

## ÉTUDE ET ÉLABORATION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE COMMUNAL



# SOMMAIRE

<b>1. DIAGNOSTIC</b>	<b>3</b>
1.1. <i>Méthodologie du diagnostic</i>	3
1.2. <i>Données produites</i>	4
1.3. <i>Résultats de la cartographie participative</i>	21
1.4. <i>Résultats de la réunion publique « Diagnostic »</i>	23
<b>2. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE</b>	<b>26</b>
2.1. <i>Le contexte réglementaire et législatif national</i>	26
2.2. <i>La répartition de la compétence sur le territoire</i>	29
2.3. <i>Documents cadres du territoire pour le vélo</i>	32
<b>3. SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE</b>	<b>45</b>
<b>4. PLAN D' ACTIONS</b>	<b>49</b>
4.1. <i>Volet n°1 - Aménagements cyclables des voiries</i>	50
4.2. <i>Volet n°2 - Services associés au développement du vélo</i>	55
4.3. <i>Volet n°3 – Gouvernance et Communication</i>	58

# 1. DIAGNOSTIC

## 1.1. Méthodologie du diagnostic

---

### Comptages

Des comptages ont été réalisés manuellement, à différentes périodes de l'année. Ils ont duré une heure et ont toujours été réalisés en deux points du territoire.

### Visites de site

Des visites de site ont été réalisées pour avoir un véritable ressenti du terrain et évaluer de manière sensible les niveaux de difficulté et de danger des différents itinéraires vélos. Ces visites permettent une meilleure prise de conscience des distances et des discontinuités du réseau dieppois.

### Relevés terrain

Des fiches de lever topographique des aménagements cyclables ont été réalisées.

### Questionnaires en ligne

Deux types d'enquêtes ont été préparés par Vizea et soumis à la population : un questionnaire ciblant les utilisateurs du vélo, et un autre questionnaire à destination des non-usagers.

Les enquêtes ont été administrées sous différentes formes :

- Enquêtes en ligne, du 16/02/2017 au 17/03/2017
- Enquêtes administrées en face à face à l'occasion des déplacements sur la commune
- Enquêtes administrées sous support papier afin de cibler les quartiers prioritaires pour lesquels peu de répondants se sont manifestés. Dans ce cas les conseils de quartier ont été prévenus par mail que des formulaires papier se trouvaient à leur disposition.

### Cartographie Umap

Une cartographie participative Umap a été préparée par Vizea et mise en ligne. Ouverte à tous, elle s'adressait particulièrement aux associations vélo de la commune, susceptibles de représenter l'avis d'un panel d'utilisateurs.

Un guide d'utilisation synthétique de l'outil a également été fourni afin de faciliter son appropriation.

La cartographie encourageait à faire apparaître 3 catégories d'éléments :

- Points noirs de la circulation Dieppoise
- Points favorables à la pratique cyclable sur la commune
- Éléments à faire évoluer via le schéma directeur cyclable

### Information citoyenne

La population a été informée de la démarche au travers de différents médias :

- Entretiens et questionnaires administrés en face à face
- Articles publiés sur le journal de la ville :
  - o Journal de bord, Dieppe, février 2017 (présentation du lancement de la démarche)
  - o 7 jours à bord, N° 37 Du 17 au 23 février 2017 (questionnaires et cartographie en ligne)
  - o Journal de bord, Dieppe, mars 2017 (relance questionnaires et cartographie)
  - o 7 jours à bord, N° 42 Du 24 au 30 mars 2017 (réunion publique)
- Autres articles :
  - o Paris-Normandie, 28 mars 2017, « Le vélo veut gagner du terrain »

## Réunion publique

Une réunion publique, menée dans le cadre du diagnostic, a permis de présenter la démarche et de laisser l'occasion à la population de s'exprimer sur le diagnostic et les enjeux de la circulation cyclable dieppoise, grâce à des ateliers participatifs (tables rondes thématiques : besoins/enjeux des cyclistes sportifs, le cyclisme touristique et les jeunes cyclistes, le vélo comme outil de déplacement au quotidien). Elle a eu lieu le 27 mars 2017, de 18h à 20h, en salle annexe de la mairie.

## Entretiens

Vizea, en lien avec la commune, a identifié une liste de personnes ressources sur le sujet. Des entretiens semi-directifs ont ainsi été menés, en face à face ou au téléphone, auprès d'une vingtaine d'acteurs dans le cadre de la mission. Les entreprises, les écoles maternelles et primaires ainsi que les associations de vélo ont également été prévenus de la démarche.

## 1.2. Données produites

### Résultats des levés topographiques

Peu de relevés ont été effectués puisque peu d'axes sont spécifiquement aménagés pour la pratique cyclable, y compris sur les grands axes indiqués comme tels (véloroute du littoral, avenue verte, etc.).

A part en bordure du littoral les conditions de circulation relevées sont moyennes, notamment en raison de la proximité des voitures et des difficultés de partage de la chaussée, de la vitesse limite relativement élevée et de la pente.

Ces facteurs cumulés rendent la circulation cyclable vraiment difficile dans la ville, malgré le fait que les trajets aient été effectués en milieu d'après-midi, hors heures de pointe.

L'état des lieux technique a permis de cartographier les données techniques du territoire et mettre en évidence les contraintes et atouts de la ville d'un point de vue cyclable.

### Carte de la topographie du territoire

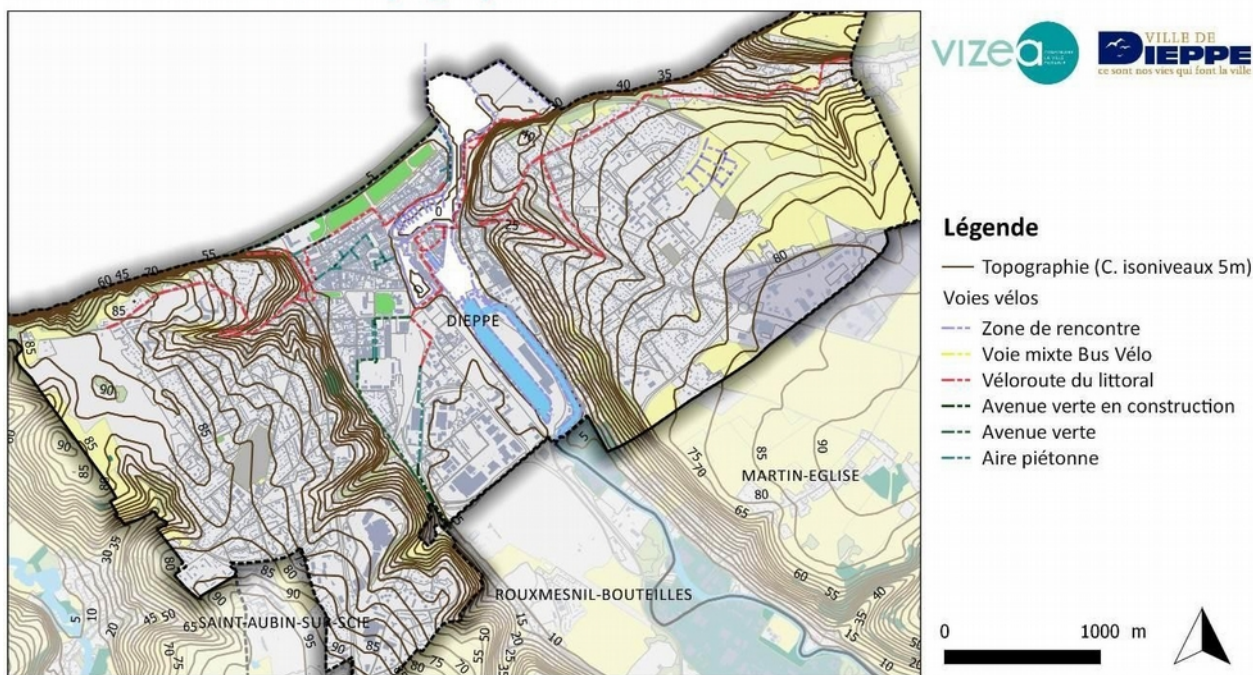


FIGURE 1 : UNE TOPOGRAPHIE DIFFICILE



FIGURE 2 - CARTES DES AMENAGEMENTS PROPICES AU VELO



FIGURE 3 : RELEVES DE TERRAIN

## Résultats des comptages

Au cours du 1<sup>er</sup> comptage (le 16/02/2017, période de vacances scolaires, temps couvert) :

- 15 vélos sont passés par le Pont Colbert, dont deux VAE
  - o dont 10 allant vers l'Est et 5 vers l'Ouest de Dieppe
  - o Correspondant à 3 adultes avec casque et 11 sans casque et un enfant non accompagné (sans casque)
- 10 vélos sont passés par la place des Martyrs,
  - o Dont 5 en provenance du Nord, 3 de la rue Claude Groulard et 2 de la rue du Faubourg de la Barre
  - o Et se dirigeant vers le Nord (3 personnes), le Sud (4 personnes) et 1 vers l'Est (rue Claude Groulard)
  - o Correspondant à 4 adultes avec casque, 5 adultes sans casque et 1 enfant non accompagné (sans casque)

Au cours du 2<sup>nd</sup> comptage (le 28/03/2017, hors période de vacances, ciel dégagé) :

- 10 vélos sont passés par le Pont Colbert
  - o dont 5 allant vers l'Est et 5 vers l'Ouest de Dieppe
  - o Correspondant à 5 adultes avec casque et 5 sans casque
- 13 vélos sont passés par la place des Martyrs,

- Dont 5 en provenance de la rue du Faubourg de la Barre, 4 de l'avenue Gambetta (Sud), 3 en provenance du Nord, 1 en provenance de la rue Claude Groulard,
- Et se dirigeant principalement vers la rue Desmarests (Sud Est, 6 personnes), le Nord (4 personnes). Une personne s'est également dirigée vers l'Est (rue Claude Groulard), une vers l'avenue Gambetta au Sud, et une dernière vers la rue du Faubourg de la Barre
- Correspondant à 6 adultes avec casque et 7 adultes sans casque

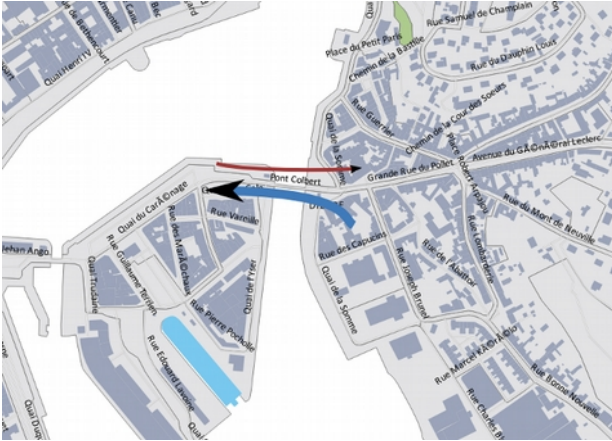


FIGURE 4 - BILAN DU TERRAIN N°1 AU PONT COLBERT



FIGURE 5 - BILAN DU TERRAIN N°1 PLACE DES MARTYRS

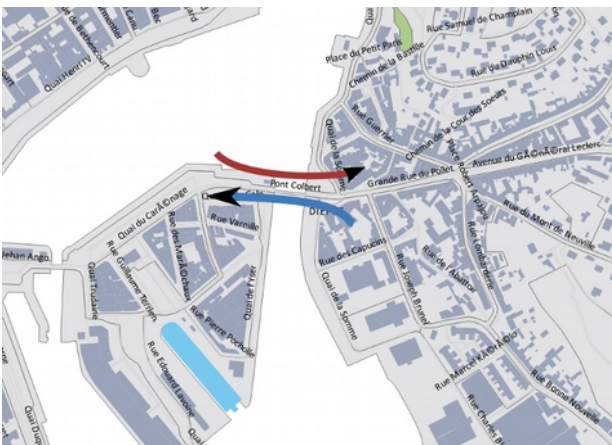


FIGURE 6 - BILAN DU TERRAIN N°2 AU PONT COLBERT



FIGURE 7 - BILAN DU TERRAIN N°2 PLACE DES MARTYRS

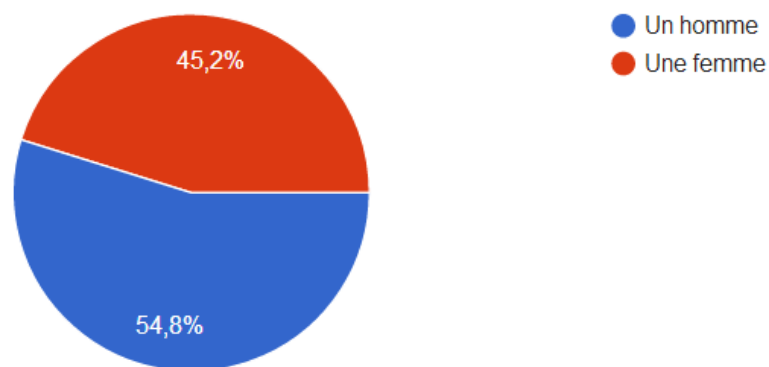
## Résultats des enquêtes

### Questionnaire utilisateur

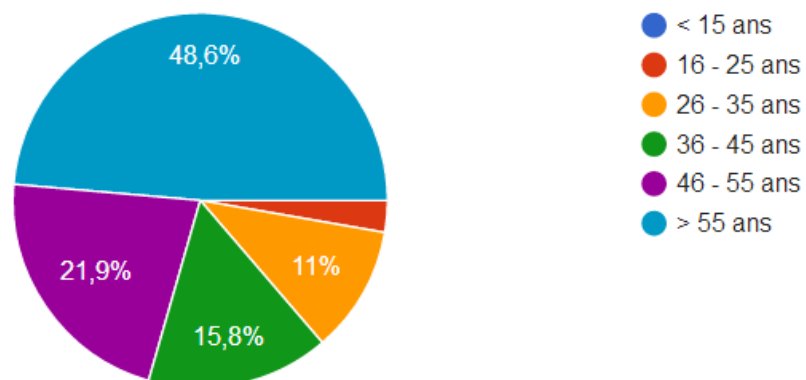
Le questionnaire utilisateur a donné lieu à 136 réponses différentes dont la synthèse est la suivante :

#### 1. Aidez-nous à mieux vous connaître !

Vous êtes ?



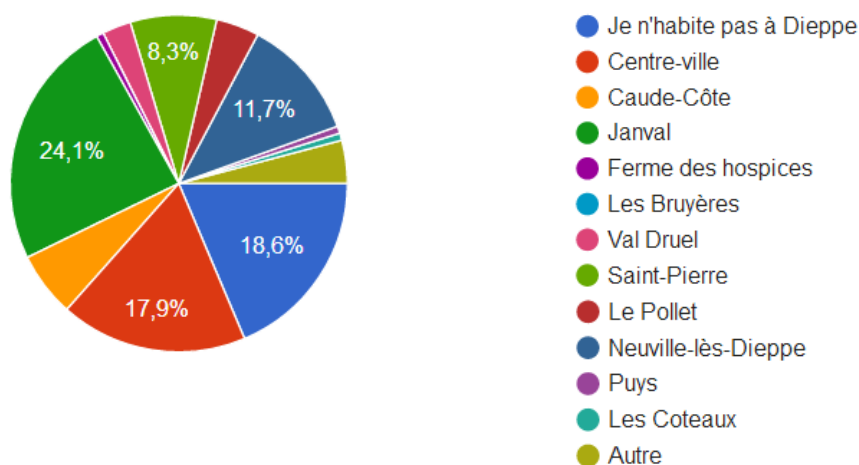
Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?



## Vous habitez... ?

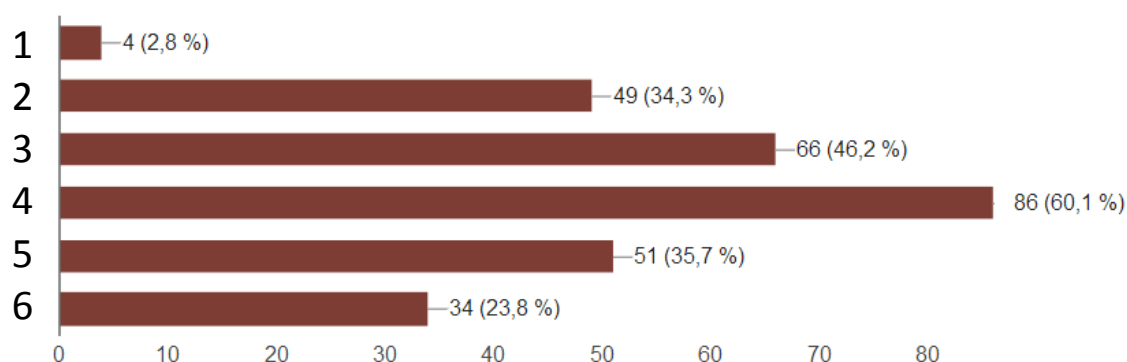


## Si vous habitez Dieppe, dans quel quartier êtes vous situé ?



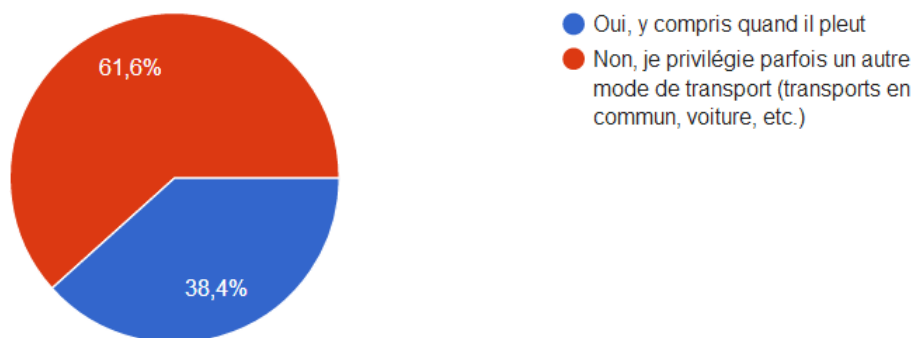
## 2. Quel utilisateur du vélo êtes-vous ?

### Pour quels trajets utilisez-vous le vélo (plusieurs réponses possibles) ?

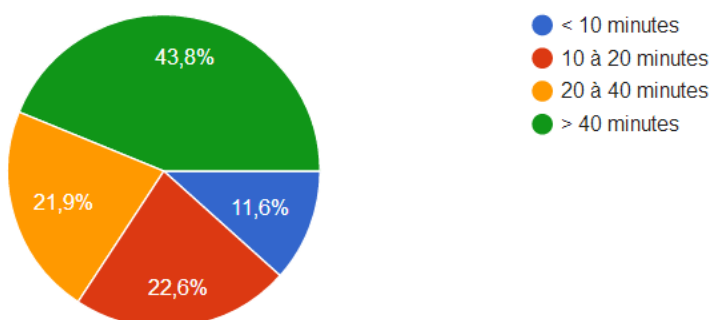


- 1 : Utilitaire : Déplacements domicile / école-études
- 2 : Utilitaire : Déplacements domicile / travail
- 3 : Utilitaire : Déplacements au quotidien autres que domicile/travail (accès aux services, etc...)
- 4 : Loisirs : Détente (inc sortie en famille)
- 5 : Loisirs : Tourisme
- 6 : Loisirs : Cyclisme sportif

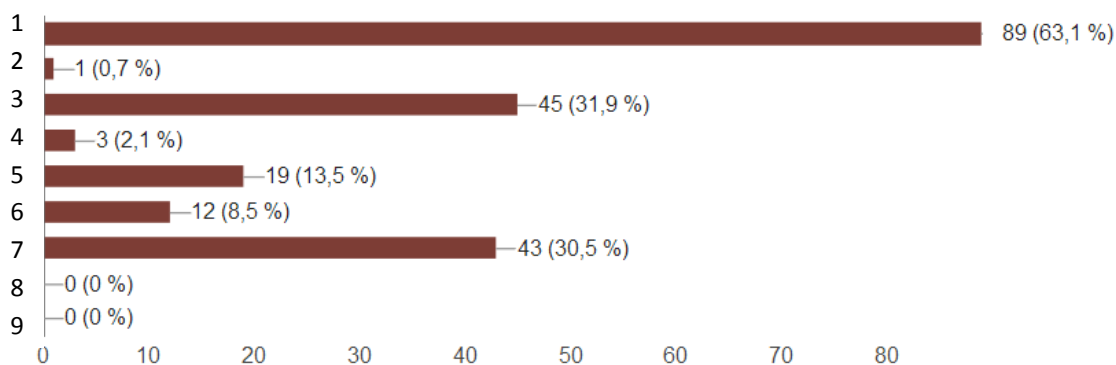
## Est-ce que vous prenez le vélo par tous les temps ?



