Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE





















SCHEMA DIRECTEUR VELO

















ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

SOMMAIRE

SOMMAIRE		2
INTRODUCTION		3
I. LE DIAGNOSTI	IC	4
1. LES AMENAGEM	ΛΕΝΤS CYCLABLES EXISTANTS	4
	NAGEMENTS FAVORABLES AUX CYCLISTES	
	PRATIQUE DU VELO	
	LES ATOUTS ET LES CONTRAINTES POUR LA CIRCULATION A VELO	
5. LES BESOINS ET I	LES POTENTIALITES	16
6. SYNTHESE ET OR	RIENTATIONS	
II. LE PROGRAM	IME D'ACTIONS	22
1. LE RESEAU CYCL	LABLE	22
2. LE STATIONNEM	ΛΕΝΤ	29
	PLEMENTAIRES	
4. LE BUDGET ESTIN	MATIF ET LES AIDES PUBLIQUES EVENTUELLES	35
5. PRIORITES ET PH	HASAGE	38

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

INTRODUCTION

« Adopter le vélo est beaucoup plus qu'un simple choix modal, c'est aussi le choix d'une politique de déplacements plus équilibrée, de finances publiques mieux maîtrisées, d'un mode de vie plus équitable, d'un art de vivre plus convivial. Il s'agit en somme, d'un choix de société ». (Frédéric Héran « Le retour de la bicyclette, une histoire des déplacements en Europe de 1817 à 2050 ? »).

Pourquoi s'occuper du vélo sur un territoire comme celui de la Communauté de communes des Coteaux bordelais où il est peu pratiqué actuellement ? En effet, le vélo y représente environ 1% de tous les déplacements. Cette part modale est légèrement plus élevée à l'ouest, entre 1% et 2%, (Carignan, Tresses) grâce aux aménagements cyclables existants et grâce aux trajets effectués à vélo par les habitant(es) pour se rendre au travail dans la Métropole bordelaise avoisinante. Elle est plutôt faible en comparaison avec « les meilleurs de la classe » en France : 8% à 9% sur le territoire de la métropole de Strasbourg (et 15% à 16% dans la ville centre) environ 8% pour la métropole bordelaise (et 15% dans la ville centre). Mais elle reste néanmoins assez proche de 2,3% qui est la moyenne des agglomérations françaises.

Depuis quelques années la Communauté de communes des Coteaux bordelais est concernée de manière directe ou indirecte par différentes actions et évolutions en relation avec la mobilité :

- la Communauté de communes des Coteaux bordelais est activement impliquée dans l'élaboration du Schéma des mobilités des Hauts de Garonne ;
- l'amélioration du transport en commun, notamment depuis la création de la ligne de car express Créon Bordeaux en 2019 par la Région et Bordeaux Métropole ;
- la création d'aires de covoiturage à Salleboeuf et à Fargues (en cours) ;
- le réseau de voirie communautaire, qui représente une quarantaine de kilomètres, est pris en charge par la collectivité dans l'intérêt de tous ses usagers, dont les cyclistes et les piétons ;
- la volonté du Département d'apaiser l'axe routier principal est ouest, la D 936, et de l'équiper d'un aménagement cyclable ;
- le soutien d'une manifestation familiale "À pied, à vélo sur nos coteaux".

Dans ce contexte, la Communauté de communes des Coteaux bordelais souhaite maintenant, à l'aide d'un Schéma directeur vélo, favoriser la pratique du vélo. Cela permettra d'augmenter ainsi sa part modale dans la circulation et de participer à l'objectif national de baisse d'émissions de gaz à effet de serre.

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

I. LE DIAGNOSTIC

1. Les aménagements cyclables existants

Les aménagements cyclables existants sur le territoire sont peu nombreux et discontinus. Leur présence se limite à quatre des huit communes de la Cdc. La majorité d'entre eux n'offre pas les largeurs recommandées (qui ont certes évolué depuis la création de ces aménagements) tandis que pour certains de ces aménagements le statut ne correspond pas à la réalité.

	Largeur recommandée		
Bande cyclable (marquage compris)	1,75 m à 2,00 m		
Piste cyclable unidirectionnelle	2,00 m à 2,50 m		
Piste cyclable bidirectionnelle	3,00 m à 3,50 m		
Voie verte	3,00 m à 5,00 m		

Source : Cerema 2021



La voie verte de la route de Fargues à Carignan (2,6 m). Une voie verte est un aménagement en site propre et un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte. Il s'agit ici plutôt d'une piste cyclable bidirectionnelle.



La piste cyclable bidirectionnelle de la rue du Pontet à Carignan (2,5 m). En l'absence de carrefours et d'accès riverains ou lorsque ceux-ci sont rares et distants, il est possible de créer une voie verte, parallèle à l'infrastructure. La présence des piétons plaide ici pour une voie verte.

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE



La voie verte de l'avenue des Bons Enfants à Fargues est bien dimensionnée (3m). L'avenir dira si elle sera bien utilisée pour éviter le giratoire sur la déviation de la D936.



Les bandes cyclables bilatérales de l'avenue de l'Entre-deux-Mers à Fargues s'effacent progressivement. Cela est regrettable car elles présentent une bonne largeur. Cet aménagement mérite une réhabilitation, dont la résorption des discontinuités.



La piste cyclable unidirectionnelle (1,5 m) de l'avenue de l'Entre-deux-Mers à Fargues est inconfortable. Aucune voie cyclable dédiée n'existe dans l'autre sens ce qui n'est pas satisfaisant pour la sécurité des cyclistes sur cet axe fréquenté.



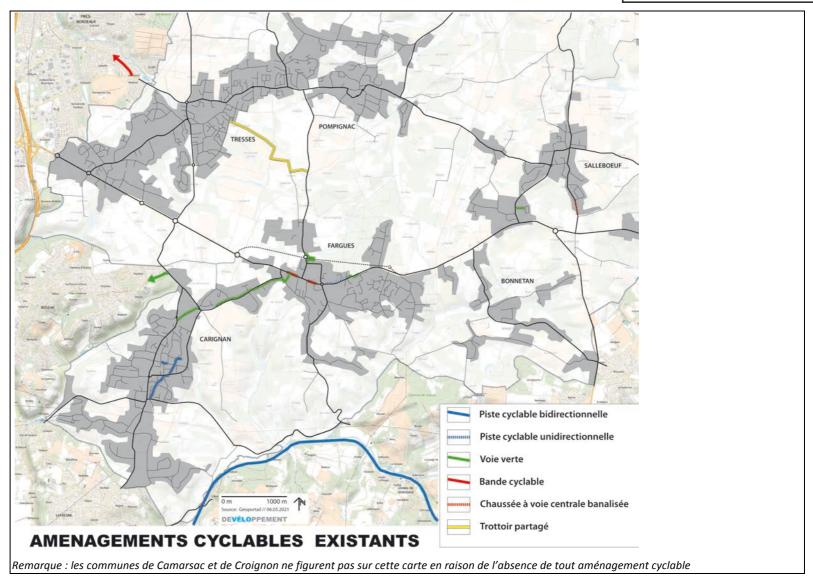
Le chemin de Pétrus à Tresses. Un trottoir ne peut pas être signalé comme une aire piétonne. Le statut d'une voie verte serait ici plus approprié malgré la largeur un peu faible (2 m) ou une chaussée à voie centrale banalisée.

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le

SLOW

ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE



Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE



Avenue de la Source à Salleboeuf. Cette chaussée à voie centrale banalisée est très dangereuse pour les cyclistes en raison de ses bandes de rive trop étroites et de l'impossibilité pour les automobilistes et camionneurs de respecter la distance réglementaire lorsqu'ils doublent un cycliste entre les bornes.



La piste cyclable Roger Lapébie frôle la commune de Carignan à Citon. Cet axe cyclable important, qui fait partie du Schéma national des véloroutes, souffre d'une largeur très insuffisante (1,8 à 2 m). Par ailleurs sa signalisation en tant que voie verte correspondrait mieux aux usages que son statut actuel de piste cyclable.

2. D'autres aménagements favorables aux cyclistes

Les aménagements cyclables existants, qui sont peu nombreux, favorisent certainement le vélo mais de façon assez faible. Par contre, d'autres dispositifs ont également un effet positif sur la pratique du vélo.

La demande exprimée par les habitants pour la modération des vitesses des voitures est une constante depuis des nombreuses années. Cette tendance lourde a trouvé des réponses diverses sur le territoire grâce l'installation des voies limitées à 30 km/h ainsi que par la création de différents dispositifs de ralentissement.

