté de Communes Pays des Sorgues Monts de Vaucluse gère pour le compte des communes deux aires d'accueil des gens du voyage. La première est située à L'Isle sur la Sorgue et la gestion a été confiée, par délégation de service public, à l'association Alotra. La deuxième est située au Thor. La gestion est assurée par le Syndicat Intercommunal d'Accueil des Gens du Voyage (SIAGV), pour la création et la

gestion d'aires d'accueil des gens du voyage. Les aires d'accueil sont strictement destinées au stationnement des gens du voyage dans les limites fixées par les règlements intérieurs.

- L'action sociale d'intérêt communautaire avec la Petite Enfance

L'intercommunalité gère les 5 établissements d'accueil du jeune enfant et anime le Relais Assistantes Maternelles (RAM). Le service a pour mission d'informer les familles sur les modes de garde, les structures d'accueil pour enfants, mais aussi sur les prestations relatives à la garde d'enfants

- La protection et la mise en valeur de l'environnement pour les actions d'intérêt communautaire

En application de la loi N° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage et des prescriptions du schéma départemental d'accueil des gens du voyage, la Communauté de Communes Pays des Sorgues Monts de Vaucluse gère pour le compte des communes deux aires d'accueil des gens du voyage. La première est située à L'Isle sur la Sorgue et la gestion a été confiée, par délégation de service public, à l'association Alotra. La deuxième est située au Thor. La gestion est assurée par le Syndicat Intercommunal d'Accueil des Gens du Voyage (SIAGV), pour la création et la gestion d'aires d'accueil des gens du voyage. Les aires d'accueil sont strictement destinées au stationnement des gens du voyage dans les limites fixées par les règlements intérieurs. À travers cette compétence, la collectivité apporte son soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie, adhère à l'Agence Locale de Transition Énergétique et élabore un Plan Action Énergie Durable et en assure son suivi.

- La Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations (GEMAPI)

Cette compétence prévoit l'aménagement d'un bassin ou d'une fraction de bassin hydrographique, l'entretien et l'aménagement des cours d'eau, canaux, plans d'eau la défense contre les inondations, la protection et la restauration des sites, des écosystèmes aquatiques et des zones humides ainsi que des formations boisées riveraines. Cette compétence est transférée au Syndicat Mixte du Bassin des Sorgues pour le bassin-versant des Sorgues.

- Espace public communautaire

C'est au sein de ce service que j'ai réalisé mon stage de 3 mois, plus précisément dans la cadre de l'organisation des mobilités. Ce service pilote notamment l'entretien et les travaux sur le patrimoine de voirie de la communauté de communes. Dans ce cadre il dispose de différentes compétences :

❖ La gestion des biens environnementaux communs (Sorgue & Forêts)

Elle prend en charge la gestion des biens environnementaux communs (espaces publics), notamment l'entretien de bords de Sorgue et veille à leur préservation, en collaboration avec différents partenaires comme le SMBS (Syndicat Mixte du Bassin des Sorgues). Elle favorise l'entretien des forêts en lien avec le SMDVF (Syndicat Mixte de Défense et de Valorisation Forestière).

❖ Création, aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire

Elle inventorie toutes les voies jugées utiles au fonctionnement et au développement de la Communauté de Communes et les maintient en état pour le confort et la sécurité des usagers, particulièrement celles qui desservent les zones d'activités économiques. Cela se traduit par la rénovation de l'éclairage public, des études pour la réhabilitation des axes structurants, réaménagement de zones piétonnières...

❖ Autorité organisatrice des mobilités

Début 2021, selon l'article L 1231-1 du code des transports, l'intercommunalité à récupérer la compétence de l'organisation des mobilités définies d'intérêt communautaire. Cela comporte l'organisation des services relatifs aux mobilités actives et contribuer au développement de celles-ci. De plus cela comprend aussi l'organisation des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestre à moteur.

II. Etablissement d'une charte signalétique

II.1 Contexte et objectifs

Accessible, dynamique et durable, le vélo se présente aujourd'hui comme un moyen rapide et efficace pour contribuer à la transition écologique et énergétique de nos villes et villages. Au cours des dernières années, le vélo a connu un accroissement de popularité en France, sa fréquentation a notamment augmenté de 5% en 2023² par rapport à l'année précédente. Présentant des avantages environnementaux et de santé publique, une utilisation accrue du vélo tend vers un bien-être global et une plus grande attractivité territoriale.

A l'échelle du Vaucluse, une majeure partie des trajets quotidiens font moins de 5 km et se font en voiture alors qu'elle est peu efficace sur cette distance, tant en termes de durée de trajet que de respect de l'environnement.

