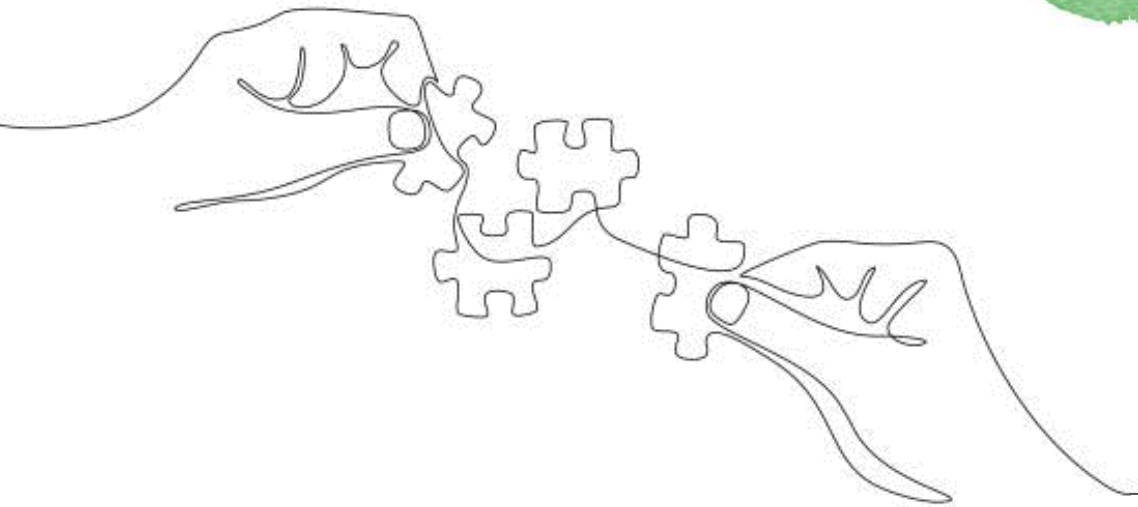
SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DU PERIGORD VERT

LIVRET 2 : FICHES CONSEILS



Recommandations aux Autorités Organisatrices des Mobilités,
aux Maîtres d'ouvrages et aux Gestionnaires pour
la réalisation, l'entretien et les services aux usagers

Développer les mobilités en Périgord Vert

Table des matières

PARTIE 1
Gouvernance
Ressources
Financements
et opportunités

1. Gouvernance de la politique cyclable
2. Partenaires, ressources et outils locaux
3. Partenaires, ressources et outils nationaux
4. Financements et opportunités

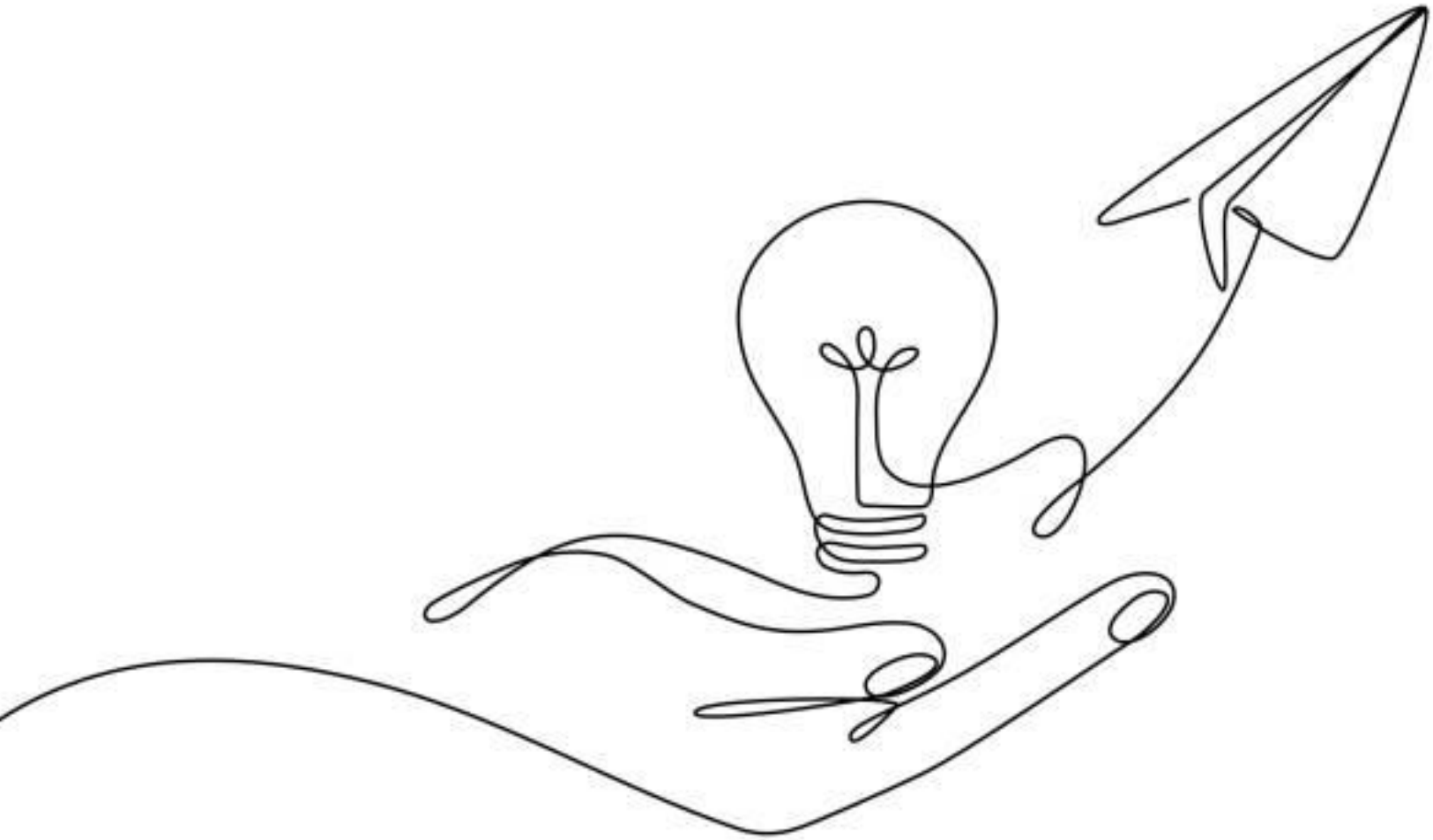
PARTIE 2
Aménagements
et Infrastructures

1. Cadre réglementaire
2. Plan de circulation
3. Définir les lieux d'intérêt stratégiques à équiper
4. Lieux d'intérêt touristique jalonnables depuis un itinéraire
5. Le jalonnement, vadémécum
6. Les aménagements
7. Les revêtements
8. Équipements vélos sur les itinéraires de A à B
9. Équipements spécifiques du Vélo Assistance Électrique : stations de recharge et équipements sécurisés
10. L'intermodalité cyclable dans les gares
11. Code de la route

PARTIE 3
Communication
et Promotion

1. Le réseau cyclable matérialisé et dématérialisé, un outil d'animation
2. L'application de suivi, temps d'évaluation et d'aide à la conception
3. La labellisation (exemples de labels)
4. Les vélos en location longue durée (1 à 3 mois)
5. Panorama des ateliers de promotion
6. Cibler les entreprises
7. Cibler les jeunes
8. Cibler les + de 60ans
9. Lancer sa communication

1 Gouvernance / Ressources / Financements et opportunités



1. Gouvernance de la politique cyclable

L'organe de gouvernance locale

Rôle
Ce comité détermine la stratégie de politique cyclable, conduit les études appropriées, suit l'avancée des travaux, participe à des réunions d'échanges avec les EPCI voisins.

Composition politique
Comité composé des élus EPCI en charge des mobilités, de la voirie, du tourisme, de l'aménagement, du plan climat, des finances.
Pourra être élargi en fonction des sujets (services communication, jeunesse, seniors, communes, département, usagers et associations, etc.).

Composition technique
Comité coordonné par un seul service interne. A définir.

- Pour la conception des équipements, plusieurs services de la collectivité peuvent intervenir (ex : tourisme pour les itinéraires et équipements VAE, aménagement pour les plans de circulation, zones apaisées, etc.).
- Pour les animations, plusieurs services possibles aussi..
- Pour la promotion et communication, nous conseillons de confier ce point aux offices de tourisme.
- Ne pas négliger la question de la maintenance des équipements et l'état des lieux de l'existant.
- Ne pas négliger la question des applicatifs informatiques de gestion et ceux de promotion.

Retours d'expériences locales :
- *CCPR et CCDB : maillage réalisé en collaboration avec les services techniques et tourisme du Département 24.*

Missions

Diagnostiquer :
Infrastructures existantes : pratique et évaluation des itinéraires et boucles existants.
Cibles : seniors +60 ans, jeunes +12 ans, associations, entreprises, habitants
Armature territoriale existante : sites de services (scolaires, santé) et d'emplois, d'intérêts touristiques

Établir une stratégie
Choix du scénario, des leviers d'actions mobilisables :
voir schéma page suivante

Planifier
Lancement de la promotion*
Programme d'animations (en interne et externe)
Équipements VAE
Boucles complémentaires
Liaisons stratégiques
Plans de circulation
Points noirs et zones apaisement

Programmer et coordonner
Demander les subventions
Programmer les équipements, les travaux d'aménagement, les services à développer
Coordonner si plusieurs porteurs de projets
Suivi des investissements et des services

*Promouvoir
Outils de communication (messages et supports matérialisés et dématérialisés)

Évaluer (en interne et externe)

Les leviers d'actions mobilisables

Définir l'avancement

Faisabilité

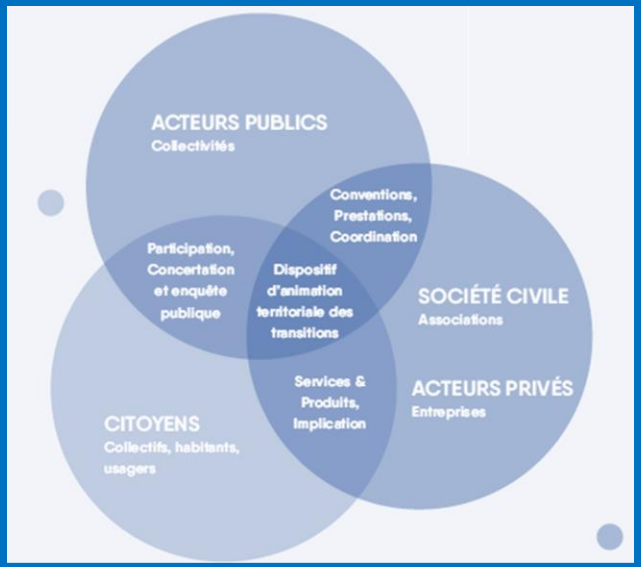
Encourager	**Animer** *Programme habitants (entreprises, seniors, jeunes, etc.) et associations*	**Inciter** *Location longue durée* *Entretenir, suivre et valoriser l'existant* *Aides matériel sécurité*	**Programmer** *Urbanisme, voirie tourisme, finances* *Partenaires supras* *Porter une voix*	
Légitimer	**Cartographier** *Papier* *Numérique* *Grands itinéraires et boucles*	**Communiquer** *Label territoire* *Evènementiels dédiés* *Sport-santé* *Quotidien et touristique*	**Services** *Compléter l'écosystème* *Encourager* *Améliorer*	*Approche Communication*
Aménager	**Equiper** *VAE : stationnements* *Schéma d'équipements (réparation, consignes, recharge)*	**Jalonner/Dédier** *Boucles* *Grands itinéraires* *Intermodalité*	**Apaiser/ réglementer** *Plans de circulation : Zone 30, sécuriser, donner place*	

Points d'attention

Le comité anime un certain nombre de réunions de concertation pour :

- Définir le projet au regard des objectifs de la politique cyclable vis-à-vis de la population locale
- Concevoir la charte graphique et les outils de communication
- Coordonner les campagnes de promotion, animation
- Animer et concerter
- Programmer
- Conduire les études
- Trancher les options d'équipements et tenir compte, au mieux, de la faisabilité (contraintes techniques et financières) des projets envisagés
- Commander les travaux
- Coordonner les travaux entre les différents maîtres d'ouvrages (conventions d'intervention qui peuvent être nécessaires à la bonne exécution) afin de garantir les continuités
- Auditer les travaux et réaliser des visites périodiques
- Évaluer en continu pour améliorer (suggestions des usagers)

EN SCHEMA

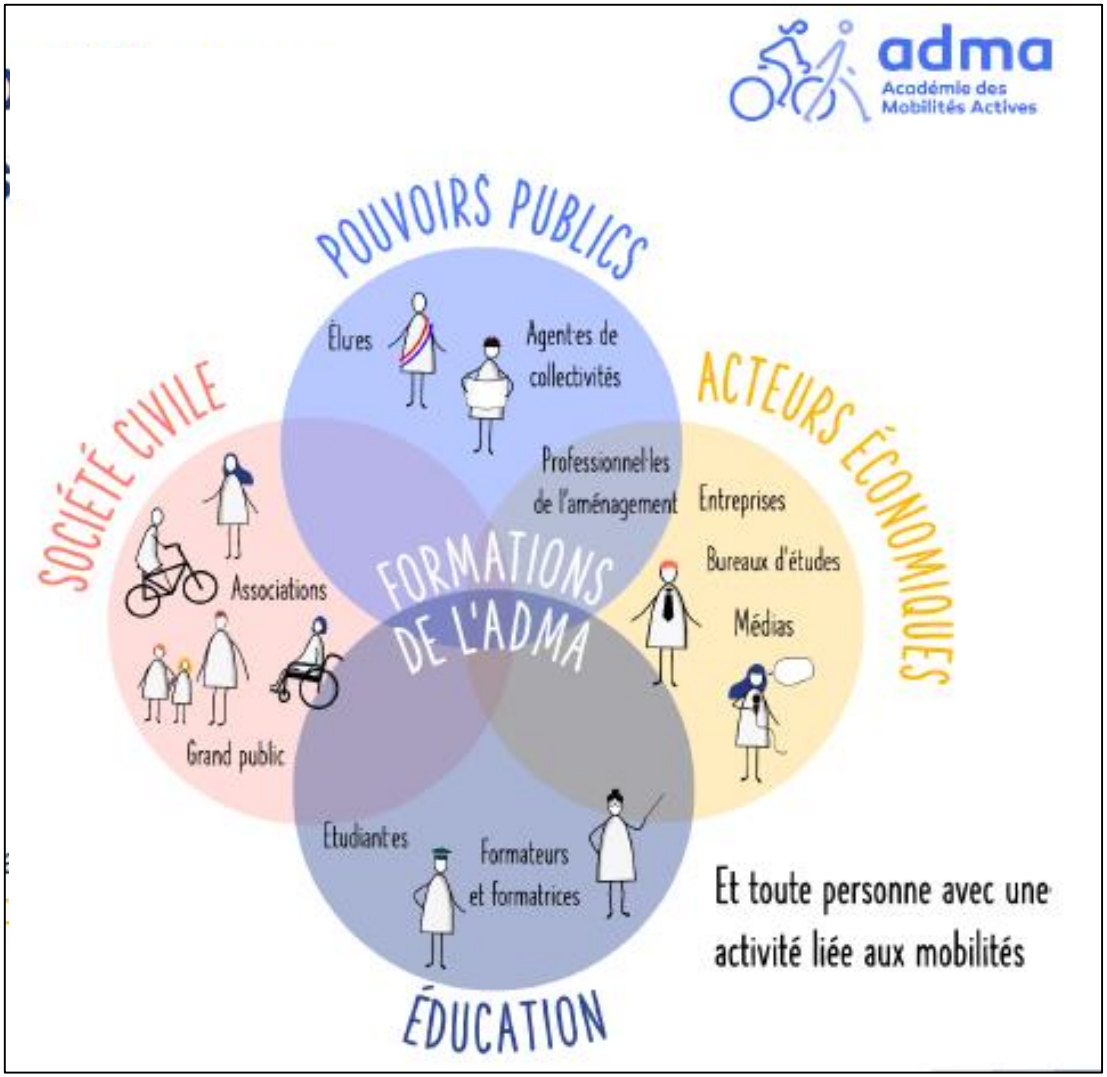


Pour aller plus loin :

