



**ACTUALISATION / REVISION A MI-PARCOURS
DU SCHEMA CYCLABLE 2018-2028 DU GRAND PERIGUEUX**



DEVÉLOPPEMENT

Consultant en mobilité active

h.kremers@free.fr // 06 67 80 79 70 // 7 rue de Majunga - 33000 Bordeaux

Novembre 2023

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
INTRODUCTION.....	3
I. LE DIAGNOSTIC COMPLEMENTAIRE DU TERRITOIRE.....	4
1. QUELLE ÉVOLUTION DE LA PART MODALE VÉLO ?.....	4
2. DES PROGRÈS MAIS ENCORE DE NOMBREUX FREINS.....	5
3. UNE DYNAMIQUE DU VÉLO S'EST INSTALLÉE.....	8
4. DES JEUNES QUI NE BOUGENT PAS ASSEZ.....	9
5. LE QUESTIONNAIRE SUR LA MOBILITÉ DES JEUNES SUR LE TERRITOIRE DE LA CAGP	11
6. BILAN DES RÉALISATIONS DU RÉSEAU CYCLABLE DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION	11
7. BILAN QUALITATIF DES RÉALISATIONS ENTRE 2018 ET 2023	13
8. VÉLO ET INTERMODALITÉ.....	17
9. STATIONNEMENT VÉLO	18
10. OFFRE DE SERVICES	19
11. SYNTHÈSE ET OBJECTIFS.....	22
II. LE SCHEMA CYCLABLE 2023 – 2028 : ORIENTATIONS ET OBJECTIFS (AVEC PROJECTIONS EN 2040).....	24
1. LE SECTEUR EN PÉRIPHÉRIE DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION	25
2. EN CŒUR URBAIN DE L'AGGLOMÉRATION.....	32
3. POUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE	46
4. LE SUIVI DU SCHÉMA CYCLABLE	68
5. LE BUDGET ESTIMATIF	70

INTRODUCTION

Consciente que la circulation automobile arriverait à saturation d'ici 2025 si aucun changement de comportement n'était effectué en faveur du report modal, la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux a souhaité accentuer la place des transports collectifs mais également des modes actifs, et plus particulièrement la pratique du vélo. C'est dans ce contexte que son Conseil Communautaire a approuvé le 18 octobre 2018 le schéma cyclable de l'agglomération qui établit une stratégie et une politique vélo à suivre jusqu'en 2028 à l'échelle des 43 communes, avec l'objectif d'atteindre une part modale du vélo de 8% d'ici 2028.

Dans le cadre de la validation du schéma cyclable en 2018, il était prévu de faire un point d'étape à mi-parcours afin de mesurer le degré de mise en œuvre de ce schéma et de voir si les actions envisagées sont toujours en lien avec l'actualité. C'est l'objet de la présente révision - actualisation qui tient compte des changements notables, notamment en relation avec la crise sanitaire et économique récente mais aussi avec la montée en puissance des déplacements à vélo au regard des coûts des carburants et des aides apportées dans le cadre des actions du gouvernement.

« Si la part modale du vélo est aujourd'hui faible en France (2,7% de l'ensemble des déplacements), l'engouement pour le vélo est fort sur tous les territoires et les politiques publiques de mobilités sont en pleine évolution. Si l'épidémie de COVID-19 a questionné nos pratiques de mobilité, elle a permis de fortement augmenter la visibilité de la solution vélo comme mode de transport individuel et résilient. Le vélo se révèle être un mode de déplacement particulièrement efficace, avec des bénéfices sur la qualité de l'air, la santé, l'attractivité des villes, la transition écologique et énergétique, l'accès à la mobilité pour tous ou encore l'emploi ». (Ademe, 2022)

Les principaux objectifs du premier schéma cyclable sont maintenus pour 2028, notamment :

- En cœur d'agglomération, l'achèvement d'un réseau cyclable continu ;
- En périphérie de l'agglomération, la poursuite de l'aménagement des bourgs en faveur des piétons et/ou des cyclistes en fonction de leurs configurations ;
- Sur l'ensemble du territoire, la généralisation de l'apaisement de la circulation, le complément des places de stationnement vélo adaptées aux besoins et le maintien des services favorisant la pratique du vélo.

D'autres orientations sont formulées en complément des objectifs précédents :

- Créer un réseau d'itinéraires cyclables d'intérêt communautaire sur tout le territoire. Cette orientation, préparée par la commission « Aménagement du territoire » sur la période 2022-2023, doit aussi tenir compte des objectifs du Département en matière d'itinéraires touristiques ;
- Améliorer fortement la mobilité active des jeunes ;
- Intégrer le vélo dans les solutions pour le dernier kilomètre du transport des marchandises.

L'ensemble de ces objectifs et orientations prendra en compte 2 horizons temporels : 2028 pour une approche opérationnelle et 2040 pour une approche plus stratégique en lien avec le projet de territoire « Grand Périgueux 2040 ».

I. LE DIAGNOSTIC COMPLEMENTAIRE DU TERRITOIRE

Cette phase ne comprend pas les éléments identifiés dans le diagnostic de 2018. Il s'agit d'une approche complémentaire indispensable, d'une part, pour résumer les évolutions du territoire ayant un intérêt pour le Schéma Cyclable et, d'autre part, pour identifier et évaluer des actions réalisées dans ce contexte. Ce diagnostic complémentaire cible les deux piliers du Schéma Cyclable, à savoir : le réseau cyclable avec son volet indissociable du stationnement des vélos, et les actions d'accompagnement et services.

1. Quelle évolution de la part modale vélo ?

Le Schéma cyclable a proposé en 2018 de cibler une part modale vélo de 3 à 4% pour le cœur d'agglomération en 2023. Il est logique, après quelques années d'efforts des collectivités, de vouloir savoir où en est cette part en 2023. Mais seule une démarche longue et coûteuse, l'Enquête Ménages Déplacements (EMD), peut répondre à cette question. Sa réalisation pourrait s'envisager en 2026. A défaut, le seul indicateur disponible est la répartition modale pour se rendre au travail de l'INSEE. Toutefois, un décalage de 3 ans existe dans la production de ces données.

La part modale des différents moyens de déplacement pour aller travailler varie généralement très peu d'une année sur l'autre. Mais les chiffres les plus récents de l'INSEE dans le tableau, ci-contre, montrent **une évolution considérable et prometteuse : la part modale du vélo dans le domicile travail à Périgueux est passée de 2,9% en 2019 à 3,5% en 2020**. Dans le cas présent du Grand Périgueux, l'année 2020 constitue la 1^{ère} année de la montée en puissance de la politique de mise en œuvre cyclable (200 VAE en location, premières réalisations de l'appel à projet cyclable local). Les résultats INSEE des années suivantes seront donc à suivre avec attention.

CAGP (43 communes)	2018	2019	2020
Marche à pied	7,5	7,5	7,3
Vélo (y compris à assistance électrique)	1,4	1,4	1,6
Transports en commun	2,8	2,8	2,8
Voiture, camion	82,4	82,4	82,4

Cœur d'agglomération (7 communes)	2018	2019	2020
Marche à pied	5,2	5,2	5,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	1,6	1,6	1,8
Transports en commun	3,2	3,1	3,2
Voiture, camion	84,9	85	84,9

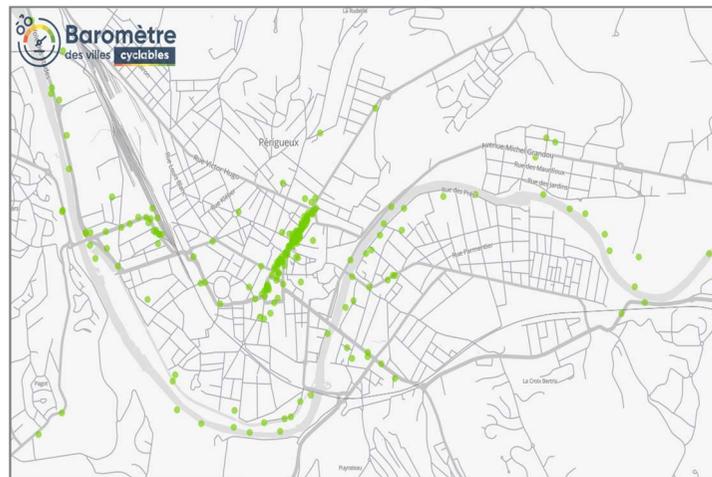
Périgueux	2018	2019	2020
Marche à pied	20,5	20,7	20,4
Vélo (y compris à assistance électrique)	2,9	2,9	3,5
Transports en commun	5,0	5,0	5,2
Voiture, camion	64,1	63,9	63,4

Remarques : La part modale globale est toujours inférieure à celle du domicile – travail. Par exemple ces parts s'élèvent respectivement à 1,4% et à 2,2% à Le Havre Seine Métropole et à 8,7% et 14% à Bordeaux Métropole (Sources : INSEE et IFOP).

Les chiffres de 2020 de l'INSEE ne sont pas impactés par les confinements successifs ayant démarré plus tard.

2. Des progrès mais encore de nombreux freins

L'augmentation des personnes allant à vélo au travail à Périgueux traduit des progrès dans la pratique du vélo. Cela est confirmé par une enquête nationale en 2021 : le Baromètre des villes cyclables de la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette). Sur la base de 176 réponses à Périgueux, cette enquête a identifié les points (en vert sur la carte) où les usagers ont constaté des améliorations depuis 2 ans à Périgueux et à Trélissac. Le baromètre traduit ce résultat en : « progression ressentie + 15% ».



Améliorations constatées par des cyclistes entre 2019 et 2021

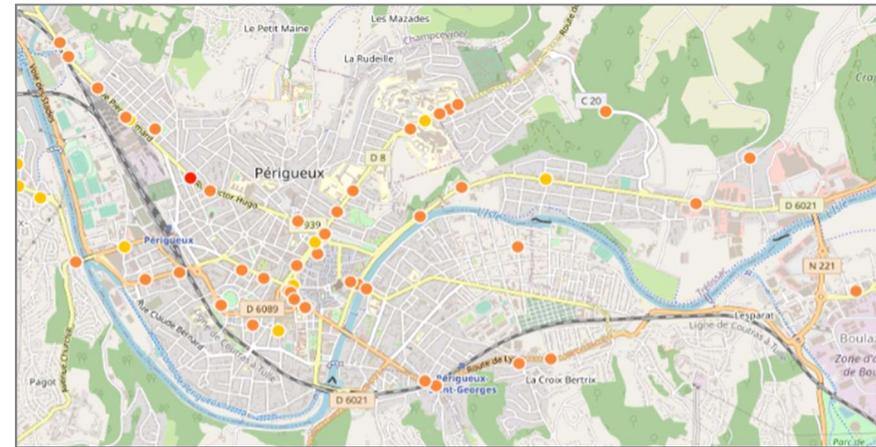


Sites à améliorer en priorité

Cependant, malgré ces quelques progrès, ce Baromètre des villes cyclables a classé le climat vélo de Périgueux en “plutôt défavorable” (niveau 6 sur 8). La carte ci-dessus peut expliquer ce classement : les nombreux points en rouge répondent à la question : quels sites à améliorer en priorité ?

Ce ressenti exprimé par les usagers traduit un sentiment d'insécurité routière. Il est confirmé par le relevé de tous les accidents en cœur d'agglomération sur cinq ans (2016 – 2020). Ces accidents ont eu lieu essentiellement sur les voies structurantes que l'on retrouve sur la carte des sites à améliorer.

Le nombre de cyclistes accidentés est disproportionné par rapport à leur présence dans la circulation. Sur le territoire du Grand Périgueux 13 accidents ont impliqué des cyclistes en cinq ans. Cela représente 6% de tous les accidents. Ce pourcentage atteint les 7,7% dans les communes du cœur d'agglomération. Ces pourcentages dépassent nettement la part modale du vélo dans la circulation qui y est inférieure à 2%.



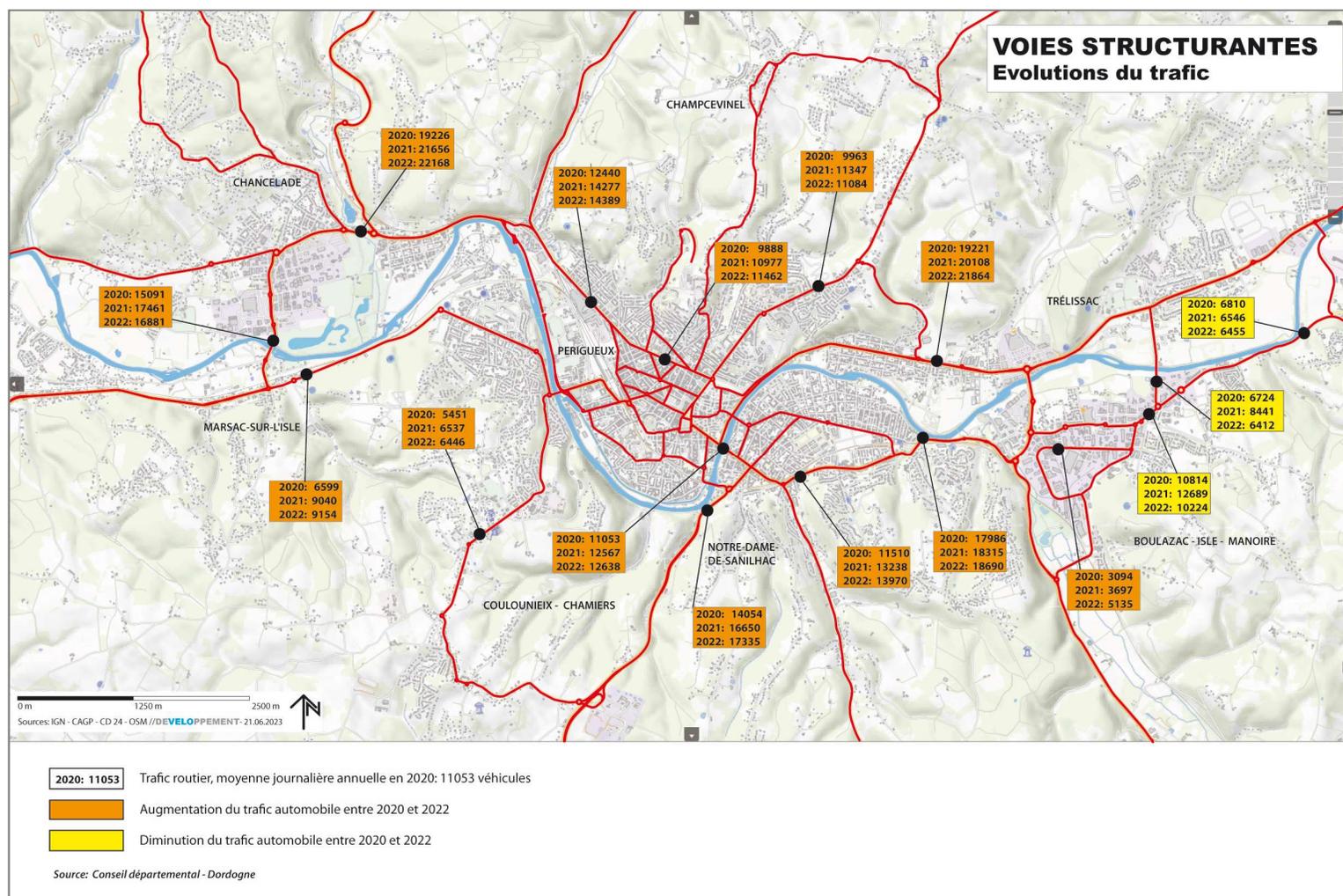
Accidents en cœur d'agglomération 2016-2020 (ONISR)

Favoriser la pratique du vélo demande des efforts pour réduire (le sentiment de) l'insécurité routière. Cette attente des usagers est compréhensible au regard de l'évolution du trafic automobile qui connaît une augmentation sur pratiquement tous les grands axes entre 2020 et 2022 (cf. carte VOIES STRUCTURANTES Evolutions du trafic). Toutefois, cette augmentation est à modérer en raison des périodes de confinement totalisant 4 mois en 2020 et 2021).

Le Baromètre des villes cyclables de la FUB fournit pour Périgueux les critères les plus importants pour améliorer la pratique du vélo :

- Un réseau cyclable complet et sans coupure (60,0%)
- Des itinéraires vélo rapides et directs (54,3%)
- Entretien des pistes et bandes cyclables (36,0%)
- Stationnements adaptés et sécurisés pour les vélos (33,7%)
- Modérer la vitesse des véhicules motorisés en ville (33,1%)

Hormis le critère de l'entretien des pistes et bandes cyclables, ces critères font déjà partie du Schéma cyclable de 2018. Le Baromètre des villes et cyclables ne peut que renforcer la poursuite de ces objectifs.



Il convient de souligner que pour tous les tronçons dont le trafic est identifié sur cette carte (excepté un tronçon à Boulazac) celui-ci est supérieur à 6 000 véhicules par jour. Dans cette situation, en cas d'un aménagement cyclable, seul le site propre est envisageable pour les déplacements en sécurité des cyclistes.

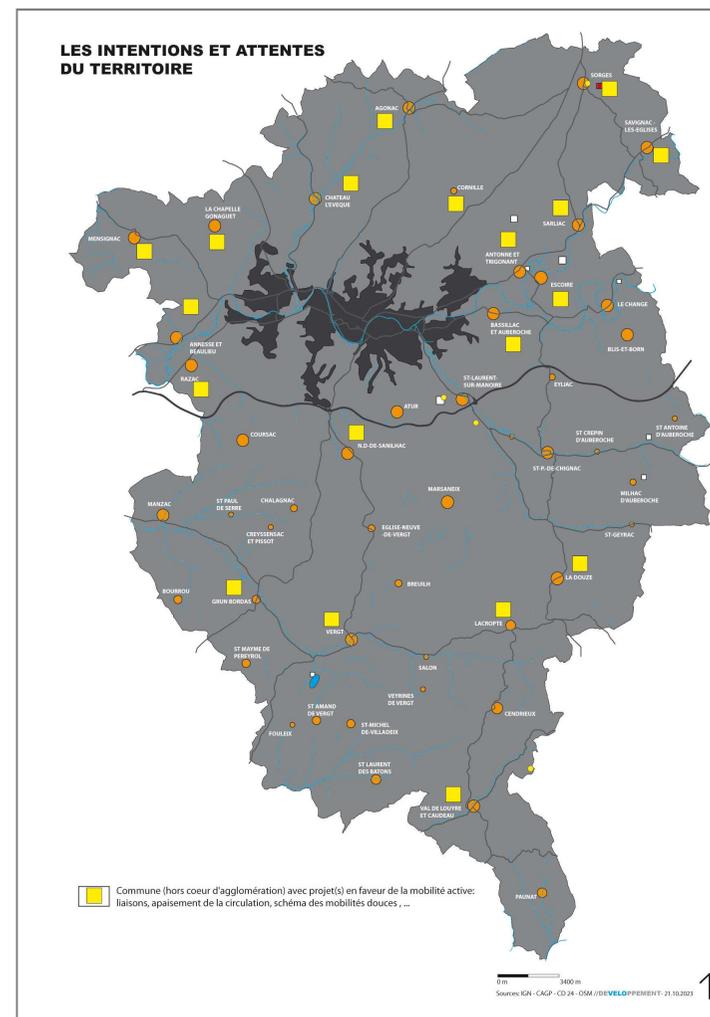
3. Une dynamique du vélo s'est installée

Le Schéma cyclable a suscité, grâce à deux appels à projet cyclable de la CAGP, un réel effet sur l'amorce des aménagements aussi bien en milieu urbain que rural.

Au titre du 1^{er} appel à projet en 2019, 15 communes se sont portées candidates avec des projets ambitieux et structurants, permettant de proposer la réalisation de 12 km d'aménagements inscrits au schéma cyclable sur 82 km préconisés, pour un budget de plus de 1,3 million d'euros HT dont 50% peut être subventionné par le Grand Périgueux. 14 communes ont réalisé tout ou partie de leurs projets, subventionnés à hauteur de 417 000 € environ.

Cette dynamique se poursuit sur tout le territoire grâce aux 11 communes lauréates du 2^{ème} appel à projet représentant un budget de plus de 1,1 million d'euros HT. C'est ainsi que 19 des 36 communes en périphérie du cœur d'agglomération ont actuellement des projets en faveur de la mobilité active (piétons et cyclistes).