## Lorsque vous prenez le vélo, quelle est la durée moyenne de votre trajet ?



## Lorsque vous vous déplacez à vélo, quels autres modes de déplacement complémentaires vous arrive-t-il d'utiliser sur votre trajet ?



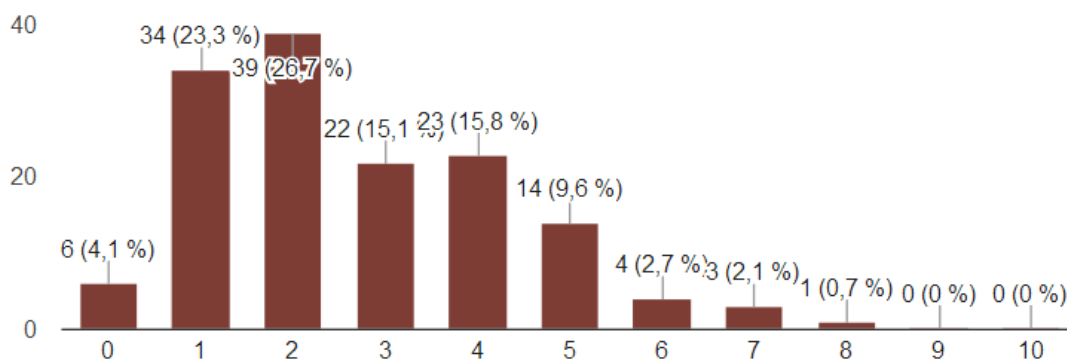
- 1 : Je vais en vélo depuis mon point de départ jusqu'à mon point d'arrivée
- 2 : Les deux-roues motorisés
- 3 : La voiture, comme véhicule particulier
- 4 : La voiture, mais en covoiturage, auto partage, location, etc.
- 5 : Le train
- 6 : Les transports en commun
- 7 : La marche
- 8 : D'autres modes de déplacement doux (roller, skate, trottinette, etc.)
- 9 : Autre

Quels sont les 3 ou 4 points à Dieppe que vous souhaiteriez pouvoir relier à vélo facilement (noms des lieux et/ou adresses) ? (Synthèse des résultats : de « +++ » très cités à « + » cité ponctuellement)

- **Lieux touristiques** : Plage/front de mer +++ , château musée +++ , Port/Quais ++ , Office de tourisme, AguadO
- **Lieux d'éducation (Lycées, Ecoles)** : lycée ango ++ , lycée Pablo Neruda + , ecole blainville,
- **Lieux de services** : Intermarché +++ , Auchan +++ , centre commercial du belvédère +++ , hôpital ++ + , Hôtel de Ville ++ , poste + , Liddl + , mairie, cimetière des Canadiens, Magasin Biocoop, marchés
- **Lieux de culture et de sport** : maison des sports ++ , Golf + , hippodrome, DSN +stade delaune + , piscine Delaune + , Le Drakkar + , stade jean merault, médiathèque
- **Quartiers** : Centre-ville +++ , Neuville les Dieppe +++ , Janval +++ , Ile du Pollet - Pollet +++ , Bois de rosendal ++ , quai Henri IV ++ , Puits salé + , Place Nationale + , St Pierre + , Mégival + , Place Louis Vitet, Bout du quai, Place Henri Dunant, la forêt d'Arques, quartier de l'Esplanade, Val Druel, Ferme des hospices, Zone industrielle, Caude-Côte
- **Communes voisines** : Arques la Bataille +++ , Pourville ++ , Martin Eglise + , Puys + , Offranville + , Rouxmesnil le haut, Saint aubin sur scie, le bois d'hautot, varengenville, sainte marguerite sur mer, Petit appeville
- **Lieux d'intermodalité** : Gare de dieppe +++ , Avenue verte +++ , Transmanche ++

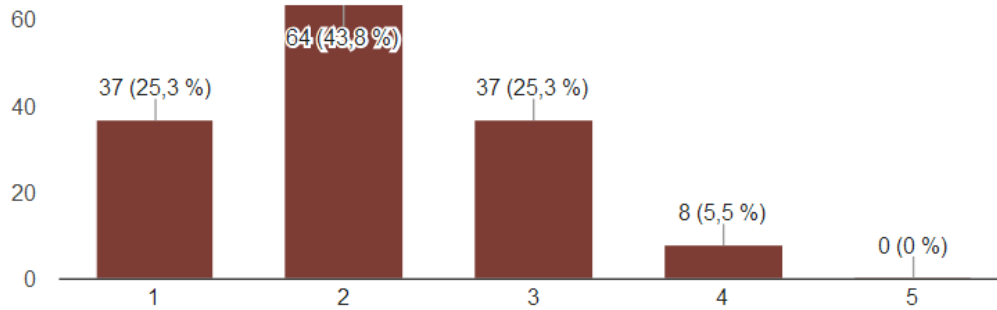
### 3. Votre avis sur le réseau cyclable de la ville de Dieppe et la cohérence du réseau

Comment évaluez-vous la qualité générale du réseau cyclable de Dieppe ?



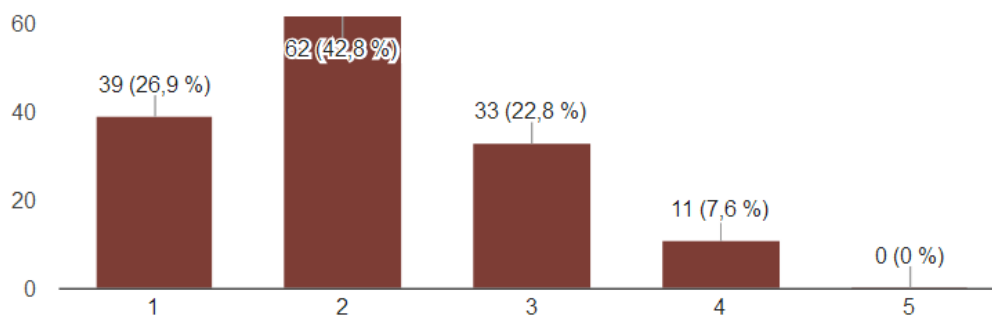
NB : De « 0 : Très mauvaise », à « 10 : Excellente »

En particulier, comment évaluez-vous la qualité des aménagements pour les vélos ?



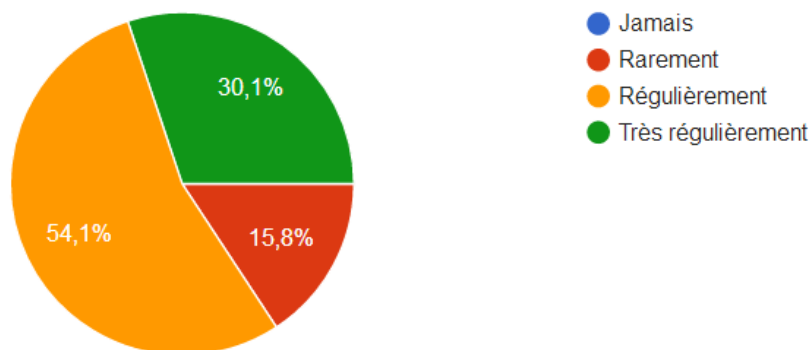
NB : De « 0 : Très mauvaise », à « 5 : Excellente »

Comment évaluez-vous la qualité de la signalisation pour les vélos à Dieppe ?

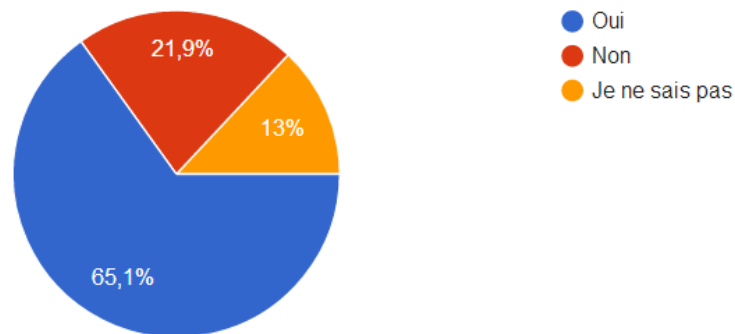


NB : De « 0 : Très mauvaise », à « 5 : Excellente »

A quelle fréquence vous sentez-vous en situation de danger lorsque vous faites du vélo à Dieppe ?



## Trouvez-vous le niveau technique des itinéraires Dieppois particulièrement difficile (difficultés topographiques et/ou de circulation) ?



Quels types de services associés à la pratique du vélo utilisez-vous (parkings à vélo, services de réparation, achat de matériel, bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique, etc.) ? *(Synthèse des résultats : de « ++++ » presque toujours cités à «+ » cité ponctuellement)*

- Parkings : ++++, donc couvert/sécurisé : ++
- Bornes de recharge : +++
- Services de réparation / Atelier / Achat de matériel : +++
- Place vélo dans les transports en commun : ++
- Location de vélos : +
- Aucun : +
- Balisage sur les routes

Quelles sont les difficultés que vous avez rencontrées dans votre pratique du vélo à Dieppe ? *(Synthèse des résultats : de « +++ » très cités à «+ » cité ponctuellement)*

- Partage de la chaussée avec les voitures : (inc. : les voitures roulent vite, stationnent n'importe où, ne font pas attention aux vélos, non-respect des distances de sécurité qui entraînent un sentiment de danger marqué). ++++
- Manque d'aménagements spécifiques. +++
- Revêtements abimés. +++
- Manque de stationnements, et en particulier de stationnements sécurisés (gare, habitations). +++
- Manque de continuité des aménagements. ++
- Contre-sens vélo. ++
- Problèmes de signalisation : marquage au sol, panneaux itinéraires. ++
- Bus qui n'acceptent pas les vélos > problème des pentes. +
- Dénivelé. +
- Manque de visibilité des services ACREPT. +
- Manque de bornes de recharge pour véhicules électriques.
- Faible visibilité des services de location vélo.

En particulier, quels sont pour vous les points noirs de la circulation cyclable à Dieppe en termes de sécurité et de confort ? (*Synthèse des résultats : de « ++++ » presque toujours cités à «+ » cité ponctuellement*)

- Manque de prise en compte des automobilistes. ++++
- Stationnements illicites des automobilistes. +++
- Vitesse des automobilistes. +++
- Manque d'aménagements cyclables bien marqués. +++
- Carrefours et ronds-points. +++
- Doubles sens cyclables. ++
- Manque d'entretien des voiries / qualité des enrobés. ++
- Balisage / Signalisation / Marquages au sol effacés. ++
- Manque de continuité des aménagements : ++

Que souhaiteriez-vous voir comme évolutions en faveur des vélos dans la ville ? (*Synthèse des résultats : de « ++++ » presque toujours cités à «+ » cité ponctuellement*)

- Stationnement (notamment à la Gare). ++++
- Aménagements cyclables (bandes +, pistes cyclables, couloir bus), notamment dans les pentes. +++  
+
- Diminuer la place de la voiture (vitesse, restrictions...). +++
- Vision globale sur les itinéraires. +++
- Meilleure signalisation / balisage. +++
- Sensibilisation des automobilistes. ++
- Sensibilisation grand public au vélo. ++
- Travail sur l'intermodalité (vélo / bus) notamment pour les côtes. ++
- Vélos de location disponibles par quartier, en particulier VAE (tarif préférentiel pour les habitants et travailleurs). ++
- Permettre aux cyclistes d'être à vélo dans les rues piétonnes et sur certains trottoirs. +
- Ajouter des tourne à droite au feu. +
- Meilleur entretien des voiries / revêtements. +
- Services – Ateliers de réparation – entretien. +
- Meilleure intégration du sujet dans les plans d'urbanisme.

Si la ville mettait en place un schéma cyclable ambitieux à l'échelle de la commune, comment cela pourrait-il faire évoluer votre pratique du vélo ?

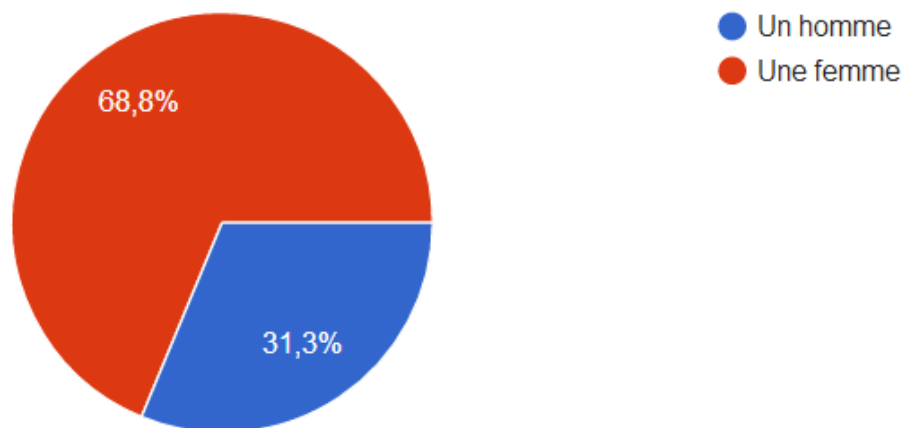
- Déplacements vélos plus longs / fréquents : ++++
- Sentiment de plus grande sécurité : ++++
- Possibilité de prendre le vélo avec un public plus large (enfants). ++++
- Utilisation de la voiture moindre. ++
- Pas de modification (pratique déjà au maximum) : ++
- Meilleur respect du Code de la route. +
- Déplacements moins fatiguant (intermodalité bus en montée). +
- Investissement dans un VAE. +
- Installation anticipée sur la commune.

### **Questionnaire non utilisateur**

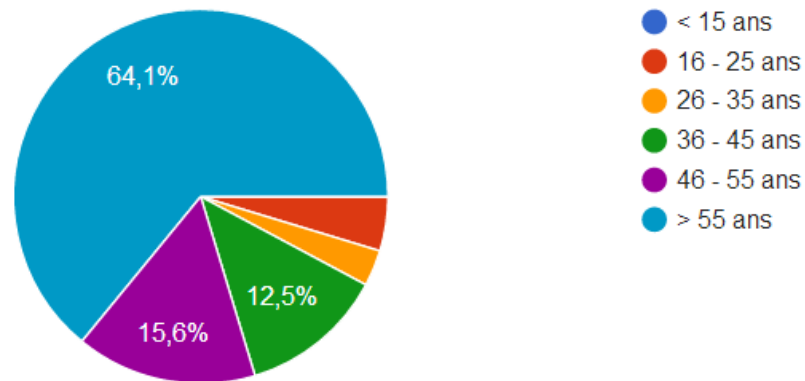
Le questionnaire utilisateur a donné lieu à 49 réponses différentes dont la synthèse est la suivante :

#### **1. Aidez-nous à mieux vous connaître !**

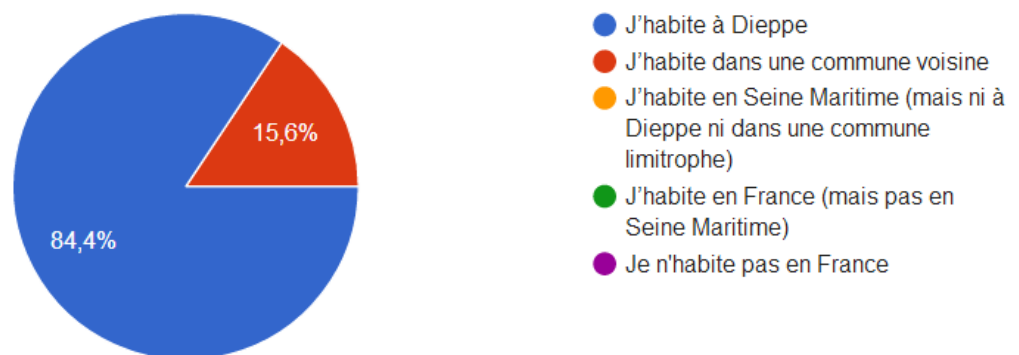
Vous êtes ?



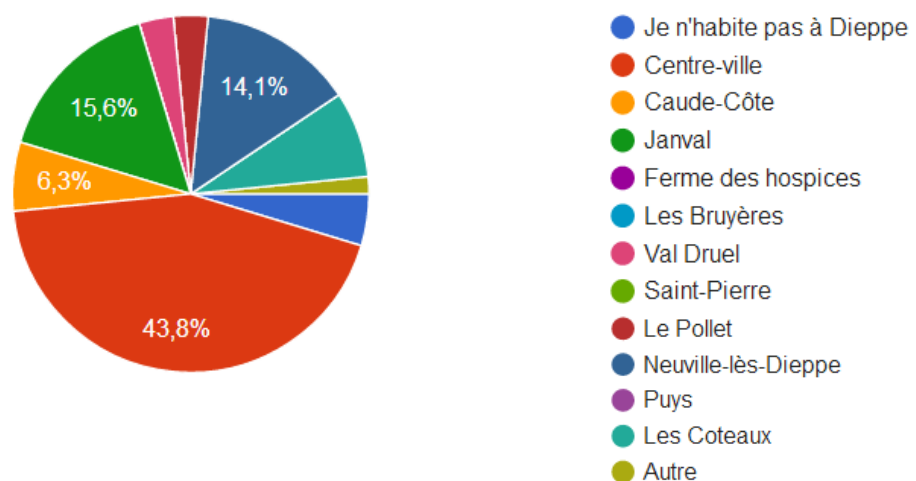
Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?



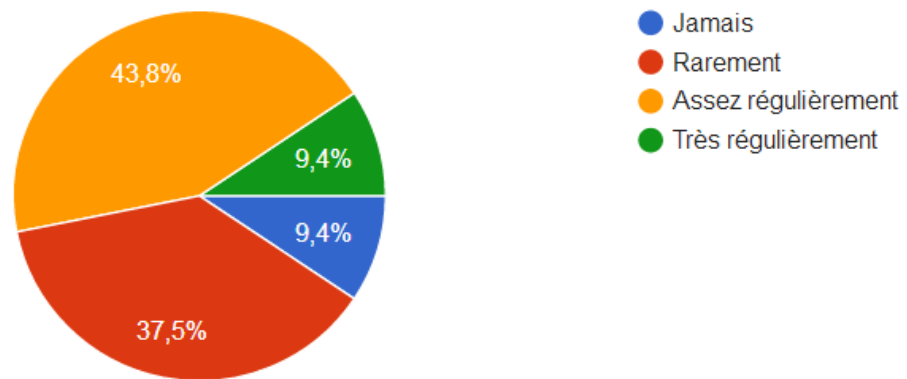
Vous habitez ?



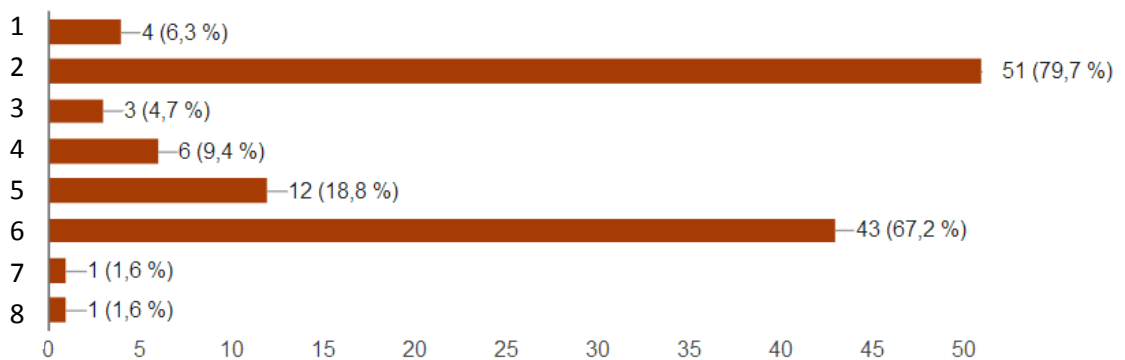
Si vous habitez Dieppe, dans quel quartier êtes vous situé ?



