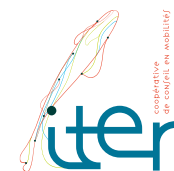


# Plan Vélo

## Diagnostic



19 décembre 2024

Soutenu  
par





Ce rapport de diagnostic présente les éléments d'analyse de la cyclabilité du territoire et le schéma d'intentions identifié lors des phases de concertation.

# sommaire

**02 | Éléments de contexte**

03

**03 | La demande de mobilité et potentiels cyclables**

11

**04 | Aménagements et services existants**

24

**05 | Synthèse et enjeux**

34

**06 | Rappel des différents aménagements cyclables**

41

**07 | Calendrier d'étude**

51



# Eléments de contexte



# Qu'est-ce qu'un schéma directeur cyclable ?

- Un schéma directeur cyclable est un outil stratégique de planification qui vise à assurer la **cohérence** et la **continuité** des itinéraires cyclables, et plus globalement de définir la politique cyclable du territoire.
- C'est un document **non opposable** qui vient alimenter les documents d'urbanisme et de planification existants (PDM, PLU-i, SCoT notamment)
- Les grands principes que le schéma doit respecter dans la définition des itinéraires cyclables :
  - 1) **Sécurité**
  - 2) **Continuité**
  - 3) **Cohérence/maillage**
  - 4) **Confort**
- **Le schéma directeur est l'élément majeur constitutif d'un Plan Vélo** (qui contient également un programme opérationnel, un plan de communication)



# Contexte de l'étude et premiers enjeux identifiés



## Objectifs généraux de l'étude :



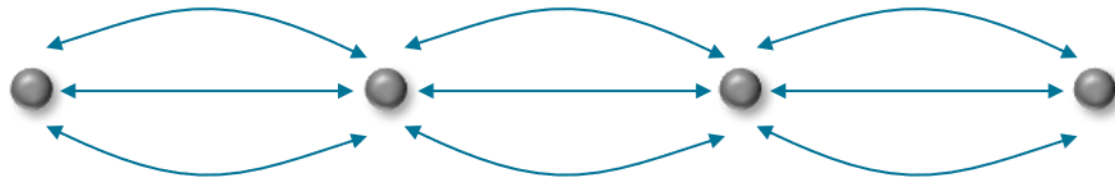
- ✓ Définir une politique cyclable ambitieuse mais cohérente et pragmatique par rapport aux enjeux locaux
- ✓ Offrir des alternatives crédibles à la voiture individuelle
- ✓ Aboutir à l'identification d'axes et secteurs à potentiels puis d'itinéraires cyclables prioritaires

# Méthodologie globale d'étude

Etape 1 : définition d'un schéma d'intentions



Etape 2 : déclinaison en scénarii d'itinéraires



Etape 3 : choix d'un itinéraire par axe et programmation des aménagements/actions





# Les leviers d'action d'une politique cyclable

- Une politique vélo se structure autour de différentes thématiques.
- L'objectif recherché est de créer un réel « écosystème vélo » permettant d'enclencher un changement de comportement sur le temps long.
- La première « brique » indispensable pour développer le vélo au quotidien est la **sécurisation de la pratique par la création d'aménagements dédiés**.

## 1 - ÉQUIPER ET AMÉNAGER



**LA RÈGLEMENTATION**  
Pour apaiser et créer de nouvelles possibilités de parcours



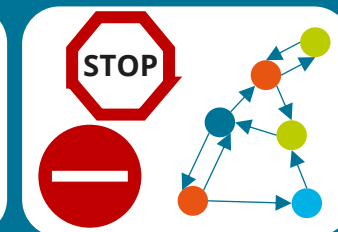
**LES AMÉNAGEMENTS**  
Pour équiper et sécuriser les déplacements à vélo



**LE JALONNEMENT**  
Pour proposer des itinéraires plus sûrs

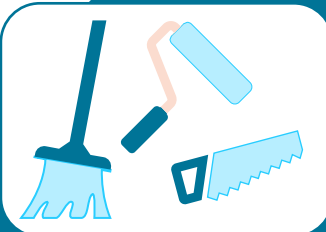


**LE STATIONNEMENT**  
Pour sécuriser les cycles et compléter les chaînes de déplacements



**LES SENS DE CIRCULATION**  
Pour libérer de la place pour les aménagements et/ou la pratique

## 2 - LÉGITIMER



**L'ENTRETIEN**  
Pour maintenir la qualité des aménagements et la sécurité de l'usage



**LES SERVICES**  
Pour compléter l'écosystème, et ôter les freins techniques à la pratique



**LE CONTRÔLE**  
Pour sensibiliser, garantir le respect et la sécurité des cyclistes face aux conflits d'usages

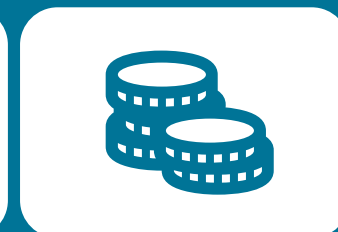


**LA COMMUNICATION**  
Pour donner l'exemple, montrer l'ambition, ôter les freins psychologiques à la pratique

## 3 - ENCOURAGER



**L'URBANISME**  
Pour intégrer le vélo dans les projets urbains



**L'INCITATION À L'USAGE**  
Pour encourager l'usage du vélo (acquisition de vélo, équipement, réparation)

# Différents usages du vélo = différents besoins

Cible prioritaire



Quotidien

- Distances courtes (2 à 7km, jusqu'à 10/12 km en VAE)
- Trajet direct
- Itinéraire sécurisé



Tourisme

- Distances longues (> 50km)
- Trajet bucolique



Loisirs / balade

- Distances moyennes (5 à 20km)
- Trajet bucolique
- Itinéraire sécurisé






Sportif

- Distances longues (> 50km)
- Trajet sportif et roulant
- Evitent les aménagements cyclables



# Logique de définition d'un aménagement cyclable

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
<b>30</b> KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
<b>50</b> KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		
<b>70/80</b> KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000	Piste cyclable		

Source : Cerema

Deux typologies d'aménagements pour les vélos peuvent être distinguées :

- Les aménagements dits « **séparatifs** » : piste cyclable, voie verte et dans une moindre mesure les bandes cyclables
- Les aménagements « **partagés** » : itinéraire sur route jalonnée, chaudiou, zone apaisée, ...

Le choix de la typologie d'aménagement est intimement lié au niveau de trafic observé et à la vitesse réelle pratiquée :

- Un trafic > **4000 v/j** et une vitesse supérieure à 50 km/h nécessite de séparer physiquement le cycliste de la chaussée (ou le cas échéant d'abaisser la vitesse motorisée et/ou le niveau de trafic).
- Un trafic < **4000 v/j** et une vitesse réelle pratiquée inférieure à 50 km/h permet d'envisager un partage de la voirie entre cyclistes et automobilistes.

# Les différents aménagements cyclables

## Les aménagements en site propre

En aggro



**Piste cyclable**  
250k€ à 450k€ / km

Hors aggro



**Voie verte (création)**  
150k€ à 350k€ / km



**Voie verte (réglementation)**  
1 à 2k€ / km

## Les aménagements partagés

En aggro



**Double sens cyclable**  
10K€ / km



**Zone apaisée**  
Coût très variable selon le niveau de reprise de la voirie

Hors aggro



**Itinéraire jalonné sur route secondaire**  
1 à 2K€ / km



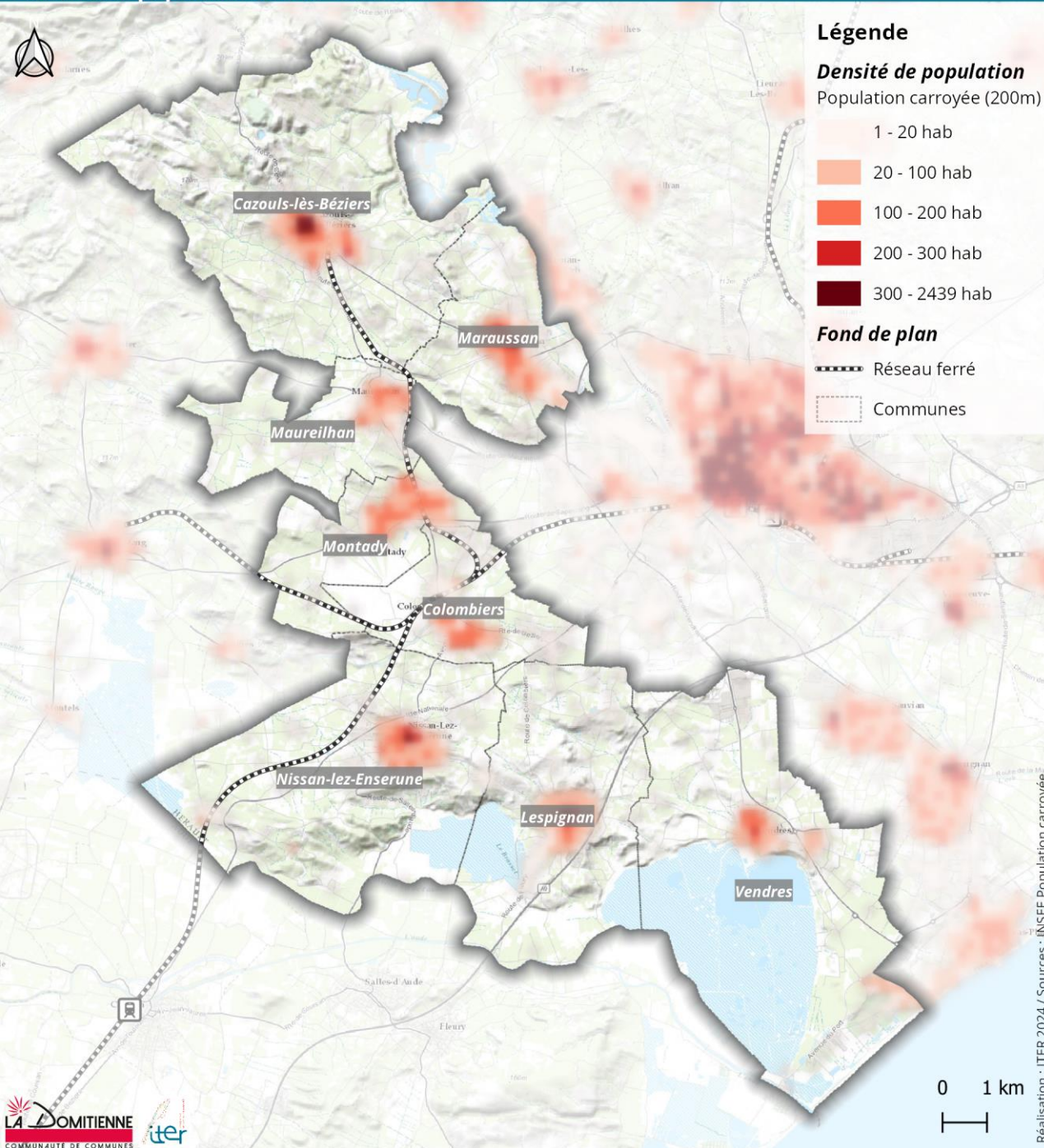
**Chaussée à Voie Centrale Bidirectionnelle (CVCB ou chaucidou)**  
30K€ / km



# La demande de mobilité et potentiels cyclables







**Légende**

**Densité de population**  
Population carroyée (200m)

- 1 - 20 hab
- 20 - 100 hab
- 100 - 200 hab
- 200 - 300 hab
- 300 - 2439 hab

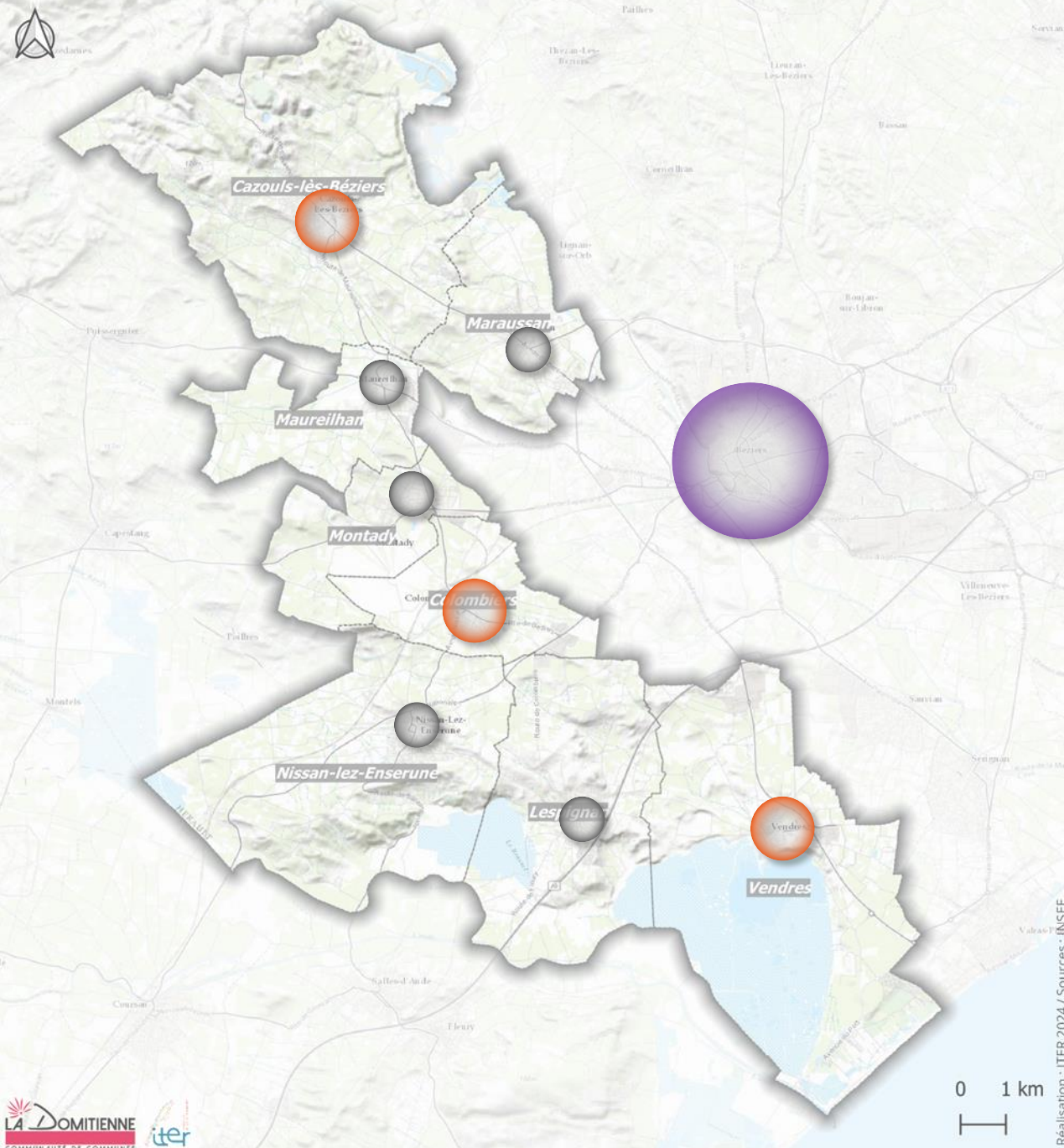
**Fond de plan**

- Réseau ferré
- Communes

# Caractéristiques démographiques du territoire

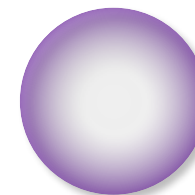
- Un territoire à la typologie périurbaine/rurale de **près de 29 000 habitants** en 2021 (INSEE) pour une **densité de population de 168,5 hab/km<sup>2</sup>** (soit légèrement en deçà de la moyenne du département)
- Une **répartition de la population relativement homogène** au sein des 8 communes. Aucune polarité interne forte se dégage.
- Des densités de population (INSEE 2021) contrastées selon les communes :
  - **Montady : 402,5 hab/km<sup>2</sup>**
  - **Maurausan : 377,6 hab/km<sup>2</sup>**
  - Colombiers : 263,2 hab/km<sup>2</sup>
  - Maureilhan : 225,2 hab/km<sup>2</sup>
  - Lespignan : 146,1 hab/km<sup>2</sup>
  - Nissan-Lez-Enserune : 136,1 hab/km<sup>2</sup>
  - Cazouls-Lès-Béziers : 133,8 hab/km<sup>2</sup>
  - **Vendres : 72,4 hab/km<sup>2</sup>**
- 2 communes connaissent une attractivité résidentielle importante : **Maureilhan** (+2,5% entre 2015 et 2021) et **Colombiers** (+2% entre 2015 et 2021).