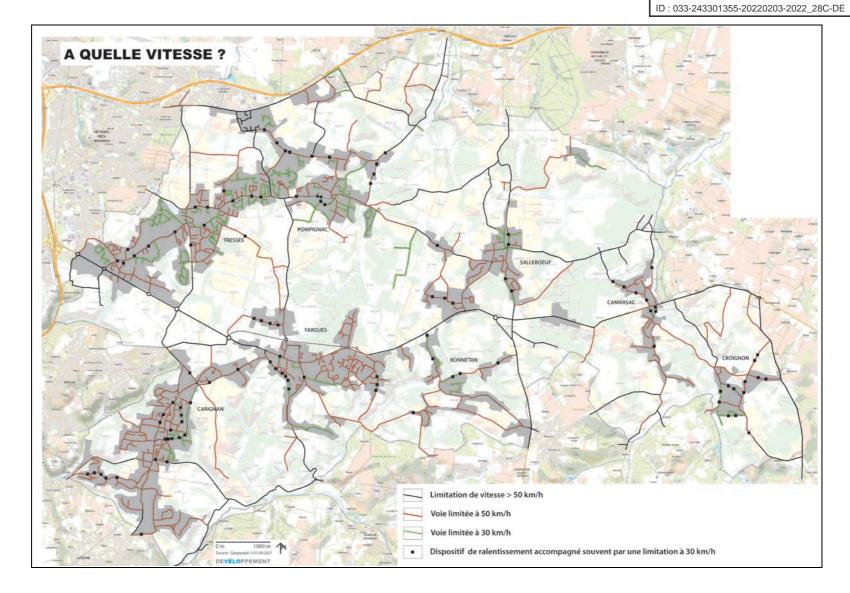


Ces aménagements sont favorables aux cyclistes, notamment lorsqu'ils sont installés dans des voies calmes.

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le

5LO//



Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

2.1 Les voies limitées à 30 km/h

La modération des vitesses autorisées en agglomération est un élément essentiel pour le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes. Par exemple la mixité des cyclistes et des automobilistes est plus facile à 30 km/h qu'à 50 km/h (en dessous de 4000 véhicules par jour). En effet, les cyclistes ne dépassent que rarement la vitesse de 30 km/h en ville. Ainsi ils se sentent plus à l'aise dans une circulation automobile limitée à 30 km/h qu'à 50 km/h. Cependant la limitation à 50 km/h est très dominante dans les rues des huit bourgs. Toutefois, le nombre de voies mises à 30 km/h n'est pas négligeable notamment dans les communes de Tresses et de Pompignac ainsi que dans le quartier de la Mairie à Carignan (voir la carte A QUELLE VITESSE). Par ailleurs, l'absence de la zone de rencontre, limitée à 20 km/h, comme outil d'apaisement de la circulation est à signaler. La limitation de la vitesse est appliquée, soit par une zone 30, soit par une limitation à 30 km/h.

ZONE 30.





Dans cette zone, limitée à 30 km/h, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes depuis 2008.

Les prescriptions s'appliquent à l'ensemble de la zone signalée (axe(s) sur lequel le panneau est implanté et l'ensemble des voies sécantes), jusqu'à ce qu'un usager rencontre un panneau modifiant cette prescription. Le panneau n'est pas à répéter à chaque intersection.



VOIE OU PORTION DE VOIE LIMITEE A 30 KM/H

Le panneau de limitation de vitesse de 30 km/h ne s'applique que sur l'axe sur lequel il est implanté jusqu'à un panneau modifiant cette prescription.

La limitation ne s'applique donc pas aux rues sécantes. De plus, il est nécessaire de le répéter à chaque intersection pour les usagers des voies sécantes.

La voie est à double sens pour les cyclistes depuis 2015.

La zone 30, comme le mot l'indique, concerne plutôt une zone étant un ensemble de voies (un lotissement, un quartier voire tout un bourg), tandis que la limitation à 30 km/h s'adresse plutôt à un tronçon déterminé d'une voie. Cette logique n'est pas appliquée par les communes de la Cdc. Les communes de Tresses et de Salleboeuf sont les plus proches de cette logique en ayant installé essentiellement des zones 30. Les communes de Pompignac et de Camarsac ont opté principalement pour les voies limitées à 30 km/h. Les communes de Bonnetan, Carignan, Croignon et Fargues ont utilisé les deux dispositifs.

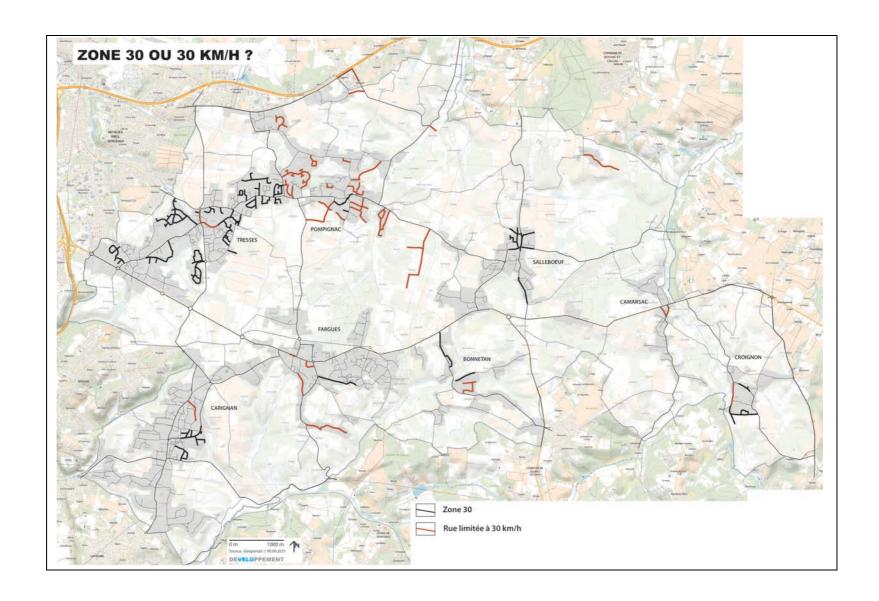
La présence sans logique apparente des zones 30 par-ci et des voies limitées à 30 km/h par-là n'est pas très claire pour les usagers qui se déplacent sur le territoire de la Communauté des communes.

Envoyé en préfecture le 03/02/2022 Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le

ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

5L04



Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

2.2 Les dispositifs de ralentissement

Les communes ont déjà fait de nombreux efforts pour répondre aux demandes de modération des vitesses par la mise en place d'un nombre notable de dispositifs de ralentissement. Ils sont souvent accompagnés

La carte « A QUELLE VITESSE » montre, sans aucune exhaustivité, 108 localisations. Il s'agit d'aménagements variés : des plateaux, des coussins berlinois, différents types d'écluses avec ou sans coussin, des dos d'âne, des panneaux « Cédez le passage » et « Stop », Ces derniers sont sûrement les moins chers et plutôt efficaces.



Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le

ID: 033-243301355-20220203-2022 28C-DE

Le stationnement des vélos

La prise en considération des cyclistes se traduit non seulement par les aménagements de voirie adaptés à leurs besoins mais également par le nombre de lieux équipés pour le stationnement des vélos. En effet, pas de circulation sans stationnement ! Un espace public est équipé lorsque celui-ci permet aux cyclistes de garer leur vélo correctement à proximité de la destination et de l'attacher afin de dissuader le vol. Cette prise en considération peut être qualifiée de modeste mais en progrès sur le territoire.



Parmi les parkings vélo, le type « appui vélo » est dominé nettement par le type « accroche-roue » ou « pince-roue ». Ce dernier est plutôt déconseillé par rapport à l'appui vélo car il offre des meilleures conditions de stabilité, de confort et de lutte contre le vol. Certains parkings sont étrangement placés, par exemple dans l'herbe, sur un passage pour piétons, permettant l'utilisation de seulement la moitié des places,

L'intermodalité qui a connu une prise en compte timide grâce à l'installation de parkings vélo à côté de quelques arrêts de bus est renforcée par des arceaux récents sur l'aire de covoiturage de la Planteyre à Salleboeuf. Cependant ces derniers n'offrent pas la sécurité attendue ce qui peut expliquer leur faible utilisation.