## Par le passé, avez vous utilisé le vélo ?



## Quels sont les modes de déplacements que vous utilisez ?



1 : Les deux-roues motorisés

2 : La voiture, comme véhicule particulier

3 : La voiture, mais en covoiturage, autopartage, location, etc.

4 : Le train

5 : Les transports en commun

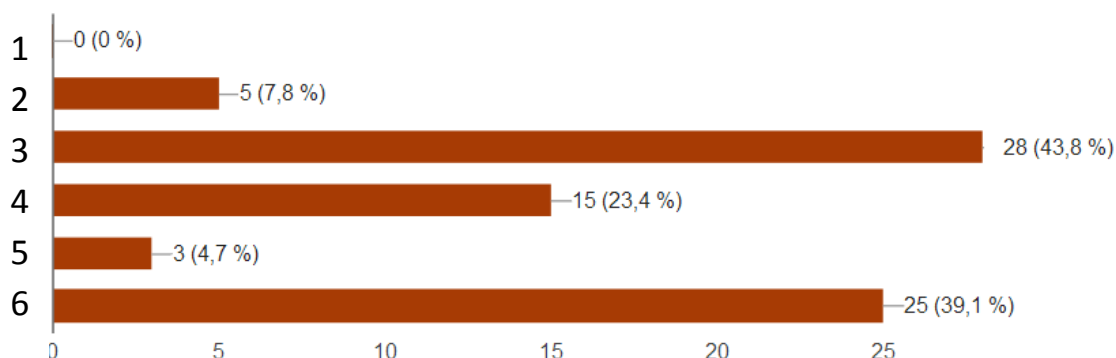
6 : La marche

7 : D'autres modes de déplacement doux (roller, skate, trottinette, etc.)

8 : Autre

## 2. Votre vision de la pratique du vélo à Dieppe

Pourquoi n'utilisez-vous pas personnellement le vélo ?



1 : Cela me coûterait trop cher

2 : Cela me prendrait trop de temps

3 : Je trouve que c'est trop dangereux

4 : Je trouve que c'est trop fatiguant / difficile techniquement

5 : Je n'aime pas ça

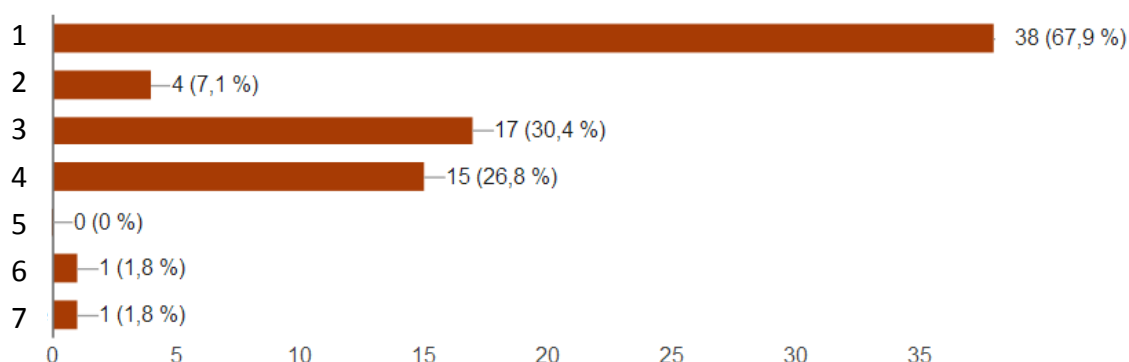
6 : Autre

Comment percevez-vous la pratique du vélo à Dieppe (qualité des aménagements, de la signalisation, des services associés, etc.) ?

- Je n'aime pas les couloirs destinés aux vélos situés dans les sens interdits surtout lorsque la voie est étroite
- J'utilise l'avenue verte
- correct
- Très peu existante dangereuse
- Bien c'est tranquille, DEC très bien
- Pistes cyclables qui se terminent nul part, inexistante ou impraticable à cause des voitures garées dessus.
- Peu ou pas de pistes cyclables bien différenciées des routes...Trop dangereux ...
- Amenagement correct
- La pratique du vélo le long de la plage est agréable et ne me gêne pas en tant que piéton. Je ne peux vous en dire plus concernant le centre de la ville.
- Peu ou pas d'aménagement pour les déplacements des quartiers résidentiels vers le centre ville. Seule la balade "touriste" a été envisagée avec un front de mer bien aménagé.
- J'ai peur dans les rues à sens unique autorisées dans les 2 sens aux cyclistes
- Pistes cyclables non sécurisées et mal entretenues
- peu sécurisée et encadrée
- Quand on les voit faire en bord de mer ça a l'air facile et agréable. Pas de problème particulier à pointer. Ils ont l'air à l'aise
- Ca monte ! Il y a des côtes très importantes. Et il n'y a pas de vélos électriques à disposition. C'est dangereux. Et du coup il y en a très peu. Sauf le long de la plage
- Pratique agréable/bien dans le centre-ville. Mais globalement pas assez de réseau cyclable - d'aménagements. La plage est la seule bien aménagée. La cote Gambetta est difficile pour un vélo.
- De manière générale je perçois le vélo de manière très positive et je pense m'y mettre très prochainement (j'y réfléchis actuellement).
- Pas adapté
- Sur la route, le vélo EST beaucoup trop dangereux et il y a beaucoup trop de côte
- Aménagement non approprié
- très difficile
- pas de piste cyclable pour descendre à Dieppe, peu d'aménagements pour attacher son vélo
- difficile
- Périlleuse, aménagements incohérents, insuffisant.
- Les routes sont dangereuses, pas assez de pistes cyclables. Le dénivelé rend les déplacements difficiles.
- tres mauvais aménagements
- Très dangereuse pour les enfants ( sur la promenade), très dangereuse pour le cycliste avec la possibilité des rues en sens unique pour les voitures pas pour eux
- Vétustes - pas assez de piste cyclable peu de location hors saison notamment vélos électriques

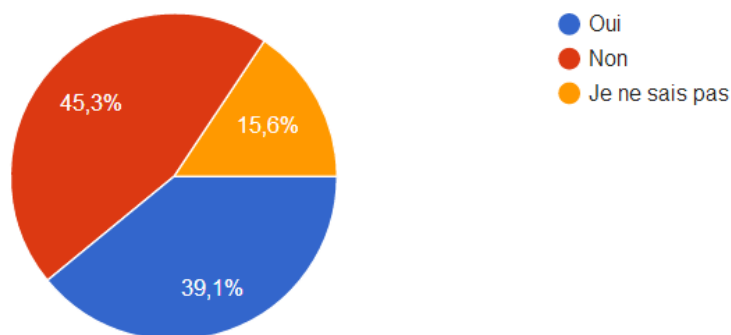
- Pas assez de zones cyclables pour descendre vers Dieppe
- c'est du délire pur et simple d'autoriser les vélos à circuler dans le sens inverse des voitures dans des rues aussi étroites. J'ai déjà eu l'occasion de l'exprimer en réunion publique mais mon intervention a plutôt été prise comme une position réactionnaire alors que je voulais simplement exprimer l'idée que cette préoccupation nouvelle pour beaucoup d'entre nous demandait un temps d'adaptation, une formation pour tous les publics et sans doute une information nationale (type interdiction du tabac dans les lieux publics) et un réel changement d'esprit de tous et surtout des enfants dans les écoles si l'on veut induire un très gros changement de culture...
- securise
- Mal aménager pour piétons + cyclistes
- rien
- Moyen
- A améliorer

Dans vos déplacements, vous est-il arrivé de vous retrouver en situation de danger en présence d'un cycliste ?



- 1 : Oui, en tant que piéton il m'est arrivé de me sentir en danger face à un cycliste
- 2 : Oui, en tant que piéton il m'est arrivé de mettre un cycliste en danger
- 3 : Oui, en tant qu'automobiliste, il m'est arrivé de me sentir en danger face à un cycliste
- 4 : Oui, en tant qu'automobiliste, il m'est arrivé de mettre un cycliste en danger
- 5 : Oui, en tant que deux-roues motorisé, il m'est arrivé de me sentir en danger face à un cycliste
- 6 : Oui, en tant que deux-roues motorisé, il m'est arrivé de mettre un cycliste en danger
- 7 : Autre

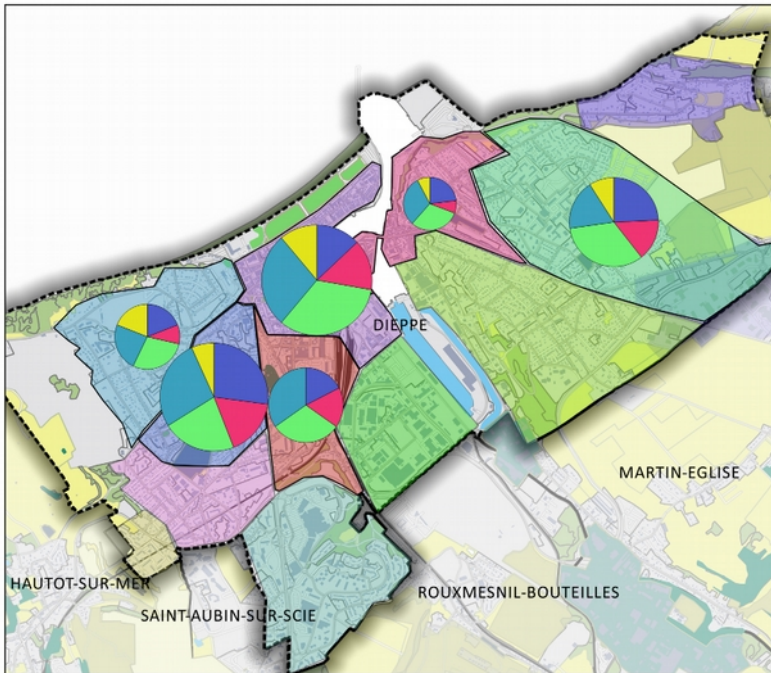
Si la ville apportait d'importantes modifications à son schéma cyclable, seriez-vous susceptible de vous mettre au vélo pour certains de vos trajets ?



## Analyse des résultats par quartier

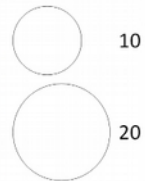
Sur certaines questions et dans les quartiers avec plus d'une dizaine de répondants, une analyse des résultats par quartiers a été effectuée.

### Carte de résultat des questionnaires Utilisateurs Typologie d'usagers



#### Légende

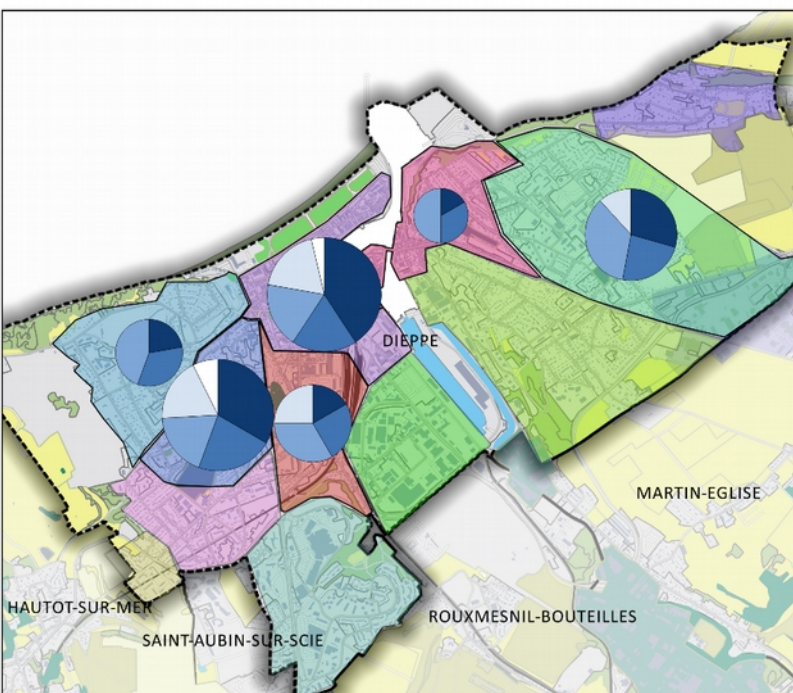
- Dieppe
- Typologie des enquêtés et nombre de répondants
- % pratiquant le cyclisme sportif
- % usagers vélo au quotidien (hors trajet DT)
- % usagers vélo loisir
- % usagers vélo tourisme
- % usagers vélo domicile travail/études
- Nombre de répondants par quartier



0 1000 m

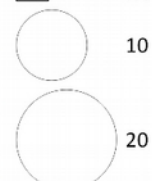


### Carte de résultat des questionnaires Utilisateurs Temps de trajet



#### Légende

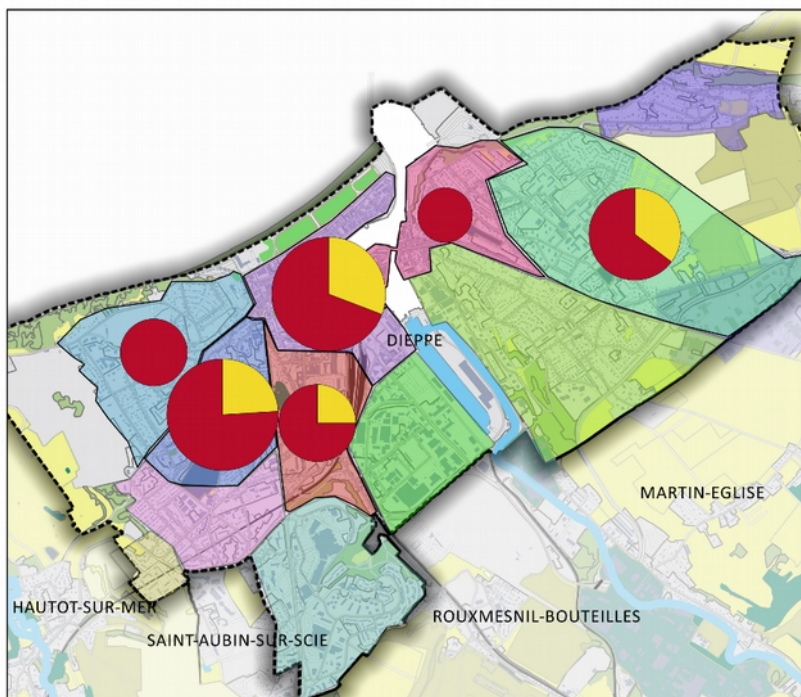
- Dieppe
- Temps moyen de trajet déclaré
- Ne se prononce pas
- < 10 min
- 10 à 20 min
- 20 à 40 min
- > 40 min
- Nombre de répondants par quartier



0 1000 m

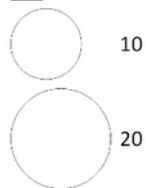


## Carte de résultat des questionnaires Utilisateurs Note accordée au réseau Dieppois



### Légende

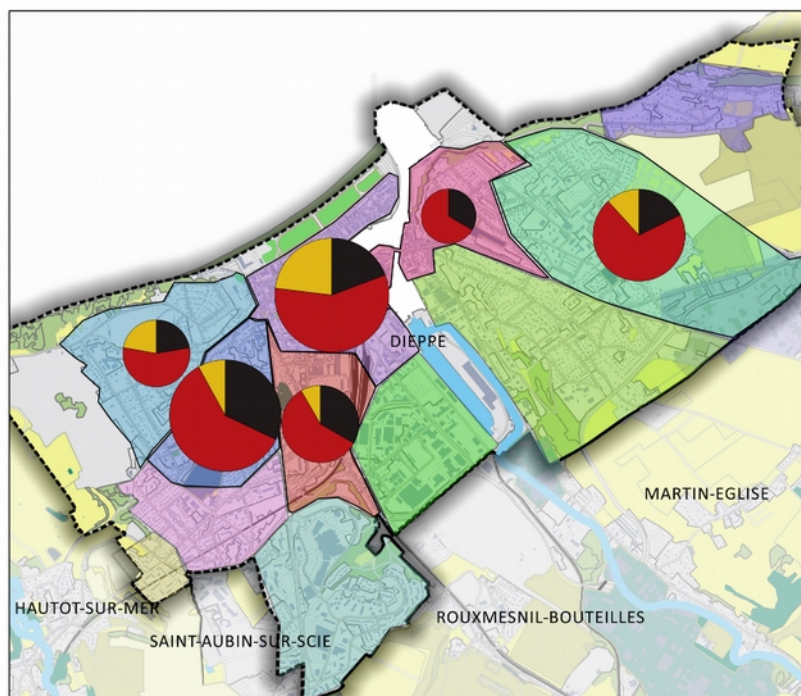
- Dieppe
- Enquêtes
- Note strictement inférieure à 4/10
- Note comprise entre 4 et 7/10
- Note strictement supérieure à 7/10
- Nombre de répondants par quartier



0 1000 m

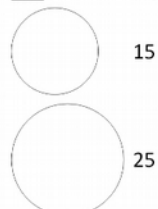


## Carte de résultat des questionnaires Utilisateurs Sentiment d'insécurité



### Légende

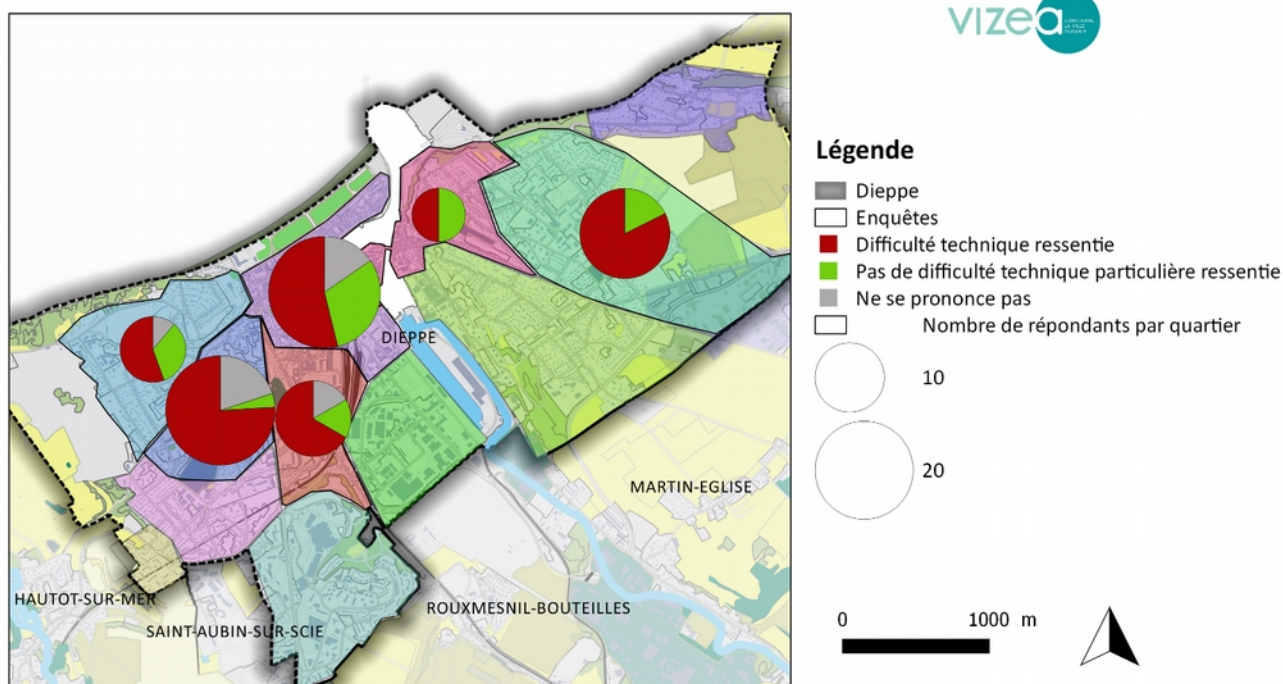
- Dieppe
- Fréquence du sentiment d'insécurité
- Jamais
- Rarement
- Régulièrement
- Très régulièrement
- Nombre de répondants par quartier



0 1000 m



## Carte de résultat des questionnaires Utilisateurs Niveau de difficulté technique ressentie



### 1.3. Résultats de la cartographie participative

Les consignes de la cartographie participative en lignes ont été bien respectées (marqueurs ponctuels et linéaires seulement, à intégrer dans une des trois catégories, ajout de commentaires en complément) malgré quelques erreurs dans le code couleur.

