

## SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DU GRAND CUBZAGUAIS PHASE I -DIAGNOSTIC



20 juillet 2020

Réf : 2019.1017 E01

Rédactrice : Mira KATRANZHIEVA \_ Vizea

Pilotage : Jonathan COULET \_ Vizea

# SOMMAIRE

## Table des matières

<b>Partie 1 PHASE I - DIAGNOSTIC</b> .....	<b>5</b>
<b>1 Préambule</b> .....	<b>5</b>
<b>2 Contexte et objectifs du schéma directeur cyclable</b> .....	<b>5</b>
<b>3 Articulation avec les documents cadres</b> .....	<b>10</b>
3.1 Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Nouvelle-Aquitaine .....	10
3.2 Un SCOT commun pour deux communautés de communes .....	12
3.3 PCAET .....	12
3.4 Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables .....	13
3.5 Plan départemental de déplacement à vélo .....	13
<b>4 État des lieux de l'offre</b> .....	<b>15</b>
4.1 Plan vélo .....	15
4.2 Le système vélo .....	17
4.3 Réseau cyclable existant.....	21
4.4 Aménagements cyclables .....	28
4.5 Réseau viaire, ferroviaire et franchissements .....	46
4.6 Offre en transport en commun et covoiturage – Potentiel intermodal .....	49
<b>5 Usages et pratiques des déplacements à vélo</b> .....	<b>55</b>
5.1 Motifs des déplacements .....	55
5.2 Des dynamiques socio-économiques qui influent sur les déplacements .....	56
5.3 La pratique du vélo au sein du territoire aujourd'hui .....	59
5.4 Analyse des flux pendulaires des déplacements.....	63
5.5 Synthèse des enjeux stratégique .....	71
5.6 Gouvernance .....	73

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Comparaison de l'efficacité des modes bus/voiture/vélo, source : Accès transports viables, Québec .....	7
Figure 2 : Insertion du projet dans le territoire régional et départemental .....	8
.....	9
Figure 4 : Schéma de compatibilité des documents de planification.....	10
Figure 5 : Découpage administratif, localisation des communautés de communes en Nouvelle-Aquitaine.....	13
Figure 6 : Itinéraire de la V80, présente sur le territoire, Source AF3V .....	21
Figure 7 : Extrait du Schéma Régional des Véloroutes et Voies vertes 2020, approuvée en mai 2020 par le Conseil Régional.....	22
Figure 8 : Véloroute V80 Saint-Gervais .....	23
Figure 9 : V80, Prignac-et-Marcamps.....	23
Figure 10 : Aménagements cyclables existants/ Cette carte risque d'évoluer le long de l'étude, en fonction des retours des acteurs du territoire .....	25
Figure 11 : Focus des aménagements cyclables localisés au Sud-Est du territoire, Source Vizea terrain.....	26
Figure 12 : Zone 30, Centre de Bourg à gauche et Prignac-et-Marcamps à droite.....	27
Figure 13 : panneau double-sens .....	30
Figure 14 : Carte des rues en zone 30, Saint-André de Cubzac.....	39
Figure 15 : Zones 30, Saint-Gervais et entrée de Teuillac .....	39
Figure 16 : Racks vélos, devant la Mairie de Gauriaguet.....	41
Figure 17 : Localisation des zones de stationnements vélo et des parkings, à Saint-André de Cubzac .....	43
Figure 18 : Arceaux vélos, devant l'Ecole à Bourg à gauche et devant la gare de Saint-André de Cubzac, photo de droite .....	43
Figure 19 : Tableau récapitulatif des aménagements existants et service vélo .....	45
Figure 20 : Réseau viaire existant .....	47
Figure 21 : Comptages routiers, enregistrés en 2017 et 2018, source département de la Gironde .....	48
Figure 22 : Zone de chalandise en semaine sur la gare de montée.....	50
Figure 23 : Réseau de transport en commun et aires de covoiturage .....	51
Figure 24 : Carte isochrone de l'accessibilité à vélo des gares en temps et en distances.....	53
Figure 25 : Zone de chalandise de 300 mètres autour des secteurs les plus densément peuplés, Source INSEE ....	58
Figure 26 : Densité de population. Source : INSEE .....	58
Figure 27 : Indicateurs de la mobilité quotidienne, Source des données : Observatoire des Territoires .....	64
Figure 28 / Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail dans le Grand Cubzaguais en 2016, source INSEE.....	64
Figure 29 : Carte de localisation des zones d'activités .....	66
Figure 30 : Carte des principaux flux domicile travail sur le territoire, supérieurs à 100 personnes, source des données INSEE.....	67
Figure 31 : Localisation des différents établissements scolaires .....	68
Figure 32 : Carte des principaux sites touristiques .....	69
Figure 33 : .....	69
Figure 34 : Présence de jalonnement touristique sur la commune.....	70



# PHASE I - DIAGNOSTIC

## 1 PREAMBULE

Situé sur la rive droite de la Dordogne, le territoire du Grand Cubzaguais est à la limite nord de la Métropole bordelaise.

Interface ville-campagne, il est organisé autour de centralités plurielles et diverses, les enjeux de mobilité y sont, en conséquence, très importants :

- Aller de bourg à bourg
- Se rendre à la gare, au centre-ville ou dans les zones d'activités
- Se rendre sur son lieu de travail, hors du territoire ou au sein du territoire
- Réaliser les petits trajets du quotidien et particulièrement les trajets complexes qui combinent plusieurs lieux et plusieurs motifs de déplacement (par exemple : gare / boulangerie / crèche / domicile)

C'est aussi un territoire de loisirs, dans lequel le vélo loisirs ou le cyclotourisme sont aussi des enjeux importants, pour la qualité de vie et le développement de l'économie touristique.

## 2 CONTEXTE ET OBJECTIFS DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE

Le schéma directeur cyclable constitue **une feuille de route** et une boîte à outils pour porter le développement de **l'usage du vélo** sur le territoire. Son élaboration intervient dans un contexte marqué par une impulsion politique locale en faveur de l'usage du vélo visant à favoriser son usage d'un point de vue utilitaire et d'y **développer une culture vélo**.

**La Communauté de communes du Grand Cubzaguais est lauréat de l'appel à projets "Vélo et territoires" de l'ADEME.**

*Atteindre 9 % de part modale en 2024 : tel est l'objectif fixé par le Gouvernement dans la loi LOM (cf. en annexe une synthèse de la loi) pour promouvoir et développer la pratique du vélo. L'ADEME s'est inscrite dans cette dynamique en lançant en 2018 l'appel à projets "Vélo et Territoires" qui vise à inciter les territoires les moins denses à s'investir sur le développement des mobilités actives.*

AVANT



APRES



## L'efficacité des déplacements à vélo en termes de parcours, de trafic et d'occupation du sol sont indéniables.

Le comparatif ci-après illustre la place qu'occupe la voiture sur l'espace public. 40 personnes dans un autobus ou à vélo occupent respectivement 5 et 10% de l'espace contrairement à l'occupation de la voiture qui est quasi totale.



Figure 1 : Comparaison de l'efficacité des modes bus/voiture/vélo, source : Accès transports viables, Québec

## Retours usagers – une méthode participative engagée

Le schéma directeur s'inscrit dans une démarche co-construite, ainsi l'état des lieux proposé dans le document s'appuie sur :

- Des entretiens avec les maires du territoire.
- Un questionnaire accessible sur les réseaux sociaux et sur le site internet de la communauté de communes. Ce questionnaire nous a permis de mieux cibler les usages, les pratiques et les avis d'usagers sur le système vélo du territoire. Vous retrouvez dans le document des encadrés gris et titre bleue reprenant une analyse synthétique des résultats du questionnaire. Nous avons obtenu 356 répondants (dont 284 usagers du vélo).
- Des échanges téléphoniques avec des acteurs du territoires ont été réalisés.
- Des ateliers de concertations seront réalisés en juillet et en septembre.

## SITUATION DU GRAND CUBZAGUAIS AU SEIN DU TERRITOIRE AQUITAIN

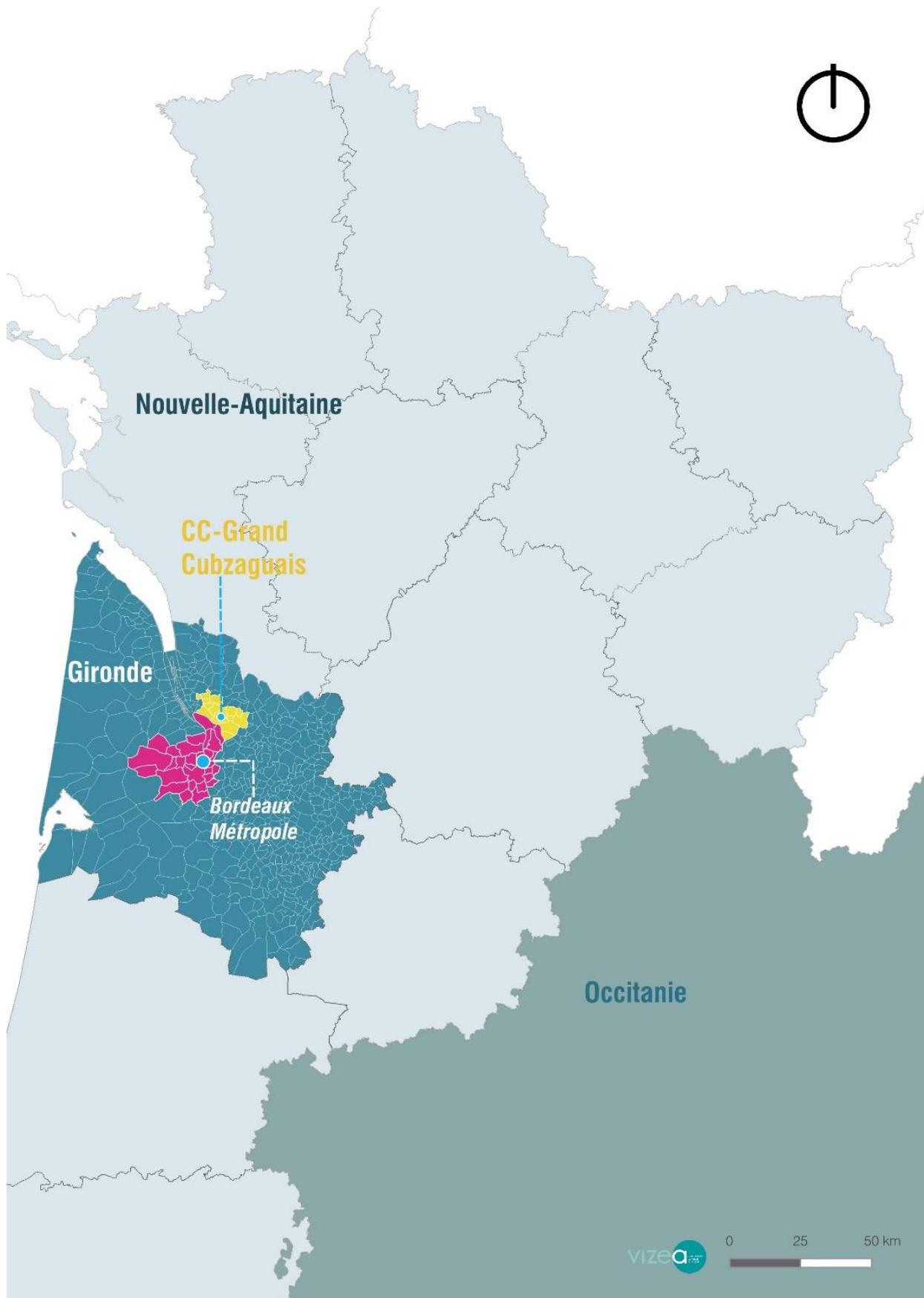
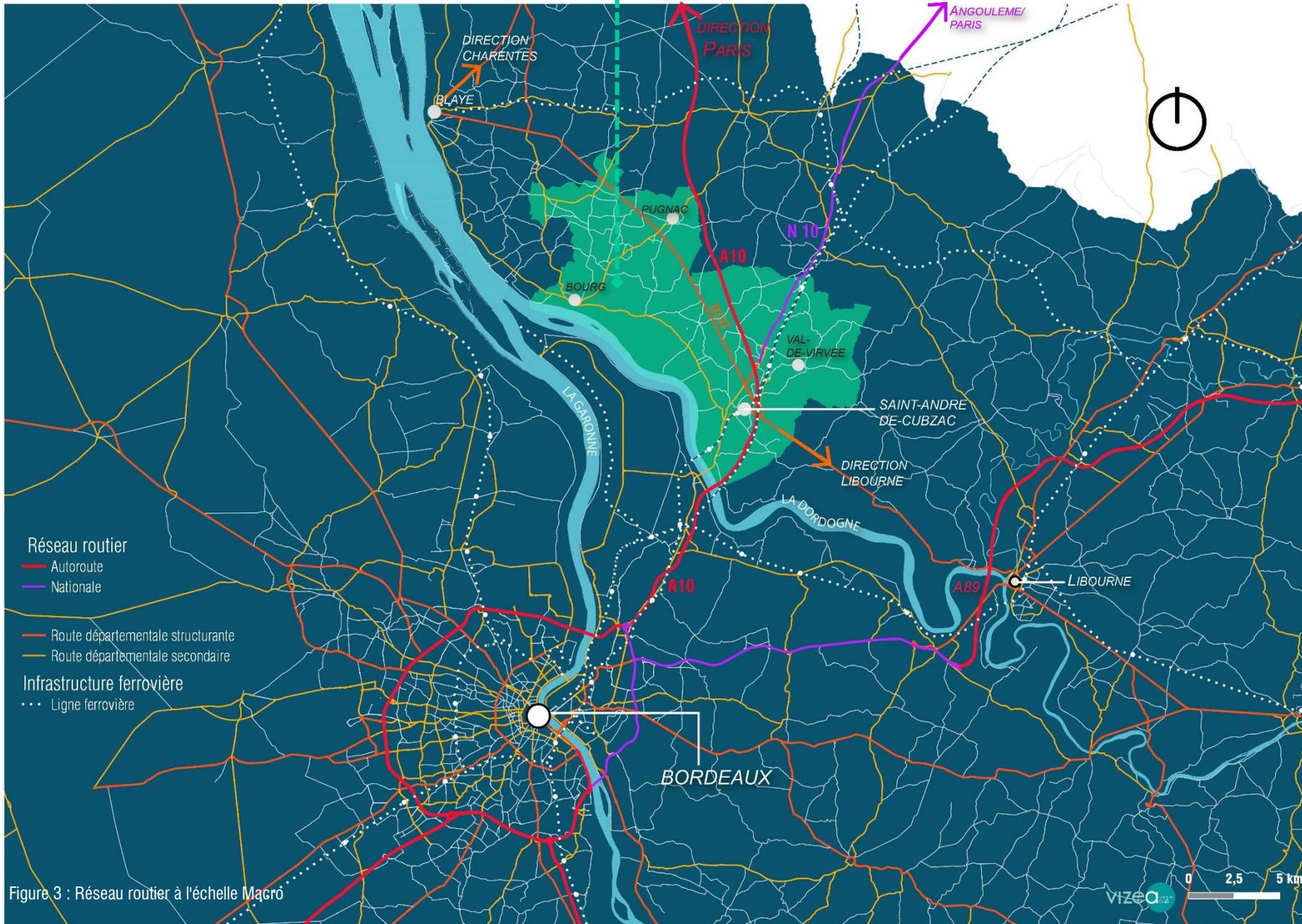


Figure 2 : Insertion du projet dans le territoire régional et départemental

→ Périimètre de la Communauté de communes du Grand Cubzaguais



### 3 ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS CADRES

*Le schéma directeur cyclable s'inscrit dans un contexte plus global de politiques publiques coordonnées pour répondre à des enjeux communs des territoires.*

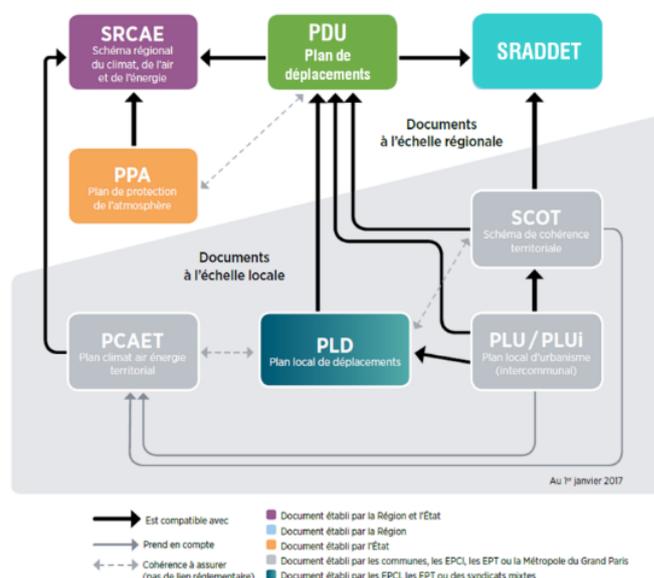


Figure 4 : Schéma de compatibilité des documents de planification

Nous présentons ci-dessous l'intégration de la politique vélo dans les documents et/ou les politiques cadres pour le territoire :

- Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Nouvelle-Aquitaine.
- Le SCOT commun avec une communauté de communes limitrophe.
- Le PCAET de la communauté de communes du Grand Cubzaguais.
- Le Schéma Directeur départemental des Itinéraires Cyclables.
- Le Plan Départemental de Déplacement à Vélo.

#### 3.1 Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Nouvelle-Aquitaine

La Nouvelle-Aquitaine dispose d'un maillage dense d'infrastructures de transport. Malgré cela, la région est marquée par des disparités territoriales d'accessibilité avec un défaut d'axes et de services de communication notamment dans le sens est-ouest : absence de lien ferré et infrastructures routières insuffisantes dans la partie nord de la région.

- 11 aéroports
- 4 ports de commerce
- 1 449 km d'autoroutes
- 1 370 km de routes nationales
- 3 410 km de voies ferrées dont 300 km de LGV

*Un réseau ferroviaire étendu qui nécessite remise en état et modernisation, en priorité des « petites » lignes*  
*Une métropole congestionnée*  
*Une dépendance forte à la voiture malgré un paysage des mobilités en pleine évolution et des modes de déplacements alternatifs en essor*

## PRINCIPAUX ENJEUX EN FAVEUR DE LA MOBILITE ACTIVE

- Développement du maillage du territoire par un réseau d'infrastructures performant et ambitieux
- Optimisation et maillage de l'offre de services de transports au profit des habitants et des entreprises
- **Développement des modes actifs de déplacement et des réseaux dédiés**
- Utilisation des nouvelles technologies numériques : coordination des offres de transports, développement de l'intermodalité, optimisation des moyens, mise en commun du transport individuel (autopartage, covoiturage)

Le SRADDET vise à la fois le développement des offres et leur usage effectif, dans l'optique d'une diminution de la part modale de la voiture particulière au profit des modes de déplacement alternatifs. Ces derniers se développent à travers les transports collectifs, les modes actifs, les usages mutualisés de la voiture (covoiturage, autopartage).

Concernant **les modes actifs** (vélo, marche à pied), l'aménagement de l'infrastructure est primordial, tant en milieu urbain que rural. L'offre de services associés, qui sécurisent le déplacement ou facilitent le "premier pas" vers l'usage quotidien est cruciale : stationnement sécurisé (dans les équipements, entreprises et les logements), vélos libre-service ou location longue durée, services associés etc. La palette des outils disponibles est large - des bandes et pistes cyclables aux zones apaisées et vélorues, des simples arceaux aux consignes automatiques et box individuels... Ces dispositifs sont à mobiliser par la communauté de communes du Grand Cubzaguais, en fonction de ses besoins. La mise en œuvre d'un maillage territorial des circulations vélo est à rechercher.

## LES CHIFFRES CLES DU VELO EN NOUVELLE-AQUITAINE

*Les données suivantes sont issues de l'enquête annuelle de recensement de la population Insee de 2016*

<b>Qui va travailler à vélo ?</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2% des actifs néo-aquitains.</li> <li>▪ 3,8% des actifs de la Gironde.</li> <li>▪ 7,7 % des actifs de Bordeaux Métropole.</li> <li>▪ 12 % des actifs de Bordeaux (soit un quart des utilisateurs de la région).</li> </ul>
Le vélo est surtout utilisé au cœur des grands pôles urbains, 5 % des actifs qui y résident y ont recours. Il y a 7 fois moins d'utilisateurs en couronne urbaine.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1,4% des habitants d'une commune rurale vont travailler tous les jours ou presque à vélo (10,6 % dans les villes-centres).</li> <li>▪ Le vélo atteint son plus fort taux d'utilisation (6,2%) pour les trajets de 2 à 3 km.</li> </ul>
<b>Comment sont équipés les ménages ?</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 77 % des foyers des communes rurales possèdent au moins un vélo (61 % dans les communes de plus de 100 000 habitants).</li> <li>▪ En Gironde, 50 % des ménages de l'hypercentre bordelais possèdent un vélo ; ils sont 75 % dans un territoire périurbain comme le sud Médoc, où la part modale du vélo se limite à 1 % (7 % dans l'hypercentre de Bordeaux).</li> </ul> <p>La possession d'un vélo croît avec l'éloignement au pôle urbain alors que son usage décroît. Avec l'éloignement, le vélo est plus utilisé dans les pratiques de loisirs, le week-end, qu'en tant que mode de déplacement quotidien.</p>

## 3.2 Un SCOT commun pour deux communautés de communes

La Communauté de communes du Grand Cubzaguais est engagée actuellement dans l'élaboration de son **nouveau SCOT en commun avec la Communauté de Communes « Latitude Nord Gironde »**.

Dans son ancienne configuration, la Communauté de Communes du Cubzaguais, disposait d'un SCoT depuis 2011. L'extension du périmètre avec l'intégration de 8 communes du Bourgeais dans le nouveau territoire du "Grand Cubzaguais" a engagé la révision de l'ancien SCOT. Ainsi le futur SCOT « Cubzaguais-Nord Gironde » partagera les enjeux et la stratégie d'aménagement sur ces deux territoires.

## 3.3 PCAET

La Communauté de communes du Grand Cubzaguais vient d'approuver son Plan Climat Air Energie Territorial. Ce dernier décrit les actions et moyens qui doivent être mis en œuvre au cours des 6 prochaines années (2020-2026). Son programme contient 46 actions, déclinées en 5 axes stratégiques et 15 orientations opérationnelles. **Le schéma directeur cyclable est une des actions phares du PCAET.**

Le tableau ci-après détaille les 9 actions de l'axe stratégique N°1 du PCAET, relatif à la mobilité durable.