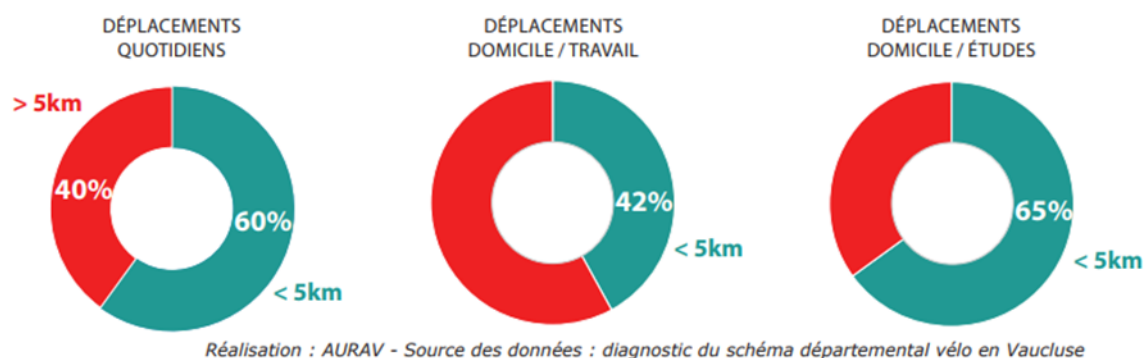


FIGURE 3 : GRAPHIQUES DES PARTS DE DEPLACEMENTS AU SEIN DU VAUCLUSE

Avec l'élaboration du schéma des modes actifs en 2023, la CCPSMV vise à développer en priorité les déplacements du quotidien, dans le but d'augmenter autant que possible la pratique du vélo pour les déplacements domicile-travail, école-travail... de manière efficace et sécurisée.

² FRÉQUENTATIONS VÉLO EN FRANCE 2023 Bulletin n°8 – du 12/01/2024 de Vélo & Territoires

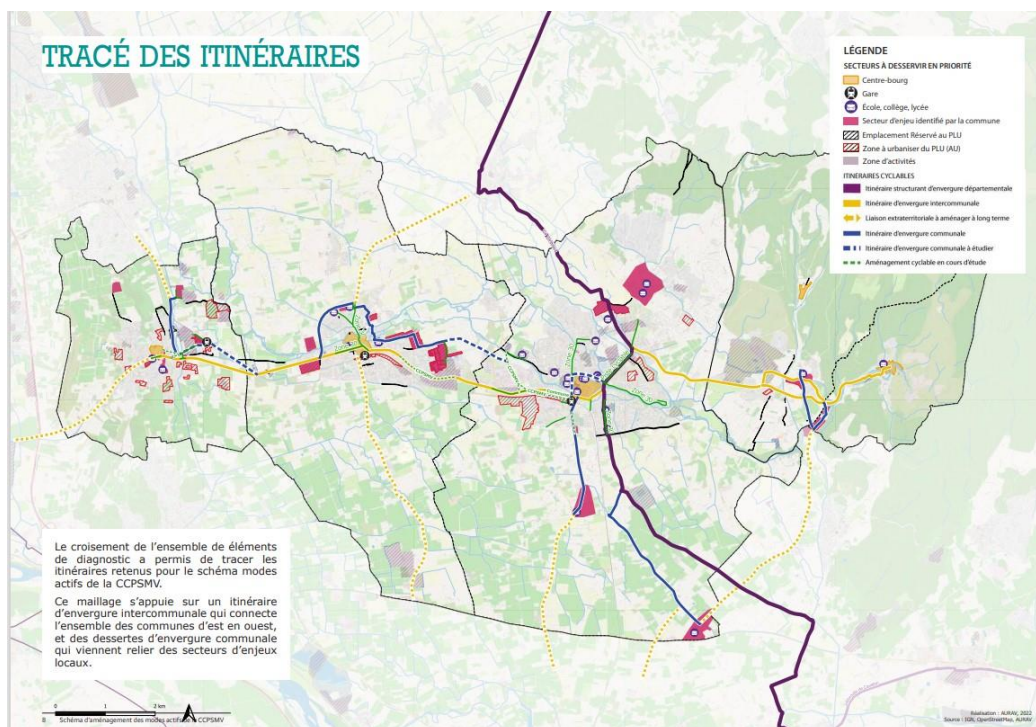


FIGURE 4 : SCHEMA DES MODES ACTIFS DE LA CCPSMV

Il est question de créer des aménagements cyclables lisibles, cohérents, et surtout continus pour que les usagers se sentent en sécurité dans leurs déplacements journaliers. En raison du partage des compétences, la gestion des pistes cyclables est à la charge de l'entité détentrice des voiries, cela peut impliquer des problèmes d'homogénéité au sein du territoire.