Arceaux non utilisés à Tresses



Arceaux utilisés au Carré des Forges à Farques Arceaux à la Planteyre à Salleboeuf





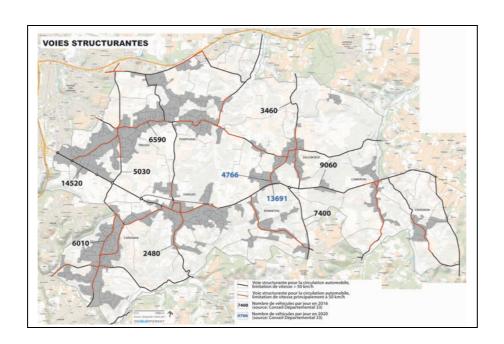
Arrêt de bus avec pince-roues

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le

ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

3. Les freins à la pratique du vélo



Les voies structurantes assurent l'écoulement de la majorité du trafic automobile du territoire. Ce réseau de voies principales offre par son aménagement en principe les liaisons les plus directes et les plus rapides. Cette caractéristique peut également intéresser les cyclistes, à condition qu'ils y disposent de situations convenables pour se déplacer : soit par la mixité des cyclistes et des autres usagers de la route, soit par la circulation des cyclistes sur des voies dédiées. Le bon choix dépend ici du nombre de véhicules et de leurs vitesses. Dans la situation actuelle la majorité des voies

structurantes constituent la contrainte principale pour la pratique du vélo en raison du trafic et des vitesses autorisées. Les aménagements cyclables dédiés y sont peu présents et seules les rives suffisamment larges sur un accotement revêtu offrent un refuge aux cyclistes sur certains tronçons.

Le relief représente un autre frein réel à la pratique du vélo. Des pentes importantes (supérieures à 10%) sont fréquentes, notamment au sud de la D936. Les cyclistes sont aujourd'hui surtout présents dans les secteurs les plus plats des bourgs. Cela pourra évoluer vers une pratique plus forte sur dans les zones plus accidentées (habitées et entre les agglomérations) si le vélo à assistance électrique se développe.

Ce que les cyclistes n'aiment pas ce sont les routes avec beaucoup de circulation, déjà évoquées ci avant, mais également les sens uniques avec les détours imposés, les obstacles divers (dos d'âne, écluse sans bypass, barrière, ...), les voies resserrées par un séparateur central. Tous ces éléments, présents sur le territoire des Coteaux bordelais, peuvent décourager ou dissuader l'utilisation du vélo.

Reçu en préfecture le 03/02/2022

ffiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE











4. Conclusion : les atouts et les contraintes pour la circulation à vélo

4.1 Les atouts

En absence d'un réseau cyclable cohérent, différents atouts existent cependant qui peuvent constituer l'amorce de ce réseau.

Les aménagements cyclables existants favorisent la pratique du vélo par les habitants relativement proches. Cela est confirmé quotidiennement par les cyclistes sur les pistes cyclables et voies vertes de Carignan.

Les voies calmes sont généralement des voies résidentielles qui offrent aux cyclistes des conditions de circulation assez favorables grâce à leur faible trafic automobile. Elles représentent un linéaire important et elles irriguent tous les quartiers. Elles permettent d'effectuer des déplacements courts, d'environ un kilomètre dans certains quartiers, sans emprunter une voie structurante. Parmi les voies calmes ce sont celles avec le statut de zone 30 et celles étant limitées à 30 km/h de manière linéaire et non ponctuelle, qui sont plus favorables pour les cyclistes grâce à leur effet de circulation apaisée. Un grand nombre des rues résidentielles calmes est limité à 50 km/h. Ces rues sont néanmoins qualifiées d'atouts en raison d'une circulation automobile modeste.

Par ailleurs, le développement des dispositifs spécifiques pour ralentir la circulation de ces dernières années fait que certaines rues limitées à 50km/h fonctionnent déjà plus ou moins comme une zone 30.

4.2 Les contraintes

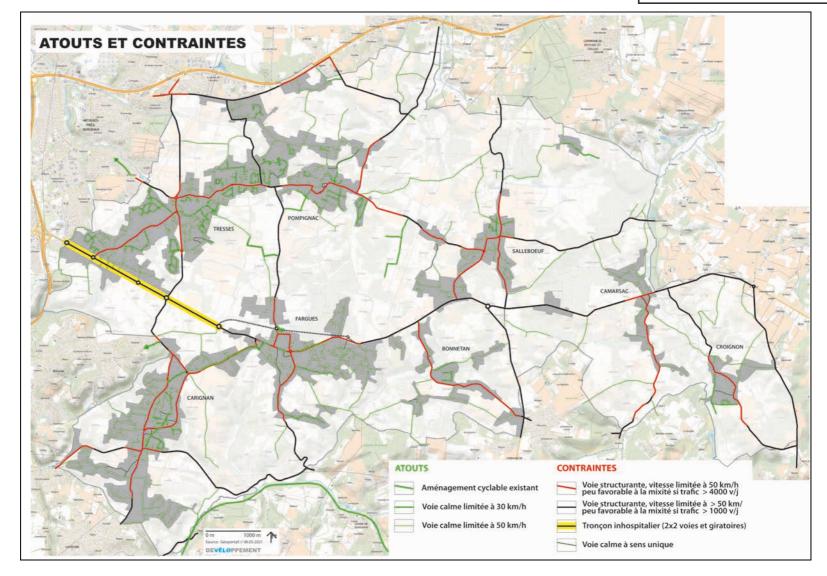
Les voies structurantes sans aménagements cyclables dédiés constituent la contrainte principale pour la pratique du vélo en raison du trafic et des vitesses autorisées. La D936 à Tresses, aménagée en 2x2 voies à l'ouest de la déviation de Fargues est considérée comme un tronçon particulièrement inhospitalier pour les cyclistes. D'autres voies peu appréciées par eux sont : la D115 (route de l'Hermitage et avenue des Bons Enfants à Pompignac et à Fargues), la D936E5 (chemin Belle Etoile à Tresses), les voies départementales hors agglomérations sans rives ou avec des rives étroites,

Envoyé en préfecture le 03/02/2022 Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le

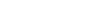
ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

SLOW



Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

5. Les besoins et les potentialités

5.1 Les générateurs de déplacements

Le territoire de la communauté de communes est riche d'un grand nombre de pôles générateurs de déplacements : lieux d'enseignement (écoles, collège privé), commerces de proximité, zones d'activités, équipements sportifs, ... Malgré leurs tailles variables, tous ces pôles sont à prendre en compte pour les déplacements de la population, y compris ceux à vélo. La faible présence d'aménagements cyclables peut expliquer la forte présence des voitures et la pratique du vélo plutôt modeste : par exemple la part des actifs qui se rendent à vélo au travail est la plus importante, soit seulement 1,4 % pour la commune de Carignan, tandis que cette part varie entre 83 % (Tresses) et 93 % (Croignon) pour les actifs qui se rendent au travail en voiture (Source : INSEE)

Plusieurs de ces pôles méritent une attention particulière du Schéma directeur vélo :

- les centralités des bourgs (administrations, écoles, commerces, équipements sportifs,...);
- les principales zones d'activités à proximité de la D 936 (Tresses) et aux abords de l'avenue du Périgord (Tresses et Pompignac) ;
- la force d'attraction de Bordeaux Métropole tout proche (travail, enseignement, loisirs) ;
- les arrêts bus et notamment ceux de la ligne express n° 407 entre Créon et Bordeaux.

5.2 Les potentialités

Plus de la moitié des déplacements quotidiens en France se font sur des distances de moins de 3 km dont une partie peut être fait aisément à vélo. Quelques exemples dans les agglomérations : l'extrémité ouest de Tresses se trouve à environ 5 km de l'extrémité est de Pompignac, la distance entre les extrémités de Carignan et de Fargues mesure environ 6,3 km et pour aller depuis le centre de Salleboeuf au futur collège à Fargues il faut faire environ 6 km. Tous ces trajets représentent une vingtaine minutes à vélo « musculaire » sur des aménagements cyclables adaptés.

Parmi les 20000 habitants il y a beaucoup de cyclistes qui s'ignorent. En effet, les chiffres concernant des déplacements domicile-travail et domicile-enseignement montrent le potentiel considérable des usagers dans la communauté de communes :

- il y a 1231 personnes qui travaillent dans la commune de leur résidence, dont 1085 personnes dans les cinq communes les plus urbanisées (Tresses, Carignan, Pompignac, Fargues et Salleboeuf), (Source : INSEE);
- il y a 1174 élèves en écoles primaires et 1603 collégiens et lycéens, soit 2777 jeunes, dont 2377 habitent dans les cinq communes les plus urbanisées (Tresses, Carignan, Pompignac, Fargues et Salleboeuf), (Source : INSEE).