Axes stratégiques et orientations opérationnelles	Actions	
<b>AXE 1 : Favoriser une mobilité sobre en carbone</b>		
<b>Réduire la mobilité carbonée</b>	1	<b>Améliorer le service ferroviaire et développer l'offre de transports en commun en lien avec l'usage du train</b>
	2	Développer le covoiturage
	3	Faciliter la conversion à l'électrique et au GNV/bioGNV
<b>Encourager les mobilités actives</b>	4	<b>Elaborer un schéma directeur cyclable à l'échelle du Grand Cubzaguais</b>
	5	<b>Encourager l'utilisation du vélo</b>
	6	<b>Redonner "voies" aux piétons en milieu urbain</b>
<b>Agir sur les déplacements pendulaires</b>	7	Favoriser le coworking
	8	<b>Encourager le télétravail</b>
	9	Encourager la relocalisation de l'emploi

### 3.4 Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables

Le Département de la Gironde s'est investi depuis plus de 20 ans dans le développement du réseau cyclable départemental, notamment par la mise en œuvre d'un Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables Départementaux (SDICD) élaboré en 1992 et révisé en 2010, qui a permis l'aménagement de 400 km de pistes cyclables en site propre principalement à destination du cyclisme de loisir et de tourisme, dont 10 km ont été transférés à Bordeaux-Métropole.

Les pistes cyclables du département sont réalisées essentiellement dans l'emprise d'anciennes voies ferrées ou routes départementales.

Depuis sa révision, le SDICD poursuit les objectifs suivants :

- Donner de la cohérence au réseau cyclable départemental,
- Mettre en lien ce réseau avec les départements limitrophes,
- Amorcer la desserte cyclable des territoires.

Les aménagements prévus au SDICD, en cours de réalisation, visent à résorber les discontinuités existantes aussi bien pour la pratique touristique que quotidienne.

L'ensemble de ces aménagements participent à la mise en œuvre des itinéraires vélo routes et voies vertes d'intérêts européen, national et régional, tels que :

- la Véloodyssée (Itinéraire européen n°1),
- la Scandibérique (Itinéraire européen n°3),
- le Canal des deux mers à vélo (Itinéraire national n°80), seul itinéraire traversant le territoire,
- la V90 (Vallée de l'Isle),
- la V91 (Vallée de la Dordogne).

### 3.5 Plan départemental de déplacement à vélo

Le Plan Départemental de Déplacement à Vélo (PDDV) adopté en 2016 illustre la volonté du Département d'élargir son action en matière d'organisation du système de déplacements (infrastructures routières, transports collectifs départementaux et covoiturage) et de promouvoir la mobilité durable.

Le plan compte 15 actions articulées autour de 4 orientations :

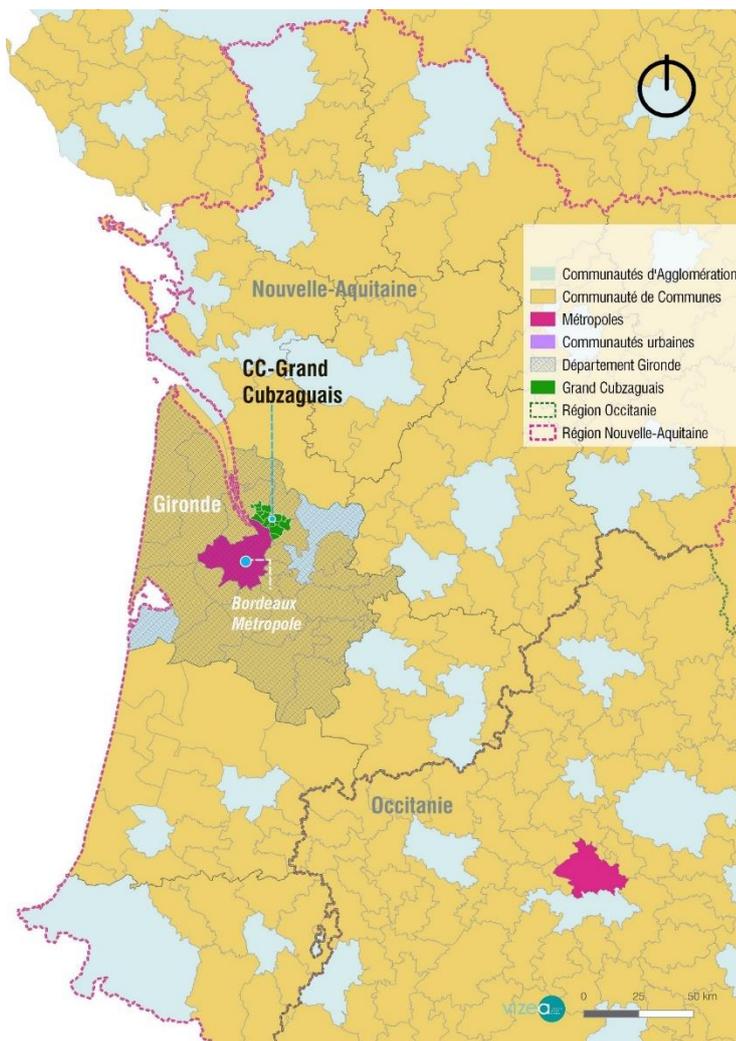


Figure 5 : Découpage administratif, localisation des communautés de communes en Nouvelle-Aquitaine

- Favoriser le développement de la pratique quotidienne du vélo
- Améliorer le réseau cyclable départemental
- Sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo
- Améliorer la gouvernance des politiques cyclables

Parmi les actions menées, on peut citer : l'accompagnement des collectivités pour la réalisation d'aménagements cyclables, l'incitation des scolaires et publics en insertion à l'utilisation du vélo mais aussi le développement d'une ingénierie à destination des collectivités.

Le Département de la Gironde a prévu d'élaborer un schéma d'accessibilité cyclable desservant de manière sécurisée l'ensemble des collèges girondins. Il doit être accompagné d'un plan de sensibilisation et d'éducation des collégiens afin de les inciter progressivement à utiliser ce mode de déplacement (travail en cours).

**En Gironde, 58% des trajets font moins de 5 km : 70% sont effectués en voiture contre 3% à vélo.**

## AUTRES DOCUMENTS/ETUDES CADRES QUI INFLUENT SUR LE TERRITOIRE D'ETUDES

- **Enquête Ménages Déplacements 2009** de la Communauté Urbaine de Bordeaux sur le territoire de 96 communes de l'agglomération bordelaise. Ce périmètre correspond à celui du Schéma Directeur de l'agglomération bordelaise approuvé en 2001.
- **Enquête Déplacements Grand Territoire** réalisé en 2009 par le Conseil Général de la Gironde sur les 446 autres communes du département.
- **Livre blanc de la mobilité en Gironde 2012** – synthèse des positions des acteurs girondins concernant les enjeux de mobilité.
- **Grenelle des Mobilités de la Métropole Bordelaise - 2013**

« L'analyse des flux quotidiens domicile- travail supérieurs à 100, reliant l'ensemble des communes girondines entre elles, montre que l'aire métropolitaine de Bordeaux dispose de plusieurs aires d'attraction qui dépassent les limites de la Métropole » :

- **L'aire d'influence éloignée** est délimitée en intégrant des axes de déplacements qui arrivent à cumuler plus de 2 000 déplacements quotidiens domicile-travail à destination de la Métropole de Bordeaux. L'aire d'influence éloignée se dessine à partir des communes de La Teste de Buch, Andernos, Listrac, Macau, **Saint-André-de-Cubzac**, Libourne, Créon, Langoiran, Langon, Léognan ;
- **L'aire d'influence "rapprochée"** : intègre des axes cumulant 4 000 déplacements quotidiens en domicile-travail. Ils dessinent une aire d'influence rapprochée de l'aire métropolitaine des déplacements. Les communes suivantes en constituent la limite : Parempuyre, Arsac, Saint-Jean d'Illac, Biganos, La Brède, Latresne, Fargues, Pompignac, **Saint-André-de-Cubzac**.

## 4 ÉTAT DES LIEUX DE L'OFFRE

### 4.1 Plan vélo

En septembre 2018 l'État a annoncé le Plan vélo national. Il repose sur 25 mesures concrètes, et s'appliquera à travers 4 grands axes. Son objectif est de faire passer la part modale vélo de **3 à 9% d'ici 2024**. Le Plan vélo national a été inscrit dans **la loi LOM**.

#### Développer des infrastructures cyclables :

- Rénovation du réseau cyclable existant
- Création d'autoroutes à vélo
- Développement de réseaux cyclables structurants pour un maillage du territoire optimal

#### Rouler à vélo en sécurité :

- Systématisation du «"sas vélo" (espace présent au niveau des feux tricolores, en amont de la file de voitures. Celui-ci permet aux vélos de redémarrer avant les voitures et de pouvoir manœuvrer en sécurité
- Déploiement du double-sens cyclable sur toutes les zones 50 en agglomération (chaque ville décidera les rues concernées, pour exclure les axes dangereux)



#### Lutter contre le vol :

- Le marquage vélo avec un numéro d'identification de chaque vélo sera rendu obligatoire : cette mesure permettra de retrouver les vélos volés et de les restituer à leur propriétaire
- Le développement de parkings sécurisés, dans les immeubles de bureau et d'habitation
- La généralisation des parkings sécurisés aux abords des gares par la SNCF

#### La création d'un "forfait mobilité durable" :

- L'indemnité kilométrique vélo disparaît au profit d'un "forfait mobilité durable" qui élargirait le système à toutes les mobilités durables (prise en compte du covoiturage) avec un budget plus important (de 200 à 400€).

#### Le développement d'une culture vélo :

- Sensibilisation en milieu scolaire, par le projet "Savoir rouler" : chaque enfant rentrant en 6ème doit parfaitement être capable de rouler à vélo.

#### Autorités Organisatrices de Mobilité

Si les communautés de communes pouvaient, avant l'entrée en vigueur de la LOM, exercer tout ou partie de la compétence d'organisation de la mobilité au titre de leurs compétences facultatives, **la LOM invite ces communautés à statuer sur une éventuelle prise de compétence avant le 31 mars 2021**, pour un exercice effectif au 1er juillet 2021. Cette prise de compétence s'effectue selon les règles de droit commun relatives aux transferts de compétences dans les communautés de communes.

Sont AOM selon les dispositions du droit commun :

- les communautés de communes si le transfert de la compétence a été effectué
- les communautés d'agglomération ;
- les communautés urbaines ;
- les métropoles de droit commun
- la région dans le ressort territorial des communautés de communes non compétentes, à compter du 1er juillet 2021.

## FOCUS SUR LES DISPOSITIFS DE LA LOI LOM

L'article premier du code des transports mentionne : tout un chacun a droit aux mobilités actives, notamment pour résoudre les objectifs de lutte contre la sédentarité. Cela passe notamment par l'instauration, ou plutôt le remplacement, de l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) qui devient un « forfait mobilités durables » jusqu'à 400 euros net de charges pour tous les cyclistes et personnes en covoiturage – à condition que l'entreprise la verse (forfait à caractère facultatif).

Par ailleurs, les publicités pour automobiles devront inciter à l'utilisation des mobilités douces ; des stationnements cyclables pourront être installés, aux frais des concernés dans les copropriétés, par un vote à la majorité simple (et non à l'unanimité) ; dès 2021, tous les vélos vendus dans le commerce (neufs ou d'occasion) devront être marqués dans un fichier national unique.

Pour développer la pratique cycliste et résorber les discontinuités cyclables, 350 millions d'euros sont alloués sur 7 ans, pour financer des appels à projets visant à construire des aménagements cyclables.

La loi LOM comporte quelques nouveaux articles techniques concernant le vélo.

- Les poids lourds devront posséder des stickers signalant leurs angles morts.
- Avant 2026, une zone tampon de cinq mètres devra être instaurée près des passages piétons, où le stationnement automobile devra être supprimé, au profit des cycliste, ce qui va faciliter le stationnement vélo de proximité.
- La loi souhaite également améliorer l'intermodalité, en imposant des quotas de stationnement vélo dans les gares (d'ici 2024), ainsi que dans les trains et les cars de transport interurbain neufs à compter de 2021.
- Les chemins de halage devront progressivement être ouverts aux cyclistes,
- Il est interdit de couper des itinéraires cyclables et lors de la rénovation de routes interurbaines, des aménagements ou itinéraires cyclistes devront être réalisés, sauf impossibilité technique ou financière.

Un certain nombre d'annonces du Plan Vélo n'ont pas encore été décrétées : généralisation des sas vélo, double-sens cyclables sur les routes à 50 km/h, autorisation des clignotants ou de rouler à deux de front.

## 4.2 Le système vélo

**Le système vélo** est l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre.

### Méthode générale d'analyse de la performance du système vélo

La cyclabilité d'un territoire est évalué sur la base de la prise en compte de **l'ensemble des leviers d'actions du « système vélo » pour en développer l'usage.**

L'analyse de ce volet tient compte des approches suivantes :

- les aménagements dédiés (sur voirie et hors voirie),
- la qualité de l'apaisement du réseau routier de desserte locale (zones apaisées), le jalonnement,
- le stationnement vélo en gare et autour des principaux pôles générateurs de flux,
- les services vélo,
- l'animation/information/communication
- et enfin la gouvernance et la relation avec les acteurs du territoire.



Outre la vision classique du "système vélo", nous dressons notre bilan autour de l'aptitude des actions en faveur du vélo à s'inscrire en cohérence avec :

- les documents de planification de la mobilité, et plus globalement avec les documents de planification urbaine,
- la stratégie environnementale régionale et les stratégies environnementales intercommunales,
- la vision d'une politique de santé publique,
- le projet de développement économique et touristique du territoire

## Services vélo

Les services vélos font partie des conditions facilitatrices du développement de l'usage du vélo. Aux côtés de la réalisation d'aménagements ou du stationnement, ils constituent l'une des conditions de l'essor de la pratique sur le territoire.

### Clubs / Associations vélo sur le territoire

- Vélo club du Bourgeais
- Peujard vélo club "Les Azimutés" / <http://azimutes.unblog.fr/>
- <https://www.vtt-gauriac.fr/> -VTT
- Club VTT "Arce Riders" à St Laurent d'Arce
- Pugnac (Cœur VTT)
- Association VTT- les "Endiablés Cubzaguais" (Sections VTT et Cyclo route à partir de 7 ans), adresse Plaine des Sports Laurent Ricci 1235, route du Bouilh à St André de Cubzac
- Club VTT à Salignac



### Magasins de cycles ou de location

- ✓ Veladom - Paul Bordes- Atelier de réparation/vente de vélos neufs et occasion, à Saint-André de Cubzac 6 rue de Montalon, 33240 Saint-André de Cubzac
- ✓ Chris-Cycles, vente et réparation de vélos, et montage à la carte, 17, rue Marlacca, 33620 à Cagnac, au Nord du territoire
- ✓ DECATHLON, 240 avenue Boucicaud 33240 Saint-André de Cubzac

### Vélos à assistance électrique

- ✓ 10 vélos à assistance électrique sont proposés à la location depuis l'Office de tourisme à Bourg.

### Focus Enquête sur la possibilité d'entretenir son vélo sur le territoire

- ✓ Plus de la moitié des usagers entretiennent leurs vélos dans les magasins spécialisés
- ✓ 40 % indiquent qu'ils se débrouillent par eux-mêmes

Les enquêtés soulignent l'absence d'ateliers, services ambulants ou des outils en libre-service et donc un faible potentiel de possibilités pour entretenir son vélo sur le territoire.

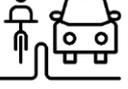
## LES BESOINS DU CYCLISTE A PRENDRE EN COMPTE

Les besoins exprimés dans le graphique ci-dessous sont **déterminants pour un basculement modal vers le vélo**. Cependant, ces besoins évoluent selon les différentes typologies d'usagers.



Usages et confort des aménagements cyclables, interactions avec les autres usagers de la rue, relations à l'environnement sensoriel, mais aussi les désagréments liés aux déplacements à vélo sont tant de paramètres que nous allons passer au crible afin de comprendre quels sont les besoins fondamentaux des cyclistes au quotidien.

## CONDITIONS NECESSAIRES AU DEVELOPPEMENT DES DEPLACEMENTS A VELO

	Création de pistes cyclables
	Sécurisation des pistes et bandes cyclables existantes
	Créer un plan des pistes cyclables
	Proposer des stationnements sécurisés
	Améliorer la signalétique et le jalonnement

Chaque axe d'intervention est important pour construire un **écosystème favorable au vélo et inciter à la pratique**. L'utilisateur doit avoir :

- un réseau suffisamment dense, avec des itinéraires cohérents, sécurisés et confortables,
- il doit pouvoir stationner son vélo en sécurité,
- avoir accès à des services de mobilités qui l'accompagnent dans sa pratique quel que soit son profil (jeune, débutant, expérimenté, actif).

Même si l'objectif premier est d'encourager la pratique du vélo sur les déplacements du quotidien, la mise en valeur d'itinéraires cyclables touristiques et de loisirs est également recherchée pour valoriser les atouts paysagers et patrimoniaux du territoire.

## 4.3 Réseau cyclable existant

### 4.3.1 Les grands itinéraires cyclables en Gironde

Le territoire du Grand Cubzaguais est ceinturé par deux grands itinéraires cyclables, l'un national et le second européen.

- Le **Canal de deux mers (V80)** - grande traversée du sud de la France de l'Atlantique à la Méditerranée. Cet itinéraire cyclable longe l'estuaire de la Gironde, le canal de Garonne et le canal du Midi. Il est long 800 km et mène de Royan à Sète en passant par Bordeaux et Toulouse. Le parcours chemine en Gironde sur 93 kilomètres. La V80 longue sur **21 kilomètres la frontière sud du Grand Cubzaguais** le long de la rive droite de la Dordogne.



Depuis Blaye jusqu'à Bordeaux, il y a deux possibilités d'itinéraires : un sur la rive droite de la Dordogne et un sur la rive gauche de Garonne.

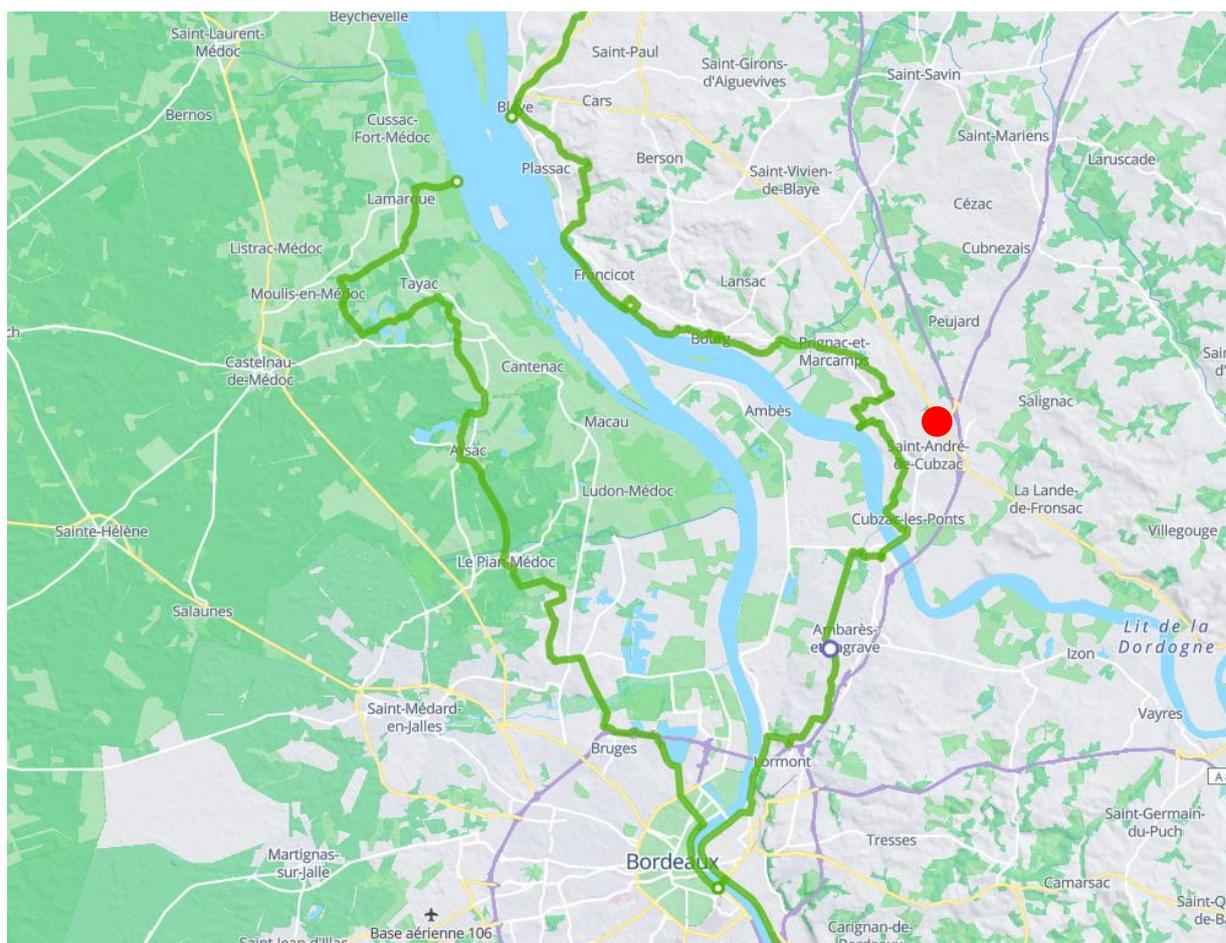


Figure 6 : Itinéraire de la V80, présente sur le territoire, Source AF3V

## Le Segment de la V80 / Canal des 2 mers, de Blaye à Cubzac-les-Ponts par la Côte de Bourg

<b>Description</b>	<p>Cette nouvelle voie entre Blaye et Bordeaux emprunte la rive droite de la Garonne en évitant le Bac. Elle atteint la Dordogne qu'elle franchit à Cubzac-les-Ponts</p> <p>Le segment qui relie Cubzac-Les-Ponts à Bourg emprunte exclusivement des routes au trafic qui semble plus élevé que ce qui est préconisé par le cahier des charges national (selon l'Association des Véloroutes et voies vertes- AF3V). Des aménagements cyclables par marquage au sol seraient bien utiles pour la sécurité des cyclistes.</p> <p>Une nouvelle branche de la Véloroute V80 traverse la Dordogne à Cubzac-les-Ponts sur la nouvelle piste cyclable aménagée sur le pont Gustave Eiffel sur la Départementale D1010 qui traverse la Dordogne. Cette nouvelle branche a été ouverte fin 2019.</p> <p>Le segment jalonné</p>
<b>Qualité de surface</b>	Lisse
<b>Nature de la voie</b>	Voie partagée sur la totalité du parcours
<b>Revêtement</b>	Enrobé/ Bitume
<b>Difficulté</b>	Assez difficile
<b>Longueur</b>	19,3 km

Tableau 1 : L'association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes

La carte ci-après illustre le **nouveau Schéma régional des Véloroutes et Voies vertes en cours d'approbation. A l'Est du territoire du Grand Cubzaguais, un nouveau tracé va être connecté à la V80 au niveau de Cubzac-les-Ponts jusqu'à Libourne sur 18 kilomètres, la V91**



Figure 7 : Extrait du Schéma Régional des Véloroutes et Voies vertes 2020, approuvée en mai 2020 par le Conseil Régional

## Photographies de la V80 sur le territoire du Grand Cubzaguais



Figure 8 : Véloroute V80 Saint-Gervais



Figure 9 : V80, Prignac-et-Marcamps

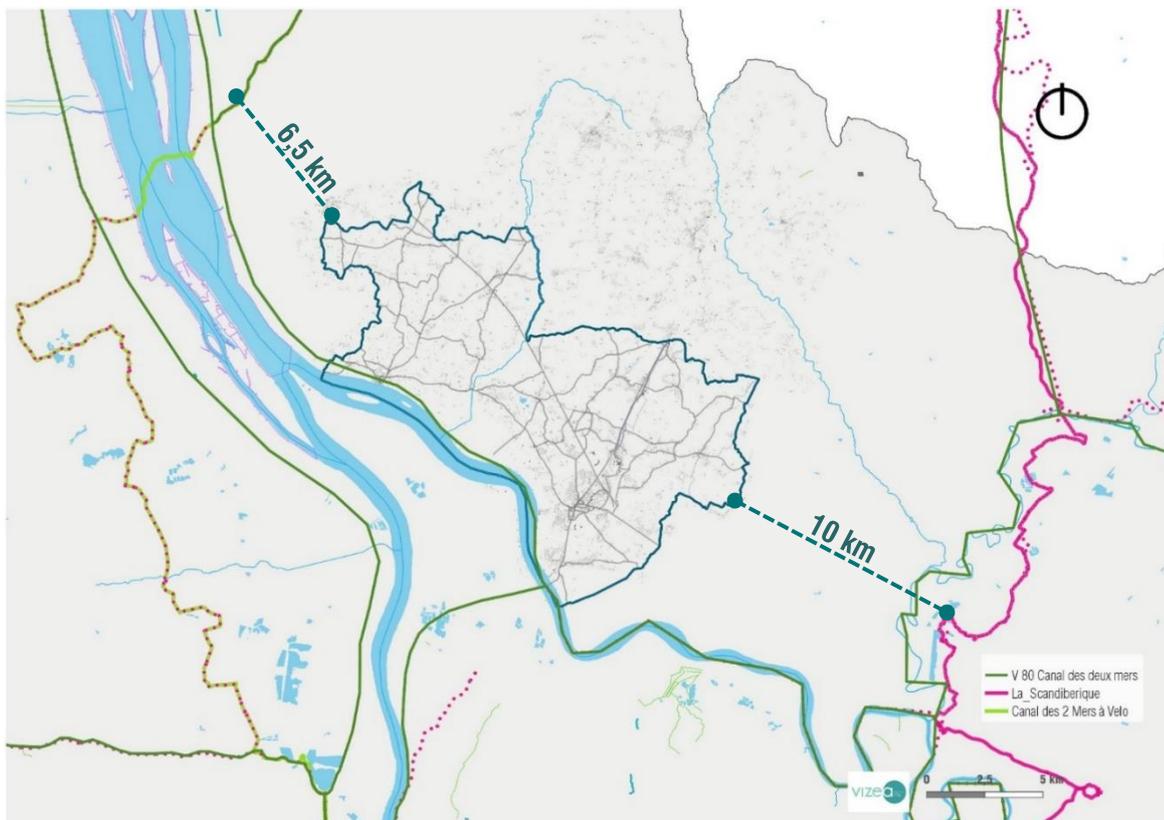
**La Véloroute européenne - l'EuroVélo 3**, appelée la **Scandibérique**, passe à 10 km à l'Est du Grand Cubzaguais, au niveau du Libournais. Nommée également la Véloroute des Pèlerins, elle traverse sept pays sur plus de 5000 km de la Norvège à l'Espagne et retrace le célèbre chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle.