Afin de renforcer le confort des utilisateurs, la CCPSMV s'est engagée à harmoniser la signalétique des itinéraires cyclables à l'échelle des cinq communes. Elle souhaite déterminer les éléments de jalonnement usuels à utiliser sur ses voiries et travailler en collaboration avec les communes pour les leurs. Ma mission principale s'inscrivait donc dans ce cadre et consistait à réaliser une charte de la signalétique des aménagements cyclables pour aider l'intercommunalité dans ses futures prises de décision.

Cette charte a été établie en plusieurs étapes. Tout d'abord, des lectures sur la réglementation en vigueur ont permis d'identifier le cadre légal de la signalétique. Ensuite, un recensement des aménagements déjà existants a permis la réalisation d'un diagnostic à l'échelle du territoire. Enfin, des préconisations et solutions envisageables ont été présentées aux élus pour la réalisation des aménagements futurs.

Une signalisation de qualité est à un itinéraire cyclable ce que la lumière est à une habitation : une condition essentielle à son utilisation. Malgré l'évolution des outils connectés, la signalisation des itinéraires reste indispensable car elle répond à trois besoins majeurs des usagers mobiles : le repérage, les liens avec les aménités du territoire, la communication autour du paysage local. Nous distinguons 2 grandes catégories de signalétique, horizontale (tableaux 1 & 2) et verticale (tableau 3).

																
B22a	B40	C113	C114	B1+M9v2	C24c	C24a	B52	C1a	C115	C116	M12	C13D	DV	Personalisée		
Prix unitaire HT thermolaqué (8017) avec fixations Rhod0	79,00 €	79,00 €	64,60 €	64,60 €	134,50 €	64,60 €	64,60 €	64,60 €	64,60 €	64,60 €	64,60 €	54,80 €	64,60 €	115,00 €	260,00 €	

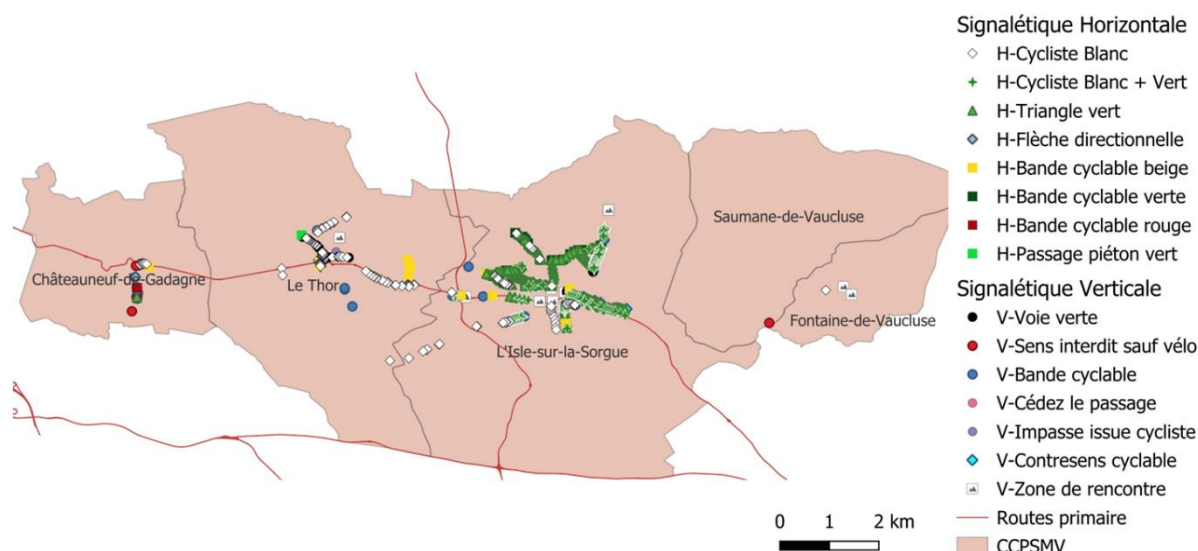


FIGURE 5 : CARTE DU RECENSEMENT DE LA SIGNALÉTIQUE SUR LE TERRITOIRE DE LA CCPSMV

D'après la figure 5, on remarque une concentration de la signalétique sur la commune de l'île-sur-la-Sorgue et une absence quasi-totale sur les secteurs de Fontaine et Saumane de Vaucluse. Ces disparités sont en partie attribuées aux politiques locales. En effet, une grande partie de l'économie de Fontaine est basée sur le tourisme avec l'attrait pour le gouffre, la source de la Sorgue. Les recettes financières des communes proviennent donc en grande partie de la tarification du stationnement. Cette politique actuelle favorisant la voiture freine le développement des itinéraires cyclables sur la commune. Le manque de jalonnement à Saumane s'explique quant à lui par le manque d'aménagement cyclables sécurisés desservant la commune.