- CEREMA : Gouvernance et schéma directeur cyclable
- CEREMA_fiche 01_Les schémas cyclables
- FUB : Compétences et champs d'action adaptés pour des politiques cyclables ambitieuses
- Réseau vélo et marche, FUB, Rue d'Avenir : Gouvernance et moyens, Un mandat local pour agir_Faire place aux piétons et aux cyclistes : des clés pour une cohabitation réussie
- Des Jantes et Des Gens_Catalogue des animations

Le programme de formations de l'ADMA

Les formations sont retrouvables via ce lien : https://www.mobilites-actives.fr/formations



2. Partenaires, ressources et outils locaux

Le service technique voirie de l'ATD 24

L'ATD 24 voirie réalise une fois les itinéraires déterminés par le maître d'ouvrage, des études de faisabilité des tronçons avec estimatif d'aménagements et chiffrage des travaux. Le service n'a jusqu'à présent jamais été sollicité pour l'apaisement de zones de circulation, il conviendra donc de l'interroger sur cette question le cas échéant. Le service ne réalise pas de prestation d'assistance à maîtrise d'ouvrage sur la phase travaux (ex : conception d'un marché à bons de commandes de jalonnement, analyse pour choix des entreprises, suivi des travaux…), mais il peut être de bon conseil (ex : fourniture de cahier des charges).

Contact : Frédéric REVIDAT

Le service géomatique de l'ATD 24

L'ATD 24 dispose, via l'outil géomatique Périgéo, d'une cartographie dédiée aux itinéraires cyclables.

Elle permet de tracer des itinéraires locaux et de positionner (ou projeter) tous les équipements afférents : type de voies (voie verte, zone de rencontre, zone 30, voie partagée, jonction à étudier, etc.), type d'équipements (abri, arceau, boîte vélo, borne de recharge, parc vélos), type de services (réparation, casier, recharge, tourisme). Cette cartographie peut être complétée en fonction du besoin local et constitue un outil de visualisation et de gestion adéquat.

NB : les véloroutes sont inscrites au schéma national et régional.

Contact : Emeric PROUTAUD

Service tourisme du département de la Dordogne

C'est ce service qui aménage les voies vélos régionales (en coordination avec la Région et les autres Départements) et les voies départementales. Il est aussi le contact de référence pour les voies vélos nationales.

Il anime le plan départemental vélos, il reste de très bon conseil du fait de sa connaissance pratique et technique.

Il conviendra de se coordonner avec ce service aussi pour le suivi (infos de gestion) et la promotion du nouveau réseau cyclable le cas échéant.

Contact : Catherine JAMET

Service Aménagement et Développement Durable

Conseille les collectivités dans l'élaboration de leurs documents structurants d'aménagement (Schéma de Cohérence Territoriale, Plan Local d'Urbanisme). Accompagne les collectivités et les acteurs locaux dans l'émergence et la réalisation de leurs projets avec l'ANCT (appuie les collectivités dans les démarches opérationnelles d'aménagement et de revitalisation : Action Cœur de Ville, Petites Villes de Demain, Villages d'avenir).

Contact : Marie FUZEAU

La CCPR

Le Périgord Ribéracois dispose de plusieurs outils consultables issus de son schéma cyclable :

- Plan d'actions du schéma (axes, fiches itinéraires et fiches actions)
- Plan de jalonnement
- Guide des aménagements cyclables
- Charte de jalonnement
- Cahier des charges (des Clauses Techniques Particulières) du jalonnement

Contact : Sara WENIG, Karim MOUSTACHE

SERVICES EPCI ET COMMUNES

(Liste exhaustive à compléter)

- Service à la population (association, coopération, jeunesse …)
- Service tourisme et Centre Sports Nature
- Chargé de mission COT, PLU, SCoT, PLH, PCAET
- Chargé de projet PVD – Micro folie, Villes et Villages d'Avenir
- Chargée de mission mobilité active (AVELO)
- Chargée de mission transition écologique
- ALSH - EHPAD
- Réseau biblio/média/ludothèque
- Police municipale, ASVP

ACTEURS LOCAUX

(Liste exhaustive : à compléter, contacts disponibles auprès du PPV)

- Tri-cycle enchanté – Brantôme en Périgord
- Soyez Fou Vivez - Biras
- Des Jantes et Des Gens – Périgueux
- Vélorution périgourdine - Périgueux
- Ruban Vert – Mareuil en Périgord
- Feel out - Excideuil
- ça Rouille – Saint Jory de Chalais
- ça roule pour toi ! - Chalais
- La Récréathiv - Thiviers
- Vélo passion périgord nontronnais - Nontron
- Club la roue libre – Saint Pardoux la Rivière
- Atelier cycle 24 – Saint Pardoux la Rivière
- Vert e-Trott – Saint Pardoux la Rivière
- Cyclo club de la Tour – Piégut Pluviers
- Rayon vert VTT Nontron
- ACLA - Association Culture Loisirs d'Augignac
- Station réparation vélo et rechargement velos éclectriques -Nontron
- Collectif la Mitoyenne - Nontron
- La recyclerie du Bandiat - Nontron
- La Fédération Française des Motards
- L'atelier de Ben 24 – Eyzerac (itinérant)
- 24h VTT du Périgord – Paussac et Saint Vivien
- Trottinettes et Vélorail en Périgord – Excideuil
- Novacycle – Chancelade (itinérant)
- Cycles Oxygène – Ribérac
-
-

3. Partenaires, ressources et outils nationaux (Réseau vélo &marche)

Créé en 2025, le Réseau vélo et marche est né de la fusion de deux acteurs historiques des mobilités actives : le Club des villes et territoires cyclables et marchables et Vélo & Territoires.
Le Réseau vélo et marche assure le rôle de centre national de coordination pour EuroVelo pour la France, projet piloté en Europe par la Fédération européenne des cyclistes (ECF). Il participe au plaidoyer de l'ECF au niveau national et notamment auprès des eurodéputés français. Les actualités EuroVelo sont relayées auprès des coordinateurs d'itinéraires EuroVelo en France.

Le Réseau vélo et territoire travaille étroitement avec le Point d'accès national aux données de transport (PAN, transport.data.gouv), en co-animant des groupes de travail pour la construction de modèles de données vélo, puis en prenant part à leur déploiement auprès des collectivités. Le Réseau est également réutilisateur des données vélo publiées au PAN qui sont disponibles sur Velodatamap.

L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie collabore régulièrement avec le Réseau vélo et marche dans le cadre de différents projets et des événements du réseau. Elle soutient la Plateforme nationale des fréquentations et ses livrables, et participe aux travaux autour de la stratégie nationale du tourisme à vélo. L'Ademe soutient également la collection des Dossiers du Réseau, la Plateforme des coûts et les concours des Talents du vélo et de la marche.
En 2025, le RVM accompagne les Départements, Régions et lcollectivités lauréats du programme AVELO3, en leur offrant notamment une programmation de webinaires et d'ateliers adaptés à leurs préoccupations et des espaces d'échange.

Par des approches multidisciplinaires et la capitalisation et diffusion des bonnes pratiques, le Cerema éclaire les choix des décideurs, techniciens et acteurs économiques sur l'organisation des mobilités et les modes de transport.
Le Réseau vélo et marche collabore de manière régulière avec l'établissement public dans le cadre des Rencontres du Réseau vélo et marche, de webinaires thématiques, ainsi que pour l'édition des fiches-actions et le partage de bonnes pratiques.

Génération Vélo est un programme de financement éligible aux certificats d'économies d'énergie (CEE) porté par la FUB et destiné à soutenir le déploiement du **Savoir Rouler à Vélo**. Il vise à faciliter la mise en place de formations par des intervenants agréés pour permettre aux enfants de 6 à 11 ans d'apprendre à se déplacer à vélo en autonomie et en sécurité. Le Département de la Dordogne joue un rôle primordial dans ce dispositif.

Le programme Génération Vélo propose des financements pour :

- cadrer et organiser la mise en œuvre du Savoir Rouler à Vélo sur leur territoire,
- former leurs agents pour dispenser le Savoir Rouler à Vélo,
- prendre en charge une partie du coût des interventions auprès des enfants.

Le Réseau vélo et marche collabore avec la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) dans le cadre d'un porter à connaissance réciproque, des webinaires thématiques, de l'Alliance pour le vélo, de la filière France Vélo, de l'Académie des mobilités actives (ADMA) et l'édition ponctuelle des documents de plaidoyer.

AGIR Transport propose une expertise opérationnelle dans le domaine du transport public et de la mobilité aux collectivités et opérateurs indépendants. Le Réseau vélo et marche collabore régulièrement avec l'association pour organiser des formations sur divers sujets liés aux modes actifs.

ADN Tourisme représente, au niveau national, les acteurs institutionnels du tourisme. En associant les trois échelons territoriaux métropolitains et ultramarins (offices de tourisme, comités départementaux et régionaux du tourisme), il fédère à ce jour 1 200 structures. ADN Tourisme et le Réseau vélo et marche collaborent notamment dans le cadre de l'organisation de la Conférence nationale du tourisme à vélo. ADN Tourisme participe également aux travaux autour de la stratégie nationale du tourisme à vélo.

Pôle ressources national Transition écologique et Sports de nature

Le Pôle ressources national sports de nature (PRNSN), créé par le ministère des Sports, permet de renforcer les compétences des acteurs des sports de nature en mettant à disposition de l'information, de la formation, de l'expertise, mais aussi des outils tel que Suricate. C'est dans le cadre de ce projet que le Réseau vélo et marche et le PRNSN ont joint leurs compétences pour permettre la syndication de leurs deux outils de signalement.

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS
Liberté Égalité Fraternité

Coordination interministérielle mission vélo et marche

La Coordination interministérielle mission vélo et marche, qui est rattachée à la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, soutient et collabore avec le Réseau vélo et marche pour de nombreux projets. Depuis 2015, elle soutient la Plateforme nationale des fréquentations, accompagne la coordination du Schéma national des véloroutes, et contribue à l'organisation des événements du Réseau, ses rencontres et les concours des Talents du vélo et de la marche.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité

anct agence nationale de la cohésion des territoires

L'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) a pour mission de conseiller et d'accompagner les collectivités territoriales dans la conception et la mise en œuvre de leurs projets. Elle facilite l'accès aux ressources nécessaires, telles que l'ingénierie technique et financière, et soutient les territoires, en particulier les plus fragiles, pour permettre à l'action publique locale de se déployer efficacement. L'ANCT a soutenu le Réseau dans le cadre de ses travaux sur les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) et de la mobilité inclusive.

GOUVERNEMENT
Liberté Égalité Fraternité

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

La Délégation à la Sécurité Routière (DSR) est un organisme français d'État sous la tutelle du ministère de l'Intérieur, dont le rôle principal est d'élaborer et de mettre en œuvre une politique de sécurité routière pour réduire le nombre d'accidents de la route. La DSR est responsable de la coordination des actions interministérielles dont l'éducation routière et la réglementation des infrastructures routières. La DSR soutient le Réseau dans le cadre de ses travaux sur la prévention et la sécurité routière, la cohabitation et l'apaisement de l'espace public.
Cellule DSR présente à la Préfecture de Périgueux.

L'association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes (AF3V) regroupe des usagers des véloroutes et voies vertes et œuvre auprès des pouvoirs publics pour des aménagements de qualité : confort, sécurité, durabilité. L'association collabore avec le Réseau vélo et marche sur différents projets : elle est associée aux travaux d'actualisation du Schéma national des véloroutes, a contribué à la mise à jour du cahier des charges pour le développement des véloroutes et participe aux travaux de la stratégie nationale du tourisme à vélo.

L'association Boîtes à Vélo – France poursuit un objectif non-partisan, d'utilité sociale et d'intérêt général, par ses actions visant à l'essor et à la pérennisation de l'entreprenariat à vélo en France. Elle contribue ainsi à généraliser le vélo comme moyen alternatif aux véhicules motorisés pour le transport des biens et des personnes en milieu urbain, péri-urbain et rural. Le Réseau collabore avec les Boites à vélo dans le cadre du développement de la filière vélo et de la cyclologistique.

France Vélo Tourisme est une association qui a pour objectif de développer le tourisme à vélo en France. Elle assure notamment la promotion d'itinéraires cyclables via une plateforme digitale nationale. Elle est également co-propriétaire de la marque Accueil Vélo aux côtés du comité régional du tourisme Centre Val-de-Loire. Le Réseau vélo et marche collabore étroitement avec l'association France Vélo Tourisme. Il est la voix des collectivités au conseil d'administration de l'association. Les deux associations collaborent également à l'actualisation des données relatives aux itinéraires cyclables. France Vélo Tourisme participe également aux travaux autour de la stratégie nationale du tourisme à vélo et co-organise la Conférence nationale du tourisme à vélo aux côtés du Réseau vélo et marche et ADN Tourisme.

Géovelo est une application mobile de navigation à vélo et propose également des solutions techniques pour les collectivités via l'utilisation des données générées par les utilisateurs afin d'optimiser la politique vélo des territoires. Le Réseau vélo et marche collabore avec Géovélo dans le cadre des Talents du vélo et pour Mai à vélo.

Le GART accompagne les autorités organisatrices de la mobilité – AOM locales, AOM régionales, communautés de communes, départements – dans l'exercice de leurs compétences en matière de mobilités. Le Réseau vélo et marche travaille avec les élus et collectivités du Groupement des autorités responsables de transport (GART) pour développer les liens entre les transports publics et les modes actifs.

La Fabrique des Mobilités est une association qui fédère des acteurs qui ne se connaissent pas, afin de construire ensemble des solutions concrètes répondant aux enjeux de mobilité liés à la transition écologique et sociale. Le Réseau vélo et marche collabore avec la Fabrique dans le cadre du concours des Talents du vélo.

La Fédération française de cyclotourisme gère la pratique du loisir et du tourisme à vélo ou à VTT en France. Le Réseau vélo et marche collabore avec la Fédération dans le cadre de ses actions pour développer le tourisme à vélo en France.