Le lien a été correctement relayé par certaines associations (Dieppe à Vélo notamment) et on peut supposer que les marqueurs (34 contributions au total) ont été réalisés principalement par des acteurs associatifs, bien que l'information ait été relayée au grand public via le journal de la ville et son site internet.

Les quartiers du centre-ville, Saint-Pierre et Le Pollet sont surreprésentés. Quelques contributions également sont apportées sur les quartiers de Janval, Caude-Côte et Les Coteaux.

Principales contributions :

- **Points forts du schéma cyclable actuel** (2 contributions) : bord de mer globalement bien aménagé pour les vélos
- **Points noirs de circulation cyclable** (15 contributions) : Pointe une circulation dangereuse au niveau du Pont Colbert (revêtement) et des axes de circulation importants et mal aménagés pour les vélos (avenue Gambetta, giratoire du Belvédère, rue de Sygogne, Bd De Gaulle et Clémenceau, rue Thiers, route de Pourville et Chemin des Vertus)
- **Point/Axes à améliorer** (17 contributions) : Quai Henri IV et prolongement dans la Grande rue, traversées Est-Ouest (pont Colbert et passerelle), aménagement à prévoir le long de l'Arques, accès à Janval – rue des Fontaines, avenue Gambetta.

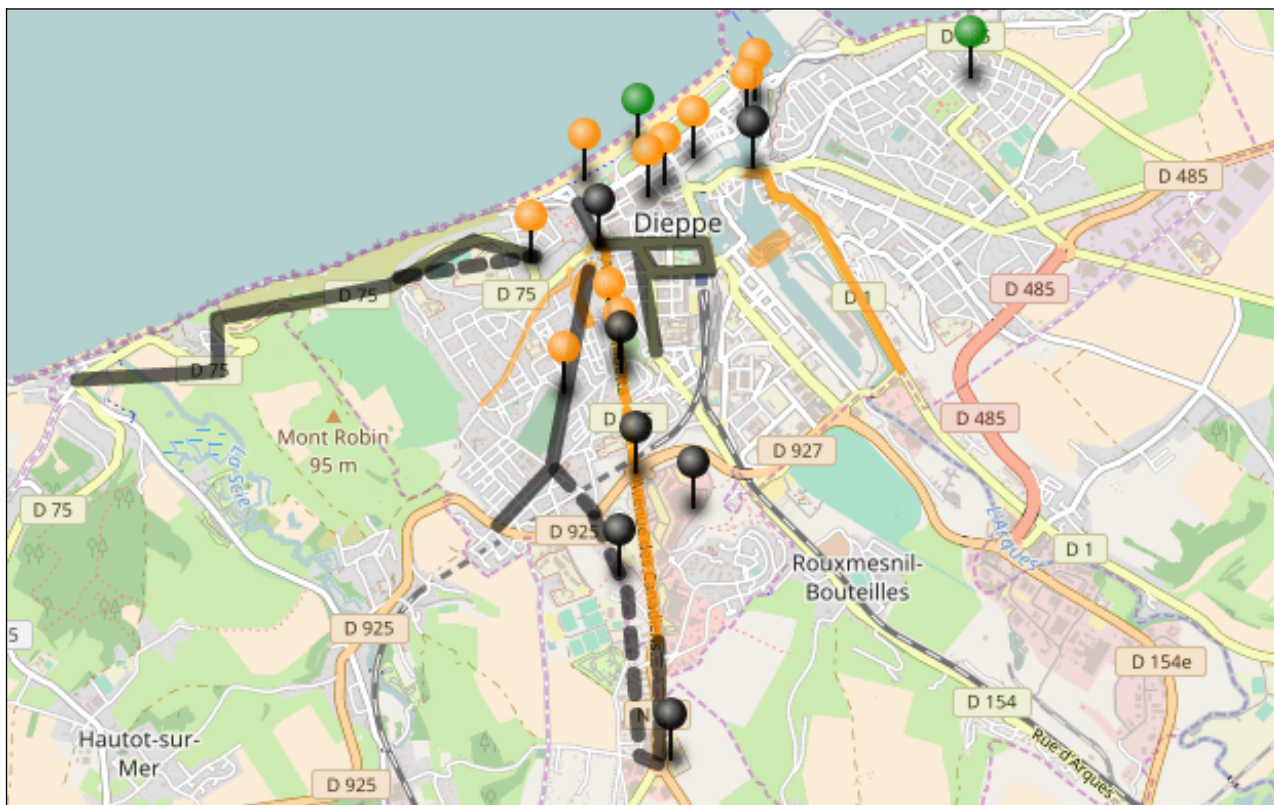


FIGURE 8 - CARTE PARTICIPATIVE SUR LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DIEPPOIS (AU 18/04/2017)

Détail des résultats en ligne :

[https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/schema-cyclable-dieppe-pratiques\\_121864#14/49.9201/1.0880](https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/schema-cyclable-dieppe-pratiques_121864#14/49.9201/1.0880)

## 1.4. Résultats de la réunion publique « Diagnostic »

### Synthèse de la partie 1 – Éléments cartographiques

Détail du travail cartographique sur plan des trois tables-rondes dans les tableaux ci-dessous.

Principaux dangers mis en avant dans cette partie :

- Anciens rails mal recouverts (plage)
- Le Pont Colbert (revêtement glissant)
- La cohabitation avec les voitures est globalement difficile, peu habituées à la présence des vélos elles les mettent régulièrement en danger (en particulier dans les petites rues étroites du centre-ville et sur les gros boulevards)
- Les ronds-points (place des martyrs, rond-point des Canadiens)

Principaux lieux mentionnés que le schéma cyclable doit desservir :

- Entrées de ville
- Gare et Transmanche
- Voie verte
- Front de mer – plage (inc. Plage des Puys)
- Quais (Duquesne, Henri IV, ...) et Berges de l'Arques
- Centre-ville
- Services de la Zone du Belvédère, piscines Dieppoises et Lycées
- L'ACREPT
- Les différents quartiers. Sont mentionnés : Neuville (piscine de Neuville), Janval, Puys, Val Druel (route de l'Escarpe, bois de Rosendal)



FIGURE 9 - PHOTOS PRISES LORS DE LA RÉUNION PUBLIQUE - PARTIE 1 ATELIER CARTOGRAPHIQUE (SOURCE : VIZEA)

## Synthèse de la partie 2 – Métaplan. Bilan des trois tables-rondes

### 1. Partage de la chaussée

De manière générale : pas assez de « vraies » pistes cyclables et de « vrais trottoirs » piétons, et une trop grande place accordée à la voiture, particulièrement en centre-ville.

- Diminuer la place de la voiture :
  - Concentrer la circulation automobile avec davantage d'espaces sans voitures,
  - Diminuer les places de stationnement voiture en centre-ville – place Nationale notamment - et bord de mer et proposer des parkings de délestage en entrée de ville pour les voitures avec intermodalité vélo,
  - Être plus sévère sur les amendes pour les voitures de manière à faire respecter le code de la route ! Aujourd'hui de nombreux stationnements gênants, dépassement des limites de vitesse, distances de sécurité non respectées
- Aménager de réels secteurs protégés : le front de mer doit par ex. être un espace privilégié (nécessité de proposer des revêtements plus sécurisants avec bruit / couleur)
- Proposer également dans les montées et pour les voies trop étroites des sas d'arrêts vélo dans le sens jugé prioritaire pour plus de sécurité
- Modification des règles de signalisation et marquage au sol :
  - Mettre en place des zones 20 et des zones 30 et pas seulement des rues 30, et mieux les matérialiser (manque de visibilité)
  - Proposer des voies centrales banalisées sur les grands boulevards
  - Ajouter des 'passages piétons' pour piétons et vélos, ou autoriser les vélos à emprunter les passages piétons
  - Généraliser les doubles sens cyclables à tous les sens uniques voiture (***fait débat parmi les participants***)
  - Ajouter des SAS vélos aux feux pour plus de sécurité
  - Profiter des feux pour ajouter des « tourner à droite » ou « aller tout droit » cyclistes aux feux rouges
  - Profiter davantage des voies de bus pour les réserver aux vélos (ex. Quai Duquesne)
- Proposer un meilleur éclairage sur certains cheminements clefs pour la sécurité des vélo

### 2. Lisibilité des cheminements – Choix des itinéraires

- Ne pas créer des cheminements trop directs du Transmanche à l'avenue verte pour favoriser le passage des cyclistes en ville et le commerce local
- Rendre la signalétique vélo plus visible pour une meilleure lecture de la ville par les cyclistes
- Aménager au moins un circuit touristique entièrement en piste cyclable, permettant de former une boucle touristique de type Ville d'Art et d'Histoire et de desservir les principaux bistrotts
- Les montées sont techniquement difficiles, mais souvent les descentes (raides) sont encore plus dangereuses

### 3. Services cyclables

- Bien d'avoir un service de location de vélos, mais il devrait être dans la gare. L'ACREPT est jugée trop loin. Possibilité de louer également des équipements annexes (remorque pour enfants, etc.)
- Ce service pourrait être couplé avec un point d'entretien vélo (clefs, gonflage, etc.) en centre-ville ou sur une des véloroutes
- Favoriser le troc et la vente d'occasions de vélo
- Installer des bornes de recharge pour le VAE aux endroits stratégiques (début et milieu des montées)
- Davantage de stationnements vélo nécessaires (notamment à la gare et devant les principaux services et commerces). Les stationnements coquilles actuels (marque déposée) sont critiqués à

cause de leur tranchant (abîme la peinture des vélos) : stationnements en U à favoriser ( $\geq 1$  pour 100 hab). Associer à ces stationnements des consignes à bagages ET à vélos pour les promeneurs (garages à vélo abrités et protégés), touristes, baigneurs qui veulent laisser leur vélo et faire profiter le commerce local de leur passage.

#### 4. Education, sensibilisation

- Education des jeunes cyclistes à renforcer – Ecole vélo – Formation au vélo pour tous – Cours de pratique pour les personnes n'ayant pas roulé depuis longtemps
- Proposer des cours pour savoir entretenir son vélo correctement
- Proposer des événements – expositions ponctuelles « art et vélo » (sculptures, peintures)
- Mettre en place la prime vélo par les employeurs pour les salariés
- Proposée une journée vélo (circulation interdite aux voitures)
- Informer les cyclistes de leurs droits et leurs devoirs



FIGURE 10 - PHOTOGRAPHIES PRISES LORS DE LA RÉUNION PUBLIQUE - PARTIE 2 ATELIER MÉTAPLAN (SOURCE : VIZEA)

## 2. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

### 2.1. Le contexte réglementaire et législatif national

---

#### 2.1.1. La prise en compte du vélo dans les documents d'urbanisme

D'après le Code des Transports, les **PDU (Plans de Déplacement Urbains) doivent fixer des objectifs** y compris en matière de mobilité active, dont la mobilité cyclable (Article L.1214-2 du code des transports). Depuis la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) de 2000, puis les lois Grenelle (2010), le PDU doit permettre de mettre en cohérence politiques urbaines et systèmes de transports et favoriser les déplacements de courte distance dont le vélo.

En plus des actions visant à diminuer la part modale de la voiture comme véhicule individuel motorisé et à améliorer la qualité des infrastructures cyclables, le PDU dispose de leviers d'actions permettant d'agir sur le stationnement public (ex. : infrastructures de charge pour les véhicules électriques ou hybrides) et privé (ex. : définition de périmètres appliquant des normes plancher pour la construction de stationnements vélos au PLU).

#### 2.1.2. La prise en compte du vélo dans les opérations d'aménagement

Itinéraires cyclables : **Article L. 228-2 du code de l'environnement**

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. » (Article L228-2 du Code de l'Environnement)

Stationnements vélo : **Article L111-5-2 du Code de la construction et de l'habitation**

« I.-Toute personne qui construit :

1° Un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisé ;

2° Ou un bâtiment à usage industriel ou tertiaire constituant principalement un lieu de travail et équipé de places de stationnement destinées aux salariés, le dote des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos.

II.-Toute personne qui construit :

1° Un bâtiment accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public ;

2° Ou un bâtiment constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques équipé de places de stationnement destinées à la clientèle, le dote des infrastructures permettant le stationnement des vélos. »

#### 2.1.3. Le partage de la voirie

Les cyclistes sont soumis au code de la route, au même titre que les véhicules motorisés. Il est par ailleurs spécifié pour les cyclistes à l'article R431 du Code de la Route que, sous peine d'une amende de contravention 2<sup>ème</sup> classe (Article R431 du Code de la Route) :

- ❖ Lorsqu'ils circulent la nuit, ou le jour lorsque la **visibilité est insuffisante**, conducteur et passager doivent porter **hors agglomération** un **gilet de haute visibilité** conforme à la réglementation.
- ❖ Le **transport de passagers** n'est autorisé que sur un **siège fixé au véhicule**, différent de celui du conducteur.
- ❖ Les conducteurs attelés d'une **remorque ou d'un side-car** ne doivent **jamais rouler de front** sur la chaussée. Les conducteurs ne doivent **jamais rouler à plus de deux de front** sur la chaussée. Ils doivent se mettre en **file simple dès la chute du jour** et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche.
- ❖ Il est **interdit** aux conducteurs **de se faire remorquer** par un véhicule.
- ❖ **L'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables** est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet. Lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, les utilisateurs de cette piste doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation. Les conducteurs peuvent circuler sur les **aires piétonnes** dans les deux sens, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver **l'allure du pas** et de ne pas

occasionner de gêne aux piétons. Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les **accotements équipés d'un revêtement routier**.

- ❖ **Hors agglomération**, le long des routes pavées ou des routes en état de réfection, la circulation sans remorque est **autorisée sur les trottoirs et contre-allées** affectées aux piétons. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus de circuler à l'allure du pas à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse au droit des habitations.
- ❖ Sauf pour les cycles dits tandems, le **siège du passager** doit être muni soit d'une courroie d'attache, soit d'au moins une poignée et de deux repose-pied. Sur tous les véhicules à deux roues, pour les **enfants âgés de moins de cinq ans**, l'utilisation d'un siège conçu à cet effet et muni d'un **système de retenue est obligatoire**. Le conducteur doit s'assurer que les pieds des enfants ne peuvent être entraînés entre les parties fixes et les parties mobiles du véhicule.

#### 2.1.4. Le Plan national d'action mobilités actives (PAMA) a modifié le Code de la Route par décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au « partage de la voirie », afin de faciliter la circulation des vélos :

- Généralisation des doubles sens cyclables : **Article R412-28-1 du Code de la Route**

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »



- Sas cyclistes aux feux de signalisation : **Article R415-15 alinéa 2 du Code de la Route**

« L'autorité investie du pouvoir de police peut décider de mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles, l'autre pour les autres catégories de véhicules. La ligne d'arrêt pour les cycles peut être autorisée pour les cyclomoteurs. »



- Contraventions renforcées pour les véhicules motorisés : **Article R417-11 du Code de la Route**

I. Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté :

a) Sur les trottoirs, à l'exception des motocyclettes, tricycles à moteur et cyclomoteurs ;

b) Sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ;

c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ;

II.-Tout arrêt ou stationnement très gênant pour la circulation publique prévu par le présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe<sup>1</sup>

III.-Lorsque le conducteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement très gênant pour la circulation publique, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

- Circulation des cyclistes élargie **Article R412-9 du Code de la Route**

« Un conducteur de cycle peut s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une trajectoire matérialisée pour les cycles, signalisée en application des dispositions de l'article R. 411-25, le permet. Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, un conducteur de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité. »

- Meilleur partage de la chaussée voiture/vélo : **Article R412-19 du Code de la Route**

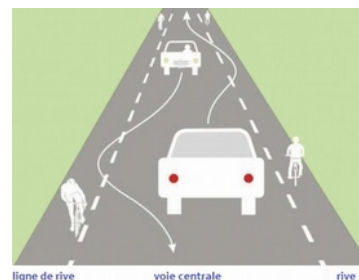
« Lorsque des lignes longitudinales continues axiales ou séparatives de voies de circulation sont apposées sur la chaussée, [...] leur chevauchement est autorisé pour le dépassement d'un cycle dans les conditions prévues par l'article R. 414-4. »

<sup>1</sup> Article R49 Code de procédure pénale : Le montant de l'amende forfaitaire prévue est de 135 euros pour les contraventions de la 4e classe

→ La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

Un Etat des lieux des CVCB a été publié en mars 2017 par le CEREMA. Il montre que cet aménagement, encore peu présent en France, est particulièrement intéressant pour faire le lien entre deux aménagements cyclables plus traditionnels et lorsqu'un aménagement cyclable spécifique n'est pas envisageable (pour manque de place par exemple).

L'article R.431-9 du code de la route permet depuis 2015 [Décret n°2015-808] la mise en place de cet aménagement en agglomération.



### 2.1.5. Les usagers

→ Port du casque chez les enfants : **décret n° 2016-1800 du 21 décembre 2016**

Le décret rend obligatoire le port du casque pour les conducteurs et les passagers de cycle âgés de moins de douze ans, sous peine d'une contravention de quatrième classe (135 euros).

→ Salariés - Indemnité kilométrique vélo : **Article L3261-3-1 du Code du Travail**

« L'employeur peut prendre en charge, dans les conditions prévues à l'article L. 3261-4, tout ou partie des frais engagés par ses salariés pour leurs déplacements à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une " **indemnité kilométrique vélo** ", dont le montant est fixé par décret. Le bénéfice de cette prise en charge peut être cumulé, dans des conditions fixées par décret, avec celle prévue à l'article L. 3261-2<sup>2</sup> lorsqu'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare ou une station. ».

Traduction du Décret dans l'**Article D3261-15-1 et 15-2** :

« Le montant de l'indemnité kilométrique vélo mentionnée au premier alinéa de l'article L. 3261-3-1 est fixé à 25 centimes d'euro par kilomètre » (Article D3261-15-1)

« Le bénéfice de la prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique pour les trajets de rabattement vers des arrêts de transport public peut être cumulé avec la prise en charge des abonnements de transport collectif ou de service public de location de vélo prévue à l'article L. 3261-2, à condition que ces abonnements ne permettent pas d'effectuer ces mêmes trajets. Le trajet de rabattement effectué à vélo pris en compte pour le calcul de la prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique correspond à la distance la plus courte entre la résidence habituelle du salarié ou le lieu de travail et la gare ou la station de transport collectif. » (Article D3261-15-2)

### 2.1.6. Réglementations annexes qui soutiennent le développement des modes doux

→ Limitation de vitesse : **Article L2213-1-1 du Code général des collectivités territoriales**, introduite par la Loi sur "la transition énergétique pour la croissance verte"

« [...] Le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement. »

Illustration : 42 communes de la métropole de Grenoble ont ainsi abaissé la limite de vitesse de 50 à 30 km/h (avec des exceptions sur certaines portions qui restent à 50km/h mais représentent des exceptions).



→ Signalisation routière - **Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives**

A l'entrée et à la sortie d'une Zone 30, Zone de rencontre ou d'une Aire piétonne, telles que définies aux articles R. 110-2 et R. 411-3 et 4 du code de la route, un panneau est installé pouvant être complété par un marquage au sol réalisé conformément à l'article 118-7.

<sup>2</sup> Article L3261-2 du Code du Travail : « L'employeur prend en charge, dans une proportion et des conditions déterminées par voie réglementaire, le prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos. »

→ Réforme du stationnement - **Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014**

La réforme du stationnement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Elle consiste à dépenaliser le stationnement sur voirie, et à mettre en place une « redevance d'utilisation du domaine public » relevant de la compétence du conseil municipal ou de l'EPCI.

Cette nouvelle réglementation devrait permettre un renforcement de la surveillance et du montant des forfaits, et une meilleure adaptation au contexte local.

Dans les autres Etat de l'Union Européenne ayant déjà mis en place la réforme, on constate une évolution des comportements vers un bien meilleur niveau de paiement.

