



CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'AUDE

Schéma départemental vélo 2018-2022

SOMMAIRE

● NOTE INTRODUCTIVE

1.	Vers la définition d'une politique cyclable départementale.....	5
1.1	Programmer et planifier les opérations dans le temps	5
1.2	POsitionner le département sur des objectifs et des moyens	5
1.3	Inscrire les aménagements dans les documents d'urbanisme et les projets routiers.....	5
1.4	Intégrer la problématique du vélo dans les projets d'infrastructure routière	5
1.5	Donner une cohérence au réseau cyclable	5
1.6	Homogénéiser la qualité des réalisations.....	5
1.7	Répondre de façon équilibrée aux différentes demandes.....	6
1.8	Etablir des règles de fonctionnement	6
1.9	Coordonner la politique cyclable	6
1.10	Le Département reste un échelon indispensable d'une politique cyclable.....	6
2.	Les enjeux du développement du vélo dans l'Aude	6
3.	Le contexte départemental	7

● DIAGNOSTIC TERRITORIAL

1.	L'analyse de la demande	8
1.1	Les priorités locales	8
1.2	Les besoins par segment de clientèle.....	8
1.2.1	<i>La pratique de loisirs</i>	<i>8</i>
1.2.2	<i>La pratique itinérante</i>	<i>8</i>
1.2.3	<i>La pratique utilitaire.....</i>	<i>8</i>
1.2.4	<i>La pratique sportive.....</i>	<i>9</i>
1.2.5	<i>Le vélo tout terrain</i>	<i>9</i>
1.2.6	<i>Synthèse : les besoins par typologie</i>	<i>9</i>
1.3	Les niveaux de pratiques actuelles.....	9
1.3.1	<i>La vision qualitative</i>	<i>10</i>
1.3.2	<i>La fréquentation du canal du Midi.....</i>	<i>10</i>
2.	L'analyse de l'offre	12
2.1	Le schéma national des véloroutes et voies vertes : état d'avancement dans l'Aude	12
2.2	Le réseau de boucles départementales	12
2.3	L'offre de service	13
2.4	Les politiques cyclables des départements voisins.....	13

2.4.1	<i>L'ex région Midi-Pyrénées</i>	13
2.4.2	<i>L'Ariège</i>	14
2.4.3	<i>La Haute-Garonne</i>	15
2.4.4	<i>Le Tarn</i>	16
2.4.5	<i>L'ex région Languedoc-Roussillon</i>	16
2.4.6	<i>Les Pyrénées-Orientales</i>	16
2.4.7	<i>L'Hérault</i>	17
2.5	Point sur le département de l'Aude	17
2.5.1	<i>quelle organisation interne ?</i>	18
2.5.2	<i>Les projets recensés sur le département</i>	18
3.	Analyse des enjeux du territoire	18
3.1	Le volet tourisme	19
3.1.1	<i>Les destinations à privilégier</i>	19
3.1.2	<i>Les hébergements touristiques</i>	19
3.2	La population	21
3.3	L'emploi	21
3.4	Les collèges	22
3.5	L'intermodalité	23
3.6	L'accidentologie	23
4.	Les premières orientations	25
4.1	Esquisses pour le schéma d'intention	25
4.2	Opportunités à développer	25
5.	Le schéma d'intention	26
●	FORCES, FAIBLESSES, MENACES ET OPPORTUNITES DU TERRITOIRE, ET DEFINITION DES PRIORITES D'ACTIONS	
	Analyse thématique des menaces et opportunités	27
1.1	Détail par thématique	27
1.2	Synthèse : les axes de développement	28
1.2.1	<i>Un contexte favorable...</i>	28
1.2.2	<i>... Avec toutefois quelques menaces à résorber</i>	28
2.	Positionnement du département	29
2.1	positionnement sur les segments de clientèle	29
2.2	Positionnement sectoriel	30
2.2.1	<i>Sur les axes à fort enjeu</i>	30
2.2.2	<i>Sur les autres axes</i>	31
●	LE PLAN D'ACTIONS	
1.	Volet infrastructure	32

1.1	A1 - Réalisation des ossatures du réseau cyclable.....	35
1.1.1	<i>La véloroute n°80 (canal du Midi).....</i>	36
1.1.2	<i>L'Eurovélo n°8.....</i>	37
1.1.3	<i>La véloroute n°81 (Piémont pyrénéen)</i>	38
1.1.4	<i>La véloroute n°84 : rigole de la Plaine</i>	39
1.2	A2- Réalisation des itinéraires complémentaires	40
1.2.1	<i>La voie verte Bram – Lavelanet</i>	41
1.2.2	<i>La rigole de la Montagne Noire.....</i>	42
1.2.3	<i>Liaison Carcassonne – Quillan</i>	43
1.2.4	<i>Liaison Carcassonne – Narbonne</i>	44
1.2.5	<i>La Via Domitia Narbonne – Béziers.....</i>	45
1.2.6	<i>L'axe littoral</i>	46
1.3	A3- Développement d'un maillage local.....	47
1.4	A4- Jalonnement des itinéraires.....	48
2.	Volet services	51
2.1	B5- Développement de l'intermodalité.....	51
2.2	B6- Déploiement du référentiel « Accueil Vélo »	51
3.	Volet utilitaire.....	53
3.1	C7- Les plans de déplacements de collègues	53
4.	Volet communication.....	55
4.1	D8- Plan de communication de la politique cyclable	55
5.	Volet gouvernance.....	56
5.1	E9- Pilotage et suivi de la mise en œuvre de la politique cyclable	56
6.	Volet Evaluation	58
6.1	F10- Evaluation de l'avancée de la politique cyclable.....	58
6.2	F11- Evaluation de la fréquentation et des impacts des itinéraires	59

NOTE INTRODUCTIVE

1. VERS LA DEFINITION D'UNE POLITIQUE CYCLABLE DEPARTEMENTALE

Aujourd'hui, le contexte législatif devient plus favorable à la prise en compte du vélo. Dans ce cadre, la mise en œuvre d'une politique cyclable départementale peut présenter plusieurs objectifs :

1.1 PROGRAMMER ET PLANIFIER LES OPERATIONS DANS LE TEMPS

Dans de nombreux cas, la réalisation d'aménagements répond plus à des opportunités qu'à un schéma cohérent, la tendance peut donc être de réaliser des opérations là où l'aménagement est facile et de ne rien faire quand les choses se compliquent. L'objectif d'une planification sera de programmer des opérations, dont certaines s'échelonneront sur plusieurs années du fait de la complexité du projet (études, enquêtes, programmation technique et budgétaire) et de prévoir leur financement, comme notamment le long du canal du Midi. La complexité réglementaire des projets (acquisitions foncières, loi sur l'Eau, réglementation sur les espaces naturels sensibles, sur les sites classés, enquête d'utilité publique, inscription de réservations dans les PLU...) nécessite une programmation à long terme pour être en mesure de livrer les aménagements dans le temps.

1.2 POSITIONNER LE DEPARTEMENT SUR DES OBJECTIFS ET DES MOYENS

L'un des principaux bénéfices d'une politique cyclable est de présenter à l'Assemblée Départementale un projet cohérent en matière cyclable et pas seulement des projets éparés. Par un vote et un débat, les élus se prononcent sur des objectifs et des moyens avec une programmation budgétaire à plus long terme. Des orientations claires sont ainsi données aux services.

1.3 INSCRIRE LES AMENAGEMENTS DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME ET LES PROJETS ROUTIERS

La politique cyclable permet de travailler sur les projets à long terme. En faisant inscrire le réseau cyclable dans les SCOT et les PLU, on évite des dépôts de permis sur des terrains qui nécessiteraient sinon des expropriations, des délais et des coûts supplémentaires.

De même, la démarche permet d'inscrire d'emblée le vélo dans tous les projets routiers du département.

1.4 INTEGRER LA PROBLEMATIQUE DU VELO DANS LES PROJETS D'INFRASTRUCTURE ROUTIERE

L'un des intérêts de positionner le département sur le développement du vélo est de développer un « réflexe vélo » au sein des services, en s'appuyant sur des procédures adaptées et sur des personnes clairement identifiées.

1.5 DONNER UNE COHERENCE AU RESEAU CYCLABLE

Ici, l'objectif sera d'offrir à l'utilisateur des **continuités cyclables sécurisées**. De nombreux projets voient actuellement le jour sous maîtrise d'ouvrage départementale, en lien étroit avec les structures intercommunales. Une politique cyclable consiste donc à veiller à la **cohérence** d'ensemble, et harmonisation des initiatives locales.

1.6 HOMOGENEISER LA QUALITE DES REALISATIONS

On observe souvent des qualités de réalisations très hétérogènes en termes de largeur, qualité de revêtement, balisage, franchissement de voiries. Un schéma départemental clair, sans forcément imposer de règles contraignantes, peut contribuer à rendre le réseau plus homogène et plus lisible pour l'utilisateur par le biais d'une charte de réalisation.

1.7 REPONDRE DE FAÇON EQUILIBREE AUX DIFFERENTES DEMANDES

Les demandes peuvent être très différentes, voire contradictoires. Un schéma départemental permet d'arbitrer et de proposer des projets pertinents.

1.8 ETABLIR DES REGLES DE FONCTIONNEMENT

Le Département n'est pas le seul intervenant dans les politiques cyclables. Les autres collectivités peuvent également intervenir, c'est d'ailleurs le souhait du Conseil Départemental de laisser les territoires libres de prendre la maîtrise d'ouvrage de certains aménagements cyclables. La définition d'une stratégie de développement du vélo peut être l'occasion de définir des règles de fonctionnement claires entre les différents intervenants en termes de compétences techniques, de cofinancement de l'investissement, d'entretien, de règles de police et de gestion...

1.9 COORDONNER LA POLITIQUE CYCLABLE

L'objectif est également de coordonner les démarches :

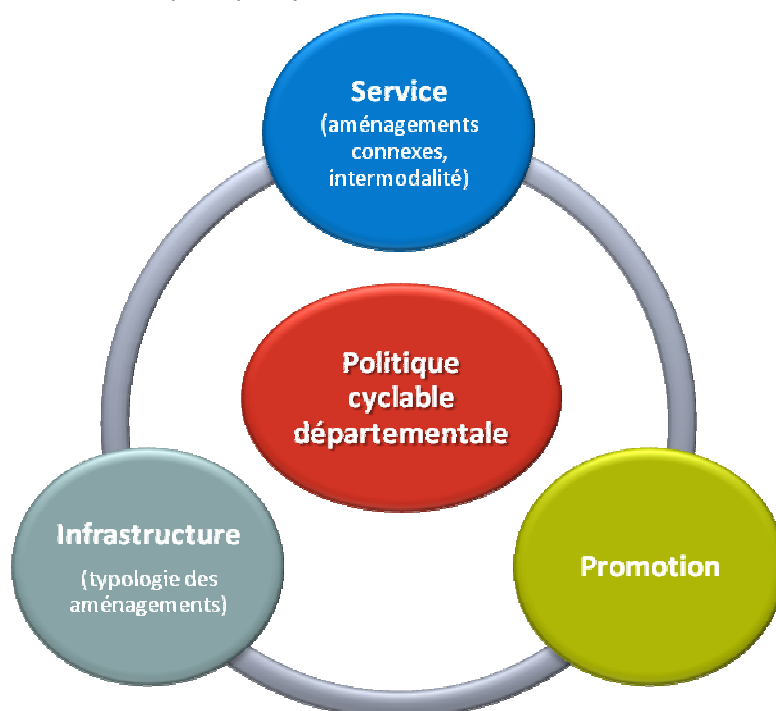
- A l'intérieur du Département avec les initiatives communales ou intercommunales,
- A l'extérieur avec les départements voisins et le niveau régional,
- Avec l'Etat dans le cadre du contrat de projet Etat Région

1.10 LE DEPARTEMENT RESTE UN ECHELON INDISPENSABLE D'UNE POLITIQUE CYCLABLE

Une bonne coordination de l'action du Département avec les politiques urbaines est absolument indispensable à la bonne réussite de la politique cyclable : Les zones périurbaines sont les secteurs les plus accidentogènes pour les cyclistes. Autant la réussite d'une politique de loisirs passe par une bonne pénétration du milieu urbain, autant la prise en compte des cyclistes urbains dans les périphéries d'agglomération est capitale en terme de sécurité.

2. LES ENJEUX DU DEVELOPPEMENT DU VELO DANS L'AUDE

A partir des différents objectifs évoqués précédemment, il est possible de synthétiser le développement du vélo dans le département avec le schéma ci-dessous, proposant un positionnement stratégique sur trois domaines essentiels à la structuration d'une politique cyclable :



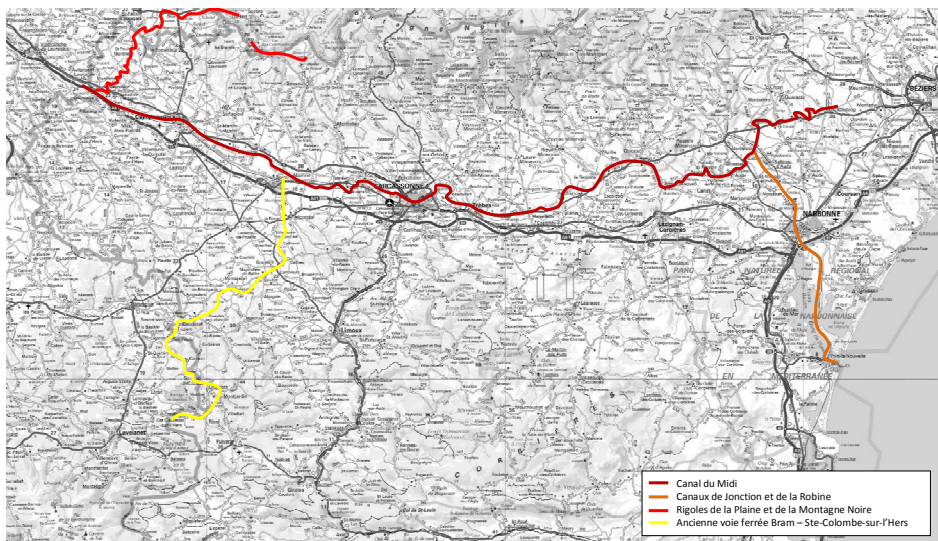
- Développement du réseau d'itinéraires cyclables à partir de trois volets : l'identification des axes départementaux, la prise en charge de la maîtrise d'ouvrage et les niveaux de cofinancement envisageables
- Mise en place de services complémentaires sur l'ensemble des thématiques cyclables, par une gouvernance en lien avec les acteurs locaux (ADT, CRT, EPCI, Conseil Régional, VNF...) définissant des stratégies de développement sur le stationnement, l'intermodalité, l'accessibilité aux établissements d'enseignement, la location...
- Engagement d'une politique de promotion, traitant des différentes formes de pratiques selon des supports de communication adaptés

3. LE CONTEXTE DEPARTEMENTAL

La mise en œuvre d'une stratégie de développement du vélo devra s'appuyer sur l'état actuel du réseau cyclable et des différents projets en cours réalisation. Le canal de la Robine constitue aujourd'hui le linéaire existant le plus important, assurant une liaison continue entre Narbonne et la mer ; il faut noter que le Grand Narbonne travaille actuellement à la résorption des discontinuités qui devrait permettre une connexion avec le canal du Midi.

Deux itinéraires sont également à l'étude, et constitueront une ossature susceptible d'organiser une partie conséquente du futur réseau départemental :

- Le Canal du Midi, dont les études de faisabilité sont aujourd'hui achevées, ayant permis de réunir l'ensemble des partenaires institutionnels autour du projet (Conseil Départemental, Conseil Régional, DREAL, VNF...)
- La voie verte Bram – Montségur, sur ancienne voie ferrée, dont les travaux d'aménagement sont programmés pour 2017



Tracé des itinéraires longues distances du département

Il convient également de noter que les sections sur les rigoles de la plaine et de la Montagne Noire ont été écartées pour des considérations environnementales et paysagères. Elles restent cependant très attractives touristiquement et pourront être réétudiées à terme.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

1. L'ANALYSE DE LA DEMANDE

L'analyse de la demande s'est basée sur une approche croisée entre les besoins recensés par les acteurs locaux (milieu associatifs et collectivités locales) et les besoins exprimés à l'échelle nationale des différentes typologies de clientèle.

1.1 LES PRIORITES LOCALES

Si la concertation menée avec les collectivités locales n'a pas nécessairement permis de définir des besoins ciblés, les entretiens avec la société civile et les milieux associatifs aboutissent à des demandes bien précises :

- Une valorisation du territoire, rendu plus attractif par l'aménagement de voies vertes.
- Le caractère incontournable de l'aménagement du Canal du Midi.
- L'aménagement très attendu de l'ancienne voie ferrée du Canal à Montségur.
- L'intérêt de réaliser une connexion avec la Haute-Garonne par la Rigole de la Montagne Noire

Quant aux véloroutes départementale existantes (V81 notamment), elles sont jugées satisfaisantes, bien jalonnées et sécurisées.

On note toutefois un positionnement exclusivement orienté sur un besoin d'infrastructure, la notion de services complémentaires restant très peu évoquées. Cela s'explique jusqu'à présent par l'absence d'un réseau cyclable à vocation touristique ou utilitaire, et la nécessité d'engager le développement de la pratique par la mise en œuvre d'itinéraires continus et sécurisés.

1.2 LES BESOINS PAR SEGMENT DE CLIENTELE

Selon les segments de pratiques du vélo, les demandes en matière d'aménagement et de sécurité s'avèrent très différents. Nous retrouvons ici les caractéristiques principales des grandes « familles » de cyclistes :

1.2.1 LA PRATIQUE DE LOISIRS

Elle représente 80% des utilisateurs du vélo et s'effectue sur des distances relativement courtes variant de 10 à 40 km et à des vitesses faibles (de 10 à 20 km/h). Cette clientèle, majoritairement familiale, représente la cible principale des véloroutes et voies vertes. Les enfants représentent de 2 à 10% des pratiquants. Leur présence forte est un indicateur d'une bonne sécurité et d'une bonne accessibilité de la voie. Sur les véloroutes utilisant des voies routières, le seuil de 500 véhicules par jour est la limite maximale pour ces usagers.

Sur voie verte, la pratique de promenade de faible intensité est largement dominante avec plus de 70% de pratique. Le plaisir de se déplacer sur un itinéraire peu fréquenté par les véhicules motorisés, la découverte du patrimoine, la qualité paysagère sont les éléments déterminants de l'attractivité du site que l'on se trouve à proximité d'une agglomération, en milieu rural ou sur une station touristique.

1.2.2 LA PRATIQUE ITINERANTE

Les pratiquants itinérants utilisent le vélo comme moyen de transport pour voyager. Ils changent d'hébergement chaque soir. La majorité de ces usagers parcourt des distances moyennes de 45 à 60 km par jour à une vitesse moyenne de 15 km/h. L'acceptabilité de niveau de trafic plus élevé, jusqu'à 1.000 véhicules/jour est possible sur véloroute.

1.2.3 LA PRATIQUE UTILITAIRE

La pratique utilitaire est faible mais ponctuellement élevée sur certaines sections très localisées autour d'agglomérations.

Dans ce cas, le vélo est utilisé comme un moyen de transport avec pour motifs les déplacements domicile – travail, domicile – école, et vers les lieux d’achats ou de loisirs. Les distances pratiquées, généralement en agglomérations, sont de l’ordre de 3 km pour une vitesse moyenne de 15 km/h. Cette pratique utilitaire est aussi fortement représentée dans des secteurs à forte densité touristique.

La pratique utilitaire est proportionnellement plus élevée sur voie verte que sur route.

1.2.4 LA PRATIQUE SPORTIVE

La pratique sportive est nettement plus forte sur route que sur voie verte avec 42% de pratique sur route, même si la pratique de promenade y reste néanmoins majoritaire. Le sportif utilise le vélo dans le but de réaliser des efforts tant sur route qu’en VTT. Il pratique régulièrement en groupe, à des vitesses élevées (25/30 km/h) sur de longues distances (70/100 km).

Pour 15 à 25% d’entre eux, ils sont adhérents d’une fédération (FFC, FFCT, FSGT, UFOLEP, ...). La pratique cyclotouristique représentée par les adhérents de la FFCT est plus assimilable à la pratique sportive qu’à la pratique de loisirs du fait de vitesses et de distances nettement plus élevées. Ces catégories acceptent des niveaux de trafics sur route de 1.500 à 2.500 véhicules/jour.

1.2.5 LE VELO TOUT TERRAIN

La pratique tout terrain s’est fortement resserrée ces 5 dernières années vers une pratique plus technique, plus sportive autour de centres VTT labellisés, de clubs et de réseaux d’itinéraires balisés adaptés.

1.2.6 SYNTHESE : LES BESOINS PAR TYPOLOGIE

Le tableau ci-dessous résume les attentes des principales clientèles évoquées précédemment :

Utilitaires le vélo est utilisé comme un moyen de transport vers école, travail, achats,... Souvent en milieu urbain		Parcours sécurisés, itinéraires rapides, aménagements continus et signalisés.
Loisirs-tourisme Pratique familiale, allure réduite, distances courtes (entre 10 et 40 km)		Parcours sécurisés (séparés de la circulation motorisée), faciles d’accès. Bonne signalisation.
Pratique sportive Recherche d’efforts physiques, vitesse élevée (> 25 km/h), longues distances		Bonne qualité de roulement du revêtement. Privilégient les voiries existantes, le partage des voies.
Itinérants Recherche de qualité paysagère, diversité des milieux traversés, Activités touristiques en complément à la pratique cyclable Allure moyenne, distances longues		Parcours sécurisés, de bonne qualité, aménagements continus et signalisés.

1.3 LES NIVEAUX DE PRATIQUES ACTUELLES

La pratique actuelle a été analysée sur une entrée qualitative, dans le cadre des entretiens locaux avec les partenaires institutionnels, mais également sur une entrée quantitative en reprenant les données issues de l’étude de fréquentation du canal du Midi.

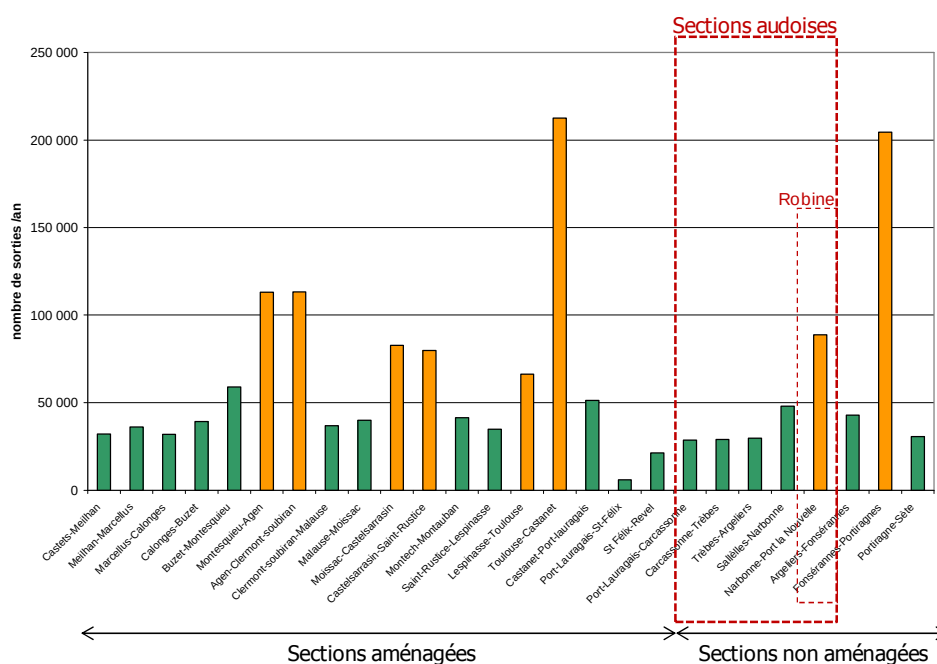
1.3.1 LA VISION QUALITATIVE

Les entretiens ont permis de mettre en lumière un niveau de pratique de type loisirs et tourisme bien développé sur l'ensemble du département, mais notamment autour du canal du Midi, sans différence notable sur l'existence d'un aménagement cyclable ou non. A l'inverse, la pratique utilitaire au sein des principales villes du département est jugée confidentielle, notamment en raison de l'absence d'équipements garantissant une sécurité minimale des usagers.