Mai à vélo est un collectif d'institutions du monde du vélo, présidé par le Réseau vélo et marche , initié par le ministère de la Transition écologique et le ministère des Sports au printemps 2020. Chaque année, Mai à vélo est l'occasion de découvrir et redécouvrir le goût du vélo pour faire l'objet d'une mobilité quotidienne, avec des événements organisés partout en France car le vélo est aussi une fête avec une devise : « Un mois pour adopter le vélo… pour la vie ».

4. Financements et opportunités

Afin d'identifier les solutions de financements disponibles pour les projets vélo dans les collectivités, **Vélo & Territoires réalise un suivi des différents dispositifs existants en France et en Europe**. Un panorama des financements nationaux est mis à la disposition des adhérents de Vélo & Territoires pour identifier les actions pouvant être co-financées, les collectivités pouvant s'attribuer ces dispositifs et les différents critères d'attribution.

Panorama des financements vélo nationaux
Quels sont les financements disponibles en France pour les projets vélo ? Quelles sont les actions qui peuvent être co-financées ?

(Document réservé aux les adhérents de Vélo & Territoire)

Pour aller plus loin
Afin de suivre au mieux l'actualité des financements vélo disponibles, Vélo & Territoires invite ses adhérents à consulter la plateforme Aides-Territoires, qui facilite la recherche d'aides des collectivités territoriales et de leurs partenaires locaux en rendant visibles et accessibles tous les dispositifs financiers et d'ingénierie auxquels ils peuvent prétendre.

En savoir plus :
L'Enquête nationale sur les politiques modes actifs 2022, menée en collaboration avec le Club des villes territoires cyclables et marchables, mesure les budgets ainsi que les ressources humaines mobilisées par les collectivités territoriales pour le développement du vélo.

Fiche nécessitant une veille

Les collectivités territoriales

(Sources : Plateforme des aides de Vélo & Territoire et https://aides-territoires.beta.gouv.fr/)

La Région Nouvelle-Aquitaine

Le conseil régional est garant de la mise en place de schémas régionaux des véloroutes et cofinance à ce titre, pour la majorité d'entre eux, la mise en place d'aménagements cyclables d'intérêt européen, national ou régional. Ils ont un rôle d'incitation et de coordination. **Ce soutien se concrétise par des cofinancements Contrat Opérationnel de Mobilité (COM), Contrats de Plan Etat-Régions (CPER) et/ou des subventions aux maîtres d'ouvrage**. La région peut agir sur les projets vélo sous différents angles : mobilité active, intermodalité vélo + transports collectifs, planification et développement territorial, développement touristique, aide à l'emploi, lycées, lutte contre le réchauffement climatique ou encore développement des aménagements cyclables.

Le Département 24

Le conseil départemental investit dans les projets vélo sur le domaine public. Ils financent également des actions de promotion et de développement touristique, le soutien à la mobilité pour les publics précaires, la protection de l'environnement, le développement des sports de nature, l'éducation à travers les collèges, ainsi que la solidarité territoriale. Le département peut cofinancer des investissements portés en maîtrise d'ouvrage par des intercommunalités ou des communes.
Par le biais de son schéma départemental, il distille également des conseils adéquats.

+ Les intercommunalités et les communes du Pays Périgord Vert

L'État

L'État soutient les politiques cyclables des collectivités territoriales à travers différents dispositifs. Le premier Plan vélo dévoilé le 14 septembre 2018 est assorti d'un Fonds mobilités actives de 350 millions d'euros sur sept ans.

Appel à projets « Aménagements cyclables »

L'appel à projets du Fonds mobilités actives «Aménagements cyclables» cible les projets de discontinuités cyclables, notamment celles créées par des grandes infrastructures de transports. Il apporte un financement complémentaire aux maîtres d'ouvrage publics afin de restaurer ou établir des continuités d'itinéraires cyclables, inscrits à un schéma, dans des secteurs à enjeu pour la mobilité du quotidien. Une enveloppe de 100 millions d'euros est disponible chaque année pour tous les maîtres d'ouvrage public, quels que soient leur taille et leur groupement.
7ème édition de l'appel à projets "Aménagements cyclables« - Du 22 novembre 2023 au 08 mars 2024 –

Remplacé par le Fond Vert –Attente de la déclinaison des thématiques pour 2026

L'appel à programmes « territoires cyclables »

Lancé pour la première fois en 2023, l'appel à programmes « territoires cyclables », d'un format nouveau, vise à accompagner dans la durée quelques territoires peu ou moyennement denses (communauté de communes, communauté d'agglomération), en dehors des grands pôles urbains pour accélérer la réalisation des itinéraires structurants prévus par leur schéma directeur cyclable.

L'objectif de cet appel à territoires cyclables, piloté par le ministère chargé des Transports, est de soutenir au moins un territoire par région sur une durée maximale de 6 ans. Le nombre de collectivités soutenues dépendra des dossiers déposés, dans la limite du budget de 100 millions d'euros. À titre d'illustration, il permettra d'accompagner 15 territoires pour 6 millions d'euros, 25 territoires pour 4 millions d'euros, etc.
2ème édition ?

Remplacé par le Fond Vert –Attente de la déclinaison des thématiques pour 2026

En savoir plus

- Site Internet du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires
- Cartographie des lauréats des appels à projets « aménagements cyclables »
- [Article] Lancement de l'appel à territoires cyclables en 2023

Dotation et fonds de soutien à l'investissement

La Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), la Dotation de soutien à l'investissement des départements (DSID), la Dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) et le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT) ciblent l'aide aux territoires ruraux, le développement de solutions de transport innovants ou encore la cohésion des territoires. La DSIL finance dans le cadre du Grand plan d'investissements les projets des collectivités pour « développer des services de transport de proximité durables », notamment les aménagements cyclables.

En savoir plus :

Note de synthèse des dotations et fonds de soutien à l'investissement (réservée aux adhérents vélo & Territoire)

Contrats de Plan État Région > Contrats de Relance et de Transition Écologique

Les Contrats de Plan État Région, financement accordé par l'État français pour de grands projets d'aménagements

L'État peut également apporter son soutien aux projets vélo à travers les Contrats de Plan État Région (CPER) qui définissent de grands projets d'investissements et d'aménagements selon un programme de cinq ans dans les régions et dans les espaces interrégionaux de bassins et de massifs (CPIER).

Les CRTE ont par ailleurs vocation à constituer la déclinaison du volet territorial du CPER.

Certificats d'économie d'énergie (CEE)

Le dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE) a été introduit par la Loi sur l'énergie du 13 juillet 2005 avec pour objectif de réaliser des économies d'énergie dans les milieux diffus que sont les secteurs du bâtiment et de la petite et moyenne industrie. Par ce dispositif, les fournisseurs d'énergie doivent promouvoir les investissements économes en énergie et sont ainsi susceptibles de soutenir financièrement les maîtres d'ouvrage.

Alvéole Plus

Le programme Alvéole Plus vise à déployer 100 000 places de stationnement sécurisées et abritées pour les vélos. Il court jusqu'à mars 2026 et s'articule sur trois axes :

- Aider les bénéficiaires à installer des abris vélo sécurisés ;
- Proposer un service conseil et accompagnement adapté aux bénéficiaires, selon leur qualité, afin de les aider dans la définition et l'élaboration de leur projet de stationnements vélo ;
- Proposer à certains bénéficiaires (bailleurs sociaux, établissements d'enseignement hors écoles primaires, espaces destinés aux livreurs à vélo) de disposer d'actions de sensibilisation à l'écomobilité permettant à leur public d'acquérir les bons réflexes pour circuler à vélo de façon sécurisée. ***Attente de reconduction***

AVELO 3

Dans la continuité des programmes AVELO et AVELO 2 dont bénéficient déjà plus de 650 territoires, l'Ademe a lancé le 15 septembre 2023 le programme AVELO 3. Cet appel à projets a pour objectif de développer le système vélo dans les territoires, d'accompagner à la définition, l'expérimentation et l'animation de politiques cyclables. Il vise à soutenir 350 territoires, dont 50 départements et régions. L'Ademe porte ce programme CEE sur la période 2023-2026, pour un budget de total de 30 millions d'euros, et financera par ailleurs sur fonds propres le recrutement de chargé(e)s de mission vélo pour accompagner la montée en compétence des lauréats.

Génération Vélo

Le programme Génération Vélo permet d'intensifier le déploiement du Savoir Rouler à Vélo auprès des enfants de 6 à 11 ans et participer ainsi à faire émerger une génération vélo. Ouvert le 31 décembre 2024, le programme s'adresse en priorité aux collectivités qui peuvent bénéficier de ses financements et compter sur un réseau de seize animatrices et animateurs régionaux et les partenaires du Savoir Rouler à Vélo.
Il accompagne les collectivités sur trois points :

- Le conseil pour le déploiement du SRAV et l'obtention de financements ;
- Le financement des interventions auprès des enfants ;
- La formation des intervenants du SRAV (intervenants externes ou employés au sein d'une collectivité).

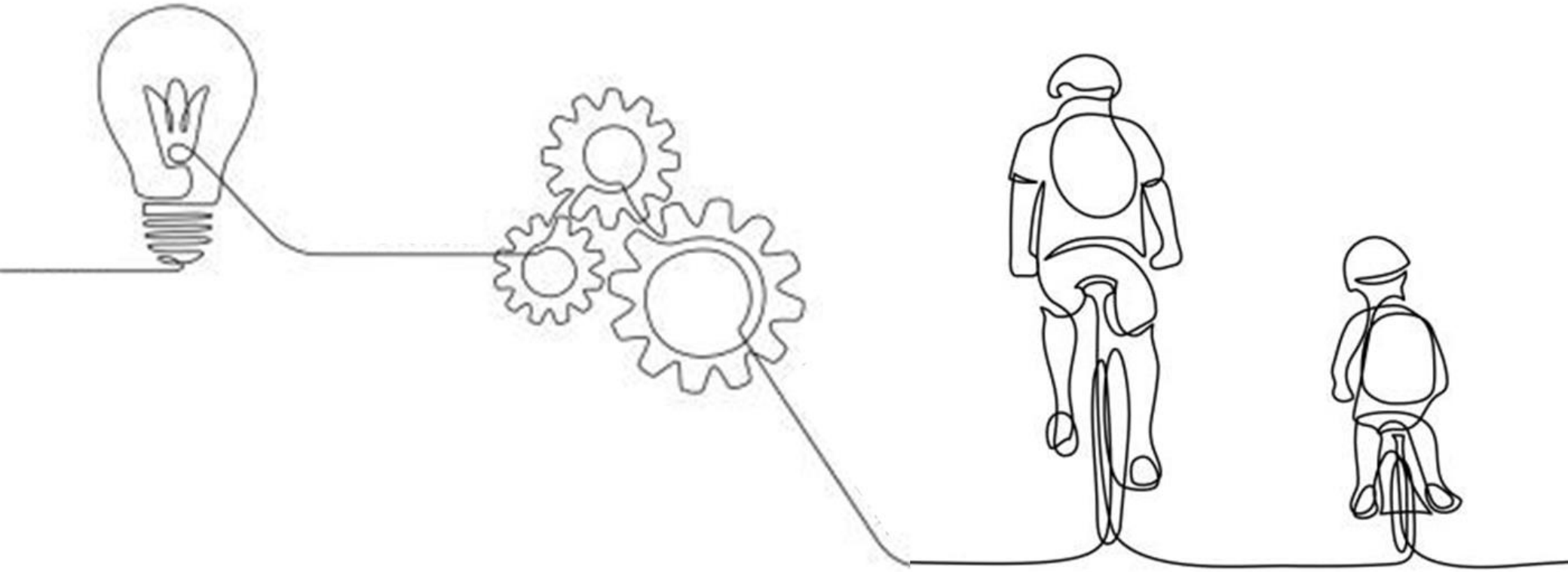
L’Europe

Par son soutien au développement régional (Feder), au développement rural (Feader), à la coopération territoriale (Interreg), l’Union européenne investit dans les projets vélo. Mais encore faut-il que le vélo trouve une place dans les documents cadres qui déterminent les programmes d’action de ces fonds (définis par les autorités de gestion en lien avec la Commission européenne) et que les projets à financer s’intègrent dans une logique européenne.

Dans ce cadre, l’European Cyclists’ Federation (ECF) a mis en place un Observatoire des fonds européens dédiés au vélo, consultable par pays et par région.

L’association a par ailleurs publié un « guide pour une stratégie vélo intégrée », concernant la programmation en cours (2021-2027) et décliné en une version par pays membre (27 au total), dont pour la France. Ce guide fournit des informations détaillées sur le cadre réglementaire, mais aussi des conseils pour la réalisation des dossiers, le processus de sollicitation des fonds et des exemples de bonnes pratiques (routes touristiques en Pologne, réseaux express vélo en Belgique, etc.).

2 Aménagements et Infrastructures



1. Cadre réglementaire

En ce qui concerne les déplacements à vélo, des lois successives ont participé à la répartition des responsabilités entre acteurs publics et à l'intégration progressivement affirmée du vélo comme solution de mobilité répondant aux objectifs environnementaux.

Zoom sur la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM-2019)

La LOM vise à améliorer la mobilité du quotidien en supprimant les zones blanches (sans desserte de transports en commun) de la mobilité, sortir de la dépendance à la voiture individuelle et favoriser les mobilités actives. Elle prévoit ainsi des mesures en faveur du vélo, notamment en matière de lutte contre le vol, de stationnements sécurisés et d'amélioration du transport des vélos dans les cars et les trains.
La LOM vise également l'amélioration de la loi LAURE pour les aménagements cyclables continus et sécurisés sur l'ensemble du territoire.
Le Plan vélo, qui organise les actions de l'état en faveur du vélo a pour objectif de tripler la part modale d'ici 2024. Afin d'atteindre cet objectif, plusieurs dispositions existent dans la loi d'orientation des mobilités :

- Introduction dans la loi du **schéma national des véloroutes**, destiné à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances
- Renforcement des obligations des gestionnaires de créer des aménagements cyclables; lors des rénovations de voirie. La LOM vient précise les obligations de création d'aménagements cyclables

Hors agglomération, la LOM impose d'évaluer le besoin, la faisabilité technique et financière d'aménagements cyclables lors d'une rénovation de voirie. En tenant compte des orientations du schéma des véloroutes, des plans de mobilité et plans de mobilité simplifiés, du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Le gestionnaire doit rendre publique cette évaluation.

- Le rétablissement des **continuités d'itinéraires cyclables et piétons. L**a continuité des itinéraires cyclables et piétons est encouragée lors d'aménagements conduisant à des discontinuités, en imposant l'évaluation du besoin d'assurer cette continuité. Lorsqu'il s'agit d'un itinéraire inscrit au schéma national des véloroutes, dans les plans de mobilité ou au SRADDET, ce besoin est considéré comme avéré.
- L'amélioration de la **visibilité aux passages piétons**. Pour sécuriser la circulation des piétons aux passages piétons et améliorer la visibilité. il est désormais interdit d'aménager du stationnement à moins de 5 mètres des passages piétons, sauf pour des vélos ou engins de déplacement personnels. Cette obligation s'applique lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. D'ici au 31 décembre 2026, tout le territoire devra être en conformité..
- La régulation des **engins de déplacement personnel motorisés.** En matière d'engins de déplacement personnels (EDP : trottinette, fauteuil roulant …), un décret les définit comme des véhicules bridés à 25 km/h, et leur permet de circuler uniquement sur les itinéraires cyclables ou la route à défaut si elle est limitée à 50 km/h, uniquement en zone urbaine. Le maire peut cependant étendre localement les espaces de circulation, comme il peut prendre des mesures de régulation (nombre d'engins, stationnement, mesures pour sécuriser les trottoirs…).