## Prolongement de la Veloroute V91 jusqu'à Saint André de Cubzac.

La Région Nouvelle-Aquitaine a voté son nouveau Schéma Régional des Véloroutes et Voies vertes au mois de mai 2020. Celui-ci dévoile le futur prolongement d'un nouveau tracé qui concerne le territoire du Grand Cubzaguais en matière de maillage, celui de la Véloroute V91 allant de Souillac à Libourne.

### Distances entre le territoire et les grands itinéraires cyclables qui l'entourent



### 4.3.2 Itinéraires cyclables aménagés dans la communauté de communes

Les principaux aménagements cyclables sur le territoire du Grand Cubzaguais sont situés à Saint -André de Cubzac. La Véloroute V80 traverse le sud du territoire et longe 7 communes. Cette dernière n'est pas aménagée, mais seulement jalonnée. Les communes de Peujard, Gauriaguet et Bourg disposent de quelques courts aménagements cyclables, qui ne figurent pas sur ce plan. Lors des entretiens avec les Maires des communes, une localisation des aménagements sera apportée à l'étude.

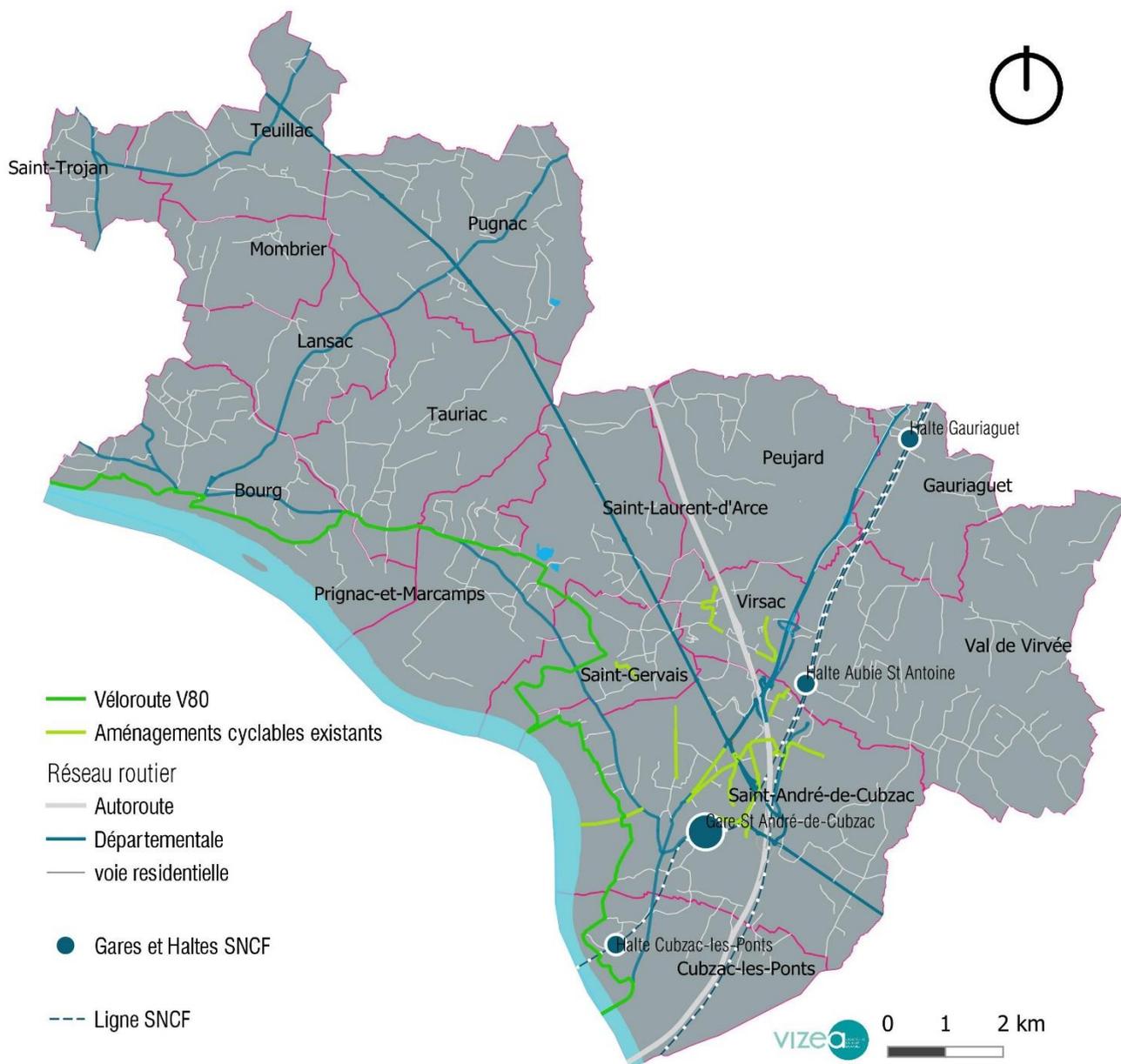


Figure 10 : Aménagements cyclables existants/ Cette carte risque d'évoluer le long de l'étude, en fonction des retours des acteurs du territoire

## Focus sur Saint-André de Cubzac, Virsac, Saint-Gervais et Cubzac-les-Ponts

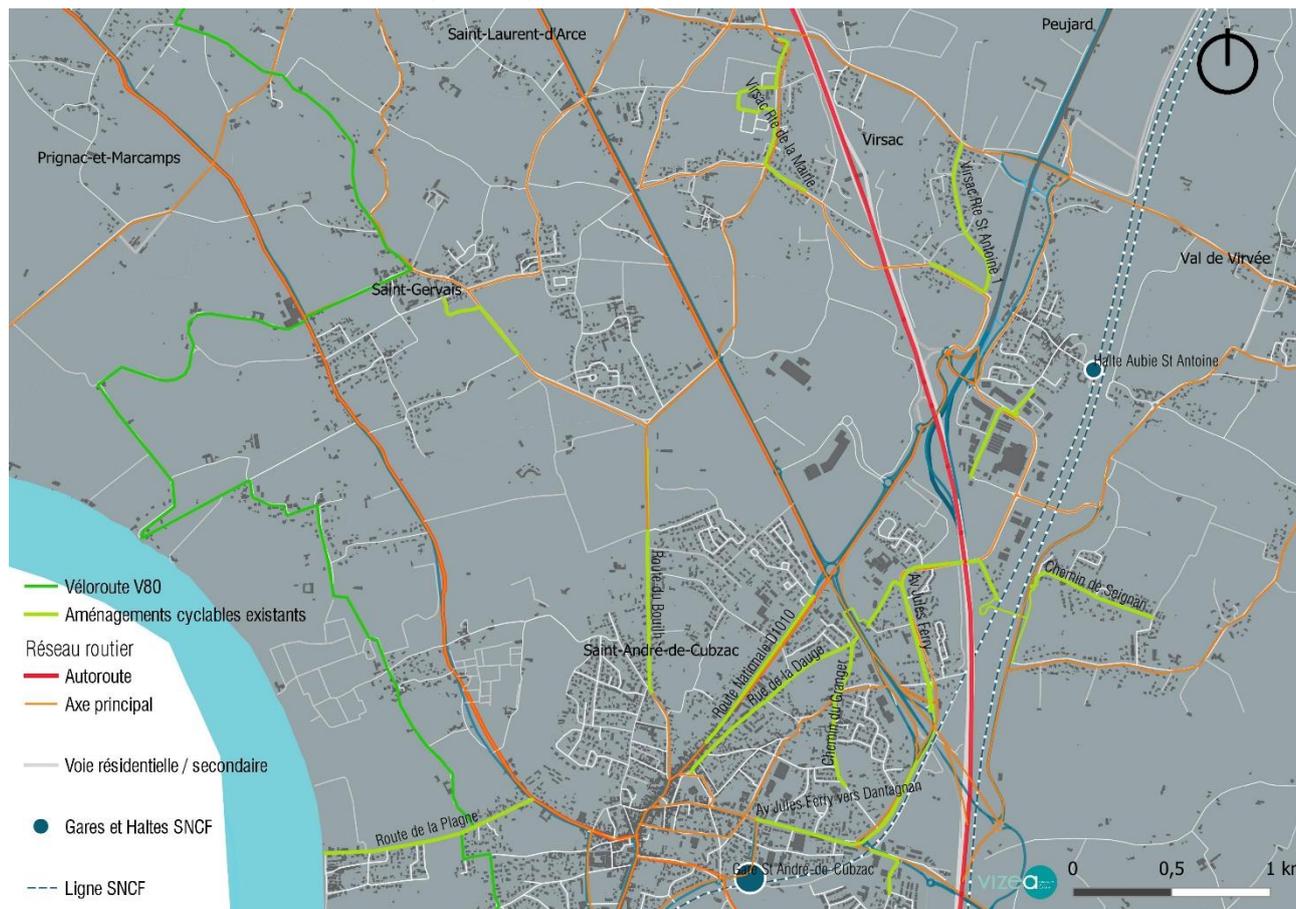


Figure 11 : Focus des aménagements cyclables localisés au Sud-Est du territoire, Source Vizea terrain

Ces aménagements sont présentés dans le relevé terrain synthétisé dans la partie suivante, présentant la qualité des aménagements.

### Synthèse des aménagements cyclables du territoire

La Véloroute V80 longe le sud du territoire sur **22 km** en voie partagée sur route (sur la majorité de l'itinéraire).

La Communauté de communes **compte 14,7 kilomètres d'itinéraires cyclables aménagés sur ou hors voiries.**

Indicateur	Données	Source
Linéaire d'aménagements cyclables à Saint-André de Cubzac	9 km	Vizea terrain / Commune de Saint-André de Cubzac
Linéaire d'aménagements cyclables à Cubzac les Ponts / <i>Section en voie partagée</i>	661 ml	Vizea terrain / Association des Véloroutes et Voies vertes
Linéaire d'aménagements cyclables à Gauriaguet	2 km	Entretien avec l'adjoint au maire
Linéaire d'aménagements cyclables à Saint-Gervais	550 ml	Vizea terrain/ Commune de Saint-Gervais
Linéaire d'aménagements cyclables à Virsac	2.5 km	Vizea terrain/ Commune de Virsac
Linéaire d'aménagements cyclables à Peujard	-	En attente du retour de la Mairie
Linéaire d'aménagements cyclables à Bourg	0	
<b>Total Linéaire de pistes cyclables</b>	<b>14,7 km</b>	<b>Vizea</b>
Nombre de sas vélo sur les carrefours à feux	1	1 sas à Vélo à Saint-André de Cubzac / Vizea / Terrain

Nombre de cédez le passage-cyclistes au feu Comptages vélo manuels ou automatiques	0 Inexistant sur le territoire	Vizea / Terrain Albret Communauté
Stationnements vélo	94 places	Vizea/ Terrain
Part modale vélo	3,8% (Gironde)	Département de la Gironde

Différentes études montrent qu'un minimum de 0.7 ml d'aménagement cyclable par habitant est nécessaire pour initier une pratique réelle du vélo, **ce qui représente 50 km d'itinéraires cyclables à aménager sur le territoire du Grand Cubzaguais pour initier cette pratique.**

### Zones apaisées

Sur le territoire il existe plusieurs zones apaisées (majoritairement des zones 30), majoritairement situées dans la plupart des centres-bourgs de la communauté de communes. Parfois, ces aménagements concernent une voie isolée, ce qui ne constitue pas une zone apaisée continue, mais uniquement une rue concernée.

Selon les usagers de l'enquête, leur perception de l'apaisement des zones à la circulation est mitigée.

#### Focus de l'enquête / Zones à la circulation apaisée

- ✓ ¾ des usagers trouvent que la circulation est plus ou moins apaisée dans leur commune (quelques voies sont aménagées)
- ✓ ¼ considèrent qu'il n'y pas de zone apaisée à la circulation dans leur commune.

La mise en place de zone 30 permet la création d'un double sens cyclable, et donc la création d'une liaison cyclable. Toutefois, cet aménagement, comme la zone 30, doivent être réfléchis dans son ensemble et prévoir une évolution du gabarit et de la scénographie de la rue. La généralisation des zones 30 en centre-bourg sur certaines zones très fréquentées par les modes actifs de déplacements permettraient de sécuriser un peu plus les vélos et de réduire le sentiment d'insécurité vis-à-vis des véhicules motorisés dû au différentiel de vitesse. Aussi, la mise en place de zones de circulation apaisée accroît l'attractivité piétonne et cyclable, et permet de dynamiser les zones commerciales et d'activités.

### Zones apaisées



Figure 12 : Zone 30, Centre de Bourg à gauche et Prignac-et Marcamps à droite

## 4.4 Aménagements cyclables

### 4.4.1 Typologie des aménagements cyclables

Pour organiser les mobilités, il est important d'intégrer ces différents axes de réflexion :

- **Apaisement de la circulation.** Les mobilités durables passent par un apaisement de la circulation en centre-ville pour d'un côté augmenter le sentiment de sécurité des usagers en réduisant le différentiel de vitesse entre chaque mode, et de l'autre côté restreindre l'emprise de la voiture sur la voirie ;
- **Réseau maillé et continu des mobilités actives.** La continuité des aménagements est le facteur clé du succès d'un plan de mobilité durable. En effet, un aménagement en faveur des modes actifs de déplacements est efficace uniquement si l'itinéraire peut être emprunté de bout en bout, sans mise en danger (même ponctuel) des usagers ;



Le CEREMA caractérise les types de voie en fonction de la part de circulation et de la vie locale, le schéma ci-après le synthétise.



Source : Cerema

Il existe différentes catégories d'aménagements cyclable :

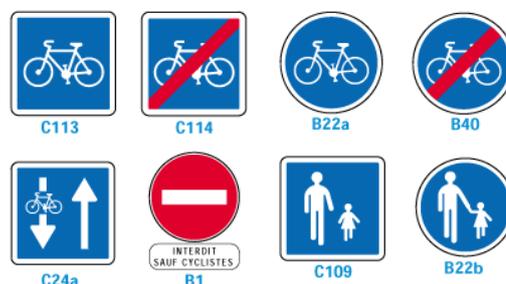
#### Apaisement

- **Aires piétonnes ouvertes aux cyclistes**, est définie à l'article R. 110-21 du code de la route qui indique qu'il s'agit d'une section ou d'un ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder à l'exception des modes guidés de façon permanente de transports publics. Il ne s'agit donc pas d'un partage de la voirie mais d'une affectation justifiée par les besoins d'expression de la vie locale lorsqu'ils sont fortement développés. Une telle zone vise à faciliter avant tout les déplacements à pied, puis l'usage du vélo à faible vitesse ; la présence des véhicules motorisés devant rester exceptionnelle. Bien évidemment toute la réglementation s'applique, que ce soit par exemple la législation pour les personnes à mobilité réduite, la signalisation, etc. Depuis le 2 juillet 2015, les voies y sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police, et, depuis le 23 septembre 2015, l'instruction sur la signalisation permet de signaler les entrées et sorties par un marquage au sol complémentaire de la signalisation verticale et, au sein de la zone, par des marquages dits « d'animation ».
  - Zone affectée au piéton, temporaire ou permanente,
  - Priorité du piéton sur tous les véhicules,

- Les vélos non prioritaires sur le piéton,
  - **Zones de rencontre** est définie à l'article R. 110-2 du Code de la route. Il s'agit d'une « section ou [d'un] ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à marcher sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes ». Elle doit être aménagée de façon cohérente avec ces conditions de circulation. Depuis le 23 septembre 2015, l'instruction sur la signalisation permet de signaler les entrées et sorties par un marquage au sol complémentaire de la signalisation verticale et, au sein de la zone, par des marquages dits "l'animation".
    - Zone partagée à tous les modes de transport,
    - Priorité des piétons sur tous les véhicules,
    - Circulation des piétons sur toute la largeur de la voirie, sans y stationner,
    - Limitation de vitesse à 20 km/h,
    - Zone aménageable avec des dispositifs de ralentissement,
    - Circulation à double sens des cyclistes (double sens cyclables généralisés).
  - **Zones 30** est définie à l'article R. 110-2 du Code de la route : Il s'agit d'une « section ou [d'un] ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes ». Elle doit être aménagée de façon cohérente. Depuis le 23 septembre 2015, l'instruction sur la signalisation permet de signaler les entrées et sorties par un marquage au sol complémentaire de la signalisation verticale et, au sein de la zone, par des marquages de rappel. La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et le fonctionnement circulatorio en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules. Ceci doit aider au développement de l'usage de la marche en facilitant les traversées pour les piétons ainsi que l'usage du vélo en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée. La circulation est ici apaisée entre cyclistes, automobilistes et piétons. Depuis le 30 juillet 2008, toutes les voies y sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police.
    - Limitation de vitesse à 30 km/h,
    - Zone aménageable avec des dispositifs de ralentissement,
    - Circulation à double sens des cyclistes (double sens cyclables généralisés).

## Aménagement sur voirie

- Bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies<sup>1</sup>.
  - Largeurs préconisées : 1,5 m hors marquage (T3-5U2) / 1m minimum très ponctuellement/2 m maxi (attention stationnement sauvage)
  - Surlargeur préconisée de 0,5m si stationnement latéral
  - Nécessité de maîtriser le stationnement
  - Arrêté de police obligatoire



<sup>1</sup> Code de la route, art R110-2.

<sup>2</sup> Bande blanche de séparation

- Piste cyclable au niveau du trottoir (attention le trottoir ne peut pas être considéré comme un espace partagé)
  - Largeur préconisée 1,5m (1sens),
  - Dégager un cheminement piéton 1,40 m hors obstacles,
  - Séparation obligatoire (marquage éventuel : ligne continue 3u soit 9 cm)
  - Cheminement piéton côté habitation,
  - Possibilité revêtements différents,
  - Arrêté de police,
  - Panneaux : C113 recommandé.



La piste cyclable est obligatoire



La piste cyclable est seulement conseillée

- Couloir mixte bus – vélos : voie réservée aux bus et ouverte aux cycles.
- Double-sens cyclable : voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles.



Contre-sens cyclable autorisé



Contre-sens cyclable autorisé sauf indication contraire

- Sans marquage séparatif (aire piétonne, Zone de rencontre, Zone 30) : Largeur de rue inférieure à 4,50m / Trafic faible à modéré (< 5 000 véh/j) / Zone de circulation apaisée.

Figure 13 : panneau double-sens

- Avec marquage séparatif (zone 30 et rues à 50) : Largeur de rue > 3,50 m, Trafic modéré (1 000 à 8 000 véh/j).
- Avec séparation (rues à 50 et 70) : Largeur de rue supérieure à 4,50 m, Trafic modéré à fort (supérieur à 5 000 véh/j).

- Les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB) : La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est une chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les accotements revêtus appelés rives.



## Aménagement hors-voir

- Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.
  - Site propre partagé vélos – piétons – rollers, accessible aux PMR – cavaliers (Voies ferrées déclassées, Chemins forestiers, Traversées de parcs, Chemins de halage, Etc...)
  - Largeur variable entre 3 m et 5m
  - Éviter pentes supérieures à 3%
- Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues<sup>3</sup>.
  - Convient pour de longues sections et peu d'accès riverains
  - Séparateur infranchissable
  - Largeur : 2 m à 2,5 m (unidirectionnelles) / 2,5 m à 3 m (bidirectionnelles)
  - Transformer piste en bande à l'approche des carrefours
  - Arrêté de police
- Allées de parcs traversables à vélo
- Passages dénivelés : passerelles et tunnels
- Sas vélo et priorités au feux de circulations



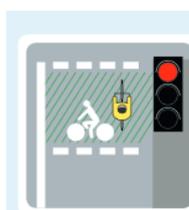
**Zone piétonne**  
Les cyclistes doivent rouler au pas



**Voie verte**  
Les cyclistes peuvent rouler au milieu des piétons



**Zone de rencontre**  
Les cyclistes peuvent rouler au milieu des piétons



### SAS VÉLO

Au feu rouge, ce dispositif permet aux cyclistes de se positionner devant les véhicules et d'être visibles des autres usagers.