Hors cœur d'agglomération, la dynamique plutôt communale en faveur du vélo s'est élargie vers une volonté intercommunale. En effet, depuis début 2022, une Commission « Aménagement de l'espace » composée d'élus communautaires a travaillé à définir une stratégie d'aménagement des Itinéraires Cyclables d'intérêt communautaire. Elle a défini un premier réseau de 185 km de nouvelles voies cyclables. Le résultat de cette réflexion sera intégré dans le Schéma cyclable révisé.



4. Des jeunes qui ne bougent pas assez

Le rapport du Schéma cyclable de 2018 déclare que « *L'objectif d'une nette augmentation de la part modale vélo ne pourra être atteint qu'en intégrant les jeunes (de 6 à 18 ans) dans la politique vélo.* » Cela reste pleinement d'actualité mais mérite d'être approfondi sur deux points : la santé et la pratique actuelle.

Le sujet de la santé est généralement moins abordé que celui de l'environnement quand on parle de la mobilité. Il s'agit néanmoins d'un argument essentiel pour la mobilité active.

"En 40 ans, nos collégiens ont perdu environ 25% de leur capacité physique. C'est-à-dire qu'ils courent moins vite et moins longtemps. En 1971, un enfant courait 800 mètres en 3 minutes, en 2013 pour cette même distance, il lui en faut 4 minutes. Quand on sait que l'endurance est l'un des meilleurs marqueurs d'une bonne santé cardio-vasculaire, il est temps de recommencer à bouger !". (Pr Francois Carré, membre de la Fédération Française de Cardiologie).

En France 29% des collégiens et 19% des lycéens sont accompagnés par un adulte pour le trajet domicile-établissement scolaire (IFOP – 2020). Cela pose question pour des jeunes en plein apprentissage de l'autonomie. Ces proportions d'élèves transportés sont susceptibles de diminuer selon les politiques des collectivités. En effet, **55% des parents souhaitent que les pouvoirs publics développent les modes actifs** (sondage IFOP 2021).

En France seulement 3% des collégiens se rendent à vélo au collège. Aux Pays-Bas : 76% des élèves du secondaire y utilisent le vélo pour se rendre à leur établissement scolaire. En Gironde 10% des collégiens vont à vélo à leur établissement. Cette pratique varie entre 7% et 35% selon les territoires (Source : Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine - 2020). Quelques taux bien plus élevés de part modale vélo en France méritent d'être soulignés :

- 50% pour le collège Pierre Mendès France à Jacou - 850 élèves (Hérault)
- 80% pour le collège Léonard de Vinci à Saint-Aubin de Médoc - 721 élèves (Gironde)
- 85% pour le collège de l'Estey à Saint-Jean d'Illac - 516 élèves (Gironde)

(Source : *Encourager et accompagner la mobilité à vélo des collégiens et des lycéens - septembre 2022 – ADEME*)

Pendant cette phase de la mission, un questionnaire sur la mobilité des jeunes en 2023 a été adressé aux 19 établissements du territoire recevant les collégiens, lycéens, étudiants et apprentis, soit 13 976 jeunes. Tous les établissements ont répondu.

Parmi les résultats de ce questionnaire (résumés dans le paragraphe 5) il y a ce constat : **la moyenne des élèves du territoire de la CAGP venant quotidiennement à vélo est très faible : 165 sur 13 967, soit 1,2%.**

Le Schéma cyclable de 2018 comprend la recommandation de **10 actions pour faire des jeunes les cyclistes de demain**, dont 5 n'ont pas eu de suite : le parcours de sécurité routière, une journée ou une semaine sans voiture pour aller à l'école, un flyer par école, des actions spécifiques au collège et « La rue aux enfants ». Les 5 autres actions ont été concrétisées mais plutôt de manière embryonnaire :

- Deux rues d'école, appelées aussi rues scolaires, ont été créées à Périgueux.
- Le travail sur l'écomobilité scolaire a été amorcé à l'aide du projet Moby dont l'objectif est de favoriser l'utilisation des modes de déplacements alternatifs (vélo, marche, etc.) pour les trajets scolaires. Ce projet qui concerne une école à Périgueux et une autre à Trélissac aboutira à la mise en place d'un Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire (PDES). La CAGP participe au financement de ces plans.
- Le « S'Cool Bus » initial a évolué vers l'acquisition de deux vélotaxis par la CAGP. Ils ont été expérimentés pour les activités scolaires et extra-scolaires de l'école des Maurilloux à Trélissac. Elle a souhaité poursuivre cette utilisation pour l'année scolaire 2023-2024.
- Un pédibus a été expérimenté à l'école des Maurilloux à Trélissac et à l'école Clos Chassaing à Périgueux, mais ils n'ont pas connu de suite.
- La généralisation des zones 30 pour favoriser le jeu, le vélo dans la rue, ... a été mise en place dans un quartier de Trélissac. Après l'expérimentation dans deux quartiers test de Périgueux, elle sera concrétisée fin 2023 sur toute la ville (exceptés quelques axes).



Photo : Périgueux



Photo : Trélissac

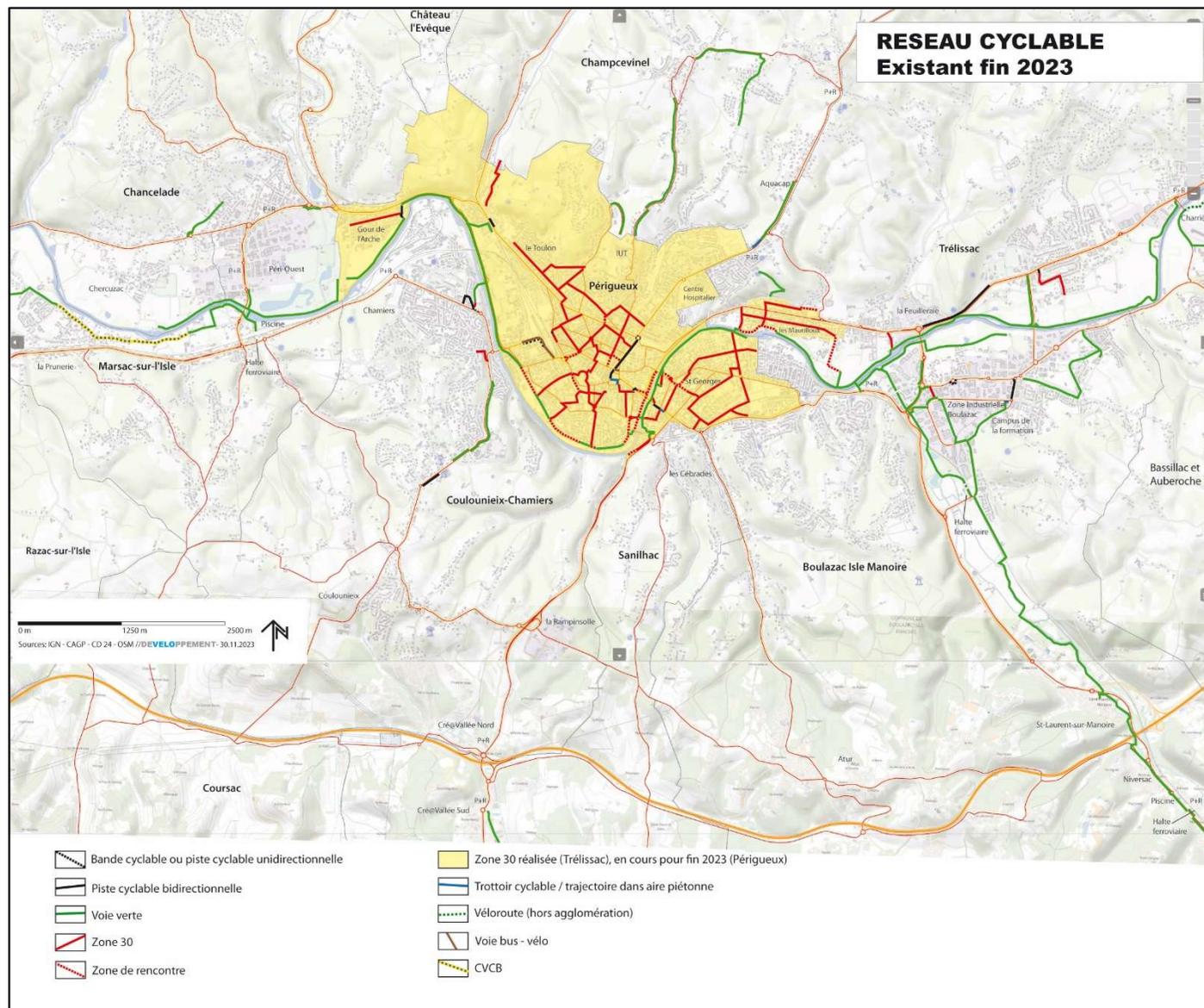
5. Le questionnaire sur la mobilité des jeunes sur le territoire de la CAGP

Le questionnaire sur la mobilité des jeunes qui a été adressé début 2023 aux 19 établissements du territoire recevant les collégiens, lycéens, étudiants et apprentis a reçu un accueil favorable puisque tous les établissements ont répondu. Le résumé des réponses concerne 13 976 jeunes, ce qui est considérable :

- Plusieurs parkings vélo ont été créés depuis 2018 et des projets d'agrandissement de parking existent.
- Les parkings vélo n'offrent des places qu'à seulement 2% des élèves.
- Le personnel de 6 établissements demande un parking vélo réservé.
- 16 établissements sur 19 ne connaissent pas le programme Alvéole (qui propose des financements pour développer l'offre du stationnement).
- 10 établissements souhaitent obtenir des informations au sujet du Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire (PDES).
- La progression fulgurante de la trottinette électrique de ces dernières années fait qu'il y a aujourd'hui autant d'élèves qui viennent à vélo (1,2%) que sur une trottinette électrique (1,1%).

6. Bilan des réalisations du réseau cyclable du cœur d'agglomération

- Le linéaire des 40 km d'aménagements cyclables existants en 2018 aura atteint 80 km fin 2023, principalement sur la base du Schéma cyclable (voir la carte de l'existant fin 2023 ci-après). Sur ces 40 km supplémentaires, il y a 16 km qui seront assurés avant fin 2023 à Périgueux par les tronçons du réseau cyclable situés dans la zone 30 généralisée de la ville. Cet apaisement de la circulation, recommandée en 2018, a commencé à s'installer en 2021.
- Le total des 80 km réalisés fin 2023 comprend 3 km d'aménagements réalisés hors schéma. Certains de ces aménagements pourront, selon leur pertinence, être intégrés dans le Schéma cyclable actualisé. Ce sera, par exemple, le cas des voies vertes dans la zone d'activités de Boulazac et en bordure de l'aéroport à Bassillac.
- Le Schéma cyclable proposait en 2018 de réaliser 82 km pour 2028, soit environ 8 km par an. Cette moyenne représente la réalisation d'environ 40 km fin 2023. Le bilan actuel des 40 km réalisés s'inscrit donc globalement dans cet objectif.
- Le Schéma cyclable préconisait en 2018 pour le réseau cyclable un phasage de réalisation par secteur afin d'éviter un éparpillement des aménagements. Ce principe n'a pas bien fonctionné étant donné que les communes disposent de la compétence « Voirie ». Cette situation ne facilite pas la réalisation d'aménagements prioritaires à l'échelle du cœur d'agglomération. C'est ainsi qu'aucun des 10 ponts (sur l'Isle et sur la voie ferrée), considérés en 2018 comme une contrainte pour la pratique du vélo, n'a fait l'objet d'une amélioration depuis.



Remarque : le périmètre pris en compte pour le cœur d'agglomération en 2018 a été étendu vers le sud pour y intégrer Niversac et ND de Sanilhac

7. Bilan qualitatif des réalisations entre 2018 et 2023

De manière globale, il est intéressant de constater que la diversité d'outils utiles pour un réseau cyclable efficace a augmenté ces dernières années dans la CAGP, par exemple grâce aux vraies zones 30 étendues (et non limitées à un tronçon), à la Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB), au feu cycliste, etc.

Le tableau suivant résume la qualification des aménagements réalisés depuis 2018.

Évaluation positive	Évaluation négative
Des nouvelles voies vertes de qualité. Consciente de divers problèmes réglementaires et d'aménagement sur ses voies vertes, la CAGP travaille depuis 2021 sur la remise en état de la signalisation et sur l'amélioration des aménagements.	Erreurs de priorité en défaveur des utilisateurs de la voie verte. Parfois la voie verte n'est pas à sa place sur un trottoir plus ou moins étroit. Utilisation inutile, voire dangereuse de potelets, barrières, ... Erreurs de pictogrammes, limités souvent aux seuls cyclistes et oubliant ainsi les piétons. L'installation d'une ligne axiale qui est incompatible avec une voie verte. Le manque d'entretien est à signaler pour la voie verte des berges de l'Isle réalisée avant 2018 (revêtement avec fissures, parfois très larges, racines, accumulation de boues ou feuilles) peut représenter un danger pour les usagers.
Réalisation des premières zones 30 étendues dans des quartiers de Périgueux et de Trélissac et des tronçons du Schéma cyclable dans ces zones 30 avec une signalisation adaptée.	La taille des signalisations horizontales (figurines, doubles chevrons, flèches) qui sont çà et là très inférieures aux recommandations. Présence insuffisante du marquage du réseau cyclable (doubles chevrons et figurines cyclistes) pour les deux sens aux intersections. L'effacement des marquages du réseau cyclable au sol par manque d'entretien.
La continuité de la véloroute nationale V56 assurée grâce à la première CVCB du territoire à Marsac. Création d'un trottoir.	La largeur des rives de la CVCB minimale : 1,35 m par rapport à 1,50 m recommandé.

Évaluation positive	Évaluation négative
L'accessibilité à vélo aux abords du PEM (côté ouest).	L'accès global du PEM à vélo reste à traiter (centre-ville, voie verte de l'Isle). Sur les voies du PEM côté ouest : l'absence du marquage des trajectoires et la circulation des cyclistes dans un seul sens.
Des parkings vélo de qualité à la gare de Périgueux et aux haltes ferroviaires réhabilitées de Boulazac et Marsac.	
Le premier feu cycliste (Périgueux).	
L'installation de nouveaux sas cyclistes.	Longueur recommandée 3 à 5 m, parfois réalisée de façon trop courte : 1,65 m
La multiplication des panneaux « cédez le passage cycliste au feu ».	

POLE D'ECHANGES MULTIMODAL (PEM) A PERIGUEUX



Les aménagements cyclables (bande cyclable et couloir bus-vélo) demandent un raccordement au PEM à l'aide des trajectoires marquées au sol dans les deux sens ainsi qu'un raccordement en direction du Pôle Aliénor afin de récupérer le trottoir central dédié aux piétons et vélos

VOIES VERTES



1.



2.



3.

La bonne qualité des voies vertes (largeur, revêtement), comme sur le campus de la formation à Boulazac Isle Manoire (N°1.) est çà et là perturbée par différents défauts. Un trottoir n'est pas une voie verte (N°2, Boulazac Isle Manoire). Des cédez le passage qui pénalisent les cyclistes lorsqu'ils sont prioritaires (N°3 à Sanilhac). Des potelets et barrières inutiles, voire dangereux pour les cyclistes (N° 3, N°4 à Bassillac et Auberoche, photo : Street View) et N°5 à Boulazac Isle Manoire). En cas d'utilisation de pictogrammes sur une voie verte, il convient d'utiliser ceux des deux usagers concernés : piétons et cyclistes (N°5).



4.



5.

SIGNALISATION HORIZONTALE



1.



2.



3.

Il est souhaitable de suivre les recommandations pour permettre l'arrêt correct dans un sas (longueur du sas recommandée 3 à 5 m au lieu de 1,65 m, N° 1 à Coulounieix) et la circulation à double-sens (longueur flèche et pictogramme recommandée 3,9 m au lieu de 2,1 m, N° 2 à Trélissac).

Le bon repérage du réseau cyclable nécessite un marquage de qualité et son renouvellement régulier (N°3 à Trélissac et N°4 à Périgueux).

Le marquage rapproché des chevrons et pictogrammes dans les deux sens (N°5 à Périgueux) est préférable au marquage éloigné (N°6 à Trélissac) pour la lisibilité de l'itinéraire cyclable.



4.

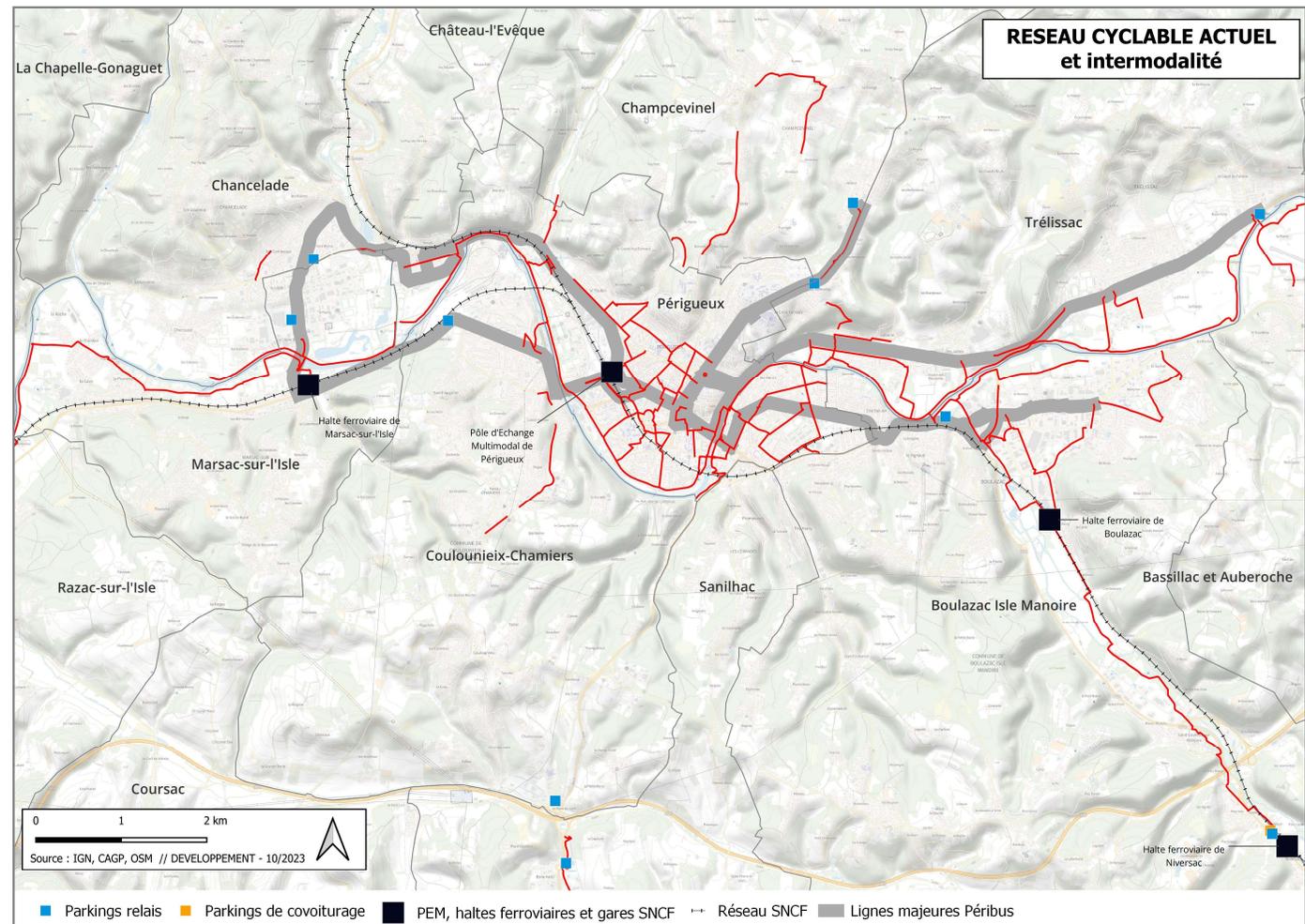


5.