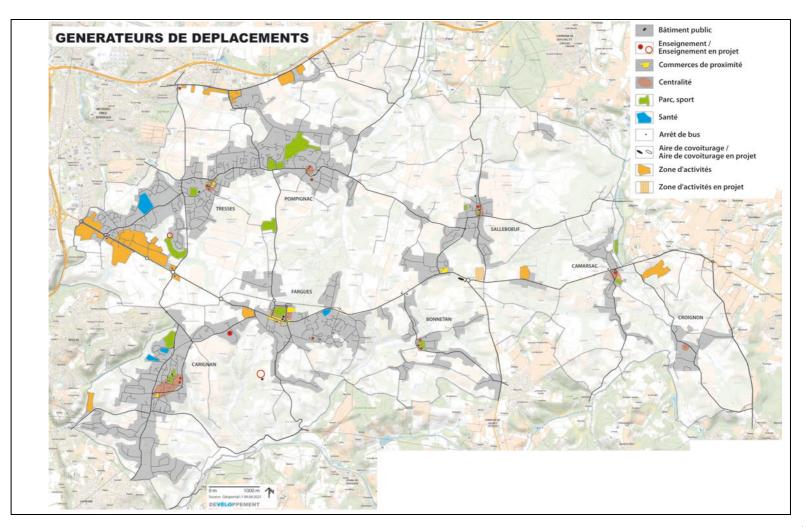
Envoyé en préfecture le 03/02/2022

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le

ID : 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

La pratique du vélo sur le territoire concerne actuellement surtout les jeunes (écoliers, collégiens) à Tresses et surtout à Carignan grâce à ses quelques pistes cyclables et voies vertes. Parmi les adultes il y a certes quelques habitué(e)s pour des déplacements utilitaires (courses, administration, travail, ...), dont certain(es) qui se rendent au travail dans Bordeaux Métropole. Mais ils sont plus nombreux pour les déplacements de loisirs et sportifs. Tous ces usagers seront sûrement plus nombreux en présence d'un réseau cyclable correct.



Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



SLOW

ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

6. Synthèse et orientations

6.1 Synthèse

La Cdc des Coteaux bordelais connaît un fort développement démographique et une demande certaine pour des déplacements alternatifs à la voiture, dont le vélo. La pratique du vélo pourra sûrement se développer à condition de tenir compte des caractéristiques actuelles du territoire :

- le réseau des voies structurantes avec un fort trafic automobile dans les bourgs et entre ceux-ci est le principal frein au choix du vélo;
- les aménagements cyclables existants sont trop dispersés pour favoriser le vélo sur des distances adaptées à ce mode de déplacement. Ils constituent néanmoins l'embryon d'un réseau cyclable ;
- les nombreux efforts des communes pour ralentir les voitures (zones 30, limitations à 30 km/h, dispositifs de ralentissement, ...) expriment une tendance forte. Les cyclistes font partie des bénéficiaires de cette politique, notamment dans les rues relativement peu circulées. Une partie du territoire est ainsi plus ou moins apaisée ce qui crée un décalage dans le traitement des besoins des habitants ;
- la part modale du vélo, qui est faible, dispose d'importantes marges de progression grâce aux distances assez courtes et grâce aux nombreuses personnes qui se déplacent principalement en voiture et dont une partie prendra le vélo quand les conditions le permettent. Il s'agit notamment des écoliers, des collégiens et des personnes qui se rendent à leur lieu de travail proche du domicile.

L'objectif principal du Schéma directeur vélo est la mise en œuvre d'un réseau cyclable cohérent et sans discontinuités. Ce réseau doit au préalable intégrer les projets, intentions, demandes en la matière. Il s'agit déjà d'un nombre d'éléments notables (cf la carte «LIAISONS CYCLABLES PROJETS ») :

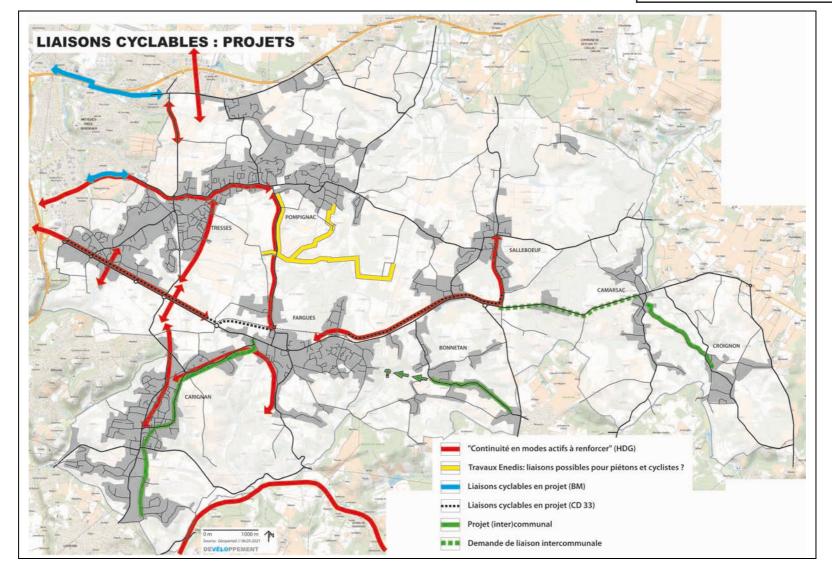
- le Plan d'action du Schéma des mobilités des Hauts de Garonne est en cours d'élaboration. Il comprend une dizaine de liaisons identifiées comme « continuité en modes actifs à renforcer » ;
- Bordeaux Métropole a deux liaisons cyclables en projet qui concernent le territoire de la Cdc: une liaison passant par Artigues entre la Buttinière et l'avenue du Périgord pour une éventuelle liaison vers le libournais et une voie verte à Artigues le long du boulevard Feydeau entre Eglise Romane et Fontaudin qui améliorera la liaison entre la Cdc et Bordeaux Métropole;
- le Département de la Gironde étudie des aménagements cyclables qui se situent essentiellement en bordure de la D 936, l'axe avec le plus fort trafic automobile du territoire ;

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le

ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

SLOW



Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

- Enedis a programmé d'importants travaux d'enfouissement de ses lignes électriques. La commune de Pompignac s'interroge sur les éventuelles opportunités de ces travaux pour les cheminements des piétons et des cyclistes ;
- plusieurs communes ont identifié des projets cyclables d'intérêt (inter)communal : Bonnetan souhaite apaiser la D13E4, Carignan a cherché une liaison nord sud pour la desserte de l'agglomération et pour pouvoir relier Fargues et son futur collège ainsi que Camarsac et Croignon qui veulent apaiser la voie qui les relie ;
- la commune de Camarsac qui demande une liaison vers Salleboeuf et Fargues tandis que la commune de Bonnetan s'interroge sur une liaison vers Fargues.

6.2 Orientations

Le croisement du diagnostic du territoire et des projets permet de définir les premières orientations pour le réseau cyclable des Coteaux bordelais :

- créer un réseau cyclable composé de liaisons d'intérêt intercommunal. Il est proposé, pour y parvenir, de compléter les itinéraires du Schéma des mobilités des Hauts de Garonne (en cours d'élaboration) avec plusieurs liaisons vers Bordeaux Métropole, notamment par Artigues, Bouliac et Latresne ;
- créer des liaisons cyclables inter quartiers dans une circulation apaisée pour les zones à dominante résidentielle ;
- s'assurer de la desserte optimale à vélo des pôles générateurs de déplacements avec une attention particulière pour le futur collège à Fargues;
- rechercher des possibilités pour des liaisons cyclables entre Pompignac et Fargues, Bonnetan et Fargues, Carignan et la piste cyclable Roger Lapébie.

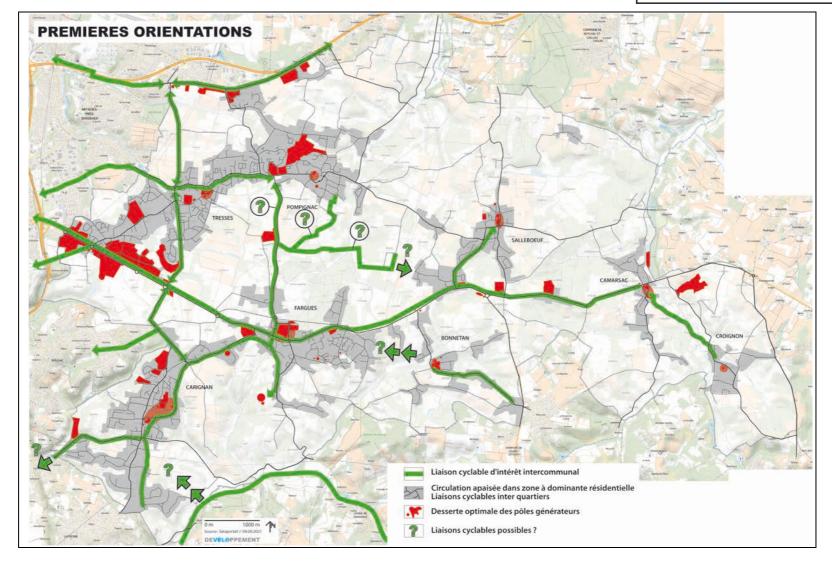
Ces premières orientations sont affinées et complétées dans le chapitre suivant.