L'île-sur-la-Sorgue se distingue par l'abondance de signalétique verte sur les infrastructures cyclables. Contrairement aux autres communes du territoire, L'île-sur-la-Sorgue a intégré cette couleur de manière systématique et cohérente permettant une meilleure reconnaissance des voies cyclables. Le recensement des aménagements existants met en évidence un manque d'harmonisation de la signalétique horizontale à l'échelle intercommunale, la signalétique verticale étant dans l'ensemble similaire. Cependant, un manque de signalétique a été constaté dans de nombreuses zones de danger, telles que l'arrêt des pistes cyclables à l'entrée des ronds-points ou des intersections, ainsi qu'aux entrées charretières. Ce manque de signalisation présente des risques pour la sécurité des cyclistes et nécessite des améliorations pour assurer des déplacements plus sécurisants.

II.2.2 Retour d'expérience des usagers

Dans la réalisation d'aménagements cyclables, il est primordial d'écouter les remarques des usagers afin de comprendre leurs besoins et de mettre en place des équipements adéquats. D'après le baromètre³ des villes cyclables de 2022 et des opérations de sensibilisations, qui seront présentées par

³ Le Baromètre des villes cyclables est une enquête nationale en ligne organisée tous les deux ans par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) pour évaluer l'indice de satisfaction des usagers du vélo en France

la suite, un bilan sur les remarques des usagers à pu être réalisé. Voici ci-dessous un compte rendu des remarques principales des usagers :

Sentiment général d'insécurité :

- Discontinuité des aménagements cyclables
- Pistes cyclables-non séparatrices dangereuses dues à une trop grande fréquentation des voitures
- Vitesse trop élevée des automobilistes sur les petites routes
- Priorité donnée à la voiture et non aux mobilités douces
- Manque de signalétique pour rejoindre les communes entre elles par des itinéraires sécurisés

Demande des Usagers :

- Usagers favorables à une couleur de la piste différente de celle de la voirie → plus en sécurité
- Signalétique pour rejoindre la véloroute Via Venaissia situé à Velleron
- Liaisons entre les communes
- Signalétique sur le partage des pistes cyclables avec les piétons (piéton à droite, chien en laisse ...)
- Concernant la signalétique directionnelle, petite préférence pour la signalétique verticale (plus lisible, pas de problème d'entretien, visible pour des groupes entiers)

La sécurité des cyclistes est une préoccupation majeure sur le territoire, et il est impératif de traiter ce problème pour encourager les mobilités douces et garantir des déplacements sûrs. Les usagers ressentent un sentiment général d'insécurité en raison de plusieurs facteurs. Premièrement, la discontinuité des aménagements cyclables rend les trajets imprévisibles et dangereux. Les pistes cyclables non séparées des voies de circulation sont particulièrement risquées en raison de la forte fréquentation automobile. En outre, le manque de signalétique claire pour rejoindre les communes par des itinéraires sécurisés complique les trajets et augmente les risques d'accidents. Les retours des usagers concernant un sentiment d'insécurité et un manque d'aménagements en site propre sont confirmés par la base de données réalisée. En effet, la majorité de la signalétique cyclable se situe sur des voies partagées avec les voitures.

II.2.3 Points Noirs

Parcourir le territoire à vélo pour réaliser cette base de données a également permis d'identifier des points noirs, c'est-à-dire des zones où la signalétique n'est pas optimale et où des améliorations pourraient être apportées pour assurer la sécurité des cyclistes. En explorant différentes routes et pistes cyclables, des passages dangereux mal ou non signalés ont pu être identifiés. Ces observations montrent clairement que des efforts supplémentaires sont nécessaires pour améliorer la visibilité et la clarté des indications cyclables, ce qui contribuerait à renforcer la sécurité et la confiance des usagers. Un levier important donc pour encourager davantage de personnes à utiliser le vélo comme moyen de transport quotidien.