Pour aller plus loin :

- LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
- FUB : Les aménagements cyclables_Comprendre les évolutions législatives
- https://reseau-velo-marche.org/observatoires/stationnement/avant-propos/
- CEREMA_fiche 27_Facilite la circulation des cyclistes

2. Plan de circulation

Principes :

- Norme de sécurité du Département et Codep 24 pour la voirie partagée avec les cyclistes :

Moins de 1 000 véhicules /jour dans les zones 50 km/h
et moins de 500 véhicules/jour autres routes.

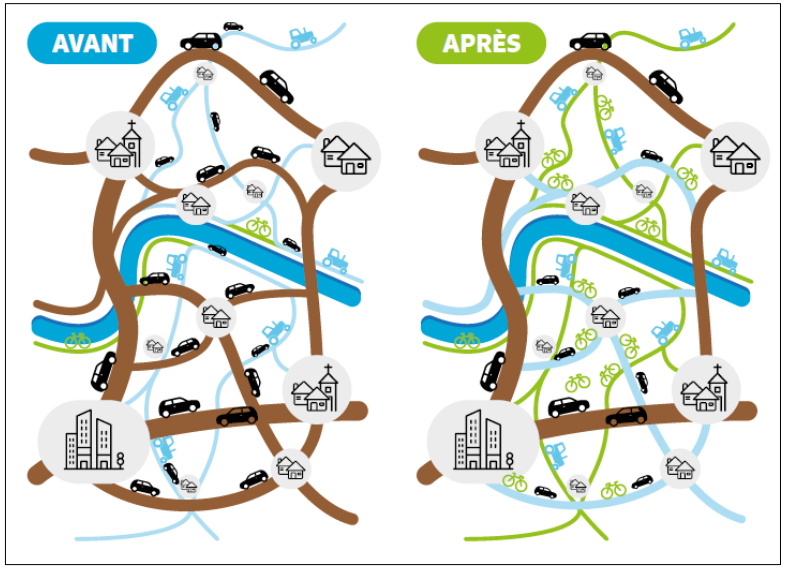
Source : Schéma départemental des véloroutes et voies vertes

- Critère de distance de déplacement de proximité (30 min):

En VAE depuis le bourg, la distance maximale est de 10km.
En vélo sans assistance électrique, la distance maximale est de 5 km.

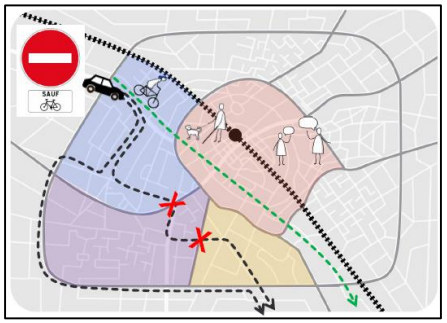
Échelle de la planification : **les centralités** (se référer à la nomenclature du SCoT).

Source : Livret 1 SDC Périgord Vert



Source : FUB, assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural

Source : FUB et ADMA_Module 3_support de formation_journée du 24/10/2024



EN QUELQUES MOTS

Le plan de circulation : un levier pour apaiser les communes et favoriser les mobilités actives.

Concrètement, le plan de circulation vise à organiser les déplacements en hiérarchisant les voiries selon les usages : piétons, cyclistes, véhicules motorisés légers et transports collectifs ou poids lourds.
Une fois le diagnostic par usage réalisé (points noirs répertoriés), il permet de construire un réseau cohérent, où chaque mode de transport dispose d'un espace, de règles de circulation et de cohabitation adaptés à ses besoins.

NE PAS CONFONDRE avec **le plan de mobilité** qui détermine les principes d'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

En savoir plus : *Objectifs et portée juridique (Articles L1214-1 à L1214-13) sur https://www.legifrance.gouv.fr*

Comment fonctionne un plan de circulation favorable aux mobilités actives ?

Un plan de circulation favorable aux mobilités actives agit sur deux aspects :

- **La limitation de la vitesse** : c'est une première étape essentielle, mais ce n'est pas toujours suffisant. Si le volume de véhicules reste important, la rue continue d'être difficile à traverser et peu propice aux déplacements à pied ou à vélo.
- **La réduction des flux de véhicules motorisés** : c'est une des clés pour redéfinir les hiérarchies de voirie et favoriser les modes actifs dans la ville.

La mise en œuvre repose généralement sur les principes suivants :

- **Hiérarchisation des voiries** : identification des axes structurants qui ont la capacité de porter une circulation motorisée plus élevée. Sur ces axes, les piétons et les vélos bénéficient d'aménagements séparés de la circulation.
- **Création de zones apaisées** : identification de secteurs où l'on souhaite redonner la place à la déambulation, à la vie de quartier et aux liens sociaux. Dans ces zones, les cyclistes peuvent éventuellement cohabiter avec les automobilistes sur la chaussée.
- **Suppression du trafic de transit dans les quartiers** : il s'agit d'empêcher les véhicules motorisés de traverser un quartier sans s'y arrêter, tout en conservant des itinéraires directs pour les piétons et les cyclistes.

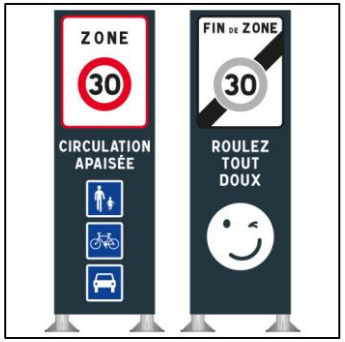
En savoir plus :

- ADMA : https://www.mobilites-actives.fr/le-plan-de-circulation-un-levier-pour-apaiser-la-ville-et-favoriser-les-mobilites-actives/

Ces principes sont mis en œuvre grâce à des outils simples : sens uniques, interdictions de tourner, piétonnisation et zones de rencontres qui empêchent le passage des véhicules motorisés tout en permettant aux piétons et cyclistes de circuler.

Les bénéfices concrets des plans de circulation

- **Réduction significative du trafic motorisé** dans les quartiers résidentiels (jusqu'à -92 % à Montreuil dans les rues résidentielles les plus impactées)
- **Amélioration de la qualité de l'air et réduction des nuisances sonores**
- **Augmentation de l'usage du vélo et de la marche**
- **Création d'espaces publics de qualité** où la vie locale peut s'épanouir
- **Amélioration de la sécurité routière** et du sentiment de sécurité
- **Meilleure accessibilité** pour toutes et tous, y compris les personnes à mobilité réduite



3. Définir les lieux d'intérêt stratégiques à équiper

Comment hiérarchiser les pôles ?
Principes de jalonnement

« L'ensemble des itinéraires desservent des communes et des lieux d'intérêt dont l'importance économique, démographique et touristique diffère.
La quantité d'informations jalonnées doit faire l'objet d'une attention particulière. La surcharge des panneaux peut porter atteinte à la lisibilité des informations, il est impératif de sélectionner et de hiérarchiser les pôles à jalonner.
La hiérarchisation des informations offre à l'usager une lisibilité accrue sur la portée de l'itinéraire et du réseau cyclable. »

Source : Charte jalonnement CCPR

Critères standards utiles pour la définition d'une hiérarchie des bourgs

1. Se référer à l'armature du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
2. S'inspirer de la grille CCPR (ci-contre)

La grille ci-dessus est adaptée aux pratiques cyclables de loisir, touristiques et utilitaires. D'une part, un pôle principal doit attirer des flux de travailleurs et de scolaires, et d'autre part, un touriste doit aisément y trouver le gîte et le couvert (restaurants, hôtels, commerces…).

Les critères reprennent l'essentiel des services essentiels à la demande touristique.

Pour aller plus loin :

- CEREMA_fiche 33_REX liaisons intercommunales

Critère de notoriété et d'attractivité

Le pôle comprend obligatoirement une ou plusieurs de ces aménités.

Niveau 1 Pôle principal	Gare Grand site de France Extrémité d'itinéraire régional ou national Office de tourisme Pôle d'échange multimodal Établissement scolaire secondaire
Niveau 2 Pôle intermédiaire	Zone d'activité industrielle, commerciale ou artisanale Plusieurs possibilités de restauration Hôtellerie / Camping Plusieurs services labellisés Accueil Vélo Site ou monument historique classé Établissement scolaire primaire
Niveau 3 Pôle de proximité	Présence d'un camping ou hôtel ou de plusieurs gîtes Site ou monument historique inscrit Ravitaillement minimal

Figure 1: Critères conditionnant l'importance d'un pôle.

Lister les lieux stratégiques (émanant du diagnostic) :

- Collèges, écoles,
- Gares et arrêts de bus,
- Gros employeurs et centre-bourgs,
- Lieux de commerces et de services médicaux,
- Lieux de sports et loisirs,
- Équipements touristiques.

4. Lieux d'intérêt touristique jalonnables depuis un itinéraire

« Les lieux d'intérêt en bordure d'itinéraire doivent également être jalonnés. […]. Divers critères assurant la sécurité et le confort des cyclistes entrent en jeu :

•**Le lieu d'intérêt doit se situer à une distance inférieure de 5 km depuis l'itinéraire initial** (distance envisageable sans difficulté à vélo de ville, et largement réalisable à vélo à assistance électrique, selon l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD) de 2008).

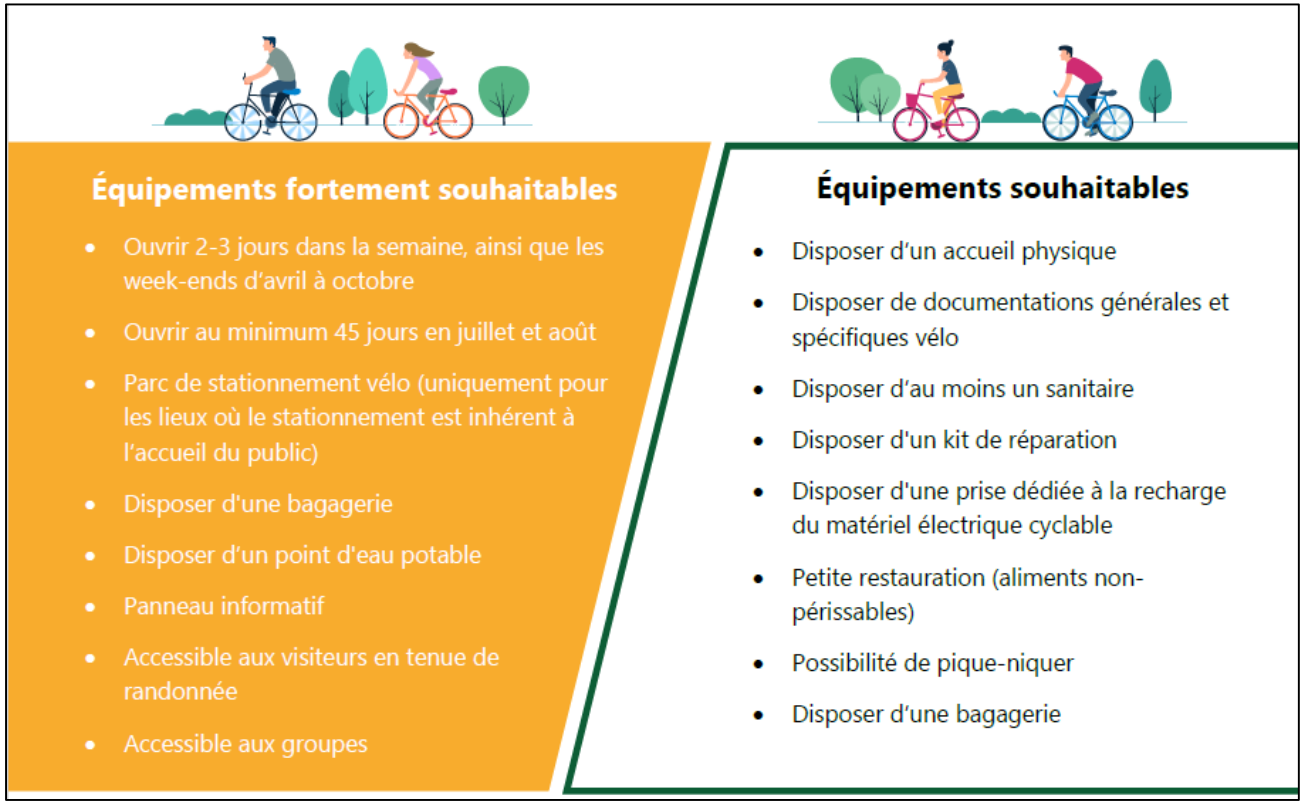
•**Le tronçon reliant un lieu d'intérêt à un itinéraire doit être cyclable**. Le jalonnement ne peut être mis en place uniquement sur des axes où la circulation à vélo peut s'effectuer en toute sécurité.