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le

ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

SLOW



Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

II. LE PROGRAMME D'ACTIONS

Introduction

L'objectif est d'offrir aux cyclistes un réseau de qualité en proposant des conditions de déplacement confortables, relativement sûres et continues qui permettent aux cyclistes qui le souhaitent de se déplacer de manière rapide et sans détours notables. Ce réseau doit favoriser la pratique du vélo pour le plus grand nombre d'habitants, expérimentés et débutants. C'est pourquoi il ne privilégie pas un type de cycliste (par exemple le vélo loisirs) mais il répond, dans la mesure du possible, à tous les motifs de déplacement : domicile - travail, domicile - études, achats, accompagnement, loisirs,... Cependant les jeunes, les cyclistes de demain, méritent ici une attention particulière.

Partant du constat que la part modale du vélo est relativement basse, environ 1 % de tous les déplacements, il est **proposé ici** comme objectif pour la part modale vélo d'atteindre 4 à 5 % en 2025 et 8 à 10 % en 2030. Cela peut paraître un objectif modeste mais il est bien plus ambitieux qu'il en a l'air. En effet, c'est le démarrage d'une politique vélo qui est le plus dur car ce sont bien les premiers tours de pédale qui demandent un effort plus soutenu..... et une culture vélo ne s'installe pas en quelques mois. Pour rappel, le Plan Vélo national présenté en septembre 2018 veut que la France entière passe de 3 % à 9 % de part modale vélo entre 2018 et 2024, ce qui ne paraît pas très réaliste puisque l'évolution vers les 4 % en 2021 est trop faible pour y parvenir.

1. Le réseau cyclable

1.1 <u>Le choix des aménagements</u>

Un réseau cyclable comprend un ensemble cohérent d'itinéraires continus, destinés à offrir aux cyclistes des conditions de déplacement relativement sûres. Certains de ces itinéraires sont réservés aux cyclistes tandis que d'autres sont des voies plus ou moins partagées. En effet, la création des aménagements réservés aux cyclistes, qui sont souvent réclamés par les usagers, ne peut pas être envisagée de manière systématique, car, d'une part, la configuration urbaine ne s'y prête pas toujours et, d'autre part, elle ne la justifie pas partout.

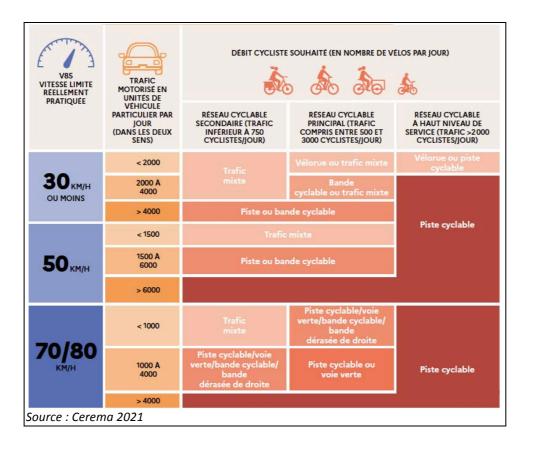
Le besoin des voies dédiées se fait surtout sentir sur les voies structurantes lorsque la vitesse pratiquée et le volume du trafic sont incompatibles avec un bon partage de la chaussée pour les cyclistes. Le tableau suivant oriente le type d'aménagement à préférer en fonction de ces critères. Quant au débit cycliste souhaité, la Cdc des Coteaux bordelais se situe en dessous de 750 vélos par jour sur chacun de ses futurs aménagements cyclables.

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le

ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

SLOW



Les recommandations pour les types d'aménagement sont à compléter par celles concernant les largeurs des voies dédiées :

Largeur		
	recommandée	
Bande cyclable	1,75 m à 2,00 m	
(marquage compris)		
Piste cyclable	2,00 m à 2,50 m	
unidirectionnelle		
Piste cyclable	3,00 m à 4,00 m	
bidirectionnelle		
Voie verte	3,00 m à 5,00 m	
CVCB en agglomération	2,5 m et 2 x 1,6 m	

Source: Cerema 2021

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

1.2 La boîte à outils

pour la circulation des voitures et des vélos.

Un réseau cyclable comprend souvent différents types d'aménagement adaptés aux lieux. Par exemple le long de la D936 avec son très fort trafic automobile il est nécessaire de disposer d'une voie cyclable en site propre, contrairement aux tronçons du réseau situés dans une zone résidentielle avec un faible trafic de desserte où la mixité est envisageable. Les outils utilisés pour le réseau cyclable des Coteaux bordelais sont résumés ci-après.

PISTE Une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, c'est-à-dire principalement aux vélos, et séparée de la **CYCLABLE** chaussée générale. Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable a la même caractéristique que la chaussée principale qu'elle longe. L'obligation d'emprunter les pistes ou bandes est subordonnée à la décision de l'autorité investie du pouvoir de police. L'usage du panneau « Début de piste ou de bande cyclable Début et fin de piste ou de bande cyclable obligatoire facultative » peut être substitué par la figurine vélo à condition de marquer celle-ci bien en entrée de l'aménagement. **BANDE** Voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies. Depuis 2019, en agglomération, les **CYCLABLE** conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés doivent circuler sur les bandes ou pistes cyclables. La circulation des autres véhicules, le stationnement et la livraison y sont Début et fin de piste ou de interdits. bande cyclable facultative Lorsque la voie est prioritaire, le marquage des bandes blanches discontinues se poursuit dans la traversée du carrefour comme pour les autres voies. Le double-sens cyclable dans une voie à sens unique peut être marqué par une bande cyclable notamment si les conditions de sécurité le demandent et si la largeur disponible est suffisante

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

VOIE VERTE	Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (pour ces derniers un panonceau « cavaliers » est ajouté). Les services de police, de sécurité, les véhicules d'entretien ou de service sont autorisés à y circuler. La voie verte doit être considérée comme une emprise indépendante en site propre et non comme une dépendance d'une voie existante : par exemple, un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte. En l'absence de carrefours et d'accès riverains ou lorsque ceux-ci sont rares et distants, il est possible de créer une voie verte, parallèle à l'infrastructure. Une séparation forte avec la voirie longée est dans ce cas nécessaire.		Entrée et sortie d'une voie verte
ZONE 30	Une zone d'une ou plusieurs sections de voie affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Le régime général de priorité à droite est recommandé. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. Les tronçons du réseau situés en zone 30 seront identifiés à l'aide de chevrons et figurines vélo marqués au sol.	ZONESO	ZONE 30 Sentrée et sortie d'une Zone 30 Saur 20NE 20NE 30
ZONE DE RENCONTRE	Une zone d'une ou plusieurs sections de voie affectée à la circulation de tous les usagers. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. Les tronçons du réseau situés en zone de rencontre seront identifiés à l'aide de chevrons et figurines vélo marqués au sol.		Entrée et sortie d'une zone de rencontre

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

CVCB	La CVCB (chaussée à voie centrale banalisée) est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes. Des panneaux de communication sont conseillés pendant un certain temps après la création de la CVCB.	1,50 3,50 1,50	AUTOMOBILISTES, EN CAS DE CROISEMENT, DÉPORTEZ-VOUS! ATTENTION AUX CYCUSTES! Panneau de communication (Nantes Métropole)
TROTTOIR PARTAGE	En France, contrairement à d'autres pays, il n'existe pas de statut réglementaire permettant aux piétons et aux cyclistes de circuler ensemble sur un même trottoir (exceptés enfants jusqu'à 8 ans). En effet, une piste cyclable sur trottoir doit être identifiable et elle doit laisser une largeur suffisante (au moins 1,4 m) pour les piétons. Le trottoir partagé est proposé ici dans quelques situations contraintes afin d'assurer une continuité aux cyclistes qui devront y rouler au pas, ou sinon ils devront circuler sur la chaussée.	TASEMBLE (SO) PARTAGONS L'ESPACE	Aucun panneau réglementaire n'existe pour les trottoirs partagés
VELOROUTE	La véloroute n'a pas de statut réglementaire. Il s'agit tout simplement d'un tronçon d'une route, hors agglomération, avec une faible fréquentation automobile (de préférence moins de 500 véhicules/jr) qui offre aux cyclistes une liaison calme entre deux quartiers ou entre deux communes. La vitesse y est de préférence limitée à 50 km/h, voire dans certaines situations à 30 km/h. Un rappel du partage de la route à l'aide de panneaux ainsi que l'utilisation des chevrons et figurines vélo au sol sont recommandés.	T	Je dépasse 1,5m PARTAGEONS LA ROUTE