FIGURE 6 : COLLEGE DU PAYS DE SORGUES, LE THOR



FIGURE 7 : AVENUE JEAN BOUIN, L'ISLE-SUR-LA-SORGUE



FIGURE 9 : AVENUE DES SORGUES, L'ISLE-SUR-LA-SORGUE



FIGURE 8 : ROND-POINT DE LA PETITE MARINE, L'ISLE-SUR-LA-SORGUE

Un des premiers points critiques identifié est la confusion créée par les panneaux et l'environnement existant. On remarque par exemple d'après la figure 6 des panneaux marquant le début et la fin de la piste situés au même endroit, une situation pouvant porter à confusion. La figure 8 révèle quant à elle un panneau peu utilisé manquant de clarté tant pour le cycliste et le piéton, augmentant ainsi les risques de conflits entre les différents usagers de la route. L'autre point noir essentiel que l'on retrouve majoritairement est le manque de continuité et clarté de la signalétique horizontale. On retrouve un cas de double signalisation figure 7 sur la chaussée et le trottoir, cette signalisation incohérente met en doute le cycliste réduisant ainsi son confort. La figure 9 met en évidence le manque de priorité des cyclistes dans les aménagements urbains, pour réaliser le tour du rond-point, le vélo doit alterner entre

route et trottoir sans réel passage sécurisant, ce type d'aménagement n'est pas agréable pour les usagers et est fortement accidentogène.

Ces observations soulignent l'urgence de réviser et de renforcer la signalétique cyclable sur le territoire. Une signalisation claire, cohérente et bien positionnée est essentielle pour garantir la sécurité et la compréhension des itinéraires par tous les usagers de la route.

II.3 Options et préconisations

Cette partie a fait lieu d'espace de propositions pour aider la communauté de communes dans ses choix d'aménagements concernant la signalétique cyclable sur le territoire. L'objectif est de présenter des idées, préconisations et options envisagées pour les aménagements cyclables. Le service cherchant une feuille de route à suivre dans le futur, ces propositions seront présentées aux élus pour les accompagner dans leur prise de décision. Afin que les élus prennent conscience du coût d'investissement, une analyse comparative des prix est réalisée pour chaque proposition. Cet exercice de chiffrage est essentiel, car les élus ne sont pas toujours au fait des spécificités et des coûts des aménagements. De plus, les budgets pour la signalétique sont alloués annuellement.

Une des premières préconisations faites a été au sujet de la couleur de la signalétique horizontale, notamment la couleur des aménagements cyclables. En effet, on remarque une proportion similaire de bande cyclable de couleur beige et verte. Néanmoins, afin de distinguer les pistes cyclables il est préférable d'utiliser un enrobé de couleur ocre/beige. Comparée à l'utilisation de simple peinture verte, cette méthode présente les avantages suivants :

- Meilleure intégration dans le paysage
- Adhérence en cas de pluie
- Durabilité

Une couleur ocre différenciée de la voirie augmente la lisibilité des pistes par les cyclistes et automobilistes. Cela augmente la praticité et la sécurité du réseau cyclable sur le territoire. Dans une optique d'optimisation des coûts Il est envisageable de disposer ces aplats de couleurs seulement sur les zones dangereuses (intersections, rond-point...) comme présentée sur la figure 10.