1.3.2 LA FREQUENTATION DU CANAL DU MIDI

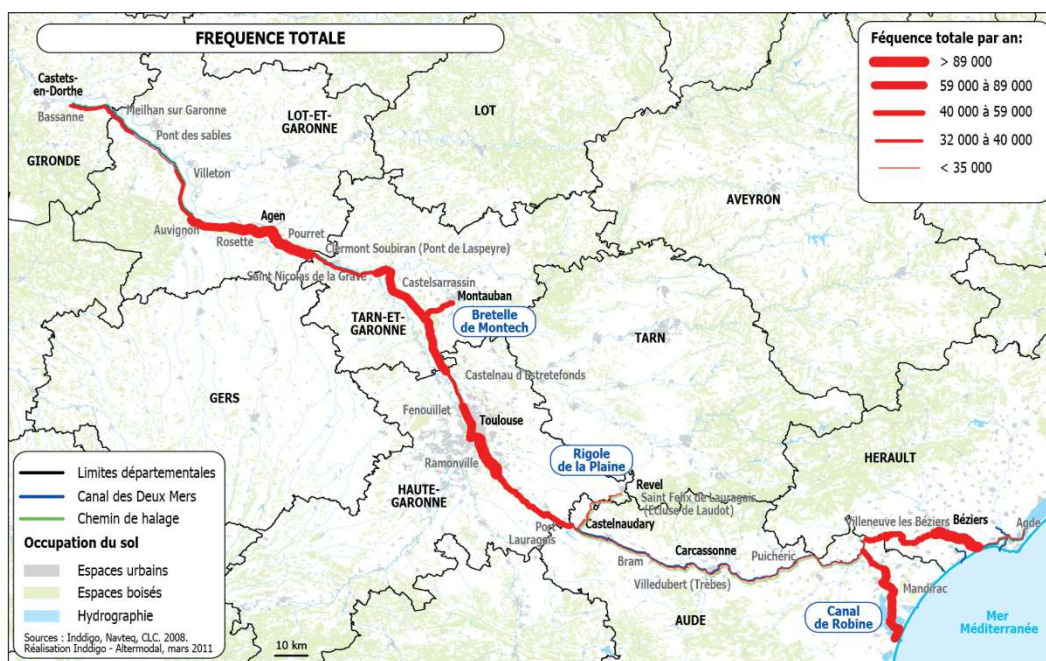
1.3.2.1 *Fréquentation globale*

Sur le département de l'Aude, environ 30.000 passages annuels sont enregistrés le long du canal du Midi. Bien que ce chiffre soit élevé, il reste inférieur aux valeurs enregistrées sur les sections aménagées du canal latéral à la Garonne et du canal du Midi sur la Haute-Garonne.



Fréquentation du canal des Deux-Mers, différenciant les sections aménagées des sections non équipées

Le graphique ci-dessous montre en effet que les sections audoise du canal du Midi ne dépassent pas 30.000 sorties annuelles, que l'on soit en zone rurale ou urbaine, contrairement aux sections toulousaines ou agenaïse. Seul le canal de la Robine, partiellement aménagé avec un revêtement dégradé présente des niveaux de fréquentation importants, mettant en évidence le potentiel touristique du linéaire.



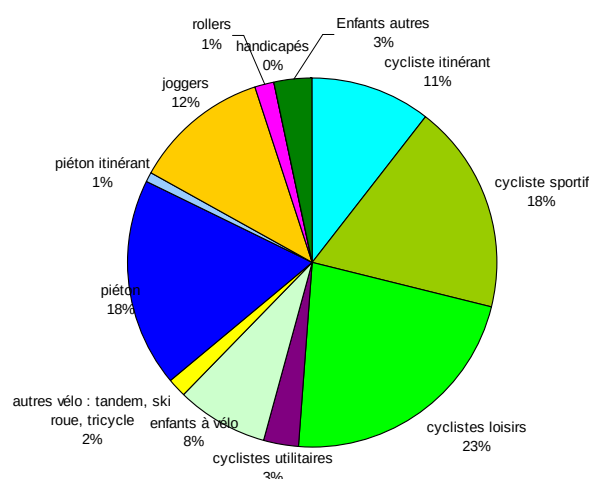
Fréquentation annuelle du canal des Deux-Mers

1.3.2.2 Typologie d'utilisateurs

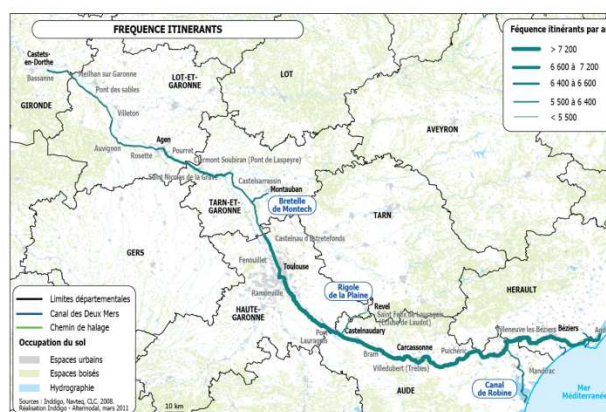
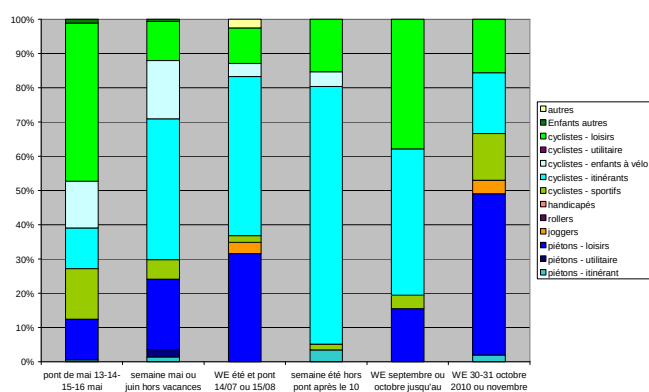
Si l'on détaille les pratiques sur le canal du Midi, on constate que le vélo représente 66% des usagers, avec une très large majorité de pratique de type loisirs.

L'itinérance présente un niveau de pratique important à 11%, l'Aude bénéficiant des aménagements existants sur les départements voisins. Il convient également de noter une pratique piétonne et pédestre importante, généralement concentrée au niveau des agglomérations.

Un focus sur le département de l'Aude montre que l'itinérance peut atteindre des niveaux encore supérieurs, au détriment des pratiques sportives, joggers ou roller, du fait d'une absence de revêtement de qualité. Celle-ci engendre également une absence totale de pratique utilitaire.



Typologie d'utilisateurs sur le canal

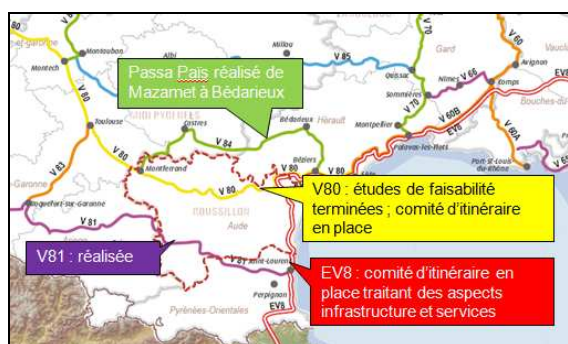


2. L'ANALYSE DE L'OFFRE

L'analyse de l'offre permet de dresser un état des lieux sur le niveau de pratique cyclable actuelle à l'échelle du département. Elle s'effectue à partir d'un recensement des aménagements cyclables existants ou en projet, mais également des connexions interdépartementales à privilégier, en étudiant les politiques mises en œuvre sur les départements voisins.

2.1 LE SCHEMA NATIONAL DES VELOURUTES ET VOIES VERTES : ETAT D'AVANCEMENT DANS L'AUDE

L'Aude est concernée par quatre itinéraires nationaux et européens :



- L'EV8, entre Athènes et Tarifa, pour laquelle un comité d'itinéraire a été constitué
- La V80, canal du Midi, déjà évoqué précédemment, avec également un comité d'itinéraire
- La V81, intégralement réalisée sous forme de jalonement cyclable
- La V84, Passa Païs, dont la connexion avec le canal du Midi a été mise en suspend pour l'instant

Le niveau d'avancement des études est traité dans la partie 3 de la note introductive.

2.2 LE RESEAU DE BOUCLES DEPARTEMENTALES

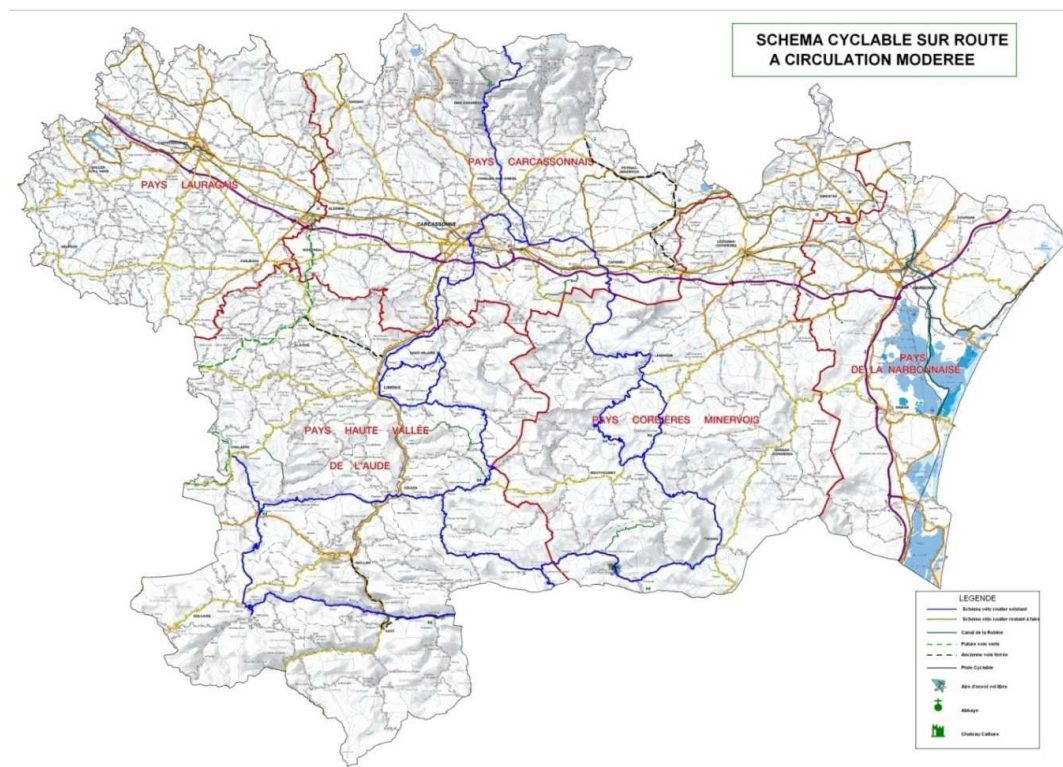
Le Conseil départemental a mis en place un réseau de boucles cyclables, toutes jalonnées selon les recommandations du CEREMA.

Les panneaux devaient encore recevoir un nom de boucle accompagné d'un logo.

Aucune forme de classification par niveau de difficulté n'a été élaborée.

Jalonnement de la V81 (source : AF3V)





2.3 L'OFFRE DE SERVICE

Hormis le travail de jalonnement des boucles départementales, aucun service spécifique n'a été mis en place. En matière de communication, aucun guide n'a été publié à l'échelle du département.

2.4 LES POLITIQUES CYCLABLES DES DEPARTEMENTS VOISINS

Un tour d'horizon a été dressé sur les six régions et départements voisins pour identifier les politiques mises en œuvre, ainsi que les connexions cyclables à organiser.

Suite à la mise en place de la Région OCCITANIE, la présentation des politiques cyclables à l'échelle des ex-régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon devra faire l'objet d'une réévaluation. De même, une actualisation des schémas départementaux sera nécessaire.

2.4.1 L'EX REGION MIDI-PYRENEES

En 2013, le schéma régional était en cours de validation.

Il était basé sur l'assemblage des tracés proposés par les huit départements, intégrant également les itinéraires nationaux et européens.

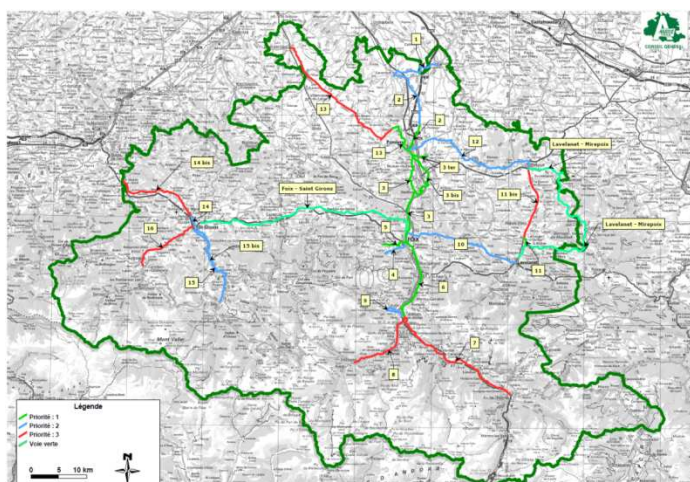
La connexion avec l'Aude s'organisait sur les départements de l'Ariège et de la Haute-Garonne :

- Entre Foix, Mirepoix (sur la V81) et Bram (ancienne voie ferrée)
- Au niveau de Port Lauragais sur le Canal du Midi
- Sur la Rigole de la Plaine, en liaison avec Revel

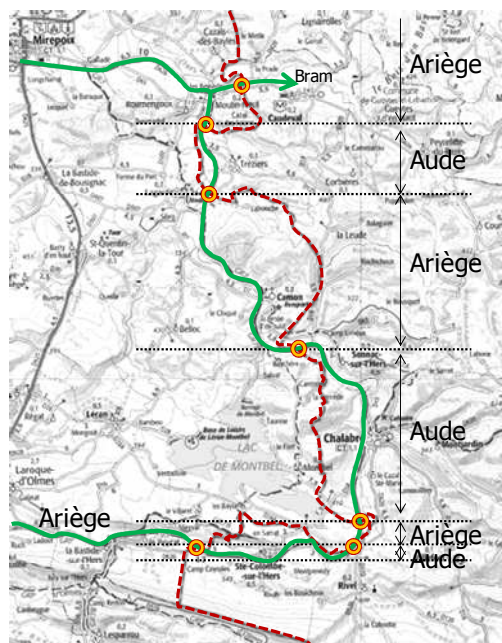
2.4.2 L'ARIEGE

L'Ariège présentait en 2013 un schéma cyclable non officialisé, proposant le déploiement d'un réseau de voies vertes à partir de l'aménagement existant entre Foix et St-Girons. L'itinéraire Lavelanet – Mirepoix constituait un des tracés prioritaires, avec une ouverture planifiée pour 2016, la connexion avec Foix devant ensuite être réalisée en partage de route.

Les connexions avec l'Aude s'organisaient principalement autour de la voie verte entre Lavelanet et Mirepoix avec pas moins de sept liaisons interdépartementales.



Le schéma cyclable 2013 de l'Ariège

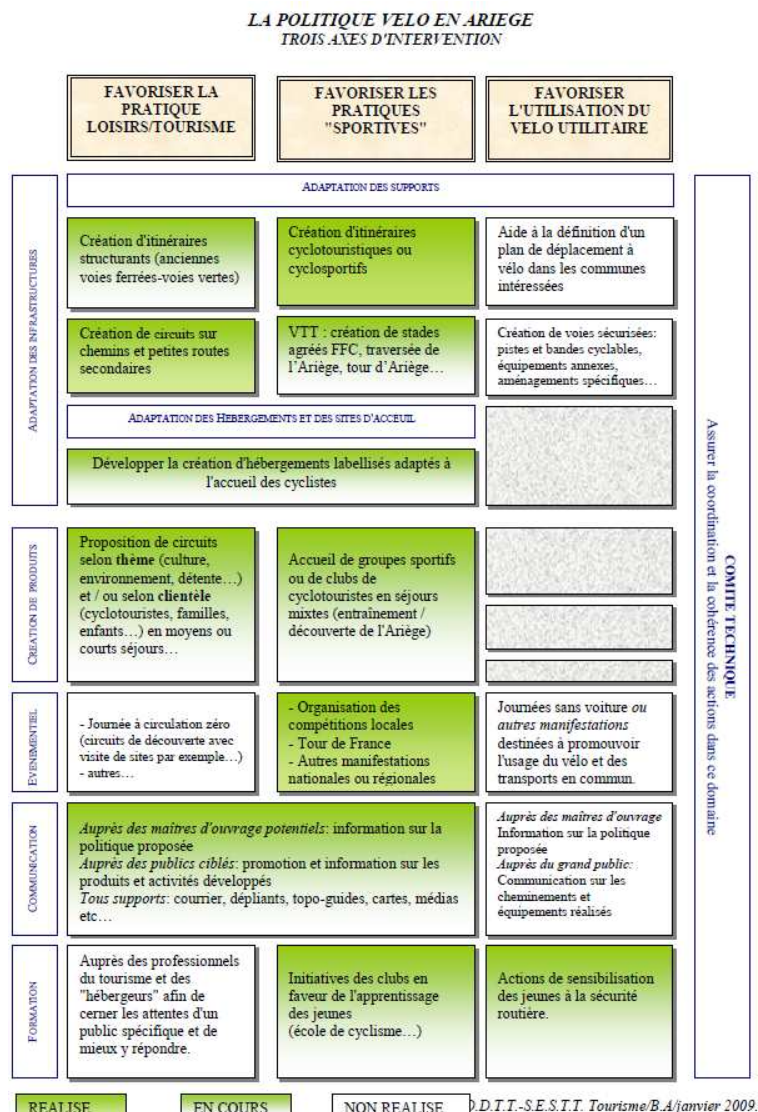


Les connexions avec l'Aude sur la voie verte

Le département avait également défini sa politique de mise en œuvre à partir du tableau ci-contre.

En matière d'infrastructure, le département aménage ses axes en tant que maître d'ouvrage ou partenaire financier à hauteur de 30% du montant des travaux, selon les priorités établies.

Concernant les actions connexes, l'Ariège positionne son intervention sur la communication (déclinaison d'un site internet, mise en place d'une signalisation dédiée, organisation d'événementiels), la desserte des collèges et l'intégration des modes doux dans les politiques d'insertion.



2.4.3 LA HAUTE-GARONNE

Le schéma cyclable de la Haute-Garonne date de 2003, suite à réactualisation du schéma de 1996. Il s'organise autour de deux ossatures :

- Un axe « est-ouest » comportant le canal latéral, le canal du Midi et la rigole de la plaine, aujourd'hui intégralement réalisé
- Un axe Nord-Sud « Parcours cyclable de la Garonne », réalisé en partage de route de Carbonne à Fronsac

Un axe complémentaire permet de densifier le réseau, entre Roquefort et St-Girons sur ancienne voie ferrée.



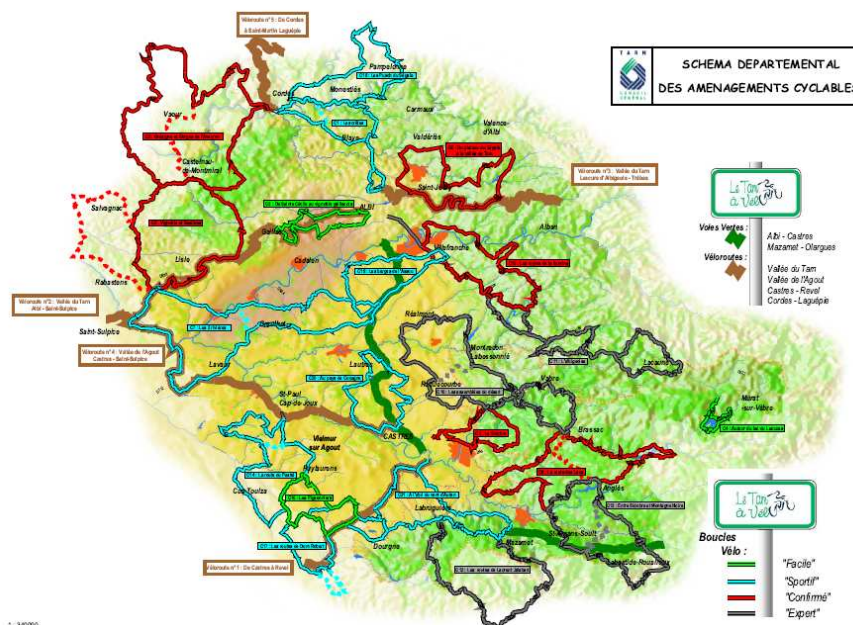
Les connexions avec l'Aude s'organisent sur le canal du Midi, au niveau du Seuil de Naurouze, ainsi que sur la rigole de la Plaine, aménagée sur sa section haute-garonnaise.

2.4.4 LE TARN

Le schéma départemental a été validé en 2001, et proposait des interventions prioritaires sur les discontinuités de la voie verte Albi – Castres – Mazamet

Aucune connexion avec l'Aude n'était inscrite au schéma, la rigole de la Plaine connectant la Haute-Garonne. Dans l'hypothèse d'une inscription de la rigole de la Montagne Noire dans les infrastructures audoises à réaliser, une connexion sera à organiser avec le Tarn au niveau du lac des Cammazes.

Il convient également de noter l'existence d'une boucle cyclable entre Mazamet et Mas-Cabardès.



Le schéma cyclable 2001 du Tarn

2.4.5 L'EX REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Comme pour Midi-Pyrénées, la validation du schéma régional était attendue pour 2014.

Les itinéraires audois inscrits étaient les suivants :

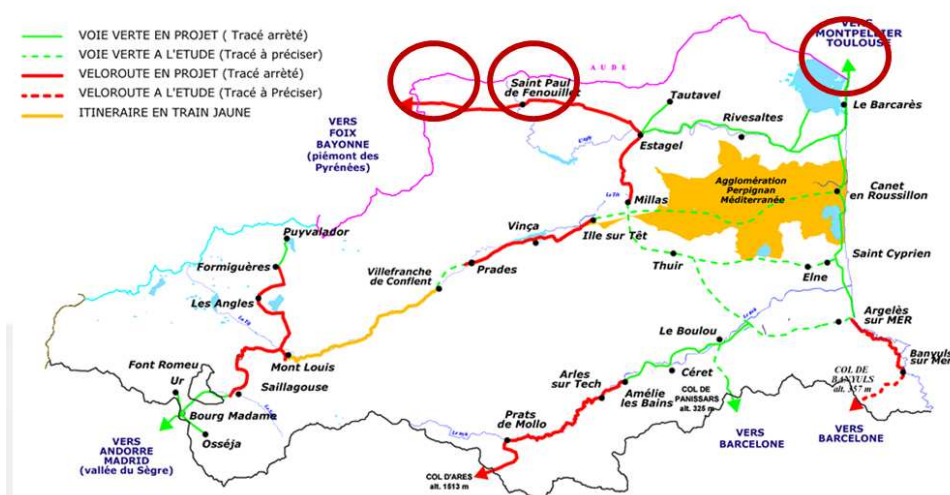
- L'EV8 Athènes – Tarifa, dont le tracé avait été identifié en partenariat avec le Conseil Départemental et devra être repris dans le cadre de la politique cyclable à mettre en œuvre
- La V81, aménagé en partage de routes jalonnées
- La petite section de la V84 « Passa Païs » longeant la rigole de la Plaine
- L'ancienne voie ferrée entre Bram et Lavelanet
- L'itinéraire de « la Narbonnaise », assurant une liaison directe entre Narbonne et Béziers par le littoral

2.4.6 LES PYRENEES-ORIENTALES

Validé en 2004, le schéma cyclable devait faire l'objet d'une réactualisation prochaine. Les itinéraires prioritaires étaient définis dans le cadre du projet ENLLAC, avec les tracés de la Vélittorale et la vallée du Vallespir.