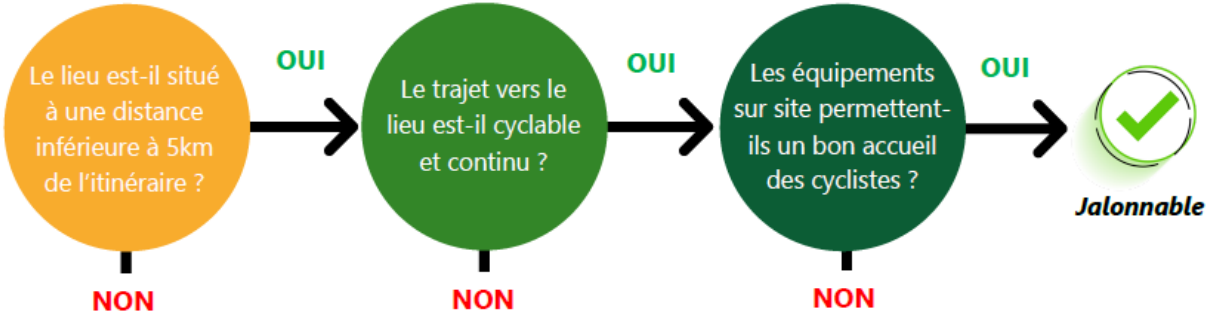
•**Le lieu d'intérêt doit pouvoir mettre à disposition des cyclistes un minimum de services.** Il est primordial de renvoyer les usagers vers les lieux d'intérêt en capacité de les recevoir. La grille ci-dessous est un référentiel de qualité définissant les éléments souhaitables pour les sites jalonnables. »

Source : charte du jalonnement CCPR

Pour aller plus loin :

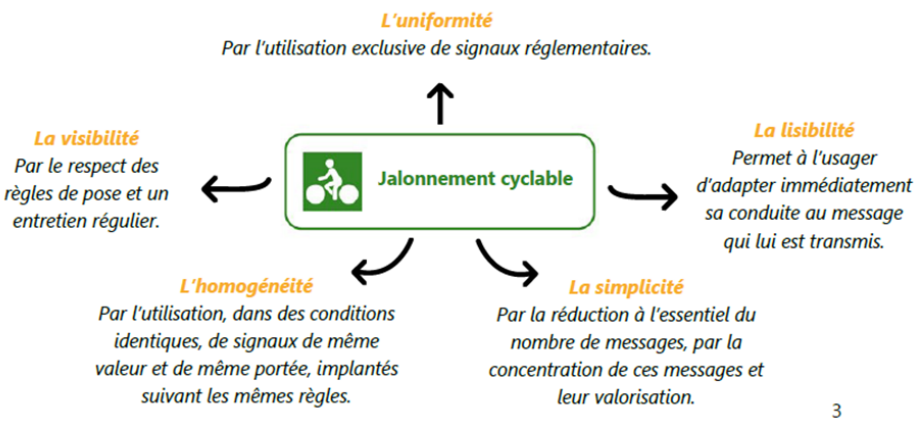
- Partie 3 > Fiche 3_La labellisation





5. Le jalonnement, vadémécum

Le CERTU, à l'instar des critères essentiels édifiant la réalisation des aménagements cyclables - sécurité, cohérence, continuité, efficacité et confort -, identifie **« cinq critères d'efficacité pour la signalisation cyclable »** (CERTU, 2004) :

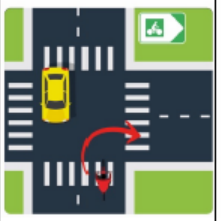
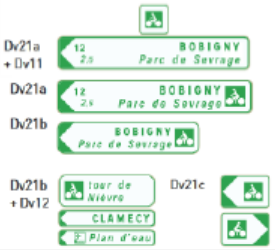
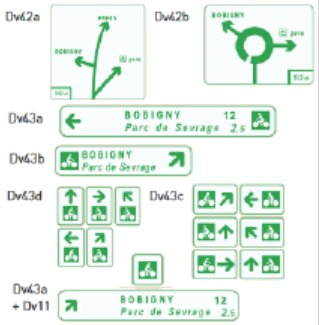


Source : charte du jalonnement CCPR

Les panneaux dédiés à la signalisation directionnelle cyclable, communément nommé Dv, sont issus de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) « cinquième partie » datant de janvier 2019. Celle-ci constitue l'assise réglementaire et décline les panneaux Dv en plusieurs catégorie (tableau ci-contre).

La signalisation directionnelle est concernée par les articles L.411-6 et R.411-25 du Code de la route ; elle est donc, au même titre que les autres types de signalisation, réglementée, y compris pour ce qui concerne la méthodologie des études nécessaires à sa mise en œuvre. Cette signalisation dite verticale peut être complétée par de la signalisation dite horizontale (peinte au sol).

Source : Plan départemental VRVV

CATÉGORIE DE PANNEAUX	MODALITÉS	POSITIONNEMENT	VISUELS DES DIFFÉRENTS PANNEAUX
Panneaux d'identification d'itinéraires cyclables ***Dv10***	/	/	
Panneaux de position indiquant la direction à suivre à un carrefour ***Dv20***	Placés où l'usager doit faire sa manœuvre. L'usager tourne avant le panneau. Peut porter une indication kilométrique.		
Panneaux de pré-signalisation indiquant les destinations desservies au prochain carrefour ***Dv40***	Placés en amont des carrefours (50m avant. L'usager tourne après le panneau. Peut porter une indication kilométrique.		
Panneaux de confirmation des mentions desservies par l'itinéraire cyclables ***Dv60***	Placés après le carrefour, sur la voie menant vers les mentions indiquées. Peut porter une indication kilométrique.		

Pour aller plus loin :

- CEREMA_fiche 28_signalisation directionnelle cycliste

6 . Les aménagements : limiter la vitesse, partager la route

A. Préconisations pour le Périgord vert

La voie verte pâle : exemple d'appropriation et d'adaptation par la Corrèze

Cette appellation « Voie Verte pâle » a le mérite de parler davantage aux habitants que le chemin apaisé (voir page suivante).
Il s'agit lde voies partagées sur les petites routes à profil étroit (4m à 5m) et faible circulation, mais la circulation motorisée reste autorisée avec une signalétique adaptée incitant les automobilistes à la prudence et au respect des cyclistes et piétons.

- Un réseau reliant les principaux sites remarquables de la Corrèze
- Des routes déjà existantes et à faible trafic
- Une voirie partagée et utilisable par tous (Voitures, Vélos et Piétons)
- Une signalétique spécifique pour prévenir et sécuriser les cyclistes et les piétons

Avant d'être généralisées à l'ensemble du Département, ces voies ont été expérimentées dans un premier temps (2 mois et demi l'été) sur une intercommunalité.
Elles font l'objet d'une stratégie de promotion et communication offensive qui valorise autant l'habitant que le cyclotouriste : le Département mise sur l'attractivité touristique pour faire passer des outils utiles au quotidien (et donc remettre aussi en selle ses habitants en plus des touristes).

Ce Département dispose d'une **communication affirmée qui sait mettre en valeur le principal atout du milieu rural : sa voirie peu fréquentée.**
« C'est une voirie partagée, où chacun se respecte. »
« Est-ce sécurisé pour les piétons et les cyclistes ? Oui. La signalisation spécifique et la faible fréquentation automobile permettent un usage plus sûr et plus confortable sur ces routes. »
Pour cela, le Département a installé une signalisation dédiée avec des panneaux verts à pictogrammes blancs, une signalisation au sol, des panneaux blancs pour baliser le numéro de la Voie Verte Pâle et des QR codes.

- Coût : 2€ du mètre avec aménagement de points noirs signalés par les usagers (marquage au sol). Prise en charge complète par le Département sur 1 200 km de tronçons (862 km en RD, 293 km en VC).

Évolution prévue : à terme, d'autres investissements sont prévus, soit liés à la promotion touristique (aires de services cyclotourisme) soit aux besoins du quotidien (arceaux et autres points de stationnement sécurisés). Ils seront à charge des communes, offices du tourisme et intercommunalités.

Pour aller plus loin :
https://www.youtube.com/watch?v=k8qcFoSDDAs
https://www.tourismecorreze.com/fr/
https://www.correze.fr/VVP19

Les chemins apaisés

NE PAS OUBLIER leur intégration au plan de circulation .

Source : FUB, assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural.

Chemins ruraux, routes secondaires à faible trafic motorisé et autres petites routes sont autant d'itinéraires qui peuvent devenir des chemins apaisés.

Comment peut-on concrètement les réutiliser pour les intégrer au réseau cyclable ? La collectivité peut **modifier le plan de circulation rural** en bloquant le trafic de transit motorisé, en limitant l'accès motorisé aux riverains et ayants droits ou encore en interdisant parfois l'accès motorisé. En déclassant les routes départementales ou communales, les aménagements peuvent prendre la forme de voie verte, vélorue ou voie verte sauf riverains ou engins agricoles. La temporalité peut également s'utiliser pour moduler les usages sur une voirie : les accès aux motorisés peuvent ainsi être restreints aux heures d'affluence souhaitées pour les cyclistes.

Quels sont les deux critères de réussite de ce type d'aménagement ?

→ Une **communication claire auprès des usagers des véhicules motorisés** via du jalonnement et une signalétique dédiée rendant le cycliste prioritaire sur la chaussée et délégitimant la place de l'automobile (dans le cas d'une vélorue ou d'une voie verte sauf riverains par exemple).

→ Une **vitesse effective inférieure à 50 km/h.**

S'APPUYER SUR LES FILTRES MODAUX : UN GAIN DE LISIBILITÉ ET D'EFFICACITÉ

Le filtre modal est un aménagement qui restreint, par de la signalisation et/ou au moyen de mobilier urbain, certains trajets des véhicules motorisés[17]. Sa conception garantit la porosité du réseau de voirie pour les modes actifs (marche et vélo), les riverains ou les engins agricoles par exemple. Il peut prendre différentes formes en zone rurale : l'impasse sauf riverains ou l'impasse sauf engins agricoles. Ainsi, il permet de transformer un axe de raccourci automobile en chemin apaisé pour les mobilités actives.

Les sas à vélos

Principes :

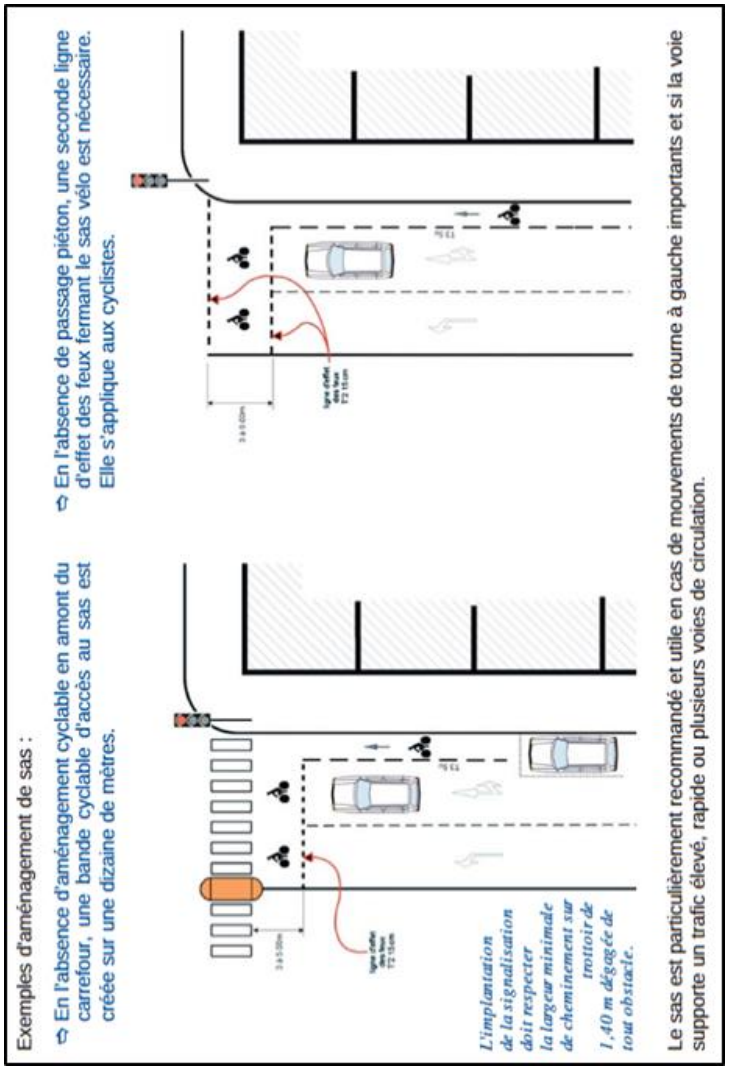
- Espace aménagé devant la ligne d'arrêt des véhicules motorisés dans un carrefour à feux tricolores
- Réservé aux vélos qui se placent devant les autres véhicules (voitures, motos, scooters, bus, taxis…) lorsque le feu est au rouge.
- Lorsque le feu passe au vert, il permet aux cyclistes de démarrer dans les meilleures conditions possibles et aux autres usagers d'anticiper les mouvements du cycliste.

Atouts :

- Bonne visibilité des cyclistes et de la direction qu'ils vont prendre pour les automobilistes
- Améliore la sécurité des cyclistes lorsqu'ils tournent à gauche, en se positionnant sur le côté gauche du Sas • aux cyclistes de démarrer dans les meilleures conditions possibles •
- Le cycliste ne respire pas les gaz d'échappement des véhicules motorisés

Pour aller plus loin :

- CEREMA_fiche 11_les sas à vélos
- Collectif Cycliste 37_Dépliant_le sas vélo



Source : CEREMA_fiche 11_les sas à vélos

Source : ADMA_Fiche aménagement_Version rurale_3_support de formation_journée du 24/10/2024

En savoir plus :

- CEREMA_La boite à outils des aménagements cyclables
- CEREMA_Aménager des rues apaisées : zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes
- CEREMA_fiche 31_Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau
- CEREMA_fiche 9_Vélo et transport public_partage de la voirie
- Réseau Vélo et Marche_Plateforme des coûts : https://reseau-velo-marche.org/plateforme-des-couts/amenagements/amenagements-cyclables/

Le trottoir

Principes :

- Largeur minimale 1,40m libre de tout obstacle, mais largeur recommandée minimale de 2m
- Traversées piétonnes règlementées (vigilance PMR)
- Possibilité de trottoir traversant

Points de vigilance :

- Sont autorisés, les personnes à pied poussant à la main une trottinette, un vélo…ainsi que les enfants de moins de 8 ans à vélo
- En France le « trottoir partagé » n'existe pas
- Les potelets peuvent être source de nuisance
- Les personnes aveugles préfèrent un ressaut de 2cm
- Les personnes en fauteuil préfèrent un ressaut lisse

En savoir plus :

- CEREMA_fiche 2_le trottoir

L'aire piétonne

Principes :

- Piétons prioritaires
- Vélos et véhicules motorisés à l'allure du pas
- Accès véhicules motorisés pour desserte interne uniquement

Atouts :

- Temporaire ou permanente : vie locale, attractivité commerciale, abords des écoles
- Opportunité d'aménagement paysager et de plantations

Points de vigilance :

- Cohabitation piétons/cyclistes
- Modalités de contrôle d'accès
- Non compatible avec des itinéraires vélo structurants

La zone de rencontre

Principes :

- Tous usagers
- Piétons prioritaires, peuvent circuler sur la chaussée
- Vitesse max 20km/h
- Double sens vélo

Atouts :

- Espace polyvalent
- Possible marquage ludique
- Tant urbain que rural

Points de vigilance :

- Cohabitation et RESPECT
- Diminuer le trafic AVANT de créer une zone de rencontre
- Non compatible avec des itinéraires vélo structurants

La zone 30

Principes :

- Circulation de tous les usagers
- Les chaussées sont à double sens pour les cyclistes (obligatoire)
- S'applique à une zone délimitée (panneau entrée et fin de zone) ou à toute l'aire urbaine (panneau commune)

Atouts :

- Apaisement de la vitesse
- Amélioration du cadre de vie, surtout si réduction du trafic de transit (plan de circulation)

Points de vigilance :

- Ce n'est PAS un « aménagement cyclable » (Laure/LOM)

La voie verte

Principes :

- 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
- Circulation automobile riveraine, engin agricole
- Vitesse maximale réglementée à 30 km/h - réduction à 20km/h préconisée
- Largeur : minimum 3m/4 à 5m conseillés (3m suffisant pour 1000personnes/jour) : Toujours prendre en compte saisonnalité/affluence
- Différence entre une Voie verte et Véloroute :
    - Voie verte : objet réglementaire
    - Véloroute : Itinéraire de A à Z de moyenne ou longue distance sur une mixité d'aménagements, dont voie verte. Signalétique adaptée – jalonnement. Si véloroute au Schéma national > obligation de mettre en œuvre (besoin avéré)

Points de vigilance :

- Cohabitation et RESPECT
- Régime de priorité aux intersections
- Visibilité aux intersections
- Sécurité de nuit
- Voie verte urbaine : possible
- MAIS pas sur un trottoir
- Éviter les barrières d'accès
- Secours aux usagers

Combien ça coûte ? (plateforme des coûts-réseau vélo et marche)

- Voies vertes : coût moyen 415€HT/m (2023)
- Le coût d'aménagement d'une voie verte varie : signalétique seule si la voie existe déjà, réaménagement (ex : ancienne voie ferrée, largeur 4 m), création complète d'une voie en site propre (4 m).