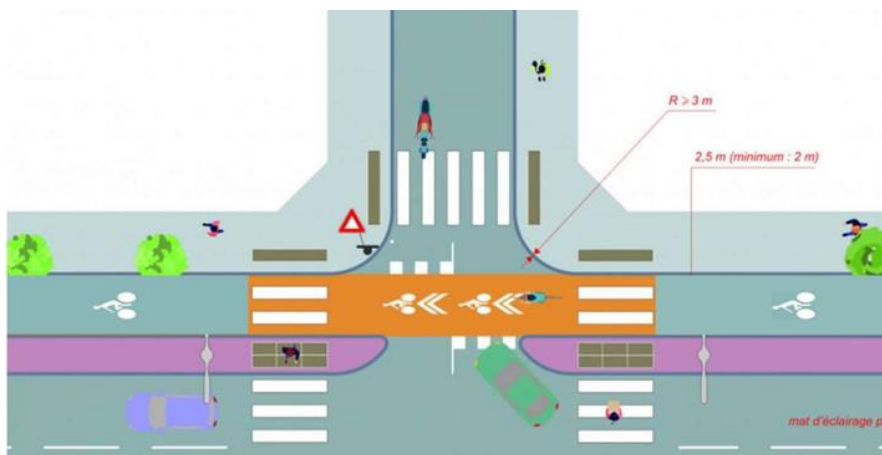


FIGURE 10 : SCHEMA D'UN EXEMPLE D'AMENAGEMENT COULEUR OCRE AU NIVEAU D'UNE INTERSECTION

Pour des raisons de sobriété énergétique et de réduction des coûts les communes du Thor et de L'Isle-sur-la-Sorgue éteignent l'éclairage public de 22h à 5h, La question de l'éclairage public nécessite néanmoins de concilier trois objectifs : la sécurité des usagers des voies, la limitation des nuisances lumineuses pour les riverains comme pour la biodiversité et, enfin, la nécessaire réduction des consommations d'énergie. Pour la sécurisation des riverains et des itinéraires cyclables il est envisageable d'utiliser un marquage photoluminescent (Figure 11) ou bien des plots solaires s'illuminant la nuit (Figure 12). La peinture photoluminescente, utilisée en bande de marquage, confère aux revêtements la particularité d'émettre de la lumière la nuit. Ce marquage se recharge naturellement au soleil et/ou en présence d'une source lumineuse artificielle (éclairage intérieur, phares de voiture...) pour émettre un « guide lumineux » pendant plus de 10 heures. Il est particulièrement utile dans un environnement non éclairé et/ou dans des tronçons où l'éclairage public est éteint une partie de la nuit.



FIGURE 11 : PEINTURE PHOTOLUMINESCENTE LA NUIT
©LUMINOKROM

L'utilisation de pots solaires encastrés est une solution innovante pour sécuriser les zones à risque, telles que les passages piétons ou les entrées charretières, pendant la nuit. Ces dispositifs se rechargent durant la journée grâce à l'énergie solaire et s'activent automatiquement au crépuscule. Leur installation permet de renforcer la visibilité et la sécurité dans des zones potentiellement dangereuses, réduisant ainsi le risque d'accidents nocturnes. Grâce à leur fonctionnement autonome et écologique, les pots solaires encastrés offrent une alternative durable et efficace aux systèmes d'éclairage traditionnels.



FIGURE 12 : SECURISATION D'UN PASSAGE PIETON AVEC DES PLOTS SOLAIRES ENCASTRES ©KAROLINA SAMBORSKA

La mobilité douce est une composante de plus en plus importante des plans de déplacement de la CCPSMV. Pour comprendre et analyser ces nouvelles tendances, les données de comptage sont des informations clés. Les données de fréquentation sont des références pour mesurer l'impact de la météo sur les aménagements, le succès d'une campagne de promotion ou l'évolution long-terme de la pratique du vélo en ville. Les compteurs (Figure 13) peuvent aussi avoir un caractère motivant en affichant la quantité de CO₂ économisé.



FIGURE 13 : AFFICHEUR EN TEMPS REEL
©ECO COMPTEUR

Scénarios envisagés :

Divers scénarios, chacun chiffré en termes de coût linéaire des pistes cyclables, ont été élaborés pour aider les élus dans leurs prises de décision. Ces scénarios sont majoritairement adaptés aux voies partagées, le type de piste le plus présent sur le territoire, où la sécurité et le signalement sont primordiaux. Chaque scénario a été conçu pour maximiser les bénéfices pour les usagers tout en respectant les contraintes budgétaires. Ces scénarios ont été élaborés afin de répondre aux besoins croissants de mobilité douce et de garantir la sécurité des cyclistes. Quelques-uns de ces scénarios sont présentés ci-dessous.

Cout linéaire pour 1 km de piste :

- Compromis qualité/ coût d'investissement



- Logo Blanc thermocollé

x20
50 m d'écart

1590 € HT



- Panneaux dv

x5 Latte
X5 Latte + mât
100m d'écart

900 € HT



- Résine pépite beige aux intersections

x10 entrée charretière
x1 rond-point

6400 € HT

8890 € HT

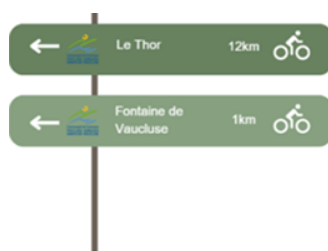
➤ Signalisation maximale



- Logo Blanc thermocollé

1590 € HT

x20
50 m d'écart



- Panneaux personnalisés

2600 € HT

X10 Latte + mât
100m d'écart



- Résine pépite beige sur **toute** la longueur de la piste

52500 € HT

55770 € HT

Ces scénarios comprennent une signalétique horizontale, verticale et un revêtement adapté. Le choix d'utiliser une signalisation « classique » se justifie par la volonté de proposer une solution reproductible à grande échelle, dès lors qu'une piste cyclable est créée, tout en s'adaptant à l'environnement local. L'utilisation de peinture photoluminescente ou de plots solaires encastrés doit d'abord être testée de manière expérimentale à petite échelle afin d'évaluer leurs bénéfices et inconvénients.