La connexion avec l'Aude s'organise par Leucate et Le Barcarès sur la Vélittorale, ainsi qu'au niveau de St-Paul-de-Fenouillet sur la V81, sur laquelle le département des Pyrénées-Orientales souhaitait un tracé le long de RD117 puis par le col de St-Louis.

Carte des itinéraires cyclables d'intérêt départemental (véloroutes et voies vertes)



Les itinéraires départementaux des Pyrénées-Orientales

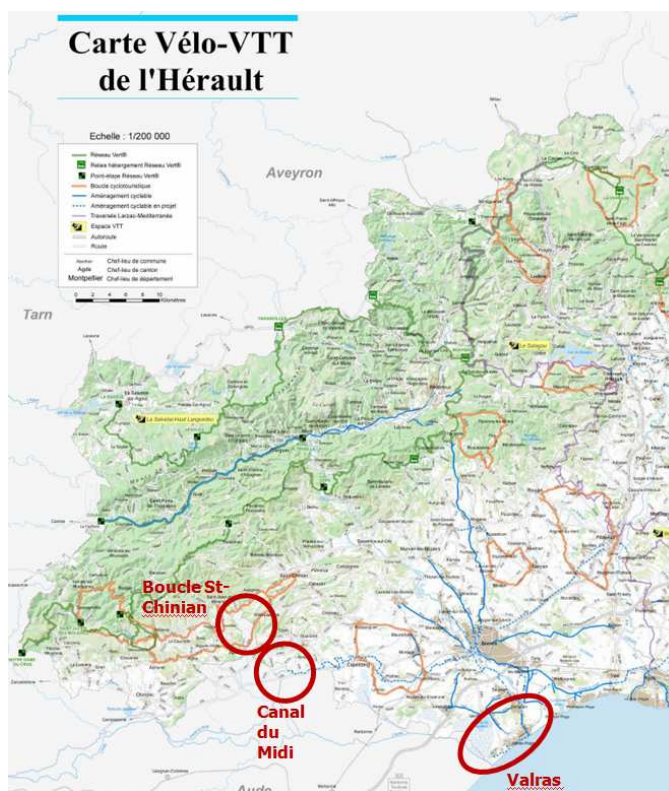
2.4.7 L'HERAULT

En 2013, le schéma départemental était en cours de révision, avec une validation attendue pour la fin d'année.

Les connexions avec l'Aude s'organisaient autour de trois secteurs :

- Le Canal du Midi, Intégré au schéma dans sa version actuelle, avec toutefois des souhaits de révision sur le tracé proposé ainsi que sur le portage du projet.
- Au niveau de Valras, où le département réfléchirait à un prolongement en cas d'arrivée d'un itinéraire en provenance de l'Aude.
- Au niveau de la boucle cyclable de St-Chinian-Olonzac

Extrait de la carte du schéma cyclable de l'Hérault



2.5 POINT SUR LE DEPARTEMENT DE L'AUDE

Afin de structurer efficacement la politique cyclable du département, il convient d'analyser la prise en charge actuelle de toutes les initiatives vélo. Cette organisation permettra de mettre en place une stratégie de développement basée sur un système existant, et proposant une optimisation du fonctionnement.

2.5.1 QUELLE ORGANISATION INTERNE ?

La coordination interne présente un niveau de fonctionnement très opérationnel, avec une coordination générale assurée par la Direction de l'Environnement et des Territoires ; celle-ci s'avère indispensable pour faire le lien entre les 7 directions et 9 services traitant de près ou de loin les questions liées au développement du vélo.

La future politique à mettre en place devra néanmoins aborder un certain nombre de points pour optimiser l'organisation actuelle et positionner techniquement et politiquement le Conseil Départemental dans la mise en œuvre :

- Sur la gouvernance, avec la mise en place d'un comité de suivi chargé de définir une planification fine des opérations en appliquant une procédure de consultation des services compétents.
- Sur le portage technique des axes inscrits en positionnant officiellement le Conseil Départemental en matière de maîtrise d'ouvrage et de cofinancement selon les itinéraires, ainsi qu'en définissant une enveloppe financière annuelle pour la mise en œuvre de la politique cyclable.

2.5.2 LES PROJETS RECENSES SUR LE DEPARTEMENT

Les échanges techniques avec les collectivités locales rencontrées dans la phase de concertation a permis de recenser un certain nombre projets. Une mise à jour de cette liste sera nécessaire en amont du lancement de la politique cyclable du département.

Etudes en lien avec le vélo	Etudes plus généralistes
• Schéma cyclable communal de Castelnaudary • 17 itinéraires programmés • Politique stationnement • Schéma cyclable de la Narbonnaise en cours • Schéma cyclable de la ville de Carcassonne • Liaison centre-ville – hameaux • Stationnement • Boucles VTT au Pays Touristique Corbières Minervois	• Plateforme multimodale à Castelnaudary avec une trentaine de vélos en location • Aménagement permettant l'accessibilité à vélo du Collège des Fontanilles (bande cyclable) sur la RD624 • PDU en cours sur Narbonne, à venir sur Carcassonne • Objectif de relier l'agglomération de Narbonne au littoral et le littoral au Canal du Midi • Améliorations prévues de l'accueil des cyclotouristes dans le schéma cyclable de la Narbonnaise au travers de services: hébergements, port de bagages, box vélo sécurisé et dépliants touristiques

3. ANALYSE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

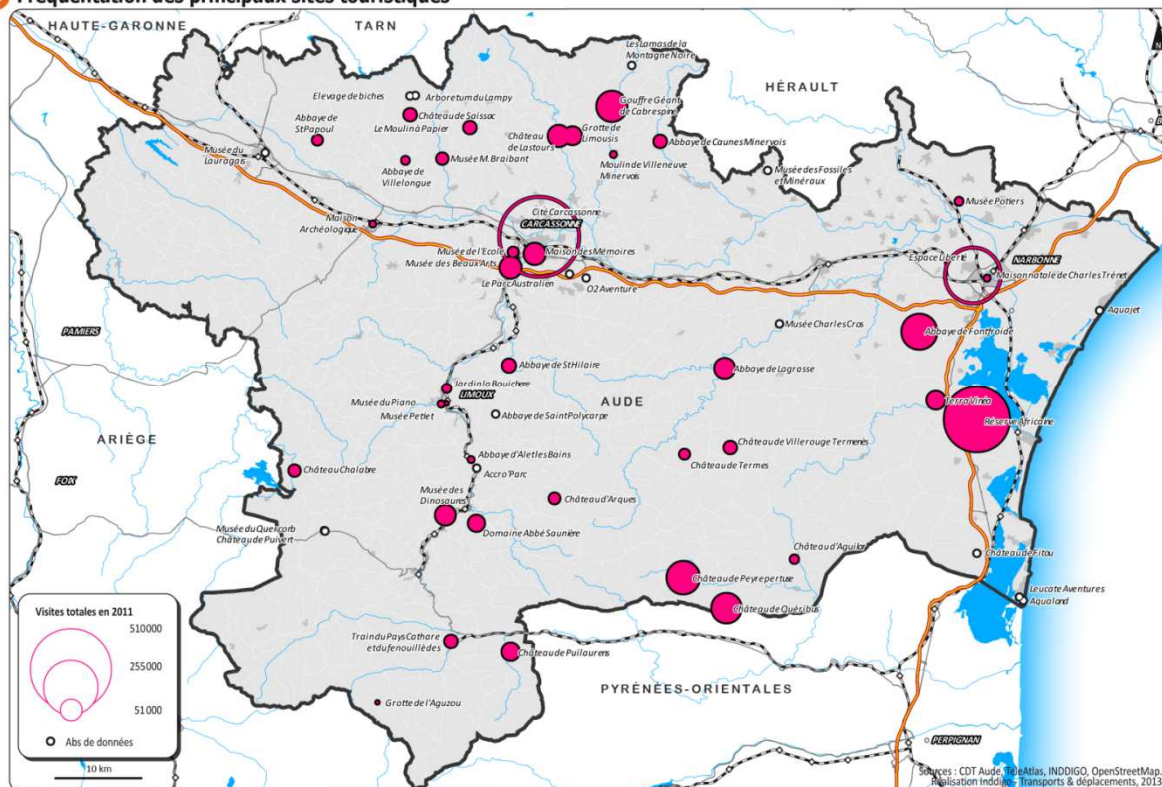
Dans le cadre du diagnostic, il convient à présent de dresser un état des lieux territorial sur l'ensemble des thématiques liées au développement de la pratique du vélo. Il permettra ensuite de positionner le département dans la mise en œuvre de sa politique cyclable, en intervenant sur les secteurs à enjeux.

3.1 LE VOLET TOURISME

3.1.1 LES DESTINATIONS A PRIVILEGIER

Le caractère touristique du département de l'Aude n'est plus à démontrer. Un certain nombre de pôles à vocation touristique a fait l'objet d'un recensement, qu'il conviendra de desservir pour accentuer la pratique cyclable.

● Fréquentation des principaux sites touristiques



La cartographie ci-dessus présente les niveaux de fréquentation des principaux pôles touristiques du département. Elle permet de mettre en évidence les enjeux suivants :

- L'enjeu patrimonial : Carcassonne, Narbonne, l'abbaye de Fontfroide, les châteaux cathares
- La réserve africaine de Sigean
- Le gouffre de Cabrespine

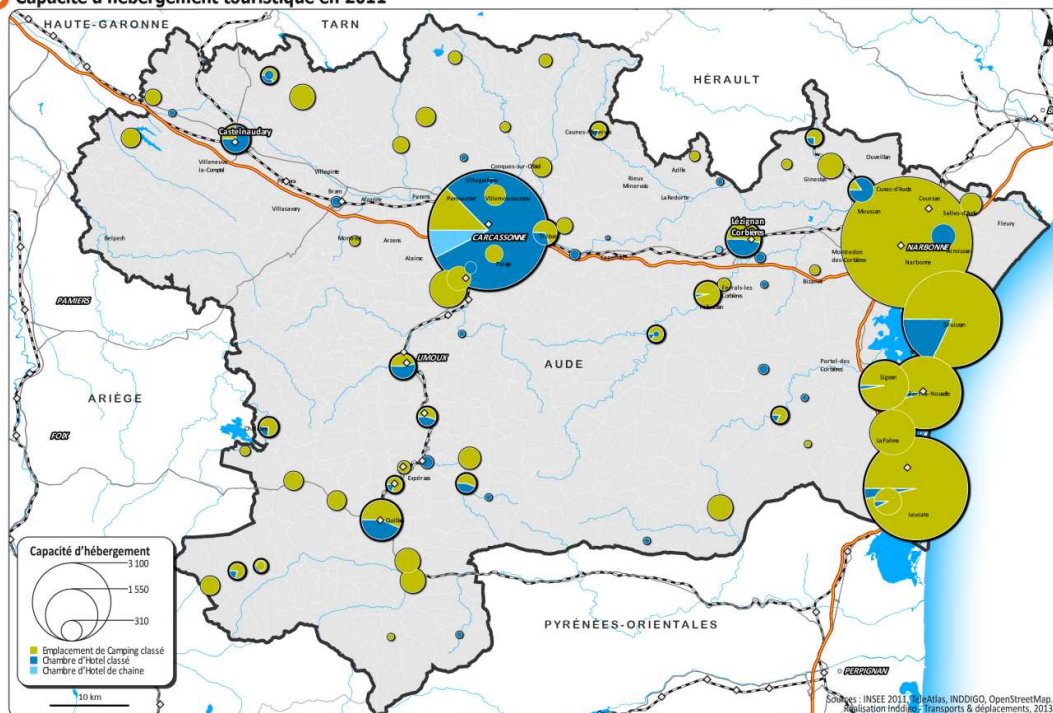
⇒ Le développement du vélo dans le département passe nécessairement par la création de liaisons depuis les itinéraires vélos les plus fréquentés vers les lieux touristiques.

3.1.2 LES HEBERGEMENTS TOURISTIQUES

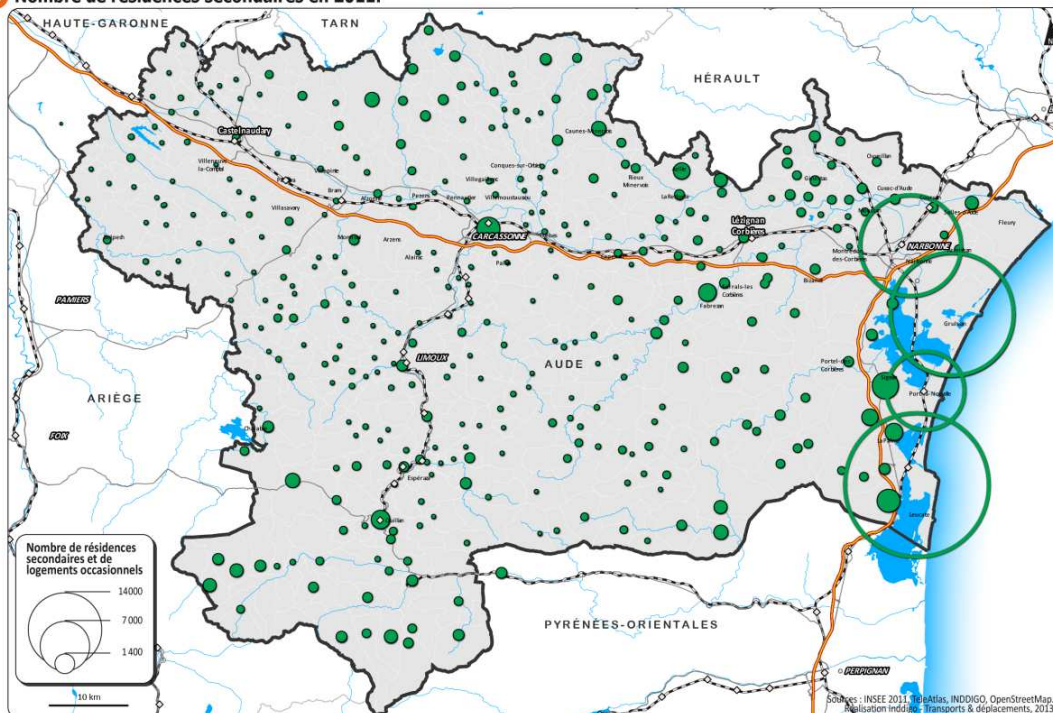
La fréquentation touristique se traduit également par l'importance du nombre de lits présents dans le département, en hébergements marchands et non marchands. Les cartographies ci-dessous mettent en évidence le poids du littoral et du tourisme balnéaire, même si l'on note une présence de résidence secondaire bien répartie sur tout le territoire.

On note également les capacités importantes disponibles sur la ville de Carcassonne, et dans une moindre mesure dans la vallée de l'Aude.

Capacité d'hébergement touristique en 2011



Nombre de résidences secondaires en 2011.

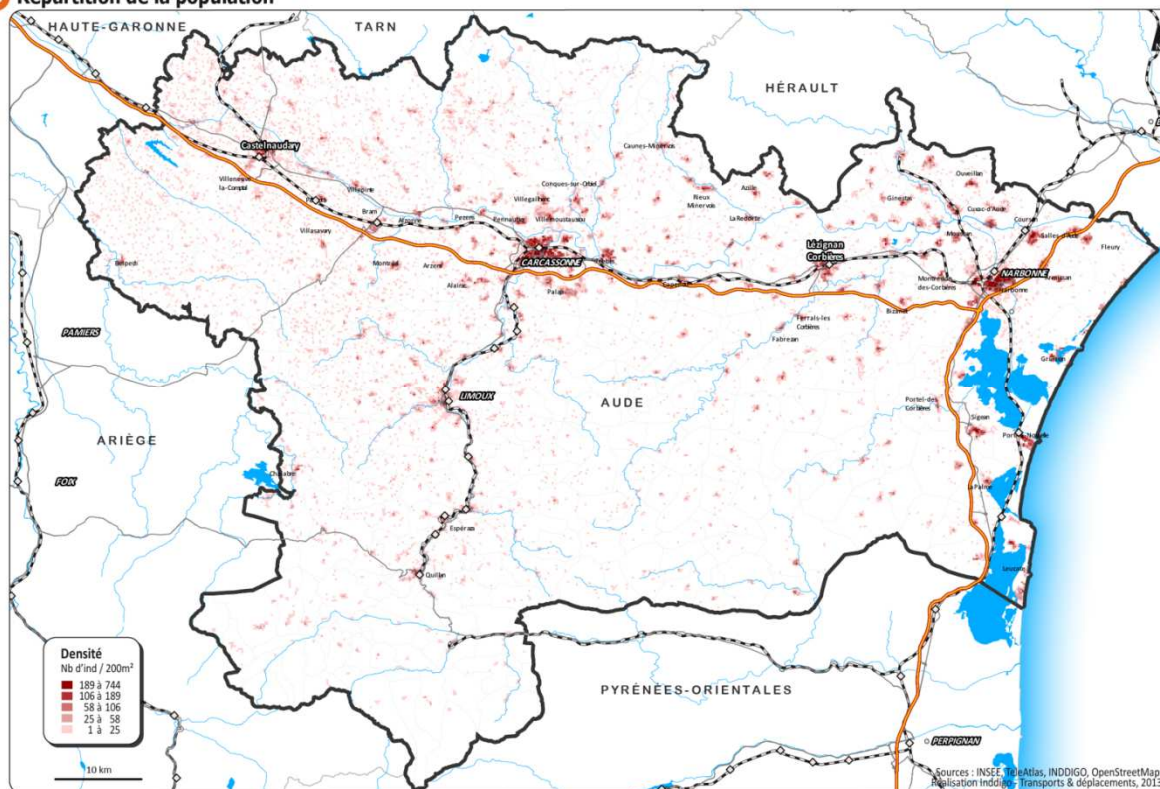


3.2 LA POPULATION

La population audoise se structure autour des deux bassins de vie principaux de Carcassonne et Narbonne, relayées par des pôles de population secondaires tels que Castelnaudary, Lézignan-Corbière ou Limoux.

Contrairement aux hébergements touristiques, le littoral ne bénéficie pas d'un niveau de population important.

Répartition de la population



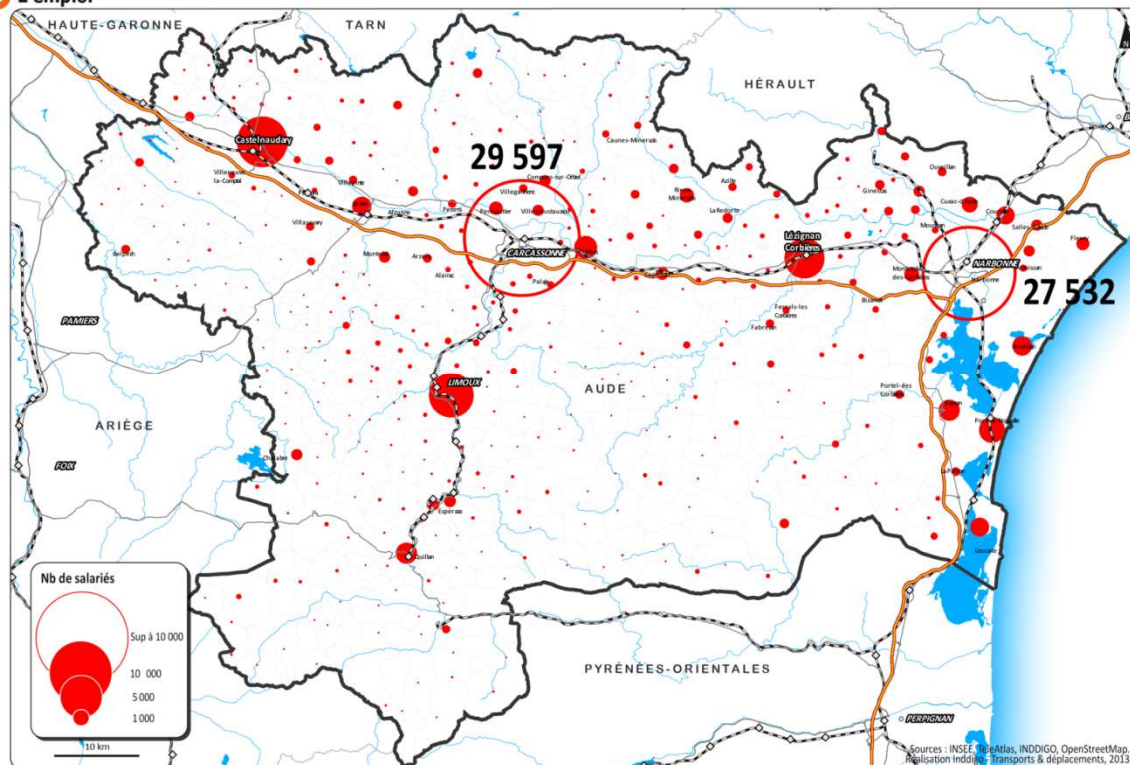
⇒ La politique cyclable à mettre en œuvre devra travailler sur la sécurisation des sorties d'agglomération, en lien avec les itinéraires de véloroutes et les projets en cours des agglomérations.

3.3 L'EMPLOI

Les zones d'emploi se superposent parfaitement avec les pôles de population, localisées sur Carcassonne, Narbonne, puis Castelnaudary, Limoux et Lézignan Corbières.

La politique cyclable départementale passe par l'organisation de la desserte des zones d'activité afin de développer les pratiques utilitaires, au sein de secteurs généralement peu accessibles autrement qu'en voiture individuelle.

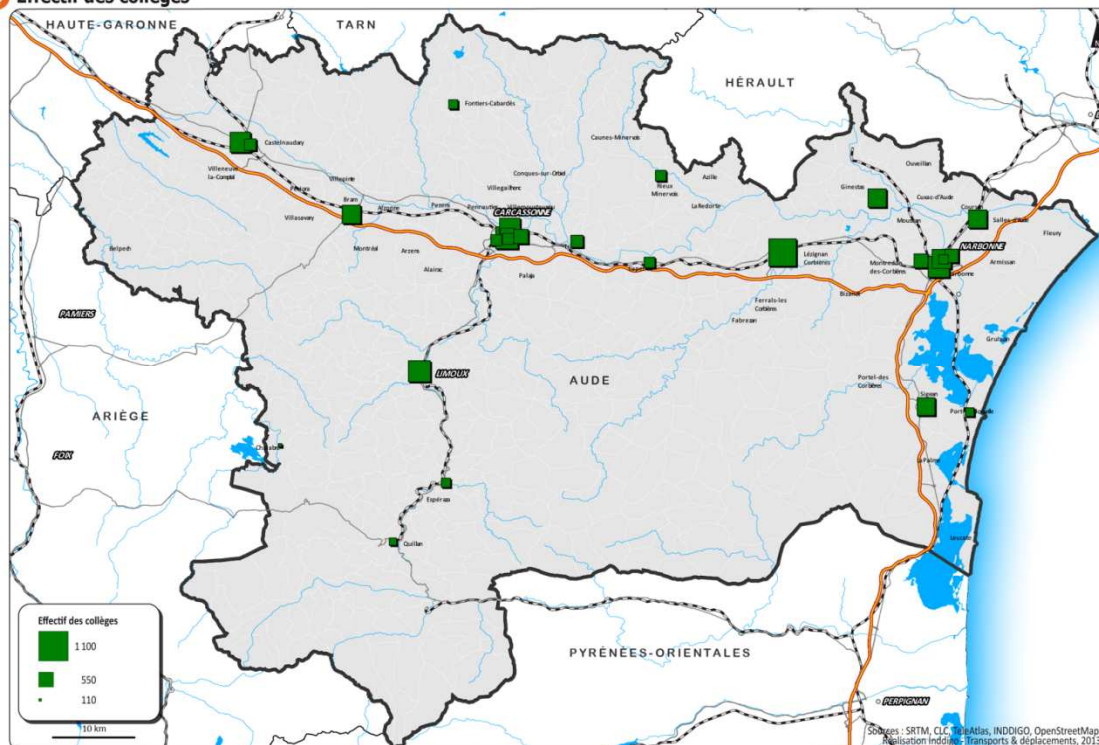
L'emploi



3.4 LES COLLEGES

Les collèges présentent des enjeux très sensibles en matière de mobilité douce. On observe sur ces établissements des potentiels de reports modaux particulièrement élevés lorsque des aménagements cyclables sont réalisés et des possibilités de stationnement sécurisés mis en place.