Autorise un cycliste à s'engager dans la voie située la plus à gauche.



Autorise un cycliste à s'engager dans la voie située la plus à droite.



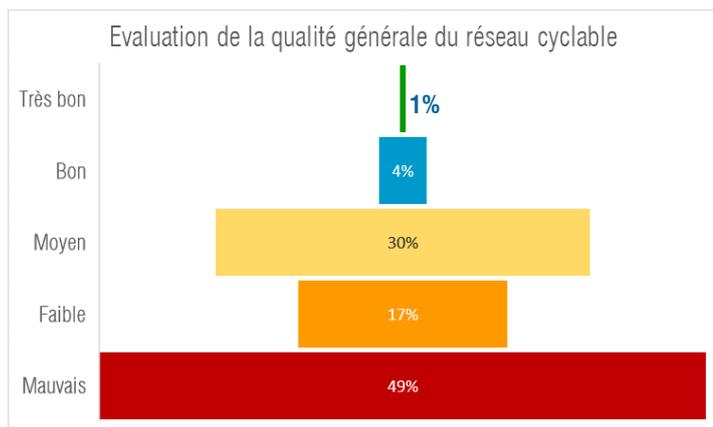
Autorise un cycliste à franchir la ligne d'arrêt du feu pour s'engager dans la voie située en continuité.

<sup>3</sup> Code de la route, art R110-2.

## 4.4.2 Qualité des aménagements et perception des usagers

### Focus de l'enquête / Qualité du réseau

- ✓ Selon l'enquête réalisée auprès des usagers (échantillon de 356 personnes), l'état général du réseau cyclable a été évalué selon l'échelle ci-après.
- ✓ 2/3 des usagers trouvent la qualité du réseau en dessous de la moyenne. La principale raison de cette qualification s'explique par **la faible présence d'aménagements et infrastructures cyclables.**



Très bon, je peux relier tous les lieux attractifs à vélo et le reste des voies sont apaisées  
 Bon, je peux me déplacer à vélo en sécurité vers les lieux majeurs  
 Moyen, je peux faire quelques déplacements  
 Faible, les quelques aménagements sont vétustes  
 Mauvais, il n'y a pas ou presque pas d'aménagement cyclable

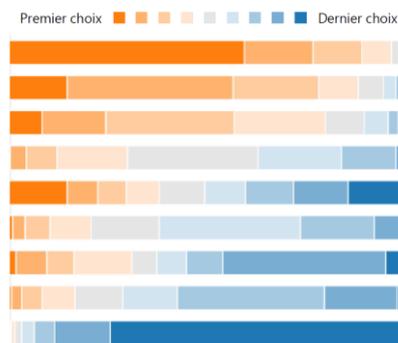
### Principales difficultés à la pratique du vélo

1. Catégoriquement, la principale difficulté soulignée par les usagers est **l'absence d'aménagements cyclables**. Pour  $\frac{3}{4}$  des enquêtés c'est la difficulté N°1.
2. En deuxième position on retrouve le **comportement des automobilistes** et les **discontinuités des aménagements cyclables**.
3. Puis dans le classement on retrouve **l'insuffisance de stationnement vélo** et **la défaillance de la signalisation**.

### Etat du réseau cyclable

Pour la réalisation d'un réseau cyclable, quels éléments vous semblent les plus importants ?

1. L'aspect sécuritaire (circulation sur des voies séparées des automobiles)
2. L'aspect utilitaire (desserte des principaux lieux, accès aux commerces, services, écoles,...)
3. L'importance du réseau cyclable (nombre de voies)
4. Une signalétique adaptée
5. La qualité paysagère
6. Un entretien régulier
7. L'absence de coupure du réseau
8. Un stationnement sécurisé pour les vélos
9. Des services accompagnant la pratique du vélo



#### 4.4.2.1

### Retour terrain / Aménagements cyclables existants à Saint-André de Cubzac

#### ITINERAIRES / SAINT-ANDRE DE CUBZAC

##### Caractéristiques générales

A Saint-André de Cubzac, on retrouve plusieurs rues à sens unique où les vélos sont autorisés, la signalisation est présente, des double-sens cyclables sur rue ou des sens-interdits sauf vélo, existent à plusieurs endroits.

Différentes typologies d'aménagements cyclables sont présentes au sein de la commune et notamment au centre-ville (bande cyclable, piste cyclable bidirectionnelle, bande sur trottoir, voie verte, double sens cyclable)

Plusieurs carrefours à feu sont présents dans la commune, mais ces derniers sont dépourvus de sas vélo et de cédez le passage cycliste au feu.



*Piste cyclable au début de la Rue Nationale, à la sortie du rond-point de la Garosse*



*Bande cyclable, Rue Emile Dantagnan sur 1 kilomètre*



*Bande cyclable sur trottoir, Rue Nationale, centre-ville de Saint-André de Cubzac*



Piste cyclable bidirectionnelle, Parc industriel et commercial de la Garosse



Plusieurs panneaux double-sens cyclable, sont présents dans le centre-ville.



Hors voirie



Piste cyclable bidirectionnelle hors voirie



Chemin de Belle Queue 150 m aménagés en piste bidirectionnelle jusqu'au panneau d'entrée de Saint-Antoine, Val de Virvée

Jalonnement



Jalonnement présent tout au long de la V80

Absence de jalonnement pour les services ou lieux d'attraktivités au sein de la ville à destination des cyclistes.



Signalisation



Traversée signalée et sécurisée, Zone commerciale de la Garosse.

Attention à l'entretien des marquages.



Panneau voie verte, rue des Droits de l'Homme, Saint-André de Cubzac

	 <p>Double sens cyclable, centre-ville, Rue Robillard</p>	 <p>Panneaux, attention, traversée de cyclistes, Zone industrielle de la Garosse</p>
<p>Apaisement</p> 	<p>Le centre-ville de Saint-André de Cubzac est en zone 30</p>	
<p>Stationnement</p> 	<p>Plusieurs secteurs présentant les stationnements vélos</p>	 <p><i>Stationnements présents devant l'Eglise Saint-André</i></p>



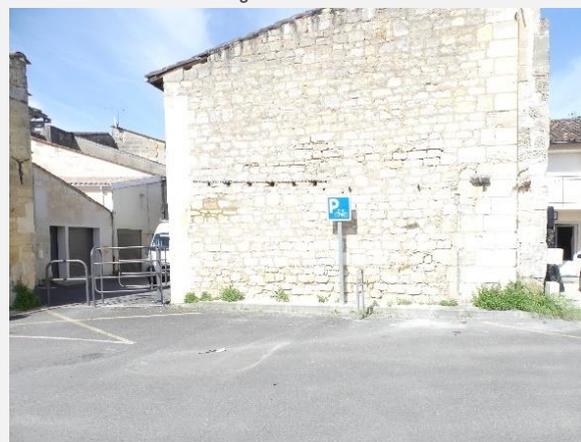
*Stationnements présents devant le lycée Cousteau*



*Stationnements présents devant l'école de danse*



*Arceaux devant la gare de Saint-André de Cubzac*



*Parking mixte au centre-ville de Saint-André de Cubzac, 1 arceau*

		 <p data-bbox="927 642 1326 674"><i>Arceaux vélos, présents à côté de la poste.</i></p>
<p data-bbox="156 696 373 728">État des revêtements</p> 	<p data-bbox="411 701 794 768">Revêtement peu roulant en face de la Menuiserie Bieber</p> 	 <p data-bbox="959 1337 1299 1368"><i>Chemin de Belle Queue, peu roulant</i></p>

## Zones 30 à Saint-André de Cubzac

Quasiment l'intégralité du centre-bourg est classé en zone 30.

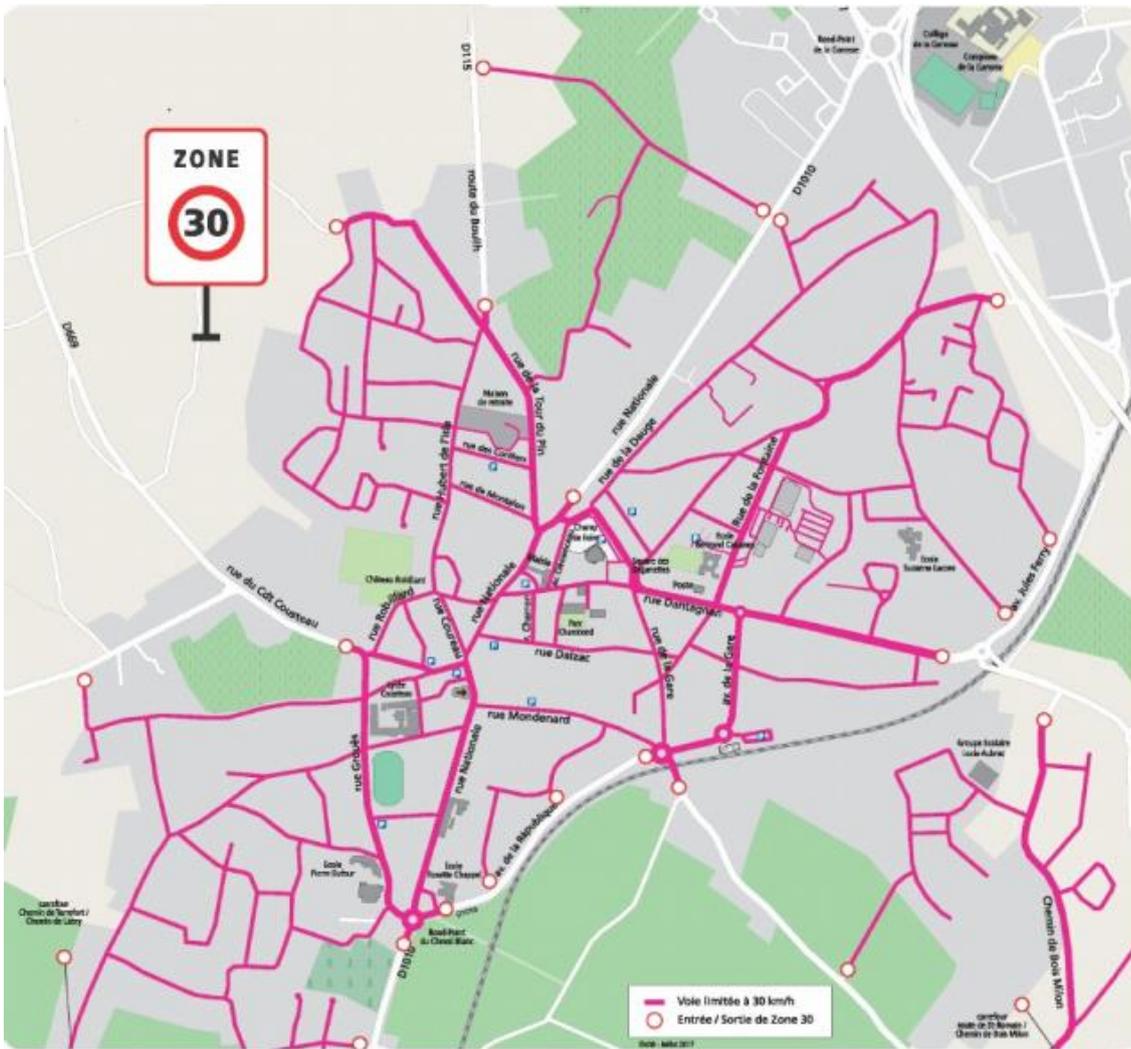


Figure 14 : Carte des rues en zone 30, Saint-André de Cubzac

Quasiment l'ensemble des 16 communes ont aménagé leurs centres-bourgs en zones 30



Figure 15 : Zones 30, Saint-Gervais et entrée de Teuillac

### 4.4.3 Jalonnement

#### Le jalonnement des itinéraires utilitaires

Le règlement national impose plusieurs types de panneaux :

- D'identification d'itinéraires
- De pré-signalisation
- De position
- De confirmation (réservés aux carrefours complexes avec embranchements successifs).

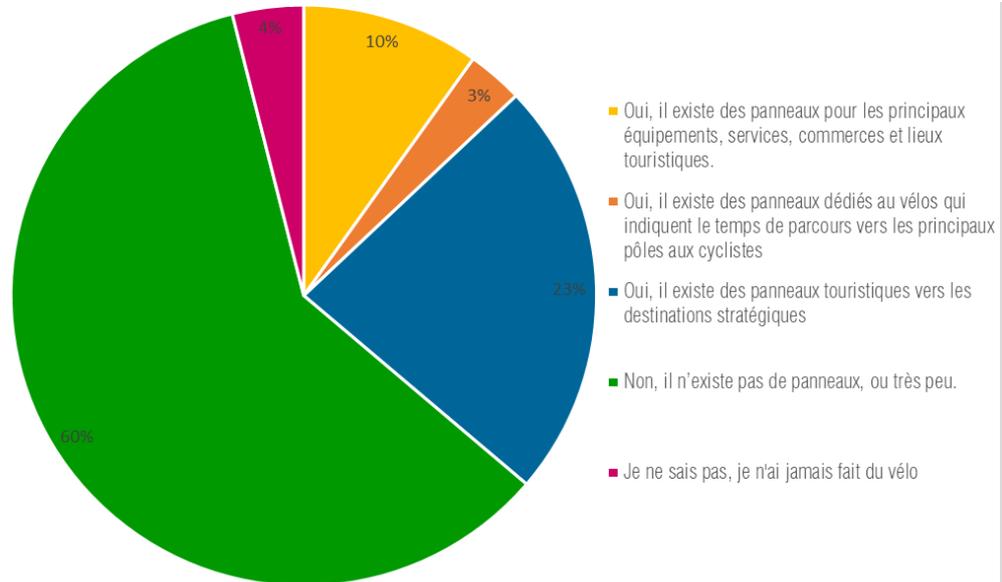
L'offre de signalisation dédiées aux déplacements à vélo peut néanmoins être complétée. Les panneaux directionnels peuvent indiquer les pôles générateurs du territoire (mairies, pôles d'échange, pôle administratif, commerces...) et indiquer le temps de parcours moyen. Le jalonnement doit être lisible pour être rapidement compris par les usagers.

L'intérêt de mettre en place un jalonnement par temps de parcours est de promouvoir la pratique du vélo, encore peu développée sur le territoire. **Uniquement l'itinéraire de la V80 est jalonné sur le territoire.**



## Focus de l'enquête

✓ 60% des usagers considèrent que territoire n'est pas suffisamment équipé en matière de signalétique en faveur du vélo.



### 4.4.4 Stationnements vélos

Le déploiement du stationnement vélo permet d'encourager la pratique, particulièrement sur un territoire où une grande partie des habitants possède un vélo, qu'ils souhaitent évidemment protéger.

L'offre de stationnement vélo reste à déployer notamment aux abords des pôles générateurs de flux ; dans les centres-bourgs et autour des gares et les zones de covoiturage. Le développement du réseau cyclable entraîne un besoin plus important en stationnement vélo dans les espaces publics et privés.

**L'absence de stationnement vélo de qualité est l'un des premiers freins à la pratique du vélo.**

#### Stationnement vélo aux abords des gares

Les gares de Saint-André de Cubzac et de Gauriaguet sont équipées de stationnements permettant de laisser de manière sécurisée son vélo durant la journée. A Gauriaguet, le nombre d'emplacements ne semble pas suffisant.

#### Stationnement vélo sur les polarités du territoire

La commune de Saint-André de Cubzac présente une offre relativement importante avec une cinquantaine d'arceaux situés aux abords des principaux équipements structurants et la gare. L'offre aux alentours des établissements



Figure 16 : Racks vélos, devant la Mairie de Gauriaguet

scolaires (lycée et collège) semble insuffisante. Les autres communes du Grand Cubzaguais ont une offre éparse et peu fournie en stationnements.

Le tableau ci-après situe les lieux d'implantation des arceaux dans la commune de Saint-André de Cubzac.

Emplacements des stationnements vélo à Saint-André de Cubzac	arceaux/nombre d'emplacements
Route de Plagne	4
Plagne- Chemin de la Cale du Sud	3
Cimetière - entrée Cousteau	-
Stade Arnaudin, rue Arnaudin	3
Eglise Saint-André	3
Parking Dalzac	1
Château Robillard, rue Robillard	2
Espace municipal Soucarros, rue Soucarros	-
Mairie /Place Raoul Larche	2
Champ de Foire	2
Office de Tourisme, square François Mitterrand	3
La poste, rue Dantagnan	2
Ecole Bertrand Cabanes - Entrée garderie, rue de la Fontaine	2
Parking de la Barotte-Aire de Covoiturage	2
Gymnase la Garosse, Chemin du Gymnase	2
Skate park, Plaine des Sports Laurent Ricci	-
Plaine des Sports, Route du Bouilh	-
Gare Saint-André	20
<b>Total</b>	<b>51</b>

2 typologies différentes de stationnement ont été relevés

- Les arceaux et
- Les abris collectifs ouverts ou fermés

Sur le territoire, il n'existe pas d'offre d'abris individuels fermés de type consignes ou boxs

## Emplacements des arceaux à Saint-André de Cubzac



Figure 17 : Localisation des zones de stationnements vélo et des parkings, à Saint-André de Cubzac



Figure 18 : Arceaux vélos, devant l'Ecole à Bourg à gauche et devant la gare de Saint-André de Cubzac, photo de droite

### Focus de l'enquête / Stationnements vélo

✓ 3/4 des enquêtés trouvent qu'il est rare ou très difficile de trouver un stationnement sécurisé pour leurs vélos.

Les illustrations ci-contre confortent le choix de mobilier urbain à utiliser pour plus d'efficacité et de sécurisation des stationnements.

**OPTER POUR LES ARCEAUX ET BANNIR ABSOLUMENT LES PINCES-ROUES.**

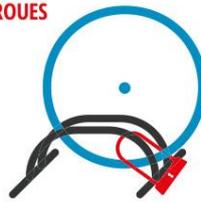
✓ ARCEAU



**Avantages de l'arceau :**

- ✓ Il permet d'attacher le cadre et une roue.
- ✓ Le vélo y tient droit, même avec un enfant ou avec un chargement de marchandises.
- ✓ C'est un support solide qui ne peut pas être sectionné facilement.

✗ PINCE-ROUES



**Inconvénients du pince-roues :**

- ✗ Il ne permet d'attacher que la roue avant.
- ✗ Il ne sécurise pas le cadre et la roue arrière.
- ✗ Le vélo n'est pas stable et risque de tomber. Le support peut voiler et abîmer les roues.

**Evolutions souhaités par les usagers par niveau de priorité/ importance.**

- ✓ Les évolutions les plus importantes pour les usagers sont :
  - N°1 : La **création de nouvelles pistes cyclables**
  - N° 2 : Le **maillage propre aux vélos** pour relier les différentes communes du territoire
  - N°3 : Des **aménagements pour apaiser la circulation**
- ✓ Ensuite les évolutions suivantes sont mises en avant :
  - l'aménagement de voies vertes
  - l'amélioration de l'état des revêtements des voies existantes
  - l'installation de stationnements sécurisées pour les vélos

Figure 19 : Tableau récapitulatif des aménagements existants et service vélo

Commune	Aménagements existants	Stationnement vélo	Signalétique/jalonnement	Apaisement de la circulation / Zone 30/	Services vélo
Saint-André de Cubzac	9,1 km de pistes cyclables, bandes cyclables et voies vertes aménagées 4,8 km de véloroute V80 jalonnée	50 Arceaux vélo dont 1 abri couvert vélo sécurisé de (20places) à la gare	Itinéraire de la V80 jalonné	Le centre est presque en totalité en zone 30 Pas de zones de rencontre (zones 20)	Pompe à vélo ou outillage en libre-service / Non existant /
Bourg	Aucun aménagement cyclable existant 6,7 km de véloroute V80 jalonnée	15 arceaux vélo, (devant l'école primaire, la mairie,)	Itinéraire de la V80 jalonné	Le centre bourg est aménagé en zone 30.	
Cubzac-les-Ponts	Aucun aménagement cyclable existant 3.4 km de véloroute V80 jalonnée	6 racks vélos présents au niveau du Port.	Itinéraire de la V80 jalonné	Les centres bourgs sont aménagés en zone 30.	
Gauriaguet	2 km d'aménagements existants (dont 1 km d'aménagements piétons)	6 racks vélo devant la Mairie 10 Stationnements fermés au niveau de la gare	Jalonnement boucles touristiques présent		
Lansac	Aucun aménagement cyclable existant	Aucun	Peu de jalonnement		
Mombrier	Aucun aménagement cyclable existant	Aucun	Peu de jalonnement		
Peujard	En attente de réponse	Oui (nombre à comptabiliser)			
Prignac-et-Marcamps	Aucun aménagement cyclable existant 1,7 km de véloroute V80 jalonnée	Aucun	Itinéraire de la V80 jalonné		
Pugnac	Aucun aménagement cyclable existant mais un souhait d'en créer	1 rack à vélo devant l'école primaire/maternelle	Peu de jalonnement		
Saint-Gervais	550 mètres de piste cyclable sur trottoir dans lotissement et piste hors voirie rue de la Croix de l'Avocat 3,6 km de véloroute V80 jalonnée	Aucun	Itinéraire de la V80 jalonné	Le centre bourg est aménagé en zone 30.	
Saint-Laurent-d'Arce	Aucun aménagement cyclable existant 1,3 km de véloroute V80 jalonnée	Aucun	Itinéraire de la V80 jalonné	Le centre bourg est aménagé en zone 30.	
Saint-Trojan		Aucun			
Tauriac	Aucun aménagement cyclable existant 1,1 km de véloroute V80 jalonnée	Aucun	Itinéraire de la V80 jalonné		
Teuillac	Aucun aménagement cyclable existant	Aucun			
Val de Virvée (Saint-Antoine, Aubie-et-Espessas, Salignac)	La commune ne dispose pas d'aménagement cyclable. Seul un petit tronçon de liaison douce sur trottoir, le long de la RD 10, entre la Rue du Maubrat et la rue du 19 Mars 1962.	6 racks à vélo à Aubie-et-Espessas	Jalonnement boucles touristiques présent		
Virzac	2,5 km de piste cyclable existante	20 arceaux devant la Mairie, l'Ecole + des stationnements à l'intérieur de l'école		Aucun aménagement en zone 30 sur la commune	

## 4.5 Réseau viaire, ferroviaire et franchissements

### Des infrastructures routières structurantes sur le territoire du Grand Cubzaguais

Le territoire est desservi par deux axes majeurs :

- **L'Autoroute A10** qui relie Bordeaux et Paris
- **La Route Nationale RN10** qui relie Angoulême et Bordeaux. La présence de ces axes positionne avantageusement le territoire, notamment vis-à-vis de la métropole bordelaise, en matière de potentiel économique et résidentiel.

Cependant, la présence limitée d'échangeurs sur l'autoroute **A10** et la distance importante entre eux, limite la desserte. L'échangeur de Virsac est le seul sur cette voie de communication majeure à desservir le territoire, contrairement à la RN10 qui dispose de huit échangeurs sur le territoire du Grand Cubzaguais.

La desserte routière sur le territoire suit un axe Nord-Sud. La circulation Est-Ouest s'appuie sur un réseau de voies secondaires, notamment la **RD137** (Saint-André-de-Cubzac à Blaye) et la **RD670** (Saint-André-de-Cubzac à Libourne).