# L'offre en services du quotidien

- Cette carte illustre l'offre en services/équipements du quotidien par commune
- **Vendres, Colombiers et Cazouls-lès-Béziers** représentent les 3 pôles serviciels internes
- Béziers demeure le pôle attractif du territoire pour des services plus spécialisés
- **Cette géographie des services offerts influe sur la mobilité quotidienne**



**Pôle majeur** : offre de services très importantes et notamment les services les plus spécialisés



**Pôle structurant** : nombreux équipements du quotidien + services plus spécialisés



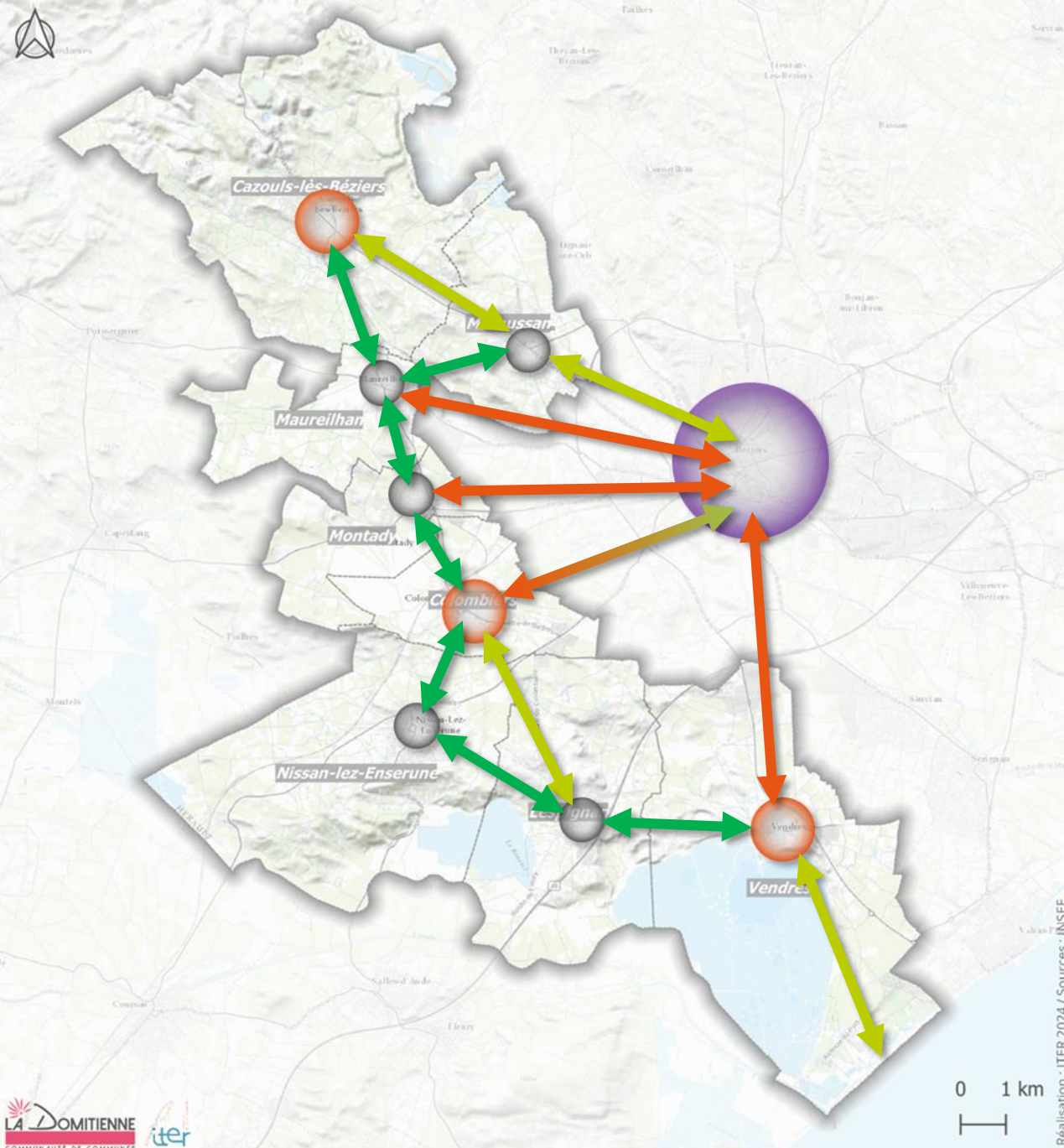
**Pôle intermédiaire** : l'offre s'enrichit d'une trentaine de services



**Pôle local** : offre restreinte à une douzaine de services de proximité

0 1 km  
|-----|

Réalisation : ITER 2024 / Sources : INSEE



# Analyse des temps de trajet à vélo

↔ 10 à 20 min à vélo

↔ 20 à 30 min à vélo

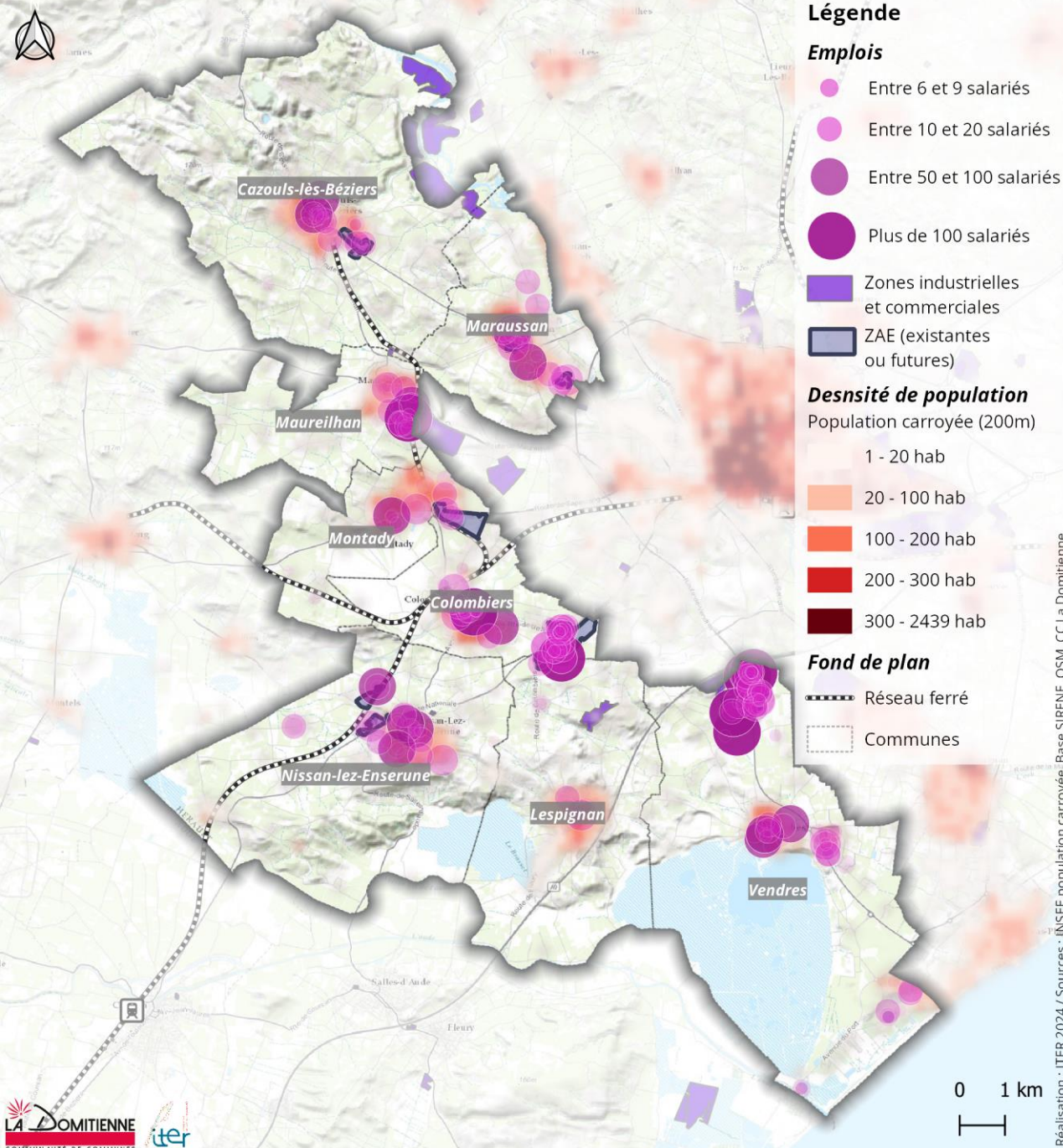
↔ + de 30 min à vélo

- Des liaisons entre communes du territoire qui sont réalisables dans un laps de temps attractifs à vélo (moins de 30 min)
- Une liaison vers Béziers attractive en termes de temps de parcours pour les habitants de Maraussan, voire Colombiers dans une moindre mesure.

0 1 km  
| |

Réalisation : ITER 2024 / Sources : INSEE

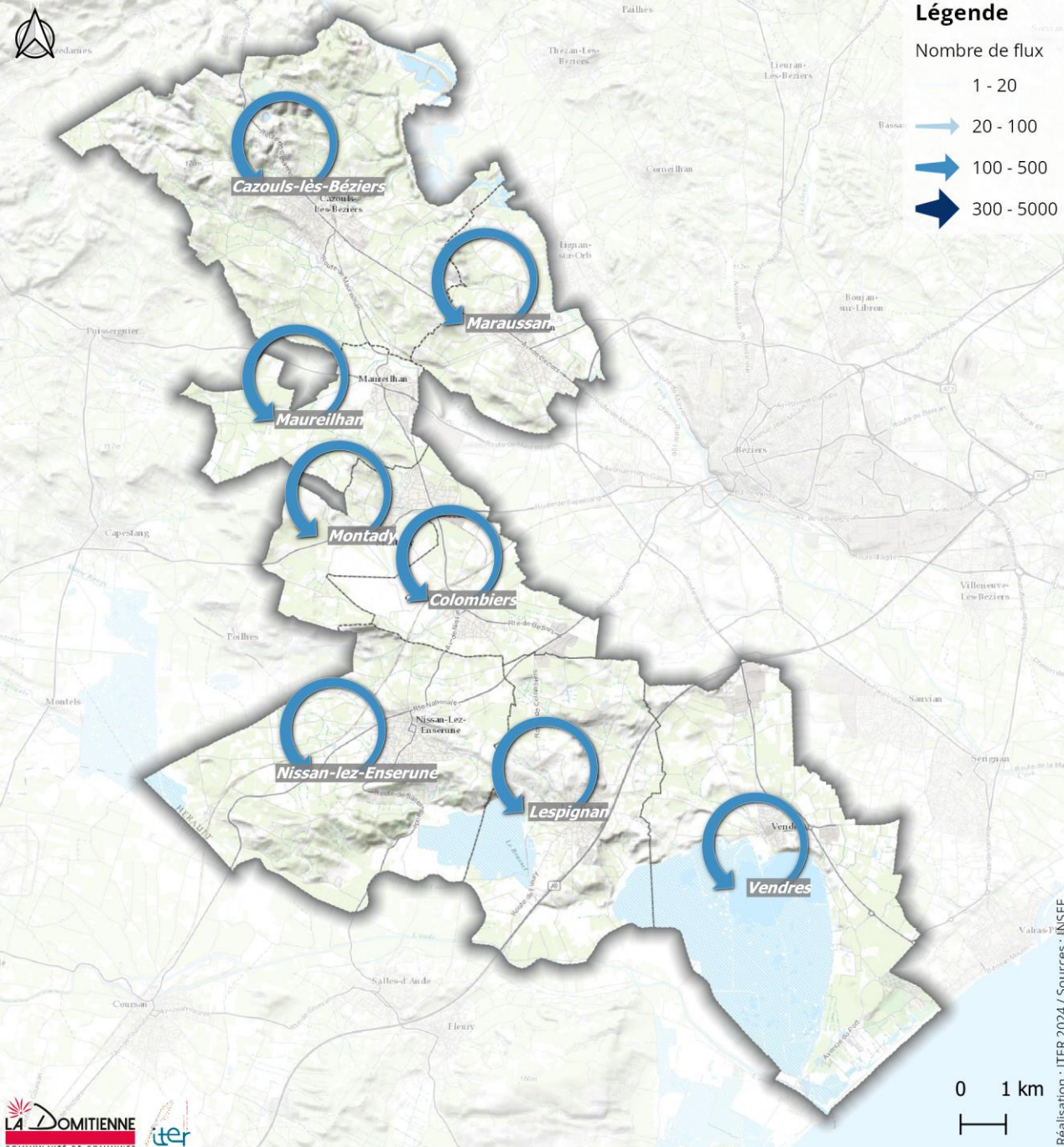




# Caractéristiques économiques du territoire

- Près de 7 000 emplois sont présents sur la communauté de communes de La Domitienne, pour 11 100 actifs. Un nombre d'actifs « excédentaires » lié à la forte attractivité de Béziers en tant que pôle d'emplois majeur
- Des bassins d'emplois internes qui ne sont pas nécessairement corrélés avec les bassins et densités résidentielles :
  - Une concentration d'emplois plus importante sur la **commune de Vendres (ZAE Via Europa)** avec la présence d'entreprises de taille importante
  - Des pôles d'emplois importants sur la **commune de Colombiers** au niveau des zones d'activités (principalement dans la ZAE de Viargues-Cantegals)



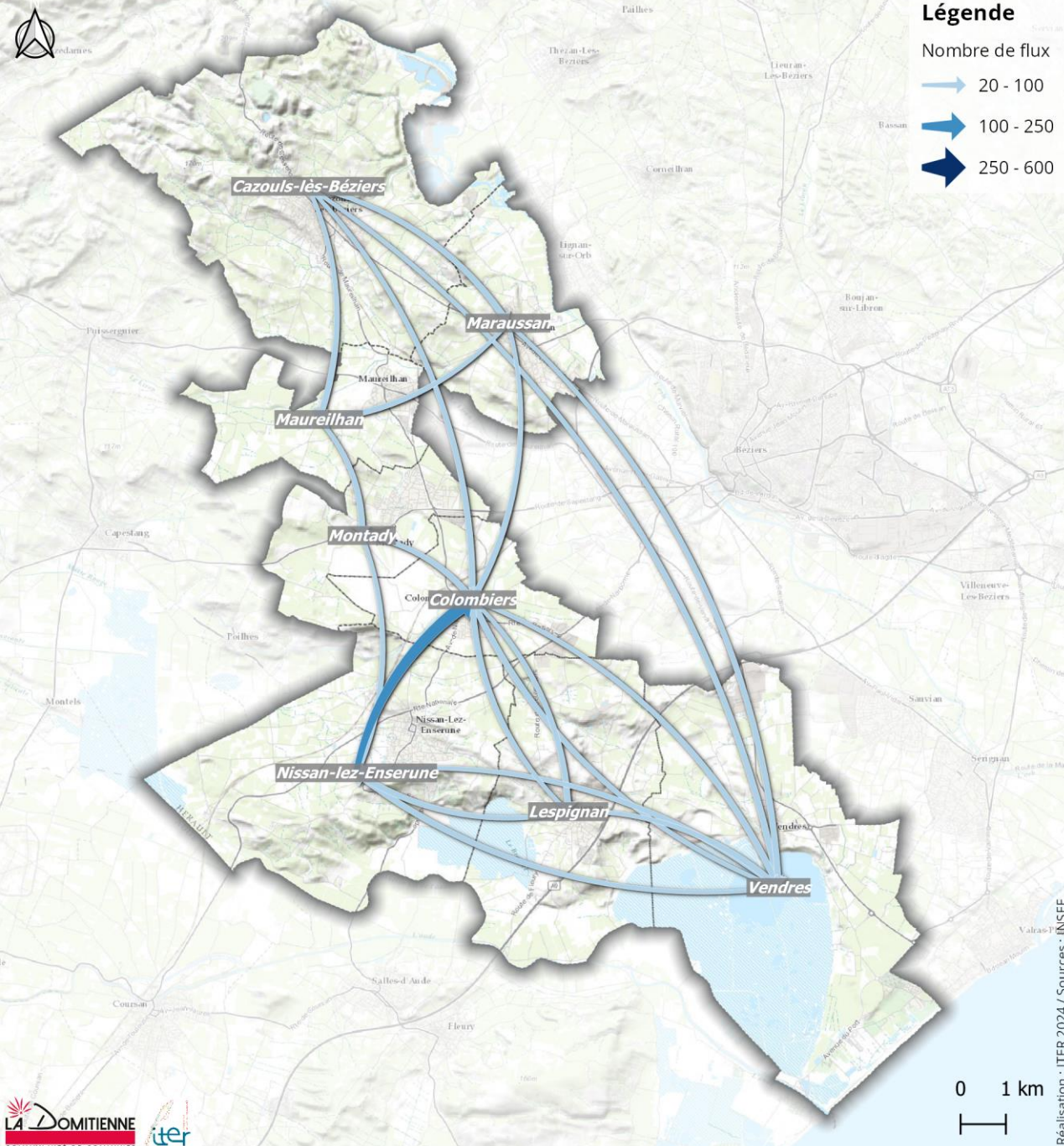


# Les flux domicile-travail

## Flux intra-communaux

- Cette carte représente les flux de déplacement domicile-travail qui ont lieu à l'intérieur des communes de la communauté de communes.
  