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

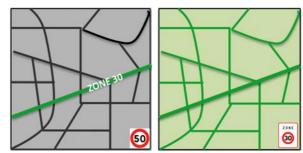
1.2 Le réseau proposé et son contexte

Le réseau proposé pour le territoire doit répondre à plusieurs objectifs de qualité pour être crédible, pour donner envie de l'emprunter :

- il doit offrir des conditions de déplacement confortables. Si l'automobiliste avec ses pneus épais dispose d'un bon enrobé alors le cycliste avec ses petits pneus mérite également (et même plus..) un revêtement bien roulant. Ce dernier sera bien souvent également apprécié par les piétons, les personnes à mobilité réduite, Les déplacements utilitaires à vélo seront encouragés par un bon revêtement ;
- les conditions de sécurité qui doivent être relativement bonnes concernent plus particulièrement le respect des largeurs recommandées (par exemple pour un croisement aisé de deux cyclistes ou un dépassement respectueux d'un automobiliste), l'absence d'obstacles (barrières, îlots, bordures hautes,...) et la sécurisation des traversées (à l'aide de signalisation horizontale et verticale, de dispositifs e ralentissements,);
- la continuité complète entre tous les itinéraires du réseau et les deux sens de circulation sont des conditions essentielles si l'on souhaite favoriser la pratique du vélo. Chaque discontinuité dissuadera certains cyclistes potentiels. Les traversées du réseau sur des voies structurantes demandent une attention particulière pour éviter leurs effets de coupure ;
- le réseau doit éviter les détours trop longs et/ou inutiles afin de permettre des déplacements rapides, cela signifie un maillage de quelques centaines de mètres en agglomération et la liaison la plus courte possible entre les agglomérations ;
- le réseau cyclable doit assurer une desserte optimale des générateurs de déplacements. Les établissements scolaires existants ainsi que le futur collège à Fargues la future école primaire à Tresses ont fait l'objet d'une prise en compte particulière.

La configuration de certaines voies ne permet pas de créer des conditions optimales partout. C'est ainsi que plusieurs CVCB ne peuvent pas offrir les largeurs recommandées. Dans ces situations exceptionnelles les meilleurs compromis ont été recherchés tout en respectant une « ligne rouge » du Cerema : ne pas descendre en dessous de 1,25 m, marquage compris pour des passages difficiles.

Un itinéraire du réseau cyclable (piste cyclable, voie verte, voie en zone 30,...) qui traverse des quartiers limités à 50 km/h est moins attractif et moins efficace que dans un contexte apaisé. C'est pourquoi la généralisation des zones 30 est fortement recommandée dans les agglomérations, exceptées certaines voies structurantes.



Le nombre de cyclistes est plus important dans un contexte apaisé

Reçu en préfecture le 03/02/2022 ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE **RESEAU CYCLABLE EN PROJET** les coteaux **bordelais** Piste cyclable bidirectionnelle Chaussée à voie centrale banalisée Véloroute Pistes cyclables unidirectionnelles Trottoir partagé Traversée(s) à sécuriser Etudier une liaison en cas d'évolutions foncières favorables Tronçon d'une voie verte avec un revêtement perméable Bandes cyclables Zone de rencontre Bande cyclable en double-sens cyclable

Le réseau proposé mesure 104,6 km, dont 5,7 km d'aménagements existants. Les aménagements à réaliser comprennent: pistes cyclables : 3,3 km / trottoirs partagés 4 km / bandes cyclables : 4,2 km / véloroutes 7,3 km / zones de rencontre : 8 km / chaussées à voie centrale banalisée : 11,5 km / zone 30 : 27.2 km / voies vertes : 33.4 km. Cette répartition montre la place importante (environ un tiers du linéaire) des rues apaisées (zones 30 et zones de rencontre) dans le fonctionnement du réseau cyclable.

Envoyé en préfecture le 03/02/2022

Reçu en préfecture le 03/02/2022

fiché le



Il est fortement recommandé de faire évoluer la situation foncière pour la création de deux ma

indispensable pour relier Pompignac et Fargues le long de la D 115 et l'autre fort utile pour relier Fargues et Bonnetan en passant par une dénivellation plus progressive que l'allée de la Croix du Roux (D13E4) dont la pente est trop forte pour les cyclistes sans assistance électrique.

2. Le stationnement

2.1 Stationnement et équipements

Pouvoir circuler à vélo et pouvoir garer son vélo dans des conditions relativement sûres sont deux besoins intimement liés : pas de circulation sans stationnement ! Il convient de rehausser progressivement la qualité et la quantité des places équipées pour le stationnement des vélos. Cela signifie, d'une part, de remplacer les modèles appelés « accroche-roue » ou « pince-roue » par des arceaux et, d'autre part, d'installer des nouveaux arceaux aux endroits non pourvus actuellement. Il s'agit essentiellement des équipements publics comme les mairies, les bibliothèques, les salles de fêtes, les terrains de sport, les parcs, les écoles, ...

Tous les parkings vélo sont à situer le plus près possible des entrées de ces équipements. En ce qui concerne les écoles, chaque école mérite un ou deux arceaux à l'extérieur de l'enceinte pour les parents d'élèves, des visiteurs,... Les parkings destinés aux enfants se trouvent de préférence dans l'enceinte de l'établissement. Ces derniers parkings peuvent comprendre les « accrocheroue » ou « pince-roue » récupérés ailleurs. La capacité des parkings pour les élèves est à adapter aux pratiques avec un minimum d'une dizaine de places, par exemple l'école primaire de Carignan peut proposer une cinquantaine de places.

Il est recommandé d'installer quelques arceaux (3 à 4) dans l'espace public situé à proximité de plusieurs commerces.



Les modèles peints souffrent tôt ou tard du problème de dégradation de la peinture, ce qui n'est pas le cas pour les modèles galvanisés

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

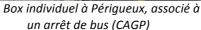
2.2 Stationnement et intermodalité

Les cinq lignes de cars régionaux qui traversent la Communauté de communes avec comme destination Bordeaux traduisent le fort besoin en transport vert la métropole bordelaise pour des motifs divers (notamment domicile - travail et domicile - formation). L'utilisation du vélo comme moyen de déplacement entre le domicile et l'arrêt de bus est à favoriser non seulement à l'aide du réseau cyclable mais également en facilitant le stationnement à l'arrêt de bus. Deux types de stationnement sont proposés pour cela et leur nombre doit être adapté dans le temps en fonction des besoins :

- 2 à 3 arceaux aux 44 arrêts des cars régionaux (hors aires de covoiturage);
- 10 arceaux ainsi que 5 vélobox individuels dans chacune des deux aires de covoiturage avec arrêt de bus (à Fargues, en cours de réalisation, et à Salleboeuf). Les vélobox permettront de répondre aux attentes pour éviter le risque du vol, notamment concernant des vélos de qualité, « musculaires » ou électriques, que leurs propriétaires ne souhaitent pas laisser à un simple arceau toute la journée. Ces vélobox individuels pourront évoluer vers une solution de vélobox collectifs ou des abris vélo sécurisés.

	Arceaux à côté d'un équipement	Arceaux et vélobox pour arrêts de bus et aires de covoiturage		
		Arceau	Vélobox	
Bonnetan	8	4		
Camarsac	8	6		
Carignan	40	27		
Croignon	2	ı		
Fargues	44	28	5	
Pompignac	28	21		
Salleboeuf	21	34	5	
Tresses	48	27		
TOTAL	199	147	10	







Poitiers (Crous)

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le

ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

3. Actions complémentaires

Mettre un réseau cyclable et des lieux de stationnement adaptés à la disposition des cyclistes c'est essentiel, mais cela ne suffira pas toujours pour faire évoluer la pratique du vélo de manière notable. Différentes actions complémentaires sont recommandées sans aucune exhaustivité. Elles permettent parfois d'aller plus vite et souvent d'aller plus loin en matière de transfert modal en faveur du vélo.



3.1 Communication, promotion

Il est indispensable, pour créer une culture vélo, de transmettre en permanence des informations concernant le vélo aux habitants et cela par tous les moyens possibles. A commencer par des rubriques spécifiques sur les sites de la Communauté de communes et des communes, dans les magazines d'information,.... Idéalement la page du site de la Cdc consacrée au vélo permet d'enregistrer les propositions et observations des usagers.

Chaque nouvelle réalisation (bande ou piste cyclable, parking vélo, double-sens cyclable,...) et chaque action, même les plus modestes, méritent d'être signalées.

La communication au niveau de l'Etat lors des évolutions du code de la Route, par exemple l'apparition des zones 30, des zones de rencontre, des voies vertes, des CVCB, ... a été insuffisante. Par conséquent la relative méconnaissance de ces aménagements pose problème et demande une véritable pédagogie. La Communauté de communes qui souhaite promouvoir le vélo à ici un rôle de communication à jouer.