Pour aller plus loin :

- Site de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes : https://www.af3v.org/

B. Autres aménagements : non préconisés en Périgord vert

Les pistes cyclables

Principes :

- La piste est une « **chaussée** »
- Unidirectionnelle ou bidirectionnelle
- Réservée aux cycles à 2 ou 3 roues et aux engins de déplacement personnel motorisés
- Des largeurs minimales préconisées mais non obligatoires (ex. piste cyclable unidirectionnelle 2m à 2,5m)
- Très pertinentes le long des routes avec trafic important (> 4000 véhicules jours) ou vitesses élevées (> 50km/h) en agglomération et hors agglomération

Atouts :

- Sécurisation de tous usagers à vélo
- Choix pour les Réseaux cyclables à Haut niveau de service (ex. Ille-et- Vilaine)

Points de vigilances :

- Modalités de séparation
- avec chaussée ou trottoir
- Continuité
- Régime de priorité
- Traitement des intersections (surtout pour bidirectionnelle)
- Largeur et obstacles
- Entretien
- Pas de circulation piétonne
- Ce qui peut augmenter son coût : Revêtement couteux (exemple: béton) ; Reprises de fil d'eau ; Séparateur physique

Combien ça coûte ? (plateforme des coûts-réseau vélo et marche)

- unidirectionnelle : 590€HT le mètre linéaire (2023)
- bidirectionnelle : 636€HT le mètre linéaire (2023)

> Réalisées dans le cadre d'opérations d'élargissement de la route, ce qui peut conduire à des coûts plus importants.

Les bandes cyclables

Principes :

- Une « voie de circulation » et non une « chaussée » (CEREMA)
- Réservée aux cycles à 2 ou 3 roues et aux engins de déplacement personnel motorisés
- Matérialisée par un marquage au sol: bande blanche discontinue
- Largeur minimale recommandée 1,5m hors marquage

Atouts :

- Facilité de mise en œuvre
- Coût limité
- Dépassements entre cyclistes facilités –pas de séparation restrictive
- Évolutivité

Points de vigilance :

- Pas de séparation physique avec les motorisés
- Risque de Stationnement longitudinal
- Trafic et vitesse motorisés
- Distance de dépassement motorisés
- Pas de circulation piétonne
- Limiter l'usage de la bande obligatoire(non utilisable si mal entretenue)
- Pertinence limitée hors agglomération ?

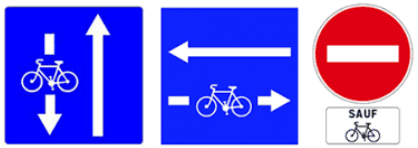
Les DSC – Doubles Sens Cyclable

Principes :

- **Le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 (premier décret « code de la rue ») a instauré la généralisation de ce dispositif dans les zones 30 (et < 30 km/h) et les zones de rencontre.**
- Pour toute voirie à 30km/h ou moins à sens unique pour motorisés : pas de sens unique pour cyclistes
- DSC peut s'installer à toutes vitesses motorisées – avec aménagements séparatifs si nécessaire

Atouts :

- Réseau cyclable efficace
- Sécurité cyclistes
- Légitimité cyclistes



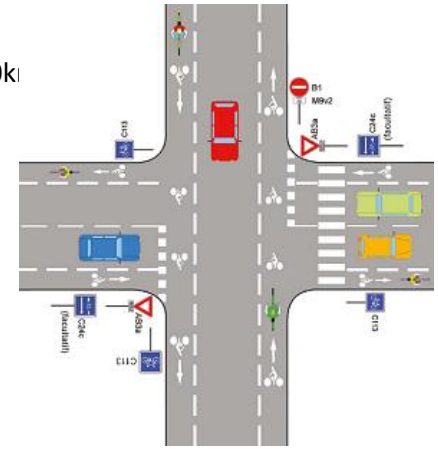
Points de vigilances :

- Peu connu des détenteurs de permis de conduire
- Problème de visibilité aux intersections
- Dans certains cas, le marquage ou la confection d'îlot en entrée et sortie peut améliorer la gestion des mouvements tournants en augmentant la lisibilité.

Pour aller plus loin :

- CEREMA_ Fiche 34_double sens cyclable_50k
- CEREMA_Fiche 23_ double sens cyclable_rue étroites

Source :
https://www.msr25.doubs.developpement-durable.gouv.fr/fiche-27-le-double-sens-cyclable-a743.html
Exemple de signalisation d'un double-sens cyclable au droit d'une intersection de deux rues



Les bandes dérasées

Principes :

- Bande **contigüe à la chaussée**
- Rôle: évitement et récupération de véhicules en perte de contrôle, arrêt possible
- Circulation des **cyclistes et piétons autorisée** sur cette bande
- Largeur recommandée: **2m**
- Trafic journalier de véhicules motorisés <4000 véhicules/jours
- Vitesses réelles max. 70 ou 80km/h
- Marquage de rive

Atouts :

- Utilisation d'une infrastructure existante
- Solution en dehors de la voie de circulation en l'absence de piste cyclable ou trottoir

Points de vigilance :

- Proximité du trafic : peu de respect de la distance de dépassement
- Absence de séparation physique
- Entretien (débris / affaissement
- Ce qui peut augmenter son coût : Infrastructure dimensionnée pour supporter des véhicules ; Possibilité d'un revêtement coloré

C. Les aménagements transitoires

Principes :
Les aménagements transitoires, souvent utilisés à des fins **d'expérimentation (exemple : phase test de plan de circulation) avant pérennisation**, se distinguent des aménagements conventionnels par leur rapidité de mise en service. Un simple arrêté de circulation par l'autorité investie du pouvoir de police permet de réaliser un aménagement.

Pour les rendre plus rapidement opérationnels, les collectivités privilégient des matériaux à pose rapide : marquage temporaire, balises (K5C, K5D), éventuellement des séparateurs physiques (K16, bloc béton).

Combien de temps ?
Phase d'expérimentation de 3 à 6 mois.

Combien ça coûte ? (plateforme des coûts-réseau vélo et marche)
•Signalétique routière amovible (en régie)

- Cônes (K5a), 100 unités au km
  Coût moyen par km : 1 600€
- Balise K5C, 100 unités au km (fourniture seule)
  Coût moyen par km : 7 800€
- Balises blanches (J11) 150 unités au km
  Coût moyen par km : 6 000€

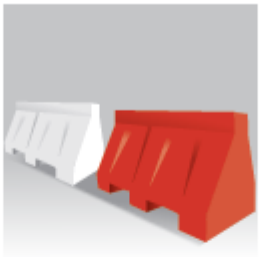
•Signalétique verticale, sur supports

- Panneaux de signalisation routière type B1, B9z, B22a, B40, environ 40 unités par km (selon contexte) ;
  Coût moyen par km : 1 150€
- Panneaux de communication sur mesure, coût variable selon dimension et quantité ;
  Coût moyen par km : 950€

Pour aller plus loin :

- CEREMA_Guide express_amenagements cyclables provisoires

Les trois principaux dispositifs disponibles avec leurs avantages et inconvénients :

Balise d'alignement / K5c	Séparateur modulaire de voie / K16	Balise de guidage / K5d
		
Tarif unitaire HT	**Tarif unitaire HT**	**Tarif unitaire HT**
50 à 100 €	40 à 100 €	30 à 40 €
Avantages	**Avantages**	**Avantages**
/ Souplesse d'utilisation / Modification / Utile pour ajuster et optimiser les trajectoires	/ Donne la possibilité d'une séparation continue / Poids modulable grâce au lestage à l'eau	/ Visibilité
Inconvénients	**Inconvénients**	**Inconvénients**
/ Séparation légère / Susceptible d'être déplacée par véhicules motorisés (PL) / Nécessite une maintenance plus importante	/ Plus cher si utilisé en séparation continue / Masque à la visibilité potentielle pour les gros modèles / Emprise au sol importante réduisant la largeur roulable	/ Ne peut pas être déplacée

©https://velo-cite.org/

Source : CEREMA_Guide express_amenagements cyclables provisoires

7 . Les revêtements

Source : Vélo & Territoire_fiche « Revêtements des aménagements cyclables »

Principes :
« Les aménagements sont déterminants pour permettre le développement de l'usage du vélo et autres modes actifs. Pour les cyclistes, le revêtement est un marqueur important de l'attention portée à la qualité des infrastructures par les aménageurs.
Un revêtement peu roulant, non entretenu voire absent génère de l'inconfort ou de l'insécurité et impacte directement l'usage, qu'il soit quotidien ou touristique.

L'offre des revêtements est aujourd'hui pléthorique : il existe des revêtements à liants bitumineux (enrobés aussi appelés bétons bitumineux, bicouches, grave émulsion…) ou à liants hydrauliques comme la chaux ou le ciment (sables stabilisés, béton hydraulique aussi appelé béton de ciment). Des revêtements à liant de synthèse, d'origine pétrochimique ou végétale ont également été développés récemment. S'ajoutent à cela des revêtements sans liant (sables stabilisés compactés).

Cette offre abondante ne facilite pas le choix du maître d'ouvrage. Ce dernier doit opter pour un revêtement approprié au contexte, s'interroger sur la question de leur résilience face aux conditions climatiques, étudier leur impact sur l'environnement et anticiper le coût prévisionnel de l'entretien de ces revêtements pour un réseau cyclable en augmentation. »

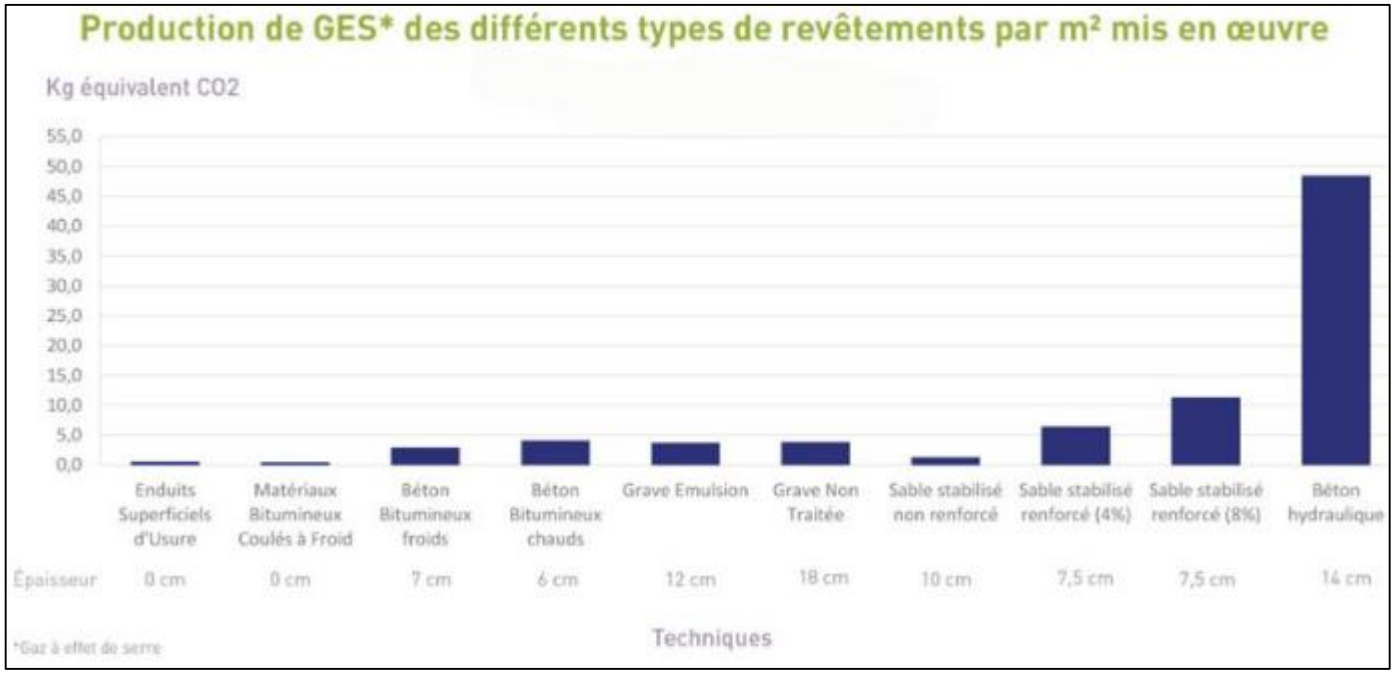
Quatre critères sont à prendre en compte dans le choix d'un revêtement :

Critères	Détail
Environnemental	· Impact sur le milieu naturel et le réseau hydrographique pendant le chantier · Comportement du revêtement avec l'eau Intégration paysagère de l'aménagement · Durée de vie de l'aménagement et évolution
Économique	· Coût maximum du mètre linéaire · Coût de l'entretien · Pérennité · Balance entre dépenses d'investissement et de fonctionnement
Usage	· Adaptation aux usages · Niveau de service, confort et sécurité · Cohabitation possible · Capacité du revêtement à orienter ou favoriser un type de fréquentation
Géographique	· Mise en œuvre du revêtement · Portance du sol · Accessibilité des véhicules de chantier · Approvisionnement et acheminement des matériaux · Présence de forte pente

Dans l'attente de matériaux neutres d'un point de vue environnemental, il est recommandé par la FUB le choix d'un enrobé sauf dans les milieux sensibles ou contextes particuliers (périmètre d'un site classé par exemple).