Effectif des collèges



⇒ La politique départementale doit s'emparer de cette thématique, en identifiant à court terme quelques collèges test sur lesquels des actions dédiées à l'accessibilité à vélo pourront être expérimentées.

Notons par exemple l'établissement de Lézignan-Corbières d'une capacité très importante pour une ville de taille modeste, sur lequel un report modal important est envisageable.

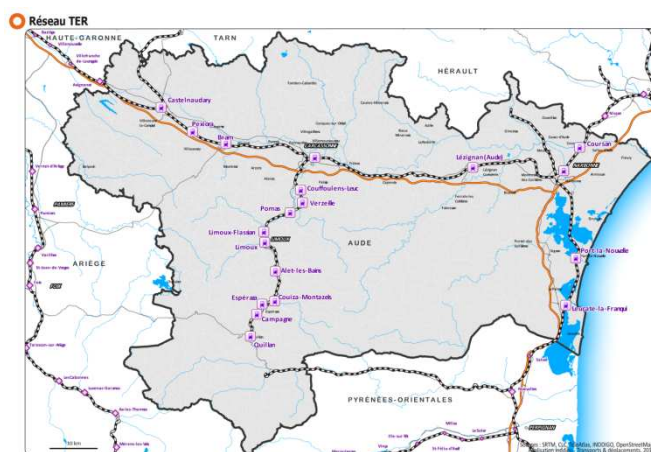
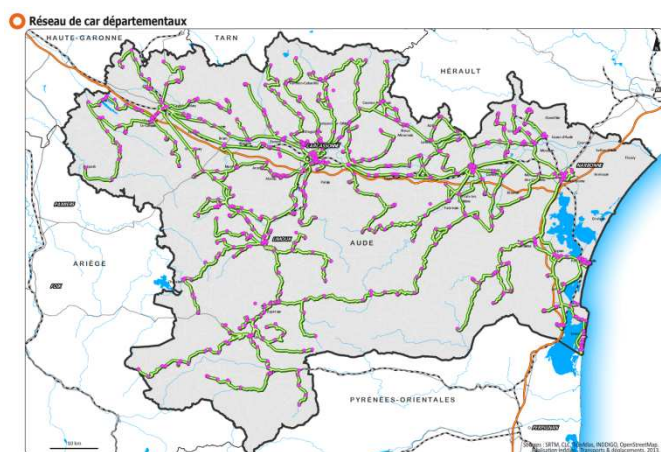
3.5 L'INTERMODALITE

De nombreux usagers du vélo pratiquent l'intermodalité dans leurs déplacements, qu'ils soient :

- Quotidiens, dans une logique domicile – travail train+vélo notamment
- Loisirs, sur une sortie à la journée incluant un aller ou un retour en transports en commun
- Touristiques, en termes de déplacements longue distance pour rejoindre son lieu de séjour.

Sur les déplacements en train, les TER de la région offrent un accès gratuit aux vélos dans la limite des places disponibles.

Concernant le réseau de cars départemental, Trans'bus offre une couverture très complète du département, sans pour autant favoriser l'emport des cycles dans les véhicules. De même, certains arrêts de car pourraient bénéficier d'un espace de stationnement des vélos dans une logique de déplacement utilitaire.



⇒ L'intermodalité constitue également une thématique phare des politiques départementales cyclables. Des actions autour des gares ferroviaires peuvent être engagées sur des itinéraires de rabattement en provenance des grands axes cyclables ; de même, la mise en place d'une politique sur les transports départementaux peut avoir un impact sur les déplacements utilitaires et touristiques.

3.6 L'ACCIDENTOLOGIE

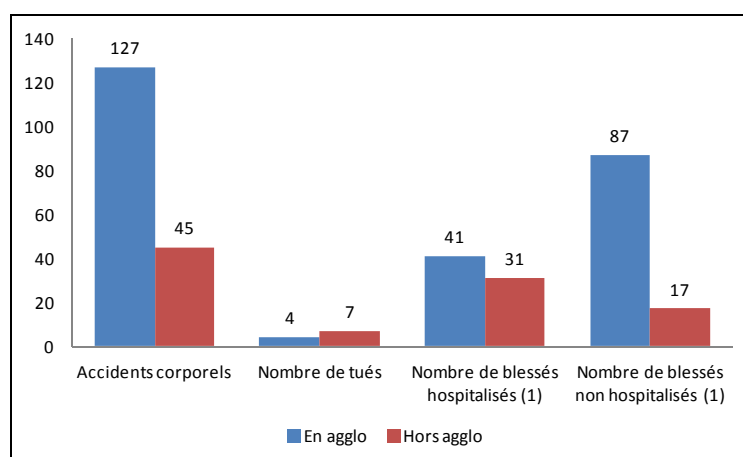
L'analyse accidentologique du département révèle un niveau de sécurité de la pratique à renforcer : 172 accidents dont 11 tués et 71 Blessés hospitalisés ont été recensés entre 2007 et 2012. Ils se traduisent par les caractéristiques suivantes :

- Les accidents **en agglomération** représentent 74% des cas. Les 2/3 des accidents ont lieu sur des voies communales.
- Les accidents ont majoritairement lieu :
 - o entre 8h00 et 10h00 puis entre 18h00 et 19h00, soit les heures d'embauche et de débauche
 - o Sur les mois de Juin-Juillet-Août, au cours des mois de pratique touristique la plus importante
- On observe toutefois une répartition homogène sur l'ensemble du territoire, sans concentration particulière sur le littoral malgré une fréquentation touristique importante en période estivale.

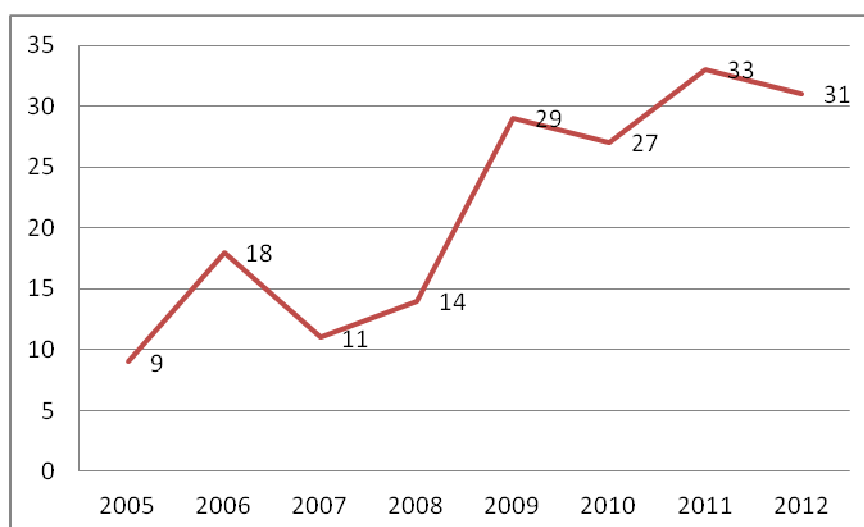
Accidentologie impliquant les vélos dans le Département de l'Aude de 2007 à 2011



Au total, et malgré une légère baisse du nombre d'accident en 2012, L'accidentologie a été multipliée par 3,5 depuis 2005 (11 accidents en 2007 et 33 en 2011).



Classification des accidents impliquant un cycliste entre 2007 et 2012



⇒ Un volet sécuritaire doit être intégré à la politique cyclable avec une sensibilisation des usagers (habituels et occasionnels), des automobilistes et des touristes.

4. LES PREMIERES ORIENTATIONS

Suite aux constats dressés au cours de la phase diagnostic, des premiers enjeux au futur schéma départemental cyclable à intégrer apparaissent clairement ; ceux-ci devront figurer dans le plan d'actions à mettre en œuvre.

4.1 ESQUISSES POUR LE SCHEMA D'INTENTION

Le schéma d'intention, préfigurant les tracés intégrés dans le développement de la pratique, devra intégrer les itinéraires suivants :

- Les ossatures du schéma, reprenant les tracés européens et nationaux
 - o L'EV8 (en cours : schéma régional)
 - o Le canal du Midi (études de faisabilité finalisées)
 - o La rigole de la Plaine (à programmer à plus long terme)
 - o La V81 : aménagée.
- Identifier des axes complémentaires assurant une irrigation du territoire
 - o Les ossatures ne doivent pas rester des corridors ne permettant pas de s'en écarter
 - o Desserte des pôles générateurs touristiques
 - o Développement de l'intermodalité : desserte des gares

Parallèlement à ce volet infrastructure, il conviendra de positionner le département sur les portages de projet en fonction des tracés retenus : prise en charge de la maîtrise d'ouvrage, positionnement en tant que cofinanceur, stratégie sur le développement des réseaux locaux connectés aux ossatures, développement des boucles locales...

4.2 OPPORTUNITES A DEVELOPPER

Toujours avec la lecture des analyses du diagnostic, un certain nombre de pistes d'actions peuvent être étudiées :

- Drainer les touristes présents sur les grands itinéraires tels que le Canal du Midi vers les sites touristiques, les centres-villes pour accroître les retombées économiques, tirer parti plus globalement de cette présence touristique.
- Soutenir la pratique utilitaire chez les collégiens et sur les principaux pôles d'emploi
- Soutenir la politique cyclable des villes déjà investies sur la question du vélo (Carcassonne, Castelnaudary, Narbonne)
- Sensibiliser les usagers et non usagers afin de réduire l'accidentologie

5. LE SCHEMA D'INTENTION

Les enseignements ci-dessous permettent ainsi de définir un schéma d'intention, préfigurant la partie infrastructure du schéma départemental cyclable sur le département de l'Aude.

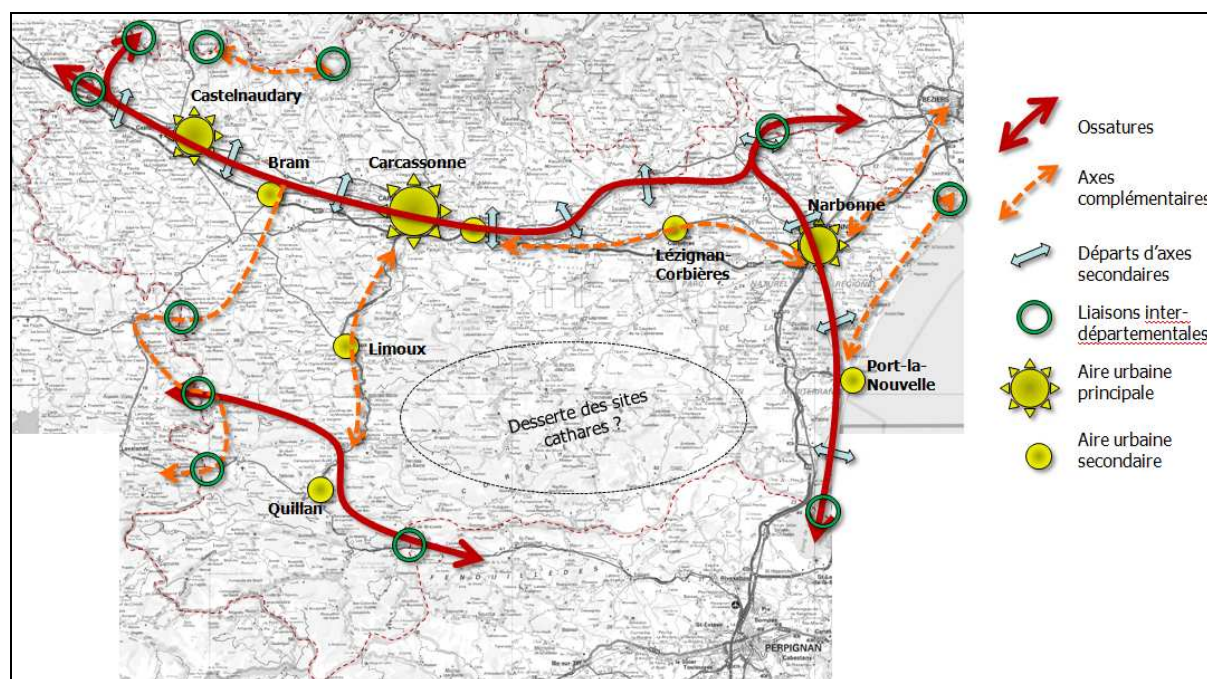


Schéma d'intention de la politique de développement cyclable

Ce schéma se structure selon les principes suivants :

- Intégration de l'ensemble des itinéraires à portée européenne et nationale : EV8, Canal du Midi, V81 et V84 « Passa Païs »
- Ajout d'un réseau d'axes complémentaires, constitué de tracés internes au département :
 - o Voie verte Bram – Lavelanet
 - o Liaison Carcassonne – Limoux – Quillan L
 - o Liaison entre Narbonne et Béziers empruntant les emprises de la Via Domitia
- Le réseau départemental de véloroutes : celui-ci constitue un volet à intégrer dans la politique cyclable, sous maîtrise d'ouvrage départementale. Les autres axes secondaires devront faire l'objet d'un positionnement du département sur leur mise en œuvre. Ce réseau jouera un rôle prépondérant dans la desserte des sites Cathares

FORCES, FAIBLESSES, MENACES ET OPPORTUNITES DU TERRITOIRE, ET DEFINITION DES PRIORITES D' ACTIONS

1. ANALYSE THEMATIQUE DES MENACES ET OPPORTUNITES

A partir des thématiques soulevées dans le cadre du diagnostic, un bilan des forces et faiblesses sur le territoire départemental a été dressé afin d'orienter la stratégie à mettre en place.

1.1 DETAIL PAR THEMATIQUE

Thèmes	Opportunités	Menaces
Sécurité	Schéma cyclable en cours sur les grandes villes (Carcassonne, Castelnaudary) et agglomération (Narbonnaise)	Accidents concentrés en agglomération. Hausse de l'accidentologie depuis 2005 (x3,5) ⇒ spécificité audoise (attention nouvelles modalités de comptabilisation).
Pratique Tourisme loisirs	Potentiel touristique sur le territoire élevé (littoral, Carcassonne, Narbonne).	- Hébergement principalement sur le littoral. - Absence de liaison vers les pôles touristiques. - Besoin d'identification comme destination vélo plus forte qu'à présent (présence actuelle TO)
Pratique cyclosportive	- Territoire aux paysages diversifiés offrant un large choix de niveau. - Offre de véloroutes satisfaisantes pour cette pratique.	Pas de niveau de difficulté des itinéraires proposés (en cours de réalisation par le CD).
Pratique itinérante	- Niveau de pratique plus important que sur les axes aménagés ⇒ potentiel de développement extrêmement marqué sur le territoire. - Renommée du canal du Midi qui peut faire découvrir d'autres linéaires	- Abattage des platanes ⇒ baisse de la fréquentation sur le Canal du Midi (vent et ombrage) ? - Absence de liaisons vers les centres et pôles touristiques. - Poids du canal du Midi ⇒ concurrence aux autres tracés

Pratique vélo utilitaire	• Schéma directeur cyclables en cours sur les principales villes ⇒ amélioration des conditions de circulation et essor de ce type de pratique attendus	• Manque d'aménagements cyclables urbains • Usage de la voiture ancrée, accidentologie en agglomération
Intermodalité	• Accueil des vélos dans les TER gratuitement	• Demande pas toujours satisfaite en période d'affluence touristique • Absence de rabattement vers les gares • Pas de possibilité d'embarquement des vélos dans les cars départementaux
Aménagement	• Collectivités engagées sur la question : planification attendue d'aménagements cyclables	• Manque de coordination entre les acteurs du territoire • Faibles linéaires réalisés
Services	• Offres de services peuvent émerger dans ce contexte de prise en compte du vélo aux différentes échelles	• Manque de coordination entre les acteurs du territoire

1.2 SYNTHÈSE : LES AXES DE DÉVELOPPEMENT

1.2.1 UN CONTEXTE FAVORABLE...

La lecture du tableau apporte un certain nombre d'enseignements importants pour structurer le développement de la pratique du vélo dans l'Aude. On souligne dans un premier temps la présence d'un contexte favorable à l'essor de l'activité :

- L'aménagement de l'ossature du réseau cyclable (Canal du Midi et EV8) devrait générer une croissance de la fréquentation déjà importante, et inciter les collectivités locales à valoriser ce linéaire par la mise en place d'itinéraires secondaires (voies vertes, boucles locales...) ainsi que de services à destination des usagers ;
- Le patrimoine touristique très riche apportera une clientèle à vélo spécifique, composée aussi bien d'une population locale que touristique, sur un territoire particulièrement propice à ces différentes pratiques ;
- L'intermodalité train+ vélo est aujourd'hui facilitée grâce à la possibilité de monter son vélo gratuitement dans les TER ;
- On remarque une bonne sensibilisation des collectivités locales qui mettent aujourd'hui en œuvre des politiques cyclables.

1.2.2 ... AVEC TOUTEFOIS QUELQUES MENACES À RESORBER

A partir des avantages évoqués précédemment, la politique de développement du vélo devra prendre en compte les lacunes identifiées sur le territoire :

- L'infrastructure (déjà peu présente) ne suffit pas à générer une pratique utilitaire. Un accompagnement par des services et une communication ciblée sera essentielle ;
- L'accidentologie plutôt importante sur le territoire devra être prise en compte par les collectivités impliquées sur la problématique vélo ;
- L'abattage des platanes génèrera un impact sur la fréquentation du Canal du Midi, notamment en période estivale ;
- La fréquentation touristique sur l'ossature du réseau cyclable permettra de générer des retombées économiques, à condition d'assurer une infrastructure de qualité et des services en adéquation avec les attentes des touristes : rabattement vers les gares, liaisons vers les pôles touristiques, hébergeurs et restauration, relais vélo...

2. POSITIONNEMENT DU DEPARTEMENT

2.1 POSITIONNEMENT SUR LES SEGMENTS DE CLIENTELE

Les enseignements de la phase diagnostic ainsi que de l'analyse forces et faiblesse permet de positionner le département sur les clientèles à valoriser prioritairement ; le tableau ci-dessous apporte un éclairage sur ce positionnement par rapport à la situation nationale, mais présente également les potentiels de développement qu'il est nécessaire de prendre en compte dans la future politique départementale.

	Marché en France	Position Audoise	Potentiel Audois
Loisirs résidents	++++	+++	+++
Excursionnistes	++	+++	++++
Utilitaires	++	+	++
Sportifs	++	+++	++++
Utilitaire sur lieu de vacances	++++	++	+++ (offre localisée)
Touriste en séjour	++++	++	+++ (offre localisée)
Court séjour	++	++	+++
TO	++	++	+++
Itinérants	++++	++	++++

On note ainsi que l'Aude s'avère actuellement bien positionné sur les clientèles de type excursionniste et loisirs, généralement composée d'une clientèle locale, résidant sur place, ainsi que sur les sportifs, également composé majoritairement par la population locale. S'il est important de conserver ces usages constituant un relai intéressant en termes de communication (principe du bouche-à-oreille), il convient également d'opérer une action forte auprès des clientèles en provenance de territoires extérieurs, assurant très fréquemment l'essentiel des retombées économiques générées par la pratique. La clientèle itinérante, particulièrement sensible à l'offre du canal du Midi, constitue ainsi

une cible prioritaire, de même que toutes les formes de pratiques touristiques (court ou long séjour, avec ou sans tour opérateur) en les ciblant sur les secteurs littoraux et patrimoniaux.

Enfin, notons que la clientèle sportive, déjà bien présente sur le territoire peut également être renforcée en ciblant les usagers en séjour.

A l'inverse, la pratique utilitaire aujourd'hui peu développée pourra être ciblée sur le moyen terme, notamment lorsque les conditions de pratique en milieu urbain auront été améliorées.

2.2 POSITIONNEMENT SECTORIEL

L'approche peut être déclinée géographiquement, en croisant les itinéraires retenus avec les segments de clientèle. Cette analyse permet ainsi de cibler plus en détail les clientèles à toucher en fonction des itinéraires audois.

2.2.1 SUR LES AXES A FORT ENJEU

	Agglos	Voies vertes					Véloroutes		
		Canal du Midi (dont EV8)	Canal de la Robine/ Canal de Jonction	Rigole de la Plaine	Rigole de la Montagne Noire	Canal du Midi à Montségur (AVF)	La littorale	V81	
Loisirs/ Résidents	++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	++	22
Excursionnistes		++++	++++	+++	+++	++	++++	++	24
Utilitaires	++++						++	+	7
Sportifs	+++	++	++			+	++	++++	14
Utilitaires sur lieu de vacances	++ (fort potentiel long terme)	++++	++++	+			++++	+	16
Touristes en séjour	++	+++	++++	++	++	+	++++	+	19
Court séjour		+++	++++	++	++	+	++++	+	17
TO	++	++++	++++	++	++	+	++++		19
Itinérants	++	++++	+++	+++	+++	+++	+++	+++	24

Les axes à fort enjeu montrent un intérêt majeur dans la valorisation des pratiques itinérantes. La position géographique de l'Aude, au carrefour de deux itinéraires longue distance (vers l'Espagne et l'océan Atlantique) fait du département un point stratégique en matière de développement de la pratique cyclable. Pour cela, il conviendra de mettre en œuvre une politique départementale visant à « retenir » les usagers, en offrant tous les services attendus et particulièrement de l'hébergement et de la restauration répondant aux besoins et attentes de cette clientèle.

La clientèle locale, déjà très présente jouera également un rôle prépondérant dans le niveau de fréquentation des itinéraires, sans pour autant influencer fortement sur les niveaux de retombées économiques. Ces pratiques, en provenance des zones urbanisées tendra à se diffuser sur les itinéraires sécurisés, dans des conditions d'accès jugées satisfaisantes.

Ces deux segments de clientèles montrent une forte capacité à se diffuser sur l'ensemble des itinéraires retenus, et nécessitent donc une généralisation des actions à mettre en œuvre sur tout le département.

Quant aux clientèles touristiques, si celles-ci restent également très présentes, leur localisation apparaît plus hétérogène, avec une concentration plus forte sur la frange littorale.

Ce croisement permet enfin de mettre en valeur les itinéraires clefs du département, à savoir l'EV8, le canal du Midi et le canal de la Robine, trois itinéraires susceptibles d'accueillir une forte diversité de pratiques.

2.2.2 SUR LES AUTRES AXES

	Axes complémentaires	Axes secondaires	Les véloroutes du CG de l'Aude
Loisirs/ Résidents	+++	+++	++
Excursionnistes	++++	++	+
Utilitaires			
Sportifs	+	++++	++++
Utilitaires sur lieu de vacances	++	+	++
Touristes en séjour	+++	++	++
Court séjour	+++	+++	++
TO	+++	++++	++
Itinérants	++	++++	++

Les autres itinéraires mettent en évidence la pratique sportive, susceptible de se déployer sur l'ensemble du territoire ; celui-ci présente en effet une diversité de paysages capable d'offrir des niveaux de pratiques plus ou moins difficiles et donc adaptés à toutes les formes de pratique sportives.

L'itinérance est moins présente, du fait d'itinéraire plutôt courts, sauf sur les axes perpendiculaires au canal du Midi, offrant des variantes intéressantes.

Notons enfin l'attrait moins important des itinéraires en partage de route auprès de la majorité des usagers, mais plus particulièrement les pratiques familiales de type excursionniste.

LE PLAN D' ACTIONS

Déterminé à partir des enseignements des phases précédentes, le plan d'actions a fait l'objet d'une présentation en comité technique dans une première version simplifiée afin de valider les volets proposés et leur déclinaison en mesures dédiées. Un approfondissement de chacune d'elle a ensuite permis de définir un plan d'actions opérationnel composant la stratégie de développement du vélo sur le département.

Le plan d'actions comporte ainsi 6 volets et 14 mesures.

- Volet infrastructure
- Volet services
- Volet utilitaire
- Volet communication
- Volet gouvernance
- Volet Evaluation

1. VOLET INFRASTRUCTURE

Les actions développées au sein de ce premier volet visent à :

- Intégrer le vélo parmi les différents modes de déplacement, en favorisant les déplacements quotidiens
- Encourager les pratiques de loisirs et touristiques en aménageant des itinéraires structurants

L'une des ambitions de la politique cyclable départementale sera d'encourager la pratique du vélo, notamment dans les déplacements utilitaires en développant des réseaux cyclables locaux cohérents à l'échelle des communes ou des communautés de communes, ainsi qu'en facilitant son articulation avec d'autres modes de déplacement.