### Des coupures naturelles et artificielles

Les **coupures génèrent des difficultés pour la pratique du vélo** : allongements de parcours, dangerosité des franchissements, absence de confort. Leur identification et leur résorption est essentielle au déploiement d'un bon réseau cyclable. Sur ce territoire du Grand Cubzaguais, les coupures identifiées sont :

- **L'Estuaire de la Gironde**

L'Estuaire de la Gironde constitue une barrière naturelle aux déplacements Est/Ouest, présente des difficultés de franchissements (peu nombreux) et induit un trafic important en direction et depuis la Métropole de Bordeaux, ce qui est peu sécurisant pour les cyclistes.

- **L'autoroute A10, la RN 10 et la voie ferrée**

Elles parcourent le territoire du Nord au Sud et ajoutent trois grands méridiens qui fragmentent le territoire.

À cela on pourrait d'ailleurs ajouter les grandes routes départementales (**RD 137, RD 670** notamment) qui desservent le territoire mais le fragmentent également.

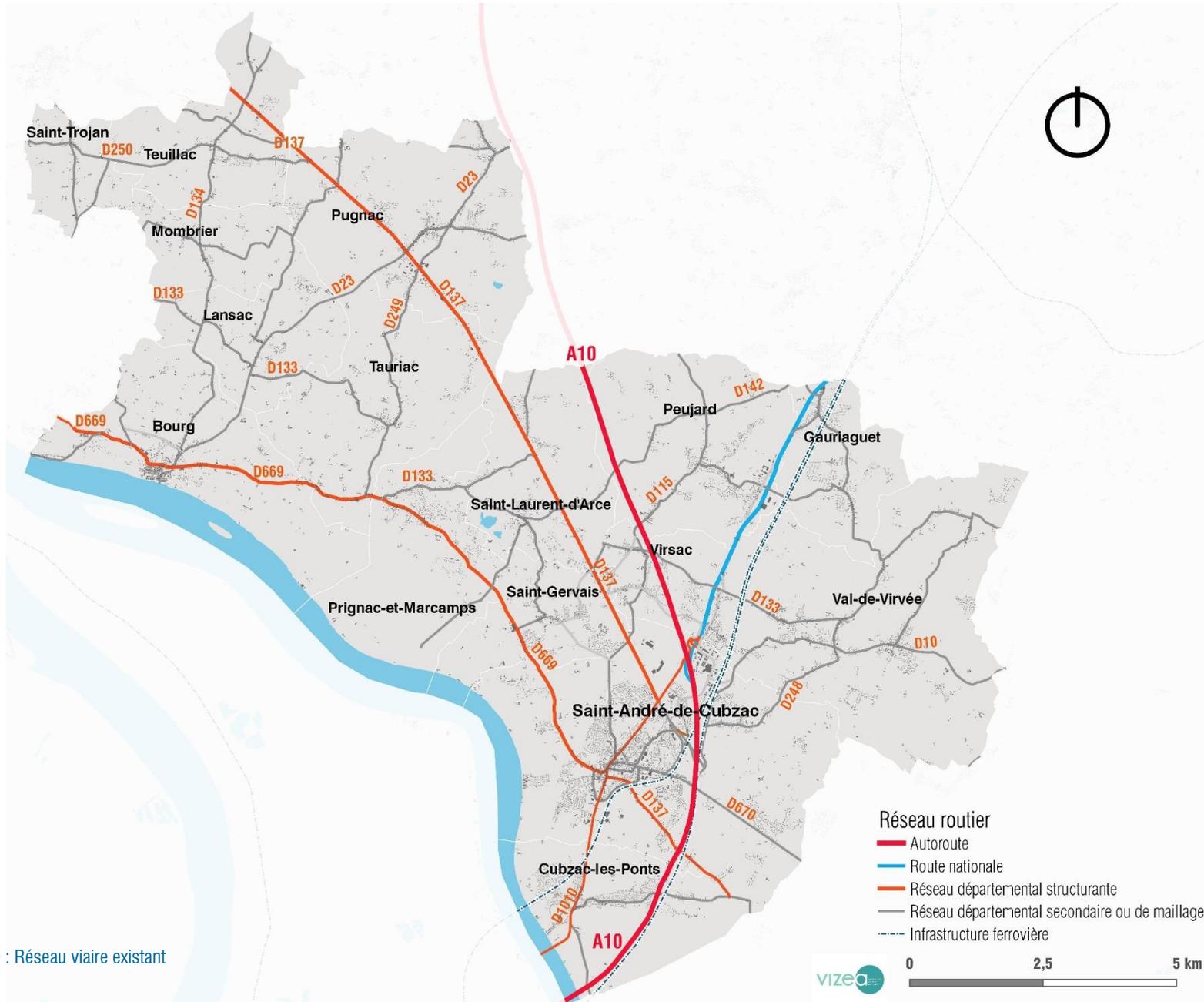


Figure 20 : Réseau viaire existant

### RESEAU VIAIRE EXISTANT

L'Autoroute **A10** qui relie Bordeaux et Paris et la **RN10** qui relie Angoulême et Bordeaux sont des axes avantageux pour le territoire. Cependant ces axes rapides ont parfois un rôle uniquement de transit entre la métropole bordelaise et Paris.

Le territoire possède un maillage complet secondaire avec de nombreuses routes départementales qui irriguent l'ensemble des 16 communes.

## Trafic routier moyen enregistré en 2018

- L'axe le plus fréquenté est la route départementale D137. Au niveau de la traversée de la ville de Teuillac sont comptabilisées **10 530** véhicules/jour en 2018
- Ensuite, la départementale D670 qui part de Saint-André-de-Cubzac en direction à l'est vers Libourne comptabilise **11 280** véhicules/jour en 2018
- La départementale D1010 relie Cubzac-les-Ponts, Saint-André-de-Cubzac et arrive à Saint-Antoine. Elle comptabilise **8 840** véhicules/jour en 2018 (+20% par rapport à 2017). A Saint-Antoine cet axe rejoint la Route Nationale RN10 en direction d'Angoulême. Au niveau de l'échangeur Peujard/Gauriaguet, la RN10 compte **42 400** véhicules/jour.
- Enfin, la D669 reliant Blaye à Saint-André de Cubzac et traversant la frontière sud du territoire, comptabilise **5 670** véhicules/jour en 2018 est en légère hausse par rapport à 2017 +5,4%.



Figure 21 : Comptages routiers, enregistrés en 2017 et 2018, source département de la Gironde

## 4.6 Offre en transport en commun et covoiturage – Potentiel intermodal

### Réseau de Bus

Le territoire du Grand Cubzaguais est traversé par 5 lignes de bus du réseau Trans Gironde

- Ligne 201 - Bordeaux Buttiniere- Blaye
- Ligne 202 - Bordeaux Pl. Ravezies – Blaye
- Ligne 201 – Saint-André de Cubzac – Laruscade
- Ligne 214 – Saint-André de Cubzac - Val de-Virvee
- Ligne 310 - Libourne - Saint-André de Cubzac

### Ligne TER

Le territoire est traversé par deux lignes de train :

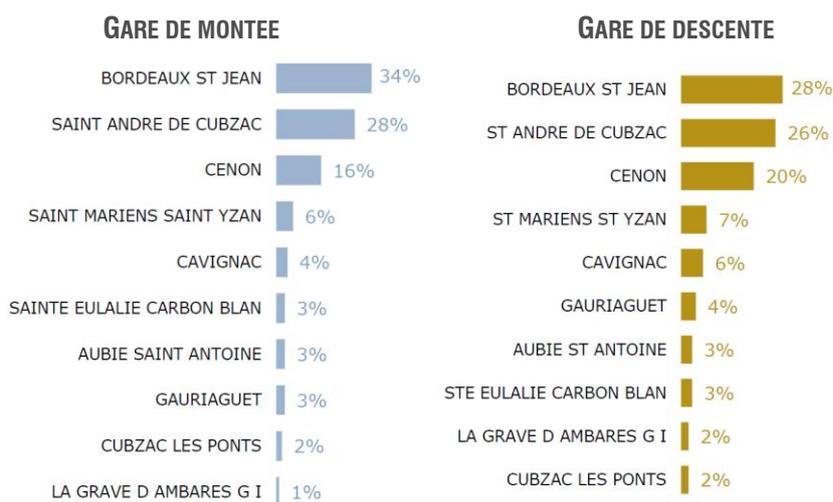
- La ligne périurbaine 43.1 U - St Mariens-Bordeaux
- La ligne régionale 15 - La Rochelle- Bordeaux

Quatre gares sont présentes du Nord au Sud : Gauriaguet, Aubie-Saint-Antoine, Saint-Andre-de-Cubzac, Cubzac-les-Ponts.

#### Les résultats de l'enquête de Mai 2019 sur les lignes TER sur l'Etoile de Bordeaux de Nouvelle-Aquitaine

- 11% des personnes se rendent à la gare de leur départ à vélo, parmi lesquels 2 % stationnent leur vélo à la gare et 9 % embarquent leur vélo dans le train.
- Saint -André-de-Cubzac est la deuxième gare de montée et descente *en semaine* après celle de Bordeaux Saint-Jean. Selon l'enquête, en moyenne 352 personnes montent et 306 descendent à cette gare en semaine (contre 54 et 77 le samedi et 66 et 28 personnes le dimanche).

**Ce sont des personnes qui réalisent potentiellement des déplacements intermodaux et que nous allons prendre en compte dans notre analyse des déplacements à vélo.**



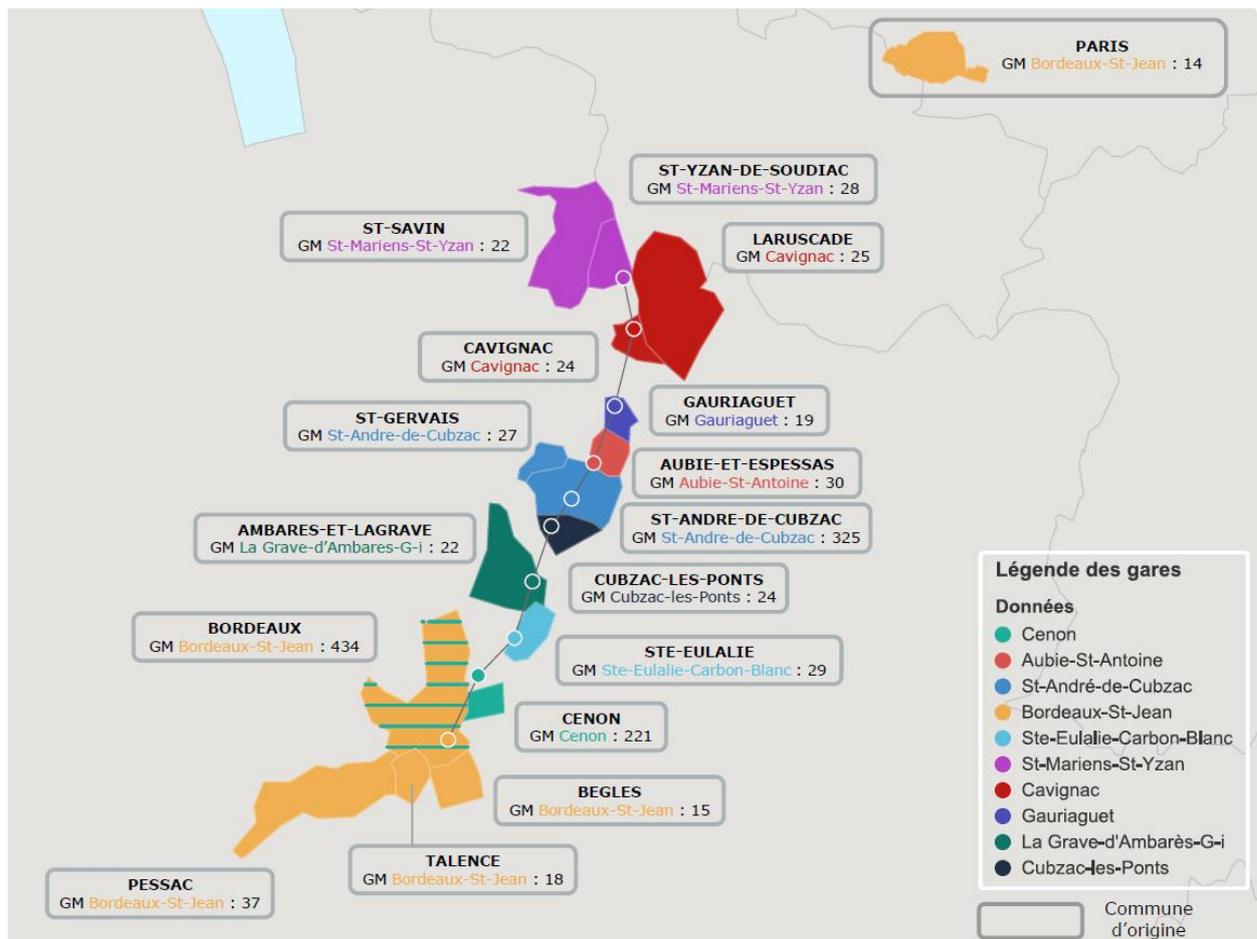


Figure 22 : Zone de chalandise en semaine sur la gare de montée

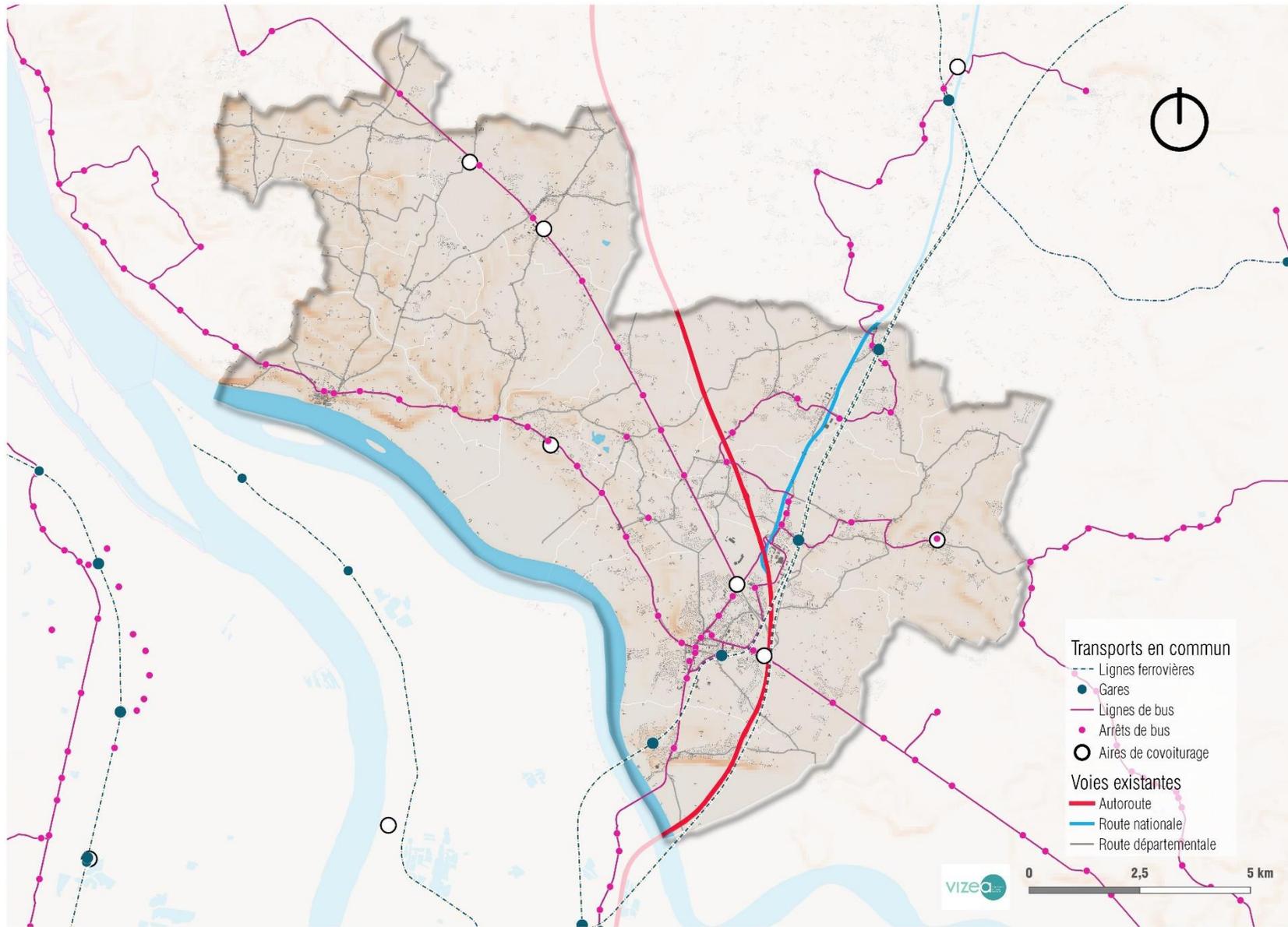
- Saint-André-de-Cubzac est la deuxième des 10 premières gares de descente et de montée des voyageurs. Sa zone de chalandise évolue en fonction du temps (semaine/week-ends) et en fonction de la destination (aller/retours). Ainsi, par exemple, 27 personnes montent à bord depuis la zone de chalandise de Saint-Gervais en semaine et 13 descendent vers la zone de Lande de Fronsac. Les samedis, en dehors de la zone de chalandise de Saint-André-de-Cubzac, des passagers montent et descendent depuis les zones de Saint-Laurent d'Arce, Bourg ou encore Teuillac et le dimanche de Cubzac-les-Ponts, de Bourg ou encore de Blaye.
- Les principaux motifs des voyages sont pendulaires, liées aux déplacements domicile-études-travail - **74 % des motifs** et 17% sont des motifs privés de loisirs et de tourisme
- Saint-André-de-Cubzac est **la première** parmi les 20 principales communes de résidence des voyageurs en semaine sur la ligne TER.

## Covoiturage

La communauté de commune comporte actuellement 6 aires de covoiturage :

1. Aire de covoiturage Leynier, à Salignac
2. Aire de covoiturage La Barotte, à Saint-André-De-Cubzac
3. Aire de covoiturage La Garosse, à Saint-André-De-Cubzac
4. Aire de covoiturage de La Mairie, à Prignac-Et-Marcamps
5. Parking Cave Coopérative, à Pugnac
6. Aire de covoiturage du Fassier, à Pugnac

Des pratiques informelles de covoiturage domicile-travail sont observées sur les parkings des gares pour se rendre vers la métropole de Bordeaux.



Le territoire est traversé par

- 5 lignes de bus du réseau Trans Gironde qui constituent principalement un maillage orienté est/ouest

**- 2 lignes de train**

Qui assurent un maillage nord/Sud avec 4 gares sur le territoire.

**-6 zones de covoiturage**

AUCUN AMENAGEMENT VELO N'EST PRESENT A PROXIMITE,

Aucun aménagement vélo n'est présent à proximité des aires de covoiturage, à l'exception du parking de la Barotte, à Saint-André de Cubzac

Figure 23 : Réseau de transport en commun et aires de covoiturage

Les usagers recherchent le mode de transport le plus efficace en fonction du temps qu'ils ont et du trajet qu'ils souhaitent effectuer...et ce n'est pas toujours la voiture ! **Les communes peuvent aussi repenser les trames urbaines en privilégiant les pôles multimodaux avec des accès vélos.** La présence de plusieurs gares sur le territoire est une réelle opportunité multimodale entre le vélo et le TER.

### Potentiel intermodal : Des solutions intermodales présentes...mais qui atteignent leurs limites.

L'intermodalité consiste en l'utilisation, pour un déplacement d'un point A à un point B, de plusieurs modes de mobilité différents : la marche, le vélo, la trottinette, les transports en commun, la voiture individuelle, etc. L'intermodalité traite donc de l'aménagements de la rupture de charge entre l'utilisation de 2 modes de déplacement.

Afin de développer l'intermodalité, il est indispensable de réfléchir à une échelle plus large. Il faut alors interconnecter les différents modes de déplacements via des aménagements et des services.

Pour apporter de l'efficacité au report modal, il se pose plusieurs problématiques : les temps d'attente incertains, la signalétique, le stationnement (vélo ou parking relais), le confort des espaces d'attente et la mauvaise inter-accessibilité.

L'intermodalité s'associe à des services annexes indispensables au bon fonctionnement et à la fidélisation des usagers. Aménager l'espace public est un mélange d'aménagements de tous les modes réunis à un endroit, organisés de manière sécurisée et efficace. Les aménagements vélo sont indispensables pour améliorer le périmètre d'accessibilité de cet espace

Ces espaces sont des pôles d'échanges, et concentrent plusieurs fonctions :

- La fonction *transport* : l'optimisation de l'intermodalité et les différents flux des usagers permettant une bonne connexion entre les modes de transports est primordiale pour fiabiliser les reports modaux et les correspondances associées ;
- La fonction *urbaine* : la conception d'un espace public valorisant l'offre des transports présents sur le site et son insertion urbaine. Il est important de limiter les coupures urbaines, d'améliorer la lisibilité et d'intégrer le pôle d'échanges dans son environnement ;
- La fonction *service* : les lieux doivent être agréables et fonctionnels.



### Focus de l'enquête

- ✓ Plus de  $\frac{3}{4}$  des usagers se déplacent uniquement à vélo sans le combiner à d'autres modes de déplacement lorsqu'ils se rendent à leur lieu de travail ou études.
- ✓  $\frac{1}{4}$  affirment associer parfois ou souvent le vélo à d'autres modes de déplacements, parmi lesquels la **voiture** reste en tête, devant le **train** et la **marche**.