- **Les communes de Cazouls-Lès-Béziers et Maraussan sont les communes cumulant le plus de flux quotidiens internes :**
  - 451 domicile-travail quotidiens sur Cazouls-Lès-Béziers
  - 369 flux domicile-travail quotidiens sur Maraussan
  
- L'utilisation de la voiture individuelle est privilégiée pour ces déplacements (76% d'utilisation) alors que les distances réalisées sont très courtes. Néanmoins, on remarque également à cette échelle une **part importante non négligeable des modes actifs (22%)** avec 18% de marche à pied et 4% de part modale vélo (y compris vélo à assistance électrique).



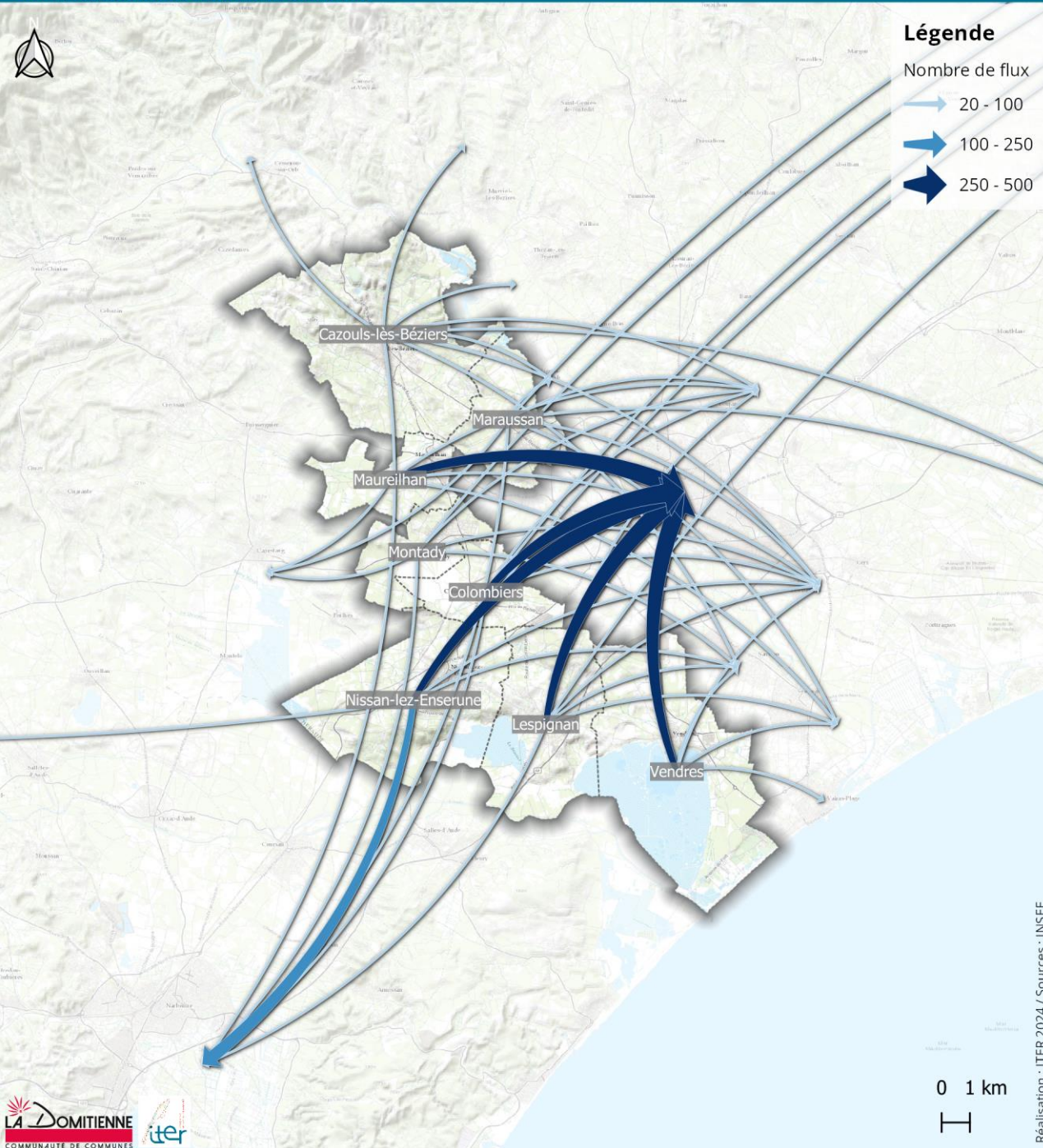


# Les flux domicile-travail

## Flux inter-communaux

- Cette carte représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens (supérieurs à 20) qui ont lieu entre les communes du territoire.
- Les flux les plus importants sont :
  - Nissan-Lez-Enserune > Colombiers (103 flux)
  - Cazouls-Lès-Béziers > Maureilhan (81 flux)
  - Lespignan > Vendres (65 flux)
  - Montady > Colombiers (64 flux)
  - Lespignan > Colombiers (45 flux)
  - Lespignan > Nissan-Lez-Enserune (45 flux)
- L'usage de la **voiture individuelle est quasi exclusif pour effectuer ces déplacements avec une part modale de 96%**. Les modes actifs ne sont utilisés que pour 2% des déplacements. **Des trajets réalisables à vélo puisque la moitié de ces déplacements font moins de 6,5 km.**





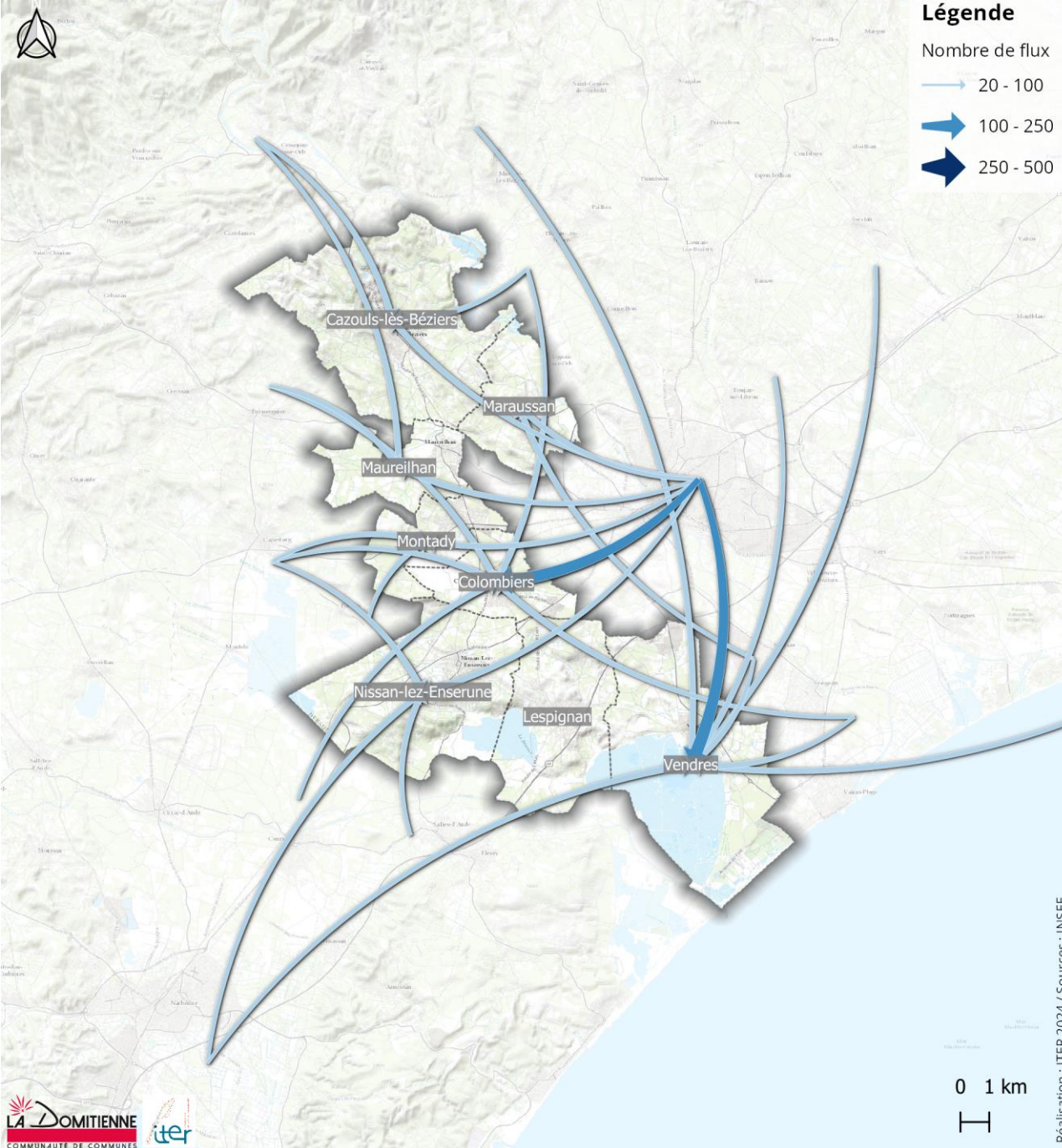
Réalisation : ITER 2024 / Sources : INSEE

# Les flux domicile-travail

## Flux sortants

- Cette carte représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens supérieurs à 20 qui ont lieu vers l'extérieur du territoire.
- Pour les déplacements sortants du territoire, 55% sont à destination de Béziers (4 124 flux), 5% à destination de Narbonne (383 flux) et 4% à destination de Villeneuve-lès-Béziers (267 flux).
- Les flux les plus importants se font principalement depuis les communes de Maraussan, Cazouls-lès-Béziers et Montady. En effet, parmi les flux les plus contributifs on retrouve :
  - Maraussan > Béziers (741 flux)
  - Cazouls-lès-Béziers > Béziers (648 flux)
  - Montady > Béziers (632 flux)
  - Colombiers > Béziers (498 flux)
  - Nissan-Lez-Enserune > Béziers (482 flux).
- Pour effectuer ces déplacements, **l'utilisation de la voiture est largement privilégiée (95% d'utilisation)**. Les transports en commun ne représentent que 3% de part modale.





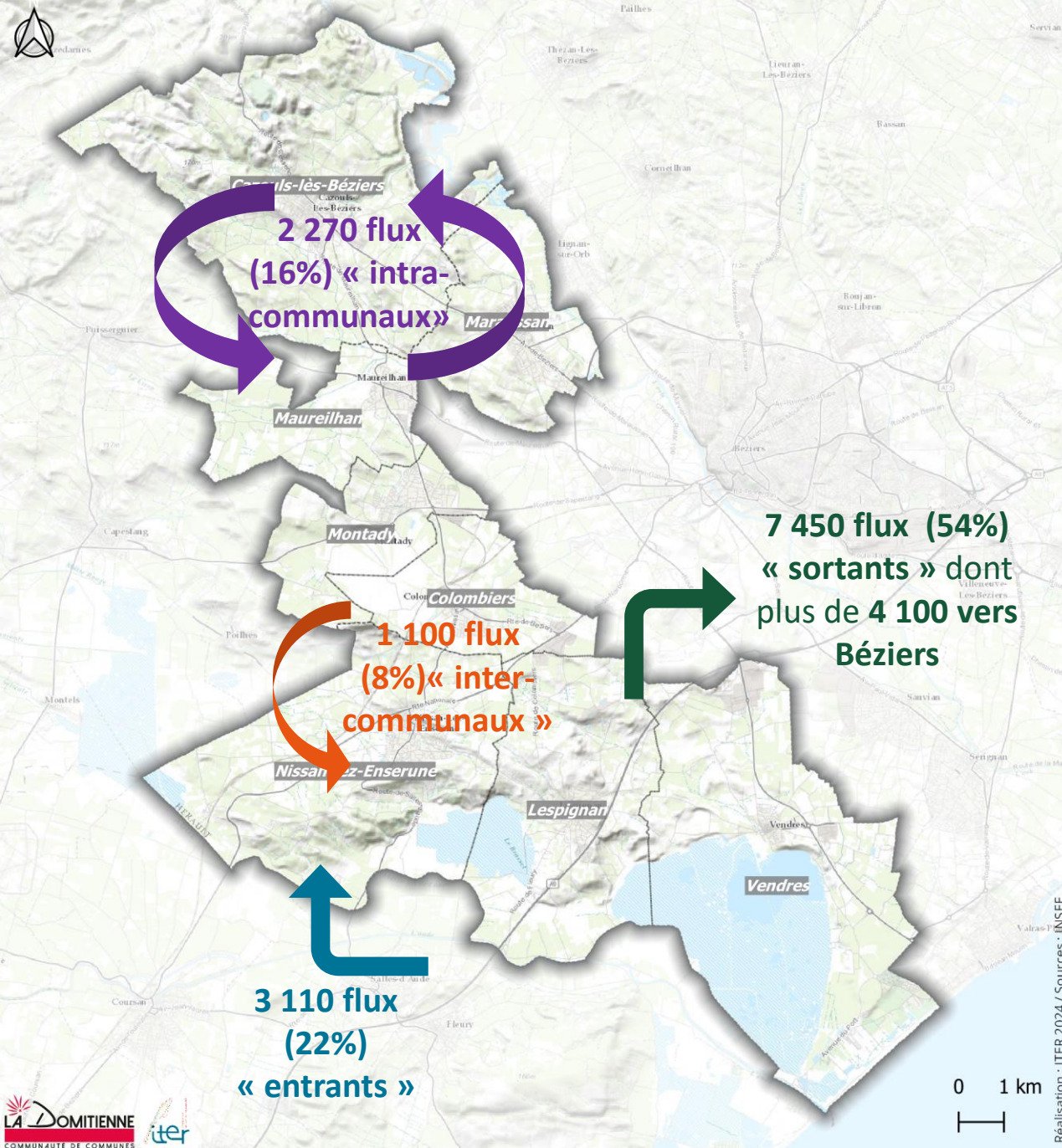
# Les flux domicile-travail

## Flux entrants

- Sont ici représentés les flux de déplacement domicile-travail quotidiens supérieurs à 20 qui ont lieu avec l'extérieur et plus précisément les flux qui entrent sur le périmètre de la communauté de communes.
- **Les flux les plus importants (supérieurs à 100) proviennent de la commune de Béziers.** Dans une moindre mesure, des flux proviennent également des communes de Sérignan et Sauvian.
- Parmi les flux les plus contributifs on retrouve :
  - Béziers > Colombiers (220 flux)
  - Béziers > Vendres (176 flux)
  - Sérignan > Vendres (88 flux)
  - Béziers > Maraussan (84 flux).
- **L'utilisation de la voiture est ici aussi largement privilégiée pour se déplacer avec 93% d'utilisation** et seulement 4% d'utilisation des transports en commun. Le vélo est utilisé de façon marginale par 1% des actifs.