## 2.2. La répartition de la compétence sur le territoire

---

La compétence en matière de création des aménagements cyclables ne correspond pas à la compétence Transport. Ainsi, chaque collectivité est responsable de la création et de l'entretien des aménagements cyclables des voiries dont elle est gestionnaire, dans le respect des dispositions du PDU

---

Sur le territoire communal, on recense ainsi :

- **Responsabilité communale Dieppoise** pour tout ce qui concerne les aménagements cyclables des voiries communales,
- **Compétence départementale pour la Seine Maritime** en ce qui concerne les voiries départementales non urbaines. Cette compétence départementale représente un enjeu majeur pour le réseau Dieppois avec le passage de :
  - **La véloroute du Littoral**, qui fait partie de l'Eurovélo n° 4 Roscoff - Kiev, et qui passe par la D75 à l'approche de Dieppe. D'après un article publié le 3 février 2015 par le département : « Son parcours alterne sections réservées aux cyclistes et portions de routes à faible trafic fréquentées par les automobilistes. »
  - **Le Véloroute du Lin**, itinéraire multi-randonnée reliant Dieppe et Fécamp. Selon la même source (article du 23 avril 2015) : « Il s'agit majoritairement d'un aménagement de type « voie verte » qui conformément au Code de la Route, est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés (piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite, ...). »
  - **L'Avenue verte London – Paris**, itinéraire cyclotouristique majeur de plus de 400km (dont 80 en Seine Maritime qui traversent le Pays de Bray et le Pays Terroir de Caux) sur le tracé de l'ancienne voie de chemin de fer. Sur les 406 kilomètres de l'itinéraire traversant la France, 80 kilomètres de l'avenue verte London-Paris passent en Seine-Maritime



FIGURE 11 - SCHÉMA DIRECTEUR DÉPARTEMENT DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES - ZOOM AUTOUR DE DIEPPE (SOURCE : DÉPARTEMENT DE SEINE MARITIME)

- Le département a par ailleurs reçu pour 2015-2018 le **label national Label Accueil Vélo**, qu'il distribue à un certain nombre d'établissements notamment autour de la Voie verte.

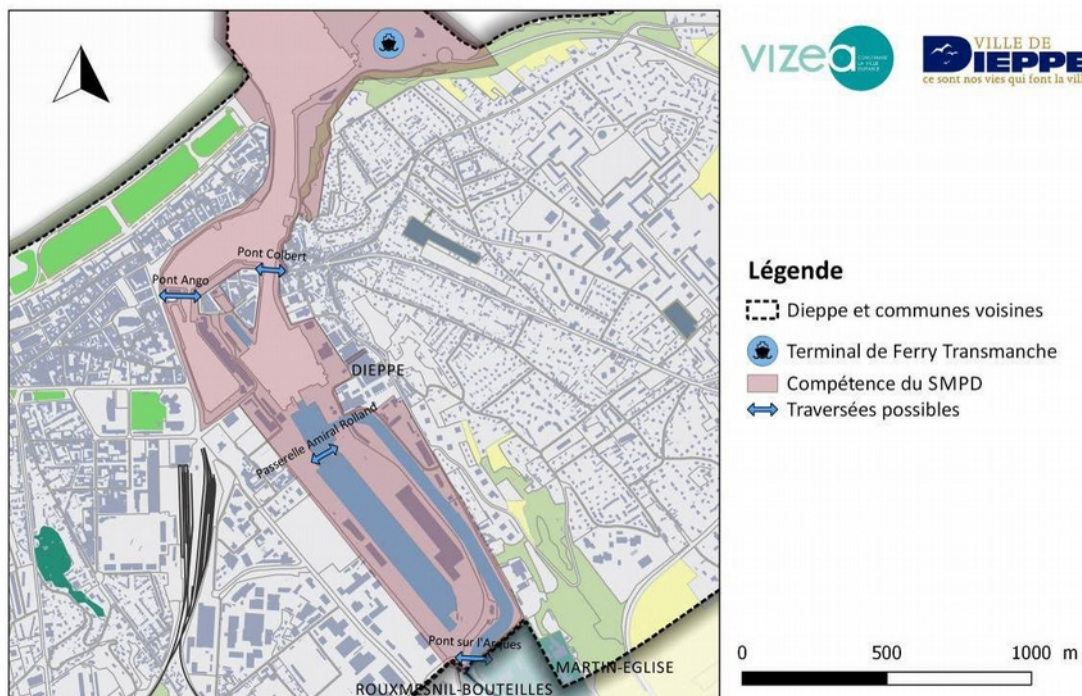


FIGURE 12 - PLAN ET LÉGENDE DES PRINCIPAUX SERVICES LABELISÉS ACCUEIL VÉLO AUTOUR DE DIEPPE (DÉPARTEMENT DE SEINE MARITIME, 2014)



- **Compétence Transports de la Communauté d'Agglomération Dieppe Maritime** : responsable s'il y a lieu du développement des systèmes de vélos en libre-service
- **Syndicat Mixte du Port de Dieppe (SMPD)** : depuis le 1er janvier 2007, le Syndicat Mixte du Port de Dieppe assure la gestion et l'aménagement du Port de Dieppe. Il est donc responsable des aménagements vélo au niveau des traversées Est-Ouest (Pont Colbert et passerelle notamment).

## Carte de la compétence du Syndicat Mixte du Port de Dieppe



La répartition et la « dilution » des compétences vélo sur le territoire représentent un enjeu important en matière de coordination des actions.

La mise en place d'un référentiel d'aménagement cyclable commun, permettrait de rendre cohérents l'ensemble des aménagements réalisés (type de revêtement, signalisations, jalonnement, présence ou non de sas à vélos, bandes ou pistes cyclables, continuité des itinéraires lors des franchissements des giratoires, etc.).

## 2.3. Documents cadres du territoire pour le vélo

### 2.3.1. PDU (2006), Communauté d'Agglomération de Dieppe Maritime

Le PDU est compatible avec le Plan Régional de Qualité de l'Air de la Région Haute-Normandie approuvé le 24 décembre 2001. Il pointe 2 axes principaux dont l'aménagement doit être retravaillé :

- **Un axe nord-sud**, de diffusion de l'activité économique de l'agglomération ;
- **Un axe est-ouest**, parallèle à la côte, qui suit l'expansion urbaine de Dieppe et notamment ses faubourgs.  
« Aujourd'hui, la majorité des déplacements d'une rive à l'autre se passe plus au sud sur les rocades. Il n'existe plus de transit, et même très peu d'échange entre les quartiers est et ouest de la ville. Les PL sont reportés sur les rocades également. » (PDU, 2006)



FIGURE 13 - SCHÉMA CYCLABLE (PROJET PDU) - EN POINTILLÉ ÉPAIS : LIAISON PRIORITAIRE / EN POINTILLÉS FINS : OBJECTIFS MOYEN TERME

Le PDU prévoit l'élaboration d'un schéma directeur cyclable par la CA Dieppe Maritime. Concernant Dieppe, les objectifs identifiés par le PDU pour ce schéma étaient les suivants :

- « Travailler sur les aménagements existants et projetés, notamment les voies et avenues vertes du Conseil Général ou les boucles d'Offranville, etc. »
- « Prévoir les liaisons entre ces différentes sections pour créer un véritable réseau sur l'ensemble de l'agglomération et notamment dans le centre de Dieppe, axes répondant aux déplacements de loisirs, tourisme et surtout domicile-travail et études. »
- Faire « le lien entre la gare, le centre-ville et le terminal Transmanche. »
- « Prendre en compte les différents établissements secondaires et les équipements générateurs de circulations douces.
- « Sur tout le territoire, les axes structurants suivront les vallées ou les plateaux. Dans un deuxième temps, le traitement du franchissement des côtières sera étudié plus précisément et il devra être réaliste au regard des contraintes topographiques (pentes supportées, éventuel accès aux bus à certaines heures...). »
- « Préciser les axes de desserte dans les principaux quartiers de Dieppe qui seront raccordés aux axes structurants. »
- « Les aménagements de voirie en centre-ville doivent favoriser la circulation des vélos : zones piétonnes autorisées aux vélos, création de plateaux mixtes où le vélo trouve naturellement sa

place, possibilité d'utiliser les couloirs bus. Cependant l'utilisation de matériaux valorisants (pavés, galets) conduit à des conditions de roulement qui ne sont pas toujours excellentes. La mise en place d'une zone 30 et l'interdiction du stationnement sur certaines voiries étroites pourra être une réponse judicieuse à l'insertion des circulations cyclables dans ce tissu urbain ancien. »

- « Un plan de jalonnement à mixer ou non avec celui des liaisons piétonnes devra également être proposé en complément de ce schéma directeur. Il unifiera les indications sur l'ensemble de l'agglomération. »
- « Le stationnement des cycles est une des contraintes majeures à l'utilisation de ce mode de transport. Nous préconisons la mise en place de normes de stationnement adaptées à chaque lieu de travail, de loisir ou de logement comme cela se fait déjà dans des agglomérations comme Paris, Londres ou Berlin. Ces normes en matière de stationnement devront être intégrées à tous les documents d'urbanisme réglementaires et seront donc appliquées pour toutes les opérations d'urbanisme futures, qu'il s'agisse d'opération de renouvellement urbain ou de nouveau quartier mis à l'urbanisation. Il serait souhaitable que ces normes puissent être appliquées sur les opérations récentes dont les documents d'urbanisme ne seront pas encore aux normes. Les PLU prévoient les mesures de compensations lorsque la réalisation effective des places est techniquement impossible. Le PDU propose les normes suivantes, celles-ci pourront être adaptées au niveau communal de manière à prendre en compte les spécificités : »
- Le PDU indique enfin que « les différents partenaires de l'élaboration du PDU sont également invités à se doter d'une flotte de vélos qu'ils laissent à la disposition de leurs employés et élus. Cette opération doit fonctionner comme un accélérateur de l'usage de ce mode de transport dans une ville où les administrations sont idéalement situées en fond de vallée au sud du centre-ville. Ce genre d'opération est actif dans de nombreuses villes sur toute la France. »

Logements	0,5 vélos/appartement	
Cafés-restaurants	1 vélo/80 places assises	
Cinémas-Théâtres	1 vélo/100 fauteuils	
Activités Commerces	1 vélo/300m <sup>2</sup>	
Musées	1 vélo/300 m <sup>2</sup>	
Equipements sportifs et de loisirs autres	1 vélo/15 utilisateurs	
Universités/Etablissements supérieurs	1 vélo/10étudiants	
Bureaux	1 vélo/2000 m <sup>2</sup>	2 douches à partir de 2000 m <sup>2</sup>
Collèges	1 vélo/20 élèves	
Lycées	1 vélo/40 élèves	

FIGURE 14 - NORMES VÉLO PROPOSÉES (NON PRESCRIPTIF) PAR LE PDU POUR LES PLU (PDU, 2006)

## 2.3.2. Plan de développement touristique départemental 2016-2021

Le Département de Seine Maritime a également mis en place récemment son Plan de développement touristique départemental, qui fixe ses grandes ambitions pour 2016-2021 :

- Renforcer l'attrait de l'offre et son adaptation à la demande
- Rendre plus innovantes et performantes la productivité et la consommation touristique
- Mettre en place une gouvernance collaborative

Dans le cadre du 1<sup>er</sup> objectif « Renforcer l'attrait de l'offre et son adaptation à la demande » trois Fiches Actions font spécifiquement référence à la pratique cyclable :

- Fiche A2. Contribuer à un développement partagé et ambitieux d'une Seine impressionnante
    - Dont « Contribuer activement à la dynamique de la Véloroute référencée V33 Paris – Le Havre »
  - Fiche A3. Renforcer l'attractivité et les spécificités du Littoral.
    - Dont « Capitaliser sur la Véloroute du littoral »
  - Fiche A-5. Capitaliser sur l'offre Vélo. Dont :
    - « Sensibiliser les acteurs et déployer une offre de services structurée le long des itinéraires »
    - « Poursuivre le déploiement de la Marque « Accueil Vélo » le long des itinéraires inscrits au Schéma Directeur Départemental des Véloroutes et Voies Vertes »
    - « Poursuivre la promotion et la commercialisation de l'offre »
    - « Connecter les grands itinéraires aux territoires traversés en travaillant avec les collectivités territoriales »
- « Favoriser l'émergence des circulations douces sécurisées connectées aux pôles touristiques

## 2.3.3. Schéma Directeur Cyclable (2013), CA Dieppe Maritime

Suivant les préconisations du PDU, un schéma directeur cyclable a été entrepris par la CA Dieppe Maritime, mais n'a jamais été validé politiquement. Il est à l'arrêt depuis 2013 et n'a jamais été mis en œuvre.

### 1. Diagnostic

L'étude met en évidence la faible pratique du vélo et d'intermodalité train / vélo sur le territoire.

En tant que ville centre et de loin la plus peuplée de l'intercommunalité, Dieppe représente un point de cristallisation très important des enjeux pour le schéma cyclable.

Les zones à enjeux définies par le SDCy en termes touristiques sont le Centre balnéaire, le Château Musée et la Cité de la Mer et l'Office du Tourisme.

Le SDCy pointe également que Dieppe concentre très fortement les services (équipements culturels et sportifs, administrations, grandes infrastructures de transports et établissements d'enseignement secondaire de l'Agglomération). Seuls l'Ecole de musique d'Offranville, la piscine d'Arques et la gare de Saint-Aubin-sur-Scie sont situées en dehors de la ville centre et doivent donc pouvoir être desservies depuis Dieppe.

### 2. Priorités

- Priorité 1 : Liaisons structurantes de l'avenue verte et véloroute du littoral à renforcer
- Priorité 2 : Liaisons intercommunales

- Dieppe – Tourville-sur-Arques [tel qu'écrit dans le SDCy]. La partie de ce tracé traversant Dieppe va être mise en œuvre avec le dernier tronçon de l'Avenue verte jusqu'à la Gare SNCF
- Neuville-lès-Dieppe – Martin-Eglise (par Thibermont) : Estimation financière (hors acquisitions foncières éventuelles) : 1,8 millions €



FIGURE 15 - DÉCLINAISON DE LA STRATÉGIE DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE INTERCOMMUNAL EN ITINÉRAIRES (SOURCE : SDCy)

### 3. Autres propositions

Concernant la mise à disposition de services, l'étude pointe notamment :

- La nécessité de mettre en place un point de location de vélos avec 30 à 40 vélos et desservi par au moins une liaison cyclable et par bus à proximité du Transmanche ou de la Gare
- La nécessité de développer cette offre sur le long terme avec un service composé de plusieurs points de location

#### 2.3.4. Schéma Local de Déplacements (2008), CA Dieppe Maritime

Le schéma local de déplacements mené par la CA en 2008 laisse assez peu de place aux modes doux. Il pointe cependant aussi que les pôles générateurs de déplacements sont concentrés dans la ville de Dieppe, et estime une part modale des modes doux importante en centre-ville et non négligeable en périphérie. Cette part modale est toutefois portée quasiment exclusivement par la marche (22 % environ contre seulement 1 ou 2 % pour le vélo).

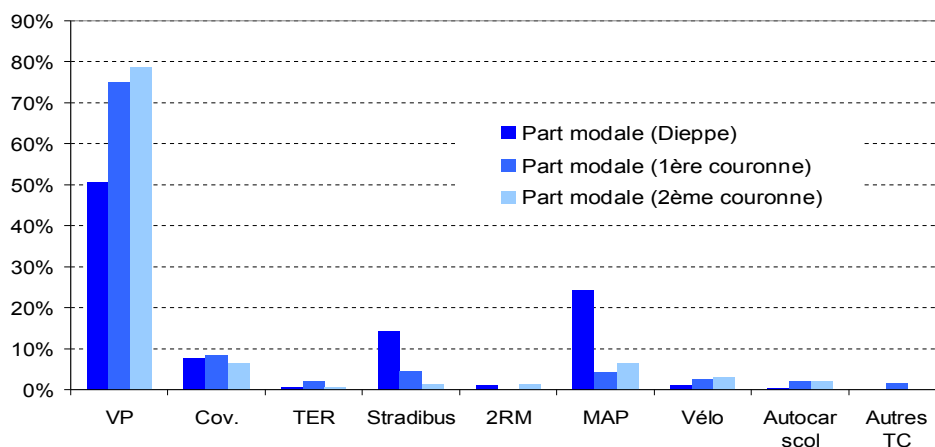


FIGURE 16 - GRAPHIQUE DE LA PART MODALE DES DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE (SCHÉMA LOCAL DE DÉPLACEMENTS)

Le schéma local de déplacements de 2008 visait à restructurer le réseau urbain autour de 3 lignes fortes et une navette desservant le centre-ville :

- Ligne 1 : RPA Beau soleil – Rue de Sygogne
- Ligne 2 : Val d’Arquet – Gare
- Ligne 3 : Gare – Les Bruyères (lycées Ango et Le Golf)

Les 5 lignes considérées comme secondaires sont les lignes de bus 5, 9, 10, 22 et 44.

La Gare doit devenir un véritable pôle intermodal, point central du réseau, en étant desservie dans les 2 sens, par toutes les lignes (sauf L44), le TER, les cars départementaux/desserte de la périphérie de Dieppe, le réseau urbain et les lignes virtuelles TAD.

Ce réseau prévoit enfin d’accompagner le développement urbain avec les projets de Val d’Arquet, Belvédère, Servius et Dieppe Sud.

### 2.3.5. Schéma d’Aménagement du Port de Dieppe pour la valorisation de l’environnement économique et urbain

Le projet proposé dans le schéma d’aménagement du Port de Dieppe prévoit une continuité linéaire permettant de relier l’entrée de ville au Terminal Transmanche, « reliant les bords de l’Arques réaménagés à l’arrivée du ferry, avec un réaménagement du **cours de Dakar** permettant une meilleure hiérarchisation des circulations au sein de celui-ci, et créant un espace pouvant concilier activités portuaires, cheminements piétonniers et parcours vélo. ». « Le cours de Dakar sera équipé et sécurisé afin de favoriser l’accueil du public. Une promenade piéton vélo sera mise en place. »

« **L’Arques** est valorisé et joue à la fois le rôle de barrière naturelle, et de promenade douce (piéton et cycliste). »

« Le port spectacle vivant modèle le paysage urbain offert à la vue. Les circulations douces (piétonnes et vélos) et les traversées par les différents ponts doivent être privilégiées. Trois parcours pourraient être envisagés :

- Des bords de l’Arques au Transmanche, en passant par l’ancien centre du Pollet.
- Du cours de Dakar au centre du Pollet. Sur le Pollet un circuit pourrait être mis en place : autour du port à sec, sur le quai de l’Yser, et le quai du Carénage.
- De la gare au front de mer, en passant par le centre-ville. »

« **[Sur l’île du Pollet]** le projet de port à sec générera de nouveaux flux de voitures et remet au premier plan la question du stationnement. Un regard attentionné à l’offre actuelle de stationnement au Pollet montre très clairement que l’île est quelque peu victime d’un manque de hiérarchisation dans l’offre proposée. En

effet, la proportion importante de parkings sauvages a tendance à phagocytter l'espace public disponible, en particulier le long du quai de l'Yser.


La réflexion future autour du stationnement à l'échelle de l'île et plus généralement sur l'ensemble de la ville, doit amener à une redéfinition claire de l'espace public. [...] Cette hiérarchisation entre les espaces dédiés au stationnement et ceux consacrés au cheminement pose par extension la question de la création d'un espace public de qualité entourant l'île, permettant une mise en valeur des façades donnant sur les quais et renforçant le potentiel commercial des lieux. »

**Il est intéressant de noter que ce projet d'aménagement prend bien en compte la pratique cyclable. Il faudra toutefois veiller avec le SMPD à ce que cette continuité ne soit pas trop linéaire ou directe, afin d'irriguer les commerces de Dieppe. Le schéma directeur cyclable sera l'occasion de donner une continuité et une cohérence entre ces projets et ceux de la commune.**



FIGURE 17 - PLAN ISSU DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU SMPD (LÉGENDE EN DESSOUS À GAUCHE)

### PROMENADES PAYSAGÈRES AU BORD DU PORT

- A** De l'Arques au Transmanche, en passant par l'ancien centre du Pollet.
- B** Du cours de Dakar au Pollet.
- C** De la gare au front de mer, en passant par le centre ville.
-  Gare

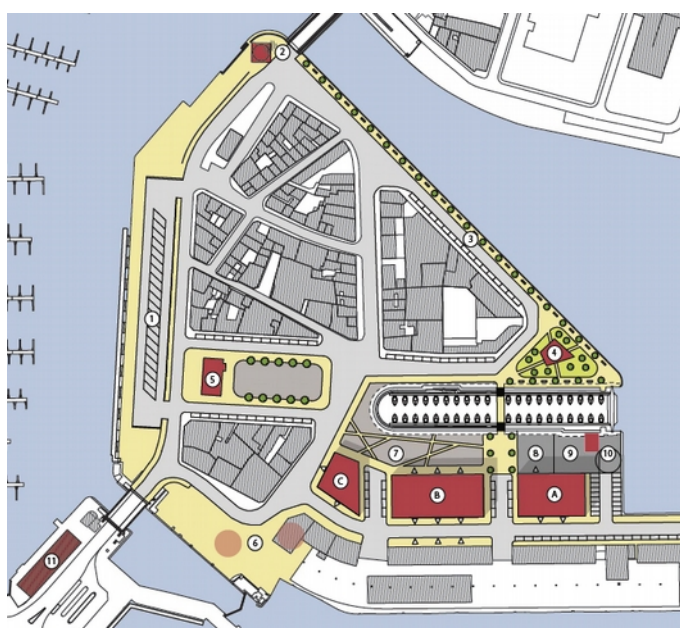


FIGURE 18 - ÎLE DU POLLET - CARTE ISSU DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DU SMPD

### 2.3.6. SCOT (2016), Pays dieppois Terroir de Caux

Le SCOT du Pays Dieppois Terroir de Caux fait une place assez importante à la pratique cyclable, citée aussi bien dans le PADD que dans le DOO comme un enjeu touristique, culturel, environnemental, développement économique et de qualité de vie au quotidien.