Les pratiques de loisirs et touristiques seront encouragées par la réalisation d'itinéraires longues distances, correspondant à la définition d'un réseau d'ossature sur lequel s'articulera un réseau d'itinéraires secondaires, à vocation plus locale.

C'est au total un réseau d'environ 1500 km qui maillera l'ensemble du département, et se répartissant selon la hiérarchisation suivante :

- 261 km d'ossature (tracés identifiés)
 - o Itinéraires d'itinérance longue distance
 - o Portée extradépartementale
 - o Vitrine touristique du département à l'échelle nationale et internationale
- 195 km d'itinéraires complémentaires (*tracés pré-identifiés*)
 - o Tracés à vocation départementale
 - o Irrigation des territoires touristiques non desservis par les ossatures
 - o Rôle de maillage / connexion interdépartementale entre les ossatures
- Axes secondaires (*tracés à définir*)
 - o Vocation locale

- o Desserte des pôles touristiques au départ des ossatures et itinéraires complémentaires
- o Respect d'un cahier des charges pour bénéficier d'un appui technique et financier du département
- Boucles locales (tracés à définir)
 - o Itinéraires sur voirie existante
 - o Respect des critères du schéma national des véloroutes et voies vertes

Ces axes se structureront selon le schéma de principe suivant :

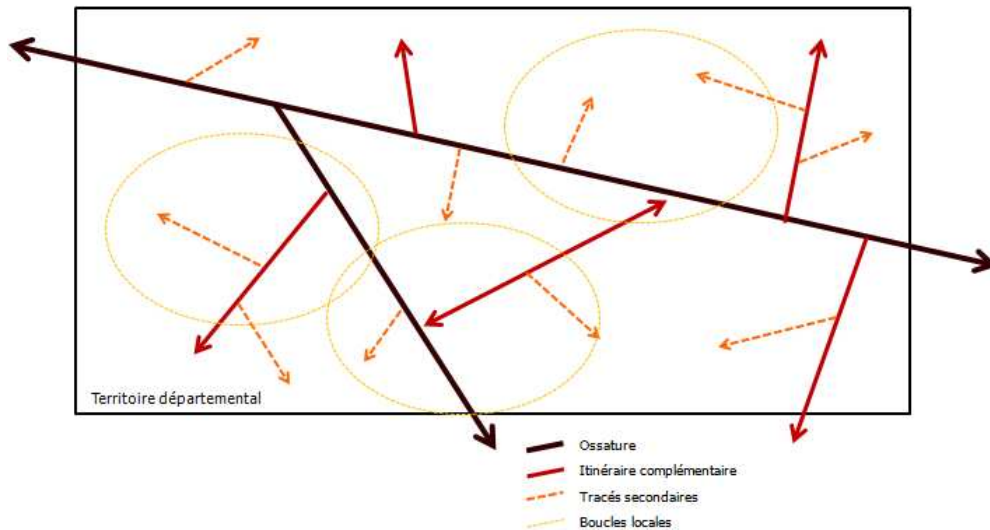
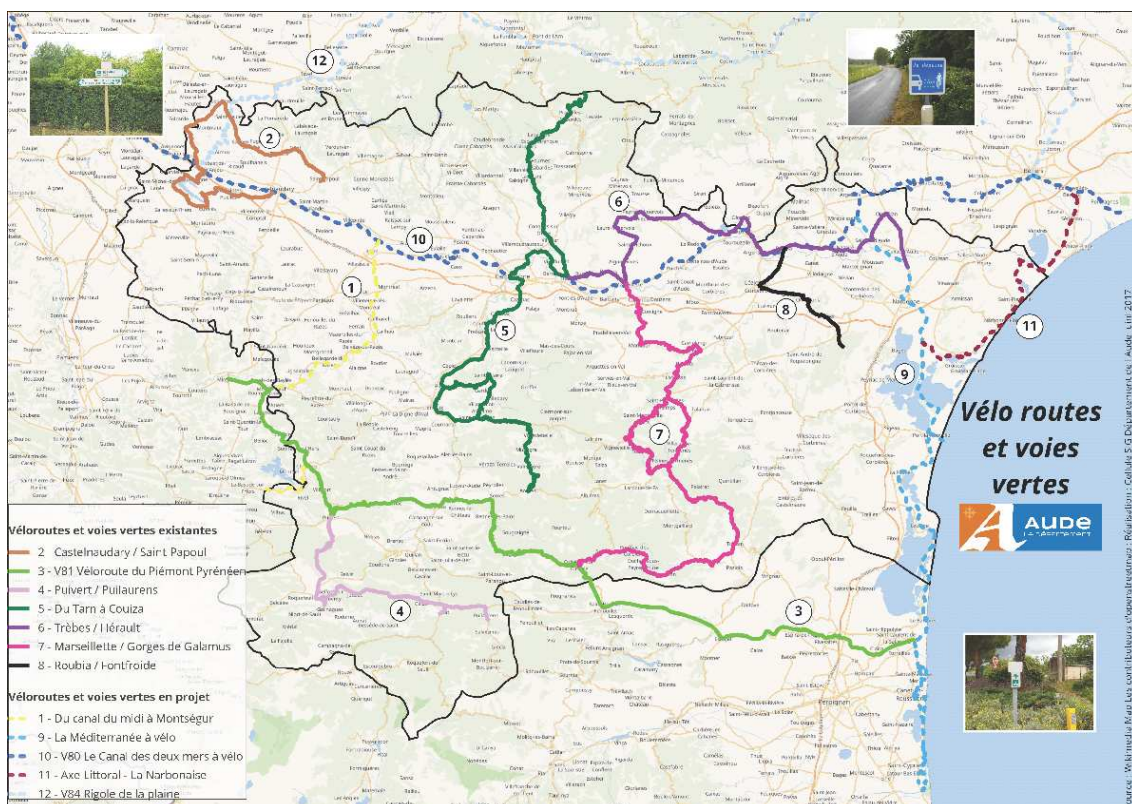


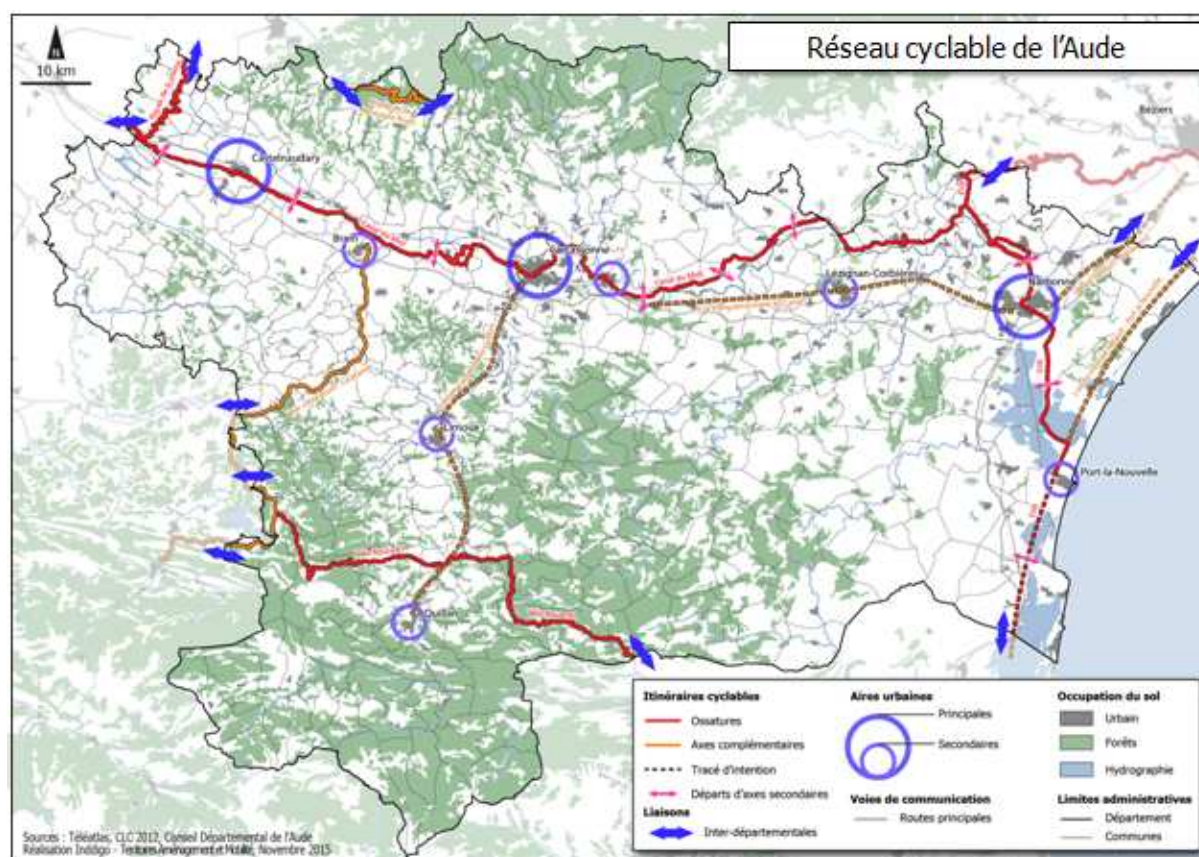
Schéma de principe de mise en place du réseau cyclable départemental

- 500 km de liaisons cyclables sur routes départementales
 - o Tracé à vocation extra-départementales
 - o Maillage entre les sites pôles touristiques
 - o Itinéraires de type sportif



L'appui du Département au développement de ces infrastructures cyclables reposera sur un règlement d'aides spécifique.

La cartographie du réseau final sur l'Aude (hors liaisons sur routes départementales) est proposée ci-dessous, intégrant les tracés du réseau d'ossature et des axes complémentaires.



1.1 A1 - REALISATION DES OSSATURES DU RESEAU CYCLABLE

Descriptif	Les ossatures du réseau correspondent aux itinéraires inscrits au schéma national des véloroutes et voies vertes. Elles jouent un rôle structurant sur le territoire en définissant la physionomie général du réseau. Elles sont également la vitrine touristique de l'offre départementale cyclable à destination des usagers en provenance de France et de l'étranger.
Objectif quantitatif	261 km d'infrastructure à réaliser d'ici 2025, le plus souvent sous forme d'aménagements en site propre capables d'accueillir un large éventail d'usagers.
Détail de l'action Quatre itinéraires composent les ossatures du réseau : 1- Le canal du midi constitue la véloroute nationale n°80 et assure une liaison entre l'étang de Thau et Toulouse, puis Bordeaux par le canal latéral à la Garonne. 2- L'eurovélo n°8 assure une liaison entre Athènes et Tarifa en longeant les bords de la Méditerranée. Elle traverse l'Aude par le canal du Midi, puis les canaux de Jonction et de la Robine. La connexion avec les Pyrénées-Orientales s'effectue par le littoral. 3- La véloroute n°81 assure une liaison entre méditerranée et Atlantique sur le piémont pyrénéen. 4- La rigole de la Plaine, longeant la limite départementale avec la Haute-Garonne constitue la véloroute nationale n°84 et relie le canal du Midi à Castres puis regagne l'Hérault par la voie verte Passa Païs.	
Cibles	Toutes
Pilotage	<u>Maîtrise d'ouvrage</u> : voir détail par fiche itinéraire <u>Maîtrise d'œuvre</u> : voir détail par fiche itinéraire
Coûts et financements	• 13,0 M€ • Participations financières de l'Europe, du Département via un règlement d'aides spécifique, des intercommunalités • Ratios utilisés pour les sections non étudiées : - 100.000 €/km : site propre - 5.000 €/km : partage de route
Planning prévisionnel	Court, moyen et long terme (voir détail par fiche itinéraire)

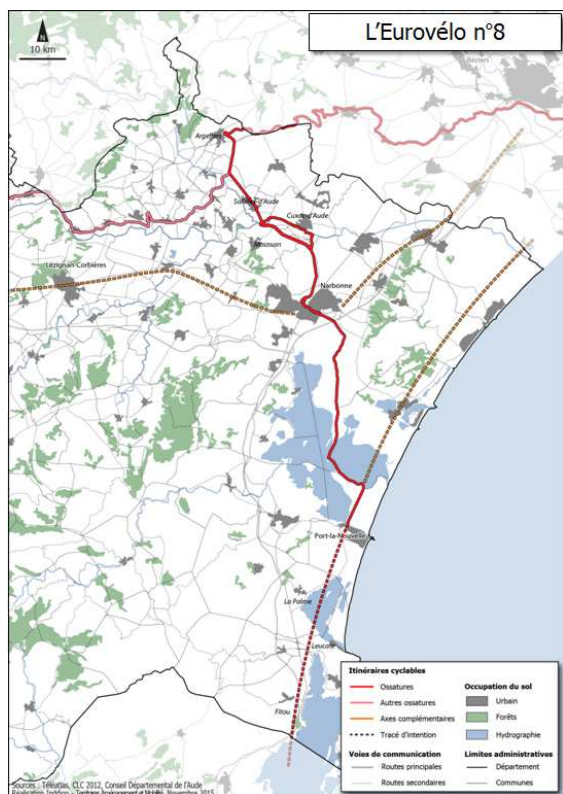
Les pages suivantes apportent les caractéristiques de chaque itinéraire constituant le réseau d'ossature.

1.1.1 LA VELOURUTE N°80 (CANAL DU MIDI)



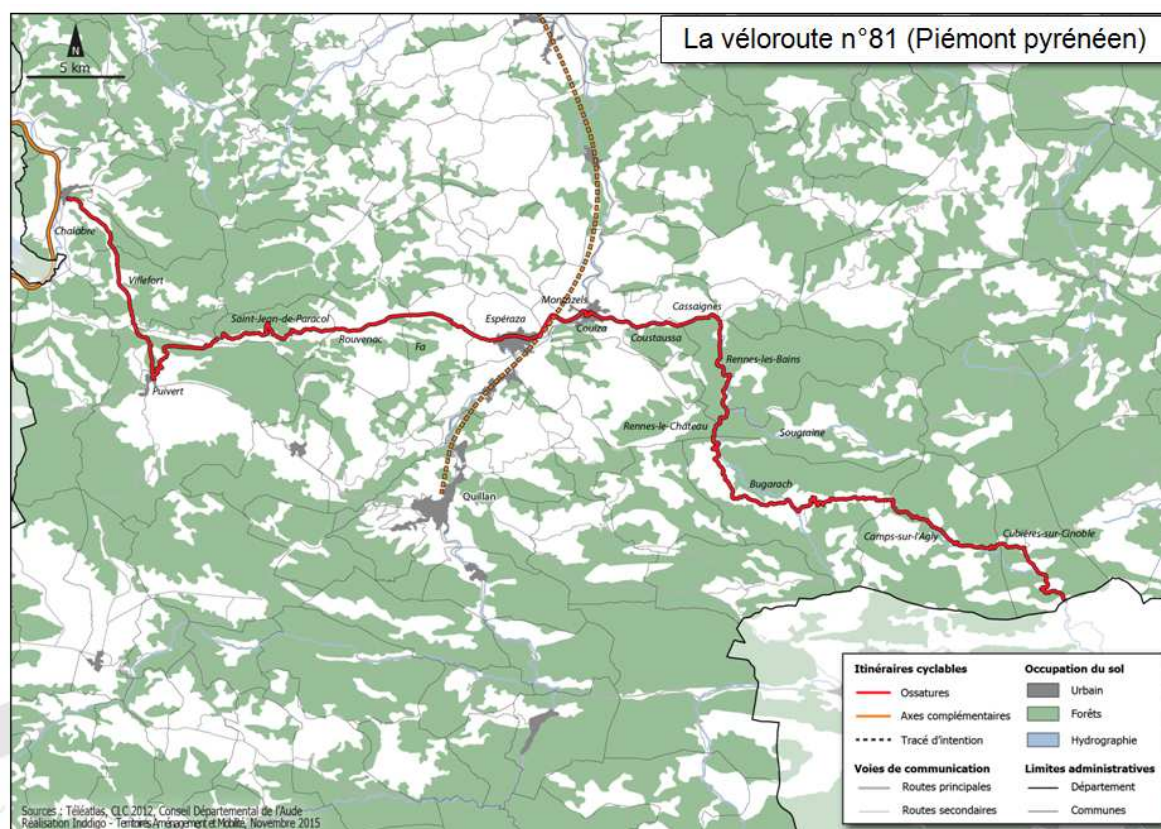
Longueur	121 km	
Cibles	Utilitaire	+
	Loisirs	++++
	Sportifs	+
	Touristique	++++
	Itinérants	++++
Infra support pressentie	Chemin de halage majoritairement	
Estimation financière	5,50 M€	
Maîtrise d'ouvrage	Département	
Financement	Département (50%) - hors aides de l'Europe, l'Etat et la Région - Intercommunalités (50%)	
Niveau d'avancement	Etude de faisabilité réalisée Définition d'un jalonnement provisoire assurant la continuité	
Planification	Court à moyen terme	
Commentaires	La réalisation de l'aménagement se heurte aux opérations d'abattage et replantation des platanes le long du canal. Des études complémentaires (études d'impact, paysagère...) en lien avec la DREAL doivent également être engagées.	

1.1.2 L'EUROVELO N°8



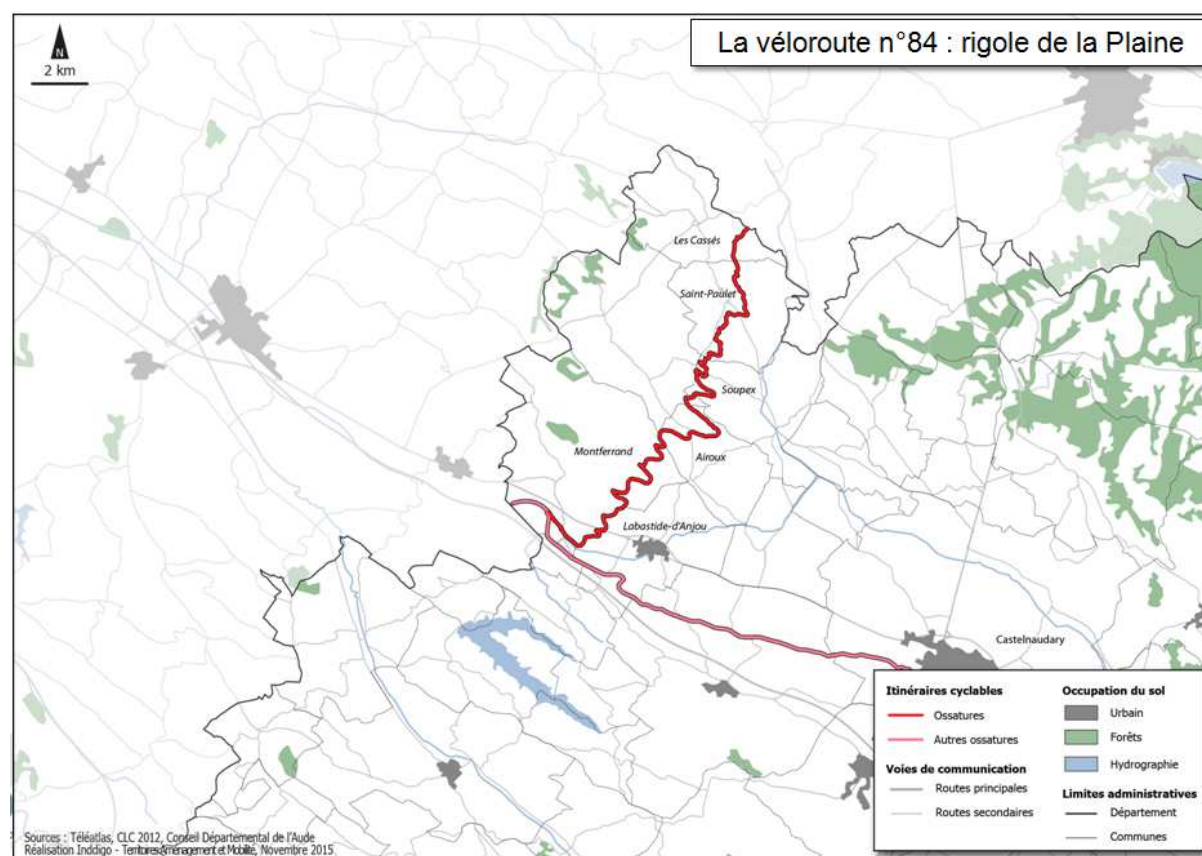
Longueur	60 km	
Cibles	Utilitaire	+
	Loisirs	+++
	Sportifs	+++
	Touristique	++++
	Itinérants	++++
Infra support pressentie	Chemin de halage Chemin cavalié Sites propres	
Estimation financière	6,00 M€	
Maîtrise d'ouvrage	Grand Narbonne	
Financement	Grand Narbonne (50%) - hors aides de l'Europe, l'Etat et la Région - Département (50%)	
Niveau d'avancement	Etude de faisabilité sur les sections le long des canaux	
Planification	Court à long terme	
Commentaires	Un comité d'itinéraire a été monté pour la mise en œuvre du tracé français de l'itinéraire, piloté par la région PACA	

1.1.3 LA VELOURUTE N°81 (PIÉMONT PYRÉNÉEN)



Longueur	60 km	
Cibles	Utilitaire	++
	Loisirs	++++
	Sportifs	+++
	Touristique	+
	Itinérants	+++
Infra support pressentie	Voiries secondaires. Aménagement en partage de route	
Estimation financière	Aménagement réalisé	
Maîtrise d'ouvrage	Département	
Financement	Département (via le schéma sur routes faiblement fréquentées)	
Niveau d'avancement	Véloroute existante et jalonnée	
Planification	Réalisé	
Commentaires	Le Département a pris en charge la réalisation de l'itinéraire par l'implantation de panneaux de jalonnement réglementaires.	

1.1.4 LA VELOURTE N°84 : RIGOLE DE LA PLAINE



Longueur	20 km	
Cibles	Utilitaire	++
	Loisirs	++++
	Sportifs	+
	Touristique	++
	Itinérants	+++
Infra support pressentie	Chemin de service de la rigole	
Estimation financière	1,50 M€	
Maîtrise d'ouvrage	Département	
Financement	Départemental (50%) - hors aides de l'Europe, l'Etat et la Région - Intercommunalités (50%)	
Niveau d'avancement	Etude de faisabilité interrompue.	
Planification	Long terme	
Commentaires	L'aménagement du cheminement de la rigole n'a pas été validé par l'inspection des sites de la DREAL qui souhaite que celui-ci reste naturel et ouvert à la randonnée pédestre.	