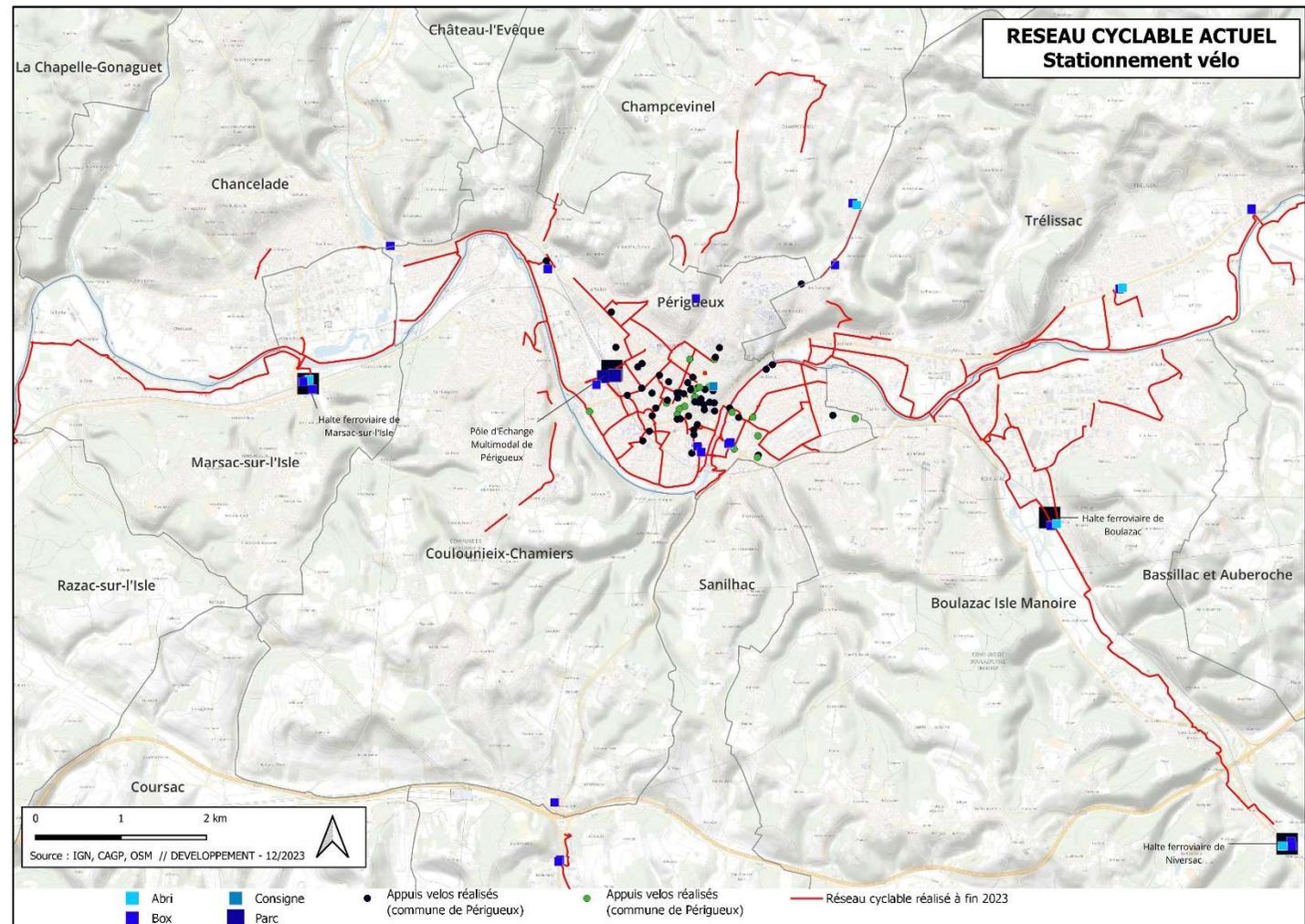
6.

8. Vélo et intermodalité



Les haltes ferroviaires de Boulazac et de Niversac sont bien desservies par le réseau cyclable actuel. Par contre le rabattement cyclable est à compléter sur le PEM de Périgueux et sur la halte de Marsac. Ce rabattement est également à compléter sur le réseau de transport en commun et prioritairement sur les lignes structurantes de ce réseau.

9. Stationnement vélo



L'offre de stationnement s'est bien développée et diversifiée depuis 2018. Elle concerne essentiellement des équipements et l'intermodalité. Par contre, la réponse au besoin signalé en 2018 du stationnement résidentiel sécurisé en secteur urbain dense n'a guère progressé.

					
10 ABRIS	30 BOX	1 CONSIGNE	2 PARCS	20 POMPES A PIED	4 BORNES Réparation/Gonflage
Accès libre - Gratuit		Accès sécurisé - <u>Payant 10 €/an</u> après inscription à l'Agence Périgouuv'		Accès libre - Gratuit	

Nombre total de dispositifs de stationnement et d'équipements complémentaires installés à fin 2023

L'inventaire des arceaux installés sur tout le territoire n'existe pas ce qui est un handicap pour le suivi de la capacité de stationnements disponibles. La CAGP n'a pas financé les 750 arceaux proposés en 2018, car il a été opéré un choix stratégique de s'orienter vers les sites ayant un intérêt communautaire et de laisser aux communes la liberté d'agir sur les arceaux au regard des coûts. Aussi, si elle a installé pour l'instant une consigne sur trois proposées, elle est allée beaucoup plus loin grâce aux différents équipements non prévus en 2018 : les **abris** couverts, les **box** à fermeture par cadenas, les **parcs** fermés et sécurisés, les pompes à pied et les bornes de réparation/gonflage. L'investissement de 320 000 € alloués à l'ensemble de ces équipements depuis cinq ans a ainsi nettement dépassé la prévision de 80 000 € en 2018 pour cette période.

Les 43 équipements de stationnement implantés par le Grand Périgueux proposent un total 234 places.

Les 2 parcs de 40 et 48 places, implantés à l'avant et à l'arrière (au PEM) de la Gare de Périgueux, sont sécurisés et accessibles via la carte Régionale Intermodale MODALIS qui permet aussi de prendre le bus et le TER. Il s'agit d'une avancée importante dans la simplification du parcours client.

10. Offre de services

L'offre de services a pris une ampleur considérable depuis 2018.

10.1 - Le Périvélo - Service de Location Longue Durée (LLD)

Ce service tablait sur l'acquisition de 400 vélos en 4 ans pour un budget de 420 000 €. Le service Périvélo du Grand Périgueux a commencé en juin 2019 avec la constitution d'un parc de vélos « classiques » (avec et sans Assistance Électrique) et en 2021-2022, il a été agrandi et diversifié vers les vélos « spéciaux » (vélos cargos).



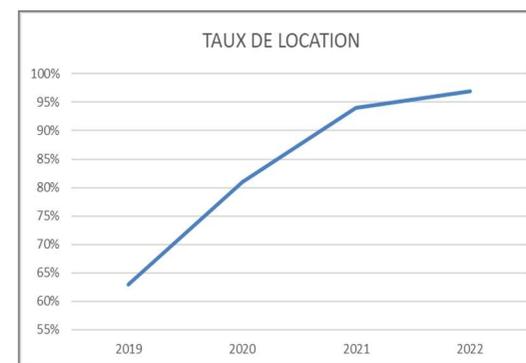
Le service Périvélo dispose actuellement, après quatre ans et demi, d'un parc de **724 vélos, dont 670 VAE**, et 260 accessoires pour un budget total de 950 000 €HT, pour environ 480 000 €TTC de recettes (locations et SAV) à fin 2023. Il est à noter que l'amortissement des vélos se fera sur plusieurs années et qu'à terme la recette de ce service avoisinera 20% de la recette totale PERIMOUV' qui comporte également le bus. Par ailleurs, un travail sur le renouvellement du parc et plus spécifiquement sur les batteries est en cours pour les prochaines années permettant de diminuer les amortissements en augmentant les durées.

Le service s'est aussi structuré dans l'agence commune, avec l'information bus et un atelier dédié aux vélos. Puis dès janvier 2024, une agence totalement dédiée au service Périvélo sera ouverte en gare de Périgueux, au plus proche des intermodalités.

670 VAE	20 BICYCLETTES	20 VELOS PLIANTS	
			
4 BIPOORTEURS	4 TRIPORTEURS	4 VELOS RALLONGES	2 VELOS COLLECTIFS
			

Ce service rencontre un véritable succès. Le taux moyen annuel de location n'a cessé de progresser : il est passé de 63% en 2019 à 98% en 2023.

La liste d'attente est importante pour tous les VAE et les vélos spéciaux. Le succès est moindre pour les vélos pliants, souvent jugés lourds et non électriques. Un usage en intermodalité TER ou bus est encore à trouver pour ces derniers.



10.2 - Le Périvélo - Service de location de Vélos en Libre-Service (VLS)

En complément de l'offre de Location Longue Durée (LLD), et dans une logique d'intermodalité, la CAGP a installé **2 stations de Vélos en Libre-Service (VLS)** de 10 vélos à assistance électrique chacune, une sur le parvis de la Gare à Périgueux et une sur le parvis de la halte ferroviaire à Boulazac.

Ce service de location de courte durée (de 1 à 24 heures maximum) propose une tarification à 1€/heure, avec application d'un tarif réduit si les usagers présentent un abonnement complémentaire mensuel ou annuel aux Transports en Commun (bus, car ou train).

Le service a démarré en septembre 2023 : à 2 mois d'existence, il a été enregistré 194 usagers inscrits à l'application et 152 trajets.

10.3 - Les chèques d'aide à l'achat de vélo

La CAGP distribue depuis 2019 des chèques d'aide à l'achat de vélos valables uniquement chez les 12 vélocistes locaux et les 3 associations locales qui ont signé la convention de partenariat.

Cette action, qui représente près de 130 000 € d'aides distribuées entre 2019 et 2023, est bien supérieure aux 80 000 € retenus en 2018 pour diverses actions d'accompagnement sur 10 ans, dont l'incitation à la pratique du vélo.

Depuis 2021, la CAGP a fait le choix de diversifier les chèques vélo (autres que VAE) pour répondre aux besoins des familles et de développement durable (cargo, classique, neuf, classique d'occasion). En 2022, il est constaté une demande plus forte pour les cargos et les classiques d'occasion.

AIDES A L'ACHAT VELO du GRAND PERIGUEUX						
ANNEE	TOTAL BUDGET UTILISE	TOTAL CHQ UTILISES	REPARTITION CHEQUES VELO			
			VAE NEUF	CARGO NEUF	CLASSIQUE NEUF	CLASSIQUE OCCASION
2019	34 000 €	136	136			
2020	22 500 €	90	90			
2021	22 260 €	89	78	5	2	4
2022	30 820 €	125	94	13	4	14
2023 (en cours)	19 900 €	70	63	5	2	0
TOTAL	129 480 €	510	461	23	8	18



11. Synthèse et objectifs

11.1 - Synthèse

Dans la mise en œuvre d'une politique vélo, ce sont bien les premiers tours de pédale qui demandent un effort plus soutenu... La CAGP, qui souhaite faciliter nettement la pratique du vélo depuis 2018, constate, comme d'autres collectivités, que l'augmentation de la part modale vélo n'évolue pas très vite. Cependant, ses efforts importants en matière d'aménagements, d'actions et de services dans le cadre du Schéma cyclable se sont traduits par une première **évolution considérable et prometteuse : la part modale du vélo dans le domicile-travail à Périgueux est passée de 2,9% en 2019 à 3,5% en 2020** (Source : INSEE).

Grâce au Baromètre des villes cyclables de 2021 (enquête nationale de la FUB) des usagers ont signalé des améliorations pour les cyclistes à Périgueux, mais l'appréciation globale est "plutôt défavorable". Cela est un indicateur pour le besoin de poursuivre la politique cyclable de l'agglomération.

Après les efforts de ces cinq dernières années, la CAGP peut passer à une vitesse supérieure pour achever son Schéma cyclable du mieux possible en 2028 en tenant compte des objectifs affirmés à plus longue échéance en 2040.

Le bilan des cinq dernières années est à intégrer dans cette démarche et plus particulièrement :

- La motivation et l'implication des jeunes pour des raisons de santé et d'environnement seront parmi les clés de l'augmentation de la part modale du vélo.
- Le fait que les attentes en matière de prise en compte du vélo ne se limitent plus au seul cœur d'agglomération. En effet, tout le territoire en périphérie veut, d'une part, être connecté à ce cœur et, d'autre part, disposer de ses propres liaisons cyclables. Ces dernières répondront non seulement aux besoins des habitants en matière de déplacements utilitaires et de loisirs, mais aussi à la demande grandissante des cyclotouristes.
- Le réseau cyclable du cœur d'agglomération est à achever dans les meilleurs délais et cela en définissant certains aménagements prioritaires pour sécuriser les déplacements des cyclistes, voire des piétons, et de « booster » ainsi la mobilité active.
- Le rabattement cyclable est à compléter sur le PEM, la halte de Marsac et le réseau de transport en commun.
- La politique du stationnement vélo est à poursuivre, notamment en réponse aux besoins résidentiels.
- Les services se sont déjà développés de façon considérable.
- Un sujet encore peu abordé : le transport de marchandises du dernier kilomètre dont le bilan environnemental n'est pas bon. Le vélo peut faire partie des réponses à apporter pour améliorer cette situation.

11.2 - Les objectifs du Schéma cyclable 2023 - 2028

Pour atteindre 8% de part modale vélo en 2028 :

En périphérie de l'agglomération

1. Créer un réseau d'itinéraires cyclables d'intérêt communautaire.
2. Poursuivre l'aménagement des bourgs en faveur des piétons et/ou des cyclistes en fonction de leurs configurations.

En cœur urbain de l'agglomération

3. Achever un réseau continu d'itinéraires cyclables pour faciliter les déplacements à vélo tous motifs confondus, à l'aide de différents aménagements complémentaires (voies vertes, pistes cyclables, bandes cyclables, double sens cyclable, ...). Cet achèvement tiendra compte de certaines priorités à l'échelle du cœur d'agglomération.

Pour l'ensemble du territoire

4. Généraliser l'apaisement de la circulation (zone 30, zone de rencontre).
5. Poursuivre l'installation d'un stationnement vélo adapté, avec une attention particulière pour les besoins résidentiels (arceaux, abris, box, parcs à vélo) et pour l'intermodalité ainsi que pour des dispositifs complémentaires comme les stations de gonflage et de réparation.
6. Maintenir et diversifier les actions d'accompagnement (services de location de vélos, mobilité des jeunes, dernier kilomètre, ...).
7. Intégrer l'entretien des aménagements cyclables dans la programmation.

II. LE SCHEMA CYCLABLE 2023 – 2028 : ORIENTATIONS ET OBJECTIFS (avec projections en 2040)

INTRODUCTION

La Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux œuvre depuis des années pour un rééquilibrage dans les modes de déplacements par rapport à la forte dominance de la voiture particulière. Les réalisations dans le domaine des transports collectifs en témoignent : la navette ferroviaire Niversac – Mussidan accompagnée par la construction d'un Pôle Multimodal en gare de Périgueux, la réhabilitation des haltes ferroviaires ainsi que la restructuration du réseau de bus et la mise en service d'un espace BHNS.

Le Schéma cyclable, qui s'inscrit dans cette même volonté de rééquilibrage, affichait en 2018 l'objectif d'une part modale vélo de 8 à 10 % pour 2028 dans le cœur d'agglomération et dans certains bourgs. Il est proposé de viser au moins le 8% et plus si possible à un horizon 2028-2030.

Pour réussir l'évolution de la part modale du vélo de 2 à 2,5 % estimé aujourd'hui, à 8 % ou plus en 2028, il va falloir que la collectivité « joue comme les grands dans sa cour ». Par exemple, c'est grâce à une politique très volontariste que la part modale vélo de la ville de Munich a gagné +7,4% en neuf ans (entre 2002 et 2011). Sa ville jumelée, Bordeaux, qui avait voulu suivre cet exemple a réussi à augmenter sa part modale vélo de +5% en huit ans (entre 2009 et 2017).

Pour atteindre le 8% ou plus de part modale en 2028, il est urgent de s'adresser à tous les usagers. Donner la priorité aux seuls déplacements domicile-travail serait insuffisant malgré leur importance : « *Le vélo répond à ces attentes pour tous les types de territoire, avec un grand potentiel de développement : aujourd'hui, 60,3% des trajets domicile-travail de moins de 5 km sont effectués en voiture (INSEE, 2021). Or, jusqu'à 5 km, le vélo est plus rapide et supprime les problèmes de stationnement* ». (Source : Ademe).

Aussi, le schéma actualisé que nous présentons aujourd'hui souhaite répondre au mieux aux attentes de toutes les catégories d'âge allant des juniors et scolaires aux seniors et de tous les profils d'usagers (« vélotafeurs », touristes, professionnels, ...). Ses objectifs et orientations sont détaillés ci-après pour le secteur en périphérie du cœur d'agglomération, pour le cœur d'agglomération et pour l'ensemble du territoire.

1. Le secteur en périphérie du cœur d'agglomération

1.1 Créer un réseau d'itinéraires cyclables d'intérêt communautaire

1.1.1 Critères et objectifs de qualité

Le Schéma cyclable, qui a donné en 2018 la priorité au réseau cyclable du cœur d'agglomération, comprend néanmoins plusieurs liaisons cyclables vers les communes situées en périphérie proche : Mensignac, la Chapelle-Gonaguet, Château-l'Évêque, St-Pierre-de-Chignac.

La Commission communautaire « Aménagement de l'espace », composée d'élus communautaires, a souhaité aller plus loin et elle a élaboré en 2022-2023 une stratégie d'aménagement pour la création d'un véritable réseau d'itinéraires cyclables communautaires pour le territoire.

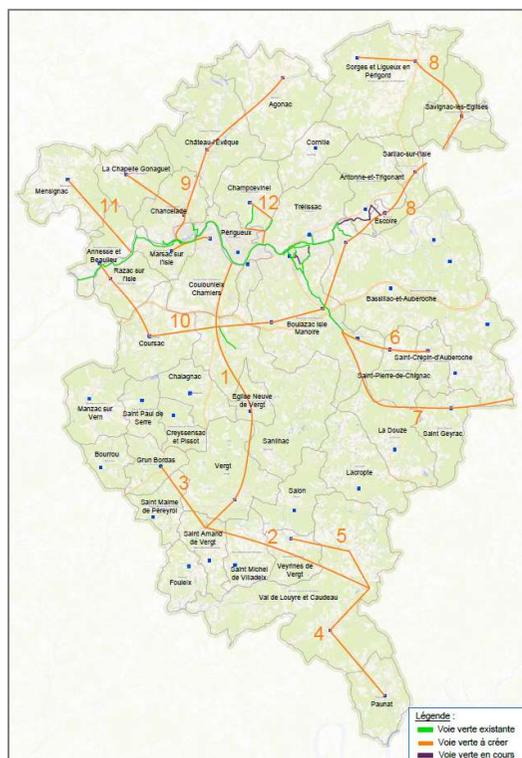
Ces itinéraires doivent, pour être réalisés, respecter les critères de desserte et de connexion aux sites suivants :

- Les infrastructures de mobilités : gares, haltes ferroviaires, parkings-relais.
- Les points d'attraction touristique d'importance locale (lac de Neufont, maquis de Durestal, ...).
- Les équipements communautaires (piscines, gymnases).
- Les itinéraires du Schéma National et du Schéma Régional des Véloroutes : la Voie de Vézelay, la V56 (Metz - Vézelay - Estérençuby) qui traverse la CAGP principalement le long de l'Isle et qui se connecte à Thiviers à la V92, la Flow Vélo (Sarlat - Thiviers - Ile d'Aix) et la V91 (Meyronne – Cubzac-les-Ponts) qui suit la Dordogne.