III. Promotion des mobilités douces

III.1 Sensibilisation

Dans le cadre de sa prise de compétence mobilité en 2021, la CCPSMV a un double défi : réaliser des aménagements cyclables et accompagner le changement de comportement en sensibilisant aux mobilités douces. La communauté de communes poursuit ses efforts pour ouvrir la voie des mobilités douces en organisant des événements pour les renforcer. Dans le but d'encourager la pratique du vélo

au quotidien et de sensibiliser les habitants du territoire aux alternatives de la voiture individuelle en milieu rural, l'intercommunalité a participé à l'opération nationale "Mai à Vélo". L'événement mai à vélo a été créé en 2020 par le ministère de la transition énergétique en lien avec tous les acteurs du vélo en France. L'événement rassemble toutes les actions locales pour promouvoir la pratique du vélo auprès du plus grand nombre, à travers des événements cyclables, pédagogiques et populaires.

Durant cette période nous avons notamment piloté l'achat de deux vélos électriques pour le centre d'action sociale « La Cigarette » à L'isle-sur-la-Sorgue. Cette dotation permettra aux bénéficiaires de faciliter leur retour à l'emploi, les mobilités étant un des premier frein au retour à l'emploi pour les personnes défavorisés



**FIGURE 14 : DOTATION EN PRESENCE D'ELUS DE VELO ELECTRIQUES
AU CENTRE « LA CIGARETTE »**

La CCPSMV a ainsi organisé plusieurs animations à destination du grand public et des entreprises. Durant cette période j'ai pu participer préalablement à l'organisation de ces événements en partenariat avec « Two Roule » un organisme de formation de l'usage des mobilités douces (Vélo, trottinettes...). Sur les marchés du Thor et l'isle-sur-la-Sorgue deux journées de sensibilisation ont pu être organisées où petits et grands ont pu tester des vélos et des trottinettes, recevoir des conseils et des informations sur l'usage des deux roues.



FIGURE 15 : STAND DE SENSIBILISATION AU THOR

Une journée a été spécialement consacrée aux entreprises, Les salariés des entreprises de la zone d'activité Saint-Joseph ont pu participer à une matinée de sensibilisation à l'usage du vélo, de la trottinette et du covoiturage. Les trajets domicile-travail représente une grande partie des trajets du quotidien il est donc essentiel de leur présenter des alternatives à la voiture individuelle. Les entreprises ont été informées du partenariat récent entre la communauté de communes et BlaBlacar daily, un service permettant d'inciter le covoiturage quotidien, idéal pour les employés d'une même entreprise. Ce service financé par la communauté de communes permet les avantages suivants :

- Les trajets sont entièrement gratuits pour les passagers
- Les conducteurs gagnent 1 à 2 € par passager transporté

Dans les deux cas, l'impact environnemental est amoindri et des économies sont réalisées

Ces stands permettaient aussi de communiquer sur le concours photo (Figure 16) lancé par la communauté de communes.



CONCOURS PHOTO

PÉDALEZ JOUEZ GAGNEZ

du 21/05 au 31/08 2024

Tentez de remporter un des 100 kits de sécurité vélo offerts par la communauté de communes !

- 1 Prenez-vous en photo avec votre vélo devant l'un des arceaux vélos de la communauté de communes
- 2 Envoyez votre photo à l'adresse concours@ccpsmv.fr avec votre nom, prénom, téléphone et le lieu de la prise de votre photo

À GAGNER

Conditions et participation : www.paysdessorgues.fr
Ne pas jeter sur la voie publique

ADEME
Le certificat d'économie d'énergie

FIGURE 16 : CONCOURS PHOTO EQUIPEMENTS DE SECURITE

La dotation d'équipements de sécurité pour les habitants est une volonté forte de la communauté de communes, par ce biais elle incite les mobilités douces pour tous.

III.2 Balades touristiques

Toujours dans l'optique de développer les mobilités douces et de faire la promotion du territoire, j'ai eu l'occasion d'organiser des balades touristiques à vélo qui se dérouleront pendant les journées du patrimoine le 21 & 22 septembre prochain. La volonté est de promouvoir le vélo pour tous, la communauté de communes finance donc intégralement ces balades pour les rendre gratuites pour le

public. Pour ce faire, je suis rentré en contact avec les différents guides du territoire pouvant prendre en charge le matériel et l'encadrement des balades. J'ai décidé d'organiser 3 balades touristiques afin de sillonner les 5 communes du territoire, sans qu'une soit lésée, une des problématiques d'avoir des communes de tailles disparates. Dès lors l'aspect organisationnel terminé, il a fallu collaborer avec les différents offices de tourisme et services des communes pour intégrer ces événements à la communication autour des journées du patrimoine.