Réalisation : ITER 2024 / Sources : INSEE



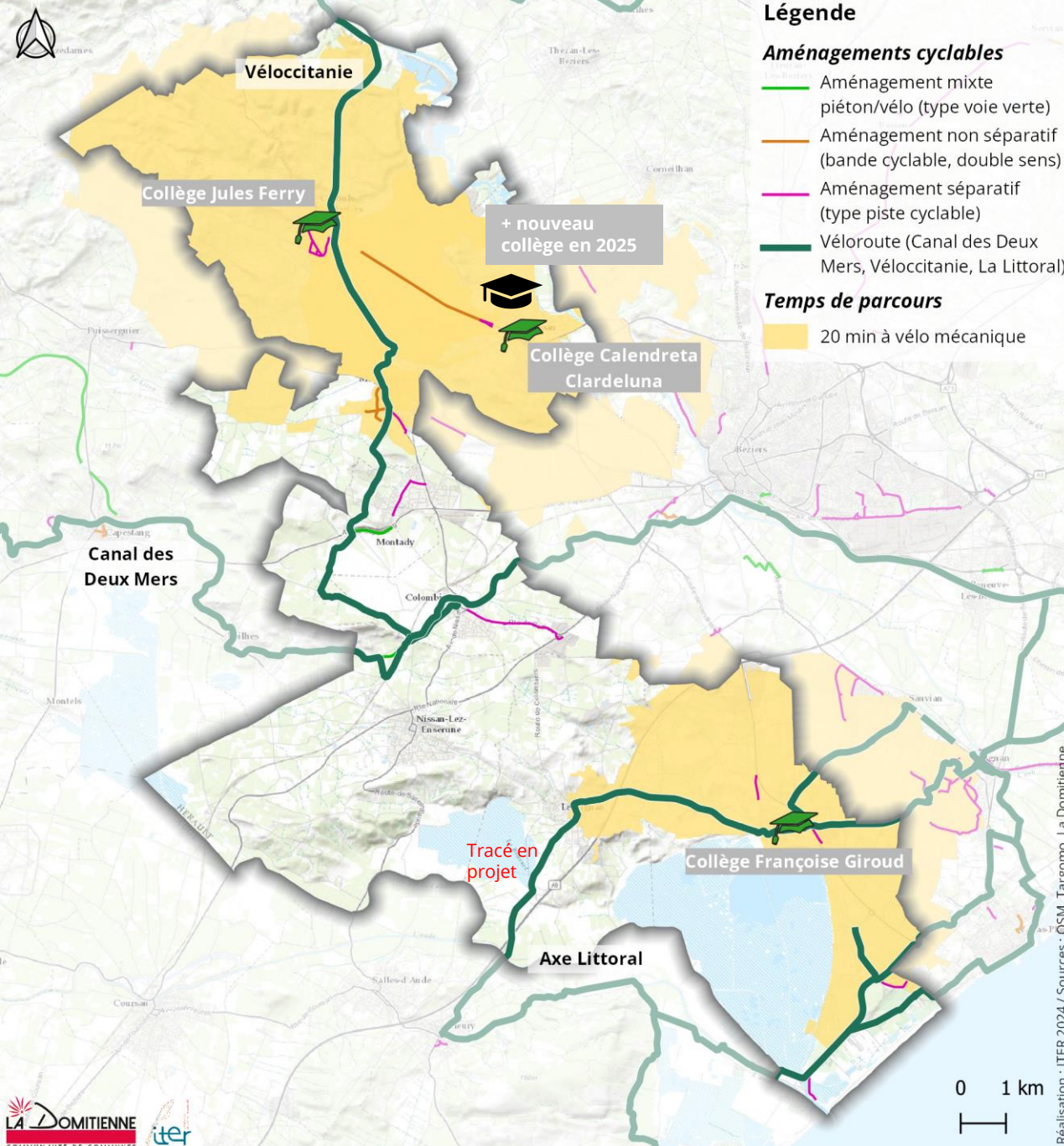


# Synthèse des flux domicile-travail

- 2 271 flux **intra-communaux** (16%) :
  - 0,9%
  - 17,9%
  - 1,1%
  - 3,9%
  - 76,3%
- 7 456 flux **sortants** (54%) :
  - 1,6%
  - 0,3%
  - 2,5%
  - 0,1%
  - 95,5%
- 1 095 flux **inter-communaux** (8%) :
  - 2,7%
  - 0,9%
  - 0%
  - 0,9%
  - 95,5%
- 3 112 flux **entrants** (22%) :
  - 1,7%
  - 0,4%
  - 3,9%
  - 0,7%
  - 93,4%

■ Une pratique hégémonique de la voiture pour les déplacements domicile-travail, même pour des trajets de courte distance. **Un potentiel de développement du vélo au quotidien qui est donc important.**



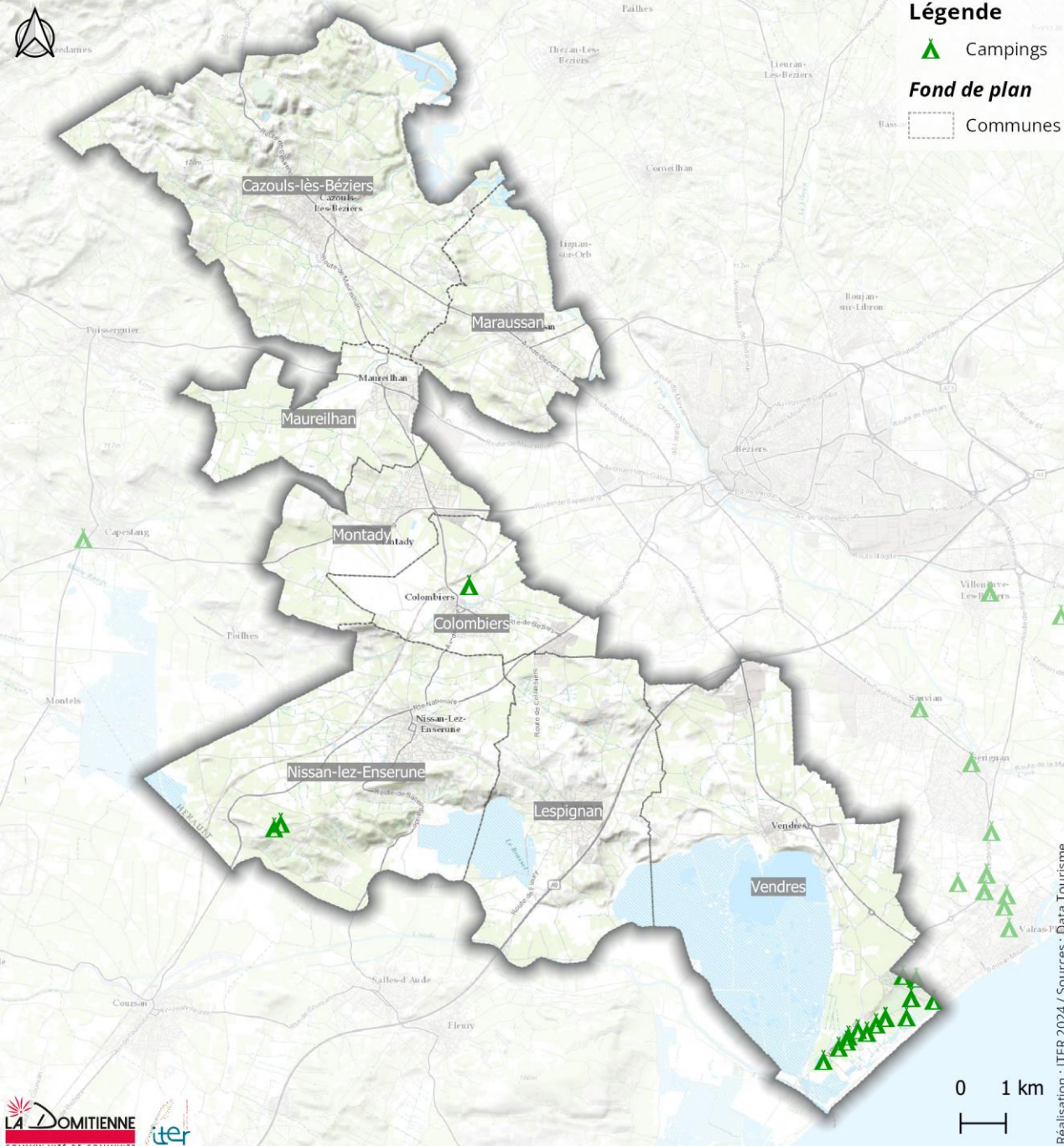


# Les établissements scolaires

- **Trois collèges** sont actuellement présents sur le territoire de la CC La Domitienne :
  - Collège Jules Ferry à Cazouls-lès-Béziers
  - Collège Françoise Giroud à Vendres
  - Collège privé Calendreta Clardeluna à Maraussan
  - + un nouveau collège est prévu à Maraussan (rentrée 2025)
  - + le Collège externe au territoire de Capestang (élèves de Montady et Colombiers)
- ➔ **Plus de 2 300 élèves du territoire âgés de 11 à 17 ans\* habitent à moins de 20 min à vélo de ces 3 collèges**

\*classe d'âge définie par l'INSEE, RGP 2021





# Les hébergements touristiques

- **24 campings** sont présents sur le territoire sur les communes de Colombiers, Nissan-lez-Enserune et Vendres.
- La **commune de Vendres** regroupe la quasi-totalité des établissements et est de ce fait un **pôle majeur d'attraction touristique** du fait de sa localisation près de la mer Méditerranée.



# Synthèse de la demande de mobilité et des potentiels cyclables

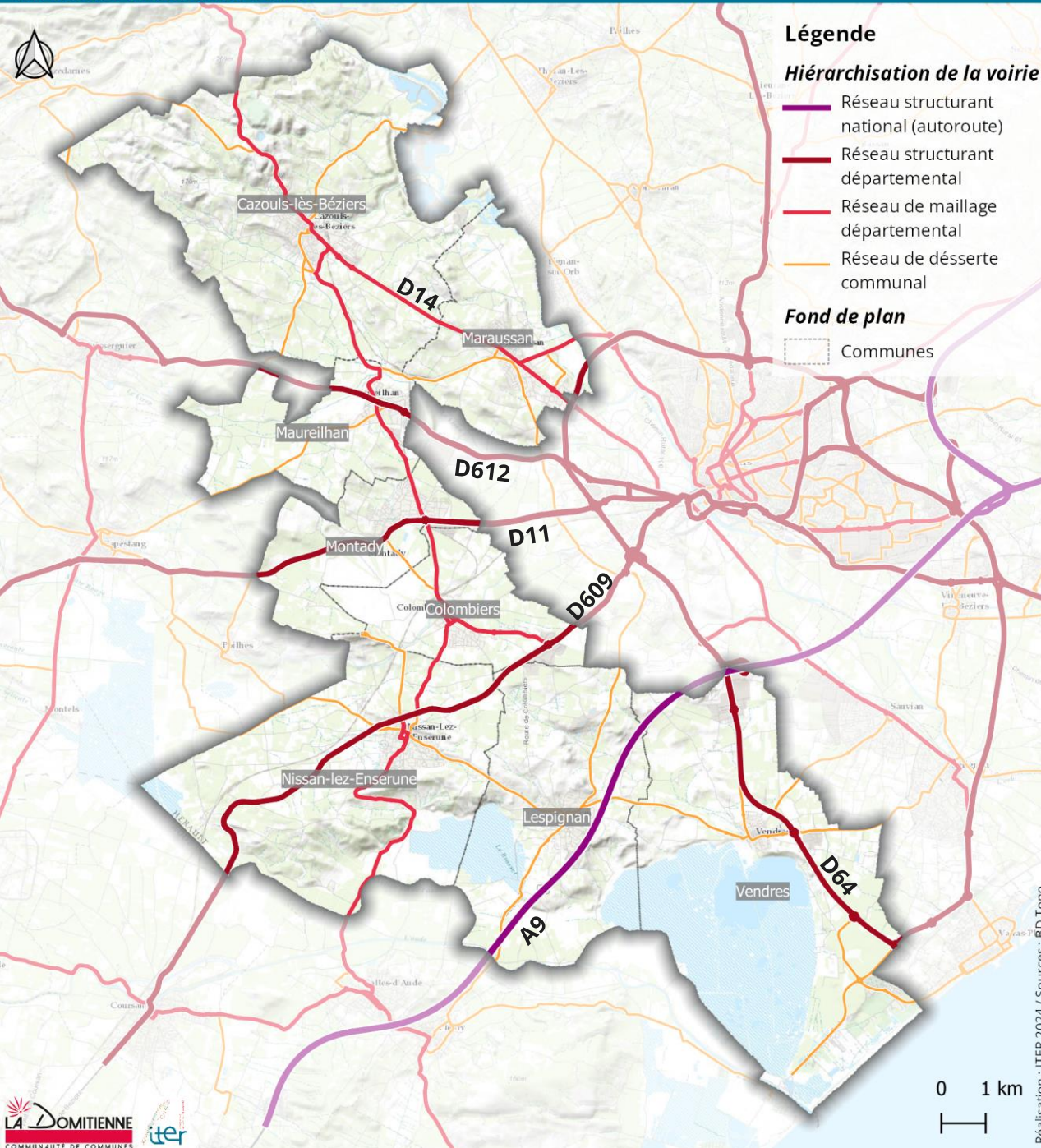
- Une **répartition de la population relativement homogène au sein des 8 communes** constitutives de La Domitienne
- 3 communes internes disposent néanmoins d'une offre de service un peu plus fournie : **Vendres, Colombiers et Cazouls-lès-Béziers.**
- **Béziers reste le pôle attractif majeur du territoire** pour les déplacements quotidiens. **4 100 actifs** du territoire vont travailler quotidiennement sur Béziers. Un pôle qui reste néanmoins relativement éloigné de certaines communes du territoire pour envisager le vélo comme la réponse la plus adaptée.
- **Un potentiel de report modal de la voiture vers le vélo pour les trajets domicile-travail important :**
  - 76% des trajets domicile-travail réalisés au sein d'une même commune sont effectués aujourd'hui en voiture.
  - 50% des trajets inter-communaux réalisés font moins de 6,5 km
  - 850 actifs effectuent le trajet quotidien Maraussan <> Béziers
- Un potentiel de développement de la pratique du vélo **également important chez le public des jeunes :** plus de 2 000 élèves âgés entre 11 et 17 ans habitent à moins de 20min à vélo d'un collège du territoire.



# Aménagements et services existants



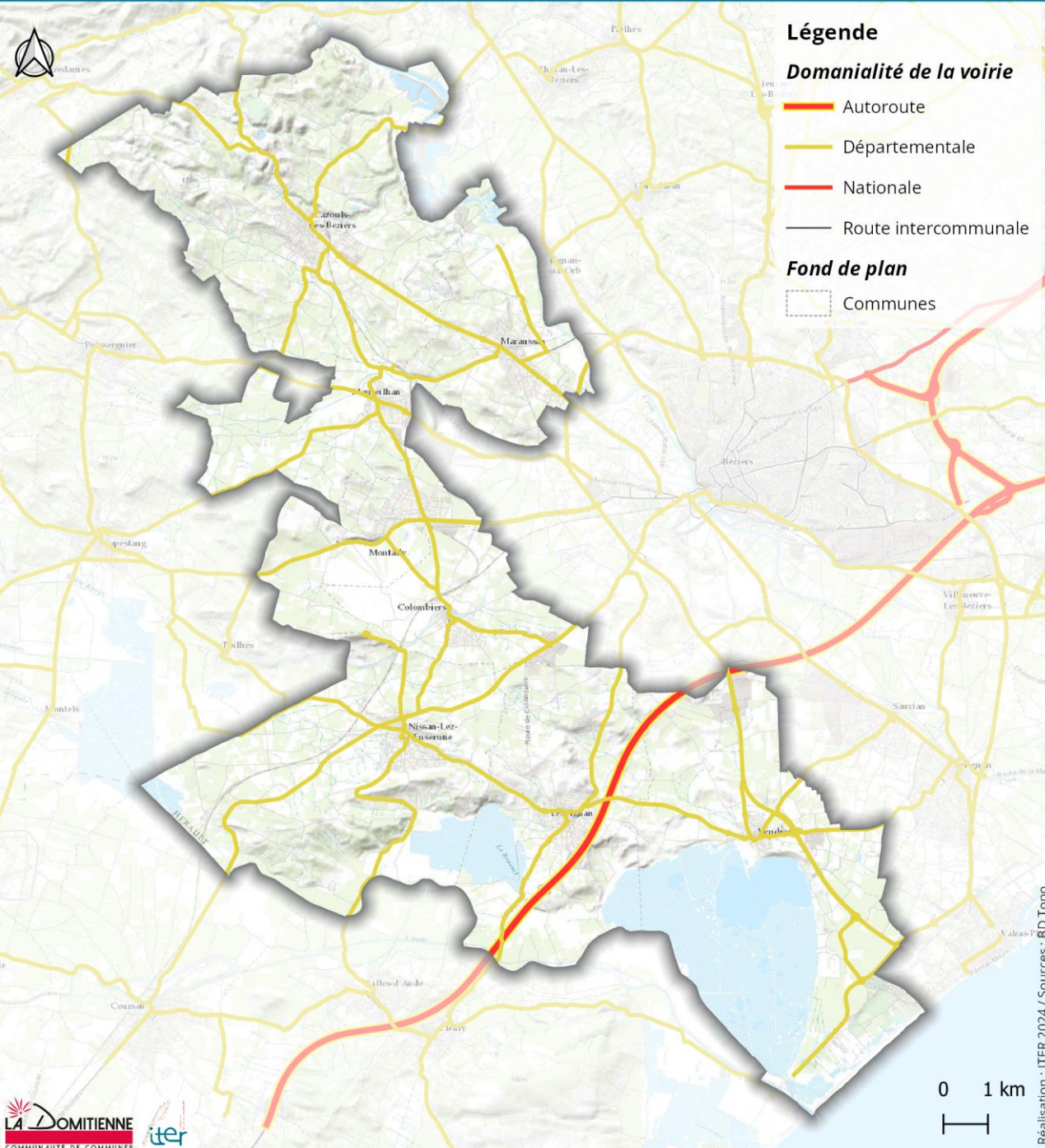




# Hiérarchisation du réseau viaire

- Le territoire de La Domitienne est organisé autour de plusieurs axes majeurs :
  - **L'autoroute A9** qui traverse les communes au Sud du territoire (Lespignan, Vendres) et qui relie Orange au Perthus.
  - **Cinq départementales (D64, D609, D11, D612 et D14)** qui convergent toutes vers la commune de Béziers marquées par un très haut niveau de trafic
- Ces différents axes constituent des frontières anthropiques particulièrement anxiogènes et accidentogènes pour les cyclistes.