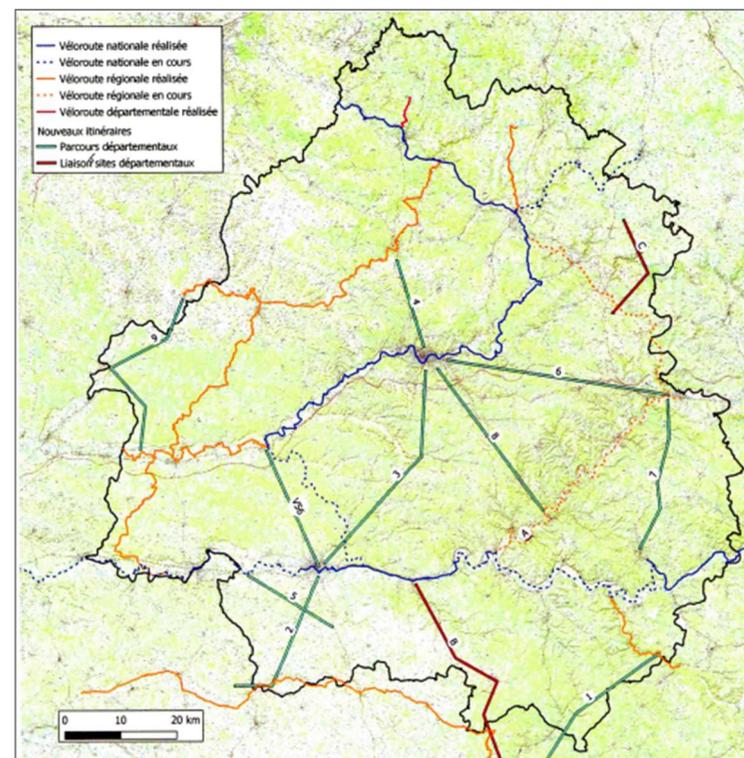
La commission a traduit ses critères en 12 liaisons de principe, passant par une vingtaine de bourgs, qui figurent de manière schématique sur la carte ci-dessous. Elles représentent environ 185 kilomètres de nouvelles voies cyclables.

La Conseil départemental de la Dordogne dispose de son Plan Départemental Vélo (2022 – 2027) qui a été publié après le projet de la Commission « Aménagement de l'espace ». Il comprend 9 parcours départementaux qui « *ont pour but de structurer et densifier l'offre en itinérance en Dordogne* ». Quatre de ces nouveaux itinéraires concernent directement le territoire de la CAGP. Ils relient Périgueux à : Bergerac via le lac de Neufont, Brantôme, Les Eyzies et Le Lardin/Sarlat.

Il a été décidé, en accord avec le département, d'identifier un réseau d'itinéraires cyclables communautaires qui respecte les objectifs de la CAGP et du département dans une logique de coordination et de lisibilité. Les quatre itinéraires communs aux deux collectivités dans la CAGP seront ensuite prolongés par le Département jusqu'à leur destination.



Les 185 km d'itinéraires proposés par la Commission « Aménagement de l'espace » du Grand Périgueux



Les 9 parcours du département, dont 4 concernent le Grand Périgueux

Outre les critères de la Commission « Aménagement de l'espace », le choix des tracés des itinéraires cyclables communautaires s'est appuyé sur plusieurs objectifs afin de répondre au mieux à tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés (des déplacements utilitaires, mais surtout de loisirs et cyclo-touristiques) :

- Privilégier les voies à faible trafic motorisé aux voies à fort trafic ; les comptages disponibles sur le site du département ont été exploités à cet effet.
- Éviter des détours trop longs.
- Rechercher dans la mesure du possible les pentes les plus faibles et les dénivellations les moins importantes.
- Proposer des variantes de tracé lorsque la configuration demande un arbitrage local.
- Offrir plusieurs boucles, notamment à partir du cœur d'agglomération.

Types d'aménagement

Le réseau d'itinéraires cyclables communautaires comprendra trois types d'aménagement :

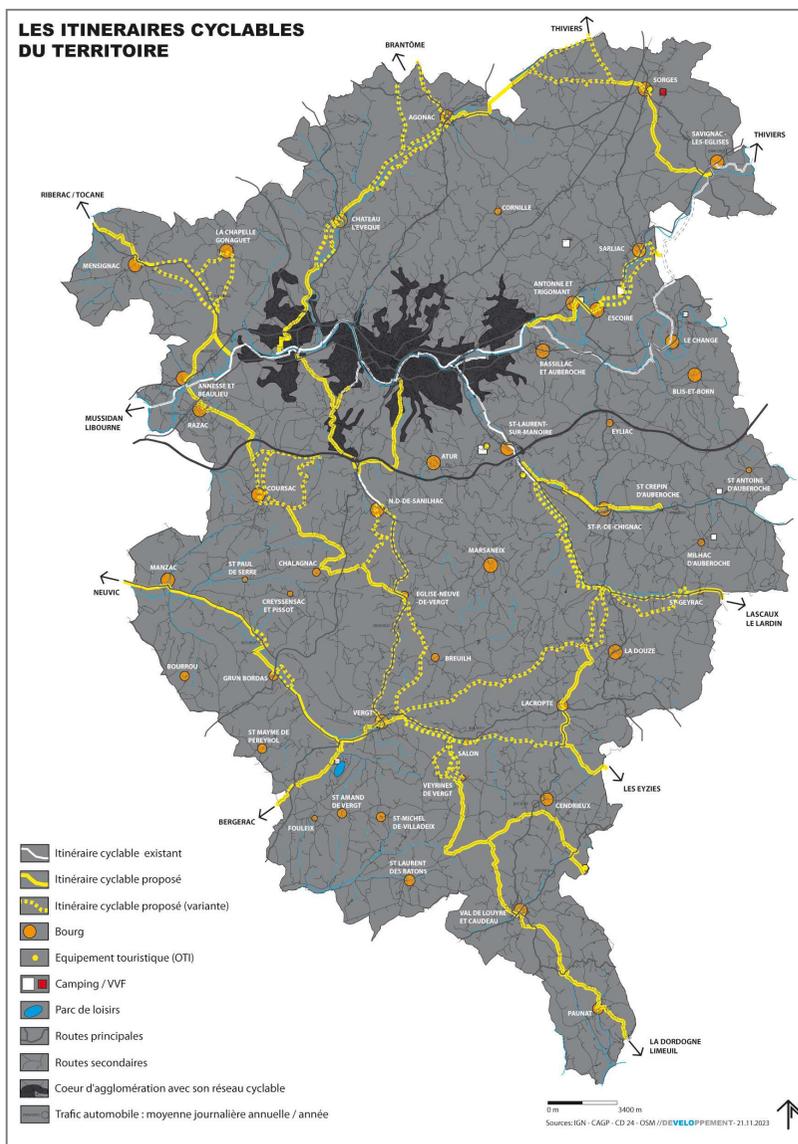
VELOROUTE	VOIE VERTE	ZONE 30 / ZONE DE RENCONTRE
		
<p>Routes avec un trafic de préférence inférieur à 500 véhicules/jour (en principe sans dispositifs de ralentissement) et exceptionnellement inférieur à 1000 véhicules/jour (si besoin avec dispositifs de ralentissement). Vitesses limitées à 70 km/h et 50 km/h.</p>	<p>Aménagement en site propre, soit le long des voies à fort trafic qui ne permettent pas la mixité, soit pour relier des véloroutes.</p>	<p>Tous les tronçons du réseau situés en agglomération seront en zone 30 ou en zone de rencontre afin d'apaiser la circulation et de faciliter ainsi la mixité.</p>



Le réseau d'itinéraires cyclables communautaires disposera d'un **jalonement** cohérent pour permettre un repérage aisé.

Le **revêtement** du réseau doit garantir la sécurité et le confort des cyclistes. En règle générale une surface bien roulante en enrobé est préconisée.

Cependant des exceptions en sols stabilisés sont possibles par exemple pour les rares tronçons faisant partie d'un circuit pédestre ou d'une piste de la Défense de la forêt contre les incendies » (DFCI).



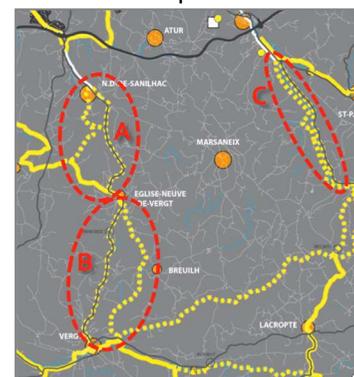
1.1.2 Itinéraires et variantes

Le territoire est riche en petites routes calmes qui ont été sélectionnées en priorité pour la localisation des itinéraires.

Dans certains secteurs, la topographie ne laisse pas le choix et oblige, en cas d'absence de routes parallèles, à suivre la route principale : par exemple entre Vergt et Manzac ou entre les Versannes et St-Geyrac.

Ailleurs, plusieurs variantes, rapprochées ou éloignées sont possibles. Dans ces cas, le choix de l'itinéraire sera fait en concertation avec les communes concernées. Par exemple :

- entre N.D.-de-Sanilhac et Eglise-Neuve-de-Vergt il est possible de commencer par la D8 à N.D.-de-Sanilhac et ensuite de quitter la D8 pour emprunter des voies calmes.
- entre Eglise-Neuve-de-Vergt et Vergt, soit par la D8 circulée, soit par des routes et chemins calmes.
- entre Niversac et les Versannes, soit par la D710 à fort trafic, soit à l'ouest de la voie ferrée soit par des routes et chemins calmes partiellement en tracé neuf.



L'implication des communes sera nécessaire au regard de leur connaissance fine du territoire. Il est à noter que l'utilisation des chemins, souvent ruraux, posera la question de l'affectation de ces derniers voire des déclassements à envisager afin d'éviter les conflits d'usages (agriculteurs, chasseurs, randonneurs, cyclistes, etc.).

1.1.3 Simulation pour une estimation

Il est souhaitable à ce stade de la révision du Schéma cyclable de disposer d'une première indication chiffrée de la longueur totale des itinéraires d'intérêt communautaire sur le territoire et de leur coût approximatif.

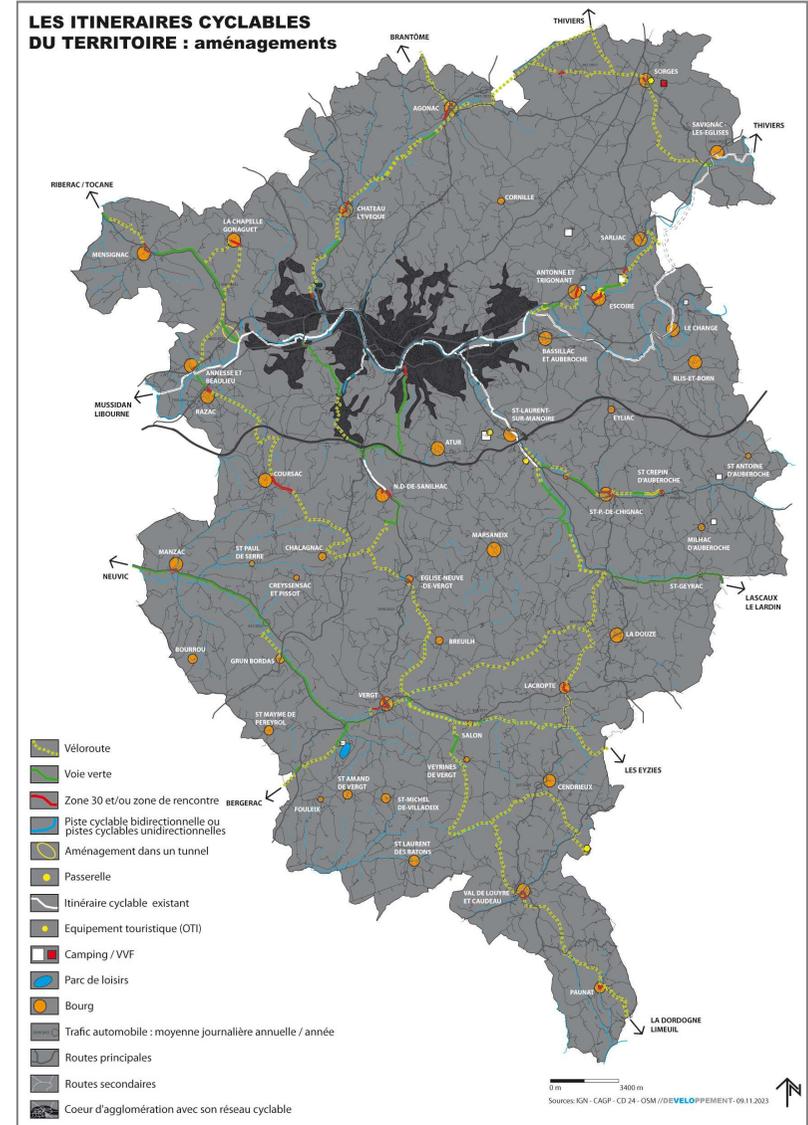
C'est pourquoi **LA CARTE CI-CONTRE N'EST PAS LE PROJET DEFINITIF MAIS UNE SIMULATION** des aménagements recommandés sur les tronçons choisis (en fonction de leur agrément, moindre coût, facilité d'aménagement, ...). Elle permet d'effectuer ce chiffrage.

Le réseau simulé représente une longueur totale de 300 km, dont 44 km d'aménagements existants et 256 km à créer. Il comprend:

- véloroutes : 175 km
- voies vertes : 66 km
- zones 30/zones de rencontre : 14 km
- pistes cyclables : 1 km

Le coût prévisionnel approximatif est estimé à 23,8 M€ HT (hors acquisitions foncières, travaux sur réseaux, éclairage,...). Deux postes spécifiques de ce montant sont à souligner :

- des travaux particuliers (2 passerelles et la remise en état de circulation du tunnel de Beaulieu) : 2,3 M€ HT ;
- des revêtements à améliorer pour les véloroutes sur des chemins : 2,9 M€ HT. Ce poste peut être diminué si l'on accepte un revêtement moins roulant, par exemple sur les rares tronçons du réseau qui empruntent un chemin de randonnée pédestre et/ou chemin DFCI. Ces derniers sont déjà fréquentés par des cyclistes, notamment avec des VTT.

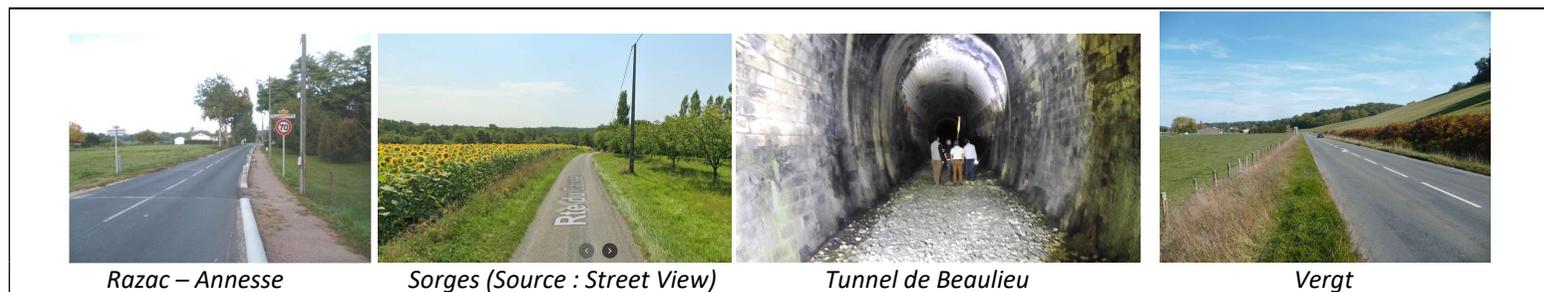


1.1.4 Priorités

Après l'aménagement cyclable du cœur d'agglomération de ces dernières années, qui se poursuivra, il est souhaitable de travailler sur une « mise en vélo » rapide du territoire en périphérie de l'agglomération. Cela afin de réaliser la majeure partie du réseau des itinéraires cyclables avant fin 2028. Plusieurs priorités sont identifiées pour y parvenir.

La majorité des véloroutes du réseau des itinéraires cyclables du territoire concerne des voies existantes qui ne demandent que peu d'interventions pour être repérables en tant que véloroutes (jalonnement, quelques rares dispositifs de ralentissement, ...). Plusieurs connexions demandent dans cette logique une intervention prioritaire :

- La liaison entre deux pôles majeurs, le centre historique de Périgueux et Lascaux, par Niversac, les Versannes et St-Geyrac.
- La liaison entre le cœur d'agglomération et le lac de Neufont, par Sanilhac, Eglise-Neuve-de-Vergt et Vergt.
- La mise en place de la liaison Chancelade – Château-l'Éveque – Agonac qui permet ensuite de faire depuis le cœur d'agglomération une boucle complète par Sorges, Savignac-les-Eglises, Sarliac, Escoire, etc.
- La réalisation d'une voie verte entre Annesse-et-Beaulieu et Razac, d'une part, facilitera fortement les déplacements à vélo (entre les communes, vers la halte ferroviaire de Razac, ...) et, d'autre part, elle permettra de créer un itinéraire long composé essentiellement par des véloroutes entre la Chapelle-Gonaguet et Paunat.
- Quelques tronçons de la liaison entre Trélissac et Sarliac méritent d'être améliorés, non seulement pour les habitants mais également pour les usagers de la Véloroute nationale V56 qui passe par cette liaison.
- La création d'un nouveau tronçon sur l'ancienne voie ferrée à Marsac et Annesse supprimera un maillon manquant entre le cœur d'agglomération et Annesse, la Chapelle-Gonaguet, Mensignac et vers Riberac et Tocane. Il s'agit d'un projet avec des travaux importants (réhabilitation du tunnel de Beaulieu, création d'une passerelle sur la D3). Le tunnel sera par ailleurs l'un des atouts attractifs des itinéraires cyclables. Ce projet doit être mis à l'étude à court terme en raison de ses délais de réalisation assez longs.



1.2 Poursuivre l'aménagement des bourgs en faveur des piétons et/ou des cyclistes selon leurs configurations

L'aménagement des bourgs en faveur des piétons et/ou des cyclistes, en fonction de leurs configurations (taille, relief) recommandé dans le Schéma cyclable de 2018 sera poursuivi selon le tableau ci-après. Certains bourgs ont déjà bénéficié de l'appel à projets des communes dans le cadre du schéma, par exemple : Église-Neuve-de-Vergt, Notre-Dame-de-Sanilhac, Sorges,...

Bourgs des communes autour du cœur d'agglomération	
Bourgs situés principalement sur un relief faible : potentialités plutôt favorables au vélo	Annesse-et-Beaulieu, Antonne-et-Trigonant, Coursac (certaines extensions), Le Change, Manzac-sur-Vern, Mensignac (certaines extensions), Razac-sur-l'Isle, Saint-Pierre-de-Chignac, Savignac-les-Eglises, Sorges, Vergt,
Bourgs situés partiellement sur un relief plus fort : potentialités partiellement favorables au vélo	Agonac, Bassillac, Château-l'Évêque, Escoire, La Douze, Notre-Dame-de-Sanilhac, Sarliac-sur-l'Isle,
Petits bourgs avec des potentialités favorables à la marche à pied et, selon le relief, au vélo	Bourrou, Cendrieux, Chalagnac, Cornille, Eglise-Neuve-de-Vergt, Eyliac, Grun Bordas, Lacropte, Ligueux, Milhac d'Auberoche, Paunat, Saint-Amand-de-Vergt, Saint-Mayme-de-Pereyrol, Saint-Michel-de-Villadeix, Saint-Laurent les Bâtons,
Bourgs situés principalement sur un relief plus fort : potentialités peu favorables au vélo	Blis et Born, Coursac (le centre), La Chapelle-Gonaguet, Marsaneix, Mensignac (le centre), Sainte-Alvère,
Bourgs-hameaux avec des potentialités favorables à la marche à pied	Creysensac-et-Pissot, Fouleix, Saint-Antoine-d'Auberoche, Saint-Crépin-d'Auberoche, Saint-Geyrac, Sainte-Marie-de-Chignac, Saint-Paul-de-Serre, Salon, Veyrines-de-Vergt.

Le réseau des itinéraires cyclables d'intérêt communautaire propose d'aménager ces traversées urbaines en zones 30 ou zones de rencontre. Cette proposition concerne 18 bourgs.

2. En cœur urbain de l'agglomération

2.1 Achever le réseau cyclable

L'objectif général du Schéma cyclable de 2018 reste valable pour l'achèvement de son réseau :

Un réseau cyclable comprend un ensemble cohérent d'itinéraires continus, destinés à offrir aux cyclistes des conditions de déplacement relativement sûres sur le territoire. Certains de ces itinéraires sont réservés aux cyclistes tandis que d'autres sont des voies partagées. Le réseau doit favoriser la pratique du vélo par le plus grand nombre d'habitants, expérimentés et débutants. C'est pourquoi il ne privilégie pas un type de cyclistes (par exemple le vélo loisirs) mais il répond, dans la mesure du possible, à tous les motifs de déplacement.

Le choix des aménagements cyclables qui composent les itinéraires restera guidé par le principe de la **priorité à la mixité des usagers tant que c'est possible et de la séparation des cyclistes dès que c'est nécessaire**. Cela a été traduit par le Cerema en 2021 dans le tableau ci-contre. Les types d'aménagement à envisager pour le réseau du cœur d'agglomération se situeront principalement à un niveau inférieur à 750 cyclistes/jour.