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

La généralisation des zones 30 dans les bourgs est un élément essentiel pour la création des conditions favorables pour la mise en œuvre de cette politique vélo. Ce choix nécessite sûrement une communication ciblée dans les communes concernées.

3.2 Les jeunes cyclistes

L'objectif d'une nette augmentation de la part modale vélo ne pourra être atteint qu'en intégrant les jeunes (6 à 18 ans) dans la politique vélo. Aussi l'une des actions les plus importantes est bien de **donner une priorité aux jeunes, les cyclistes de demain!** En effet, ce sont notamment les écoliers et les collégiens qui pourront faire accroître la part modale du vélo à condition de préparer ce terrain avec eux dès aujourd'hui et cela de différentes manières. Des appels aux initiatives peuvent être lancés. Plusieurs exemples allant dans ce sens sont identifiés ci-dessous.

 Le « Savoir rouler à vélo » est à soutenir localement car cette mesure vise 2022 la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège.



En 2018, le gouvernement a lancé le programme « Savoir rouler à vélo ». Cette initiative est pilotée par le ministère des Sports, avec le ministère de l'Éducation nationale et de la jeunesse, le ministère de l'Intérieur et le ministère des Transports, ainsi que la Sécurité routière. Destiné aux enfants de 6 à 11 ans, il vise à généraliser l'apprentissage du vélo et l'autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège. Au-delà, il répond à l'enjeu de la promotion de la pratique d'une activité physique régulière auprès des plus jeunes, de plus en plus sédentaires, et d'un mode économique et écologique de déplacement.

La formation de 10 heures est animée par des professionnels (clubs ou associations). (Ademe).

l'installation de la « rue d'école », appelée aussi « la rue scolaire » ou «la rue aux enfants », qui est motivée par le fait que se sont d'abord les parents eux-mêmes qui perturbent la sécurité des enfants aux abords des écoles. Il s'agit généralement d'un aménagement temporaire qui consiste en la fermeture à la circulation automobile de la rue qui donne accès à l'école pendant environ trois quarts d'heure avant et après l'horaire scolaire. Ce principe, qui a démarré à Bolzano (Italie) et à Gand (Belgique), s'installe progressivement en France. Il est recommandé de le tester pour des écoles avec des difficultés d'accès.

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le









La rue d'école (Gand)

La rue scolaire (Lille)

La rue aux enfants (Bordeaux)

Déploiement de **plans de mobilité scolaires**: les plans de mobilité scolaire visent à sécuriser les trajets des élèves et de leurs accompagnants entre leur domicile et l'établissement scolaire qu'ils fréquentent, à favoriser les mobilités actives et les transports publics, et plus globalement l'autonomie des élèves pour accéder à leur lieu de scolarisation. (Le Plan Vélo & Mobilités actives).

- organiser avec les écoles motivées une **journée ou une semaine sans voiture pour aller à l'école**. Cela permet, d'une part, à certains parents d'apprécier cette possibilité et, d'autre part, de communiquer sur l'apprentissage de l'autonomie des enfants. En effet, la perception du risque, la condition physique et le vivre ensemble des enfants se développent moins en voiture qu'à pied et à vélo. Par ailleurs un **flyer par école** peut montrer aux parents et aux enfants les meilleurs chemins pour pédaler vers l'école et les sensibiliser à la pratique du vélo.



- Vélobus et pédibus

Pour développer les modes actifs dans les déplacements du quotidien, il est également souhaitable d'encourager des démarches collectives, comme les bus cyclistes (qui permettent à des personnes de se regrouper pour aller au travail) ou les pédibus, destinés aux enfants des écoles du primaire. Ces démarches pédagogiques permettent d'encourager par l'exemple, des modes plus vertueux. Pour les encourager des stations de regroupement peuvent être proposées par les acteurs locaux par exemple, la diffusion d'information sur les initiatives publiques ou privées de ce type ainsi que la distribution de baudriers.(Cerema).

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



SLOW

3.3 Animation, incitation, participation



- L'acquisition de quelques vélos et vélos à assistance électrique pour une mise à la disposition des salariés des entreprises pendant une période d'essai gratuite de ces vélos pendant 2 ou 3 semaines est un bon moyen pour les inciter à l'utilisation du vélo. Cette action peut être menée par la Communauté de communes seule ou en collaboration avec d'autres partenaires comme la CCI;
- L'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique fait partie des actions d'incitation au report modal en passant au vélo. Cette aide peut cibler une catégorie de la population de la Cdc, par exemple tous les collégiens du futur collège de Fargues;
- La Cdc peut acquérir un petit parc de vélos, en complément ou à la place de l'action précédente, et proposer aux habitants une **offre de prêt** moyenne et longue durée pour ces vélos. Dans ce cas il est également possible de cibler une catégorie de la population ;
- parmi les services les plus appréciés il y l'atelier qui apprend l'entretien et la petite réparation afin de rendre les cyclistes plus « vélonomes ». L'atelier repair vélos et la bourse aux vélos de l'association Ecopains de Carignan en témoigne plusieurs fois par an. Cette initiative mérite d'être itinérante ou d'être reprise sur d'autres communes du territoire, tout en respectant les magasins de vélo présents;
- la création d'une **plateforme de concertation** consacrée au vélo peut avoir son intérêt. Ce groupe composé par exemple par la Communauté de communes des Coteaux Bordelais, des associations (cyclistes, parents d'élèves,...), des entreprises, ... est installé pour plusieurs années. Il se réunit une ou deux fois par et participera ainsi au suivi, à l'évaluation et à l'enrichissement du Schéma directeur vélo.

Reçu en préfecture le 03/02/2022

ID: 033-243301355-20220203-2022 28C-DE

Affiché le



4. Le budget estimatif et les aides publiques éventuelles

4.1 Quels budgets ailleurs?



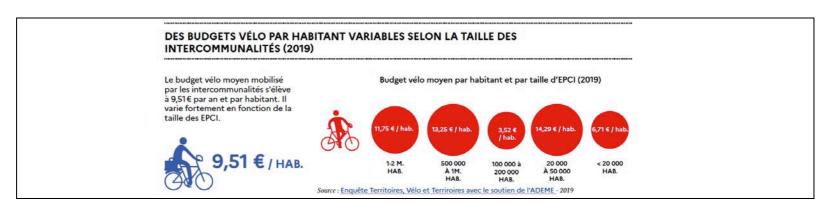
La mise en place d'une politique vélo est non seulement un travail de longue haleine mais également une question de choix budgétaires.... Les quelques éléments suivants peuvent orienter ces choix.

Ailleurs en Europe

Le Danemark et les Pays-Bas sont des pays où les communes investissent le plus pour le vélo, avec des retours sur investissement considérables (les villes avec 25% à 40 % des déplacements à vélo y sont fréquentes). Les dépenses annuelles par habitant en faveur du vélo représentaient 12 € au Danemark en 2013 et 24 € aux Pays-Bas en 2012, depuis elle ont encore augmenté. Le plan national allemand du vélo a comme objectif pour cette moyenne annuelle une dépense entre 8 € et 24 € selon la situation des communes.

En France

L'ECF (European Cyclists' Federation), appuyée par les Départements & Régions Cyclables (DRC) et par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), avait proposé pour le futur Plan National Vélo français 10 €/an et par habitant. Ce plan présenté en 2018 n'aborde pas ce sujet. Une enquête récente, conduite par Vélo & Territoires en 2019, constate pour les EPCI une dépense moyenne par an et par habitant de 9,51 € (pour les 30 % des intercommunalités ayant répondu ; il est donc fort probable que la moyenne réelle soit inférieure à ce montant).



Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



4.2 Le budget estimatif

Le réseau cyclable proposé représente environ 104,6 km, dont 5,7 km existants à conserver ou à améliorer et 98,9 km d'aménagements à créer. La partie du réseau à créer située dans l'emprise d'une route départementale est importante : environ 36 km, soit plus du tiers du réseau proposé.

Le budget présenté ci-après est une approche du coût prévisionnel basée sur des ratios pour les aménagements de ces itinéraires. Il donne une valeur indicative, qui sera précisée lors des phases d'étude détaillées. Ce budget ne comprend pas :

- les éventuels travaux nécessaires sur les réseaux existants (dévoiements, mises à la côte, dépose repose d'ouvrages, effacements de réseaux aériens,...) , la mise en place d'un éventuel éclairage spécifique, les acquisitions foncières et les missions de maîtrise d'œuvre;
- les tronçons qui font partie intégrante d'autres projets programmés ou en cours.