IV. Retour d'expérience

IV.1 Déroulé du stage

Au cours de mon stage, j'ai rencontré plusieurs défis qui ont influencé les résultats que j'ai pu produire. Au début, j'ai eu du mal à comprendre pleinement les attentes de l'organisme concernant le travail à fournir. Le service mobilité étant encore en construction, cela ajoutait une complexité supplémentaire. J'étais le seul stagiaire au sein de ce service, et mon responsable de stage, bien qu'investi, avait la responsabilité de l'ensemble de l'espace communautaire, ce qui l'occupait sur de nombreux fronts différents. Cette situation a souvent conduit à un sentiment de solitude au travail, j'ai dû travailler en grande partie en autonomie avec peu de retours et d'interactions extérieures. En rétrospective, cette expérience a renforcé mes capacités à travailler en autonomie, cependant elle a également limité les échanges de connaissances que j'attendais d'un environnement de stage.

IV.2 Analyse critique des méthodes et résultats

L'élaboration de la charte de signalétique cyclable a mis en lumière plusieurs problématiques concernant la pratique du vélo sur le territoire. Le principal problème réside dans le manque d'aménagements cyclables continus et sécurisés. Bien que la signalétique soit nécessaire, elle ne peut compenser l'absence d'infrastructures adaptées, ce qui rend difficile la pratique du vélo en toute sécurité. J'ai souvent eu du mal à dissocier les concepts d'aménagement cyclable et de signalétique cyclable, car ils sont profondément liés : un bon aménagement facilite grandement la mise en place d'une signalétique efficace, sans aménagements la signalétique est vaine. Ma démarche a été fortement influencée par des modèles externes, en particulier celui de la ville de Lyon qui a développé un réseau de pistes cyclables nommé "Voies Lyonnaises", caractérisé par des pistes continues, numérotées et nommées. Ce modèle inspirant a parfois rendu complexe l'adaptation des solutions spécifiques au contexte local de la communauté de communes. Concernant les solutions proposées, j'ai ressenti qu'elles n'étaient pas suffisamment approfondies. Par exemple, l'inclusion de schémas concrets d'aménagement pour certaines rues aurait permis d'illustrer plus précisément comment intégrer la signalétique de manière pratique et efficace. Jugeant ne pas avoir les compétences pour réaliser ses schémas sur des logiciels d'urbanisme dédiés je ne l'ai pas fait, sans doute une erreur. De plus malgré mes nombreuses recherches je n'ai pas su être assez force de position jugeant souvent que les aménagements n'étaient pas adaptés au territoire, selon moi il est essentiel de ne pas simplement transposer des modèles d'autres villes sans les adapter aux spécificités locales. En fin de compte, mes propositions peuvent sembler basiques au premier abord mais je conçois la signalétique comme un élément qui accompagne l'aménagement et qui se doit d'être le plus clair possible sans surcharger visuellement la ville. Je pense que la signalétique cyclable doit être considérée comme un élément intégré aux aménagements cyclables pour créer un environnement plus cohérent et sécurisant pour les cyclistes.

IV.2 Réflexion sur l'avenir professionnel

Au terme de mon stage dans la communauté de communes, plusieurs réflexions me viennent à l'esprit quant à mon avenir professionnel. Bien que cette expérience m'ait permis de développer une grande autonomie et de renforcer mes compétences en gestion de projets individuels, elle m'a également montré certaines limites de travailler dans une petite collectivité. Pour mon avenir professionnel, je me projette plutôt dans des contextes différents. Travailler dans de plus grandes villes m'attire davantage, car ces environnements urbains dynamiques offrent des opportunités de travailler sur des projets ambitieux. Ces projets peuvent avoir un impact significatif sur les modes de vie urbains, en particulier dans les domaines de la mobilité douce, du développement durable et des aménagements urbains.

En outre, j'aimerais également explorer le secteur privé, en particulier en réalisant un stage dans un bureau d'études. Travailler dans un bureau d'études me permettrait d'acquérir des compétences techniques. L'expertise technique, combinée à une meilleure connaissance des processus décisionnels et des dynamiques de projet dans le privé, enrichirait considérablement mon profil professionnel. Ces expériences, dans des environnements plus stimulants et diversifiés, me permettraient d'élargir mes compétences et de mieux répondre aux défis en matière de mobilité et d'aménagement urbain. En somme, mon stage dans la communauté de communes a été formateur, il m'a également permis de clarifier mes aspirations et de mieux orienter mon futur parcours professionnel vers des contextes où je pourrais travailler sur des problématiques variées.