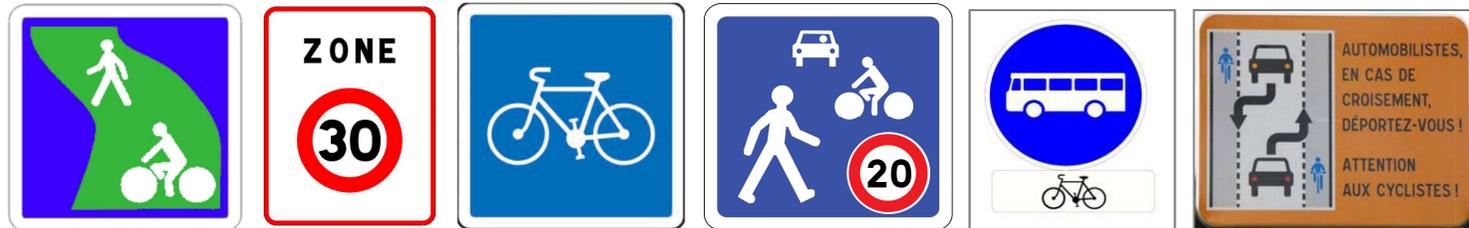
		TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION		
		Voici un tableau d'aide à la décision qui propose, en fonction de ces trois critères, le type d'aménagement cyclable à envisager :		
VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Quant au dimensionnement des aménagements cyclables dédiés, il convient de tenir compte des nouvelles recommandations formulées par le Cerema en 2021.

Aussi, est-il proposé d'utiliser **systematiquement** ce référentiel pour les aménagements cyclables présents au sein du territoire du Grand Périgueux.

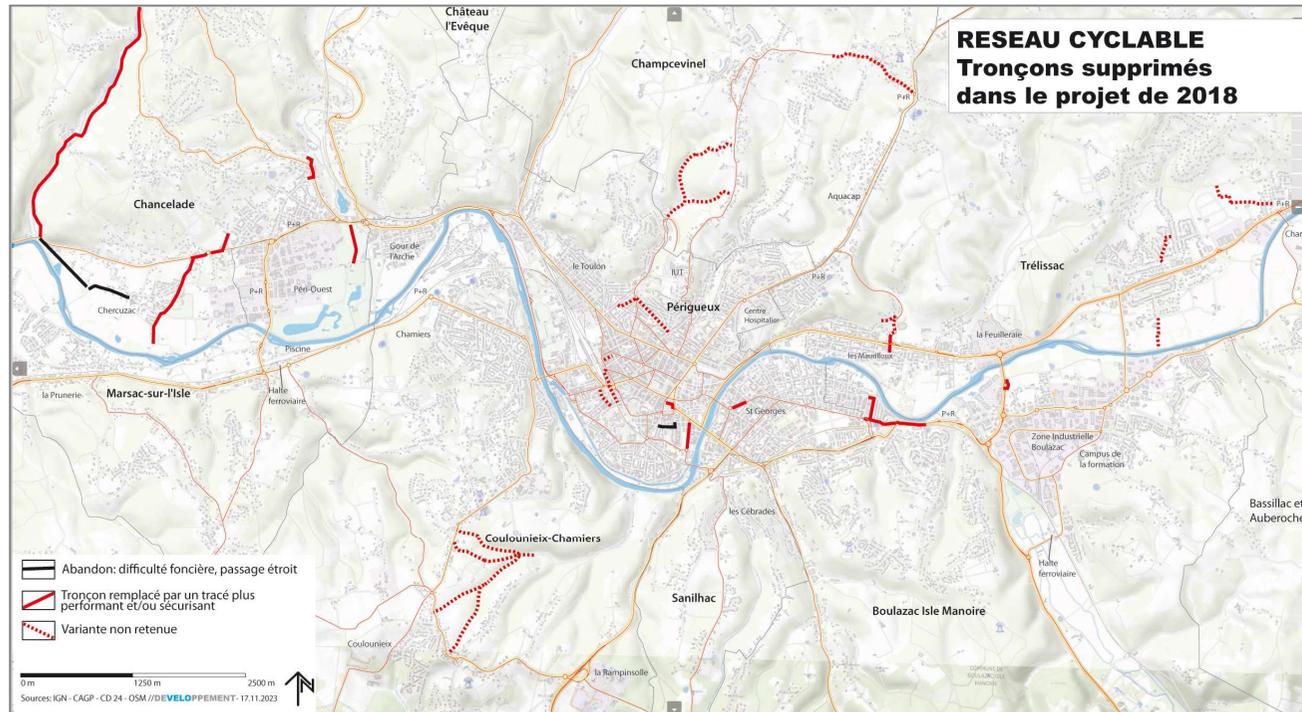
	Largeur recommandée en 2018	Largeur recommandée en 2021
Bande cyclable (marquage compris)	1,80 m	1,75 m à 2,00 m
Piste cyclable unidirectionnelle	1,50 m à 2,00 m	2,00 m à 2,50 m
Piste cyclable bidirectionnelle	2,50 m à 3,00 m	3,00 m à 3,50 m
Voie verte	3,00 m à 5,00 m	3,00 m à 5,00 m
Couloir bus - vélos	3 m à 3,5 m OU $\geq 4,5$ m	3 m à 3,5 m OU $\geq 4,5$ m
Chaussée à voie centrale banalisée (marquage compris)	1,65 m (largeur minimale des rives)	1,65 m (largeur minimale des rives)

Recommandations pour les largeurs des aménagements cyclables (source : Cerema)



L'actualisation du réseau cyclable est le moment pour reconsidérer la pertinence du réseau dans son ensemble. Cette évaluation a permis de justifier le retrait de certains tronçons et le complément grâce à quelques nouveaux tronçons. Plusieurs raisons justifient cette suppression:

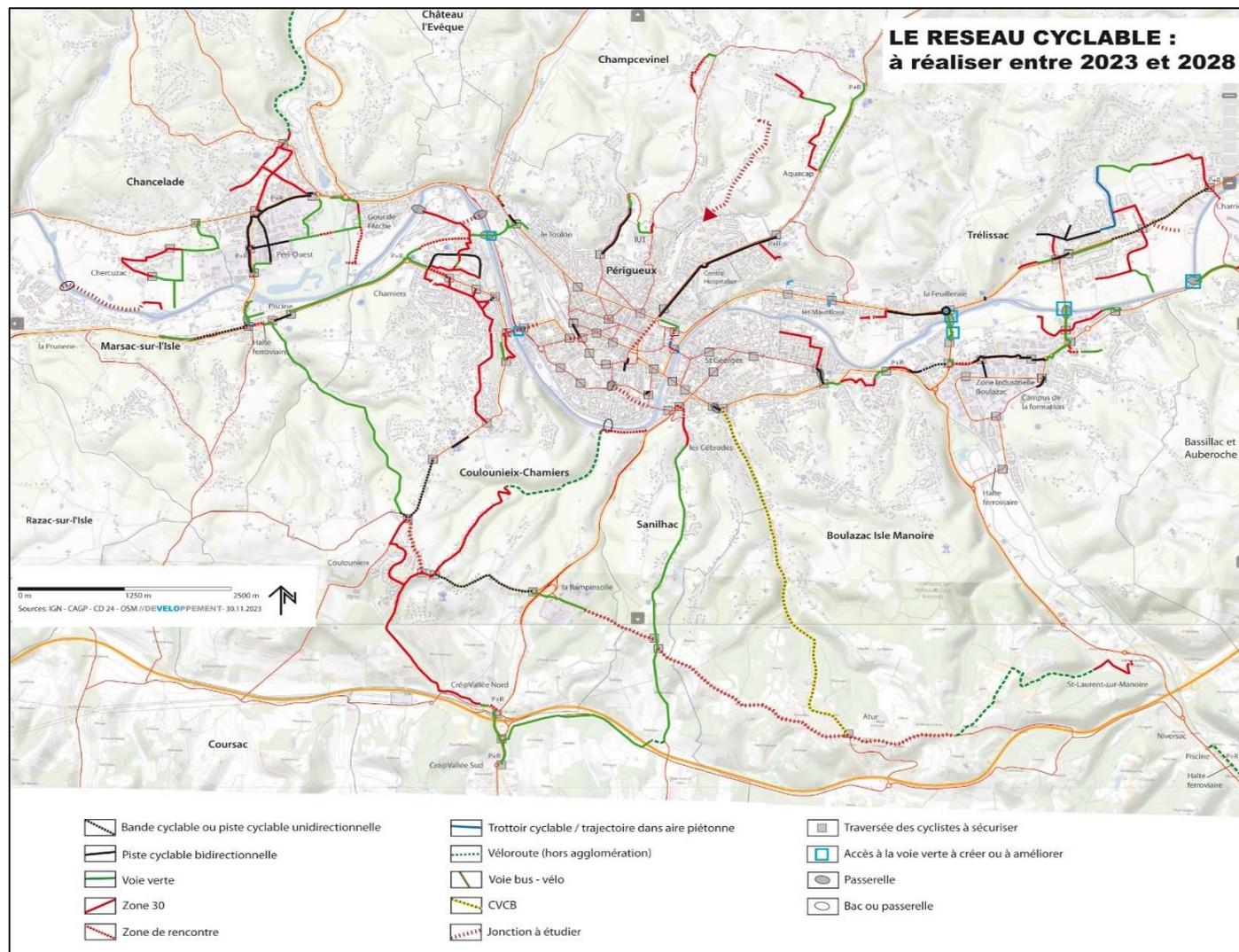
- L'abandon pour des raisons foncières ou une configuration trop étroite.
- Le tronçon a été remplacé par un tracé plus performant et/ou sécurisant.
- Des variantes non retenues entre 2018 et 2023 ou lors de la présente actualisation.



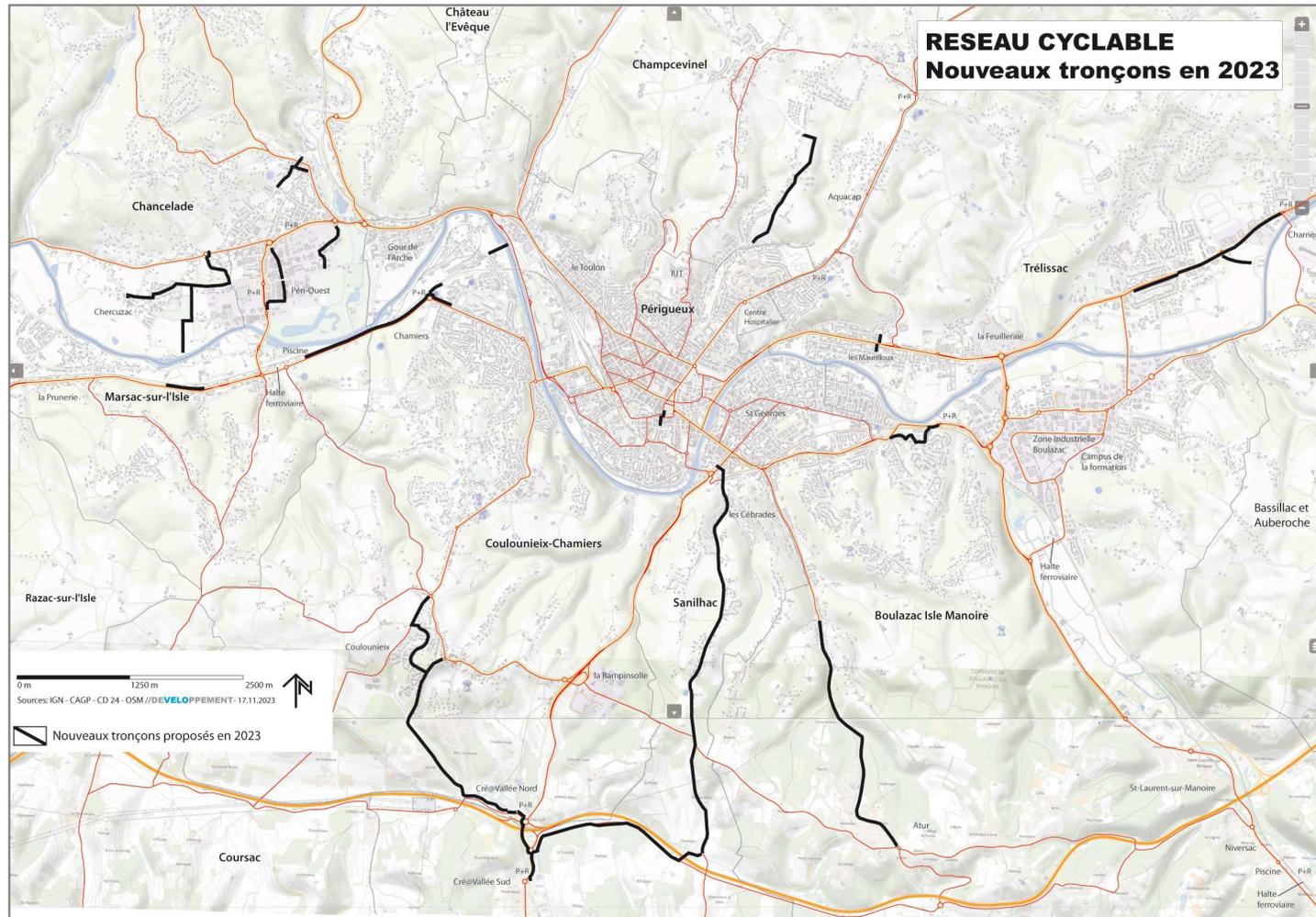
Il résulte également de l'évaluation l'utilité de l'extension vers le sud du périmètre du réseau cyclable du cœur d'agglomération du Schéma cyclable de 2018 pour y intégrer différentes évolutions, notamment :

- Le parc d'activités Cré@Vallée à ND-de-Sanilhac et la volonté de relier ce parc au cœur d'agglomération par une liaison cyclable.
- Le pôle de Niversac (halte ferroviaire, piscine, office de Tourisme intercommunal, magasins, ...).

La carte suivante montre les tronçons qui sont à réaliser entre 2023 et 2028 et un horizon à 2040. Cela représente un linéaire de 90 km dont notamment 26 km de voie verte, 24 km de zone 30 et 12 km de piste cyclable bidirectionnelle (voir le tableau ci-après, page 40). La grande majorité des tronçons à réaliser figure déjà dans le Schéma cyclable de 2018.



Une vingtaine de nouvelles liaisons sont proposées dans le cadre de cette actualisation. Elles figurent sur la carte suivante.



Quelques-uns des principaux nouveaux tronçons sont :

	<p>La 2x2 voies en chaussée décalée de la D6089 entre Coulounieix-Chamiers et Marsac sur l'Isle est un reliquat des aménagements en voie rapide de la N89 avant la création de l'autoroute. Il est proposé de modifier cette configuration anachronique en transformant deux des quatre voies, côté Isle, en voie verte arborée afin de (re)mettre un grand nombre d'habitants des deux communes au vélo ou à la marche à pied : notamment pour aller vers différents pôles : le collège Jean Moulin à Chamiers, la halte ferroviaire et la piscine à Marsac,</p>
<p>La zone d'activités Péri-Ouest fait partie des grands pôles générateurs de déplacements. Elle mérite une meilleure accessibilité pour les cyclistes. L'aménagement cyclable de plusieurs voies (rue de la prairie, avenue du Château, ...) permettra, d'une part, de compléter le maillage du réseau et, d'autre part, de favoriser la pratique du vélo par les usagers de la zone (employés, clients, ...).</p>	
	<p>La N21 entre le centre de Trélissac et Charrières est bordée par de nombreux commerces qui en font un des pôles générateurs de déplacement de l'agglomération. Sa majeure partie est limitée à 70 km/h ce qui est incohérent par rapport aux activités et ce qui rend cet axe particulièrement désagréable, voire dangereux pour les cyclistes. La création de pistes unidirectionnelles sur ce tronçon permet de disposer d'un axe cyclable structurant entre les giratoires de la Feuilleraie et de Charrières. Il desservira non seulement les commerces mais aussi les habitants du quartier isolé entre les rues du Claud Fardeix et Malayolle.</p>

Une liaison cyclable entre l'Isle (passerelle Japhet) et le bourg de ND-de-Sanilhac est ambitieuse mais faisable. Elle desservira les parcs d'activités Cré@Vallée Nord et Sud à ND-de-Sanilhac et à Coulounieix-Chamiers. Plusieurs amorces de cette liaison existent déjà : la voie verte entre le bourg et la zone commerciale La Couture, un chemin en bordure de la route de Jargues (à transformer en voie verte avec un revêtement bien roulant).

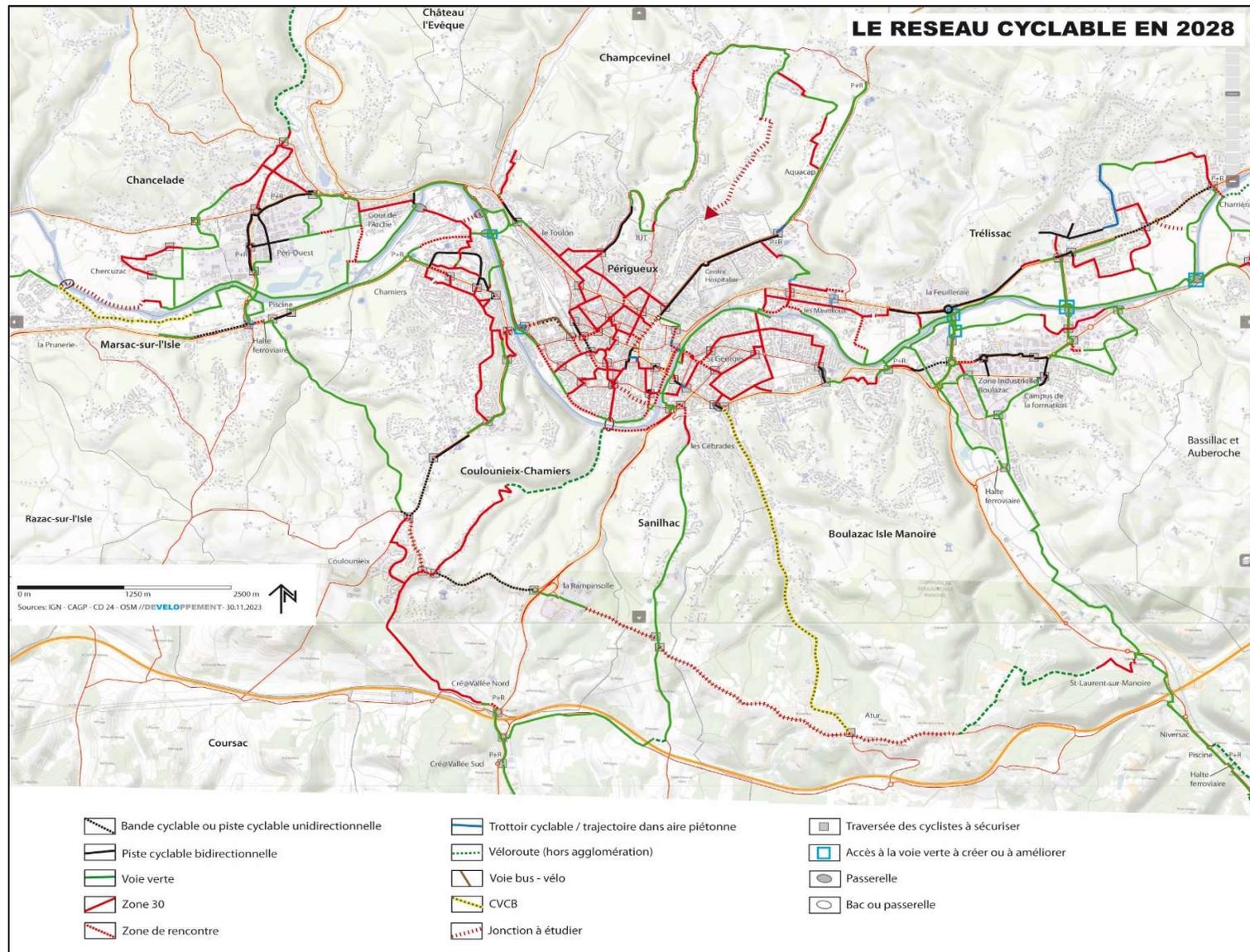


Source: Street View



Source: Street View

L'emprise de la route d'Atur (ND-de-Sanilhac et Boulazac) ne permet pas de voie cyclable en site propre. Une chaussée à voie centrale banalisée est ici proposée pour aider les cyclistes qui habitent dans la partie résidentielle et pour créer une liaison entre celle-ci et le bourg d'Atur.