1.2 A2- REALISATION DES ITINERAIRES COMPLEMENTAIRES

Descriptif	Les axes complémentaires jouent un rôle d'irrigation des territoires non desservis par les ossatures, mais présentant des enjeux touristiques intéressants. Ces itinéraires sont prédéfinis sur la cartographie du réseau départemental, certains devant toutefois faire l'objet d'une identification plus précise dans le cadre d'études de faisabilité
Objectif quantitatif	200 km à réaliser ne privilégiant pas nécessairement le recours au site propre.
Détail de l'action Six tracés ont été validés assurant ce rôle de desserte complémentaire : 1- La voie verte Canal du Midi-Montségur, sur une ancienne voie ferrée, en cours de mise en œuvre. 2- La Rigole de la Montagne Noire à la limite départementale avec le Tarn présentant un réel intérêt touristique bien que moyennement accessible 3- La liaison Carcassonne – Quillan permettrait de connecter les deux ossatures parallèles et offrir la possibilité de composer une itinérance non exclusive canal. 4- Une liaison directe entre Carcassonne et Narbonne, permettant de desservir Lézignan-Corbières, parallèle au canal du Midi. 5- Un itinéraire entre Narbonne et Béziers, reprenant totalement ou partiellement la Via Domitia. 6- Un parcours littoral prolongeant l'EV8 au nord de Port la Nouvelle pour assurer une connexion avec l'Hérault. Les porteurs de projet devront respecter les normes techniques concernant l'aménagement des infrastructures cyclables (largeurs, revêtements, jalonnement et signalisation). Se reporter à la fin du document et les fiches du CEREMA (à télécharger sur leur site)	
Cibles	Toutes
Pilotage	Maîtrise d'ouvrage : voir détail par fiche itinéraire Maîtrise d'œuvre : voir détail par fiche itinéraire
Coûts et financements	• 12,0 M€ • Participations financières de l'Europe, du Département via un règlement d'aides spécifique, des intercommunalités • Ratios utilisés pour les sections non étudiées : - 100.000 €/km : site propre - 5.000 €/km : partage de route
Planning prévisionnel	Court, moyen et long terme (voir détail par fiche itinéraire)

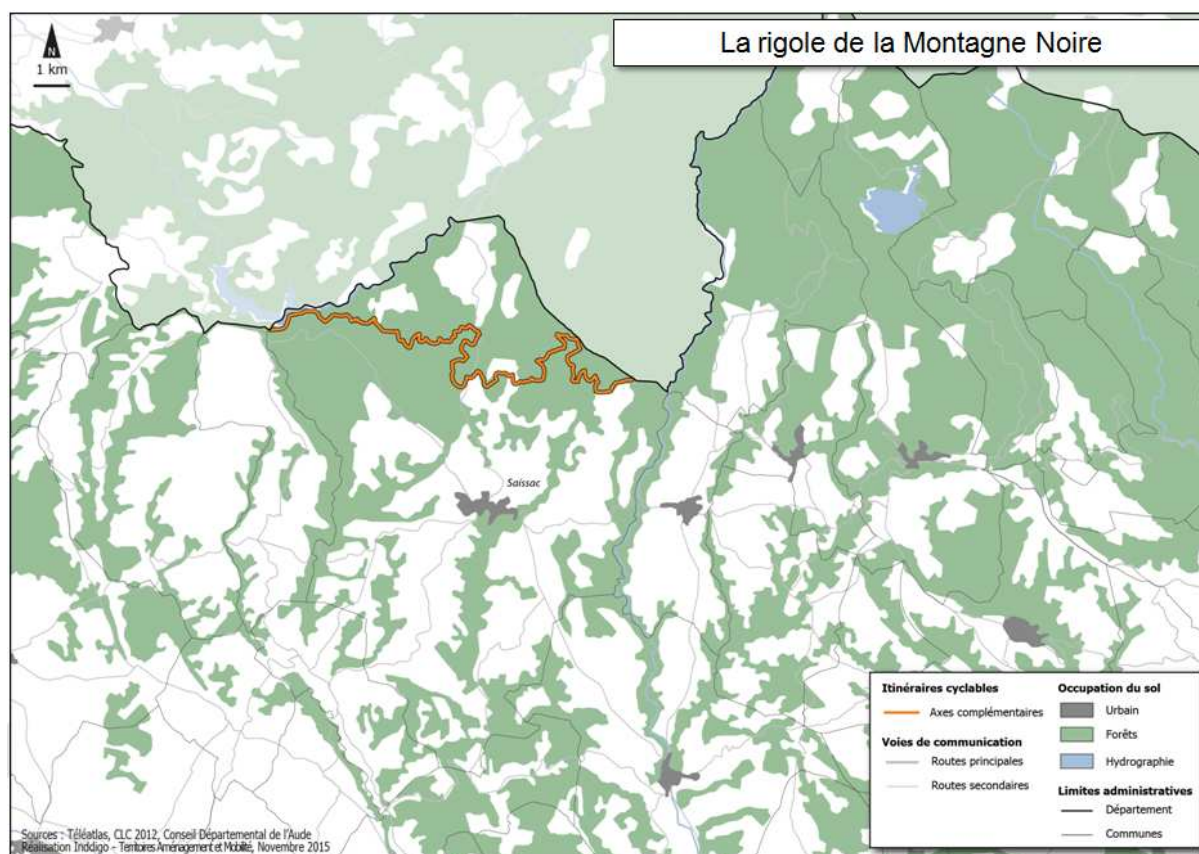
Les pages suivantes apportent les caractéristiques de chaque itinéraire constituant le réseau complémentaire.

1.2.1 LA VOIE VERTE CANAL DU MIDI-MONTSEGUR



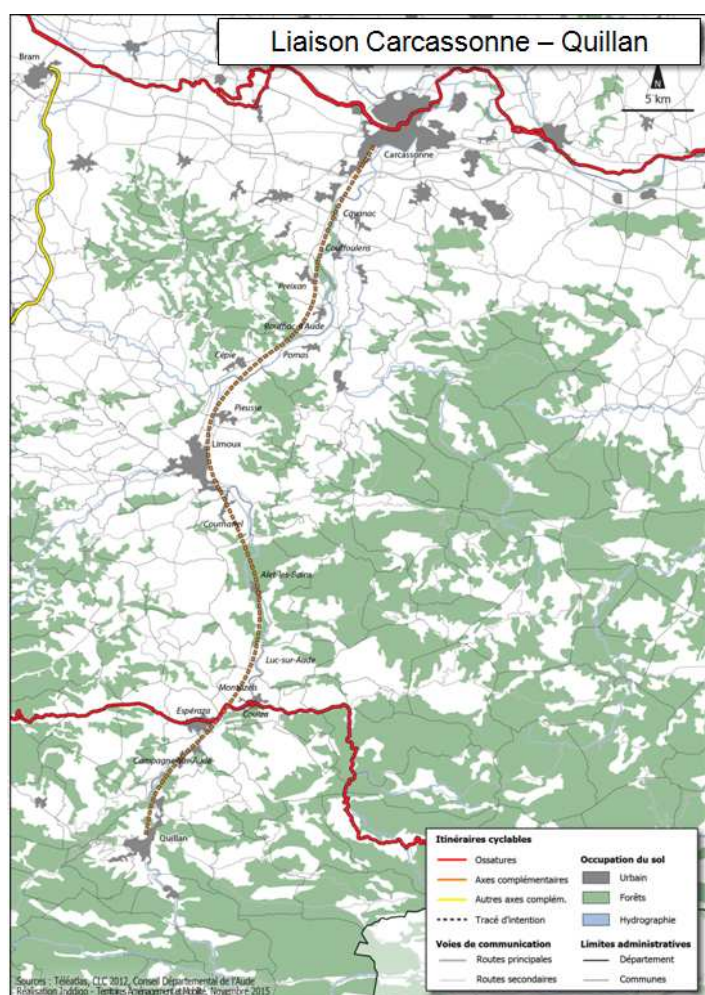
Longueur	47 km	
Cibles	Utilitaire	+
	Loisirs	++++
	Sportifs	
	Touristique	+
	Itinérants	+++
Infra support pressentie	Ancienne voie ferrée	
Estimation financière	8,00 M€	
Maîtrise d'ouvrage	Département	
Financement	Département (50%) - hors aides de l'Europe, l'Etat et la Région - Intercommunalités (50%)	
Niveau d'avancement	Phase travaux à venir	
Planification	Court terme	
Commentaires	Les études complémentaires environnementales ont validé le tracé tel que prévu lors de l'étude de faisabilité.	

1.2.2 LA RIGOLE DE LA MONTAGNE NOIRE



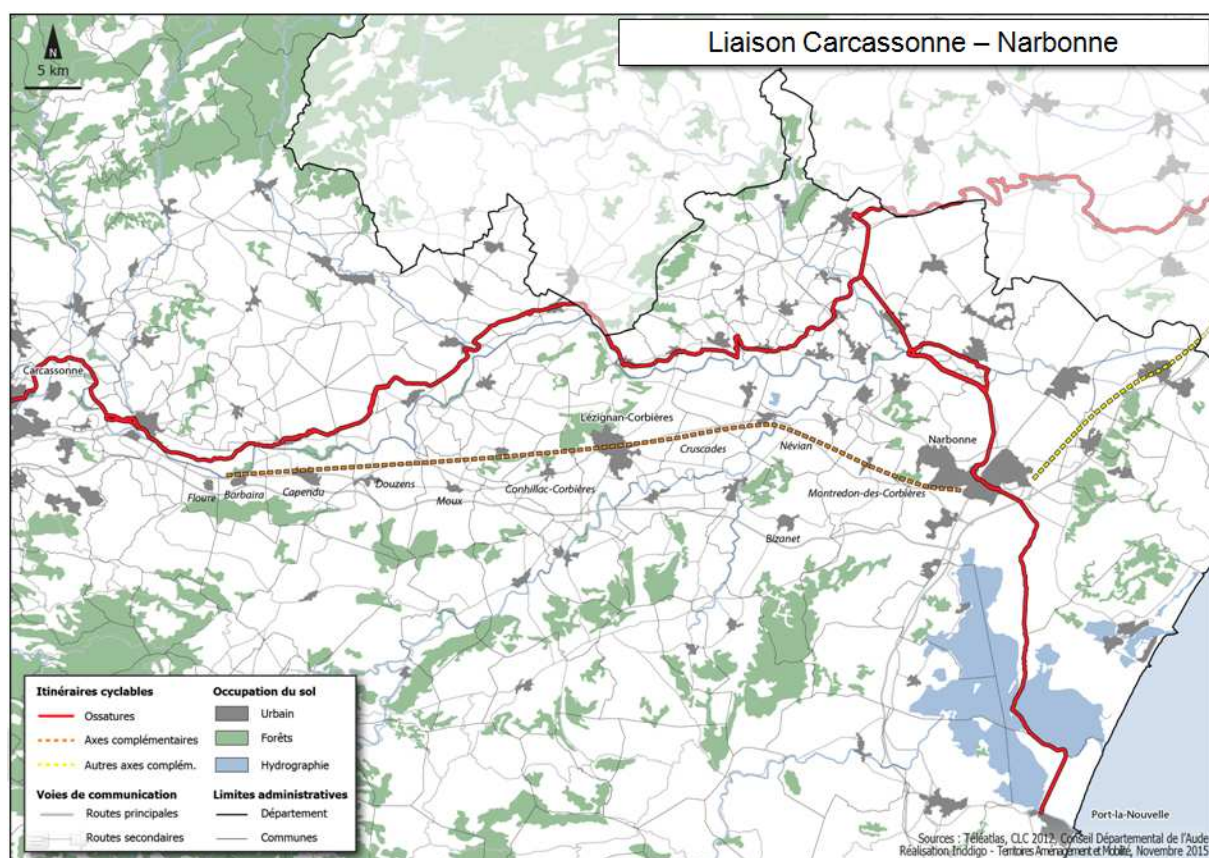
Longueur	20 km	
Cibles	Utilitaire	
	Loisirs	++++
	Sportifs	
	Touristique	++
	Itinérants	+++
Infra support pressentie	Chemin de service de la rigole	
Estimation financière	2,00 M€	
Maîtrise d'ouvrage	Maîtrise d'ouvrage locale	
Financement	Intervention du Département à définir selon règlement d'aides départemental	
Niveau d'avancement	Etude de faisabilité interrompue.	
Planification	Long terme	
Commentaires	L'étude de faisabilité Canal du Midi a conclu au maintien du cheminement en l'état, ouvert aux piétons, randonneurs et VTTistes. L'isolement géographique du site ne permettra pas une fréquentation importante même avec la réalisation d'une infrastructure lourde.	

1.2.3 LIAISON CARCASSONNE – QUILLAN



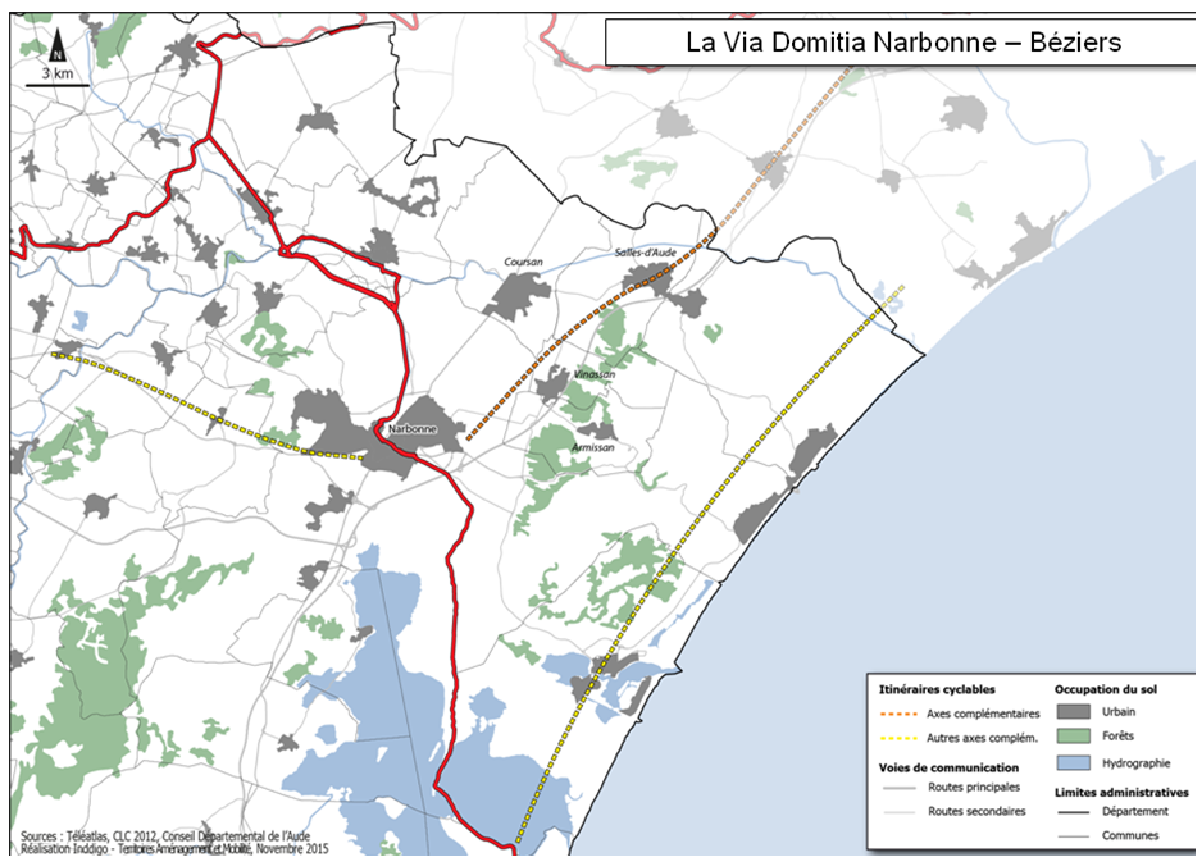
Longueur	50 km	
Cibles	Utilitaire	++
	Loisirs	++
	Sportifs	+++
	Touristique	++
	Itinérants	+++
Infra support pressentie	Voiries secondaires à faible niveau de trafic. Tracé à définir	
Estimation financière	À estimer (services connexes)	
Maîtrise d'ouvrage	Maîtrise d'ouvrage locale	
Financement	Intervention du Département à définir selon règlement d'aides départemental	
Niveau d'avancement	Infrastructure finalisée	
Planification		
Commentaires	Cet itinéraire se superposera avec le schéma vélo sur routes faiblement circulées.	

1.2.4 LIAISON CARCASSONNE – NARBONNE



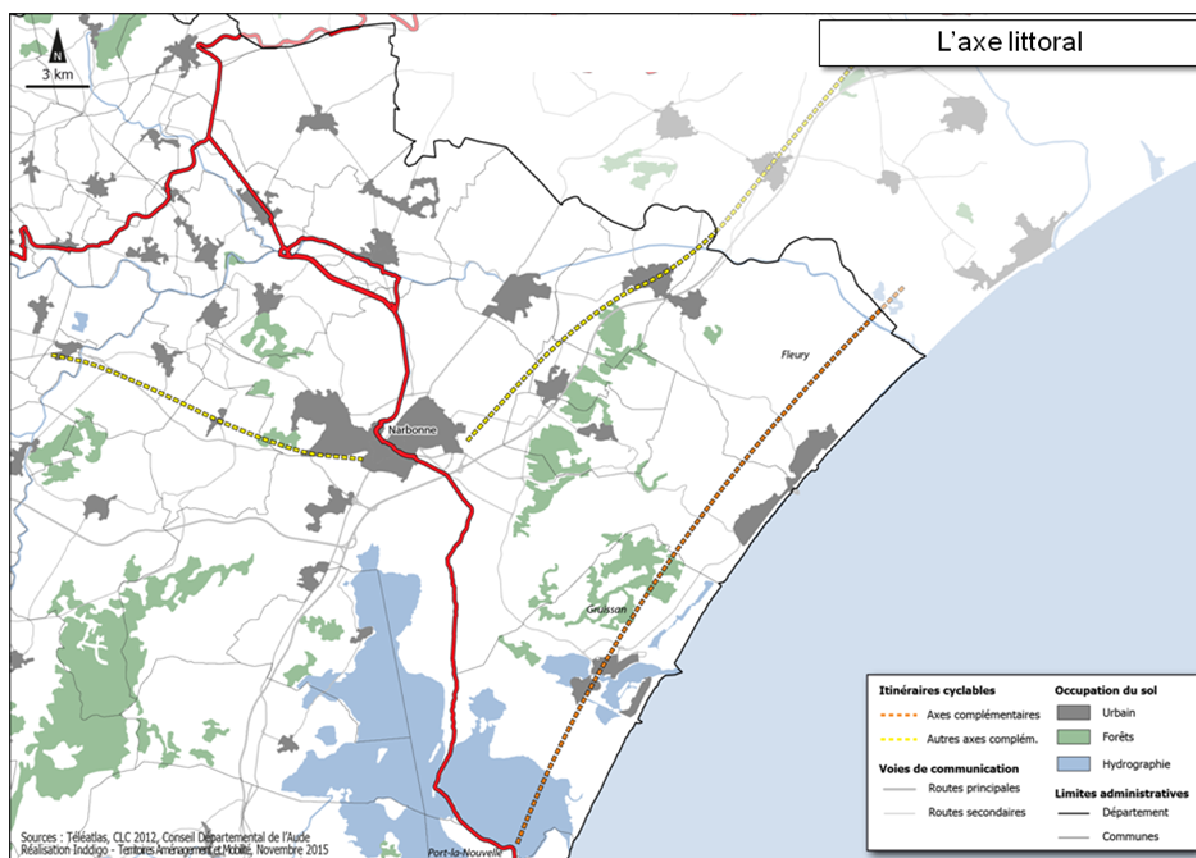
Longueur	40 km	
Cibles	Utilitaire	++
	Loisirs	++
	Sportifs	+++
	Touristique	++
	Itinérants	+++
Infra support pressentie	Voiries secondaires à faible niveau de trafic – tracé à définir	
Estimation financière	200.000 €	
Maîtrise d'ouvrage	Maîtrise d'ouvrage locale	
Financement	Intervention du Département à définir selon règlement d'aides départemental	
Niveau d'avancement	Aucune démarche engagée	
Planification	Long terme	
Commentaires	Un itinéraire qui pourrait être écarté dans le cadre d'une révision future du réseau cyclable. Les intérêts touristiques sont mineurs et son tracé parallèle au canal du Midi ne génèrera pas de fréquentation importante.	

1.2.5 LA VIA DOMITIA NARBONNE – BEZIERS



Longueur	15 km	
Cibles	Utilitaire	++
	Loisirs	+++
	Sportifs	+++
	Touristique	++
	Itinérants	+++
Infra support pressentie	Voiries secondaires à faible niveau de trafic – tracé à définir	
Estimation financière	75.000 €	
Maîtrise d'ouvrage	Maîtrise d'ouvrage locale	
Financement	Intervention du Département à définir selon règlement d'aides départemental	
Niveau d'avancement	Aucune démarche engagée	
Planification	Moyen terme	
Commentaires	La thématique historique de la voie romaine permettra de diversifier l'offre touristique proposée aux cyclistes. Il convient de se rapprocher du Département de l'Hérault pour la connexion avec Béziers (schéma départemental révisé en 2014).	

1.2.6 L'AXE LITTORAL



Longueur	25 km	
Cibles	Utilitaire	++
	Loisirs	+++
	Sportifs	++
	Touristique	+++
	Itinérants	++
Infra support pressentie	Supports variables : partage de route en liaisons et sites propres à proximité des sites touristiques	
Estimation financière	1,80 M€	
Maîtrise d'ouvrage	Maîtrise d'ouvrage locale	
Financement	Intervention du Département à définir selon règlement d'aides départemental	
Niveau d'avancement	Aucune démarche engagée	
Planification	Moyen terme	
Commentaires	L'itinéraire proposé permet de prolonger le tracé littoral de l'EV8 au nord de Port-la-Nouvelle. Il convient de se rapprocher du Département de l'Hérault pour la connexion avec Béziers (schéma départemental révisé en 2014).	

1.3 A3- DEVELOPPEMENT D'UN MAILLAGE LOCAL

Descriptif	Le réseau cyclable proposé par le Département ne permet pas une irrigation complète du territoire. Certains secteurs présentant un attrait touristique ne seront donc pas desservis par les axes principaux, nécessitant de créer une antenne complémentaire de desserte fine ou des boucles cyclotouristiques.
------------	---

Objectif quantitatif	Réalisation d'axes locaux (itinéraires, boucles...) au départ des ossatures et des itinéraires complémentaires via un règlement d'aides spécifique conditionnant la participation financière du Conseil Départemental.
----------------------	--

Détail de l'action

Les collectivités locales doivent respecter les recommandations ci-dessous pour prétendre à l'obtention d'un financement départemental :

- Réalisation d'une étude de faisabilité intégrant un diagnostic territorial, une recherche multicritère de tracé et un approfondissement technique et financier d'un itinéraire retenu
- Respect des normes techniques concernant l'aménagement des infrastructures cyclables (largeurs, revêtements, jalonnement et signalisation) se reporter à la fin du document et les fiches du **CEREMA** (à télécharger sur leur site)
- Réflexion sur le développement de services complémentaires (aires d'arrêt, stationnement sécurisé, service de location, gestion de l'intermodalité...)
- Desserte fine des pôles générateurs du territoire à vocation loisirs, touristique et utilitaire
- Connexion assurée avec un itinéraire du réseau départemental
- Classification selon une hiérarchisation par niveau de difficulté pour les itinéraires de boucles cyclotouristiques

Difficulté	Code couleur	Public	Dénivelé positif cumulé (D)	Distance (d)	Vitesse moyenne
Facile	Vert	Famille	D < 250m.	d < 25 km	10 km/h
Moyen	Bleu	Loisirs	250 < D < 500m.	25 < d < 50 km	13 km/h
Difficile	Rouge	Cyclotouristes	500 < D < 1000m.	d > 50 km	15 km/h
Expert	Noir	Sportifs	D > 1000m.	d > 50 km	15 km/h

Cibles	Toutes
--------	--------

Pilotage	Maîtrise d'ouvrage : intercommunalités Maîtrise d'œuvre : intercommunalités
----------	--

Coûts et financements	• Cofinancement département de l'étude de faisabilité à définir selon règlement d'intervention • Cofinancement département sur les travaux à définir selon règlement d'intervention. Atteindre un financement de 70% minimum avec les aides région-Europe et Etat.
-----------------------	---

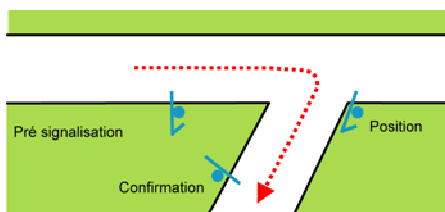
Planning prévisionnel	Selon volontés territoriales locales
-----------------------	--------------------------------------

1.4 A4- JALONNEMENT DES ITINERAIRES

Descriptif	Le réseau cyclable national doit faire l'objet d'un jalonnement défini par l'arrêté interministériel du 31/07/2002, que les aménagements réalisés soient en site propre ou site partagé. Ces normes assurent la continuité des itinéraires par la pose d'un jalonnement homogène, simple lisible et fonctionnel.
Objectif quantitatif	Pose d'un jalonnement pour l'ensemble des itinéraires composant le réseau départemental
Détail de l'action • Prévoir systématiquement la prise en compte du jalonnement cyclable dans les études de faisabilité des itinéraires mais également des axes secondaires et boucles locales (critère de financement départemental des itinéraires sous maîtrise d'ouvrage locale) • Respecter les normes prescrites par le CEREMA en matière de types et de configuration des panneaux, ainsi que les modalités d'imbrication des logos et identifiants des itinéraires (tracés européens, nationaux, locaux, boucles...) • Participation financière du Département aux études de jalonnement pour la desserte de sites à vocation départementales (sites touristiques, zones d'activités, collèges...)	
Cibles	Toutes
Pilotage	<u>Maîtrise d'ouvrage</u> : Département et collectivités locales selon la maîtrise d'ouvrage des itinéraires <u>Maîtrise d'œuvre</u> : Département, intercommunalités et communes.
Coûts et financements	• Coût intégré dans les travaux d'infrastructure
Planning prévisionnel	En lien avec les études de faisabilité et la réalisation des travaux d'infrastructure

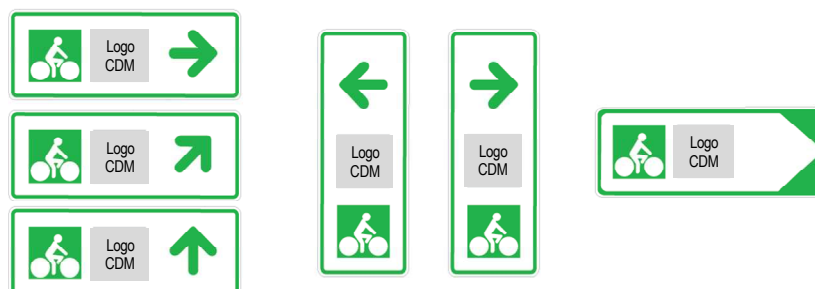
Rappel des règles générales :

Le jalonnement est composé de trois types de panneaux :



Présignalisation	Position	Confirmation
Implantés environ 15m avant l'intersection	Placés à l'endroit où l'utilisateur doit faire sa manœuvre	Positionnés après l'intersection
A préférer au panneau de position	Plutôt en secteur rural En renfort à une présignalisation en intersection complexe	En section courante, après une intersection complexe ou ponctuellement en cas d'absence d'intersection

Il faut également intégrer les panneaux simplifiés, comportant uniquement une flèche de direction sans mention des destinations. Ces panneaux sont privilégiés dans tous les mouvements simples, et représentent en pratique les 2/3 des panneaux d'une véloroute. Ils sont utilisés en position ou présignalisation.