## LES 4 GARES SONT ACCESSIBLES A MOINS DE 5 MINUTES A VELO ET A 2 KILOMETRES DES PRINCIPALES ZONES D'HABITATION

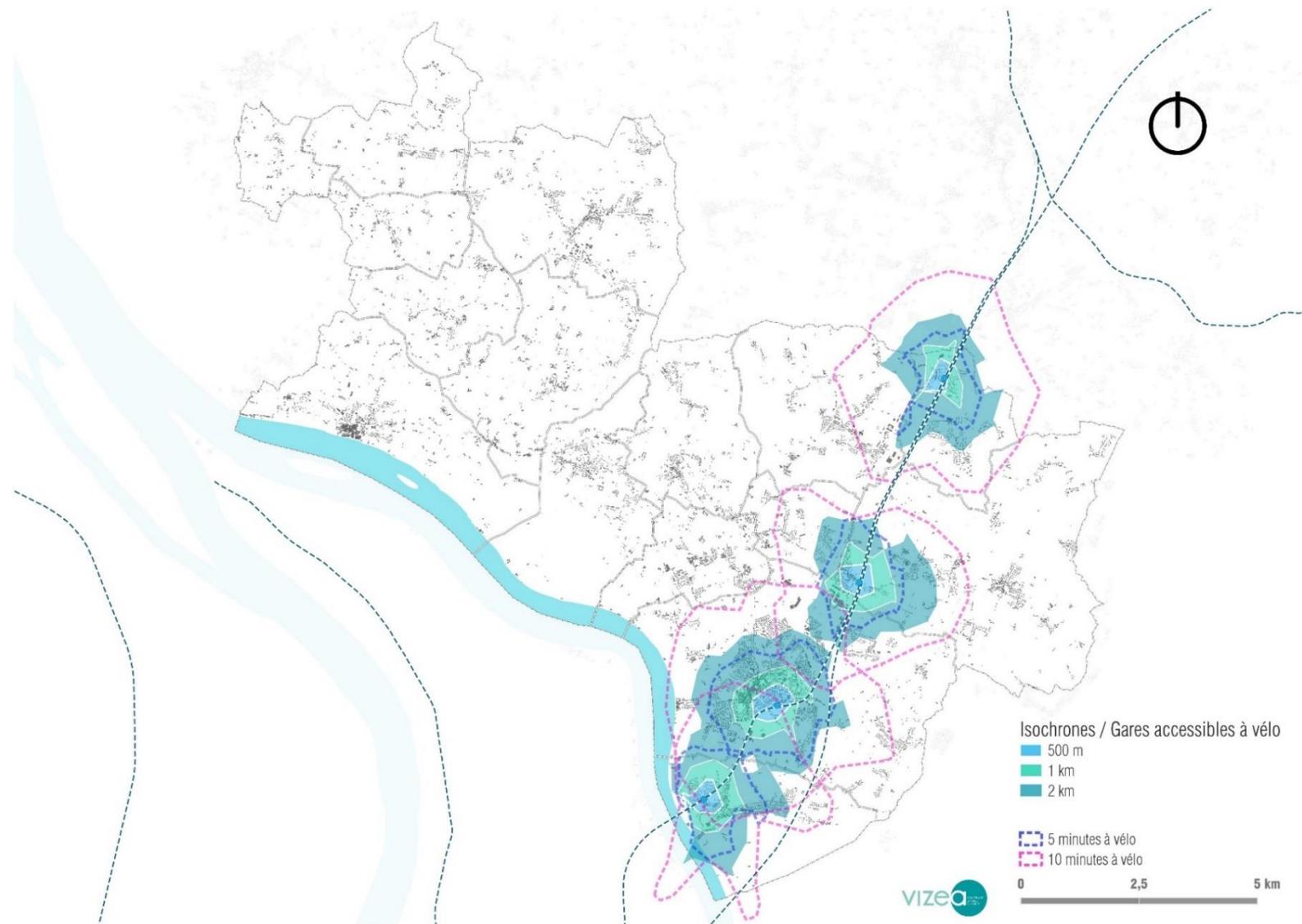


Figure 24 : Carte isochrone de l'accessibilité à vélo des gares en temps et en distances

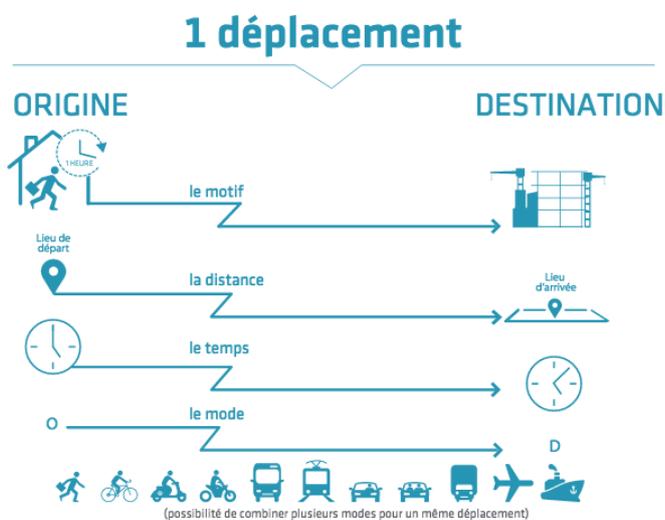
Cette carte illustre les zones (en isochrone) à moins de 5 et 10 minutes à vélo. On s'aperçoit qu'une très grande partie des communes desservies se trouvent dans ces isochrones. Ainsi, cela met en évidence une réelle efficacité du vélo à desservir ces gares et une opportunité multimodale d'aménager des itinéraires vers la gare et de prévoir des stationnements sécurisés. Une problématique foncière en termes de stationnement voiture aux-abords de la gare de Saint-André et une problématique de désengorgement aux heures de pointes pourraient être atténuées grâce à un usage du vélo renforcé.

	<b>FAIBLESSES</b>
<p>Une polarité affirmée sur le secteur de Saint-André de Cubzac qui concentre la population, les équipements et les activités économiques.</p> <p>Un grand itinéraire de Véloroute (V80) jalonnée sur le territoire et qui représente un atout important pour le futur maillage.</p> <p>Présence de quatre gares dans la partie est du territoire, dont une gare d'importance régionale, à Saint-André de Cubzac. Fort potentiel pour le développement de l'intermodalité.</p> <p>Plusieurs voies sont apaisées en zone 20 et zone 30 dans la majorité des centres-bourgs.</p> <p>Jalonnement des itinéraires cyclables présent</p> <p>Aménagement de double sens cyclable sur voie à 30kmh dans le centre de Saint-André de Cubzac (toutefois pas généralisé et absent sur les autres communes).</p> <p>Existence des magasins et associations vélo sur le territoire.</p>	<p>Des discontinuités cyclables importantes, mais un fort potentiel de maillage. En dehors de Saint-André de Cubzac, les communes du Grand Cubzaguais présentent très peu d'aménagements cyclables sécurisés et continus.</p> <p>Itinéraires discontinus, pas de liaisons entre centres-bourgs</p> <p>Peu de stationnement et pas forcément sécurisé devant les gares du territoire.</p> <p>La circulation vélo est dangereuse entre les principales polarités, notamment dû à la circulation sur les départementales et à l'absence d'aménagement dédié au vélo.</p> <p>Aucun service vélo (pompe ou outils en libre-service) présent sur le territoire.</p> <p>Plusieurs centre-bourgs sont aménagés en transit (axes départementaux) et manquent d'urbanité (volume de véhicules, partage de la voirie limité...), pouvant entraîner des problèmes de sécurité et de continuité des itinéraires pour les vélos.</p>

# 5 USAGES ET PRATIQUES DES DEPLACEMENTS A VELO

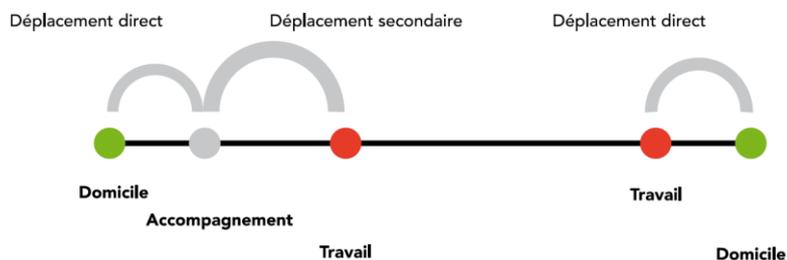
## 5.1 Motifs des déplacements

- Un **déplacement** se caractérise par un **motif**. A chaque fois que l'on change de motif (travail, boulangerie...), on génère un nouveau déplacement.
- Un déplacement est réalisé par un **mode**. Lorsqu'il combine plusieurs modes, il sera qualifié d'**intermodal**. Chaque partie de ce déplacement est un trajet.
- Une **chaîne de déplacement** caractérise l'ensemble des déplacements d'une personne au cours d'une journée.
- La **mobilité** est le nombre de déplacements d'une personne au sein d'une même journée.

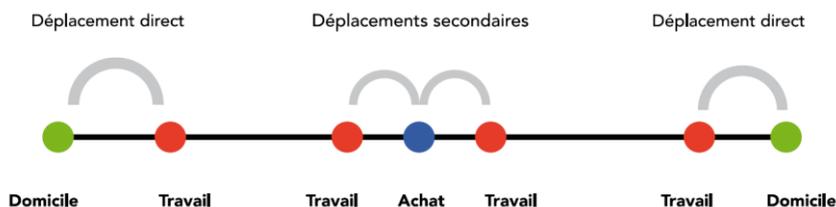


Les déplacements secondaires correspondent aux déplacements qui n'ont ni pour origine, ni pour destination le domicile. Ils s'opposent aux déplacements directs qui sont en lien avec le domicile.

Un individu peut réaliser un ou plusieurs déplacements secondaires le matin avant son embauche (ou le soir à la sortie du travail) :



Il est également possible de réaliser deux ou plusieurs déplacements secondaires lors de la pause méridienne :



L'analyse par les motifs montre que les déplacements secondaires se structurent essentiellement autour du travail et de l'achat. Les combinaisons achats-achats, travail-travail et travail-achats sont les plus représentées.

## 5.2 Des dynamiques socio-économiques qui influent sur les déplacements

### Une croissance continue de la population

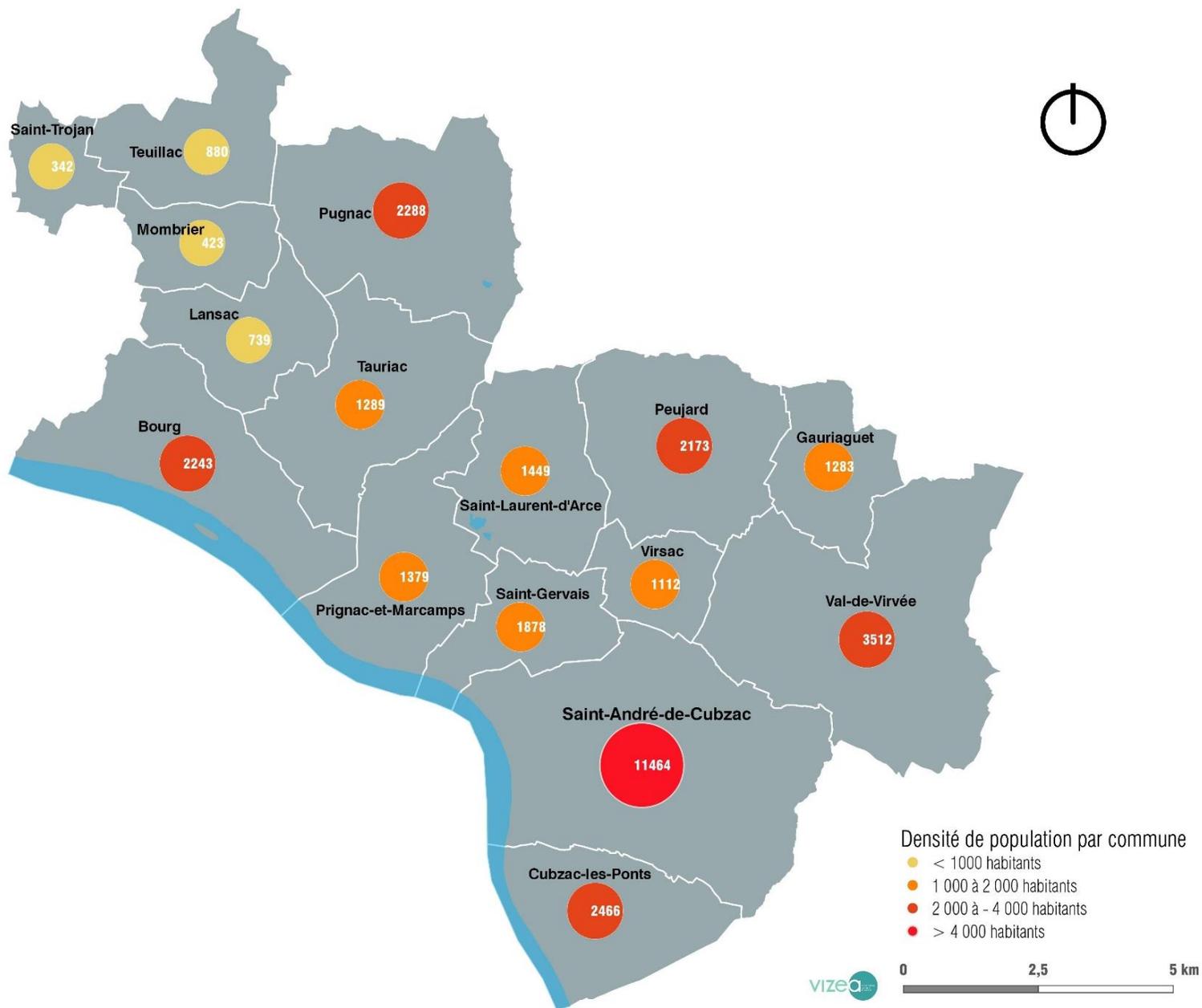
La population de la Communauté de communes du Grand Cubzaguais s'établit à **34 920 habitants en 2017**, contre 31 255 en 2011 et 25 461 en 1999. Elle présente un taux d'évolution annuel de + 1,96 % (largement supérieur au taux national de + 0,44).

Le territoire gagne en moyenne 650 habitants supplémentaires chaque année (entre 2008 et 2017)

Cependant cette évolution n'est pas également répartie sur les différentes communes. Les dynamiques les plus fortes étant enregistrées sur des communes de sud-est du territoire.

L'ensemble Saint-André-de-Cubzac et Cubzac-les-Ponts, concentrent à eux seuls près de 14 000 habitants, soit 40% de la population du Grand Cubzaguais. Les communes Pugnac, Bourg et Peujard concentrent 20% de la population.

Alors que le nombre de déplacements quotidiens par personne reste stable dans le temps (autour de 3,5 déplacements en moyenne, même si en Gironde la moyenne est de 4), l'augmentation de la population s'accompagnera nécessairement d'une augmentation en proportion des déplacements réalisés par les habitants.



## DENSITE DE POPULATION

La Communauté de Communes du Grand Cubzaguais accueille 34 920 habitants en 2017 sur une superficie de 151,20 km<sup>2</sup>, soit 231 hab./km<sup>2</sup>

Saint- André-de- Cubzac accueille un tiers de la population de la communauté de communes.

4 autres communes représentent des pôles secondaires concentrant la population : Pugnac, Bourg, Peujard et Val-de-Virvée.

*Val-de-Virvée est une commune nouvelle depuis 2016 issue du regroupement des trois communes (Aubie-et-Espessas, Saint-Antoine et Salignac).*

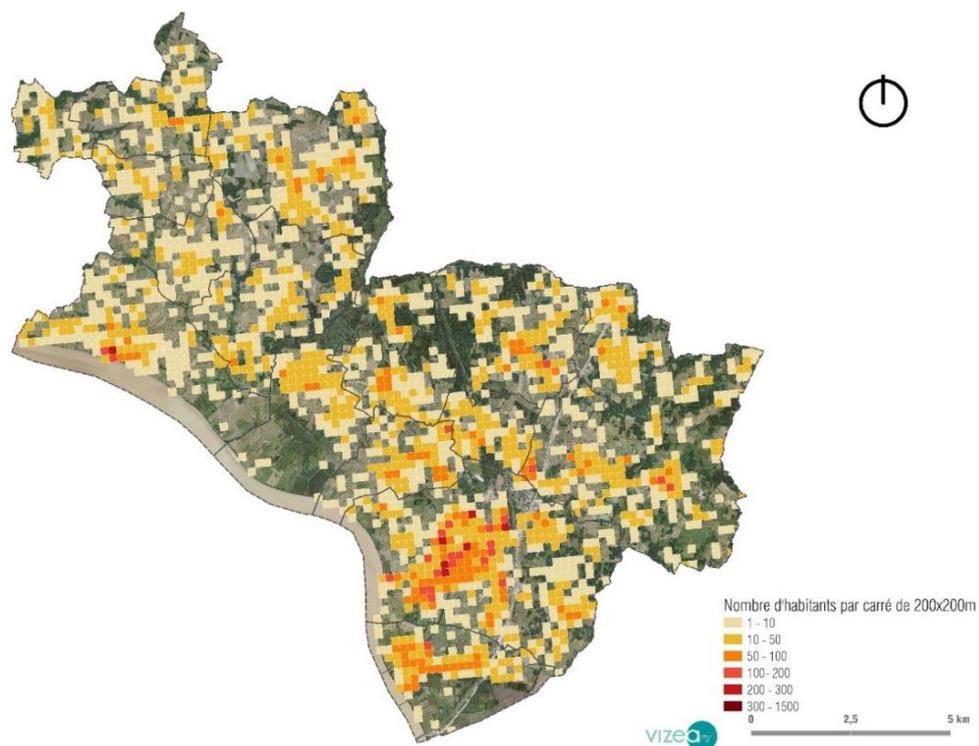


Figure 25 : Zone de chalandise de 300 mètres autour des secteurs les plus densément peuplés, Source INSEE

Les cartes ci-contre, illustrent une analyse croisée des **secteurs de population les plus densément peuplés et leur zone de chalandise de 300 mètres autour**. Il s'agit de secteurs ou quartiers où l'on trouve une densité de 100 à 200 personnes sur un carré de 200 mètres par 200, soit 4 hectares. Autour de ces carrés sont définis des rayons qui permettent d'illustrer des zones.



Figure 26 : Densité de population. Source : INSEE

## 5.3 La pratique du vélo au sein du territoire aujourd'hui

### La part du vélo

En Nouvelle-Aquitaine, le taux de recours au vélo des actifs est de **2%**. La Gironde et la Charente-Maritime sont les deux départements où la part modale du vélo est la plus importante, avec **3,8 %** pour la Gironde.

Il n'existe pas de chiffres précis concernant la part modale du vélo sur le territoire du Grand Cubzaguais. Cependant nous rappelons que d'une manière générale en Gironde 1,4% des habitants d'une commune rurale vont travailler tous les jours ou presque à vélo (contre 10,6 % dans les villes-centres). Et que le vélo atteint son plus fort taux d'utilisation (6,2%) pour les trajets de 2 à 3 km.

### Focus de l'Enquête / Utilisation et type de vélos

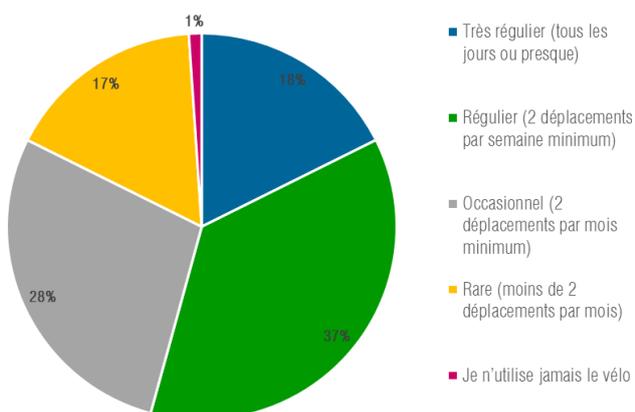
#### Utilisation du vélo

- ✓ 3/4 des usagers possèdent un vélo et l'utilisent / 21% possèdent un vélo, mais ne l'utilisent pas et 4% ne pratiquent pas de vélo

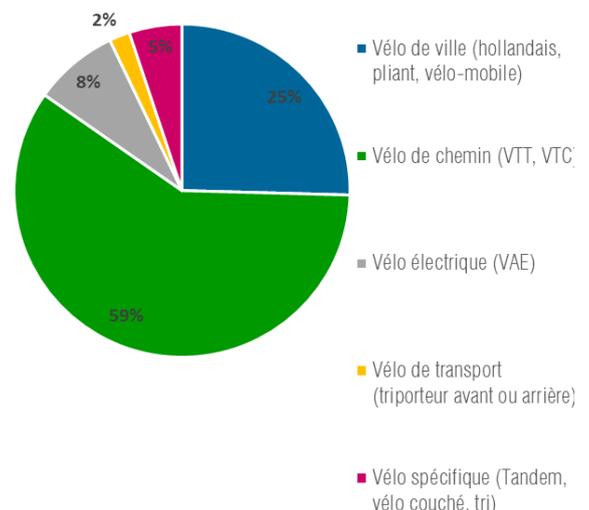
#### Déplacements à vélo

- ✓ **La moitié des usagers se déplacent à vélo toute la semaine (du lundi au dimanche)**
- ✓ 46% pratiquent le vélo que le week-end et seulement 4% utilisent le vélo du lundi au vendredi

Fréquence d'utilisation du vélo



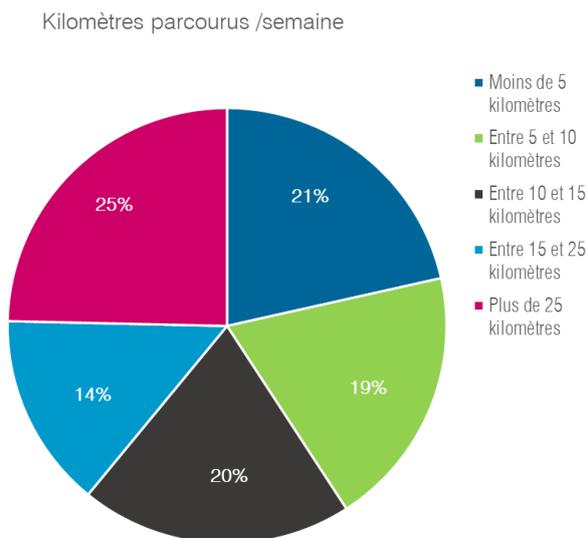
Typologie des vélos utilisés



### Durée moyenne des trajets

- ✓ 14% des trajets réguliers durent jusqu'à 10 minutes
- ✓ 26% des trajets sont réalisés entre 10 et 20 minutes
- ✓ Plus de la moitié des trajets ont une durée supérieure à 30 minutes.

## Les distances en kilomètres parcourues par semaine

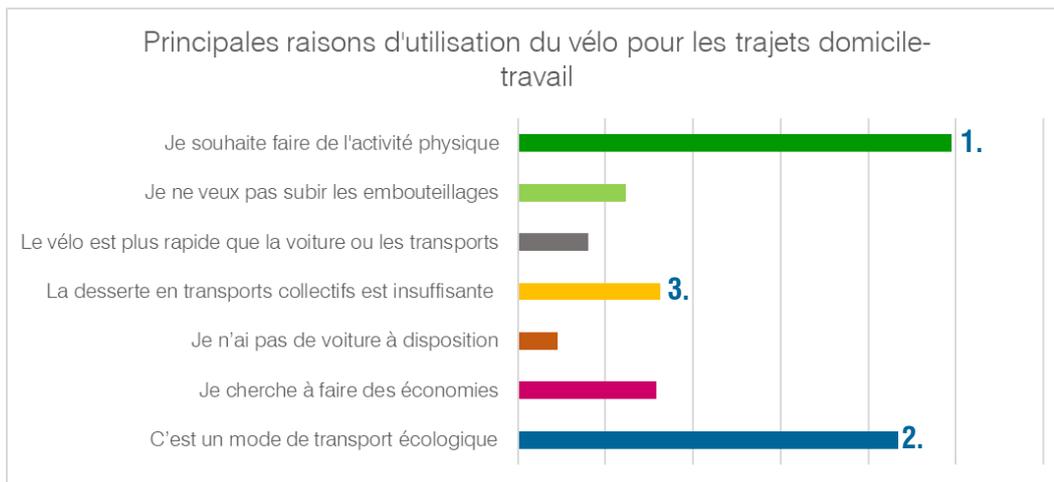


- ✓ ¼ des distances parcourues par semaine font plus de 25 kilomètres.
- ✓ 21% des trajets font moins de 5 kilomètres

## Principaux motifs des déplacements à vélo

- ✓ **Plus de la moitié** des usagers soulignent que le motif principal de leurs déplacements à vélo est celui des loisirs, de la promenade et la détente, généralement pratiquée le week-end.
- ✓ En deuxième position, on retrouve le motif de déplacements lié aux achats, services et démarches administratives, suivi par les déplacements domicile/travail/école.
- ✓ Le cyclisme sportif a été cité comme étant un motif tout aussi important que les déplacements domicile/travail.