Dans le PADD deux axes en particulier sont concernés :

- Axe 2 - La trame et la politique touristique et culturelle. Pour « affirmer une destinée touristique reconnue et intégrée au mode de développement du Pays », le PADD propose de :

*Déployer un maillage de voies douces en lien avec les sites touristiques tout en favorisant les opportunités de les greffer à des espaces de services de proximité (artisanat, ventes directes). Il s'agit aussi de :*

- *Valoriser l'avenue verte Paris / Londres qui constitue une artère structurante sur laquelle s'appuyer pour développer les voies douces locales et favoriser des aménagements et services connexes (vente directe...);*
- *Développer les liaisons douces Normandie / Hauts de France, en particulier cyclables, le long du littoral mais hors zone côtière immédiate (vers le Tréport et Fécamp) et/ou dans l'arrière-pays (en s'appuyant sur les vallées). Il s'agit de rechercher dans le cadre de coopérations l'arrimage des parcours normands avec ceux des Hauts-de-France : le Pays Dieppois Terroir de Caux pouvant constituer un pivot ;*
- *S'inscrire dans une démarche de tourisme durable notamment en favorisant le changement des modes de déplacements vers les mobilités douces.*

- Axe 7 - La trame et la politique des mobilités. Afin d'« organiser une accroche efficace aux grands flux et irriguer tout le Pays en moyens de mobilités plus durables », le PADD conseille :

*De réduire les temps de déplacements, les déplacements contraints et l'usage individuel de la voiture :*

- *Par une politique d'urbanisme organisant des échelles de vie de proximité (proximité habitat/service) autour de pôles structurants (pôle de Dieppe et pôles d'équilibre) ainsi que l'intensification des centralités existantes (centres des villes, bourgs et villages...). En outre, ces échelles de vie de proximité favorisent la mise en place de bassins de déplacement cohérents. Enfin, le renforcement de pôles urbains bien identifiés (dont ceux détenant une gare) qui constituent l'armature principalement pour le développement du territoire, favorise les capacités à organiser des moyens de transports collectifs ou partagés et les changements de modes de déplacement.*
- *Par une politique des déplacements ayant pour objectifs de développer des solutions multimodales complémentaires (Transport à la demande, liaisons douces, covoiturage....) et de faire de la N27 et de la ligne Rouen – Dieppe un axe majeur de multimodalité.*
- *En cherchant à faciliter les déplacements entre bassins de vie.*

Dans le DOO le vélo est considéré comme :

- Enjeu touristique : pour favoriser l'accès aux paysages et patrimoines

*« Rechercher les liens entre les abords des sites patrimoniaux et les voies douces : sécuriser un espace clairement dédié aux piétons et cyclistes (traitements différenciés du sol,...). Un stationnement pour vélo pourra dans ce cadre être prévu. Les collectivités chercheront aussi à baliser les accès aux voies douces depuis ces sites. » (obj. 1.4.2)*

*Prendre appui sur l'avenue verte, l'axe Abbeville – Fécamp et les vallées pour développer le maillage d'itinéraires à vélo pour protéger, valoriser et mettre en réseau les patrimoines et points d'intérêt (obj 2.3.2). Les collectivités riveraines de ces secteurs prévoient dans leur document d'urbanisme les possibilités de valorisation ou d'aménagement, permettant de faciliter la réalisation de parcours cyclables, à pied et/ou à cheval pour organiser des boucles irriguant le territoire de découverte patrimoniale et d'accès aux autres activités sportives et de loisirs*

→ Enjeu de développement économique – mode de déplacement au quotidien

*Réadapter les produits immobiliers vacants dans le tissu urbain pour répondre aux nouveaux besoins à moyen / long terme en traitant notamment les problèmes de raccordement au réseau cyclable (obj. 2.1.1)*

*Les aménagements veillant à sécuriser, à faciliter les itinéraires cyclables (utilisation des sites propres bus, double-sens vélo, voies dédiées le cas échéant) ainsi qu'à pacifier plus largement les déplacements motorisés (zone de rencontre, zone 30) devront être mobilisés par les collectivités locales dans leur projet de voirie, et plus systématiquement aux abords des gares et des arrêts TC. Le SCoT invite les collectivités locales et les entreprises du territoire à mettre en place des parcs de vélos à assistance électrique (VAE) pour le déplacement de leurs collaborateurs, à l'échelle d'un site d'activité, d'une commune, entre le domicile et le travail ... Plus largement, les collectivités pourront insuffler une dynamique d'équipement des ménages par l'accord « d'éco-subsidations » compatibles avec l'achat d'un VAE. Ce mode de déplacement devra être intégré dans les Plans de Déplacements Urbains ainsi que les Plans de Déplacement d'Entreprise. (obj 1.3.2)*

*Ils veilleront au maillage, à horizon SCoT, de l'espace de mobilité par un réseau d'infrastructures spécifique aux modes doux et la définition d'itinéraires cyclables intercommunaux, ou à minima en permettant leur usage de manière sécurisée. En particulier, les équipements scolaires et sportifs devront pouvoir être desservis par ce type d'itinéraires. (obj 3.1.3)*

→ Enjeu d'intermodalité

*prévoir des itinéraires piétonniers et cyclables sécurisés et lisibles permettant l'accessibilité à des espaces de mobilités dédiés (transports en commun, espaces de co-voiturage etc..) (obj. 2.1.5)*

*Les collectivités anticipent les besoins de stationnement et de multimodalité aux abords des points d'intérêts et facilitent les possibilités d'aménagement dans les documents d'urbanisme (Emplacements réservés, OAP, etc.) pour organiser le stationnement et le changement de mode de déplacement en amont, faciliter depuis les gares l'utilisation du vélo, favoriser dans les communes littorales le développement d'itinéraires doux vers l'arrière-pays (piétons, vélos électriques...) (obj. 2.3.4)*

Le SCoT insiste sur la nécessité d'intégrer la thématique vélo dans les documents d'urbanisme (obj 3.1.1) :

→ Dieppe Maritime poursuit l'objectif de transport public pour tous. Les documents d'urbanisme locaux, les plans de gestion des déplacements et les politiques publiques spécifiques mettront en oeuvre les principes suivants :

*L'aménagement du centre-ville devant favoriser les modes de déplacements alternatifs à l'automobile et s'inscrire dans la démarche de valorisation du front de mer (continuité des itinéraires cycles et piétons, accessibilité PMR), l'achèvement et l'extension du réseau des itinéraires cyclables à l'échelle de l'agglomération, en tenant compte de la topographie et de la sécurisation des franchissements des axes de grand passage.*

*La formulation d'une offre spécifique aux usagers de passage (touristes), à la fois en haute et en basse saison en facilitant l'accès aux sites touristiques littoraux depuis la Gare TER de Dieppe,*

→ En l'absence de plans de déplacements urbains, les documents d'urbanisme veilleront à proposer une offre d'itinéraires cyclables qui établit des liaisons structurantes et plus diffuses entre et autour des grands générateurs de flux (pôles d'emplois, pôles de transports, centres anciens commerçants, établissements scolaires, zones commerciales, équipements et services publics) dans un périmètre tenant compte du niveau d'attractivité de l'équipement.

Le Scot fixe enfin des objectifs d'aménagement pour le renforcement du pôle commercial « Belvédère – Maison Blanche ». Il s'agit de prévoir une offre en stationnement vélo à l'échelle du pôle commercial

## 2.3.7. PLU (2013), Dieppe

### 1. Rapport de Présentation

Le rapport de présentation du PLU de Dieppe pointe la faiblesse des aménagements et la faible proportion de cycliste (1% des déplacements seulement sur la commune).

L'enjeu n°6 « Inscrire les déplacements dans une démarche de développement durable » propose ainsi de :

- Poursuivre le réseau cyclable (et le relier à la Voie Verte et à la voie littorale) ;
- Mettre en place des double-sens en zones 30 ;
- Formaliser les échanges multimodaux avec la création d'un pôle multimodal autour de la gare SNCF proposant notamment la location de vélos et des parcs de stationnement ;
- Réflexion sur la place de la voiture dans le centre-ville et sur le front de mer ;
- Rééquilibrage de l'espace public en faveur des modes actifs : réflexion sur le Plan de circulation pour favoriser les transports en commun, les déplacements cyclables et piétonniers ;
- Intervention sur les boulevards suite aux raccordements avec la RN27 : requalification des boulevards urbains (ex. : l'avenue Gambetta) ;
- Réaménager les entrées de ville (Route de Bonne Nouvelle, route des Graves de Mer, route de Pourville...) ;
- Mettre en place, sur tout le territoire communal et intercommunal, un maillage de circulations douces, en cohérence avec les plans de déplacements supra communaux, tout en prenant en compte les contraintes liées à la déclivité. L'intégrer également au maillage doux des communes environnantes ;
- Développer les circulations douces, notamment les pistes cyclables, afin de relier les équipements structurants (gare, établissements scolaires, centres médicaux, commerces...), les zones d'emplois, et les secteurs résidentiels ;
- Rééquilibrer l'espace public en faveur des modes alternatifs à la voiture dans le centre-ville et sur les axes de faubourg.

### 2. PADD

Dans les choix retenus pour le PADD apparaissent :

- AXE 4 - Favoriser le rayonnement de Dieppe à l'échelle du Nord du département en rendant attractifs les équipements, desservis par une infrastructure multimodale

AXE 4.1 Objectif 1 : Développer des modes de déplacements durables pour agir en faveur de l'intermodalité :

- Orientation 2 : Favoriser les modes de déplacements actifs

– Mettre en place sur tout le territoire communal un maillage de circulations douces attractif et sécurisé, en cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la CA Dieppe Maritime, du Schéma Local des Déplacements et du Schéma Directeur Cyclable, tout en prenant en compte dans la mesure du possible, des contraintes liées à la déclivité

– Développer les circulations douces, notamment les pistes cyclables, afin de relier les équipements structurants (gare, scolaire, médical, commerce, etc.), les zones d'emplois et les quartiers d'habitation

– Mettre en valeur et développer un réseau d'itinéraires alternatifs de liaisons actives paysagères, accessibles aux piétons, dont les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), et aux vélos, constituant un véritable « réseau vert », reliant les différents quartiers de Dieppe aux communes limitrophes ainsi qu'à l'Avenue Verte et à la voie littorale

– Créer des parcours piétonniers directs menant aux stations de transports en commun

– Renforcer les « zones 30 » et développer des « zones de rencontre », principalement en centre-ville, créant ainsi des espaces de cohabitation entre tous les types d'utilisateurs de la rue : piétons, cycles, voitures, bus, etc.

- Orientation 3 : Développer une politique de stationnement en cohérence avec les transports publics

Le stationnement doit être régulé et organisé afin de présenter une meilleure lisibilité dans les zones de densité et de centralité. Les projets urbains devront intégrer la problématique des déplacements et du stationnement. Le stationnement des vélos devra être prévu.

- AXE 4.1 Objectif 2 : Améliorer l'accessibilité de la ville en réorganisant les espaces de circulation

- Orientation 2.2 : Concevoir et aménager des espaces publics intégrant les évolutions en matière de déplacements

Redistribuer l'espace et faire des choix en termes de répartition entre circulation générale, stationnement, piétons, vélos et transports publics, notamment en exploitant au mieux la largeur des voies, pour permettre une coexistence harmonieuse des différents modes de déplacement, tout en privilégiant les modes de déplacements alternatifs à la voiture dans le centre-ville et sur les axes de faubourg

### **3. OAP**

Sur les OAP, la thématique vélo est abordée pour le Secteur du Pollet :

Objectif : « Requalifier le secteur du Pollet, (dont les voiries appartiennent au Port), afin de créer une façade mixte (activité portuaire, logement, commerce, tourisme...) et de le rendre plus attractif et identitaire. »

Un des projets prévus sur ce secteur est la « Requalification de la rue Edouard Lavoine afin d'améliorer la desserte de l'île du Pollet depuis la «tête Nord» de la ZAC Dieppe Sud, tout en privilégiant les modes de déplacements alternatifs à la voiture (transports en commun, vélos, piétons...) »

### **4. Règlement de zonage**

(cf. tableau page suivante)

Zone	Aménagements ou secteurs auxquels la réglementation s'applique	Détail de la réglementation en matière d'aménagements cyclables
<b>Zone N</b>	Pour les hôtels	>= 1 place de stationnement 2 roues non motorisées par tranche de 4 chambres
<b>Zones UB, UC, UM et UP</b>	Pour les programmes de logements collectifs de plus de 3 logements	1 emplacement 2 roues non motorisé par logement
	Pour les foyers, centres d'hébergement	1 emplacement 2 roues non motorisé par chambre
	Pour les bureaux	1 emplacement 2 roues non motorisé par 100 m <sup>2</sup> de SDP créée
	Pour les collèges et les lycées	10 emplacements 2 roues non motorisé par classe
<b>Zone UI</b>	-	Chaque opération devra prévoir un emplacement destiné au stationnement des deux roues
	Secteurs UIa et UIp	Cet emplacement aura une surface de 1m <sup>2</sup> pour 100m <sup>2</sup> de surface de plancher
	Secteur UIc	Cet emplacement aura une surface de 1m <sup>2</sup> pour 50m <sup>2</sup> de surface de plancher

TABLEAU 1 - RÈGLEMENT D'OCCUPATION DES SOLS (ARTICLES 12 DES DIFFÉRENTES ZONES)

Le règlement de zonage du PLU de Dieppe est ainsi moins détaillé que celui préconisé au PDU (qui impose notamment un nombre de places de stationnement par places assises dans les cafés, restaurants, cinémas et théâtres), mais il est par exemple bien plus contraignant pour les bureaux en Zones UB, UC, UM et UP (1 emplacement 2 roues non motorisé par 100 m<sup>2</sup> de SDP créée contre 1 emplacement par 2 000m<sup>2</sup> dans le cadre du PDU).

Toutefois cette réglementation s'applique aux constructions nouvellement créées, et n'est donc pas la norme aujourd'hui pour tous les aménagements déjà existants qui se trouvent bien en-deçà de ces seuils.

## Un bilan de diagnostic favorable au développement du schéma directeur cyclable

**Atouts** : Une **ville centre** et une ville centrale (services / emplois / éducation) pour le développement d'une pratique cyclable à l'échelle de l'agglomération.

Une **ville des courtes distances** où le vélo peut représenter un gain de temps considérable, d'autant qu'en voiture il est difficile de s'y garer l'été !

Des **acteurs** sur lesquels s'appuyer :

. « Dieppe à vélo », une association citoyenne investie sur laquelle il est possible de s'appuyer

. Une Ecole précurseur : De Broglie

**Double sens cyclables**, rues et **zones 30**, qui améliorent la pratique cyclable en centre-ville

**Opportunités** : Aide de l'Etat pour l'achat d'un **VAE**

Nouvelle **réglementation sur le stationnement** voiture

Intérêt soulevé par le sujet auprès des habitants (se saisir de la dynamique de la **concertation publique**)

**Projets en cours** et à venir susceptibles d'intégrer le vélo :

- **SMPD** accepte de repenser certains de ses aménagements en cours et à venir en fonction de la problématique vélo, notamment au niveau du Pont Colbert, passerelle actuellement interdite, Arques...

- Etudes en cours pour repenser l'aménagement de la zone littorale et du **centre-ville**, travaux / déviation RD 75, ANRU et projet Janval / Ferme des Hospices

Volonté de **l'ACREPT** de travailler davantage sur les enjeux de sensibilisation

**Faiblesses** : **Omniprésence de la voiture** dans Dieppe (y compris en stationnement) notamment en saison, qui rend la présence du vélo peu visible

**Pauvreté actuelle du réseau cyclable** en dehors du centre-ville

**Pentes** et quartiers difficiles d'accès hors centre-ville

Acteurs multiples qui entraînent une **inertie** sur certains sujets (répartition du foncier, compétences). Inertie de la CA, des autres Ecoles et des entreprises

**Absence d'intermodalité** efficace avec le vélo, notamment avec les lignes de bus et la Gare (routière et SNCF)

Manque de **stationnements** adaptés près des lieux à desservir et des lieux d'habitation

Un SCoT fort sur le sujet vélo, mais dont l'application **PLU** reste assez peu ambitieuse

**Menaces** : **Sentiment d'insécurité** des habitants : y remédier au plus vite

La voiture et la marche, qui sont les concurrents directs du vélo à Dieppe

Le bus, lorsqu'il ne prend pas en compte l'intermodalité vélo

Les enjeux identifiés, par la phase diagnostic de l'étude, pour améliorer la pratique cyclable sont les suivants:

- **Proposer un maillage hiérarchisé sur l'ensemble de la commune permettant :**
  - ✓ De desservir les pôles générateurs de déplacements
  - ✓ De relier le centre-ville et les différents quartiers
  - ✓ De relier les communes limitrophes
  - ✓ D'orienter les cyclistes loisirs de passage vers le centre-ville, la plage et le Pollet
  - ✓ D'assurer une liaison cohérente et sécurisée pour les usagers de l'Avenue verte London – Paris
  
- **Travailler sur la place respective du vélo et de la voiture** (vitesse, signalisation, stationnement, contrôles, sensibilisation, etc.
  
- **Améliorer la lisibilité du réseau**
  
- **Proposer les services essentiels à un développement de la pratique vélo au quotidien :**
  - ✓ Services de stationnement, dont une partie de stationnement sécurisés et protégés à proximité des pôles principaux d'intermodalité et des services du centre-ville
  - ✓ Services d'intermodalité bus/vélo dans les côtes
  - ✓ Services de réparation / location plus visibles
  - ✓ Encouragement à l'achat ou à la location de véhicules à assistance électrique
  
- **Sensibiliser la population sur la thématique vélo, notamment via les entreprises et les Ecoles du territoire**

La dynamique actuelle, suscitée à la fois par les évolutions récentes en matière de réglementation cyclable, les subventions récemment annoncée de la part de l'Etat pour l'achat d'un véhicule à assistance, la mobilisation de divers acteurs territoriaux tels que la Communauté d'Agglomération, le Département et le Syndicat Mixte du port de Dieppe et la démarche de concertation citoyenne tous deux lancés dans le cadre du Schéma directeur cyclable communal, est favorable à de rapides avancées dans ce domaine pour les différentes catégories d'usagers.

### 3. SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Afin de répondre aux enjeux identifiés par le diagnostic le schéma directeur cyclable intègre **trois niveaux de hiérarchisation de voies cyclables** : axes structurants de niveau 1, axes de desserte inter quartiers de niveau 2 et axes de desserte intra quartiers de niveau 3. Il prévoit l'accompagnement de ces aménagements par des mesures facilitant le développement de la pratique vélo.

Pour les différents niveaux hiérarchiques de voiries cyclables, le schéma directeur de la ville de Dieppe propose des aménagements cyclables adaptés. Ces aménagements sont variés, ils présentent une grande diversité de niveaux d'investissement et de protection des cyclistes : aire piétonne, zone 20 ou zone 30, voie verte, double sens cyclable, voie vélo bus, chaussée mixte piéton vélo et bande ou piste cyclable.