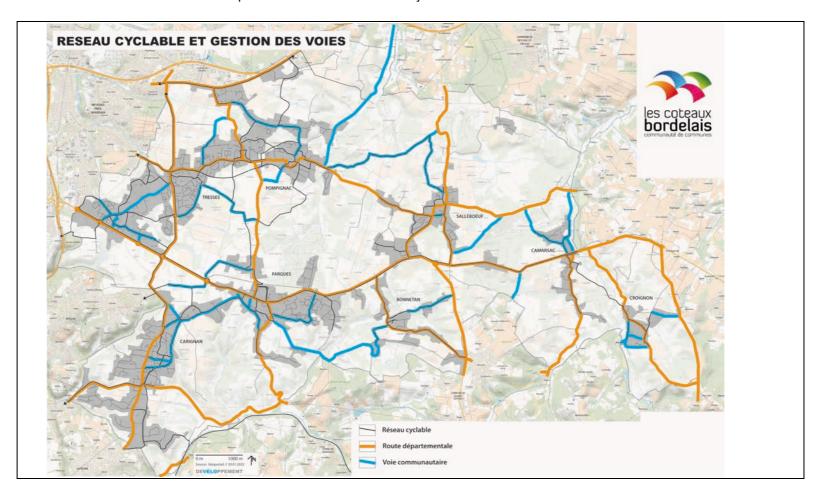
	Réseau	Réseau cyclable	Parking vélo	COÛT TOTAL HT
	cyclable	Coût HT	Coût HT	
BONNETAN	6,1 km	225 710 €	2 400 €	228 110 €
CAMARSAC	6,9 km	237 580 €	2 800 €	240 380 €
CARIGNAN	12,4 km	1 513 780 €	13 400 €	1 527 180 €
CROIGNON	3,6 km	304 060 €	400€	304 460 €
FARGUES-SAINT-HILAIRE	7,5 km	993 370 €	39 400 €	1 032 770 €
POMPIGNAC	18,1 km	1 433 700 €	9 800 €	1 443 500 €
SALLEBOEUF	10,3 km	612 240 €	36 000 €	648 240 €
TRESSES	34,0 km	3 030 000 €	15 000 €	3 045 000 €
TOTAL	98,9 km	8 350 440 €	119 200 €	8 469 640 €
Dont plus-value pour revêtement drainant	4,8 km	286 800 €		
Dont linéaire sur RD en agglomération	17,2 km	1 587 420 €		
Dont linéaire sur RD hors agglomération	19,1 km	1 846 000 €		
Dont linéaire sur voie communautaire	17,1 km	641 920 €		

Envoyé en préfecture le 03/02/2022 Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le

Le coût final du réseau cyclable pour la collectivité dépendra des différentes aides publiques (paraginalité suivant) ainsi que des arbitrages possibles. Par exemple:

- la répartition financière pour les aménagements cyclables linéaires situés dans les emprises des voies départementales (voir la carte ci-dessous);
- la répartition financière pour les 53 des 59 traversées à sécuriser qui se situent dans les emprises des voies départementales ;
- le choix du revêtement drainant plus coûteux sur certains tronçons.



ID: 033-243301355-20220203-2022 28C-DE

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



4.3 Les aides publiques éventuelles

Les possibilités de subventions pour la mise en place d'une politique vélo se sont accrues ces dernières années :

- Fonds européens: LEADER (Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale), FEDER (fonds européen de développement régional), FSE (fonds social européen), FEADER (fonds européen de développement rural)
- Fonds « Mobilités actives » du Plan vélo. Objectif: soutenir financièrement les maîtres d'ouvrage dans leurs projets des itinéraires cyclables sécurisés et résorber les discontinuités d'itinéraires
- Le Plan de relance de 100 milliards d'euros s'articule autour de 3 priorités : l'écologie, la compétitivité et la cohésion
- Programmes « Certificats d'économies d'énergie » (CEE) AVELO 2. Sur la période 2021-2024, le programme AVELO 2 a comme objectif d'accompagner les territoires peu denses et péri-urbain dans la définition, l'expérimentation et l'animation de leurs politiques cyclables pour développer l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien
- Département de la Gironde
- Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)
- Dotation d'Equipements des Territoires Ruraux (DETR)
- Contrats de Plan État Région (CPER)
- Banque des territoires
- Contrats de ville
- l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), pour le stationnement vélo sécurisé en gare et les transports en commun

5. Priorités et phasage

La mise en œuvre du Schéma directeur vélo est programmée sur la période 2022 – 2026. Il est recommandé lancer en 2022 une étape préparatoire pour réaliser dès sa validation des interventions concrètes, faciles et visibles afin de marquer le démarrage de la politique vélo. Ces premières interventions permettront par ailleurs de combler l'attente des aménagements plus lourds qui nécessitent plus de temps de préparation et de réalisation (concertation, études, budget, ...). Il s'agit notamment dans un premier temps de l'installation des arceaux, de plusieurs actions complémentaires (cf 3. Actions complémentaires) et de l'installation générale des zones 30 dans les agglomérations.

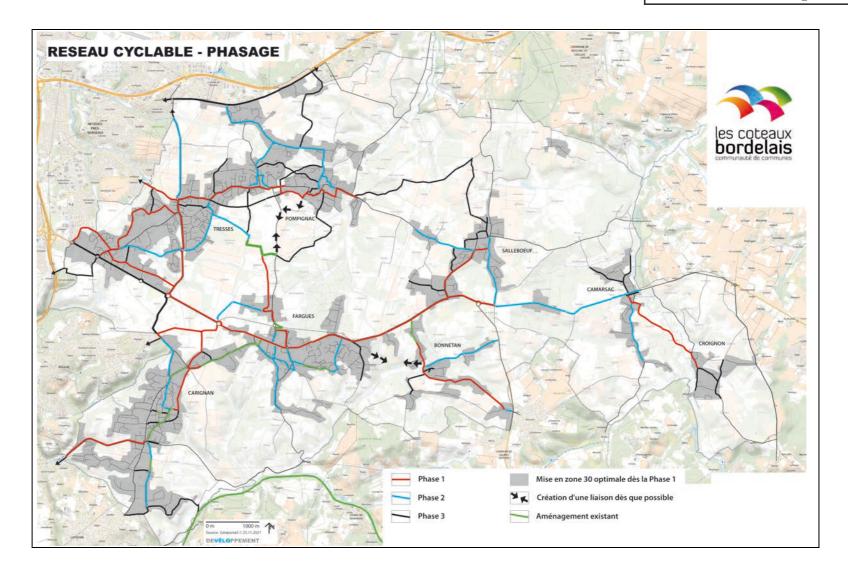
Ce dernier point vise une mise en zone 30 optimale qui concerne toutes les voies avec un faible trafic et tous les tronçons des voies structurantes où cette limitation de vitesse permet d'améliorer le cadre de vie, par exemple l'avenue de la Mairie à Pompignac, l'avenue de l'Entre-deux-Mers dans le centre de Fargues, l'avenue des trois Lieues dans le centre de Tresses, L'expérimentation avec du mobilier mobile est conseillée pour une mise en place efficace et non dispendieuse des zones 30.

Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le

SLOW

ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE



Reçu en préfecture le 03/02/2022

Affiché le



ID: 033-243301355-20220203-2022_28C-DE

L'étape préparatoire sera suivie par trois phases qui sont définies en fonction des priorités et des faisabilités les plus favorables, dont celles du Département restent à valider :

- <u>Phase 1 (2023).</u> Cette phase vise surtout l'installation d'une priorité: l'ossature intercommunale du réseau cyclable. Elle intègre des aménagements programmés comme la D 936 entre le giratoire de le Belle Etoile et l'extrémité ouest de la déviation de Fargues et la D 936 entre le futur giratoire de la Planteyre et l'aire de covoiturage du Pavillon ainsi que l'intention de la commune de Fargues de réaménager la partie de la D 936 déviée après l'ouverture de la déviation. L'aménagement du maillon manquant de la D 936 entre la Planteyre et l'extrémité est de la déviation de Fargues devient dans cette configuration une priorité;
- Phase 2 (2024). Cette phase permet, d'une part, de consolider les liaisons principales par des maillons qui nécessitent plus de temps (la D 936 entre Camarsac et Fargues, l'avenue de Senailhac, la D 241E3 au nord de Tresses, ...) et d'autre part de réaliser certaines liaisons complémentaires. Les itinéraires d'accès à vélo du futur collège à Fargues doivent être achevés pendant cette phase;
- <u>Phase 3 (2025).</u> Cette phase achèvera le réseau cyclable par la réalisation des tronçons principaux les plus difficiles (la D 936 à Tresses à l'ouest du giratoire de la Belle Etoile et le chemin de Belle Etoile, la D 936E5, au sud du même giratoire) ainsi que d'autres liaisons complémentaires.