Les 3 principales raisons d'utilisation du vélo dans les trajets domicile-travail sont illustrées dans le graphique ci-après : elles concernent en premier lieu le motif de l'activité physique, ensuite le fondement écologique des déplacements à vélo, et enfin mettent en lumière l'insuffisance de la desserte par les transports en commun sur le territoire.



## Freins à la pratique du vélo

Les principales raisons qui freinent la pratique du vélo sont :

- ✓ En premier lieu, loin devant, **l'absence d'aménagements cyclables**, suivi par
- ✓ **la dangerosité des trajets**
- ✓ en troisième position vient le **manque de stationnements sécurisés** pour les vélos

Deux autres contraintes à la pratique du vélo sont indiquées : les conditions météorologiques et le manque d'éclairage sur les voies.

## Profil de l'enquête et des usagers

Formulaire d'enquête retournés : **356 réponses**

Parmi eux 4% ne pratiquent pas de vélo et 21% possèdent un vélo, mais ne l'utilisent pas.

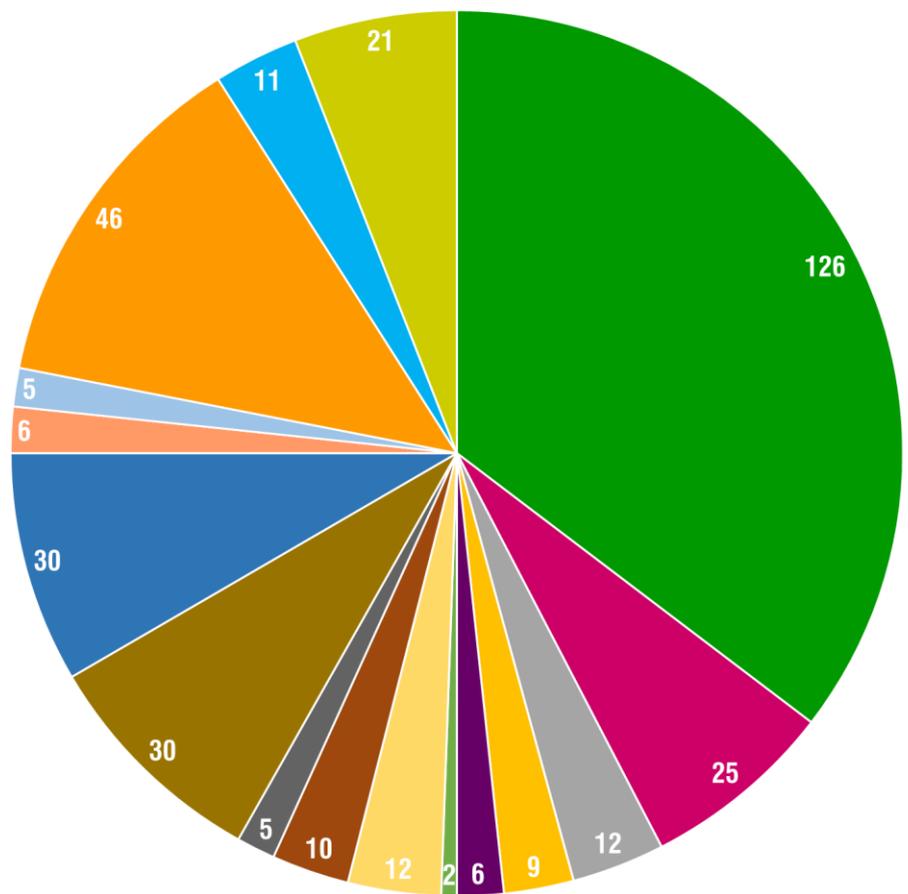
Donc, 75 %, soit **268 personnes** possèdent un vélo et l'utilisent.

- ✓ Tranches d'âge > **53% des répondants ont entre 35 et 49 ans** / 19% - entre 50-63 ans / 18% entre 25-34 ans / 2% entre 11-17 ans / 3% entre 18-24 ans / 6% plus de 64 ans
- ✓ Femmes/Hommes – 59%/41%
- ✓ **84% des répondants sont actifs** / 7% des retraités / 3% des étudiants / 6% sans activité professionnelle

Les communes de résidence des répondants. 35 % des répondants habitent à Saint-André de Cubzac.

## Communes de résidence des répondants

- Saint-André-de-Cubzac
- Bourg
- Cubzac-les-Ponts
- Gauriaguet
- Lansac
- Mombrier
- Peujard
- Prignac-et-Marcamps
- Pugnac
- Saint-Gervais
- Saint-Laurent-d'Arce
- Saint-Trojan
- Tauriac
- Teuillac
- Val de Virvée
- Virsac
- Divers communes  
(Bordeaux,



## 5.4 Analyse des flux pendulaires des déplacements

### 5.4.1 Analyse des flux en Gironde

Chaque jour, les Girondins réalisent près de **4** déplacements par personne et par jour, soit **4,7 millions** de déplacements quotidiens. La moitié de ces déplacements est concentrée sur la métropole de Bordeaux et **30 %** ont lieu à l'extérieur de l'agglomération.

**La voiture est de loin le mode le plus utilisé** - elle assure **7 déplacements sur 10** mais l'attractivité des autres modes progresse. Cependant, en dehors de la métropole, l'utilisation des transports collectifs reste faible et le vélo est peu pratiqué. Toutefois, en l'absence de transport collectif, le vélo doit être perçu comme une réelle alternative à la voiture.

### 5.4.2 Zoom sur les flux domicile-travail

Les déplacements directs **domicile-travail représentent 14 %** du total des déplacements quotidiens, mais **23 % du total des kilomètres parcourus** chaque jour par les Girondins. À l'heure de pointe du matin, 54 % des déplacements sont liés aux déplacements domicile-travail. Le motif travail génère une utilisation accrue de la voiture et un recours très faible au vélo ou à la marche. De plus, l'utilisation de la voiture se fait quasiment toujours en solo.

**26 % des déplacements domicile-travail quotidiens font moins de 5 km et sont réalisés en voiture.** Alors que la distance moyenne d'un déplacement domicile-travail varie du simple au double selon la zone de résidence, le temps de déplacement est quasiment équivalent (autour de 20 minutes).

#### Un recours massif à la voiture dès que la longueur du déplacement excède 1 km

- **Le vélo n'est utilisé que pour 6 % des déplacements de 1 à 5 kilomètres alors que la portée moyenne d'un déplacement à vélo est de 3,9 km.**
- La voiture est utilisée pour 73 % des déplacements dont la distance est comprise entre 1 et 2 kilomètres. Il y a là des marges pour un report modal.
- 84 % des déplacements de moins d'un kilomètre sont réalisés à pied, 14 % en voiture.
- Le car interurbain assure surtout des déplacements de plus de 5 kilomètres (81 % des déplacements réalisés en car font en effet plus de 5 km) ; le train exclusivement des déplacements qui font plus de 10 kilomètres (99 % des déplacements effectués en train).

Au sein du Grand Cuzaguais **83% des déplacements domicile/travail sont effectués en voiture**

#### Équipement automobile des ménages de Cubzaguais

- **92 %** des ménages possèdent au moins une voiture
- Le taux moyen de motorisation des ménages est de **1,42 %** de voitures/ménage

## Mobilités quotidiennes du Grand Cubzaguais

Indicateurs	CC du Grand Cubzaguais	France
Evolution de la part des déplacements domicile-travail en voiture (points de %), 2011-2016	1,9 ▲	0,6
Part des déplacements domicile-travail en voiture (%), 2016	87,4 ▲	70,4
Evolution de la part des déplacements domicile-travail en transports en commun (points de %), 2011-2016	- 0,6 ▲	0,4
Part des déplacements domicile-travail en deux roues (%), 2016	3,0 ▼	3,9
Part des déplacements domicile-travail en transports en commun (%), 2016	3,5 ▼	15,0
Part des actifs occupés résidant à 30 minutes ou moins de leur lieu de travail (%)	66,9 ▼	75,1

Figure 27 : Indicateurs de la mobilité quotidienne, Source des données : Observatoire des Territoires

### Part des déplacements domicile-travail

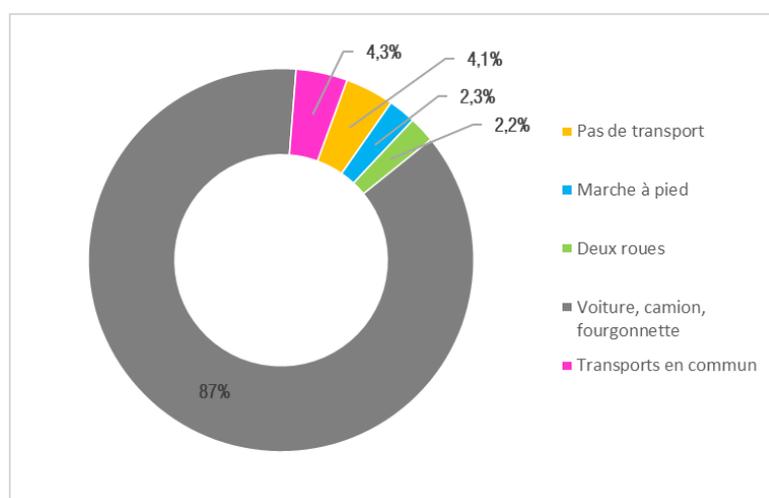


Figure 28 / Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail dans le Grand Cubzaguais en 2016, source INSEE

## 5.4.3 Dynamique de l'emploi sur le territoire

### Territoire de pratique quotidienne de la mobilité

L'aire urbaine de Bordeaux est l'aire d'influence des communes du Grand Cubzaguais dans les déplacements journaliers de leurs habitants du lieu de résidence vers le lieu d'emploi. Saint-André de Cubzac fait partie de cette aire urbaine, puisqu'une grande partie de ses résidents actifs travaillent à Bordeaux.

**62% des emplois girondins sont sur le territoire de Bordeaux Métropole**, la Communauté de communes du Grand Cubzaguais observe un développement progressif des mobilités domicile / travail. **En 2015 près d'un actif sur cinq quittait la commune de Saint-André-de-Cubzac pour travailler à Bordeaux.**

Les communes les plus à l'Est de la communauté de communes entretiennent des relations avec l'Agglomération de Libourne. Les communes les plus éloignées des axes routiers structurants (D 137 et N10) sont moins marquées par cette dynamique de périurbanisation et disposent d'un développement de proximité avec des déplacements quotidiens s'inscrivant sur des distances plus courtes.

Le renforcement de la dynamique de périurbanisation du territoire, en particulier le long des axes structurants, se traduit notamment par une augmentation des temps de trajets médians (d'ores et déjà élevés sur le territoire), une saturation des réseaux de circulation, une vulnérabilité économique des ménages et une évasion commerciale forte

Le Grand Cubzaguais compte 8 506 emplois en 2016 pour 15 071 actifs ayant un emploi et résidant sur le territoire.

Les 3 081 établissements se répartissent entre les secteurs des commerces/transports/services à 57%, de la construction à 15%, de l'administration/enseignement/santé/social à 13%, l'agriculture à 9% et l'industrie à 6%.

La commune de Saint-André de Cubzac et ses différents pôles commerciaux concentrent à eux seuls près de **46%** de l'offre commerciale avec **254 établissements**.

Le développement économique de la communauté de communes se concentre essentiellement à proximité de l'Autoroute A10 et à hauteur des échangeurs de la Route Nationale RN10. Cette polarisation des activités économiques le long des axes de communication se traduit par l'affirmation du statut de carrefour des échanges routiers et ferroviaires de la ville de Saint-André-de-Cubzac, qui concentre à elle seule la majorité des surfaces foncières totales en zone d'activités.

## Principaux pôles économiques sur le territoire

### Zones d'activités économiques intercommunales sur le territoire

- La ZAC Parc d'Aquitaine à Saint-André de Cubzac
- Le Parc industriel et commercial de la Garosse à Saint-André de Cubzac
- La ZAE Georges Brassens / Bois de Lion à Peujard
- La ZAE de Bellevue à Pugnac
- La ZAE du Damet à Tauriac

### Zones d'activités privées

- La ZAE de la Barotte / Bois Milon à Saint-André de Cubzac
- La ZAE « Aldi – McDo » à Saint-André de Cubzac
- La ZAE Montaigne à Saint-André de Cubzac

### Projets

- ZAE à vocation logistique sur les communes de Peujard et Gauriaguet
- Projet de zone « La Rivière » à Virsac

## Des équipements et services concentrés dans les centralités

Figure 29 : Carte de localisation des zones d'activités



### FORCES

Situé à l'entrée Nord de Bordeaux Métropole la Communauté de communes est un territoire attractif. Saint-André de Cubzac accueille 408 personnes se déplaçant pour leur travail sur la commune, dont 129 résidents à Bordeaux (données INSEE 2015) /

### FAIBLESSES

Une forte dépendance à la voiture particulière dans les déplacements quotidiens et un taux d'équipement important qui limite le changement de comportement sans contrainte associée.  
 Un déséquilibre entre emploi et population entraînant une forte polarisation par l'extérieur du territoire, principalement vers Bordeaux.  
 Des distances de trajets quotidiens importantes sur le territoire du Grand Cubzaguais et un manque d'infrastructures et services dédiés à la pratique du vélo.

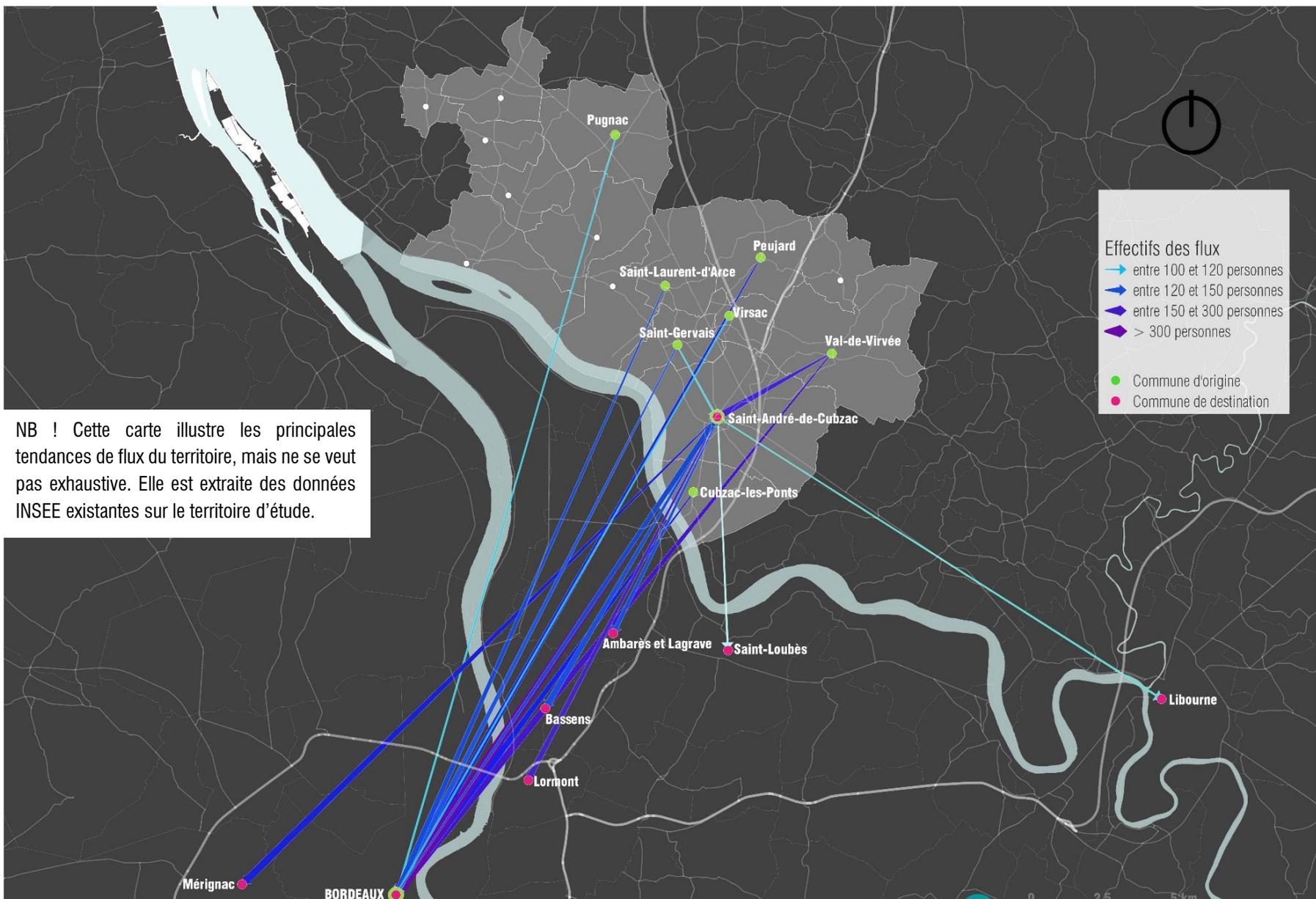


Figure 30 : Carte des principaux flux domicile travail sur le territoire, supérieurs à 100 personnes, source des données INSEE

## 5.4.4 Mobilité scolaire

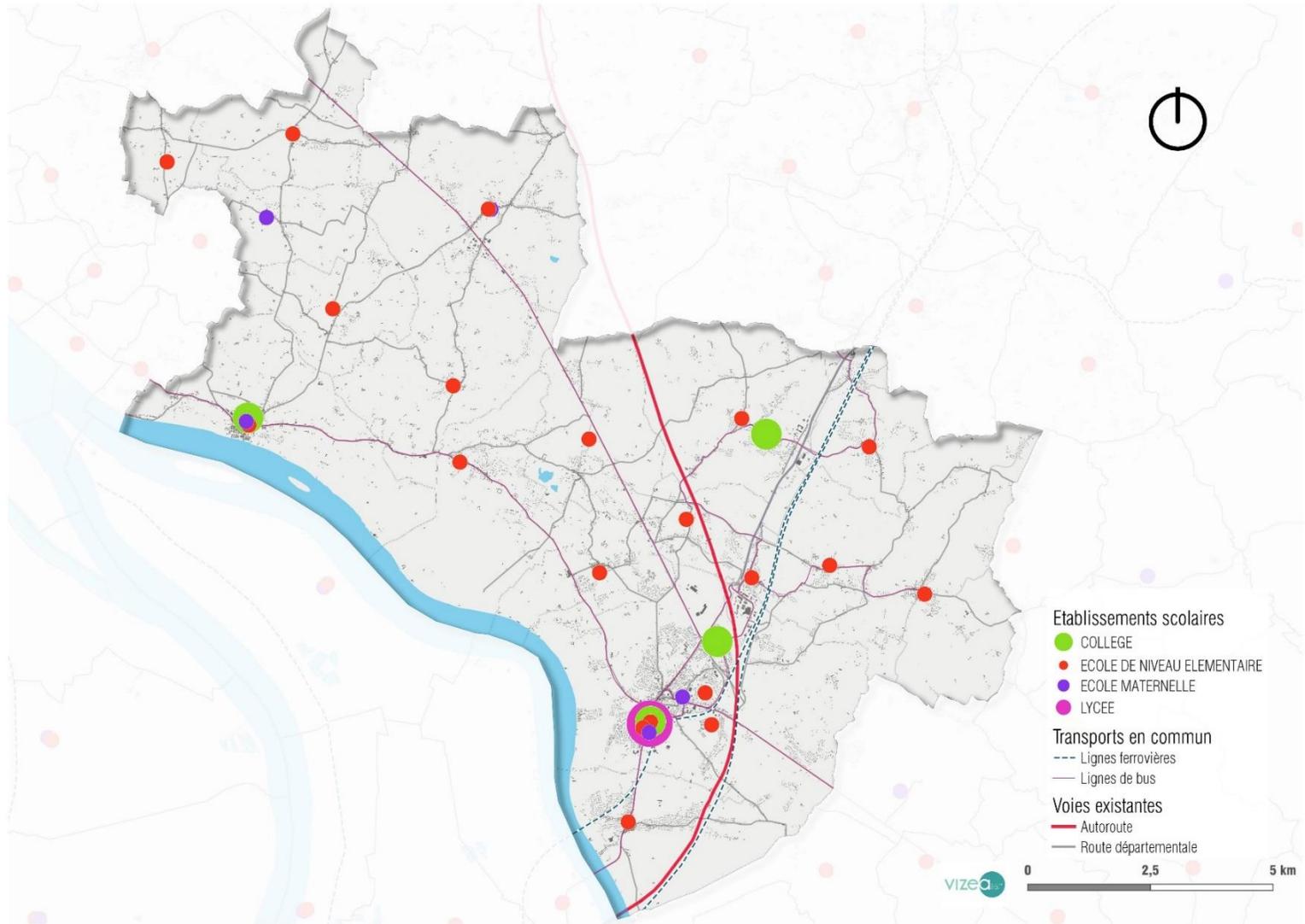
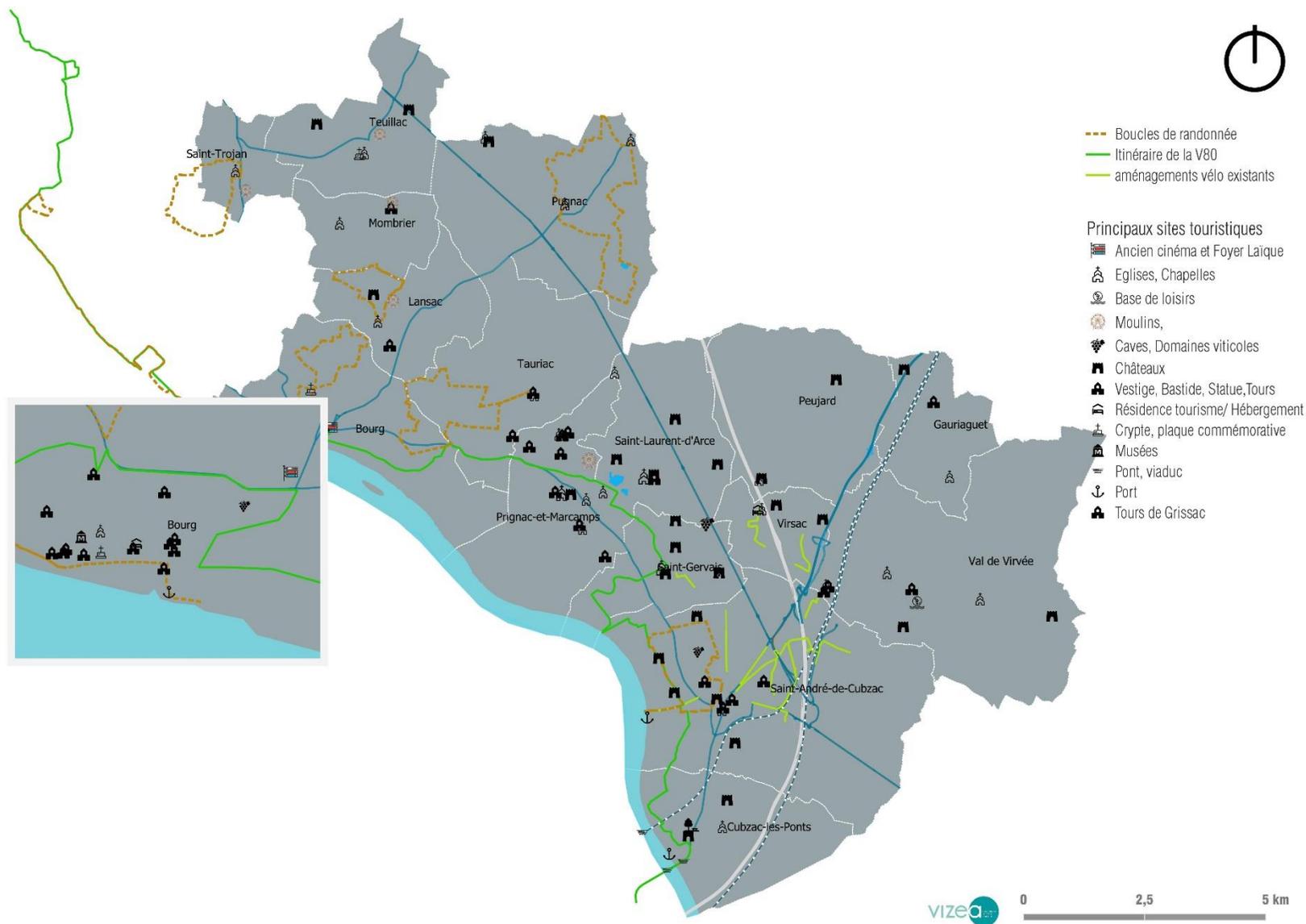


Figure 31 : Localisation des différents établissements scolaires

Le territoire du Cubzaguais bénéficie d'une bonne couverture en écoles maternelles et élémentaires. Chaque commune possède sa propre école primaire avec une ou plusieurs classes, selon l'importance de la population scolarisée.