Les tronçons à réaliser entre 2023 et 2028 comprennent quelques « jonctions à étudier » là où une ou plusieurs conditions ne sont pas réunies pour définir un type d'aménagement dès à présent. Par exemple :

- Le boulevard Michel Montaigne à Périgueux dont un réaménagement est envisagé en faveur du BHNS Nord-Sud. Il s'agit d'un maillon essentiel pour les cyclistes de la seule liaison cyclable Nord-Sud possible entre le centre-ville et les nombreux équipements qui bordent l'avenue Georges Pompidou (Centre Hospitalier, établissements scolaires, ...). Ce maillon se situe dans la continuité » de la piste cyclable proposée entre le giratoire de la place Yves Guéna et la voie verte existante (route de Paris) vers l'Aquacap.
- Une liaison à Champcevinel, entre le haut (rue des Mazades) et le bas (rue Combe des Dames) de la commune, en passant par des terrains urbanisables sans plan d'aménagement arrêté.
- Des tronçons importants de part et d'autre du bourg d'Atur qui dépendent de la faisabilité foncière. Leur aménagement apportera ici une réelle amélioration en faveur des piétons et cyclistes. Il permettra par ailleurs de relier Marsac et St-Laurent-sur-Manoire sans passer par le cœur d'agglomération.

Le réseau complet mesurera 171 km en 2028 dont 90 km restent à réaliser. Il représente un coût prévisionnel de 26 M€ HT (hors acquisitions foncières, travaux sur réseaux, éclairage...), dont 10 passerelles (11,8 M€ HT) et 81 traversées à sécuriser (5 M€ HT).

RESEAU CYCLABLE DU CŒUR D'AGGLOMERATION	Existant en 2023	À réaliser entre 2023 et 2028	TOTAL
Bande cyclable ou piste unidirectionnelle	0,9 KM	4,0 KM	4,9 KM
Piste cyclable bidirectionnelle	3,9 KM	12,2 KM	16,1 KM
Voie verte	47,1 KM	26,0 KM	73,1 KM
Zone 30	20,2 KM	24,2 KM	44,4 KM
Zone de rencontre	5,0 KM	4,1 KM	9,1 KM
CVCB	1,8 KM	4,7 KM	6,5 KM
Véloroute	0,8 KM	4,0 KM	4,8 KM
Voie bus – vélo	0,3 KM	KM	0,3 KM
Trottoir partagé ou aire piétonne	0,5 KM	1,1 KM	1,6 KM
Jonction à étudier	KM	10,4 KM	10,4 KM
TOTAL	80,5 KM	90,7 KM	171,2 KM

2.2 Valoriser un Réseau Express Vélo dans le réseau cyclable

En matière de réseau cyclable en 2028, une vision élargie à 2040 est aussi nécessaire notamment en lien avec le projet de territoire (Grand Périgueux 2040). Certains tronçons du réseau disposent des potentialités pour offrir un niveau de service supérieur aux cyclistes. Il est proposé de conférer le statut du **Réseau Express Vélo (REV)** aux tronçons concernés lorsqu'ils assurent une continuité. Le REV doit garantir des qualités homogènes (largeur constante, priorité optimale, revêtement confortable, absence d'obstacles, etc.) afin d'offrir un réseau sécurisé, fonctionnel, attractif et très praticable. Le réseau REV favorise les déplacements sur des liaisons longues qui relient dans la mesure du possible les pôles générateurs. L'objectif du REV, qui nécessitera l'amendement de certains tronçons (par exemple de la voie verte de l'Isle abordée dans le paragraphe suivant), s'inscrit donc pleinement dans le projet Grand Périgueux 2040.

Il est à noter que ce REV existe déjà en grande partie avec la voie verte actuelle. Malgré tout, des aménagements seront à prévoir comme des élargissements pour éviter les conflits d'usages déjà présents et accidentogènes. Ceci permettra donc de les prendre en considération de manière concrète. Les 60 km du REV identifié ici représentent environ le tiers du réseau complet.



2.3 Les priorités

L'augmentation de la pratique du vélo dépend fortement de la prise en charge, dans les meilleurs délais, des points noirs, des tronçons manquants, des lieux avec des conflits d'usage.

2.3.1 Ponts et passerelles

Des ponts peu accueillants, voire hostiles, pour les cyclistes sont des freins majeurs à la pratique du vélo lorsqu'il s'agit des seules traversées possibles d'une barrière physique comme l'Isle et la voie ferrée dans le cœur d'agglomération. En effet, peu de parents laisseront leurs enfants collégiens ou lycéens circuler à vélo sur ces points noirs anxiogènes, voire accidentogènes où la mixité n'a pas sa place en raison du fort trafic automobile.

Les passerelles pour piétons et cyclistes facilitent les déplacements entre les deux rives dans la partie centrale du cœur d'agglomération. Par contre, ces déplacements sont difficiles et donc moins pratiqués aux extrémités :

- L'absence de passerelles entre Boulazac et Trélissac, en amont de la passerelle Jean Ferrat, dissuade l'utilisation du vélo car les trajets directs passent tous par un pont très circulé ;
- La situation à Marsac est très mauvaise pour de nombreux habitants qui habitent à moins d'un kilomètre de l'Isle avec ses voies vertes et sa passerelle, mais pour qui il n'est pratiquement pas possible d'y aller à pied ou à vélo en raison du passage obligé par le pont au fort trafic sur la voie ferrée.

Une dizaine de ponts (sur l'Isle et sur la voie ferrée) demande donc, soit d'être doublée par une passerelle réservée aux piétons et cyclistes, soit un réaménagement dans la largeur du pont pour inclure un passage en site propre pour les piétons et les cyclistes. Les priorités pour la résorption de ces maillons faibles dans le réseau cyclable sont :

- Le pont de l'avenue Louis Suder (la D710E) sur la voie ferrée à Marsac : passerelle ainsi qu'une voie verte entre la passerelle et la voie verte de l'Isle.
- Le pont de la Cité sur l'Isle (Périgueux et Coulounieix Chamiers): réorganisation des voies ou passerelle.
- Le pont des Fainéants sur la voie ferrée à Périgueux : réorganisation des voies ou passerelle.
- Le pont de la Feuilleraie sur l'Isle (Trélissac et Boulouzac) : passerelle.



Le pont de la Feuilleraie

Le pont sur la voie ferrée à Marsac

Le giratoire des Poissons

2.3.2 Carrefours giratoires

La circulation dans les carrefours giratoires n'est pas toujours aisée pour les cyclistes, notamment les grands carrefours avec beaucoup de trafic qui sont souvent des points noirs. Parmi les nombreuses traversées à sécuriser pour les cyclistes il y a plusieurs carrefours giratoires dont le réaménagement en faveur des cyclistes est prioritaire : le giratoire des Poissons (Périgueux), le giratoire de la Pyramide (Coulounieix-Chamiers), les giratoires sur la route de Ribérac à Chancelade (au niveau des avenues Jean Jaurès et des Reynats), le giratoire de la Feuilleraie (Trélissac) et les giratoires de part et d'autre de l'autoroute au Pont du Cerf (Coulounieix-Chamiers et ND-de-Sanilhac).

2.3.3 Tronçons principaux manquants

Dans un réseau cyclable, tous les tronçons jouent un rôle complémentaire pour son bon fonctionnement.

Toutefois, certains tronçons sont plus importants en faisant partie d'un axe majeur, parce qu'ils desservent un pôle, etc.... C'est pourquoi parmi les tronçons à réaliser certains sont essentiels, notamment :

- L'avenue Georges Pompidou à Périgueux (Hôpital, Aquacap, Champcevinel).
- La rue Jean-Secret (Périgueux et Champcevinel) pour la desserte du domaine universitaire.
- La liaison, en rive gauche de l'Isle, entre le centre de Boulazac et Périgueux qui évite le virage et le passage dangereux sous la voie ferrée (avenue de la Fraternité à Boulazac).
- Une liaison plus directe entre Périgueux et la zone d'activités Péri-Ouest, par le chemin de Saltgourde et la rue Raymond Raudier (Périgueux) et l'avenue du Château (Marsac).

2.3.4 La voie verte de l'Isle

La voie verte de l'Isle restera la colonne vertébrale du réseau cyclable du cœur d'agglomération. Le Schéma cyclable de 2018 signalait déjà un problème de fréquentation :

« L'attractivité de la voie verte fait qu'elle est aujourd'hui victime de son propre succès. Cela se traduit par des conflits d'usage entre piétons et cyclistes, surtout dans la partie centrale »

En effet, sa largeur moyenne de 3,0 m est aujourd'hui insuffisante pour une bonne cohabitation sur toute sa partie centrale entre le quartier du Gour de l'Arche (Périgueux) et le centre de Trélissac. Différentes variantes d'aménagement sont préconisées pour améliorer cette situation:

- L'élargissement à 5,0 m, conforme aux recommandations du Cerema, mais cela n'est pas possible sur toute la partie centrale.
- La séparation des piétons (2,0 m) et des cyclistes (piste cyclable 3,0 m) sur la même chaussée.
- La séparation des piétons, sur l'actuelle voie verte et des cyclistes sur la voie de circulation adjacente (zone 30, vélorue, ...).

Le réaménagement de toute la partie trop étroite peut comprendre plusieurs de ces variantes.

La mise en place du REV doit donc conduire à cette évolution nécessaire.



3. Pour l'ensemble du territoire

3.1 Poursuivre la généralisation de l'apaisement de la circulation

Tout apaisement de la circulation est bénéfique pour les piétons et les cyclistes. Aussi cet objectif faisait déjà partie du Schéma cyclable de 2018 :

Ce choix d'une généralisation des zones 30 et/ou des zones de rencontre représente une modification positive considérable pour le cadre de vie d'un quartier, d'un bourg, ... : réduction du bruit, amélioration de la qualité de l'air, diminution du risque d'accidents, création de conditions de déplacements plus favorables pour les piétons et les cyclistes, renforcement de l'autonomie des enfants, augmentation de la convivialité, ...

Depuis 2018, cette tendance s'est renforcée :

- les Nations Unies prescrivent le 30 km/h en faveur des usagers vulnérables (08.2020) ;
- l'Espagne généralise le 20 et 30 km/h en ville dans tout le pays (printemps 2021) ;
- l'Europe recommande le 30 km/h en ville (06.10.2021) ;
- En France de nombreuses villes se sont engagées dans la généralisation de la zone 30 : Grenoble, Agen, Paris, Nantes, Bordeaux, Lyon, Brive, Toulouse, ...

Récemment la ville de Périgueux s'est inscrite dans ce même mouvement, tandis que la ville de Trélissac s'est limitée pour l'instant au quartier Les Maurilloux.

Il est recommandé que la CAGP encourage toutes les communes dans l'apaisement de leur agglomération à l'aide des zones étendues (zone 30 et/ou zone de rencontre) et non des tronçons ponctuels limités à 30 km/h.



Source : Périgueux

3.2 Poursuivre l'installation d'un stationnement vélo adapté

Poursuivre l'installation d'un stationnement vélo adapté (arceaux, abris, box, parcs à vélo) sur tout le territoire en y intégrant, dans les lieux opportuns, des dispositifs complémentaires comme les stations de gonflage et de réparation.

Dans cette approche, le **stationnement résidentiel** demande une attention particulière : *l'aménagement de places de stationnement pour les vélos dans ces secteurs urbains plus denses est indispensable pour leur attractivité et pour éviter que leurs habitants renoncent au vélo. Les secteurs prioritaires du cœur d'agglomération concernés figurent sur la carte « Stationnement vélos ». (Schéma cyclable 2018).*



L'absence de stationnement vélo dans les secteurs denses est un réel frein à son développement qu'il convient de supprimer dans les meilleurs délais. Il s'agit principalement du périmètre ci-contre dans le centre de Périgueux, mais également de quelques centres-bourgs (Sorges, Ste-Alvère, Vergt, etc.).

L'offre des places doit répondre aux besoins courants à l'aide d'arceaux et aux besoins des places dans des abris sécurisés, louées à l'année.

Les nouvelles places de stationnement vélo doivent essentiellement être installées sur des places de stationnement des voitures. Des expérimentations peuvent être utiles avant de consolider les nouveaux parkings vélos. Un dispositif pratique est recommandé pour faciliter cette transition : une plateforme équipée d'arceaux prête à être posée. Son installation facile permet d'observer pendant quelques mois l'apparition des vélos bien garés.

Stationnement résidentiel dans des locaux du centre-ville

Cette action particulière qui est recommandée pour le centre-ville mérite le zoom suivant.

OBJECTIFS

- Proposer une solution sécurisée et à l'abri aux résidents du centre-ville qui renoncent au vélo lorsque le logement est peu adapté à son stationnement ;
- Revaloriser un centre-ville par l'utilisation de cellules commerciales vacantes ; cette option permet d'éviter la recherche pas toujours fructueuse d'emplacements de stationnement en plein air.
- Apporter un service de stationnement à l'abri aux clients du centre-ville, qui peut par ailleurs apporter du confort pour le (dé)chargement.

DESCRIPTION

Les transformations de locaux en centre-ville (commerces désaffectés, lieux de stockage, ...) en stationnement vélo pour les habitants, voire pour les usagers du centre, ont fait leur preuve ailleurs. Il est fortement recommandé que le centre-ville de Périgueux s'en inspire. Par exemple :

1. Local de stationnement au rez-de-chaussée d'immeuble de centre-ville à Vienne
2. Local commercial utilisé pour le stationnement des clients en centre-ville aux Pays-Bas
3. Création de locaux de stationnement sécurisé des vélos en centre-ville de Bordeaux, utilisés par les habitants souhaitant mettre leurs vélos (parfois onéreux) à l'abri. Des services complémentaires peuvent être imaginés : entretien du vélo, mutualisation avec des activités de cyclo logistique, etc.



L'exemple de Vienne : l'agglomération a loué un local d'environ 40 m². Il a été entièrement réaménagé pour pouvoir accueillir 28 emplacements vélos, il dispose également de 28 casiers individuels pour le remisage des effets personnels. L'accès au local se fait via une carte OuRA. Une vidéosurveillance et une alarme anti-intrusion permettent d'en sécuriser l'espace. Pour l'utilisateur, l'abonnement annuel au local s'élève à 25 € par emplacement.

Stationnement et intermodalité

En matière d'intermodalité, la CAGP poursuivra les implantations des équipements de stationnement vélo :

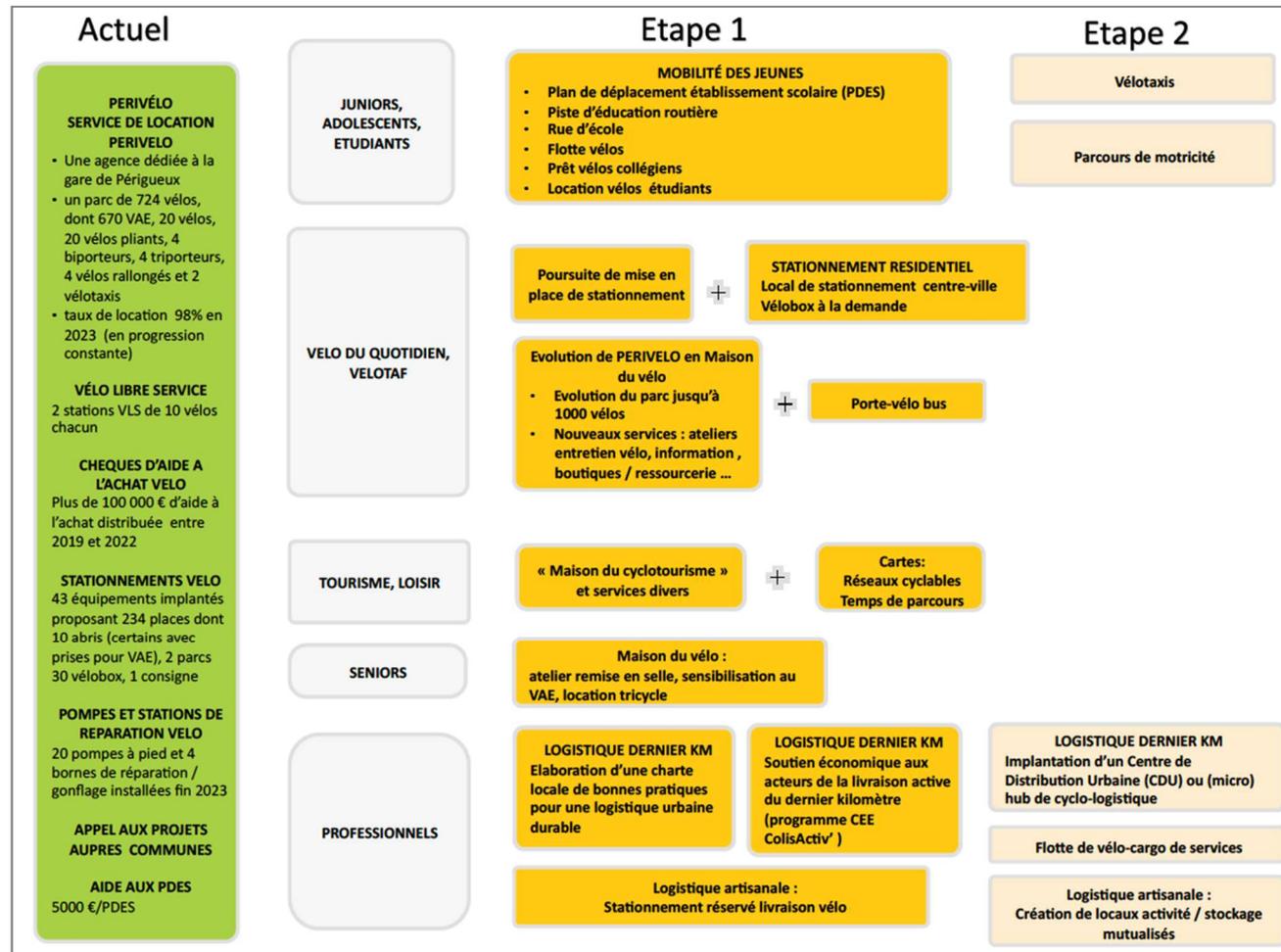
- La capacité des places sécurisées (88 places fin 2023) à l'avant et à l'arrière de la gare de Périgueux (PEM) pourra progressivement être augmentée jusqu'à 100 places pour répondre aux besoins croissants. Toutefois, la capacité actuelle est déjà bien supérieure au minimum de 40 places recommandé pour Périgueux dans le décret relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare de 2021. Par ailleurs, le PEM offrira quelques places pour des vélos plus larges (vélo cargo, biporteur, triporteur, ...). Selon l'Ademe, on gagne 1 nouvel abonné TER pour 5 à 8 places de stationnements vélo sécurisées aménagées.
- Les arrêts majeurs du réseau de bus (plus de 50 montées par jour) seront équipés en arceaux vélos afin de permettre l'intermodalité entre les deux modes de transport (cette mesure figure également dans le PLUi).
- L'installation d'un ou deux arceaux à côté d'un arrêt principal de ramassage scolaire dans les bourgs sera apprécié.



Le besoin en stationnement vélo mérite d'être pris en compte également lors des événements particuliers (concerts, compétitions sportives, ...). Du stationnement provisoire vélo aux abords des grands événements est aussi à imaginer. La participation financière d'entreprises ou d'organismes privés en échange de publicité est pratiquée çà et là.

3.3 Maintenir et diversifier les actions d'accompagnement

La CAGP souhaite maintenir ses actions d'accompagnement, notamment ses services de location de vélos, et diversifier ces actions, d'une part, en faveur de la mobilité des jeunes et, d'autre part, pour le dernier kilomètre dans la logistique urbaine. Les actions et services proposés devront favoriser l'utilisation par tous (juniors, scolaires, « vélotafeurs », seniors, touristes, etc.) des réseaux cyclables du cœur d'agglomération et de son territoire périphérique.



3.3.1 La mobilité active des jeunes

Ce volet est nourri en partie par une source très complète : *Encourager et accompagner la mobilité à vélo des collégiens et des lycéens. (Ademe. 2022).*

OBJECTIFS

- **Un mode à part entière**

Les jeunes sont les cyclistes de demain. Aussi s'agit-il d'une catégorie d'usagers qui mérite plus d'attention que les autres. En effet, l'enjeu ici est de faire du vélo un mode de déplacement à part entière pour les jeunes et les adolescents. Il s'agit d'un sujet d'intérêt général dont le Portail national de l'écomobilité scolaire témoigne : <https://mobiscol.org>.