**La stratégie cyclable** retenue pour la ville de Dieppe s'illustre au travers des trois cartes suivantes :

- La première représente le **linéaire de voies** ayant vocation à appartenir au schéma cyclable structurel Dieppois, avec trois niveaux de priorité;
- La seconde représente les **aménagements cyclables** proposés afin d'améliorer la cyclabilité de ces axes;
- La troisième permet de dresser un bilan de **l'état actuel d'avancement** du schéma directeur cyclable de la ville de Dieppe.

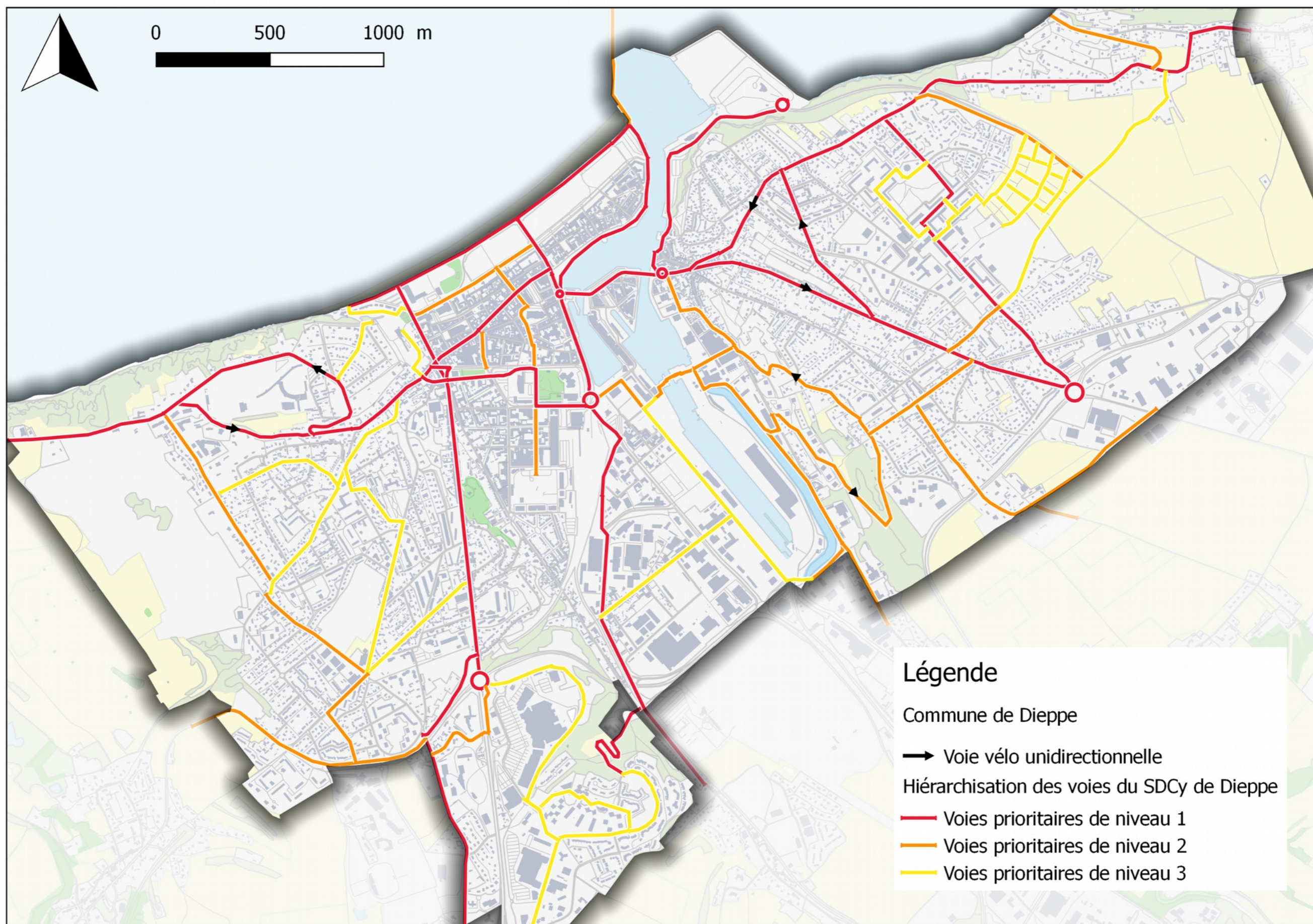


FIGURE 19 - CARTE DES VOIES CYCLABLES DE NIVEAU 1, 2 ET 3 DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE DIEPPE

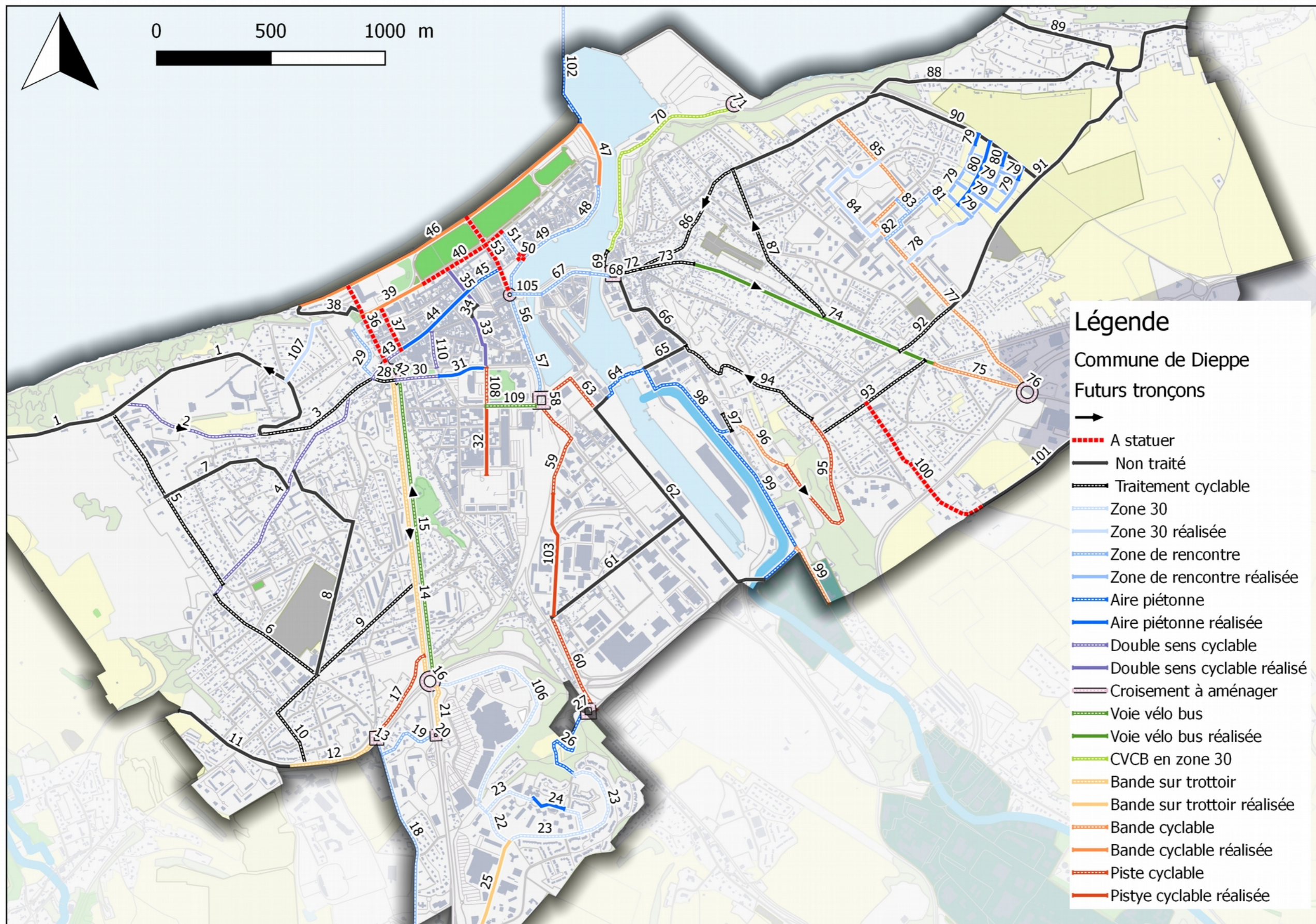


FIGURE 20 - PLAN DES AMÉNAGEMENTS DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE LA VILLE

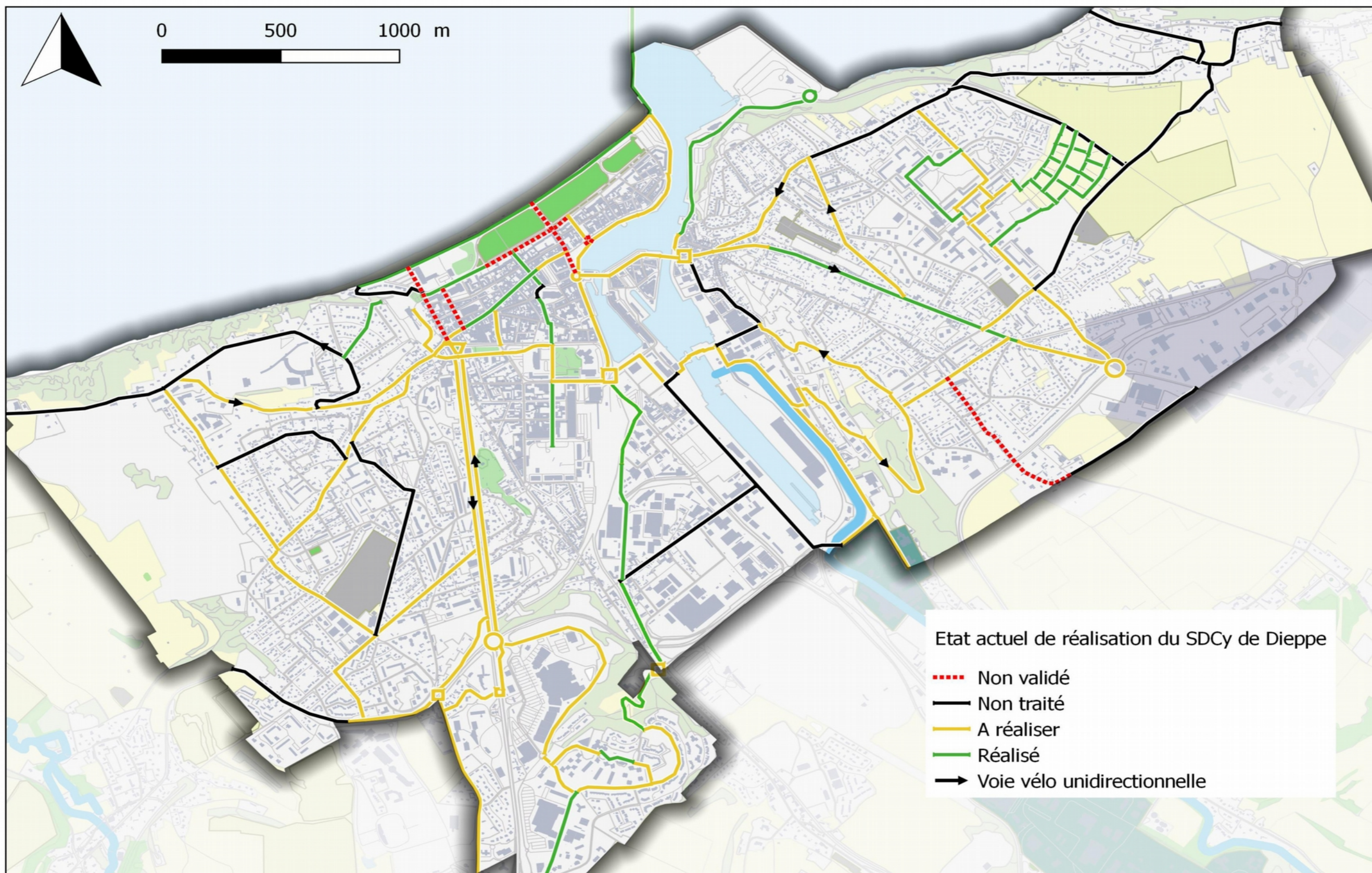


FIGURE 21 - CARTE DE L'ÉTAT DE RÉALISATION DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE DIEPPE

## 4. PLAN D' ACTIONS

La stratégie présentée ci-dessus est déclinée en un plan d'actions opérationnel, comprenant 3 volets. Une partie de ces trois volets est traitée à l'occasion de chacune des phases de mise en œuvre du schéma.

### **Volet n°1 : Aménagements cyclables des voiries**

- Fiche action n°1 - Création de nouveaux aménagements cyclables (bandes, pistes, chaussée à voie centrale banalisée, ...)
- Fiche action n°2 - Zones partagées favorables à la circulation des vélos
- Fiche action n°3 - DSC supplémentaires
- Fiche action n°4 - Traitement des intersections prioritaires
- Fiche action n°5 - Traitement cyclable des voies sans aménagement vélo spécifique (sas et cédez-le-passage vélo aux feux, pictogrammes de signalisation verticale au sol)

### **Volet n°2 : Services associés au développement de la pratique du vélo**

- Fiche action n°6 - Renforcement du stationnement vélo
- Fiche action n°7 - Services de location / réparation / recharge des vélos

### **Volet n°3 : Gouvernance et Communication**

- Fiche action n°8 - Charte cyclable pour une meilleure prise en compte dans les documents d'urbanisme et les projets d'aménagements
- Fiche action n°9 – Communication à travers les médias
- Fiche action n°10 – Organisation d'événementiel autour du vélo
- Fiche action n°11 – Démarches incitatives à l'utilisation des vélos dans les trajets domicile / travail
- Fiche action n°12 - Plan de jalonnement cyclable et mobilier urbain

## 4.1. Volet n°1 - Aménagements cyclables des voiries

### FICHE N°1. CRÉATION DE NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

#### OBJECTIF

Faciliter la pratique du vélo en ville de manière très sécurisée en poursuivant la construction de quelques aménagements de voirie spécialisés et réservés pour les cyclistes (bandes et pistes cyclables).

#### DESCRIPTIF DE L'ACTION

Le schéma directeur cyclable de Dieppe repose sur un linéaire de plus de 50 km dont 23 km jugés prioritaires, 14 km assez prioritaires et 13 km de desserte locale.

Sur ce linéaire :

- Plus de 10 km sont déjà aménagés sous des formes variées et jugées suffisantes et adaptées pour une pratique sécurisée (zones de rencontre, zones 30, voie vélo bus, pistes cyclables, DSC, CVCB, bandes cyclables et aires piétonnes) ;
- Plus de 12 km ne sont pas traités car jugés non prioritaires ou non réalisables à court et moyen terme ;
- Plus de 27 km de voies sont proposés à l'aménagement au cours des prochaines années, dont 7 km avec des aménagements cyclables spécifiques (pistes et bandes cyclables).

Ces voies sont situées pour partie sur le domaine du Syndicat Mixte du Port de Dieppe, par conséquent porteur de projet d'une partie de la mise en œuvre de ce linéaire en fonction de sa propre programmation pluri-annuelle.

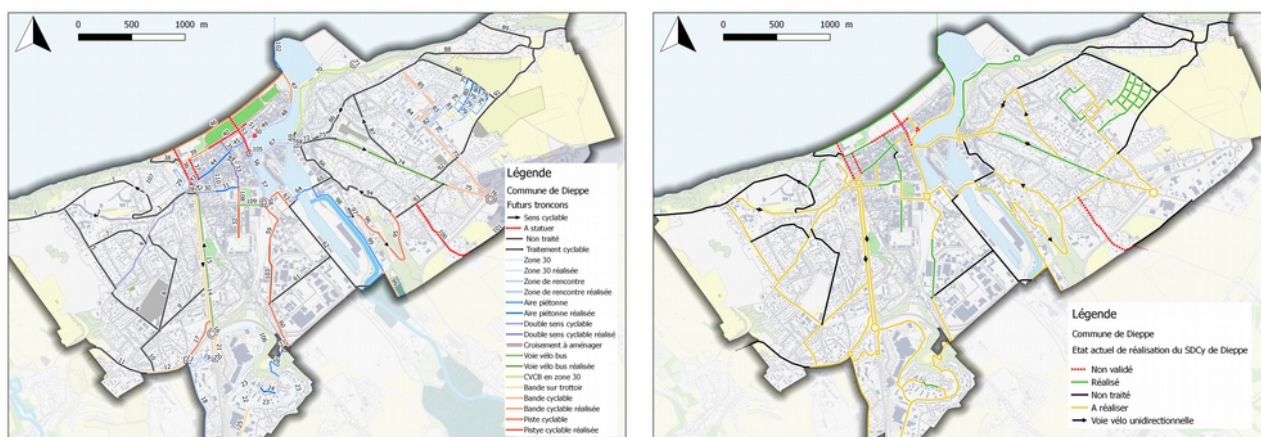


FIGURE 22 - PLAN DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À METTRE EN ŒUVRE (À GAUCHE) ET DE L'ÉTAT D'AVANCEMENT DU LINÉAIRE CYCLABLE (À DROITE)

#### PISTE D'INNOVATION

Parmi le linéaire déjà réalisé le schéma cyclable a d'ores et déjà permis la construction d'une chaussée à voie centrale. Porté par le SMPD, cet aménagement réalisé quai de la Marne et quai de l'Avenir en bout de course de la partie française de l'Avenue verte est encore peu répandu en France.

## FICHE N°2. ZONES PARTAGÉES FAVORABLES À LA CIRCULATION VÉLO

### OBJECTIF

Faciliter la pratique du vélo en ville grâce à un maillage fin d'aménagements de voirie partagés entre usagers motorisés / piétons / vélos et autres modes de déplacement actifs, permettant de donner une continuité au réseau cyclable de la ville sur tout le linéaire retenu.

### DESCRIPTIF DE L'ACTION

Sur les 27 km de voies qui pourraient être aménagés au cours des prochaines années, sont prévus :

- 1,4 km d'aires piétonnes avec vélos autorisés (priorité au piéton)
- 2,4 km de zones 30
- 3,4 km de zones de rencontre
- 1,5 km de voie vélo / bus

Soit un total de 8,7 km de voiries.



FIGURE 23 - SOURCE : CETE MÉDITERRANÉES



FIGURE 24 - EN HAUT À DROITE : ZONE 30, EN BAS À GAUCHE : AIRE PIÉTONNE, EN BAS À DROITE : ZONE DE RENCONTRE

## FICHE N°3. MISE À DOUBLE SENS CYCLABLE DE NOUVELLES VOIRIES

### OBJECTIF

Compléter le maillage cyclable réalisé à partir des aménagements précédemment cités (fiches action 1 et 2) dans les rues à sens unique en renforçant l'offre de doubles sens cyclables sur la commune. Cette action permet de multiplier les itinéraires double sens par rapport aux boucles, moins bien perceptibles par les cyclistes.

### DESCRIPTIF DE L'ACTION

La ville de Dieppe a entamé sa mise en conformité avec la réglementation récente concernant les doubles sens cyclables, obligatoires en zones de circulation restreinte à sens unique (voir détail partie I - Réglementation). Pour des raisons de sécurité elle a cependant fermé certaines des voiries en sens unique à la circulation cyclable double sens.

Le schéma cyclable vise à compléter l'offre actuelle par plus de 2 km de voiries double sens pour les cyclistes sur des axes à sens unique où un aménagement spécifique serait trop coûteux ou complexe à mettre en place.



FIGURE 25 - SÉLECTION DE PHOTOGRAPHIES DE DSC EN RUES « ÉTROITES » (SOURCE : CERTU)

### PISTE D'INNOVATION

Possibilité de généraliser les doubles sens cyclables à certaines voies à 50 km/h.



M9v2 + B1



C24a

## FICHE N°4. TRAITEMENT DES INTERSECTIONS PRIORITAIRES

### OBJECTIF

Le travail de terrain et la concertation citoyenne ont révélé plusieurs intersections difficiles sur la commune de Dieppe. Cette action consiste à traiter ces intersections de la manière la plus adaptée à la situation de la voirie concernée.

### DESCRIPTIF DE L'ACTION

Cette action consiste à équiper les feux de signalisation des carrefours clés recensés sur la commune de sas cyclables<sup>3</sup> et de panonceaux offrant aux cyclistes la possibilité de tourner ou d'aller tout droit en cédant le passage<sup>4</sup>.