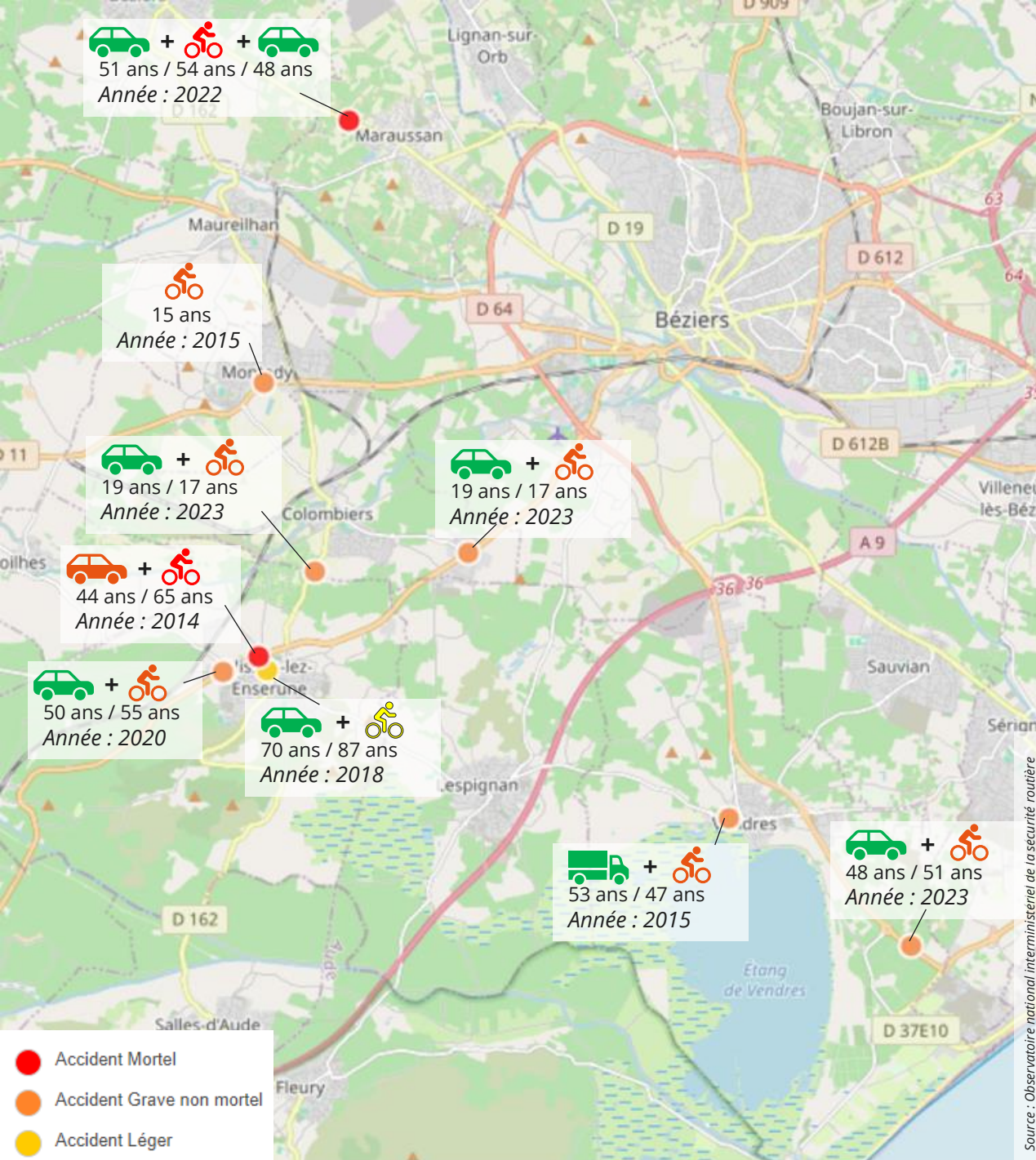




# Domianialité du réseau

- Le réseau viaire du territoire est grandement structuré par des axes à domianialité départementale. Tout aménagement sur ces axes situés hors zones agglomérées renvoie donc à **une maîtrise d'ouvrage du département et implique très souvent des travaux de voirie lourd.**
- **L'aménagement d'un de ces tronçons départementaux n'implique pas pour autant un financement exclusif des travaux par le département.** Un partenariat sera à construire avec les communes.
- Les autres voiries (hormis l'autoroute A9) **sont essentiellement gérées par les communes**, mises à part les voies situées au sein des ZAE qui sont sous gestion intercommunale.
- **Pour rappel, la création d'un aménagement cyclable renvoie à la compétence voirie.**

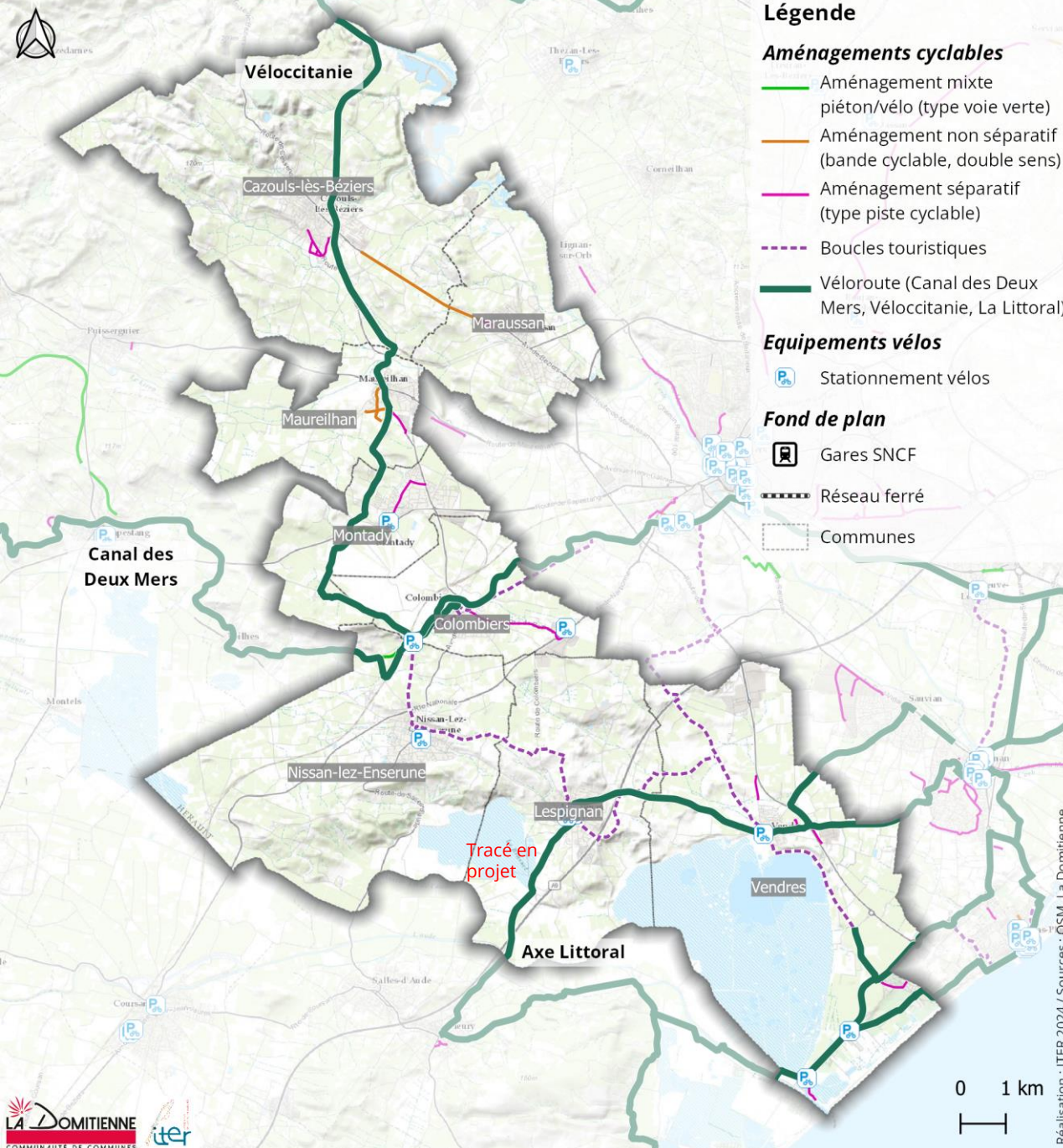




# Accidentologie des cyclistes

- Sur la période 2013-2023 **10 accidents sont recensés dont deux ont été mortels** :
  - Sur la D14 à Maraussan : collision entre un vélo et 2 voitures
  - Sur le carrefour Marengo à Nissan-lez-Enserune : collision entre une voiture et un vélo
- **La quasi-totalité des accidents recensés impliquent un véhicule motorisé.**
- Les autres accidents se sont majoritairement produits sur trois départementales : sur la D64 à Vendres, sur la D162 à Colombiers, sur la D609 à Colombiers et à Nissan-lez-Enserune (deux accidents recensés au même endroit) ; ainsi que dans des cœurs de bourgs (Montady, Nissan-lez-Enserune et Vendres).

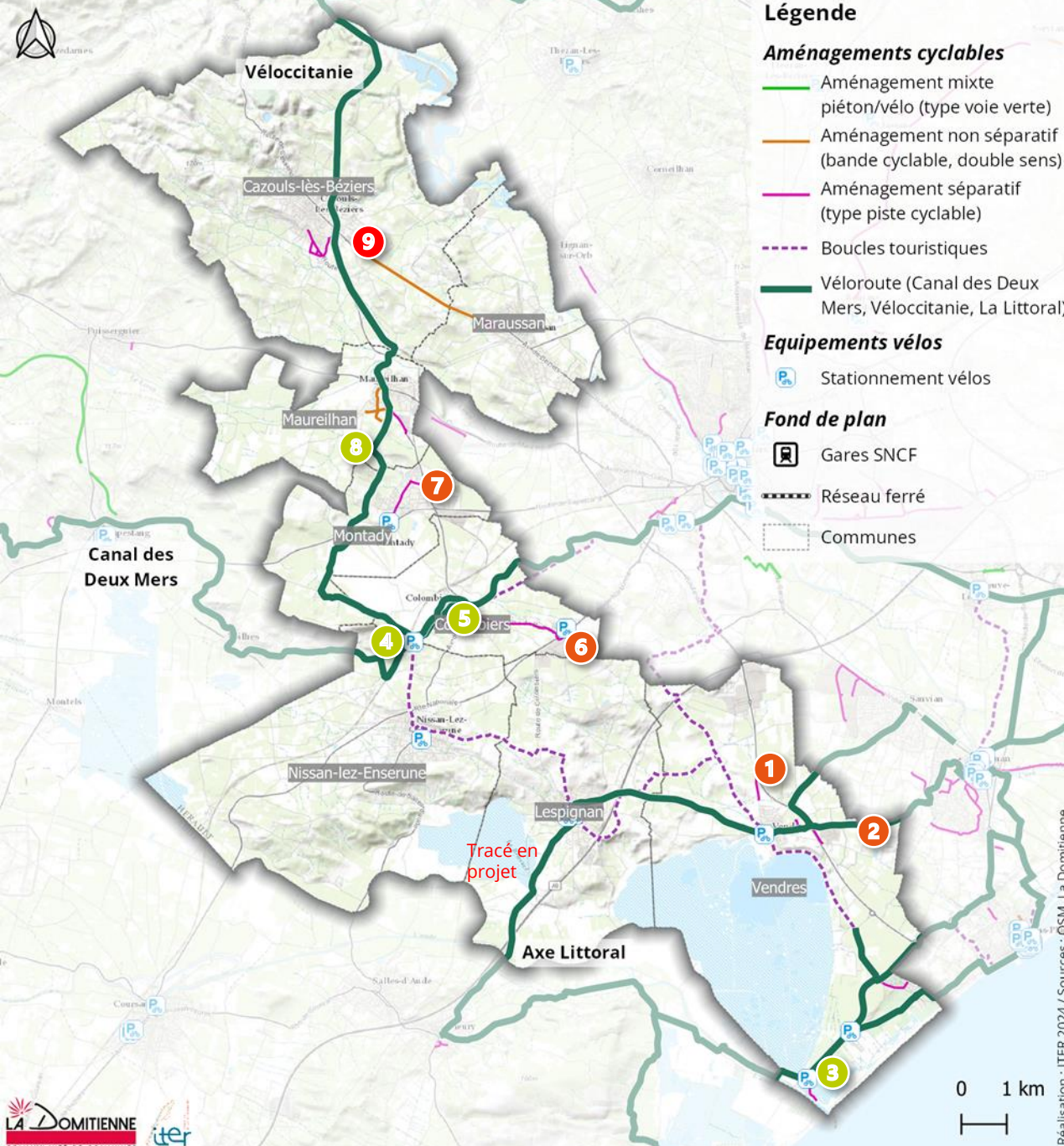




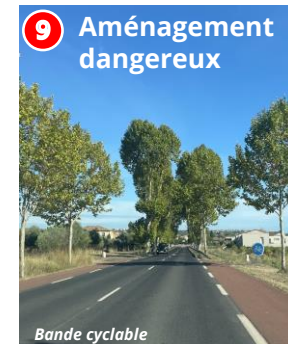
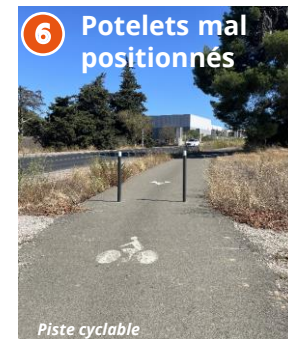
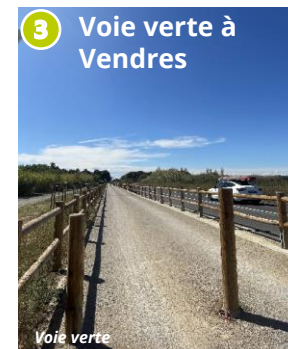
# Les aménagements cyclables existants

- Des aménagements cyclables sont existants, mais ne constituent **pas un réseau maillé, continu et sécurisé**.
- Des aménagements qualitatifs sont à noter :
  - Des **aménagements issus d'initiatives communales** : pistes cyclables, bandes cyclables, aménagements mixtes,
  - Des **itinéraires touristiques** : principalement du jalonement sur route secondaire,
  - Des **itinéraires nationaux** (véloroutes) : la **Véloccitannie** qui dessert du Nord au Sud les communes situées au Nord de la CC et le **Canal des Deux Mers** qui traverse d'Ouest en Est le territoire en passant par la commune de Colombiers, **l'Axe Littoral** qui traverse le sud du territoire avec deux itinéraires possibles (via Lespignan ou Vendres Plage).
- Présence de quelques poches de stationnement vélo mais en nombre limités (source : OSM).