Plusieurs éléments ont orienté ce choix :

- Un bilan carbone moindre comparé à d'autres revêtements
- **Une meilleure durabilité dans le temps et un coût d'entretien moins onéreux**
- L'enrobé est un revêtement roulant et confortable de nature à favoriser un meilleur report modal vers le vélo



<u>Sources</u> : Extrait d'une étude du CEREMA, disponible sur le forum de Vélo & Territoires – fiche action n°9 « Revêtements des aménagements cyclables »

		Sable stabilisé	Sable stabilisé renforcé (chaux, ciment)	Enrobé à liant bitumineux	Béton de ciment	Enrobé à base de liant végéta (ex Végécol)
	Couche de roulement	8 à 10 cm	8 à 10 cm	3 à 5 cm (+ 5 cm GNT 0-25)	10 à 14 cm	3 à 8 cm (+ 5 cm GNT 0-35)
	Durée de vie moyenne estimée (en années)	7	15	30	35	30
Coût global annuel moyen k€/km/an	Investissement	4,9	3,5	1,7	5,0	4,3
	Entretien	5,8	2,8	1,6	1,9	1,6
	Total	10,8	6,3	**3,4**	6,9	6,0

<u>Source</u> : Vélo & Territoires - fiche action n°9 « Revêtements des aménagements cyclables »

Tableau de synthèse

		Sables stabilisés	Stabilisés renforcés	Enduits superficiels	Béton hydraulique	Béton bitumineux (enrobés)	Enrobés à froid	Enrobé à liant de synthèse ou organo-minéral
	Inondations	•	••	••	•••	•••	•••	•••
	Racines	••	••	•	••	•	•	•
	Empreinte carbone et pollution de l'air	•	•	••	••	••	•••	variable
	Intégration visuelle	•••	•••	•	••	• (•• si décoloré)	• ou ••	••• (si liant clair)
	Durée de vie	•	••	••	•••	•••	••	variable
	Coût (investissement et fonctionnement)	€€	€€	€	€€	€	€	€€€
	Confort pour les cyclistes / sécurité	•	••	•• (confort) • (sécurité)	•••	•••	•••	•••

Source : Vélo & Territoires - fiche action n°9 « Revêtements des aménagements cyclables »

• | •• | ••• : du moins favorable au plus favorable

€ | €€ | €€€ : du moins cher au plus cher

8 . Équipements vélos sur les itinéraires de A à B

CLASSIFICATION DES ÉQUIPEMENTS VÉLO SELON LEUR IMPORTANCE, SUR LES AIRES DE SERVICES ET LES HALTES-REPOS

	AIRE DE SERVICES	HALTES - REPOS
RÉPARTITION	Tous les 20 à 30 km environ	Tous les 10 km environ
TABLE DE PIQUE-NIQUE	● ● ●	● ● ●
STATIONNEMENT VÉLO	● ● ●	● ● ●
POINT D'EAU POTABLE	● ● ●	●
SANITAIRES	● ● ●	●
RELAIS INFORMATION SERVICES	● ●	●
ABRI	● ●	●
CONSIGNE BAGAGE SÉCURISÉE	● ●	●
POUBELLES	●	●
ATELIER D'AUTO-RÉPARATION ET D'ENTRETIEN	●	●
POINT DE RECHARGES	●	●
BORNE WIFI	●	●
AIRE DE JEUX	●	●
BANC	●	●

Légende
Équipement indispensable : ● ● ●
Équipement recommandé : ● ●
Équipement facultatif : ●

Source : Vélo et Territoires, équipement des voies nationales

Ce tableau de Vélos et Territoires est à retenir pour ses items, moins pour ses critères de classement.

Combien ça coûte ? (plateforme des coûts UGAP et Vélo & Territoire)

- Point d'eau potable : entre 700€ et 1 500€ HT
- Sanitaires classiques : entre 15 000€ et 24 000€ HT
- Sanitaire automatisés : autour de 25 000€ HT, hors installation
- Poubelles : entre 200€ et 400€ HT
- Bancs : entre 600€ et 1 200€ HT

9. Équipements spécifiques du Vélo Assistance Électrique

Abris sécurisés

Principes :
Renforcer les obligations sur le stationnement sécurisé pour vélo dans le bâti (neuf, lors de travaux dans le parc et dans ceux excédant 10 places automobiles).
Les boîtes sécurisées sont recommandées à hauteur d'homme (éviter l'empilement, VAE de lourde charge). Elles sont indispensables pour le stationnement de moyenne et longue durée des VAE.
> Penser aussi aux consignes (casques vélos, etc.)
> Il peut être utile de s'équiper en abri plus large style « triporteur » près des lieux de commerces et emplois.

Combien ça coûte ? (plateforme des coûts : UGAP et Vélo & Territoire)

- Coût moyen un casier 2 portes battantes 4 vélos : 4 500 € TTC
- Coût de pose unitaire : 300€(2023)
- Coût d'entretien : 100€/ an / place (2023)
- Des frais d'étude, de pose et de déplacement sont aussi à prévoir (2023)

Financement et opportunité :
- Programme CEE « Alveole + » conduit par la FUB (référence : Livret 2 SDC PV > Partie 1 > Financements et opportunités)

L'idée en plus :
Promouvoir Fichier National Unique des Cycles Identifiés (FNUCI) et l'identification obligatoire des cycles neufs.
En savoir plus : https://bicycode.eu

Gare de Thiviers : rang VAE en hauteur peu ergonomique

Gare de Saint-Aigulin - La Roche-Chalais : plus adaptée

Bornes de recharge

Principes :
Elles sont à installer sur des aires de service mieux équipées.

Combien ça coûte ? (plateforme des coûts UGAP)
- Coût moyen borne de recharge solaire : 10 000 € TTC

Exemple :
La station de recharge solaire Teepee : 11 400 HT
De 2 à 4 stations de recharge solaire Teepee : 10 800 HT/station

Descriptif de la station :
- Recharge de 4 vélos simultanément
- Autonome avec possibilité d'être raccordé au réseau
- Acier thermolaqué
- Bois des Alpes
- 1 panneau de 300w
- 2 batteries de 1 500wh, soient 3 000wh
- Prises secteurs et usb incluses

Roquefort-les-Cascades-Ariège

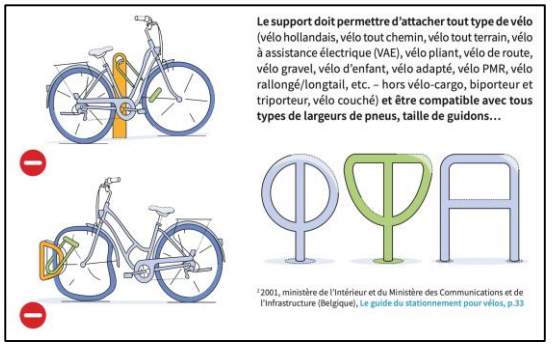
Stations de réparation et gonflage

Combien ça coûte ? (plateforme des coûts UGAP)
- Station manuelle : à partir de 1 500 euros TTC.
- Station électrique : à partir de 3 000 euros TTC.
- Boîte à outils murale : 900 euros TTC

altinnova.com

abri-plus.com

Stationnement


Le support doit permettre d'attacher tout type de vélo (vélo hollandais, vélo tout chemin, vélo tout terrain, vélo à assistance électrique (VAE), vélo pliant, vélo de route, vélo gravel, vélo d'enfant, vélo adapté, vélo PMR, vélo rallongé/longtail, etc. – hors vélo-cargo, biporteur et triporteur, vélo couché) **et être compatible avec tous types de largeurs de pneus, taille de guidons…**

[1] 2001, ministère de l'Intérieur et du Ministère des Communications et de l'Infrastructure (Belgique), Le guide du stationnement pour vélos, p.33

Pour aller plus loin :
- Ministère (FR) – « Stationnement des vélos dans les constructions : dimensions et caractéristiques » (aide à la conception, 2022).
- FUB_Guide + Fiches_Stationnement

10. L'intermodalité cyclable dans les gares

ACTIONS À METTRE EN PLACE POUR AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ D'UN ITINÉRAIRE OU D'UNE DESTINATION CYCLABLE.

Source : rapport EMBARQ, Vélos et territoires

ÉTAPE 1 Établir un diagnostic de l'offre intermodale existante et projetée à l'échelle de l'itinéraire ou de la destination	• Identifier les principales lignes de trains et de cars connectées à l'itinéraire ou la destination (interne) et à des pôles émetteurs de clientèles cibles (vers l'externe), mais aussi les modalités et possibilités d'embarquement des vélos dans les trains et cars, de réservation, les cadences, forces et faiblesses des connexions existantes. • Étudier les alternatives intermodales possibles pour éviter les éventuels points noirs de l'itinéraire ou de la destination. • Réaliser un état des lieux des projets et travaux en cours au sein des collectivités concernées par l'itinéraire.
ÉTAPE 2 Établir un diagnostic de la gouvernance de l'intermodalité à l'échelle de l'itinéraire ou de la destination	• Analyser le fonctionnement de la gouvernance de l'intermodalité à l'échelle de l'itinéraire ou de la destination et des enjeux en la matière. • Sensibiliser les acteurs concernés par l'intermodalité à l'échelle de l'itinéraire ou de la destination.
ÉTAPE 3 Élaborer un diagnostic des alternatives à l'embarquement des vélos dans les trains ou cars	• Identifier les offres de location de vélos en "one way" comme alternative à l'embarquement des vélos dans les trains ou cars et les bonnes pratiques en la matière le long de l'itinéraire ou au sein de la destination. • Identifier l'offre de transport de vélos comme alternative à l'embarquement des vélos dans les trains ou les cars le long de l'itinéraire ou au sein de la destination.

ÉTAPE 4 Définir des pistes d'amélioration de l'offre intermodale sur la base des éléments de diagnostic récoltés	• Exemples de pistes d'amélioration communes à la plupart des itinéraires et destinations : o Améliorer les liaisons cyclables jalonnées et sécurisées entre les itinéraires et les gares. o Conforter les accès aux quais en prenant en compte le fait que les touristes à vélo sont souvent chargés et parfois en famille (circulation dans la gare, accès aux quais, accès au train, changement de quais pour des correspondances...). o Renforcer la signalétique en gare. o Améliorer l'information des cyclistes. o Améliorer le stationnement (sécurisé) des vélos. o Faciliter les opérations de montage/démontage des vélos lorsque l'emport des vélos non démontés n'est pas possible. o Faciliter l'embarquement des vélos dans les trains et les cars. o Accompagner la planification du trajet.
ÉTAPE 5 Intégrer ces objectifs au sein d'un plan d'actions commun pour l'intermodalité à l'échelle de l'ensemble de l'itinéraire ou de la destination	• Proposer un cadre pour la concertation entre les différentes AOM et parties-prenantes. • Établir un plan d'actions par région ou zone cohérente à l'échelle d'un itinéraire. • Organiser l'information et la représentation auprès des acteurs institutionnels (État, SNCF, ...).

ÉTAPE 6 Communiquer sur l'accessibilité intermodale de l'itinéraire ou de la destination	• Mettre à disposition l'ensemble des informations sur l'accessibilité intermodale de l'itinéraire ou de la destination via les outils de communication et les mettre à jour régulièrement (liaisons existantes, conseils et possibilités de réservation). • Remonter les demandes récurrentes des usagers aux interlocuteurs pertinents sur l'intermodalité à l'échelle de l'itinéraire ou de la destination.
Documents de planification	• Problématiques pour intégrer le vélo dans les documents de planification de la mobilité jusqu'alors peu tournés vers les modes actifs.[11]

En savoir plus :

- FUB_Livre blanc_Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition
- FUB_Fiche_Stationnement_Pôle intermodaux

11. Code de la route

Source : Plan départemental VRVV

Le Code de la Route en vigueur s'applique aux vélos, comme aux autres véhicules roulants. Des notions spécifiques pour les cyclistes, sont définies par ce code :

Art. R.110-2. Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :
Aire piétonne : section ou 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. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'Art. R.431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.
Bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.
Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.
Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.
Zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.
Zone 30 : section ou 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, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Art. R.311-1. Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :
Cycle : véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles.
Cycle à pédalage assisté : cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler.

Art. R.412-9. En marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la route, autant que le lui permet l'état ou le profil de celle-ci. Un conducteur de cycle peut s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une trajectoire matérialisée pour les cycles, signalisée en application des dispositions de l'article R.411-25, le permet. Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, un conducteur de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité.

Art. R.412-6-1. L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit. Est également interdit le port à l'oreille par le conducteur d'un véhicule en circulation, de tout dispositif susceptible d'émettre du son, à l'exception des appareils électroniques correcteurs de surdité.

Art. R.412-28-1. Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police.

Art. R.412-30. Lorsqu'une piste cyclable traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons.

Art. R.412-34. Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent utiliser les trottoirs ou accotements, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. La circulation de tous véhicules à deux roues conduits à la main est tolérée sur la chaussée. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus d'observer les règles imposées aux piétons.

Art. R.414-4. Avant de dépasser, tout conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger. Il doit, en outre, avertir de son intention l'usager qu'il veut dépasser. Pour effectuer le dépassement, il doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.

Art. R.431-5. Sur les motocyclettes, tricycles et quadricycles à moteur, cyclomoteurs et cycles, le transport de passagers n'est autorisé que sur un siège fixé au véhicule, différent de celui du conducteur. Pour l'application du présent article, la selle double ou la banquette est assimilée à deux sièges.

Art. R.431-6. Les conducteurs de cyclomoteurs, de cycles à plus de deux roues, de cycles attelés d'une remorque ou d'un side-car ne doivent jamais rouler de front sur la chaussée.

Art. R.431-7. Les conducteurs de cycles à deux roues sans remorque ni side-car ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée. Ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche.

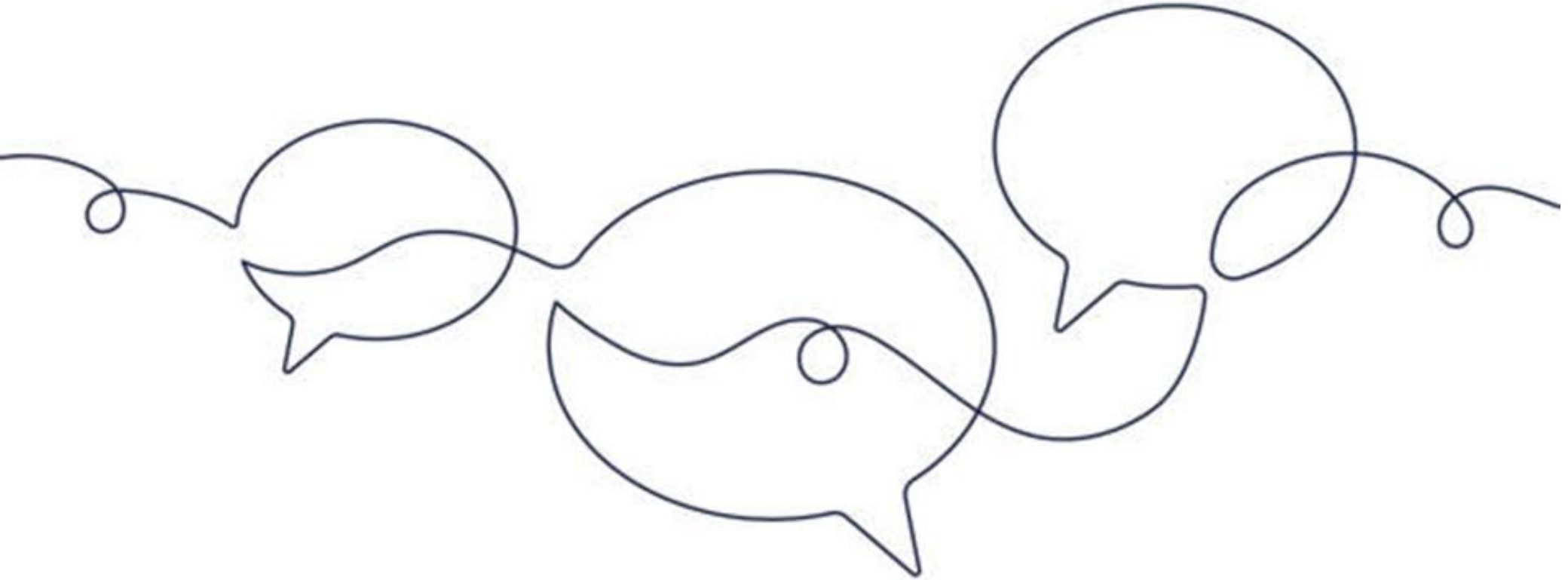
Art. R.431-8. Il est interdit aux conducteurs de cycles et de cyclomoteurs de se faire remorquer par un véhicule.