- **10% à vélo en 2028**

Le nombre de collégiens et de lycéens allant à vélo à leur établissement est extrêmement faible (1,2%) sur le territoire de la CAGP. Fixer 10% comme objectif paraît raisonnable (c'est la moyenne de tous les collèges en Gironde). Cet objectif d'écomobilité est motivé par des raisons environnementales mais également pour la santé de nombreux jeunes qui ne bougent plus suffisamment.

- **Implication optimale des acteurs**

Le plan d'actions qui est résumé, ci-après, est vaste. Aussi, il demande une implication volontariste le plus en amont possible de nombreux acteurs : établissements scolaires, communes, communauté d'agglomération, département, région, rectorat, préfecture, associations (parents d'élèves, cyclistes, Rue de l'avenir...), Union Nationale du Sport Scolaire (UNSS), FFvélo, etc. Il est fortement recommandé d'engager à court terme, en collaboration avec le Conseil Départemental, les collèges du territoire du Grand Périgueux dans ce type d'actions, à commencer par les plus motivés.

DESCRIPTION DES ACTIONS

- **Le Savoir Rouler à Vélo (SRAV)**

Le « Savoir Rouler à Vélo » est un axe majeur du plan national « vélo et mobilités actives ». Ce programme SRAV est destiné aux enfants de 6 à 11 ans avec l'objectif de généraliser l'apprentissage du vélo afin que les enfants acquièrent une réelle autonomie en circulant à vélo sur la voie publique avant leur entrée au collège. Pour les enfants de 11 ans qui n'auraient pas pu suivre le SRAV avant l'entrée au collège, la possibilité est laissée pour que le programme puisse être dispensé (tout ou partie) au cours de la 6^{ème}. L'UNSS, partenaire du SRAV contribue à cette mise en œuvre.



L'objectif est « que chaque jeune entrant au collège ait son attestation SRAV à l'horizon 2024 ». Concrètement, ce dispositif permet aux enfants de 6 à 11 ans d'avoir une formation de 10 heures qui se déroule en trois étapes : savoir pédaler, savoir circuler et savoir rouler à vélo. Cette dernière étape consiste à mettre en pratique les acquis en situation réelle, sur la voie publique. Le programme peut être dispensé dans les temps scolaire, périscolaire ou extrascolaire. Ce sont très souvent les communes qui sont en première ligne de la planification du Savoir rouler à vélo, de son financement, de sa mise en œuvre et de son suivi. Les associations locales peuvent être un appui essentiel pour les communes.

Ce programme, qui s'est installé progressivement depuis 2021 dans plusieurs communes du CAGP demande d'être généralisé maintenant pour tous les élèves afin de respecter l'objectif de 2024.



- **Une piste d'éducation routière communautaire**

Une piste d'éducation routière s'adresse à tous les usagers, des tout-petits sur leur draisienne aux personnes âgées pendant leur stage de remise en selle.... Il s'agit cependant d'un équipement très utile, voire indispensable pour les élèves de toutes les écoles du territoire qui suivent le programme du SRAV.

Il est proposé de créer, dans l'une des communes du cœur d'agglomération, une piste d'éducation routière communautaire d'une taille suffisante pour pouvoir appréhender distinctement chaque configuration de circulation. La seule piste d'éducation routière du territoire, qui se trouve au Parc de la Source à Périgueux, est peu utilisée et assez dégradée. Sa taille (environ 2 200 m²) est insuffisante pour offrir un équipement de qualité, contrairement à un exemple de piste à Copenhague (environ 6 900 m²).

Différentes localisations méritent d'être étudiées et comparées, par exemple : le Parc de la Source (suppression de la piste actuelle et création d'une piste nouvelle), le Silot à Chamiers, l'Espace Franck Grandou à Trélissac, etc.

- **Un parcours de motricité**

La piste d'éducation routière mérite d'être complétée par un parcours de motricité destiné aux tout-petits avec leurs draisennes, vélos et trottinettes. L'apprentissage de l'équilibre grâce à la draisienne rend les débuts sur un vélo (sans petites roues stabilisatrices) généralement très facile.

- **Communication et sensibilisation**

Des actions régulières de communication et de sensibilisation seront nécessaires au niveau des collectivités et des établissements scolaires, non seulement pour expliquer aux adolescents les enjeux de la mobilité active (autonomie, économie, climat, ...), mais encore pour améliorer l'image du vélo auprès de cette catégorie qui est ringarde pour certains ou encore très orientée vers activité sportive et peu vers la pratique utilitaire. Par ailleurs, ces actions devront encourager les filles qui pratiquent moins le vélo que les garçons (cadres mal adaptés, manque de confiance, absence de représentations féminines, ...)



- **Le stationnement des vélos dans les collèges et lycées**

Le Code de la construction et de l'habitation impose depuis 2022 d'installer du stationnement sécurisé vélo dans les nouveaux collèges et lycées avec un minimum de capacité de 15% de l'effectif des agents (personnel, équipe pédagogique) et 15% de l'effectif des usagers (élèves, parents d'élèves, visiteurs).

Exemple : dans le cadre de son plan vélo le Département Val-d'Oise a voté, en 2019, un programme d'implantation de garages à vélos au sein des collèges, ce programme est en cours avec comme objectif de doter d'ici 2028 l'ensemble des collèges du département en stationnements sécurisés.

Exemple : le PLU permet d'aller plus loin que le Code de la construction et de l'habitation ; en effet les collectivités peuvent réglementer la création de stationnements vélo et les dimensionner de manière plus ambitieuse. Par exemple, le PLUi Grand Paris Seine & Oise impose la création d'une place de stationnement vélo pour 3 à 5 élèves/étudiants pour les collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur.

Il est proposé pour les collèges et lycées de la CAGP, via la compétence du Département et de la Région, de suivre au moins l'exemple du Département du Val-d'Oise qui va plus loin que le code en traitant tous les collèges de la même façon : un stationnement sécurisé pour 15% des usagers et de l'effectif des agents.

- **Personnes référentes**

Il est nécessaire d'identifier et d'impliquer une personne sur la thématique du vélo ou de la mobilité active dans les établissements du secondaire et au sein des instances territoriales, pour amorcer une dynamique et pour la création d'actions en faveur du vélo.

- **Plan de déplacement établissement scolaire (PDES)**

Le principal objectif du PDES est de réduire les modes de déplacement motorisés individuels au profit de modes plus sobres en énergie, moins polluants, plus sûrs comme par exemple : les modes doux/actifs, le transport collectif, le covoiturage. S'il est majoritairement utilisé par des communes pour la gestion de leurs groupes scolaires, il existe de plus en plus de PDES de collèges et de lycées. Le PDES a tout son sens dans les collèges et lycées où les élèves sont également fréquemment déposés par les parents et où l'autonomie est à favoriser. Cet outil permet également d'aller chercher des financements.

Un grand nombre des actions identifiées ici peuvent faire partie du plan d'actions du PDES.

Dix établissements situés sur le territoire de la CAGP souhaitent obtenir des informations au sujet du PDES. Il est proposé que la CAGP, via PERIMOUV', joue à court terme un rôle central dans la coordination de cette phase d'information, voire dans l'élaboration des PDES.

- **Flottes vélos**

La présence d'une flotte vélo dans un collège peut favoriser des excursions/sorties scolaires à vélo. Les flottes de vélos sont souvent initiées et utilisées par les sections sportives menées par l'UNSS dans les établissements secondaires. Les flottes de vélos ne sont pas forcément possédées par l'établissement, elles peuvent être également louées à un prestataire, prêtées par une association ou un club, ou une collectivité (intercommunalité, département). Un modèle est donc à imaginer sur le territoire du Grand Périgueux qui regroupe une grande partie des établissements scolaires du département.

Le fonctionnement de la piste d'éducation routière sera facilité par la disponibilité d'une flotte de vélos pour enfants.

- **Élèves en situation de handicap**

Dans le cadre du transport scolaire des élèves en situation de handicap, il convient de regarder au cas par cas si des vélos adaptés peuvent répondre aux besoins de certains élèves.

- **La mise à disposition d'un vélo aux collégiens**

Près d'un Français sur deux, âgés de 15 ans ou plus, ne dispose pas de vélo personnel. Il est proposé que la CAGP, en collaboration avec le Conseil départemental, suive l'exemple du Conseil départemental de la Mayenne. Il fait partie des collectivités qui proposent, à titre expérimental, aux collégiens volontaires, d'emprunter un vélo afin d'assurer leurs déplacements quotidiens pour se rendre à leur collège. Une cinquantaine de vélos ont ainsi vocation à être prêtés aux collégiens. Le prêt donne lieu à une convention avec les parents. Cette action rencontre une forte demande de la part des élèves. Elle devrait s'adresser en priorité aux élèves ayant des difficultés pour l'acquisition d'un vélo. Pour l'année scolaire 2020/21, l'opération a coûté 24 000 € pour l'achat des 60 vélos (et de 31 kits accessoires), auxquels se sont ajoutés 646 € pour leur entretien (courant et lors de la restitution).

- **L'entretien, la réparation et la vente (équipement et apprentissage)**

Certains établissements et/ou des collectivités font intervenir une association vélo auprès des élèves qui réalise un temps de sensibilisation à la réparation du vélo et aux équipements de sécurité. Dans d'autres établissements, des professeurs ont pu mettre en place ce type d'intervention en créant un club scolaire sur la thématique du vélo.

Au-delà de la maintenance du vélo, des établissements scolaires sous l'impulsion d'élèves, de membres de l'équipe pédagogique ou de parents d'élèves mettent en place des ventes de vélos entre les élèves. Ces bourses aux vélos couplées à l'organisation d'ateliers de maintenance permettent d'équiper les élèves de vélo en bon état à moindre coût et de les sensibiliser.

- **Le prêt vélos gratuit pour jeunes adultes**

Exemple : la Métropole Grand Lyon propose un vélo gratuit pour les personnes entre 18 et 25 ans qui sont étudiant(e)s, en recherche d'emploi ou en parcours d'insertion et qui habitent la métropole. Ce contrat dure au maximum un an et est renouvelable jusqu'à 2 ans. Les vélos prêtés sont d'anciens vélos reconditionnés par des personnes en atelier d'insertion. Avec cette action, ce sont environ 20 postes qui sont créés, dont 15 proposés à des personnes éloignées de l'emploi.

Il est proposé de s'inspirer de cet exemple pour mettre en place, dans un premier temps, ce prêt gratuit aux étudiants et, dans un deuxième temps, aux personnes en recherche d'emploi et en parcours d'insertion.

An advertisement for the 'Freevélo'v' program in Lyon. It features a green bicycle with a basket on the back, parked on a cobblestone path next to a body of water. The text on the left reads: 'Un vélo gratuit pour vous ? Oui de 3 à 12 mois !' followed by a smaller line: 'Vous avez entre 18 et 25 ans et vous êtes étudiants ou étudiantes, jeunes en recherche d'emploi ou en parcours d'insertion, dans la Métropole de Lyon, on vous prête un vélo pendant 1 an.' Below this is a green button that says 'Je m'inscris'. The logo 'freevélo'v' is visible on the bicycle's basket. At the bottom right of the image area, it says 'Freevélo'v. Métropole de Lyon'.

- **La rue d'école**

La rue d'école, appelée aussi rue scolaire a pour objectif d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes aux abords de l'école et d'y éviter tout danger lié à la circulation automobile. Pour y parvenir, on limite l'accès des véhicules à moteur dans la rue de l'école principalement aux horaires d'entrée et de sortie scolaires.

Ce dispositif dont bénéficient deux écoles à Périgueux mérite une généralisation sur toutes les communes de la CAGP pour les écoles dont la configuration des abords le justifie et le permet.

- **La distribution d'équipements de sécurité**

Pour la sécurité des élèves à vélo, des acteurs de terrain encouragent les démarches de sensibilisation et de distribution d'éléments permettant aux élèves d'être vus et de voir.

De nombreuses opérations de distribution de gilets jaunes et de kits d'éclairage obligatoires existent. Dans le cadre des actions de sécurité routière des départements (PDASR), les préfetures peuvent financer les équipements de sécurité cités à destination des élèves.

- **Actions temporaires**

Différentes actions temporaires sont mises en œuvre pour la sensibilisation, la motivation, ... des jeunes :

- en mai la **Semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège**. Elle intègre des activités à destination des élèves en primaire et au collège.
- des défis en direction des adolescents, encadrés par les équipes éducatives, sont un moyen d'aborder l'écomobilité scolaire sous l'angle du challenge, dans l'intérêt de faire un événement et ainsi de motiver les élèves. Par exemple, le challenge de l'écomobilité au collège (départements du Nord et du Pas-de-Calais CREM/ADAV), le « Challenge inter-collège » à Cuisery (Saône-et-Loire) en 2021.

- **Vélotaxis**

Les deux vélos collectifs, baptisés « vélotaxis » par Pervélo ont été expérimentés pour les activités scolaires et extra-scolaires de l'école des Maurilloux à Trélissac. Ils demandent maintenant une forte communication auprès de toutes les communes pour une utilisation optimale dans un premier temps et, selon les résultats, une acquisition soit du même modèle (pour 8 petits enfants sans pédalage), soit d'un vélo collectif avec une capacité plus grande (pour 8 à 11 enfants avec pédalage).

Un travail avec les centres de loisirs est aussi à rechercher pour l'utilisation des vélotaxis. Cela serait également complémentaire à l'usage scolaire.



- **Vélobus et pédibus**

Le pédibus et le vélobus sont des modes de ramassage scolaire qui peuvent remplacer des trajets en voiture (en France, 2 enfants sur 3 vont à l'école en voiture alors que la plupart habite à moins d'un kilomètre de son école). Les enfants d'un quartier se déplacent à pied (le pédibus pour des trajets jusqu'à 1 km) ou à vélo (le vélobus pour des trajets jusqu'à 3 km), encadrés par des parents. Des itinéraires sont définis et des arrêts sont installés. Comme pour le bus, à une heure précise, l'enfant se rend à l'arrêt le plus proche de son domicile. Les accompagnateurs arrivent avec le cortège, récupèrent les enfants à l'arrêt et repartent en direction de l'école. Le retour s'effectue de la même façon.

Les lignes sont encadrées par les parents, associations de parents d'élèves ou les communes. La responsabilité ainsi que les questions d'assurances concernant les accompagnateurs sont clairement établies.



3.3.2 Évolutions Périvélo

OBJECTIFS

- Poursuivre les services de location longue durée ;
- Renforcer le service de vélo en libre-service dans les zones d'activités où, traditionnellement, les réseaux du bus urbains ne parviennent pas à offrir une offre de desserte satisfaisant. En cause, l'étendue de ces zones et la multitude des organisations du temps de travail. Le vélo peut apporter une souplesse intéressante à l'offre de bus, en lui étant complémentaire ;
- Favoriser les déplacements intermodaux bus-vélo par l'emport des vélos, à l'arrière des cars, pour faciliter la pratique du vélo dans des secteurs plus difficiles d'accès ;
- Élargir la palette des services vers l'accueil et la participation des usagers (vélo au quotidien, touristes).

DESCRIPTION

- **Service de location longue durée**

Périvélo gère actuellement un parc de 724 vélos (dont 92,5% de VAE). Il est proposé de l'agrandir jusqu'à 1000 vélos avec une attention particulière pour la demande des habitants de vélos spécifiques (vélos rallongés, triporteurs, ...) ainsi que pour les vélos collectifs.

- **Vélo libre-service (VLS) en zone d'activité**

La CAGP a installé dans une logique d'intermodalité, 2 stations de VLS, l'une sur le parvis de la Gare de Périgueux et l'autre sur le parvis de la halte ferroviaire de Boulazac. La solution « légère » des VLS permet de proposer une offre localisée sur des secteurs difficiles à desservir en transports publics. Sur le cœur d'agglomération du Grand Périgueux, on peut imaginer l'implantation de stations VLS sur les zones d'activités ou commerciales suivantes : Péri-Ouest à Marsac, la ZI de Boulazac et Cré@Vallée, mais aussi en centre-ville aux abords des principaux pôles bus (Bugeaud, Tourny, place du 8 mai, centre Joséphine Baker) dans une logique de complémentarité intermodale et de cheminement actif dans le cœur de Ville vis-à-vis notamment des projets de piétonisations (exemple projet rue Taillefer)



- **Embarquement des vélos dans les transports**

La topographie rend certains secteurs du cœur d'agglomération plus difficiles d'accès à vélo. L'embarquement des vélos par les cars peut, dans ces cas, encourager certains usagers à prendre leur vélo pour aller à l'arrêt et à le garder pendant le trajet pour ensuite se déplacer en ville. Il est proposé de cibler quelques lignes pour lancer une expérimentation. Différents embarquements fonctionnent déjà ailleurs, par exemple :

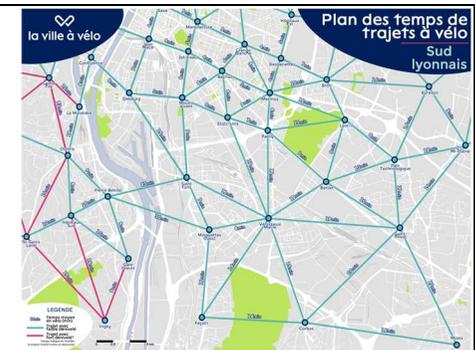
- dans les bus du Havre Seine Métropole dont trois lignes peuvent accueillir jusqu'à 6 vélos à bord ;
- sur les secteurs des coteaux de l'agglomération de Grenoble, quelques lignes du réseau TAG proposent des porte-vélos qui permettent de transporter de 4 à 8 vélos selon le modèle ;
- Sytral Mobilités a lancé en novembre 2022 une expérimentation sur quatre lignes régulières du réseau des Cars du Rhône. « Sur les 22 véhicules équipés, 5 à 6 vélos pourront être emportés en fonction du système expérimenté. Celui avec assistance au levage pourra emporter 5 vélos et celui sans, 6. Cette expérimentation n'ajoute pas de coût pour les utilisateurs qui pourront l'utiliser gratuitement à chaque arrêt. » (LYONMAG.com).



Les Cars du Rhone (Source : LYONMAG)



Le Havre Seine Métropole



Métropole de Lyon

- **Maison du vélo**

Les maisons du vélo sont un véritable plus pour les cyclistes : être identifiables et reconnus grâce à son pignon sur rue, s'activer dans une pépinière pour la culture du vélo, disposer d'un lieu convivial et de lien social. Ces maisons proposent souvent des ateliers de réparation (participatif ou réparation sur-mesure), des boutiques de pièces de seconde main, de la location courte et longue durée, des cours collectifs ou individuels, de l'information (aides à l'achat, réglementation, cartes, temps de trajet ...), de la formation autour de la mobilité vélo (aménagements cyclables existants, stationnement), de la réparation cycles et enfin des prestations aux professionnels notamment dans le cadre de PDE, PDA, événementiel ...

La CAGP mettra à la disposition un outil cartographique interactif permettant aux cyclistes de trouver les itinéraires les plus adaptés et tous les services vélo. La maison du vélo offrira un accès à cet outil et elle en fera la promotion.

Il est temps de doter l'agglomération du Grand Périgueux d'une maison du vélo en tenant compte des forces vives du territoire. Actuellement deux associations, installées à Périgueux, offrent certains services correspondants à ceux d'une maison du vélo :

- l'association Vélorution Périgourdine qui organise depuis 2016 des ateliers d'entretien et d'autoréparation, la vente de vélos recyclés, l'échange de vélos pour les enfants et une vélo-école pour adultes ;
- l'association Des Jantes et des Gens qui organise depuis 2023 des ateliers mécaniques d'autoréparation, la remise en état de vélos usagés et diverses animations et formations...

Par ailleurs, il n'est pas à exclure qu'à court ou moyen terme ce vivier de bénévoles sera rejoint par une ou plusieurs autres associations sur le territoire. Leur savoir-faire est précieux pour une maison du vélo. Aussi se pose la question si l'une ou plusieurs d'entre elles souhaitent s'impliquer dans le bon fonctionnement d'une maison du vélo qui signifie plutôt la présence d'un ou plusieurs salariés que de bénévoles.