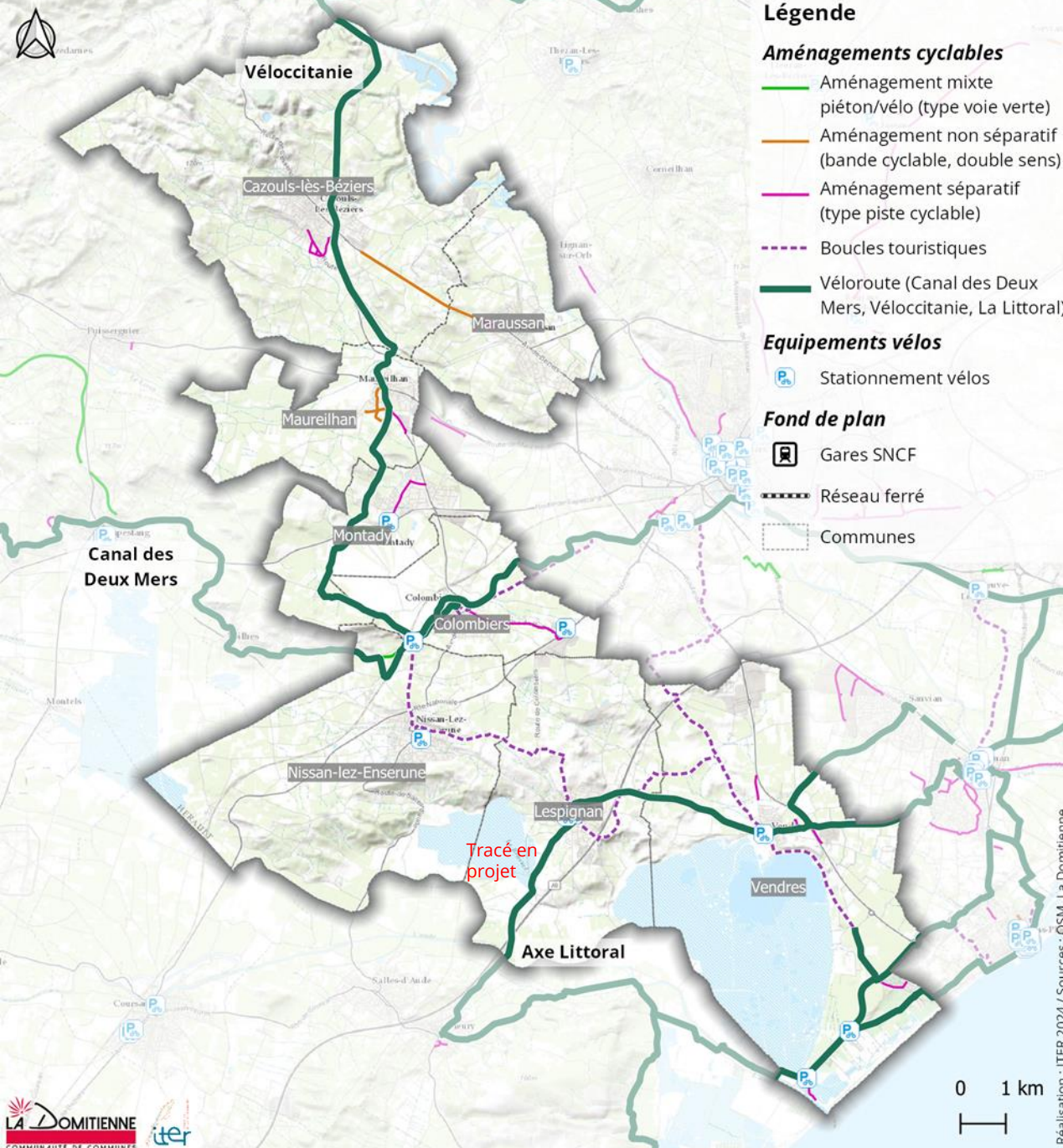
# Relevés de terrain



Éléments de contexte  
 Les demandes de mobilité et potentiels cyclables  
**Aménagements et services existants**  
 Synthèse et enjeux identifiés

Les différents aménagements cyclables  
 Calendrier d'étude prévisionnel





# L'offre de stationnement vélo

- Quelques espaces de stationnement vélo sur l'espace public sont recensés sur le territoire, principalement composés de **râteliers** → **un mobilier à proscrire qui ne permet pas de sécuriser le vélo.**
- Des installations récentes de stationnement de type arceaux sont à noter notamment sur la commune de Colombiers.



Arceaux sur la commune de Colombiers  
Source : Iter 2024

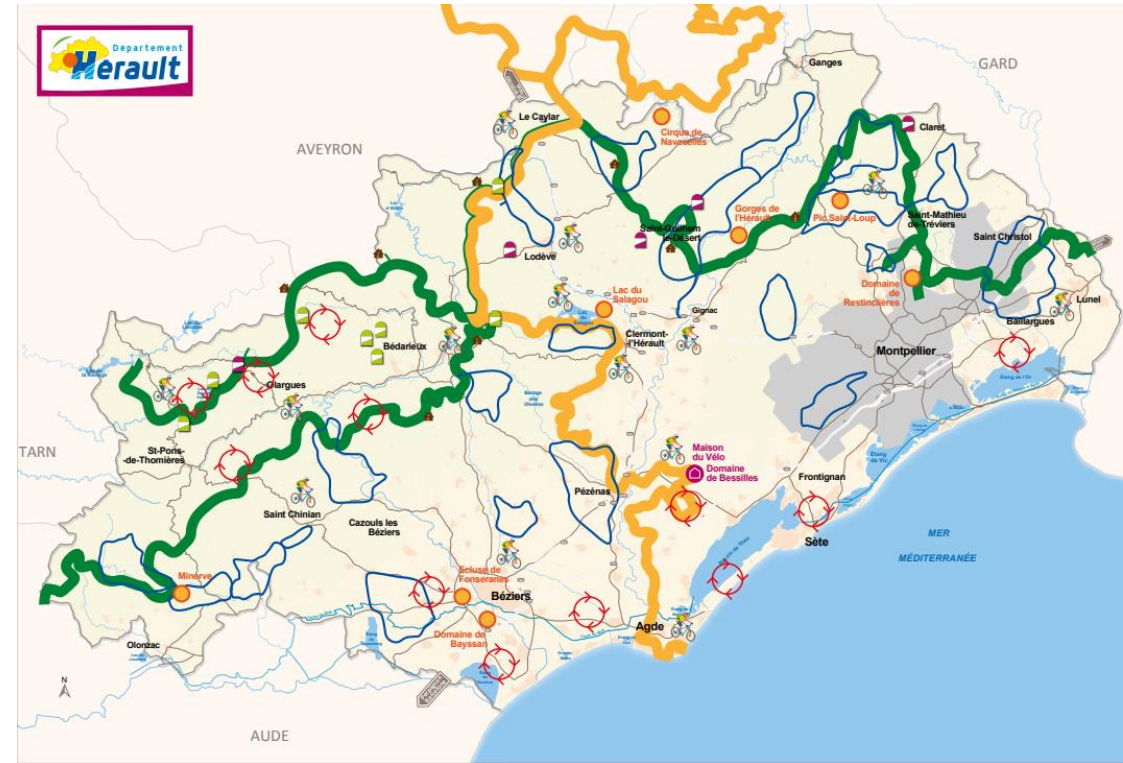


Râteliers sur la commune de Vendres  
Source : Google Maps 2023

Éléments de contexte  
Les demandes de mobilité et potentiels cyclables  
**Aménagements et services existants**  
Synthèse et enjeux identifiés

Les différents aménagements cyclables  
Calendrier d'étude prévisionnel

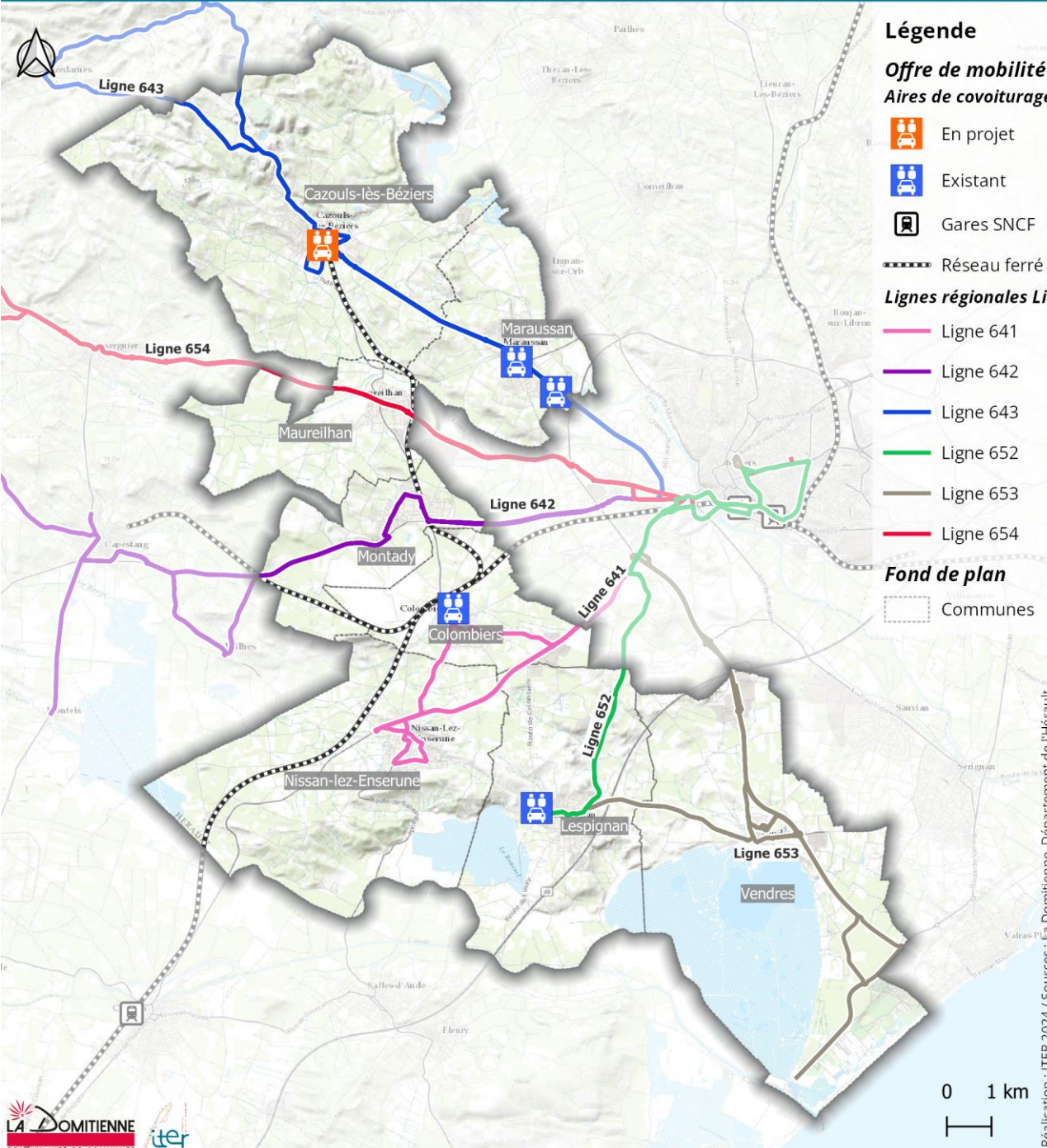




# Les itinéraires projetés

- Le plan « Hérault Vélo » a été élaboré pour la période 2019-2024 et identifie les voies vertes et réseaux existants ainsi que ceux en projet. Les boucles cyclables VTC et VTT sont également identifiées.
- Ce plan vélo arrive à son terme et le Département de l'Hérault envisage donc une mise à jour de celui-ci pour la période 2025-2030. Il existe donc un enjeu fort à faire concorder la stratégie locale (échelle La Domitienne) avec la stratégie départementale.





Réalisation : ITER 2024 / Sources : La Domitienne, Département de l'Hérault

**Légende**

**Offre de mobilité**  
**Aires de covoiturage**

-  En projet
-  Existant
-  Gares SNCF

**Réseau ferré**

-  Réseau ferré
- Lignes régionales LiO**
-  Ligne 641
-  Ligne 642
-  Ligne 643
-  Ligne 652
-  Ligne 653
-  Ligne 654

**Fond de plan**

-  Communes

# L'intermodalité

- En complément de l'utilisation du vélo en mode unique de déplacement, celui-ci pourrait être utilisé en complément d'autres modes. Sur le territoire, d'autres offres de mobilité sont présentes :
- **Des aires de covoiturage** : au total, 4 aires sont recensées sur les communes de Maraussan, Colombiers et Lospignan (+1 en projet sur la commune de Cazouls). Seule l'aire de covoiturage de Maraussan (en cœur de bourg) bénéficie, à proximité directe, de stationnements vélo sécurisés (arceaux) permettant des déplacements multimodaux.
- **Des lignes régionales liO** : au total, 6 lignes desservent le territoire et convergent toutes vers Béziers. Cette offre régulière est à intégrer dans la construction du schéma, cependant, les fréquences horaires de ces cars, rendent peu attractive leur utilisation pour des trajets quotidiens qu'ils soient utilisés en mode seul ou combiné. → *environ 8 passages par jour sur les différentes lignes avec une fréquence moyenne d'1h - 1h30 (fréquence d'une heure en heure de pointe du matin et du soir)*



# Synthèse des aménagements et services existants

- D'importants axes routiers traversent le territoire qui constituent des **barrières anthropiques particulièrement anxiogènes et accidentogènes pour les cyclistes**.
- Présence de nombreuses voiries sous domanialité départementale, ce qui implique un travail partenarial à engager en cas d'aménagements de ces tronçons. **Vigilance néanmoins à ne pas projeter un rôle de financeur trop important au département**.
- Les accidents graves à vélo qui se sont déroulés sur le territoire **impliquent systématiquement une collision avec un véhicule motorisé**.
- **Présence d'itinéraires cyclables d'envergure nationale voire européenne** qui traversent le territoire. Le schéma doit s'appuyer sur ces corridors majeurs.
- **Un plan vélo départemental en cours de révision** qui représente une opportunité pour le territoire de faire valoir certains axes.



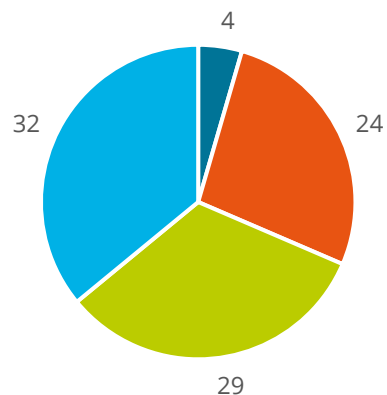
# Synthèse et enjeux identifiés





## Fréquence d'usage du vélo

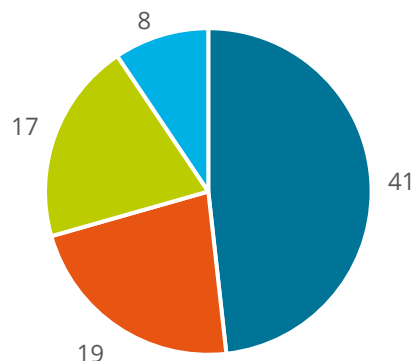
En nombre de réponses



- Jamais
- Rarement (quelques fois dans l'année)
- Plus d'une fois par mois
- Plus d'une fois par semaine

## Vous sentez-vous à l'aise à vélo ?

En nombre de réponses



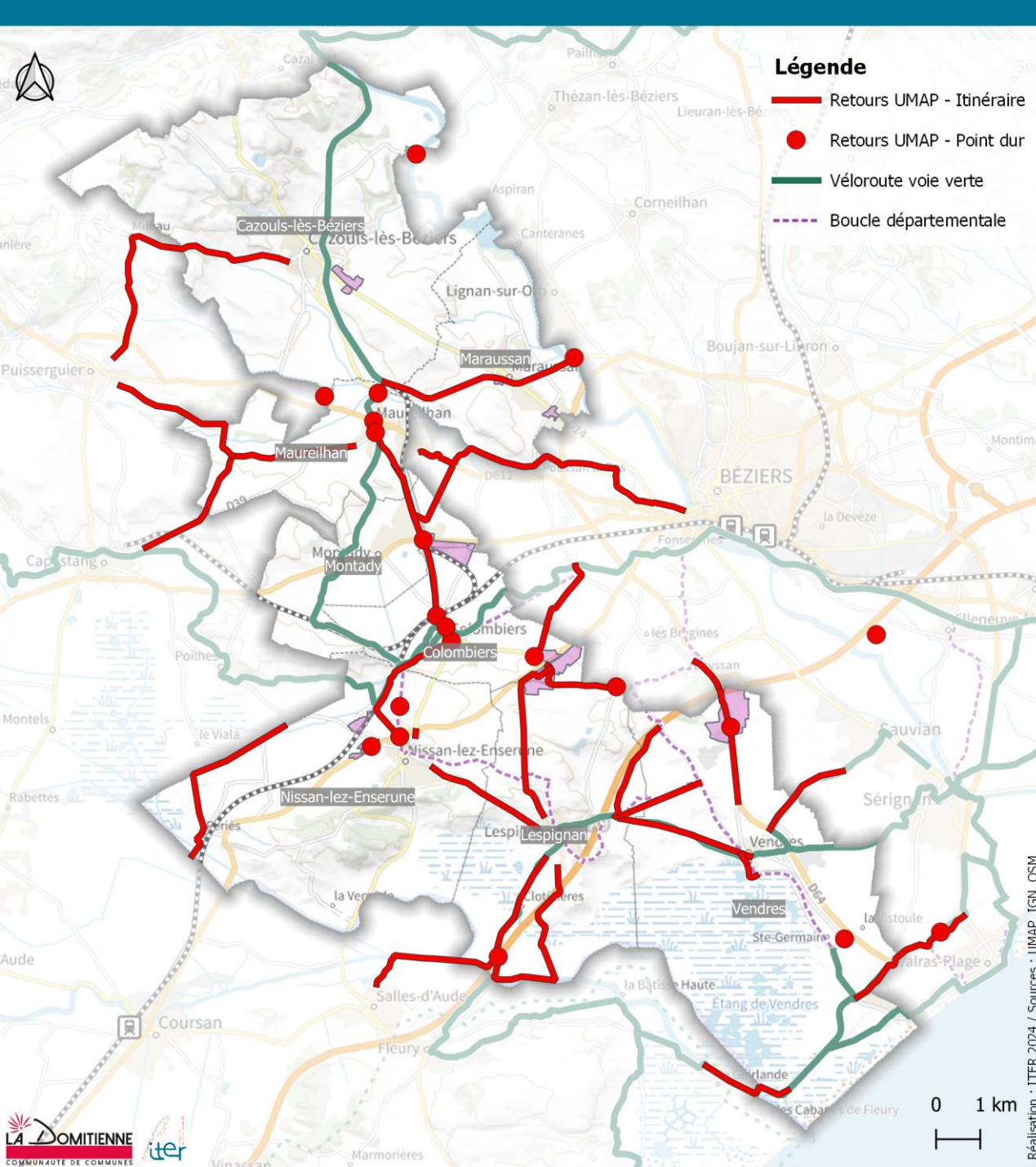
- Oui, si je suis physiquement séparé(e) des voitures ou dans des rues très calmes
- Oui, si je suis au moins séparé(e) des voitures par un marquage au sol
- Oui, même sans aménagement cyclable
- Non, je ne suis jamais à l'aise à vélo

# Analyse de l'enquête en ligne

- Pour rappel, une enquête en ligne et une carte collaborative ont été diffusées auprès du grand public entre octobre et décembre 2024
- **91 réponses ont pu être analysées**

## Quel est votre avis général sur la pratique du vélo ?

- 1) Une pratique jugée globalement dangereuse dû au manque d'aménagements cyclables sécurisés continus
- 2) Un partage vélo/voiture compliquée et mal perçue
- 3) Un manque de signalétique vélo
- 4) Mais aussi du positif :
  - « Mon avis est plutôt positif, il y a eu beaucoup d'aménagement réalisé et je pense qu'on peut continuer dans cette optique. »
  - « Maureilhan-Cazouls voie verte parfaite »
  - « Les parcours sont de plus en plus nombreux et bien balisés »



# Analyse de la cartographie en ligne

- Des contributeurs ont pu inscrire des enjeux précis liés à la pratique du vélo
- Ces contributions viendront alimenter la construction du schéma, en ciblant notamment des points de vigilance et des options d'itinéraires préférentielles.