La police d'écriture se doit d'être conforme à l'instruction interministérielle de la sécurité routière (IISR)

- Majuscules pour les villes
- Minuscules italiques pour les pôles générateurs
- Majuscules italiques pour les pôles classés

Caractères droits majuscules	Nom d'agglomération	 NOM D'AGGLOMERATION A 10 NOM D'AGGLOMERATION B 3,5 
Caractères italiques majuscules	Quartier, site touristique, services classés	 SITE TOURISTIQUE CLASSE 5 SERVICE CLASSE 1,5 
Caractères italiques minuscules	Quartier, site touristique, services non classés, indications « par..... »	 Quartier, La Vélodyssée par... 5 Site, service non classé 0,5 

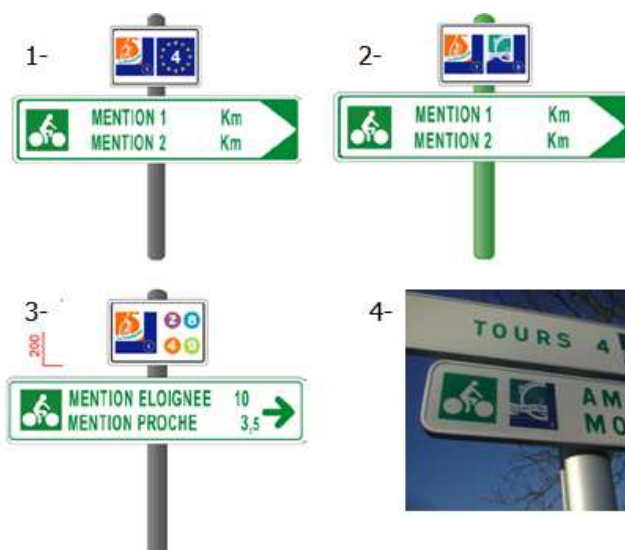
Il sera également important de se conformer aux normes d'insertion des appellations et logos, en définissant d'une part une charte graphique homogène pour les ossatures des échelons européens et nationaux (rôle des comités d'itinéraire) ainsi que les itinéraires plus locaux, et d'autre part en intégrant ces éléments conformément aux recommandations européennes sur les sections concernées de l'Eurovélo n°8 (canaux de jonction et de la Robine, canal du Midi jusqu'au port de la Robine).



Logo Eurovélo



Exemple d'intégration dans les logos LaV et Vélodyssée



- 1- Vélodyssée + autre itinéraire européen
- 2- Vélodyssée + Loire à Vélo
- 3- Vélodyssée + boucles locales
- 4- Logo Loire à Vélo dans les panneaux

Exemples d'intégration des différents niveaux

2. VOLET SERVICES

2.1 B5- DEVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITE

Descriptif	Les pratiques trains + vélos sont aujourd'hui primordiales dans l'accessibilité des véloroutes notamment pour les clientèles itinérantes. Si la pratique car+vélo reste encore confidentielle, elle représente un bon complément au train+vélo dans les secteurs du département non desservis par le rail et dans les secteurs touristiques. De même l'équipement en système de stationnement vélo d'aires de covoiturage et arrêts de cars permet de faciliter le rabattement vers ces zones de convergence.
Objectif quantitatif	• A définir avec la Région OCCITANIE
Détail de l'action	• A définir avec la Région OCCITANIE suite au transfert de la compétence transport du département vers la Région.
Cibles	Toutes
Pilotage	A définir avec la Région OCCITANIE
Coûts et financements	A définir avec la Région OCCITANIE
Planning prévisionnel	Moyen et long terme

2.2 B6- DEPLOIEMENT DU REFERENTIEL « ACCUEIL VELO »

Descriptif	Sensibiliser tous les opérateurs de la filière (hébergeurs, restaurateurs, loueurs, offices de tourisme, gestionnaires de sites touristiques, transporteurs) à l'intérêt de ce marché et à la connaissance de la demande. Diffuser la marque nationale « Accueil Vélo » au niveau départemental.
Objectif quantitatif	Aboutir à une centaine d'opérateurs labellisés dans le Département à court terme (2020), 200 à horizon 2022.
Détail de l'action • La labellisation de prestataires du tourisme à vélo a un double intérêt de sensibiliser les professionnels au marché du tourisme à vélo et aux demandes des clientèles et de garantir un accueil de qualité pour les touristes à vélo. • L'association France Vélo Tourisme est chargée d'organiser la diffusion de la marque Accueil Vélo sur l'ensemble du territoire. Un règlement d'usage de la marque précise comment les établissements peuvent valoriser cette marque. • L'Agence de Développement Touristique a conventionné avec France Vélo Tourisme l'attribution et le contrôle du label Accueil Vélo au niveau départemental. • Au niveau Départemental, initier une réunion de présentation du label aux territoires pour expliquer les conditions de mise en œuvre à l'échelle locale. Le Département peut conditionner ses appuis financiers aux hébergements situés à proximité d'un itinéraire, sous réserve d'adhésion au label. • Au niveau local, informer et sensibiliser les différents prestataires touristiques concernés: hébergeurs, loueurs, offices de tourisme et gestionnaires de sites touristiques.	
Cibles	Touristes
Pilotage	<u>Maîtrise d'ouvrage</u> : coordination départementale par l'Agence de Développement Touristique, pilote de l'évaluation des prestataires. <u>Maîtrise d'œuvre</u> : Département, Agence Départementale du Tourisme <u>Partenariat</u> : ADT en charge du diagnostic et de l'évaluation ses services pouvant bénéficier de cette marque.
Coûts et financements	L'adhésion au label a un coût de 200€ sur 3 ans soit 7 k€/an environ. Cette somme est payée directement par les prestataires. Pas de prise en charge du coût de l'adhésion. Une refonte des règlements d'aide est à l'étude. L'aide aux travaux pourrait être identifiée pour les membres d'Accueil Vélo. Des financements FEDER peuvent s'envisager.
Planning prévisionnel	En lien avec la mise en œuvre des itinéraires du réseau départemental

3. VOLET UTILITAIRE

3.1 C7- LES PLANS DE DEPLACEMENTS DE COLLEGES

Descriptif	Impulser la pratique du vélo chez les collégiens audois. Les enjeux sont pédagogiques (former des futurs citoyens écomobiles), économiques (diminuer l'impact des transports pour le CG et pour les familles), de sécurité et de santé publique.
Objectif quantitatif	L'Aude recense 28 collèges au total ⇒ Intégrer chaque année 2 nouveaux collèges dans la démarche pour atteindre 18 collèges en 2026 et la totalité pour 2030. Le nouveau collège de Lézignan-Corbières et le Collège des Fontanilles peuvent être identifiés comme prioritaires.
Détail de l'action	
• L'action vise les collégiens situés entre 0.5 et 3km de l'établissement ainsi que le rabattement à vélo vers les lignes de cars scolaires. • Un PDC comporte notamment un diagnostic d'accessibilité, un recensement des équipements liés au vélo et la planification d'actions complémentaires (formation, sensibilisation, animations...) permettant notamment de sécuriser la pratique. Une enquête sur la mobilité visant à mieux connaître les habitudes de déplacements domicile/collèges est également indispensable à la mise en place d'un PDC • Les subventions accordées par le département peuvent être établies sous condition d'engagement des collèges à sensibiliser les élèves aux modes actifs. • Les difficultés de réalisation résident dans la mobilisation des 3 acteurs clés (chef d'établissement, commune, parents d'élèves).	
Cibles	Utilitaires
Pilotage	<u>Maîtrise d'ouvrage</u> : Département de l'Aude <u>Maîtrise d'œuvre</u> : Département de l'Aude <u>Partenariat</u> : Principaux de collèges, Inspection académique, Enseignants, Associations de parents d'élèves, Communes, soutien d'associations Carapatte
Coûts et financements	• Ce plan peut être mis en œuvre dans le cadre de nouvelles construction ou rénovation des collèges et en lien avec l'Agenda 21 Collèges.
Planning prévisionnel	Court terme pour les premiers collèges (2018-2019), moyen et long terme pour les suivants.

Les bienfaits d'un tel plan :

- Améliorer la santé des enfants
 - o en encourageant les modes actifs
- Favoriser le développement et la sensibilité des enfants
 - o encourager l'autonomie pour les déplacements
- Pour l'environnement
 - o économiser du carburant et de l'énergie
 - o agir sur le changement climatique en diminuant les émissions de gaz à effet de serre

4. VOLET COMMUNICATION

4.1 D8- PLAN DE COMMUNICATION DE LA POLITIQUE CYCLABLE

Descriptif	Dans le cadre d'une politique cyclable, la communication et la sensibilisation sont associées à chacune des actions identifiées dans le plan d'actions et sont adaptées à chaque cible correspondante. Cette action spécifique du plan d'actions vise à rendre plus opérationnelle l'ensemble des actions par le biais d'un plan de communication annuel.
Objectif quantitatif	Réaliser un plan de communication annuel. Réunir un comité technique tous les trimestres qui travaillera sur la mise en œuvre et le suivi de la communication.
Détail de l'action	
La réunion avec le service communication du Département et de l'ADT a permis de mettre en évidence certaines dispositions pour la suite de la démarche. • Alimenter la base de données existante (SIT) et développer des outils de communication qualitatifs: • L'ADT dispose d'une base de données touristiques départementale (SIT: Système d'Information Touristique) à disposition des partenaires et des OT. Cette base est exploitée par les 5 départements du LR et alimentée par les territoires. Il est possible d'ajouter des traces d'itinéraires, hôtels, restaurants...(utilisation pour le calendrier événementiel du CD11, de l'application Canal du Midi...) • Considérer le modèle de dépliant du CD11 qui valorise les itinéraires et offre une information uniformisée de l'offre sur le département • Assurer une lisibilité de l'offre cyclable départementale par l'intermédiaire d'un outil pouvant s'adapter aux différents usagers (exemple d'un site internet « Vél'Aude» et d'un calculateur d'itinéraires)	
Cibles	Toutes
Pilotage	Maîtrise d'ouvrage : Département Maîtrise d'œuvre : Département, ADT Partenariat : ADT, associations
Coûts et financements	20 à 30 000 €
Planning prévisionnel	NC

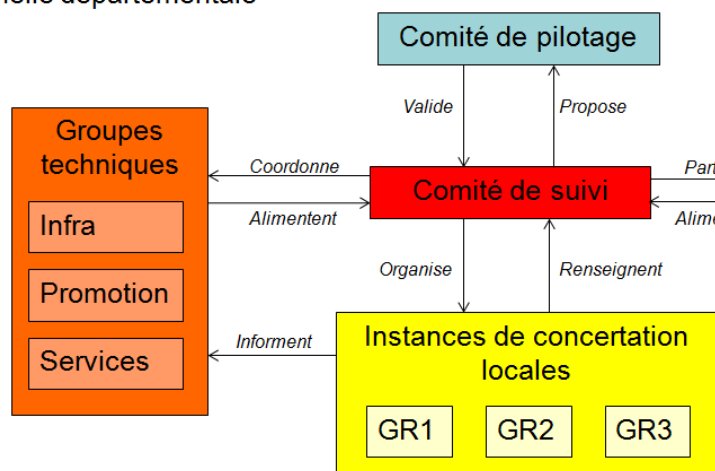
5. VOLET GOUVERNANCE

5.1 E9- PILOTAGE ET SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE CYCLABLE

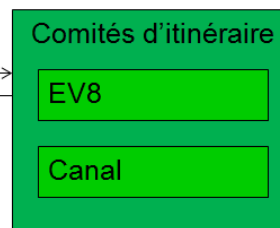
Descriptif	La mise en œuvre d'une politique cyclable nécessite un travail en collaboration entre l'ensemble des acteurs institutionnels du territoire. Chaque collectivité locale joue un rôle dans le déploiement des actions selon leurs compétences, que ce soit en matière d'infrastructure ou de mise en place de services dédiés.
Objectif quantitatif	Organisation d'un pilotage annuel assurant la mise en œuvre de la politique cyclable.
Détail de l'action La gouvernance se décline au travers de 4 instances : • Un comité de pilotage validant collectivement le bilan et les priorités d'actions proposées par le comité de suivi. • Un comité de suivi chargé de faire un point annuel des avancées des actions mises en œuvre, planifier les actions à engager sur l'année N+1, les planifier et les chiffrer. Ce comité pourrait se réunir annuellement sur l'ensemble de la politique ou sur des thématiques précises. • Trois comités techniques spécifiques étroitement liés au comité de suivi et prenant en charge les aspects infra, promotionnel et service de la mise en œuvre de la politique cyclable. • Des instances de concertation locale calée sur les territoires du département, seront chargées de faire un bilan de la saison écoulée et préparer les priorités à venir en partenariat avec le comité de suivi. Leur rôle consiste à apporter des éléments de détail sur le territoire étudié, non appréhendés à l'échelon départemental	
Cibles	Toutes
Pilotage	<u>Maîtrise d'ouvrage</u> : Département <u>Maîtrise d'œuvre</u> : Département
Coûts et financements	• Moyens humains pour l'organisation et la tenue des instances mises en place • Une réunion annuelle en comité de pilotage • Une à deux réunions annuelles en comité de suivi • Rythme à définir selon actions locales pour les instances de concertation
Planning prévisionnel	• Court terme pour la mise en place du comité de suivi • Moyen terme pour les instances de concertation locale

Organigramme de mise en œuvre :

Echelle départementale



Echelle supra-régionale



6. VOLET EVALUATION

6.1 F10- EVALUATION DE L'AVANCEE DE LA POLITIQUE CYCLABLE

Descriptif	L'évaluation permettra de suivre la mise en place de la politique cyclable dans le temps et de le réajuster suivant les évolutions et le niveau de satisfaction.
Objectif quantitatif	L'évaluation de la politique cyclable à N+6 au travers d'un audit Bypad, le suivi des indicateurs pour chaque action.
Détail de l'action Création d'un tableau de bord de mise en œuvre mettant en évidence trois types d'indicateurs: • Indicateurs de moyens ou d'effectivité : ils mesurent l'effectivité de la mise en œuvre des moyens liés aux actions • Indicateurs de résultats : ils mesurent les résultats obtenus par rapport aux objectifs visés • Indicateurs d'impacts : ils mesurent les impacts attendus ou non attendus des actions et interrogent la pertinence des objectifs initiaux Audit Bypad de la politique cyclable : L'audit BYPAD pour Bicycle Policy Audit est une méthode d'évaluation inspirée des méthodes qualité en entreprise mise au point au niveau européen pour évaluer les politiques cyclables. Il a pour principal intérêt de balayer l'ensemble de la politique cyclable d'une collectivité. L'outil d'aide à la décision a pour objectif de réaliser un état des lieux et un diagnostic économique d'un projet touristique dans la perspective de sa mise en tourisme. Il est développé dans le cadre de la randonnée qui est souvent utilisé dans des zones en difficulté pour participer au rééquilibrage territorial. Cet outil met en évidence les conditions à réunir et les opérations à réaliser pour y parvenir.	
Cibles	Toutes
Pilotage	Maîtrise d'ouvrage : Département Maîtrise d'œuvre : Département
Coûts et financements	• Coût interne pour le suivi du tableau de bord : 10 k€/an • Audit Bypad tous les 6 ans : 15 k€ • Outil d'aide à la décision : 20 000 €
Planning prévisionnel	Court terme (2018) : Mise en place du tableau de bord, identification des modalités de recueil direct des données et de l'outil d'aide à la décision.

6.2 F11-EVALUATION DE LA FREQUENTATION ET DES IMPACTS DES ITINERAIRES

Descriptif	Connaître la fréquentation et les retombées économiques des itinéraires cyclables permet une meilleure prise en compte des attentes des usagers et donc répondre efficacement aux besoins. Cette évaluation est également un outil indispensable à l'ajustement régulier des orientations de la politique cyclable en termes d'infrastructures et de services proposés en renforçant les axes plébiscités et en améliorant les tracés délaissés
Objectif quantitatif	Pose de compteurs permanents en phase travaux ; définitions de points de contrôle complémentaires ; réalisation de campagnes d'enquêtes et comptages tous les 3 ans. Aide à l'acquisition de compteurs destinés au suivi de la fréquentation.
Détail de l'action L'évaluation de la fréquentation et des impacts des itinéraires reprend la méthode développée dans le programme EuroVelo en s'appuyant sur 3 principaux outils : • Des comptages automatiques ayant pour vocation de produire des données quantitatives sur les différents itinéraires, positionnés selon une méthodologie précise. • Des comptages manuels permettant de catégoriser les usagers des itinéraires enquêtés • Des enquêtes approfondies, réalisées tous les trois ans permettant d'évaluer en détail les niveaux de dépenses, les provenances, et les niveaux de satisfaction de chaque typologie d'usagers (à réaliser dans le cadre des comités d'itinéraire Canal et EV8 pour ces deux itinéraires) <u>Première phase d'intervention :</u> Détermination des 1^{ers} sites de comptage permanent, à positionner en phase travaux (carte ci-après). Pose de compteurs pneumatiques sur un mois pour identifier des sites représentatifs par catégorie d'usager et des sites dont les résultats sont similaires. Cette opération permet de ne pas déboucler des compteurs permanents sur des sites aux caractéristiques proches. Un marché à bons de commande est lancé cette année afin d'installer les premiers éco-compteurs sur le Canal du Midi et l'entrée du Canal de Jonction. <u>Seconde phase :</u> Réalisation de campagnes de comptages manuels et d'enquêtes approfondies pour évaluer en détail les niveaux de fréquentation et les retombées économiques.	
Cibles	Toutes
Pilotage	<u>Maîtrise d'ouvrage</u> : Département <u>Maîtrise d'œuvre</u> : Département <u>Partenariats</u> : Association Départements et Région Cyclable pour la réalisation d'un outil de compilation des données à l'échelle nationale
Coûts et financements	• Voir règlement d'intervention
Planning prévisionnel	Court moyen et long terme

Annexes

Les divers types d'aménagements possibles



La voie verte est un aménagement en site propre à l'écart de la circulation motorisée, dédié aux modes doux (cyclistes, rollers piétons, joggers, PMR...).

La vélo route est un itinéraire pour cycliste à moyenne et longue distance, d'intérêt Départemental, Régional, National ou Européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elle emprunte tous types de voies (route en voie partagée, bande cyclable, piste cyclable, voie verte...) offrant un niveau de sécurité et de confort satisfaisant, en évitant notamment les dénivelés excessifs.



La piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à 2 ou 3 roues et séparé physiquement de la chaussée ouverte à la circulation motorisée. La piste peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle.



La bande cyclable est une voie sur chaussée, exclusivement réservée aux cycles. Cet aménagement est essentiellement fait en agglomération, sur les routes peu circulées ou sur les routes où la vitesse n'est pas excessive. A noter que les bandes cyclables conviennent particulièrement aux cyclo sportifs et cyclistes expérimentés.



Un itinéraire partagé pose le principe de partage d'une voie de circulation. C'est une chaussée où cyclistes et véhicules motorisés cohabitent. Une signalisation de courtoisie peut être proposée le long de l'aménagement en complément du jalonnement. Cette signalisation n'a pas de valeur réglementaire.

La bande dérasée multifonctionnelle est une zone permettant divers usages :

- Manœuvre de récupération et d'évitement de véhicules,
- Circulation des cycles
- Circulation des piétons
- Stationnement toléré

Il s'agit d'une partie intégrante de la chaussée, de part et d'autre des voies de circulation

Ce genre d'aménagement est envisageable dans le cas où la piste ou la bande cyclable ne sont pas possibles. La zone peut être peinte en ocre pour être mise en valeur (recommandé) mais le pictogramme « vélo » ne doit pas apparaître.



Aménagements spécifiques : Il s'agit d'aménagements cyclables sur giratoires, de franchissement (passerelle type bois non considérées comme ouvrages d'arts) et tout autre aménagements.

Certu

Fiche Vélo

FICHE n° 05

décembre 2012

Cédez-le-passage cycliste au feu rouge

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

La réglementation de la signalisation routière donne désormais aux collectivités locales, lorsqu'elles le jugent possible, les outils pour autoriser les cyclistes à réaliser un cédez-le-passage à la place d'un arrêt au feu rouge avant de s'engager dans une direction indiquée.

Cette décision relève du pouvoir de police du maire.

Cette fiche a pour objectif d'expliquer ce dispositif et de donner des éléments sur son domaine d'emploi.

Pourquoi une telle mesure ?

L'autorisation de franchissement du feu rouge par les cyclistes pour effectuer une manœuvre de tourne-à-droite ou de poursuivre en mouvement direct répond à l'objectif de faciliter la circulation de ces usagers en leur évitant des arrêts pénalisants (perte de temps, redémarrage pénible), tout en satisfaisant pleinement aux exigences de sécurité de la circulation pour tous les utilisateurs de la voirie.

Le vélo présente des caractéristiques particulières qui rendent possible cette nouvelle mesure.

La position avancée du cycliste en carrefour permise par le faible gabarit du vélo et sa vitesse d'approche modérée lui offrent une visibilité souvent bien meilleure que celle dont disposent les automobilistes.

En outre, ses faibles dimensions lui permettent une meilleure réinsertion dans le trafic une fois le feu franchi.

Cette disposition évaluée positivement à Strasbourg, Bordeaux et Nantes, existe déjà aux Pays-Bas depuis plusieurs décennies, dans un cadre réglementé.



Certu 2012 / 89



Ministère
de l'Égalité
des Territoires
et du Logement

Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie

Évaluation / Expérimentation

Les expérimentations par feux menées par les villes de Strasbourg et Bordeaux, dans le cadre d'une autorisation de la DSCR, et l'évaluation du dispositif par panneau à Nantes ont permis de mettre en lumière les résultats suivants :

- Absence d'accident lié à l'autorisation accordée au cycliste de tourner à droite au feu rouge ;
- Aucune incidence négative sur le respect du feu pour les autres mouvements ou aux autres carrefours ;
- Des pratiques cyclistes jusque-là erratiques mieux canalisées ;
- Des cyclistes qui restent sur la chaussée et qui ne coupent plus par le trottoir pour éviter le feu.

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.