- 4 collèges (un à Peujard, deux à Saint-André-de-Cubzac (dont un privé) et un à Bourg)
- Un seul Lycée Ph. Cousteau à Saint-André de Cubzac

## 5.4.5 Potentiel de développement du cyclotourisme



Le tourisme à vélo ou encore le "slowtourisme" présentent un fort potentiel de développement pour le Grand Cubzaguais. Le territoire abrite de nombreux espaces naturels remarquables et des sites paysagers de grande qualité. Ces milieux peuvent être visités par le réseau de boucles de randonnée (identifiés sur la carte ci-après). Le territoire se prête au développement du cyclotourisme, car la topographie est douce et les itinéraires longeant les vignobles et la Dordogne ont des qualités paysagères avérées.

Cette carte illustre que les sites à potentiel touristique sont proches des zones habitées et présentent des enjeux importants en termes d'interconnexion en modes-doux.

Figure 32 : Carte des principaux sites touristiques

## Focus de l'Enquête

- ✓ 2/3 des usagers affirment ne pas envisager de laisser leur enfant aller à l'école à vélo. La principale raison est la dangerosité et le manque de pistes cyclables apaisées ou adaptées
- ✓ Seulement 8 % des parents indiquent laisser déjà leur enfant aller à l'école à vélo.

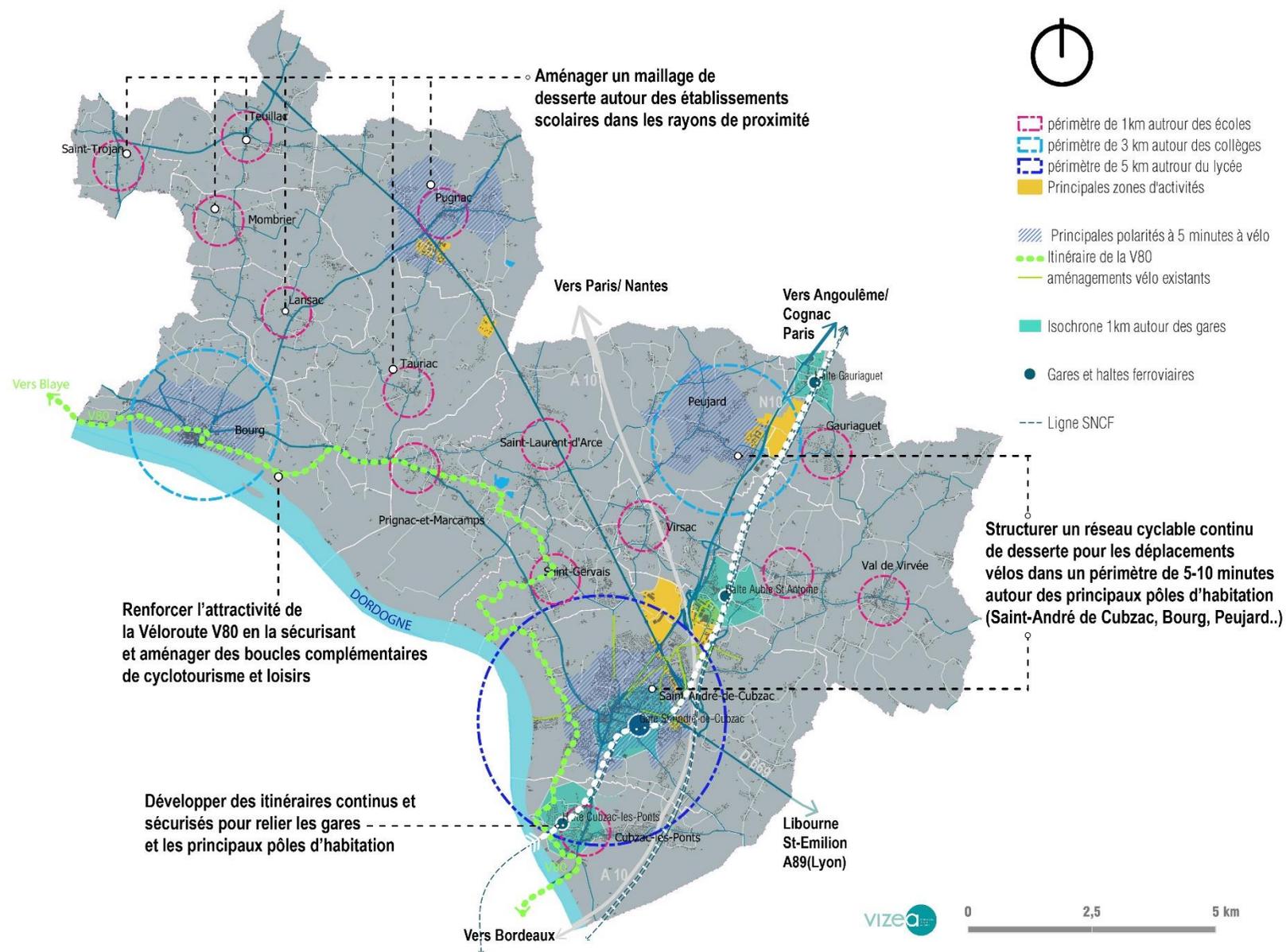
*Ce chapitre sur la mobilité scolaire sera complété avec l'analyse de l'étude départementale relative aux pratiques cyclables des collégiens, comprenant une enquête des collégiens et une étude des infrastructures et des pratiques cyclables dans des rayons de 5 kilomètres autour des collèges.*

FORCES	FAIBLESSES
<p>Saint-André de Cubzac constitue un pôle urbain structuré présentant un niveau d'équipements et de services importants.</p> <p>Peujard, Bourg, Pugnac, Cubzac-Les-Ponts représentent des polarités secondaires qui accueillent des aménités, établissements scolaires, équipements et services.</p> <p>Les 4 gares du territoire sont accessibles en 5-10 minutes à vélo des principales zones d'habitations.</p> <p>Les lycées et collèges sont accessibles à moins de 10 minutes à vélo des principales zones d'habitations</p> <p>Le territoire présente une forte opportunité touristique.</p> <p>Il existe de nombreuses aires de covoiturage sur le territoire avec des capacités d'accueil importantes.</p>	<p>Comportements de mobilité fortement liés l'usage de la voiture.</p> <p>La part du vélo dans les déplacements domicile travail est assez faible sur le territoire.</p> <p>En dehors du secteur d'influence de Saint-André de Cubzac, le reste du territoire présente peu de liaisons cyclables compliquant la création d'un maillage intercommunal</p> <p>Difficultés liées au transit de poids-lourds dans les centres-bourgs et le long des départementales</p> <p>Les zones d'activités sont souvent à la sortie des communes et/ou en zone moins dense, uniquement desservis par des départementales.</p> <p>Les principales zones d'emplois ne sont pas desservies par des aménagements cyclables.</p>



Figure 34 : Présence de jalonnement touristique sur la commune

## 5.5 Synthèse des enjeux stratégiques



## ENJEUX STRATEGIQUES

L'offre d'itinéraires adaptés aux cyclistes, mieux sécurisés et plus attractifs, constitue un levier important pour développer la pratique du vélo sur le territoire. Au regard du diagnostic, nous présentons ci-dessous les enjeux liés au Schéma Directeur des déplacements cyclables.

1. **Aménagement d'un maillage de desserte autour des établissements scolaires dans les rayons de proximité et déploiement d'aménagements cyclables de proximité pour faciliter les circulations du quotidien dans l'ensemble des centres-bourgs.**
2. **Développement d'itinéraires continus et sécurisés pour relier les gares et les principaux pôles d'habitation** et renforcer l'**intermodalité** autour des 4 gares en proposant des **services attractifs** pour les cyclistes
3. **Renforcement de l'attractivité touristique** par le développement de l'offre de cyclotourisme et de loisirs pour tous, en sécurisant la Véloroute V80, et en aménageant des boucles complémentaires pour mailler l'Est du territoire.
4. **Structuration d'un réseau cyclable continu de desserte pour les déplacements vélos dans un périmètre de 5 à 10 minutes autour des principales polarités** : Saint-André de Cubzac, Bourg, Peujard et Pugnac.

**Enjeu transversal : Développement d'actions de communication et de sensibilisation pour encrer le vélo comme un mode de déplacement sur le territoire**

## 5.6 Gouvernance

Pour un **déploiement opérationnel efficace et partagé**, le Schéma Directeur Cyclable doit faire l'objet d'une gouvernance à plusieurs niveaux : élus des différentes collectivités concernées (Communauté de communes, communes, Département, Région), services des différents maîtres d'ouvrage, usagers et partenaires (associations, vélocistes), financeurs.

Cette gouvernance à mettre en place doit permettre de :

- Renforcer l'appropriation des enjeux par les élus et les acteurs du territoire et construire une vision commune
- Organiser le suivi et l'évaluation de la politique cyclable
- Créer une dynamique participative d'évaluation, de signalement, et de recommandations
- Structurer un plan de communication

### A qui la compétence voirie sur le territoire pour les aménagements cyclables ?

- ✓ Les infrastructures en faveur des vélos dépendent de plusieurs acteurs
- ✓ Les intercommunalités, les communes, les départements en leur qualité de gestionnaires de voiries vont pouvoir créer des aménagements cyclables
  - **L'État** : est compétent sur les routes nationales (DIR - Direction interdépartementale des routes Atlantique)
  - **Les départements** : sont compétents sur les routes départementales
  - **Les métropoles** : possèdent la compétence "voirie" de plein droit
  - **Les EPCI** (Communautés de Communes et Communautés d'Agglomération) : **ont la compétence voirie sur les voies d'intérêt communautaire (exemple : les voies de desserte des zones d'activités communautaires- elles ne constituent pas un maillage)**
  - **Les communes** : sont compétentes sur tout le réseau des voies communales.

### Le pouvoir de police

Le pouvoir de police de circulation permet au maire de définir notamment, le sens, la vitesse de circulation sur la voie publique...La police de stationnement sur la voie publique lui permet de délimiter des zones de stationnement, payant ou non

Sur les territoires communaux le pouvoir de police est exercé par le maire de la commune

- **Cas des EPCI** : lorsque l'EPCI est compétent en matière de voiries, les maires des communes membres transfèrent au président de l'établissement leur pouvoir de police. Ils peuvent cependant s'opposer à ce transfert des pouvoirs de police dans les 6 mois qui suivent l'élection du président de l'EPCI.
- **A l'intérieur de l'agglomération** : le maire exerce ce pouvoir de police sur toutes les voiries (à l'exception des routes à grande circulation Préfet)
- **Hors agglomération** le pouvoir est exercé par l'autorité représentant le gestionnaire de la voirie (Préfet pour routes nationales, Pdt du CD pour routes départementales, Maire pour routes communales)

### Cas particuliers : pour les zones 30 et les zones de rencontre

Le périmètre et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation :

- Après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée
- Après avis conforme du préfet, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation

### L'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)

Si la Communauté de communes décide de devenir Autorité organisatrice de la mobilité, elle aura la charge de construire des solutions de mobilité à l'échelle de son territoire.

L'AOM se doit de définir la politique de mobilité adaptée aux besoins du territoire et anime les acteurs locaux pour faire son plan de mobilité. Aussi, elle organise les services de mobilité et intervient également en incitation/régulation.

Ces services peuvent être des transports réguliers (urbains ou interurbains), du transport à la demande, du transport scolaire, **des services de location de vélos d'autopartage**, des services de mobilité solidaire.

Elle peut concourir au développement du vélo et des mobilités partagées : **financer des infrastructures cyclables**, mettre en place des plateformes de covoiturage, inciter à covoiturer.

- Les communautés d'agglomération, urbaines, les métropoles, sont AOM et exercent leur compétence par la mise en place de transports en commun.
- Sur le territoire des communautés de communes, les communes disposent de la compétence d'AOM mais l'exercent peu y compris par transfert au niveau intercommunal/ La région intervient pour le maillage en transport non urbain et le transport scolaire.
  - o Sur ces territoires, la loi d'orientation des mobilités (LOM) encourage les Communautés de communes à prendre la compétence d'AOM, seule ou en groupement (SM, PETR).
  - o Si le niveau intercommunal ne prend pas la compétence (pas en capacité d'exercer la compétence), c'est la Région qui devient AOM
  - o **Le niveau intercommunal pourra reprendre la compétence d'AOM dès lors qu'il s'est structuré pour assurer cette compétence.**

### Des échéances pour la mise en place des AOM

- Les communautés de communes ont jusqu'au 31 mars 2021 pour décider de transférer la compétence d'organisation de mobilités à l'EPCI (droit commun du transfert)
- A défaut, au 1er juillet 2021, la Région devient AOM sur le périmètre de l'EPCI

### Compétences des AOM

L'AOM dispose d'outils adaptés pour planifier la mobilité :

- Pour les plus grandes AOM : Plan De Mobilité (PDU renforcé et volet circulation /stationnement rendu plus opérationnel), même seuil d'obligation.
- Pour les autres : Plan De Mobilité Simplifié, Plan de mobilité rurale facultatif,

La LOM donne aux AOM une nouvelle compétence en matière de mobilité solidaire : services de conseil à la mobilité, subventionner des structures privées d'aide à la mobilité, aides financières aux particuliers pour l'achat ou la location d'un véhicule ou d'un 2 roues, garages solidaires,

# ANNEXES

## Les aides aux déplacements domicile-travail

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

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

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

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

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

## Autres réglementations régissant l'usage des modes actifs

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

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

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

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

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

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

---

<sup>4</sup> Article L3261-2 du Code du Travail : " L'employeur prend en charge, dans une proportion et des conditions déterminées par voie réglementaire, le prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos. "

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

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

Les bilans à l'issue d'une année de mise en œuvre font apparaître un meilleur respect de la réglementation du stationnement et une amélioration de la rotation du stationnement.

## Les financements et subventions

### Plan vélo & mobilités actives



En septembre 2018 l'État a annoncé le Plan vélo national. Il repose sur 25 mesures concrètes, et s'appliquera à travers 4 grands axes. Son objectif est de faire passer la part modale vélo de 3 à 9% d'ici 2024. Le Plan vélo national a été inscrit dans le projet de la LOM.

### Le développement des infrastructures cyclables :

- Rénovation du réseau cyclable existant
- Création « d'autoroutes » à vélo
- Développement de réseaux cyclables structurants pour un maillage du territoire optimal.

### Rouler à vélo en sécurité :

- Systématisation du « sas vélo » (espace présent au niveau des feux tricolores, en amont de la file de voitures. Celui-ci permet aux vélos de redémarrer avant les voitures et de pouvoir manœuvrer en sécurité.
- Déploiement du double-sens cyclable sur toutes les zones 50 en agglomération (chaque ville décidera les rues concernées, pour exclure les axes dangereux).

### La lutte contre le vol :

- Le marquage vélo avec un numéro d'identification de chaque vélo sera rendu obligatoire : cette mesure permettra de retrouver les vélos volés et de les restituer à leur propriétaire.
- Le développement de parkings sécurisés, dans les immeubles de bureau et d'habitation
- La généralisation des parkings sécurisés aux abords des gares par la SNCF.

### La création d'un « forfait mobilité durable » :

- L'IKV<sup>5</sup> disparaîtra au profit d'un « forfait mobilité durable » qui élargirait le système à toutes les mobilités durables (prise en compte du covoiturage) avec un budget plus important (de 200 à 400€).

### Le développement d'une culture vélo :

---

<sup>5</sup> Indemnité Kilométrique Vélo (IKV)

- Sensibilisation en milieu scolaire, par le projet « Savoir rouler » : chaque enfant rentrant en 6ème doit parfaitement être capable de rouler à vélo.
- Le programme interministériel « Savoir rouler à vélo » détaille le volet de la promotion du vélo en milieu scolaire avec pour objectif que chaque nouvel entrant au collège ait la capacité de se déplacer de son domicile jusqu'au collège en total autonomie. Plus globalement il vise à développer une culture vélo auprès des jeunes de 6 à 11 ans. Cette formation décomposée en trois temps (« savoir pédaler », « savoir circuler » et « savoir rouler à vélo ») peut être enseignée collectivement au sein des établissements scolaires (par un enseignant ou un personnel encadrant extérieur compétent pour le dernier bloc avec l'insertion dans la circulation courante<sup>6</sup>) ou individuellement.
- Déploiement de plans de mobilité à vélo pour que les enfants puissent venir à vélo à l'école.

Selon le plan, les collectivités locales, les employeurs, les entreprises de la filière vélo et les associations d'usagers jouent un rôle essentiel pour le développement des mobilités actives et cyclables. Ce plan vise donc avant tout à leur donner les moyens pour enclencher une dynamique favorable à la pratique du vélo dans tous les territoires.

Le plan constitue donc un socle sur lesquels les acteurs s'appuieront pour décliner notre ambition collective dans les territoires. Sous l'animation du ministère des transports, il fera l'objet d'un suivi régulier avec les parties prenantes et à vocation à être actualisé et enrichi.

Au niveau de l'État, deux subventionnements sont donc à retenir :

- L'appel à projets « Vélo et territoires », opéré par l'ADEME, est lancé dès le 14 septembre 2018, afin de permettre aux territoires d'anticiper la mise en œuvre du Fonds national « mobilité actives » et plus généralement de soutenir les territoires, notamment les agglomérations moyennes, dans la définition de leur politique cyclable.
- La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) qui accompagne la transformation des territoires peut être utilisée par les collectivités pour « développer des services de transport de proximité durables ». 500 M€ sont réservés sur le quinquennat aux enjeux de mobilité. Ils pourront notamment financer des aménagements permettant de développer les mobilités actives, en portant une attention particulière aux installations facilitant l'intermodalité.

## Programme ALVEOLE

Apprentissage et Local Vélo pour Offrir une Liberté de mobilité Economie en énergie

Le programme ALVEOLE (Apprentissage et Local Vélo pour Offrir une Liberté de mobilité Economie en énergie) aide les collectivités à développer leur offre de stationnement vélo et permet de les accompagner dans le changement de comportement en sensibilisant à l'écomobilité. Le programme prévoit la création de 30 000 places de stationnement vélo et l'accompagnement de 18 000 usagers dans le cadre d'actions de sensibilisation à l'écomobilité.

Les financements du programme permettent :

- La mise en place de stationnement vélo (à 60%),
- Les actions de mobilisation, de sensibilisation à l'écomobilité des usagers (à 100%), ces actions sont obligatoires pour les écoles élémentaires.

L'implantation du stationnement éligibles dans certains lieux :

- Pôles d'échanges multimodaux
- Etablissements scolaires et universitaires
- Logement social
- Etablissements publics

---

<sup>6</sup> On recense 3 associations en Flandre Intérieure :

- L'Association du Droit au Vélo antenne d'Hazebrouck (Fédération des usagers de la bicyclette) ;
- Le Centre d'Animation du Nouveau Monde situé à Hazebrouck (Fédération des usagers de la bicyclette) ;
- Monsieur LAMBLIN Robin (Indépendant moniteur cycliste français) situé à Godeswaersvelde.

Le public visé par ce programme est constitué de collectivités, de bailleurs sociaux, d'établissements publics, d'acteurs privés à vocation de service public, d'acteurs privés à vocation d'enseignement.

Les financements d'abris vélo et d'attaches vélo sont financés à 60%.

Les actions de sensibilisations à l'écomobilité des usagers est accompagnée par ce programme. Le financement est de 100%. « Elles sont à choisir entre le porteur de projet et une association locale membre de la FUB, en fonction des besoins identifiés (quelques exemples : apprentissage du vélo, contrôle technique des vélos, atelier d'autoréparation...)»

Les supports éligibles « Tous les emplacements vélos doivent être couverts, séparés des espaces de stationnement motorisés, le système d'attache doit permettre d'attacher le cadre et la roue du vélo avec un antivol en U. »

### **Un programme ambitieux**

"Grâce au mécanisme des Certificats d'Economies d'Energie, le programme Alvéole a pour ambition d'accélérer la création de places de stationnement vélo et d'accompagner au changement de comportement avec un large panel d'actions de sensibilisation à l'écomobilité.

### **Les porteurs du programme**

"La Fédération française des Usagers de La Bicyclette apporte des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promeut l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien.

ROZO est une société de conseil en performance énergétique qui vise à réduire l'impact environnemental des organisations et des individus de manière durable".

### **Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL)**

La Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) permet aux communes et intercommunalités de profiter d'une source de financement complémentaire pour réaliser leurs projets. Les infrastructures de mobilité font partie des projets éligibles. La circulaire inscrit « le développement de solutions de transports innovants répondant aux besoins des territoires » parmi les projets éligibles. Sont concernés : les plateformes de mobilité, l'aménagement d'itinéraires cyclables, les installations pour la pratique de mobilités actives (en premier lieu le vélo, dont les investissements pour le "savoir-rouler" : pistes d'entraînement, vélo et équipement pour les enfants), les services vélos, l'offre de stationnement vélo...

Ce fonds est à destination de :

- Rénovation thermique, transition énergétique, développement des énergies renouvelables ;
- Mise aux normes et sécurisation des équipements publics ;
- Développement d'infrastructures en faveur de la mobilité ou de la construction de logements.