Certaines des intersections, clés de voûte du schéma directeur cyclable de la ville pour leur situation incontournable et leur caractère passant sont traitées de manière plus précise dans les zooms 1, 5 et 7.



FIGURE 26 - A GAUCHE : SAS CYCLABLE AU FEU. A DROITE : TOURNE-À-DROITE (OU CÉDEZ LE PASSAGE AU FEU ROUGE)

<sup>3</sup> Le principe du sas cyclable est rappelé dans le cadre de la fiche Cerema N°12 du Plan d'action des Mobilités Actives (PAMA) conformément à l'arrêté du 23 septembre 2015.

<sup>4</sup> Le principe de l'extension du cédez-le-passage cycliste au feu rouge est rappelé dans le cadre de la fiche Cerema N°13 du Plan d'action des Mobilités Actives (PAMA) conformément à l'arrêté du 23 septembre 2015.

## FICHE N°5. TRAITEMENT CYCLABLE DES VOIES SANS AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUE

### OBJECTIF

Sur les voies du schéma cyclable pour lesquelles aucune solution d'aménagement cyclable classique ne peut être réalisée simplement (sans reprise totale de la voirie ou du schéma de circulation), un traitement à minima est proposé.

### DESCRIPTIF DE L'ACTION

Cette action consiste à traiter les feux de circulation de ces axes et à proposer une signalisation horizontale adaptée afin d'améliorer leur cyclabilité.

Le traitement des feux de circulation consiste à équiper les feux de signalisation de sas cyclables et de panneaux offrant aux cyclistes la possibilité de tourner ou d'aller tout droit en cédant le passage<sup>5</sup>.

Sur la voirie le traitement de ces axes consiste à réaliser un marquage du pictogramme cycliste avec chevron en milieu ou sur le côté des chaussées en fonction du profil de voirie (une voiture devant doubler un cycliste à plus d'un mètre en agglomération)<sup>6</sup>.



FIGURE 27 - VÉLORUE À STRASBOURG

### PISTE D'INNOVATION

D'autres aménagements au cas par cas sont à prévoir afin d'améliorer la cyclabilité des voiries. Sur la commune de Dieppe, particulièrement congestionnée par les véhicules motorisés dans le centre-ville en période estivale, du mobilier urbain permettant d'enrayer le stationnement sauvage pourrait être installé, notamment sur la bande littorale. La qualité des revêtements est également à surveiller.

Par ailleurs des solutions simples existent permettant de réduire la vitesse des véhicules motorisés là où elle est régulièrement dépassée (coussins berlinois, zones 30, etc.)



<sup>5</sup> Le principe de l'extension du cédez-le-passage cycliste au feu rouge est rappelé dans le cadre de la fiche Cerema N°13 du Plan d'action des Mobilités Actives (PAMA) conformément à l'arrêté du 23 septembre 2015.

<sup>6</sup> Le principe des marquages des trajectoires matérialisées pour les cycles est rappelé dans le cadre de la fiche Cerema N°14 du Plan d'action des Mobilités Actives (PAMA) conformément à l'arrêté du 23 septembre 2015.

## 4.2. Volet n°2 - Services associés au développement du vélo

### FICHE N°6. RENFORCEMENT DU STATIONNEMENT VÉLO

**Objectif** Cette action vise à renforcer l'offre de stationnement à destination des cyclistes « quotidiens » à proximité directe des services et commerces générateurs de mobilité cyclable et à compléter d'une offre de stationnement longue durée à destination des habitants et des cyclotouristes et touristes loisirs, de passage sur la commune.



#### DESCRIPTIF DE L'ACTION

- **Généralisation des stationnements cyclables**

Le stationnement est un des points de blocage majeur au développement rapide de la pratique du vélo dans les trajets quotidiens (accès aux services et déplacements domicile – travail ou domicile – école / collège / lycée). Cette action consiste donc à compléter l'offre actuelle (plus de 150 accroches vélo sur la commune actuellement) avec 60 accroches vélo supplémentaires. On note qu'il est important de privilégier des U classiques aux appuis vélo de type « coquille » actuellement installés sur la commune. Lors de la concertation plusieurs habitants ont mis en avant le fait qu'ils refusent de les utiliser car leur tranchant abîme les vélos.



- **Offre de stationnement longue durée à destination des habitants**

Certains quartiers de logement de la commune sont peu adaptés pour permettre aux habitants de garer leur propre vélo. Les riverains des petites rues du centre-ville aux logements étroits, rarement équipés d'ascenseurs ou d'entrée accueillant les vélos, sont découragés par l'idée de devoir monter leur vélo sur leur balcon ou dans leur appartement.

Il est donc proposé de mettre en place quelques hangars à vélo – ou vélo-box – solution simple et moins coûteuse que l'installation d'une vélo-station. La vélo-box ne nécessite ni gros travaux ni installation électrique. Il s'agit d'un parking vélo sécurisé et loué (en général à l'année) simultanément par 5 usagers « colocataires » du hangar vélo.



Cette solution pourrait être mise en œuvre dans un premier temps dans les quartiers pavillonnaires où l'espace manque dans les habitations pour garer son vélo. Elle est proposée dans les quartiers de Val Druel, Neuville-lès-Dieppe, Centre-ville, Ferme des Hospices et Les Bruyères.

FIGURE 29 - HANGAR À VÉLO, OU VÉLO-BOX

- **Offre de stationnement moyenne et longue durée à destination des cyclistes de passage**

Tous les ans depuis 2014, plus de 10 000 cyclistes empruntent la voie maritime Transmanche Dieppe – Newhaven, ce qui représente une manne économique très importante pour les communes traversées par ces cyclistes, majoritairement des touristes ou usagers loisir suivant le parcours de l'Avenue verte.

L'installation de box vélo sécurisés sur leur parcours permettrait à la ville de retenir ces cyclistes le temps d'une pause déjeuner

, d'une balade sur la plage ou dans le centre-ville ou d'une nuitée avant de continuer leur trajet. En effet rien n'est fait aujourd'hui pour leur permettre de laisser leurs affaires (incluant le matériel roulant mais également les bagages transportés) de manière sécurisée. Deux emplacements sont proposés : la gare et l'office du tourisme.

### PISTE D'INNOVATION

Il est nécessaire que les box installés ne nécessitent pas d'abonnement afin qu'ils soient majoritairement utilisés par les cyclistes de passage. Un fonctionnement simple et immédiat, avec un QR Code et paiement possible en ligne avec son téléphone par exemple, faciliterait la réservation et permettrait aux cyclistes de laisser leur vélo en dehors des plages horaires d'ouverture de l'office de tourisme (et ainsi leur permettre de partir et d'arriver tard ou tôt en fonction de leur parcours et des horaires de Ferry).



FIGURE 30 - BOX VÉLO SÉCURISÉS

### BONNES PRATIQUES

Recommandations en matière de dimensionnement du stationnement vélo		
	Min.	Recommandé
Chambre, studio, F1, F2	0,5	1
F3	1	1,5
F4	1,5	2
F5	2	2,5
Ecole primaire (x nb élèves)	0,083	0,25
Collèges et lycées (x nb élèves)	0,2	0,33
Université (x nb élèves)	0,125	0,2
Centre-ville – zone dense	5 tous les 50m	10 tous les 50m
Bureaux	1,5% de la SP	

La ville de Reims est équipée d'un service de consigne à bagages gérée par son office de tourisme.

## FICHE N°7. SERVICES ANNEXES AU DÉVELOPPEMENT DU VÉLO

### OBJECTIF

L'objectif de cette action est de proposer une offre de services permettant de développer la pratique du vélo pour toutes les catégories d'usagers.

### DESCRIPTIFS DES ACTIONS

Plusieurs actions sont proposées pour répondre à cet objectif :

- Soutien au développement de l'offre de location de l'ACREPT, qui fonctionne très bien, via par exemple une participation financière à la relocalisation de la cabane de location de l'ACREPT devant l'office de tourisme. L'offre de location pourrait également être complétée par des vélos pliants, afin de permettre aux habitants de « tester » ce matériel sur une durée choisie (possibilité de location à la semaine ou au mois) avant d'investir. La location en temps court est une autre option possible de location.



- Amélioration de l'intermodalité vélo / bus, via un travail avec le département et la communauté d'agglomération Dieppe Maritime sur les possibilités d'accueil des vélos dans les cars et les bus.

- Déploiement du label Accueil vélo à l'office de tourisme, afin d'améliorer sa visibilité pour les cyclistes en partance pour l'Avenue verte, de communiquer sur l'intérêt culturel et touristique d'un arrêt sur le territoire, et de répondre aux besoins et aux attentes des cyclistes de passage.



- Matérialisation de 10 arrêts minute pour le Nigloblaster détenu par le Service Ville d'Art et d'Histoire de la ville de Dieppe. En effet les questionnaires adressés aux utilisateurs ont montré que le manque de points d'arrêt constitue le principal point noir à son utilisation.



### BONNES PRATIQUES

*La ville de Dieppe a mis en place son service de location et de réparation de vélos avec l'ACREPT, entreprise d'insertion. Elle propose pour des coûts faibles une offre de location de matériel cyclable très complémentaire avec l'offre proposée par les fabricants et magasins de vente locaux.*



## 4.3. Volet n°3 – Gouvernance et Communication

### FICHE N°8. CHARTE CYCLABLE

#### OBJECTIF

L'objectif de cette action est de renforcer la cohérence du schéma cyclable par un travail de gouvernance avec les principaux acteurs concernés, et de définir des principes communs pour les aménagements proposés.

#### DESRIPTIF DE L'ACTION

Cette action consiste à mettre en place une instance co-présidée par la ville et la Communauté d'Agglomération, qui permette de regrouper les principaux acteurs du sujet : ville de Dieppe et villes voisines, communauté d'agglomération, département et Seine Maritime Attractivité et le SMPD. Pourront être associés également l'ACREPT et les associations locales. Des réunions de travail permettront d'affiner la définition de la gouvernance et des compétences autour des différents types d'actions cyclables à mettre en œuvre sur le territoire, et de définir des principes uniformisés en matière de définition technique des aménagements (profils de voirie, signalisation verticale et horizontale), de jalonnement, etc.

Cette charte permettra par ailleurs pour la ville de mettre en cohérence les différentes politiques et d'intégrer le sujet à ses documents cadres tels que son Plan Local d'Urbanisme et de s'assurer de la prise en compte de la pratique cyclable dans toutes ses opérations d'aménagement. Elle pourra par exemple contenir des recommandations et/ou des prescriptions concernant le dimensionnement des locaux vélos et autres possibilités de stationnement à l'occasion des opérations d'aménagement et de construction. Les mobilités actives (piéton, vélo) sont en effet des thématiques transversales, devant être intégrées dans toutes les autres politiques de la ville (éducation, sport, loisirs, culture, projets de construction et d'aménagement, etc.).



#### BONNES PRATIQUES

Le fait d'associer les associations locales et nationales de vélo aux ateliers de travail de construction de la charte permettra une véritable co-construction de la charte cyclable, renforçant son acceptation, sa légitimité, et son adaptation au contexte local.

## FICHE N°9. COMMUNICATION MEDIAS

### OBJECTIF

Il s'agit ici de faciliter l'appropriation du réseau cyclable par les habitants via une bonne communication sur une grande diversité de supports.

### DESCRIPTIF DES ACTIONS

Les actions consisteront notamment à

- Créer un onglet dédié au vélo sur le site de la ville, alimenté régulièrement avec les événements liés à l'avancement de la mise en œuvre du schéma directeur cyclable et à d'autres informations ou manifestations ponctuelles ;
- Compléter cette communication par des articles dans les autres supports de communication de la ville (Journal de bord, 7 jours à bord, site internet, réseaux sociaux, etc.) ;
- Editer un plan de cyclabilité de la ville qui fasse apparaître les niveaux de cyclabilité (trajets plus ou moins accessibles techniquement pour les différents publics), ainsi que les principaux services associés à la mobilité vélo (localisation des stationnements, du service de location, de la bagagerie, des entreprises de vente et de matériel vélo,...)

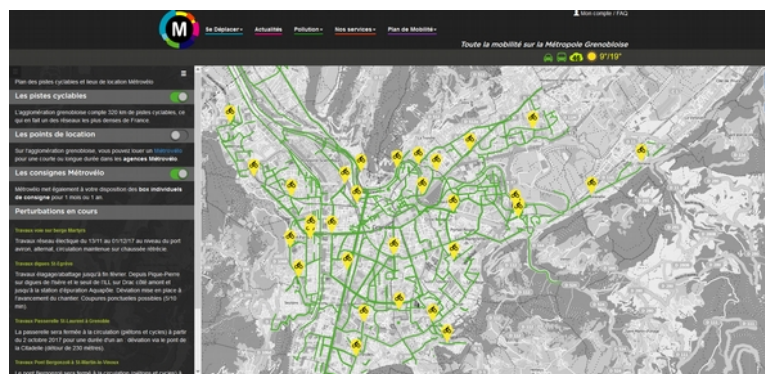


FIGURE 31 - CARTE DE GRENOBLE PRÉSENTANT LES SERVICES ET LE VOIES CYCLABLES (METROMOBILITÉ.FR)



FIGURE 32 - ILLUSTRATION DU PLAN CYCLABLE TOURISME (CYCLTRAVEL.COM)

## FICHE N°10. ORGANISATION D'ÉVÈNEMENTIEL

### OBJECTIF

Les évènements ponctuent la vie dieppoise et ont le triple intérêt de promouvoir le vélo, faire découvrir les infrastructures de la ville et communiquer sur l'avancée de la mise en place du schéma cyclable.

### DESCRIPTIFS DES ACTIONS

Il s'agit ici de faciliter l'appropriation du réseau cyclable par les habitants pour en faire un mode de déplacement 'systématique' :

- Création d'évènements pour fêter l'inauguration de tout nouveau tronçon cyclable
- Mise en place d'une politique d'animation des circuits à l'année en s'inscrivant dans les événements organisés à l'échelle nationale et qui connaissent une forte notoriété, comme la fête du vélo et les semaines de la mobilité
- Mise en place de « journées / après-midi / soirées... » de la mobilité active (piéton / vélo) sous forme d'évènementiel (périodes sans voiture en après-midi ou week-ends, pendant les vacances scolaires par exemple, avec une fréquence annuelle ou bi-mensuelle). L'enjeu est de trouver des solutions souples qui peuvent évoluer suivant le succès de l'opération
- Encouragement des associations à développer leurs animations et à créer des manifestations grand public à travers le lancement d'appels à projets sur l'année



FIGURE 33 - ILLUSTRATIONS ÉVÈNEMENTS VÉLO

### BONNES PRATIQUES

Le recours aux associations locales permet à la fois de renforcer le tissu d'acteurs locaux et de bénéficier de prestations / manifestations à moindre coût pour la collectivité. La mise en place d'un arrêté municipal permettra d'interdire la circulation de voitures sur les espaces concernés à l'occasion des évènementiels.

## FICHE N°11. DÉMARCHES INCITATIVES TRAJETS DOMICILE/TRAVAIL

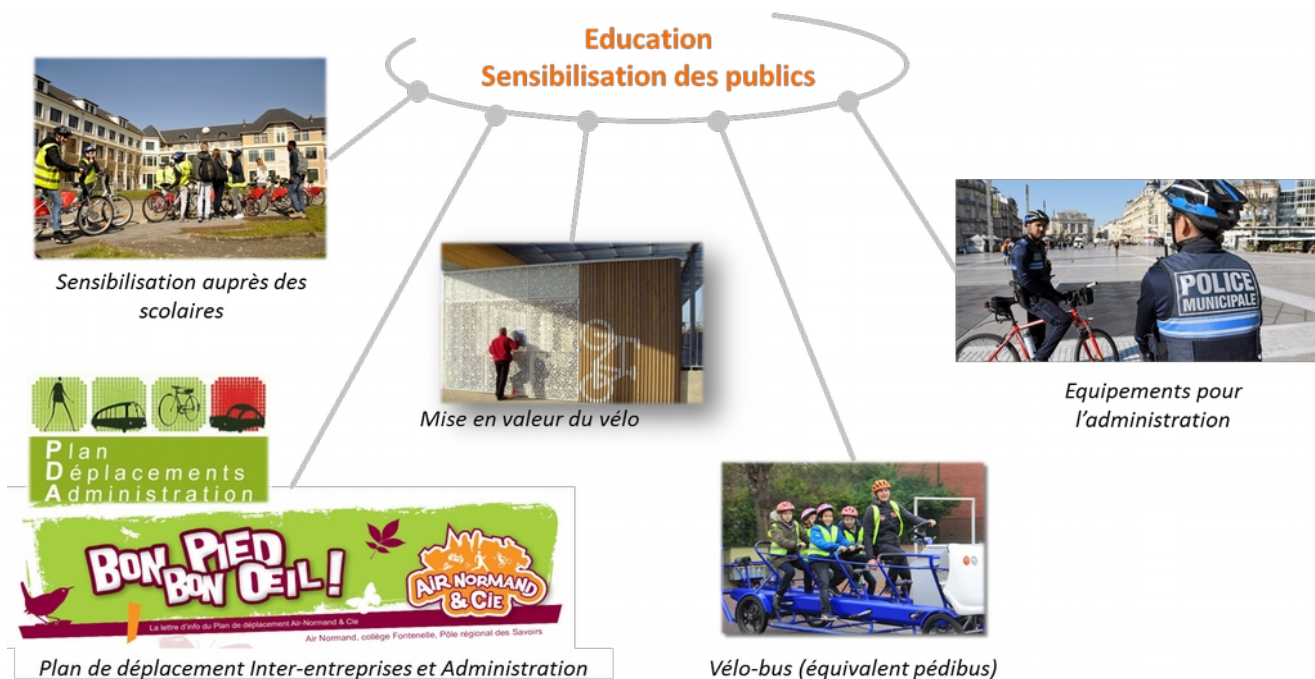
### OBJECTIF

Il s'agit ici d'encourager la pratique vélo au quotidien grâce à l'aide à la planification et l'utilisation des modes actifs dans les trajets domicile – travail et domicile – lieu d'éducation et de formation, de manière à créer un automatisme « vélo » pour les trajets courts, y compris chez les plus jeunes.

### DESCRIPTIF DE L'ACTION

Plusieurs actions sont proposées pour cela :

- Encouragement à la mise en œuvre de PDE et de PDIE auprès des entreprises du territoire
- Renforcement de la pratique en interne au sein des services à l'aide d'un PDA (Plan de Déplacements Administration), ou d'une étude interne permettant de renforcer l'offre cyclable auprès des agents
- Substitution à l'aide de l'Etat pour l'achat d'un vélo à assistance électrique pour les particuliers. L'aide financière de l'état est actuellement en pleine évolution, pour cette raison cette action n'a pas été évaluée.



### BONNES PRATIQUES

Les plans de Déplacements Entreprise et d'Administration sont efficaces mais délicats à mettre en place. Une bonne pratique consiste à rendre les interventions interactives. Pour les enfants, cela peut passer par la mise en place de vélo-bus ou des cours de vélo. Pour les adultes, cela peut passer par des challenges interservices : le service utilisant le plus le vélo gagne une récompense.

## FICHE N°12. PLAN DE JALONNEMENT CYCLABLE ET MOBILIER URBAIN

### OBJECTIF

La ville de Dieppe est, en particulier en pleine saison et durant les vacances scolaires, un lieu de passage très important pour les cyclistes. Cette fiche action vise à leur fournir le mobilier urbain nécessaire à une bonne compréhension des itinéraires cyclables et de l'emplacement des principaux services et points touristiques, et à communiquer sur leur présence.

### DESCRIPTIF DE L'ACTION

Du mobilier de jalonnement est proposé qui permette de couvrir l'intégralité du schéma cyclable (niveau 1, 2 et 3 de voiries). Il permettra d'indiquer plusieurs types de dessertes :

- Les principales zones de services et commerces et les principaux équipements (éducation, sport et loisirs) de la commune ;
- Les entrées de ville accessibles pour les cyclistes ;
- Les axes cyclables prioritaires (véloroute, avenue verte) ;
- Les principaux points touristiques de la commune, incluant aussi bien des bâtiments donnés que les principales vues et le front de mer.

Cette offre de signalisation sera complétée par une borne Eco-Compteur, localisée devant l'office de tourisme (passage clef du Pont Colbert et point central dans les mobilités cyclables), de manière à communiquer sur l'importance de la pratique cyclable sur la commune.