# Synthèse AFOM



## ATOUTS

- Des aménagements/itinéraires cyclables qualitatifs existants (véloroutes, voies vertes, boucles départementales) sur lesquels le schéma peut s'appuyer et venir mailler
- Un tissu viaire permettant des vitesses réduites dans les centres-bourgs
- Des apaisements de centre-bourg préalablement réalisés (nombreuses communes à 30 km/h)
- Une pratique du cyclotourisme bien implantée qui participe à rendre visible le vélo
- Une déclivité relativement peu marquée permettant d'envisager une pratique du vélo par un public large et varié
- Des distances inter-bourgs réalisables à vélo



## OPPORTUNITÉS

- Des routes secondaires peu circulées existantes qui représentent des itinéraires déjà sécurisés sur lesquels le schéma peut s'appuyer
- Une part non négligeable d'actifs qui travaillent et habitent au sein de la même commune et qui effectuent aujourd'hui ces trajets en voiture
- Un plan vélo départemental en cours de révision
- Une pratique du vélo qui augmente dans tous les territoires et une part non négligeable de la population qui est prête à se mettre au vélo si des itinéraires sécurisés voient le jour

# Synthèse AFOM



## FAIBLESSES

- Des intersections souvent non traitées (notamment des routes départementales) qui rendent l'itinéraire global non attractif et dangereux
- Un manque de jalonnement dans les traversées de bourgs (en particulier les itinéraires départementaux)
- Des dispositifs anti-accès motorisés à éviter (dangerosité du dispositif pour le cycliste)
- Une quasi-absence de double-sens cyclable notamment sur les itinéraires fléchés



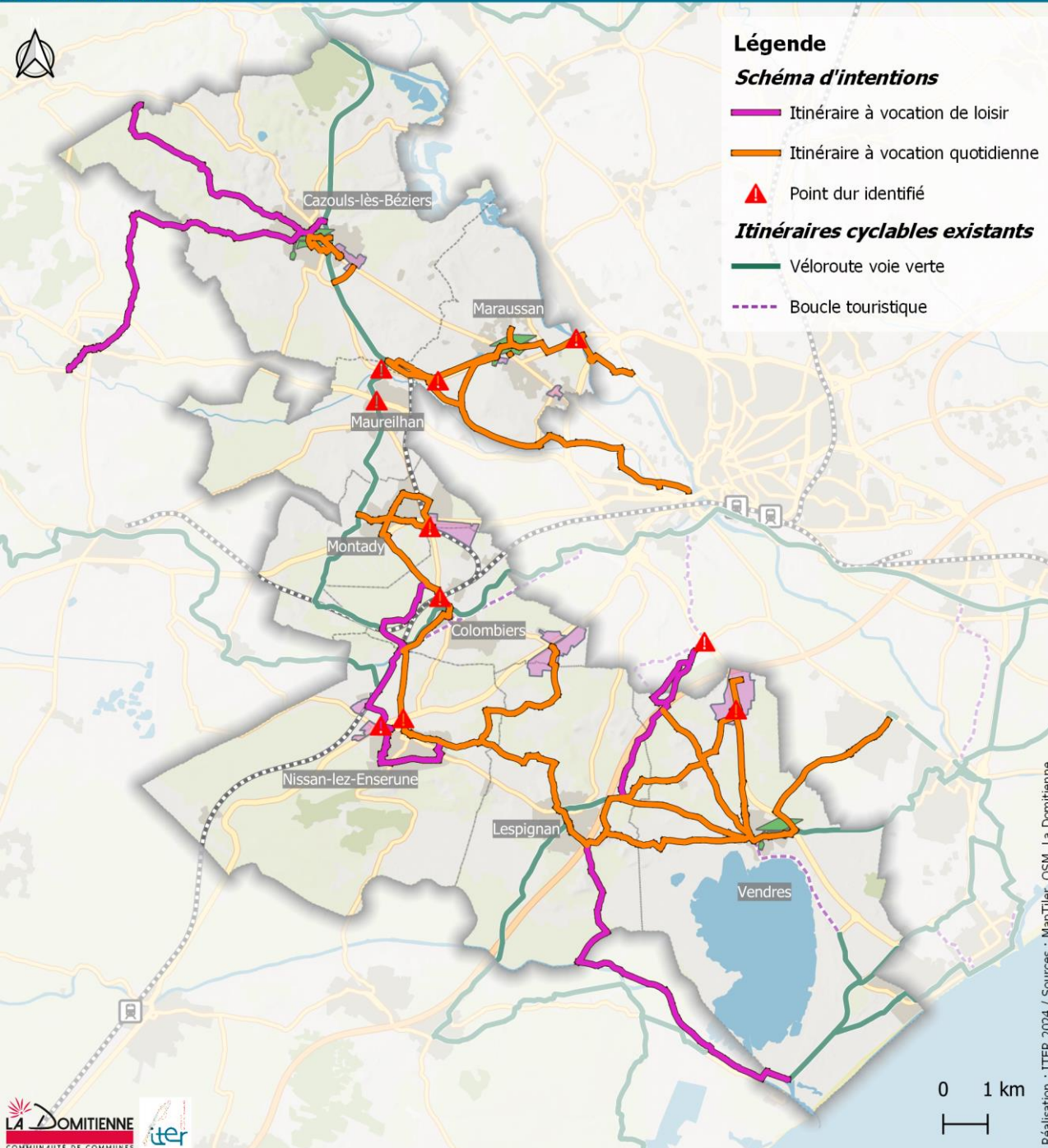
## MENACES

- Une pratique cyclable vue aujourd'hui uniquement par le prisme du loisir/tourisme
- La présence de portions d'itinéraires avec une forte pente (notamment dans certains centres-bourgs)
- Une pratique de la voiture hégémonique et facilitée → **un changement d'habitude/de paradigme difficile et qui nécessitera des choix politiques forts**



# Le schéma d'intentions identifié

- Pour rappel deux ateliers de travail/concertation ont été réalisés lors de cette première phase de l'étude :
  - Un atelier avec les élus locaux le 7 novembre 2024
  - Un atelier mixte société civile/élus le 5 décembre 2024
- Ces deux temps de concertation ont permis d'identifier des axes cyclables prioritaires à déployer pour faciliter et sécuriser la pratique du vélo sur le territoire
- Les itinéraires ont été dissociés selon leur usage cible :
  - Usage quotidien
  - Usage de loisir/touristique
- Ce schéma d'intentions représente l'ossature du futur schéma directeur cyclable et la base de travail sur laquelle nous allons nous appuyer pour définir plus précisément les aménagements à déployer. **Il est donc nécessaire à ce stade qu'une validation collective de ce schéma soit réalisée.**



# Schéma d'intentions

## ■ Les itinéraires identifiés :

- Cazouls centre-ville <-> ZA
- Cazouls <-> Maraussan
- Cazouls <-> Fontcaude
- Cazouls <-> Puisserguier
- Colombiers <-> Montady
- Colombiers <-> Nissan
- Colombiers <-> Nissan
- Lespignan <-> Bayssan
- Lespignan <-> Vendres centre-ville
- Lespignan <-> ZA Vendres
- Lespignan <-> Vendres plage
- Maraussan <-> Béziers
- Maureilhan <-> Béziers
- Montady centre-ville <-> ZA
- Montady <-> Maraussan
- Nissan <-> Lespignan
- Nissan <-> ZA Viargues
- Vendres <-> Sauvian
- Vendres centre-ville <-> ZA
- Vendres <-> Bayssan



# Rappel des différents aménagements cyclables





# Logique de définition d'un aménagement cyclable

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000	Piste cyclable		

Source : Cerema

Deux typologies d'aménagements pour les vélos peuvent être distinguées :

- Les aménagements dits « **séparatifs** » : piste cyclable, voie verte et dans une moindre mesure les bandes cyclables
- Les aménagements « **partagés** » : itinéraire sur route jalonnée, chaudiou, zone apaisée, ...

Le choix de la typologie d'aménagement est intimement lié au niveau de trafic observé et à la vitesse réelle pratiquée :

- Un trafic > **4000 v/j** et une vitesse supérieure à 50 km/h nécessite de séparer physiquement le cycliste de la chaussée (ou le cas échéant d'abaisser la vitesse motorisée et/ou le niveau de trafic).
- Un trafic < **4000 v/j** et une vitesse réelle pratiquée inférieure à 50 km/h permet d'envisager un partage de la voirie entre cyclistes et automobilistes.



# Les différents aménagements cyclables

## Les aménagements en site propre

En aggro



**Piste cyclable**  
250k€ à 450k€ / km

Hors aggro



**Voie verte (création)**  
150k€ à 350k€ / km



**Voie verte (réglementation)**  
1 à 2k€ / km

## Les aménagements partagés

En aggro



**Double sens cyclable**  
10K€ / km

Hors aggro



**Itinéraire jalonné sur route secondaire**  
1 à 2K€ / km



**Zone apaisée**  
Coût très variable selon le niveau de reprise de la voirie



**Chaussée à Voie Centrale Bidirectionnelle (CVCB ou chaucidou)**  
30K€ / km

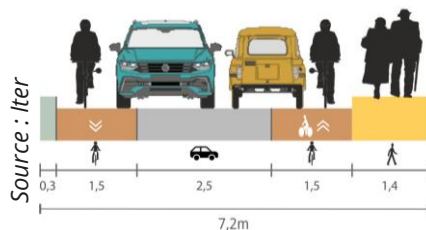
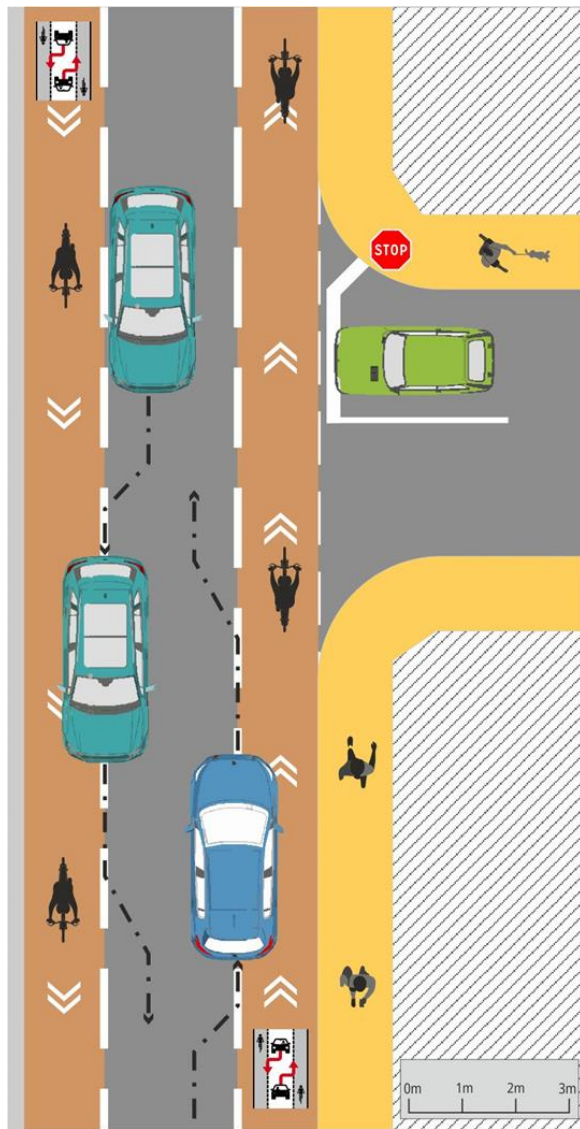


# Les différents aménagements cyclables : jalonnement de routes secondaires

- **Principe** : identification d'itinéraires sur des routes secondaires très peu circulées et avec un profil limitant les prises de vitesse des véhicules motorisés, qui ne nécessitent pas d'aménagement particulier
- **Mise en œuvre** : Implantation de panneaux aux intersections prioritairement + pictogrammes vélos au sol (optionnel)



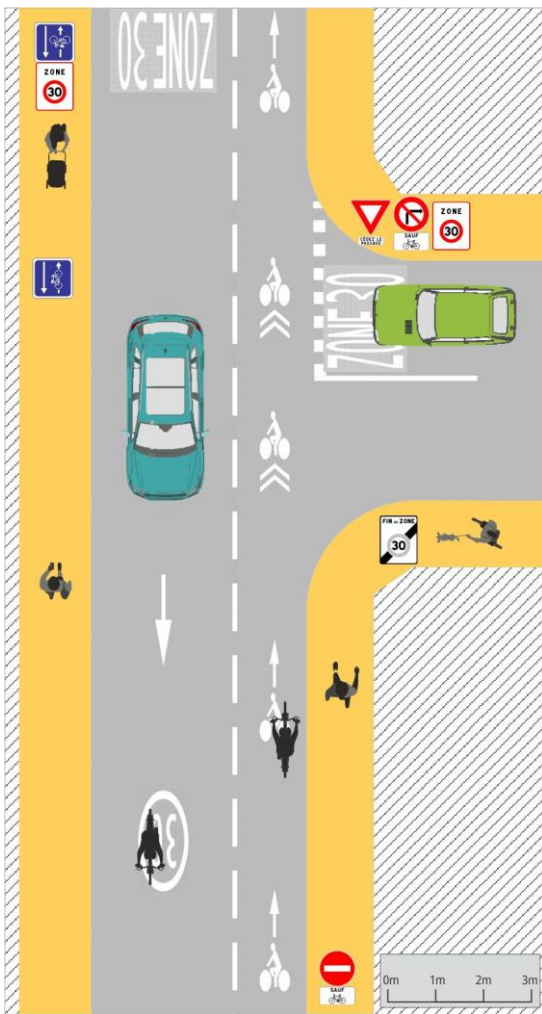
# Les différents aménagements cyclables : la CVCB



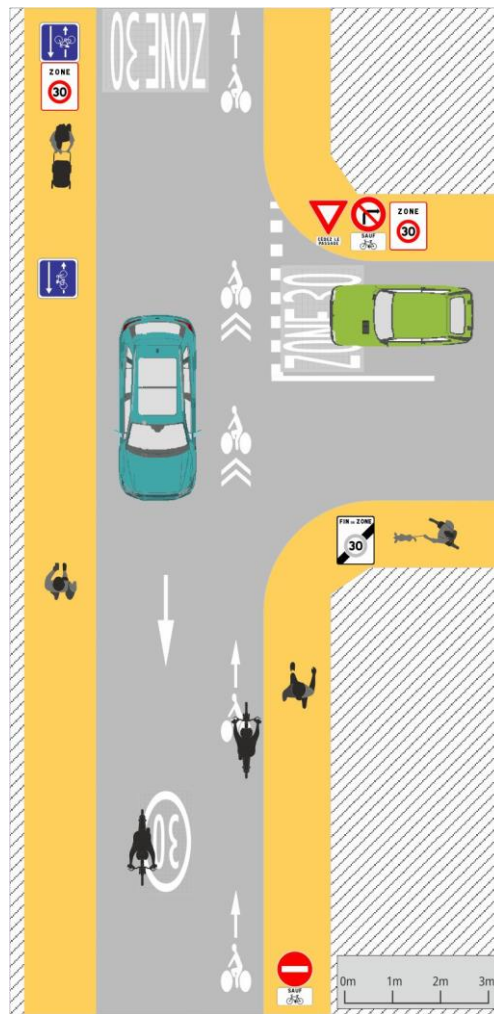
- La chaussée à voie centrale bidirectionnelle (CVCB) est une chaussée étroite sans marquage axial dont les rives sont élargies pour permettre une circulation des cyclistes.
- Pour se croiser, les véhicules doivent empiéter sur la bande de rive, comme le montre le schéma ci-contre. La circulation motorisée est donc autorisée sur les bandes de rives, contrairement aux bandes cyclables.
- C'est un outil à réserver en « dernier recours » et qui peut être aménagé sur des voiries peu circulées et avec une bonne co-visibilité.
- La coloration des bandes de rive (avec de la résine ou de l'enrobé coloré) est déterminant pour donner une visibilité à l'aménagement