- **Maison du cyclotourisme**

Les fréquentations loisirs et cyclotouristiques progressent d'année en année ce qui peut être expliqué par la mise en œuvre des schémas cyclables à tous les niveaux concernés : européen, national et départemental. Par exemple, les 10 itinéraires EuroVélo en France sont réalisés à 94% en 2023 (Vélo&Territoires). Dans ce contexte, il est fort probable que les touristes à vélo seront de plus en plus nombreux à fréquenter la Dordogne au fur et à mesure que les schémas cyclables cités avancent dans le département.

Il est souhaitable que la Communauté d'Agglomération du Grand Périgueux soit attractive dans ce domaine et s'inscrive dans cette évolution par une implication active dans l'accueil des cyclotouristes visiteurs et des locaux à la recherche de sorties à vélos pendant leurs loisirs. On pourrait se contenter des informations fournies par les offices de tourisme mais il est préférable d'être plus ambitieux en proposant également divers services ciblés qui ne relèvent pas de ces offices. Cela est possible dans un lieu dédié, une maison du cyclotourisme. Son fonctionnement peut s'inspirer d'un exemple réussi à Tours :

L'Accueil vélo et rando Tours Val de Loire est un équipement qui a été inauguré en juillet 2017 par Tours Métropole Val de Loire. Il s'agit à la fois d'une vitrine de l'offre touristique du Val de Loire et d'un lieu de promotion de tous les acteurs du vélo et de la randonnée cyclable et pédestre sur le territoire. Situé en plein cœur de la ville de Tours, l'Accueil Vélo et Rando propose tout au long de l'année de nombreux services et animations pour faciliter les déplacements à vélo :

- **accueil personnalisé** : point d'informations sur les randonnées pédestres et cyclables, les loueurs et réparateurs de vélos. Cartes et topoguides et titres de transport en vente ;
- **services** : un service de location de vélos longue durée (Velociti), 24 consignes spacieuses et sécurisées (participation de 3€), vestiaire, sanitaires et douche (participation de 2€) et recharge des téléphones portables, borne de recharge rapide pour les VAE, station de gonflage ;
- **atelier autoréparation** : potences et outils à disposition pour réparer son vélo, séances de marquage antivol ;
- **espace de détente et convivialité** équipé de wifi, de distributeurs de boissons chaudes et fraîches, kitchenette pour réchauffer plats et biberons, fontaine à eau...) pour prendre une collation, échanger et faire des rencontres ;
- **balade à vélo** : une dizaine de balades avec un guide est proposée pendant la saison estivale.

Cet équipement de 125 m², installée tout près de la gare et de l'Office du Tourisme, a été financée par la métropole à hauteur de 100 000€ avec le soutien de la Région Centre-Val de Loire de 40 000 €.



- **OU une Maison du cycle et du cyclotourisme ?**

La Maison du vélo et la Maison du cyclotourisme proposent quelques services similaires : autoréparation, information, sanitaires, gonflage, recharge électrique, Cela fait poser la question d'un groupement des deux et d'une mutualisation des services proposés.

Quant à l'implantation des deux maisons ou d'une maison commune il est essentiel d'insister sur la préférence pour la proximité du PEM surtout pour les cyclotouristes. En effet, d'un questionnaire en ligne soumis à plus de 1000 internautes cyclistes il ressort que plus de la moitié des répondants attachent également une grande importance à l'accessibilité de la gare à vélo (2017. Départements & Régions Cyclables, aujourd'hui Vélo & territoires).

Un rapprochement mobilités et tourisme est aussi à trouver dans le montage de ce projet.

3.3.3 Logistique du dernier kilomètre

La volonté d'améliorer le bilan environnemental de la logistique urbaine prendra de plus en plus d'ampleur dans les années à venir. Le vélo peut jouer un rôle dans cette amélioration notamment dans le transport du dernier kilomètre. C'est pourquoi plusieurs actions complémentaires sont proposées ici.

Élaboration d'une charte locale de bonnes pratiques pour une logistique urbaine durable

OBJECTIFS

La logistique du dernier kilomètre est celle provoquant un impact environnemental très négatif.

En effet, avec une part du trafic en centre-ville située entre 10 et 20 %, le transport de marchandises représente environ 30 % du taux d'occupation de la voirie. L'exemple suivant de Rennes Métropole s'inscrit dans l'objectif national pour agir sur le climat : réduire de 50 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030.

Cela est décliné en trois mesures :

- Suppression des livraisons diesel dans le centre-ville de Rennes (horizon 2030)
- Réduction de 30% des déplacements réalisés en diesel sur le reste de la métropole (horizon 2030)
- Création d'une zone à faible émissions

Pour le Grand Périgueux, il est important de tenir compte de l'étude réalisée sur la qualité de l'air dans le cœur d'agglomération en lien avec le PCAET.

DESCRIPTION

- Fruit de plusieurs mois d'échanges, la charte locale de bonnes pratiques pour une logistique urbaine durable a été signée le 24 juin 2021 par une trentaine de partenaires, à l'Hôtel de Rennes Métropole, marquant ainsi le début d'un travail commun, à la croisée des enjeux environnementaux, économiques et sociaux. Depuis, la charte est déclinée en actions dans le cadre de groupes de travail thématiques (diagnostic, enjeux sociaux, livraisons, ZFE et transition énergétique des véhicules, ...).
- Début 2023, plus de 70 structures étaient signataires de la charte (entreprises, fédérations, associations), et ont participé aux groupes de travail : « Diagnostic & Observatoire », « ZFE & Transition des parcs », « Livraisons » et « Enjeux sociaux ».
- En 2022, les groupes de travail se sont attelés à construire un diagnostic des flux de marchandises en ville (avec le support de l'agence d'urbanisme locale l'AUDIAR). En 2023, différentes actions se lancent : une évaluation des besoins en aires de livraison d'une part, l'identification et le traitement de situations à risques (tant pour les professionnels que pour les tiers) d'autre part. avec une présence à l'événement Let's GO de Bretagne Supply Chain en février.

- Des études sont également en cours en 2023, sur les scénarios possibles pour la future Zones à Faibles Émissions mobilité, ainsi qu'une mission d'AMO visant à préparer le lancement d'un Appel à Projets pour la création de nouveaux « espaces logistiques urbains » sur des fonciers pré-identifiés.

Implantation d'un Centre de Distribution Urbaine ou (micro) hub de cyclo-logistique

OBJECTIFS

Permettre de « verdir » le dernier km en proposant aux transporteurs de récupérer leurs colis et palettes et d'assurer à leur place la livraison en centre-ville à l'aide de véhicules électriques ou vélos-cargo.

DESCRIPTION

Exemple 1 : Cityporto en Italie (Padoue) est un centre de distribution urbaine (CDU). Il permet de consolider les livraisons des différents opérateurs de transport de la vieille ville, amenant une réduction de la congestion urbaine et une baisse de la pollution accentuée par l'utilisation d'une flotte de véhicules (camionnettes) hybrides et GNV. Subventionné les quatre premières années, Cityporto est aujourd'hui à l'équilibre. Le système de transport urbain de marchandises de Cityporto a été exporté dans cinq autres villes italiennes de taille petite ou moyenne (Aoste, Como, Modena, Rovigo, Abano Terme).

Exemple 2 : Pôle Paris Pantin Pré-Saint-Gervais. À l'ombre du tablier du périphérique dans le 19e arrondissement de Paris, P4, un espace de près de 800 m² dédié à la logistique urbaine relie Paris à la Seine-Saint-Denis. Réinvestissant un espace interstitiel jusqu'ici perdu pour la ville et ses habitants, ce nouveau site Sogaris va permettre de répondre aux besoins croissants des professionnels, de conforter le lien entre Paris et Pantin et d'accélérer la transition écologique du transport de marchandises à Paris.



Cityporto (Padoue)

Pôle Paris Pantin

Strasbourg (Source:AFP)

DHL

Exemple 3 : Bayonne offre un hypercentre avec un vaste plateau piétonnier pour une importante offre commerçante mais aussi des voies héritées d'un passé ancien, peu adaptées à la livraison par gros porteurs. La livraison sur le « dernier km » est un sujet crucial. Avec le Plan Climat et la démarche Agenda 21, il a été décidé de définir de nouvelles règles de desserte des marchandises en centre-ville afin de favoriser les véhicules moins émissifs. L'objectif était de réfléchir à un système de livraisons en centre-ville plus vertueux, avec un enjeu pour la santé mais aussi pour le confort visuel et la limitation du bruit en centre-ville.

Depuis 2014, il a été créé un espace de logistique urbain (ELU) afin de mutualiser les flux et de proposer des livraisons en centre-ville par véhicules électriques (vélos cargos et véhicules légers) et hybrides (poids lourds). L'objectif initial était de couvrir 10% à 15% des livraisons sur l'hypercentre. En 2020, en hypercentre de Bayonne : 4 000 à 5 000 unités / mois sont livrées. Il a d'abord été réalisé en 2012-2013 une étude quantitative des flux de marchandises en ville (via Freturb) et une étude qualitative, qui ont permis de définir les implantations logistiques et les usages de livraisons/enlèvements sur le territoire. Suite à ça, un premier CDU de 700m² a ouvert à 2km du centre-ville en 2014, exploité par la SCOP Hemengo Erlea. Il était prévu que le loyer soit partiellement subventionné par la ville pendant 3 ans. Dès 2015, la SCOP change de locaux car le loyer en centre-ville était trop élevé, et la surface trop grande. En 2020, l'activité est finalement déplacée vers une plateforme de 1200m², située sur la ZA Saint-Etienne (à 4km au nord du centre-ville de Bayonne) couplée à un deuxième CDU, situé en centre-ville. La plateforme de la ZA sert de centre de tri et de consolidation. Une partie des marchandises sont acheminées vers le CDU du centre-ville par 2 poids lourds hybrides de 7,5T, où elles sont transbordées dans des triporteurs électriques pour assurer les derniers kilomètres/mètres en hyper-centre. Les plus gros volumes sont acheminés en centre-ville directement par 2 véhicules légers électriques (Kangoo et Colibus) depuis la plateforme de la ZA. En 2022, la SCOP emploie 47 personnes dont 28 sont coopérateurs. 85% des volumes livrés en centre-ville proviennent d'une dizaine de clients, principalement des confrères (transporteurs DPD, DHL, ...).

Exemple 4 : Expérimentation de micro-hubs d'approvisionnement ou d'enlèvement de colis sur des emplacements de stationnement à Paris. Sur les années 2020/2021 une expérimentation a été menée avenue Dutuit dans le 8^{ème} arrondissement avec un partage d'une grande emprise par 3 opérateurs (UPS, Transgourmet, Geodis). En 2021/2022, une autre expérimentation a été conduite par Stuart et en juin 2022 a démarré une nouvelle avec Sogaris, Olvo et Ecolotrans.



OBJECTIFS

Le programme CEE ColisActiv' vise à réduire le coût de la livraison active de colis (marche et vélo) afin de la rendre compétitive par rapport aux livraisons en véhicules thermiques.



DESCRIPTION

Le programme CEE ColisActiv' propose de verser une prime par livraison de colis, afin de compenser la différence de prix pour les chargeurs et clients, et ainsi participer au développement économique des acteurs de la livraison active du dernier kilomètre.

Angers Loire Métropole fait partie des quatre territoires pilotes sélectionnés en 2020 pour expérimenter le programme ColisActiv', aux côtés de la Communauté urbaine Grand Reims, l'Établissement public territorial Paris Est Marne et Bois et le Syndicat Mixte des Mobilités de l'aire Grenobloise.

Éligibilité : collectivités denses (villes ou métropoles) de + de 50 000 habitants en capacité de financer le dispositif, engagées dans une démarche de logistique urbaine durable et disposant d'un réseau d'infrastructures cyclables adapté. Une subvention dégressive est versée durant trois ans aux entreprises de livraison du dernier kilomètre, pour chaque colis livré par mode actif. Cette subvention est, au moins pour moitié, impactée sur la facture des donneurs d'ordres (transporteurs/chargeurs) pour les inciter à reporter un flux plus important de colis vers ces modes plus écologiques. Porté par SOFUB, joint-venture de Sonergia, spécialiste en économie d'énergie, et la FUB, association référente en mobilité active, ColisActiv' allie un algorithme d'analyse des données de livraison et une éco-blockchain, qui permettent à la fois de certifier les modes de déplacement et de cartographier les flux. Près de 240 000 colis ont été livrés via ColisActiv' entre mars 2021 et mars 2022 par K'livéo, Rouelibreenmaine et Altern'Transport, pour un montant de prime de 136 500€, soit une prime moyenne de 0,57€ par colis. Le développement de la cyclologistique permet de réduire les émissions de particules fines et de GES, et de diminuant la congestion urbaine. Il permet également de réduire les nuisances sonores.

3.3.4 Flotte de vélo-cargo de services

OBJECTIFS

Diminuer les déplacements en camionnette de service et améliorer les conditions de travail.

DESCRIPTION

Exemple de la ville de Tours.

- Le service des Parcs et Jardins de la ville de Tours s'équipe de triporteurs.
- Un triporteur permet de remplacer plusieurs brouettes et de réduire l'utilisation de la camionnette d'environ 20% (estimation). Cette diminution de l'utilisation de la camionnette permet une diminution des gaz à effet de serre, et le triporteur peut de ce fait être rentabilisé en 18 mois grâce à l'économie de carburant. Les agents ne sont plus obligés de marcher avec une brouette sur de longues distances, ce qui améliore leurs conditions de travail.
- Grâce au triporteur les agents sont d'avantages autonomes pour leurs déplacements car ils dépendent moins de la camionnette de service. Ils ne sont pas obligés d'être accompagnés par un autre agent avec une brouette pour les aider à transporter le matériel dont ils ont besoin. Le triporteur ne nécessitant pas de permis de conduire, il peut être utilisé par tous. La conduite est simple et accessible à tous.
- Deux triporteurs ont été achetés, un pour le Jardin Botanique puis un autre pour le Jardin des Prébendes d'Oé. Le service Menuiserie de la ville de Tours a apporté sa participation en réalisant et en adaptant des caisses sur les triporteurs.



Source : Tours

3.3.5 Logistique artisanale : favoriser le stationnement réservé à la livraison vélo

OBJECTIFS

Un frein important au développement de la cyclologistique artisanale est la disponibilité de stationnement réservé aux artisans vélo. La pratique qui semble la plus répandue parmi les artisans en démarche de cyclologistique, est de limiter leur transport de charges lourdes en faisant livrer (et enlever) les pièces et matériaux directement sur les chantiers sur lesquels ils interviennent. Pour cela, il peut être fait appel à des sociétés de cyclologistique (par exemple l'atelier « Remuménage » à Bordeaux). Le vélo cargo de l'artisan est dans ce cas, chargé d'outils et de pièces détachées (Source : *Étude prospective de la transition mobilière décarbonée des artisans au sein de la métropole bordelaise - Mémoire de Master 1 Toulouse Jean Jaurès - Eline Delange 2022-2023*). La disponibilité de stationnement accessible aux vélos cargo reste un enjeu majeur.

Pour mémoire, une aire de livraison est une zone d'arrêt et non de stationnement. Elle est destinée à effectuer des opérations de chargement et déchargement de marchandises ou de personnes, le conducteur devant rester à proximité de son véhicule pour le déplacer le cas échéant, selon l'article R.110-2 du Code de la Route.

DESCRIPTION

Plusieurs actions peuvent être menées :

1. Élaboration d'un schéma directeur des aires de livraison pour évaluer leur nombre et localisations actuelles, et proposer un plan de déploiement de nouvelles aires.
2. Création de places réservées aux vélos-cargos.
3. Sanctuarisation des aires de livraison :

Si les places livraison sont régies d'une manière générale par le code de la Route, leur utilisation peut tout de même varier sous l'impulsion du maire, et des arrêtés municipaux peuvent ainsi définir des horaires d'occupation. À Paris, cohabitent par exemple deux types d'emplacements livraison depuis 2016 : des zones dites "sanctuarisées", réservées uniquement à la livraison, de jour comme de nuit, et d'autres "partagées". Sur celles-ci les usagers sont alors autorisés à y stationner leur véhicule la nuit de 20h à 7h, ainsi que les dimanches et les jours fériés. On peut les repérer grâce à leur marquage jaune de lignes discontinues.



Photo : Ville de Paris

4. Le suivi du Schéma cyclable

Un suivi annuel est essentiel pour savoir si l'avancement du Schéma cyclable est en phase avec la programmation globale entre 2023 et 2028 puis 2040. Les indicateurs suivants sont proposés pour ce suivi.

Les aménagements cyclables : l'avancement du réseau cyclable du cœur d'agglomération et des itinéraires cyclables du territoire, exprimés en longueur par type d'aménagement

L'évolution de la pratique du vélo : l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) est le seul moyen pour avoir une vue d'ensemble sur la répartition des différents modes de déplacements. Elle est recommandée malgré son coût élevé.

En attendant l'EMD, la tendance dans l'évolution peut être identifiée sur la base de comptages effectués annuellement pendant un jour représentatif sur les mêmes localisations du réseau cyclable. Il est recommandé de les réaliser sur 5 à 10 points, par exemple à deux ou trois endroits les plus fréquentés de la voie verte de l'Isle, un sur la voie verte du Manoire, deux ou trois passages sur l'Isle (deux passerelles existantes et un pont avant et après son aménagement), un sur le boulevard Michel Montaigne à Périgueux, un sur la rue Jean Secret à Périgueux (accès au campus universitaire),

Il s'agit soit de comptages manuels ciblés sur les cyclistes, en distinguant différentes catégories (sexe, VAE, enfant, trottinette, ...), soit de comptages avec caméra qui permet d'analyser tous les flux (vélos, bus, voitures, poids lourds). Sur l'un des points les plus fréquentés, il est possible de remplacer le comptage ponctuel par un comptage permanent à l'aide d'un totem. Il s'agit d'une borne qui affiche les comptages en temps réel, aux formats annuels et journaliers grâce à des boucles magnétiques installées sur l'aménagement cyclable dédié pour enregistrer les passages de cycles.

La mobilité des jeunes : l'un des rares indicateurs qui doit être exploité est l'évolution du nombre de collégiens et lycéens à vélo à l'aide de comptages dans les parkings dédiés. L'augmentation du nombre de places de parking vélo dans ces établissements scolaires est également à prendre en compte.

Le stationnement vélo : le nombre de places disponibles et la diversité des équipements de stationnement sont des indicateurs importants. La connaissance des équipements existants est incomplète. C'est pourquoi il est indispensable de réaliser d'abord un inventaire précis sur l'ensemble du territoire des différents équipements de stationnement et de leurs capacités. L'actualisation régulière permettra d'effectuer ensuite un suivi concret.

Location et prêt des vélos :

- bilan annuel du nombre de vélos disponibles et du nombre de vélos loués en longue durée et la durée de la location
- bilan annuel des stations de vélos en libre-service
- bilan annuel du nombre de vélos recyclés et prêtés

L'aide à l'achat des vélos : bilan annuel du nombre de chèques remis et de la diversité de vélos concernés

Logistique du dernier kilomètre : le nombre de kilomètres effectués par les vélos et l'estimation de la réduction des émissions de particules fines et de GES. Pour le Grand Périgueux, il est important de tenir compte de l'étude réalisée sur la qualité de l'air dans le cœur d'agglomération en lien avec son Plan climat air-énergie territorial (PCAET).

5. Le budget estimatif

POSTES DE DEPENSES	à 2028	à 2040
Réseau cyclable	9 000 000 €	50 000 000 €
Poursuite d'installation de places de stationnement, pompes et stations de réparation	54 000 €	-
Stationnement vélo résidentiel centre ville : local, vélobox collectifs	195 000 €	-
Evolution du parc vélos + vélotaxis (achat, entretien, renouvellement) : atteindre 1 000 vélos en 2026	683 000 €	-
Chèques d'aide à l'achat vélo	150 000 €	-
Nouvel Appel à projets VELO auprès des communes	400 000 €	-
Mobilité des jeunes	190 000 €	-
Piste d'éducation routière et parcours de motricité avec flotte vélos	100 000 €	-
Logistique du dernier km	116 000 €	-
Mesurer l'évolution des pratiques	45 000 €	-
Communication ET outils numériques de promotion	50 000 €	-
TOTAL HT	10 983 000 €	50 000 000 €

Ces montants s'entendent hors subventions mobilisables (Europe, État, ...), soit environ 20 à 30%.