Certu 2013/47



Ministère de l'Équipement
des Transports
et du Logement

Ministère de l'Équipement
des Transports
et du Logement
Délégation
aux Infrastructures

Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau

Les itinéraires cyclables situés le long des voiries routières traversées par des voies ferrées peuvent se retrouver interrompus.

L'article L 228-2 du Code de l'environnement précise qu'à « l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines [...], 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 ».

Le traitement de ces continuités cyclables au droit des passages à niveau a été abordé lors d'une réunion de l'instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau, qui a soulevé le manque de doctrine technique sur le sujet.

Ce document est destiné à présenter des aménagements éprouvés et reconnus comme sûrs par la communauté technique.

Contexte

Contexte réglementaire

Le texte fondamental relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau est l'**arrêté ministériel du 18 mars 1991** (publié au J.O. du 14 avril 1991), modifié par l'arrêté du 23 mai 2008, pour y intégrer la circulation des « cyclo-draisines » sur les voies ferrées.

Outre le classement des passages à niveau selon quatre catégories, ce texte précise notamment, dans son article 3, que « toute création ou suppression de passage à niveau, ainsi que tout changement ou mise en place d'équipements [...] pour un passage à niveau existant, sont autorisés par arrêté préfectoral ».

L'**Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR)** et l'**arrêté** relatif à la signalisation des routes et autoroutes, du 24 novembre 1967 modifié définissent la signa-

lisation réglementaire, horizontale, verticale et par feux, à mettre en œuvre pour l'aménagement d'un passage à niveau.

L'**article L 228-2 du Code de l'environnement** précise qu'à « l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines [...], 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 ».

Ce texte reprend l'article 20 de la LAURE, abrogé par l'article 5 de l'ordonnance n° 2000-914 du 18 septembre 2000 relative à la partie législative du Code de l'environnement.

Le **Code de la route**, quant à lui, définit les règles qui s'appliquent aux usagers de la voirie.

Le double-sens cyclable dans les rues limitées à 50 km/h

L'expérience de quatre agglomérations françaises

Cette fiche
méthodologique
n'a pas de valeur
réglementaire.

Elle doit être
considérée comme
un outil d'aide
à la décision,
une incitation
à améliorer
la prise en compte
des cyclistes dans
les infrastructures.

Bien que le double-sens cyclable soit devenu courant en milieu urbain, les possibilités offertes par cet aménagement n'ont pas encore été toutes exploitées par les aménageurs. Surtout mis en œuvre dans les rues limitées à 30 km/h ou moins, il peut l'être facilement dans des rues aux vitesses limites supérieures.

Cette fiche présente le cas de plusieurs doubles-sens cyclables réalisés dans des voies limitées à 50 km/h et qui ont, par leur caractère non accidentogène et leur utilisation effective par les cyclistes, démontré leur efficacité.

Le décret du 31 juillet 2008 (premier décret «code de la rue») a instauré la généralisation de ce dispositif dans les zones 30 et les zones de rencontre, ce qui s'est traduit par une forte augmentation du linéaire de double-sens cyclable dans ces zones.

Parallèlement, plusieurs collectivités ont étendu cette démarche en réalisant des doubles-sens cyclables dans de nombreuses rues limitées à 50 km/h.

Ces rues sont souvent des axes structurants, empruntés par un grand nombre d'usagers cyclistes. Leur mise à double-sens cyclable a amélioré considérablement l'efficacité de leurs trajets.

Cette fiche présente quelques exemples de réalisations dans les agglomérations de Grenoble, Bordeaux, Paris et Lille.

Le double-sens cyclable en chiffres

	2007	2013
CA de la Rochelle	3,0	67,0
CU de Strasbourg	64,0	88,0
Grand Lyon	10,0	35,0
Grand Nancy	0,7	33,0
Grand Toulouse	-	137,0
Grenoble Alpes Métropole	7,0	55,0
Métropole Européenne de Lille	16,0	134,0
Ville de Paris	7,0	263,0
Ville de Bordeaux	18,0	32,0
Ville de Perpignan	0,8	47,0
Total	126,5	891,0

Source : Cerema - Données fournies par le club des villes et territoires cyclables

Évolution du linéaire de double-sens cyclable (en km) dans les zones de circulation apaisée de 10 agglomérations françaises



Double-sens cyclable en rues « étroites »

Perpignan (66)

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

La ville de Perpignan a entrepris depuis plusieurs mois une politique de développement de zones de circulation apaisée.

C'est ainsi qu'une partie de son centre ville (une première zone située à l'intérieur des boulevards et une deuxième légèrement à l'est), est passée en zone 30.

Le linéaire de rues concerné est de 32 km pour les deux zones. La mise à double-sens cyclable peut prendre diverses formes (par exemple, marquage séparatif ou simples pictogrammes) suivant leurs caractéristiques.



Poursuivant la logique de cette politique d'apaisement des vitesses et d'insertion des modes de déplacement doux, elle a commencé la généralisation des double-sens cyclables à l'intérieur de ces zones en janvier 2011.

Cette mise en conformité progressive avec le code de la route apporte de la cohérence avec le projet de zone de circulation apaisée.

Parmi ces rues, certaines sont étroites comme la rue Dugommier ou la rue des Sureau ce qui n'a pas empêché la ville d'appliquer sa logique, pour aboutir à un ensemble homogène et compréhensible par les usagers.



Certu 2011 / 07



Ministère
de l'Équipement,
du Transport
et du Logement

Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes

Les nouvelles dispositions prévues en 2013

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

La présente fiche a pour objectif de présenter quelques extraits du guide « La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables » à paraître en 2013, afin de permettre aux gestionnaires d'itinéraires cyclables de prendre connaissance des évolutions prévisibles en la matière et de s'organiser en conséquence.

Le futur guide traitera également de la signalisation de police.

Quelques principes de signalisation directionnelle des itinéraires cyclables

La signalisation de direction à l'attention des cyclistes assure la double fonction de leur donner la direction de la destination choisie et de confirmer de loin en loin qu'ils se trouvent sur une liaison convenant à leurs besoins (repérage des lieux).

La signalisation doit répondre au besoin, crucial pour les cyclistes en long déplacement, de lisibilité de la continuité de l'itinéraire⁽¹⁾ choisi.

La signalisation satisfait à cette exigence à l'aide de panneaux, elle informe également sur la dénomination des voies empruntées.

C'est bien le rôle du gestionnaire de voirie que d'avoir conçu des aménagements à l'attention des cyclistes. C'est aussi son rôle que de donner des indications de direction à l'ensemble des usagers.

Cette logique mène donc le maître d'ouvrage, lorsqu'il étudie la signalisation directionnelle à

mettre en place, à guider naturellement le cycliste via des itinéraires adaptés ou réservés aux cycles.

En revanche, même si le gestionnaire a programmé et réalisé des aménagements séparant les cyclistes des usagers motorisés (pistes, bandes, voies vertes, etc.), les itinéraires précités peuvent emprunter des voies ouvertes à tous les usagers, notamment les zones de circulation apaisée. Le schéma directeur de signalisation n'a pas vocation à épouser intégralement le schéma des aménagements cyclables.

La signalisation de direction vient généralement en complément de la signalisation existante pour l'ensemble des usagers. Il va de soi qu'elle a son utilité sur les voies auxquelles les usagers motorisés n'ont pas accès, mais également sur des itinéraires astucieux où l'on cherche à dissuader le transit motorisé.



Certu 2013/08



Ministère de l'Équipement et du Transport

Ministère de l'Équipement et du Transport

(1) Indication du chemin à suivre ; trajet parcouru : choisir son itinéraire sur la carte. Cf. Larousse

Chaussée à voie centrale banalisée

Éléments de recommandation

Cette fiche méthodologique n'a pas de valeur réglementaire.

Elle doit être considérée comme un outil d'aide à la décision, une incitation à améliorer la prise en compte des cyclistes dans les infrastructures.

L'adaptation de l'espace public aux cyclistes passe par la mobilisation d'une large palette d'outils mise à disposition des aménageurs : accotements revêtus, bandes et pistes cyclables, voies vertes, zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes.

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

Cette fiche a pour objectif d'explorer le domaine d'emploi de la CVCB, en tirant parti des premiers aménagements réalisés en France et de l'expérience des pays voisins.



Source : Adfent Cerema



Les bandes cyclables

Cette fiche méthodologique n'a pas de valeur réglementaire.

Elle doit être considérée comme un outil d'aide à la décision, une incitation à améliorer la prise en compte des cyclistes dans les infrastructures.

La bande cyclable désigne une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues. Elle est l'un des outils permettant la mise en œuvre d'un réseau cyclable continu, finement maillé couvrant l'ensemble de la ville (cf. fiche "Les schémas cyclables"), relié, en sortie de ville, aux itinéraires interurbains de déplacements utilitaires, sportifs et de loisirs.

Elle permet, par la présence du cycliste sur la chaussée même, de favoriser la co-visibilité entre les cyclistes et les véhicules motorisés.



Le contenu de cette fiche est susceptible d'évoluer suite aux évolutions réglementaires attendues en 2015.

Quand et où aménager des bandes cyclables ?

La bande cyclable constitue une solution intermédiaire entre les aménagements en site propre (piste cyclable, voie verte) et ceux instaurant la mixité avec les autres véhicules (zone 30, zone de rencontre). Elle sera aménagée préférentiellement là où les trafics motorisés et cyclistes sont modérés et pour une vitesse de l'ordre de 50 km/h.

Ses principaux avantages résident dans sa facilité de mise en œuvre, un coût de réalisation et une emprise moindres, une plus grande souplesse d'usage, des conditions de priorité claires aux intersections et une bonne visibilité réciproque cycliste/véhicules motorisés en section courante et en intersection. La bande cyclable permet aussi de rejoindre le sas vélo dans les carrefours à feux. Il est à noter que les bandes cyclables, bien qu'elles ne soient pas particulièrement accidentogènes, sont souvent perçues comme moins sûres que les pistes cyclables.

La bande cyclable ne présentant pas de séparation en relief avec la chaussée, le cycliste a tout intérêt à rester éloigné des véhicules à gros gabarit, en particulier à l'approche des intersections ou dans les courbes. En effet la présence d'angles morts, la multiplicité des informations à

gérer par les conducteurs de véhicules à gros gabarit et la faible visibilité du cycliste constituent un risque pour celui-ci.



Fiche n° 02 - mise à jour Février 2015

Collection | Références

Succède aux éditions du

Certu

Les dispositifs anti-accès motorisé

*Comment contrôler l'accès
aux aménagements cyclables*

*Cette fiche
méthodologique
n'a pas de valeur
réglementaire.*

*Elle doit être
considérée comme
un outil d'aide
à la décision,
une incitation
à améliorer
la prise en compte
des cyclistes dans
les infrastructures.*

Depuis longtemps les maîtres d'ouvrage des itinéraires cyclables, encouragés parfois par une partie des usagers, ont cherché à éviter l'intrusion des véhicules motorisés sur les voies vertes ou les pistes cyclables.

Pour répondre à ce besoin, certains professionnels ont mis sur le marché des gammes variées de dispositifs anti-accès motorisé.

À l'usage, certains des dispositifs mis en place peuvent s'avérer contraignants, voire dangereux pour les cyclistes.

Les nombreux retours d'usagers des voies vertes ont alerté les gestionnaires sur ces dangers et ces contraintes en regard avec la réalité des dérives qu'ils sont censés éviter.

En conséquence, certains maîtres d'ouvrage ont renoncé à les installer, voire les ont déposés. Les dispositifs anti-accès motorisé peuvent toutefois être nécessaires.

Cette fiche a pour objectif d'établir une doctrine permettant de mieux définir le rôle d'un dispositif anti-accès motorisé, d'harmoniser les pratiques sur le territoire.



Chicanes en bois

Fiche n° 36 - Août 2016

Collection | **Références**

Les pistes cyclables

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Les pistes cyclables, chaussées exclusivement réservées aux cyclistes, séparées de la chaussée générale, exigent de l'espace. Elles ne peuvent habituellement pas être généralisées car il est impossible de construire un réseau de pistes cyclables complet dans une ville existante. Il faut donc les réaliser à bon escient.

Il est important de traiter attentivement les trois principales difficultés que posent les pistes cyclables, à savoir :

- la réinsertion des cyclistes dans la circulation générale, sachant que le cycliste quitte un espace séparé, sécurisé pour retrouver le flot des véhicules motorisés ;
- l'éloignement potentiel de la piste cyclable par rapport à la chaussée qui pose le problème de la perception du cycliste par l'automobiliste, et réciproquement, notamment à l'approche d'un carrefour ;
- l'accessibilité (traitement des traversées de la piste qui constitue une chaussée en elle-même, repérabilité et détectabilité de la séparation des cheminements piétons et cyclistes pour une piste à hauteur du trottoir...).

Éléments généraux de conception

Les pistes cyclables doivent répondre à des principes rigoureux de conception, faute de quoi la sécurité y serait mal assurée.

Les pistes cyclables ne sont génératrices de sécurité que si elles obéissent à des règles strictes, en particulier en ce qui concerne les dégagements de visibilité aux points de conflits : carrefours, accès et extrémités.

Ces règles sont destinées à éviter les pièges et à compenser le faux sentiment de sécurité induit par l'appartenance à un espace dédié, tant pour l'automobiliste que pour le cycliste.

Une planification rigoureuse permettra d'établir les priorités de réalisation selon les besoins et selon les caractéristiques des voies.

Il existe deux typologies de pistes :

- les **pistes contigües** à la chaussée : qui correspondent plutôt aux pistes cyclables des voiries à 50 km/h ;



- les **pistes éloignées** de la chaussée : qui correspondent davantage aux pistes cyclables des voiries à 70 km/h ou +.



Certu 2013 / 05



Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement

Ministère de l'Équipement, du Développement durable et des Transports

Les sas à vélos

Définitions et principes

Cette fiche méthodologique n'a pas de valeur réglementaire. Elle doit être considérée comme un outil d'aide à la décision, une incitation à améliorer la prise en compte des cyclistes dans les infrastructures.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.



Certu 2012 / 04

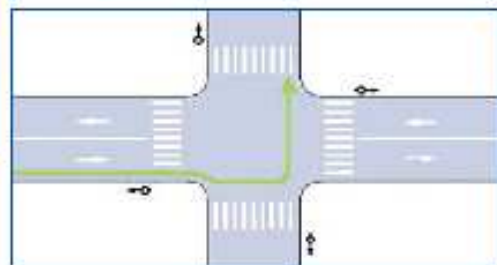
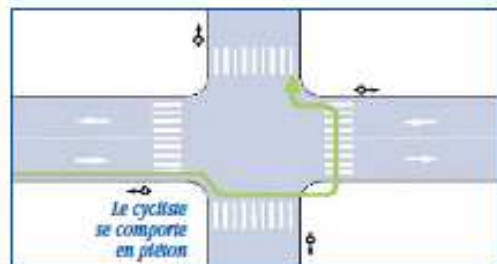
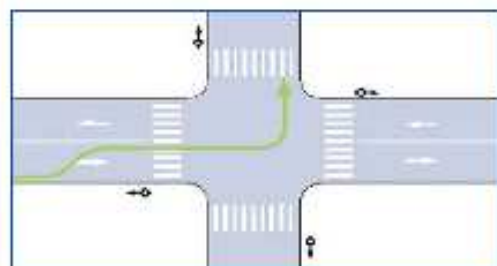


Ministère de l'Équipement
des Transports
et du Logement

Ministère de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie

La manœuvre de tourne à gauche en carrefour peut s'avérer dangereuse pour les cyclistes, en particulier lorsque la voie qu'ils empruntent ou qu'ils longent est dotée de plusieurs voies de circulation ou supporte une circulation importante ou rapide.

Les comportements observés sont très variés et dépendent à la fois de l'expérience du cycliste, des flux de circulation, de la couleur des feux...



Un aménagement réglementaire permet de faciliter cette manœuvre en carrefour à feux et de la sécuriser : le sas.

Très répandu chez nos voisins européens, il a été introduit depuis bon nombre d'années dans les "villes cyclables" françaises avant d'être officiellement intégré dans le code de la route en 1998 (art. R415-2 et R415-15) et précisé dans l'I.S.R...

Le sas permet au cycliste de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules afin :

- de mieux voir et d'être vu ;
- de présélectionner son tourne à gauche avant les véhicules qui sont derrière lui et qui suivent la même direction ;
- de démarrer avant les véhicules à moteur, ce qui assure une bonne perception et insertion ;
- de ne pas respirer les gaz d'échappement au démarrage.

De par l'éloignement engendré entre le passage piéton et les véhicules motorisés, le sas permet au piéton :

- d'être mieux vu par les conducteurs de véhicules de grande hauteur, notamment pour le piéton de faible taille ;
- d'augmenter le confort de sa traversée.



Photo : C212 de Lyon

Un sas peut ainsi être utilement mis en œuvre, même en l'absence de tourne-à-gauche.

Le principe consiste donc, sur toute la largeur des voies de circulation générale concernées par le feu, à reculer ou à marquer en retrait la ligne d'effet des feux des voitures. En l'absence de bande cyclable sur l'axe aménagé, il est nécessaire de créer une bande cyclable (d'accès au sas) de quelques mètres pour que les cyclistes puissent, réglementairement, remonter sur leur voie la file de voitures et entrer dans le sas.

La présence du panneau C113 n'est pas obligatoire. Le marquage réglementaire, avec pictogramme, est suffisant.

Éditions du Certu

Collection Références

Vélos et giratoires

Cette fiche méthodologique n'a pas de valeur réglementaire.

Elle doit être considérée comme un outil d'aide à la décision, une incitation à améliorer la prise en compte des cyclistes dans les infrastructures.

Les giratoires ont aujourd'hui démontré leur efficacité en matière de sécurité routière, principalement grâce à la modération des vitesses qu'ils induisent.

Si les cyclistes bénéficient également de cette modération des vitesses, ils sont néanmoins soumis à un inconfort réel et à des risques particuliers qu'il convient de minimiser.

L'expérience montre que ce sont le plus souvent la conception et les dimensions géométriques appropriées du giratoire lui-même qui garantiront la meilleure sécurité des cyclistes, plutôt que des aménagements cyclables spécifiques.

Vitesses, vélos et giratoires

En milieu urbain ou en périphérie, la meilleure façon de rendre plus sûr l'usage du vélo consiste à modérer la circulation automobile en volume mais surtout en vitesse.

En intersection, un des moyens d'y parvenir est le giratoire où la priorité est à l'anneau, y compris pour les cyclistes.

La sécurité des cyclistes dans les carrefours giratoires dépend beaucoup de la nature du trafic et de la vitesse des véhicules motorisés.

Les aménageurs peuvent intervenir sur cette vitesse par la conception géométrique, l'aménagement et l'organisation du giratoire. Ils peuvent intervenir de même sur ses branches.

La sécurité dépend aussi du comportement du cycliste qui variera selon son expérience, son âge, sa connaissance des lieux, la présence ou non de véhicules motorisés, le motif de son déplacement...

La sécurité dépend, enfin, de la trajectoire que le cycliste aura choisie pour aborder, franchir et quitter le giratoire.

Les trajectoires des cyclistes

- La trajectoire au plus court, au plus près de l'îlot central, est surtout le fait d'usagers expérimentés, jeunes ou sportifs. Mais elle est aussi pratiquée par presque tous sur les mini-giratoires et, quelle que soit la configuration, lorsque le trafic est faible.
- La trajectoire qui longe le bord extérieur de l'anneau est pratiquée par les cyclistes qui n'osent pas se mêler aux voitures parce qu'ils manquent d'expérience ou ne se sentent pas assez rapides ou habiles. C'est aussi la trajectoire à adopter lorsque le cycliste emprunte la première sortie. Lorsque, en revanche, il franchit une ou plusieurs branches, cette position multiplie les situations de conflit. Ceux-ci sont d'autant plus dangereux que le trafic (lourd notamment) est important et que la géométrie (taille, rayon, déflexion) ne permet pas une modération efficace des vitesses.
- La trajectoire **intermédiaire (centrale)** est celle qui est le plus souvent choisie par les cyclistes sur les giratoires de taille moyenne ou lorsque le trafic est relativement peu important.

C'est cette dernière trajectoire qui permet le mieux au cycliste d'être perçu par les autres usagers, qui limite les risques de dépassement et de cisaillement par les véhicules en sortie de l'anneau.



Fiche n° 10 - mise à jour Novembre 2014

Collection | Références

Succède aux éditions du

Certu

Vélo et transports publics

L'intermodalité

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

La complémentarité vélo-transport public s'organise autour du partage de la voirie et par l'intermodalité. L'enjeu de l'intermodalité est de faciliter le passage du vélo au bus, au tram, au métro et au train, au besoin de permettre l'embarquement des vélos à bord des véhicules de transport public. L'aménagement du stationnement vélos sûr et à l'abri, le développement des systèmes de vélo en location et le soin apporté à l'accessibilité à vélos aux aires d'arrêts et dans les gares permettent de réduire au minimum l'effet de rupture de charge. L'information est aussi une condition essentielle de l'utilisation plus large et conjointe du vélo et des transports publics.



Gare de Tours (2010)

Photo : Gilles Blanchard

Un pas indispensable vers la mobilité durable

Le vélo est une solution performante pour des déplacements de courte distance entre 500 m et 3 km, voire 5 km en milieu urbain dense comme en secteurs périurbains ou ruraux si les itinéraires sont sûrs et performants. Les transports publics offrent au-delà une alternative économique aux déplacements en voiture. La combinaison de ces moyens de transports amplifie leur efficacité et contribue à les valoriser mutuellement.

En effet, le vélo élargit les zones de rabattement vers les transports publics puisque celui-ci, plus rapide et moins fatigant que la marche à pied, permet de parcourir aisément des distances de l'ordre de 2 km (moins de 8 minutes à vélo, presque 1/2 heure à pied). L'aire d'attraction d'une station de transport collectif est ainsi multipliée par 10 à 20. Pour la population non motorisée en milieu rural, le vélo peut même être le seul moyen d'accéder à la gare, ou aux arrêts de car.



Et en définitive, augmenter la clientèle participe au cercle vertueux de la performance des transports collectifs.

Par ailleurs, les mesures mises en place pour faciliter l'intermodalité permettent de créer les conditions favorables à l'utilisation du vélo pour les déplacements de proximité.

Devenus socialement plus visibles, les cyclistes sont ensuite mieux pris en compte par les décideurs et aménageurs.



Certu 2011 / 33





PHOTO: AGENCE FRANCE PRESSE

L'accessibilité pour tous

Les véloroutes et voies vertes servent non seulement aux déplacements non-motorisés mais sont aussi des espaces de loisirs et de découverte pour un maximum d'usagers, quelles que soient leurs capacités.

La définition du concept véloroutes et voies vertes prévoyait dès l'origine leur utilisation par les personnes à mobilité réduite. Cependant, si les voies vertes, par principe, sont ouvertes au plus grand nombre, leur adaptation réelle aux exigences des personnes handicapées n'est pas automatique.

A condition d'être aménagées avec un soin particulier, les véloroutes et voies vertes peuvent conjuguer amélioration de l'intégration sociale des personnes en situation de handicap et développement du marché touristique. Le label Tourisme & handicap est un outil à la disposition des maîtres d'ouvrage pour réaliser des aménagements véritablement accessibles à tous.

Penser à l'accessibilité des itinéraires en amont des projets accroît l'agrément pour tous les usagers et permet d'éviter des réaménagements coûteux a posteriori.



Véloroutes et intersections

Les cyclistes qui empruntent les véloroutes – itinéraires longue distance qui intègrent, notamment, des voies vertes et des routes à faible trafic – doivent franchir de nombreuses intersections. Ces carrefours sont potentiellement des zones à risques. Leur conception nécessite le respect des principes fondamentaux d'aménagement des carrefours : lisibilité, visibilité, homogénéité. En outre, pour une bonne sécurité, il est indispensable de stimuler la vigilance des usagers, dont les piétons, circulant sur les différentes branches de l'intersection.

Sans se substituer aux guides techniques utilisés par les concepteurs et aménageurs, cette fiche présente pour un large public les principales règles techniques de base pour des carrefours situés en zone périurbaine ou en rase campagne, illustrées par des exemples variés qu'il conviendra d'adapter à la situation locale. Sont également abordés les dispositifs limitant l'accès aux voies réservées.