# Les différents aménagements cyclables : le double sens cyclable

- Rappel : le Double sens cyclables (DSC) est la **norme réglementaire dans toutes les voies à sens uniques limitées à 30 km/h ou moins**
- Il peut également être appliqué sur des voies limitées à 50 km/h
- 2 principes de mise en œuvre peuvent être différenciés selon la largeur de la voirie :
  - Largeur de chaussée < 4m/4,5m
  - Largeur de chaussée  $\geq$  4,5m permettant le marquage d'une bande cyclable d'1,5m

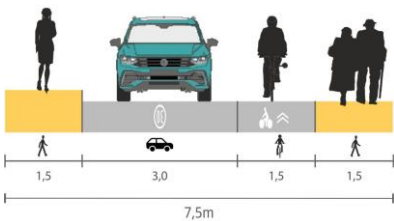


Voie à 7,5m  
Zone 30 double sens cyclable

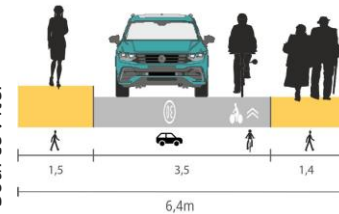


Voie à 6,4m  
Zone 30 double sens cyclable

Source : Iter



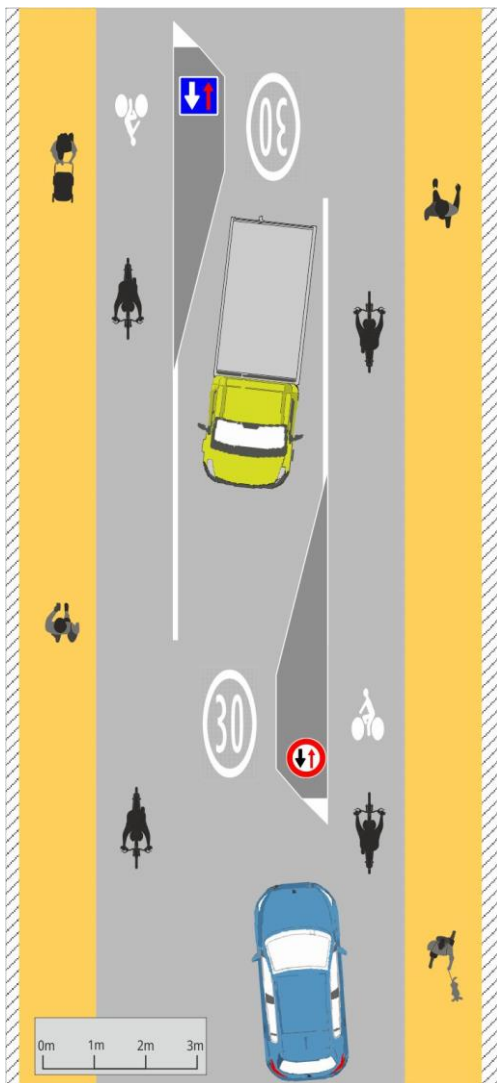
Source : Iter





# Les différents aménagements cyclables : la zone 30 km/h

- La zone 30, selon l'article R.110-2 du code de la route, est une section ou 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 30km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police » (prévu à l'article R412-28-1 du code de la route). Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et **l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable** ».
- La zone 30 en elle-même n'est pas un aménagement cyclable, mais sa mise en œuvre permet de sécuriser la cohabitation vélo/voiture dans les secteurs agglomérés.

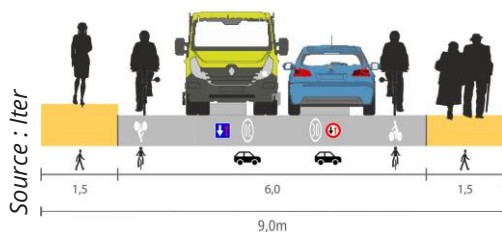


Voie à 9m

Zone 30 double sens, avec chicane ou écluse

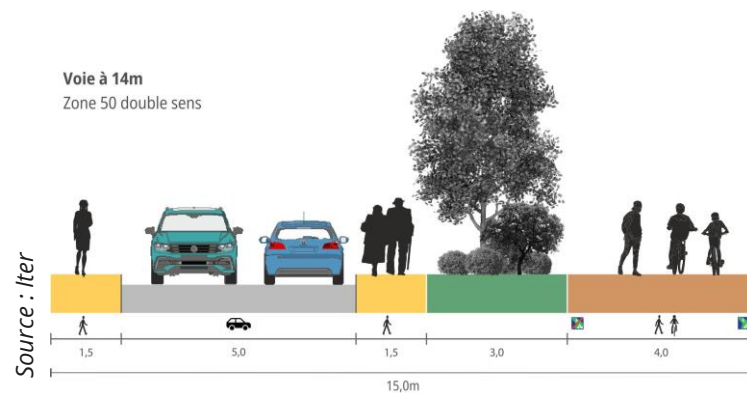
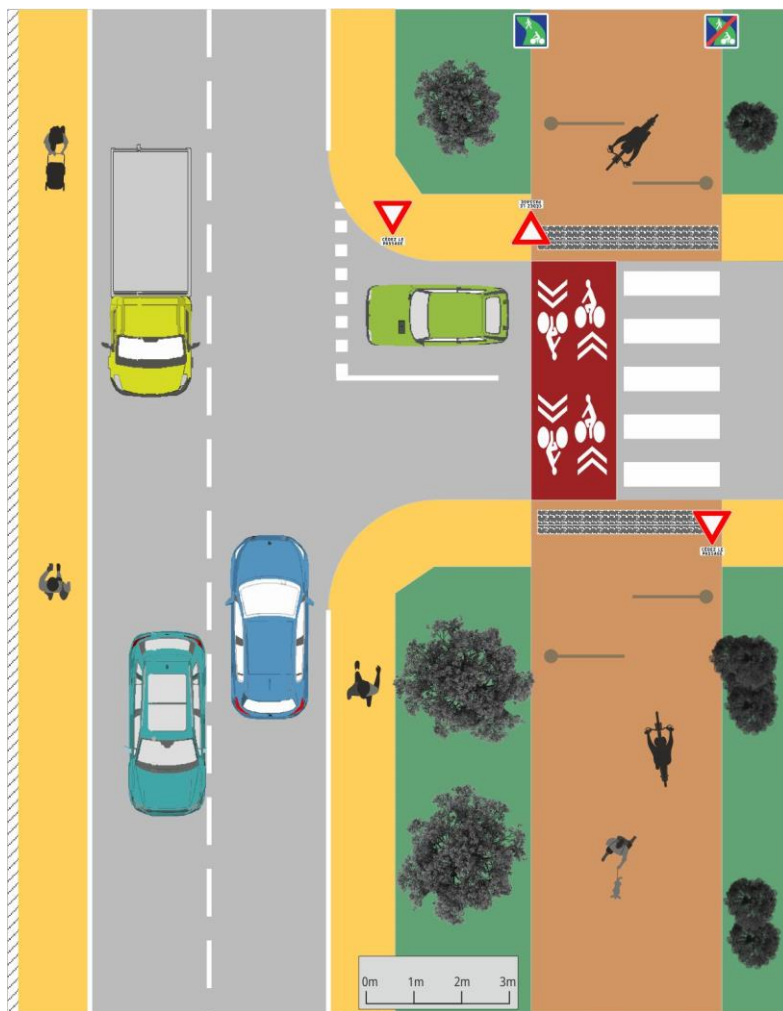


Photos : Cerema



# Les différents aménagements cyclables : la voie verte (création)

- **Voie verte** : « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers. Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R. 411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article » *Article R110-2 du code de la route*
- Largeur mini d'une voie verte (Cerema) = 3m



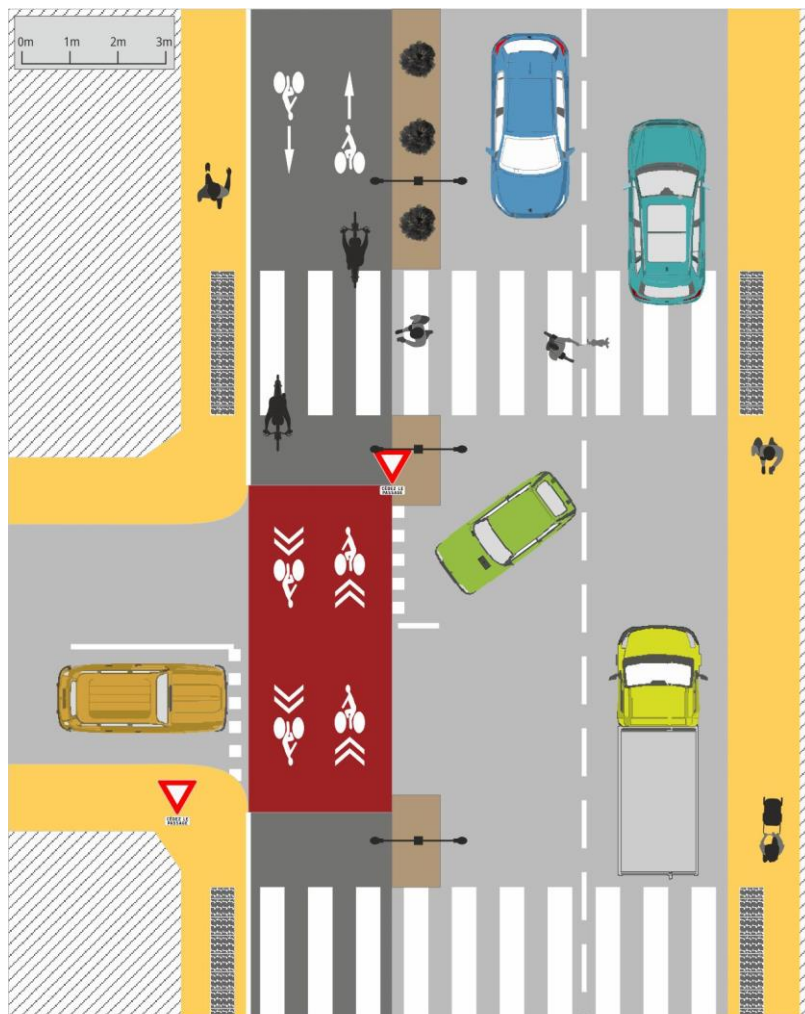


# Les différents aménagements cyclables : la voie verte (réglementation)



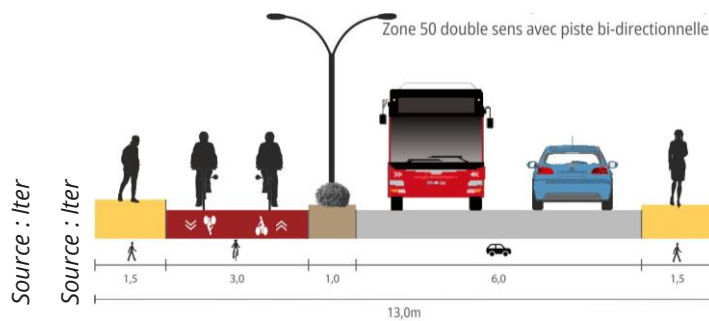
La RD535 à Saint-Sauveur-Villages (Manche) est désormais une voie verte. Elle est interdite aux véhicules à moteur, sauf riverains avec une limitation de vitesse à 30 km/h.

- « Un arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine les routes sur lesquelles est créée une voie verte après consultation des autorités gestionnaires de la voirie...
- ...Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police. **Dans les conditions qu'elle détermine, les véhicules motorisés utilisés par une catégorie d'usagers qu'elle définit, ou par les titulaires d'une autorisation individuelle qu'elle délivre, peuvent, par dérogation, être autorisés à circuler pour accéder aux terrains riverains,** sous réserve de respecter la vitesse maximale autorisée qu'elle fixe et qui ne peut excéder 30 km/h. » *Article R411-3-2 du code de la route*



# Les différents aménagements cyclables : piste cyclable

- La piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cyclistes
- Elle est séparée physiquement de la voie de circulation (contrairement à la bande cyclable)
- La piste cyclable peut être bidirectionnelle (les vélos circulent dans les deux sens sur un même aménagement) ou monodirectionnelle (aménagement de deux pistes de chaque côté de la chaussée).
  - Largeur mini d'une piste bidirectionnelle (Cerema) = 3m
  - Largeur mini piste unidirectionnelle (Cerema) = 2m

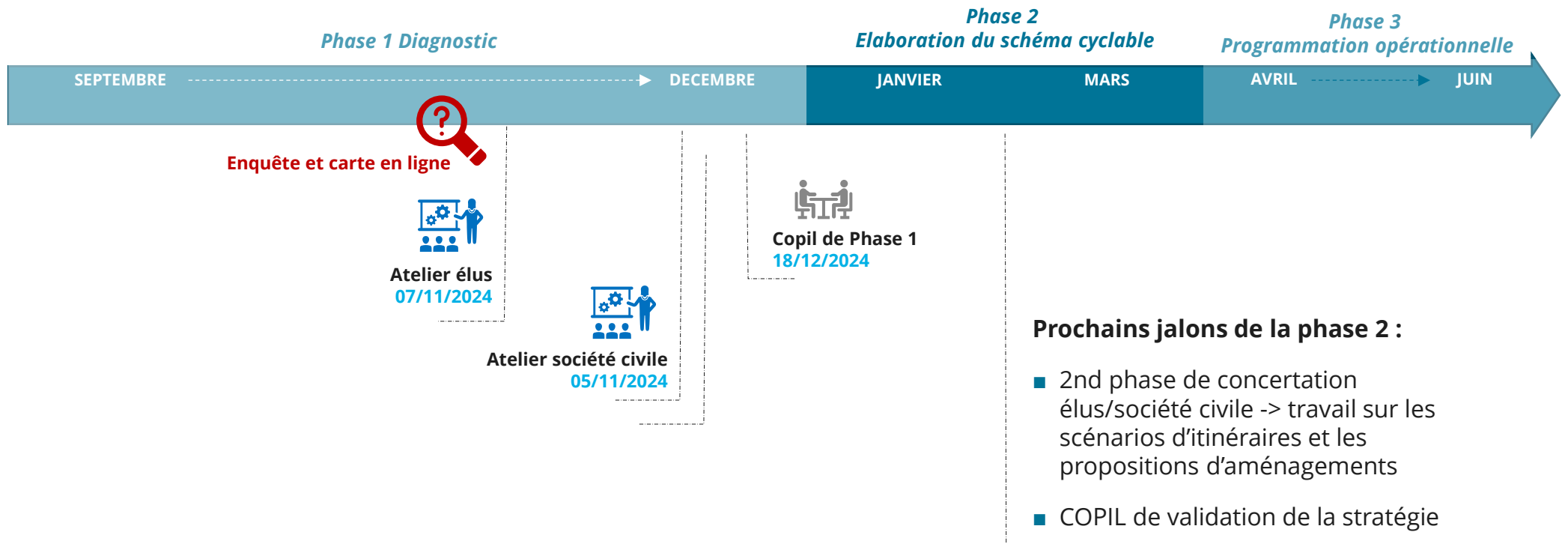




# Calendrier d'étude prévisionnel



# Calendrier prévisionnel

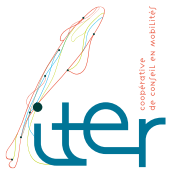




# Merci !

**Thomas Nombret**  
06 61 28 63 25  
[thomas.nombret@iternet.org](mailto:thomas.nombret@iternet.org)

**Manon Boulay**  
06 61 25 50 96  
[manon.boulay@iternet.org](mailto:manon.boulay@iternet.org)



Coopérative de conseil  
en mobilités  
118 rue Bonnat  
31400 Toulouse  
[www.iternet.org](http://www.iternet.org)