Art. R.431-9. Pour les conducteurs de cycles à deux ou trois roues, l'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet. Lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, les utilisateurs de cette piste doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation. Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier.

Art. R.431-10. Hors agglomération, le long des routes pavées ou des routes en état de réfection, la circulation des cycles et cyclomoteurs à deux roues sans remorque ni side-car, est autorisée sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus de circuler à l'allure du pas à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse au droit des habitations.

Art. R.431-11. Sur les véhicules à deux roues sauf les cycles dits tandems, le siège du passager doit être muni soit d'une courroie d'attache, soit d'au moins une poignée et de deux repose-pieds. Sur tous les véhicules à deux roues, pour les enfants âgés de moins de cinq ans, l'utilisation d'un siège conçu à cet effet et muni d'un système de retenue est obligatoire. Le conducteur doit s'assurer que les pieds des enfants ne peuvent être entraînés entre les parties fixes et les parties mobiles du véhicule.

3 Communication et Promotion



1. Le réseau cyclable, matérialisé et dématérialisé, un outil d'animation

La mise en œuvre d'une politique cyclable tous publics nécessite une base de pratique : un réseau cyclable promu avec des guides papier et Internet à destination des habitants et des touristes qui pratiquent peu à régulièrement le vélo de proximité ou de loisirs.

Ce réseau est le support de temps forts d'animations envers habitants et touristes.

La présente fiche exclut donc les publics plus sportifs comme les VTTistes ou les randonneurs à pied qui bénéficient d'une communication davantage spécialisée comme les sentiers VTT ou PDIPR par exemple.

Un guide papier, une page / un site internet

Les guides tous publics sont itératifs (amenés à évoluer d'année en année). Ils doivent comprendre les items suivants :

- Cartographie des itinéraires jalonnés nationaux, régionaux et départementaux
- Cartographie des boucles jalonnées locales
- Points d'intérêt touristique associés, niveau des boucles et de leur revêtement, itinéraire partagé sur route ou non
- Temps de trajet associés (à 15 km/h)
- Promotion d'application type Géovélo (voir page suivante)
- Plans circulation des bourgs-centres le cas échéant
- Plans équipements sécurisés VAE
- Autres équipements vélos (station recharge, réparation, gonflage, point eau, toilettes)
- Conseils sécurité individuelle (voir les rappels du Département)
- Voies déconseillées le cas échéant
- Adresses des équipementiers, associations de réparation, associations cyclistes
- Référence aux autres guides spécialisés type carte IGN, VTT, PDiPR, guides plus localisés (ex : site Internet Flow Velo)
- QR code vers boîte à doléances ou boîtes à idées
- Possibilité d'impression depuis site Internet

L'idée en +

Intégrer un volet cyclable aux autres livrables disponibles.
Exemples : répertoire des artisans et commerçants ; livret service à la population ; bulletin communal …

RESSOURCES

Plaquettes, guides et dépliants génériques et vidéo téléchargeables :

- FUB
- Communauté Employeur pro-vélo (FUB – CEE - ADEME)
- ADEME
- Mai à Vélo
- Praxie Design
- Délégation à la Sécurité Routière
- Vélo & Territoire
- Objectif
- .
- .

Un lieu dédié ?

Exemple : Office de tourisme, Maison/Lieu de la mobilité, Maison France service, Mission locale, Pôle emploi ….

EXEMPLE

À Strasbourg

Une cartographie complète et détaillée : des légendes étayées
On peut imaginer compléter facilement cette légende avec les lieux de commerces, de santé, de services comme les établissements scolaires,

Les vélocistes sont des garages ou boutiques sport de réparation.
Les adresses utiles sont les associations de réparation.

Les applications mobiles de promotion

Toutes les applications de promotion sont encouragées par le Département afin de faire connaître au maximum les itinéraires et boucles.

Objectifs :

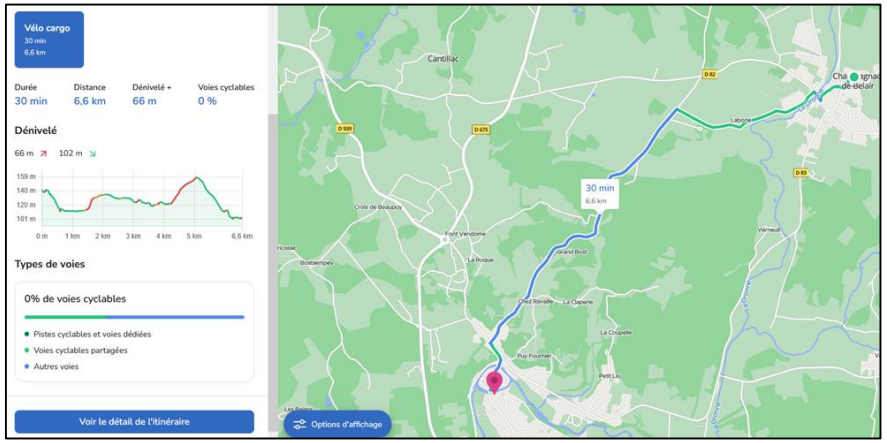
- Informer les touristes et habitants
- Recenser les points de faiblesse (absence/dégradation de panneau) pour les signaler ensuite dans l'application de suivi

Vélo proximité

- Géovélo

2 millions de téléchargement. Axée sur la sécurité des itinéraires avec suivi GPS. Elle propose, à l'image de Mappy, des itinéraires sécurisés pour les vélos. C'est le support de communication pour encourager les habitants à la pratique par le calcul d'un trajet sécurisé.

Exemple local :



Vélo loisirs

- Visiorando

5 millions de téléchargements.
Pour trouver, préparer et partager (créer) des idées de randonnées à pied, vélo, VTT : donc des boucles avec suivi GPS. Inconvénients : les idées de randonnées proviennent des utilisateurs et concernent surtout des boucles à pied.

- Cirkwi

100 000 téléchargements. Les meilleurs itinéraires à pied, vélo, cheval fournis par les acteurs officiels du tourisme. Géoguide avec ou sans réseau. Points d'intérêt touristique référencés.

- Dorie Dordogne

5 000 téléchargements. Itinérances douces. Tourisme de proximité. Sentiers de découverte écotouristique.

•Suricate

Application qui transforme chaque randonneur en sentinelle des espaces naturels.

- RunnrZ

100 000 téléchargements. Pour faciliter et sécuriser la pratique sportive. Vélo sport.
Une application pour trouver des parcours de course à pied, marche et vélo.

- Caminoguide

Inconvénients : ces applis ne créent pas de retours infos collectivités. Excepté Suricate.

2. L’application de suivi, temps d’évaluation et d’aide à la conception

L’application informatique de suivi : le Périgéo

Principes :

- Mise à jour du réseau (tracés et hiérarchie, panneautage, équipements)
- Entretien
- Nécessité de faire remonter les informations sur la base de données Sirtaqui NA des offices de tourisme.
- Interopérabilité Périgeo <> Sirtaqui.

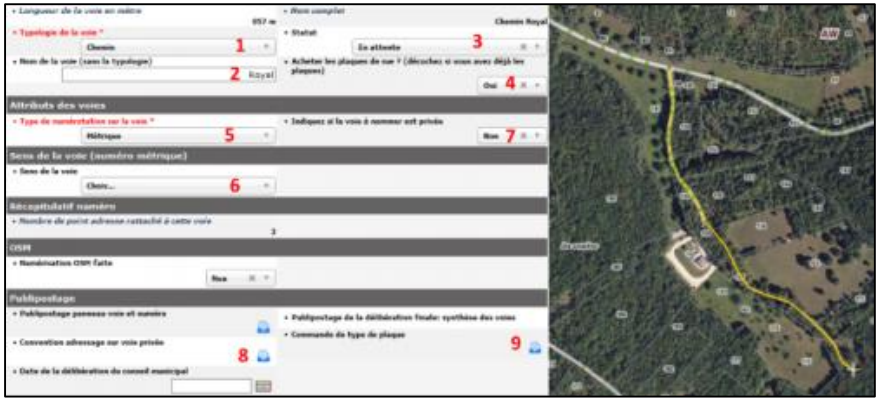
Plusieurs onglets possibles pour leur paramétrage :

UNE PARTIE TECHNIQUE DAVANTAGE LIEE A LA VOIRIE

- Gestion du patrimoine de la voirie (agents, matériel)
- Liste des entretiens (curatif, préventif)

UNE PARTIE INFORMATIVE SUR LES MOBILITES EN GENERAL

- Tracés et arrêts de bus, types d’arrêts de bus
- Possibilités de rajouter les gares et lieux d’intermodalité, aires de covoiturage, etc.
- Schémas cyclables, types de voies (partagée, bande cyclable, piste cyclable, véloroute, voie verte, zone 30, zone de rencontre, trottoir cyclable, jonction à étudier)
- Équipements (abri vélos, abri VAE, arceau, borne de recharge, parc vélo, etc.)
- Type de services (réparation et gonflage + pique-nique, poubelles, eau potable, sanitaires, consignes, relais informations services, wifi, aire de jeux…)
- Possibilités de rajouter des onglets comme par exemple une panne de services et équipements (ex : panneau arraché…) dans l’arrière-boutique



Outil d'aide à la conception

Systèmes de comptage automatiques

Les dispositifs de comptage piétons ou cyclistes dans l'espace public servent à mesurer la fréquentation et les flux dans des zones spécifiques. Le comptage peut se faire à la main lors de campagnes de relevés ou en utilisant des systèmes technologiques tels que des capteurs variés tels que des caméras, des tapis de pression ou des dispositifs Wi-Fi/Bluetooth pour détecter et suivre les mouvements des individus. Ces systèmes sont couramment installés dans les rues commerçantes, les parcs, les stations de transport public et les zones touristiques.

Les données collectées permettent d'analyser les habitudes de déplacement, d'optimiser la gestion des espaces publics et de planifier les infrastructures. Par exemple, elles peuvent guider la création de trottoirs plus larges ou la création de pistes cyclables.

Aux dépenses d'acquisition et de pose doivent souvent s'ajouter l'octroi de licences, notamment pour les caméras avec intelligence artificielle.

➢ Actuellement seule la CCPL dispose d'un compteur véhicule.

Combien ça coûte ?

- Boucles à induction : entre 3 000€ et 6 800€ par compteur. 2 000€ de pose
- Tubes pneumatiques : entre 1 500€ et 3 000 par compteur
- Comptage manuel : 6 500€
- Totem d'affichage : 13 680€ simple face. 17 100€ double face 2 000€ de pose
- Caméra avec intelligence artificielle : 4 500€

Radars de vitesse

Les radars mesurent la vitesse des véhicules via des ondes radio ou laser. Ils se déclinent en trois versions :

- fixes (installés en permanence) ;
- mobiles (utilisés ponctuellement par les forces de l'ordre) ;
- embarqués (intégrés à des véhicules en circulation).
- Les radars automatiques identifient les contrevenants par capture d'image, tandis que les radars pédagogiques affichent simplement la vitesse pour sensibiliser, sans verbalisation.

Impact :

Ces outils améliorent la sécurité routière et l'apaisement urbain, surtout couplés à des campagnes de sensibilisation et à des aménagements adaptés.

Combien ça coûte ?

- Radar classique : 35 000€
- Radar tronçon : 150 000€
- Entretien : Entre 10 000€ et 14 000€
- Radar pédagogique : Entre 1 000€ et 3 000€
- Entretien : 1 000€

Exemple de mise en place et de communication :

- https://www.leperreux94.fr/page/radars-pedagogiques

3. Labellisation (exemples de labels)

Label Territoire vélo

Un label davantage touristique, mais qui constitue une base pour le programme d'actions cyclables.
A ne pas confondre avec le label accueil vélos animé par le Comité Départemental du Tourisme de la Dordogne (voir en fin de fiche).
Pour aller plus loin : https://ffvelo.fr/institutionnels/promouvoir-votre-territoire/devenir-territoire-velo/

C'est une collectivité territoriale (commune, communauté de communes, communauté d'agglomération, communauté urbaine et métropole) qui est engagée pour la mobilité à vélo et qui favorise les pratiques de loisirs, touristiques, de déplacement quotidien…

- ✓ Des aménagements sécurisés, des équipements techniques (stationnements, haltes vélo…) mais aussi un panel de services spécifiques au vélo (point d'information, d'alimentation, d'hébergement, de location et de réparation, intermodalité…).
- ✓ Des circuits vélo qui soient accessibles à divers types de publics (familles, pratiquants occasionnels et réguliers) et de niveaux variés pour partir à la découverte de la région.
- ✓ Animer son territoire avec des événements et animations vélo tout en mettant en valeur son patrimoine (historique, architectural, culturel et naturel…).

	Première labellisation	Renouvellement
Nombre de critères obligatoires	14	19
Nombre de critères facultatifs minimum à valider	5	8

	CRITÈRES POUR LE LABEL " TERRITOIRE VÉLO "	Oui	Non
	A. ACCUEIL		
O1	Le territoire dispose d'au moins un OTSI et éventuellement de BIT.		
O2	Les horaires d'ouverture au public de l'OT (et de chacun des BIT) sont affichés et visibles depuis l'extérieur.		

O3	Un stationnement est prévu pour les vélos à proximité de l'OT (et de chacun des BIT).		
F1	Le vélo peut être laissé en stationnement dans un endroit sécurisé (type abri vélo fermé).		
F2	L'OT et/ou le(s) BIT propose(nt) un moyen de recharger les batteries des Vélos à assistance électrique (VAE).		
	B. INFRASTRUCTURES		
O4	Des sanitaires publics sont soit en libre accès, soit avec des horaires affichés, au moins dans chacune des communes ayant un OT ou BIT.		
O5	Une aire de repos ou de pique-nique est à disposition des cyclistes au moins dans chacune des communes ayant un OT ou BIT.		
F3	Un point d'eau potable est soit en libre accès, soit avec des horaires affichés.		
F4	La collectivité dispose d'une station de gonflage gratuit soit en libre accès, soit avec des horaires affichés, au moins dans chacune des communes ayant un OT ou BIT.		
F5	La collectivité dispose d'un point de lavage soit en libre accès, soit avec des horaires affichés.		
F6	La collectivité propose des consignes à bagages.		
O6	Les aménagements cyclables (pistes, bandes, ...) de la collectivité sont conformes aux normes en vigueur.		
O7	La collectivité assure une maintenance de ses infrastructures cyclables.		

F7	Il existe une Maison du vélo ou un équivalent sur le territoire de la collectivité.		
	C. CYCLOTOURISME ET ANIMATIONS		
O8	Un ou plusieurs parcours route sont répertoriés sur le territoire de la collectivité.		
F8	Un ou plusieurs parcours VTT sont répertoriés sur le territoire de la collectivité.		
F9	Une ou plusieurs parcours sont balisés sur le territoire de la collectivité (ex : Vélo promenades®).		
O9	Le territoire propose une ou plusieurs manifestations grand public annuelle(s) visant à la découverte du territoire à vélo, en partenariat ou non avec le(s) club(s) du territoire affilié(s) à la Fédération française de cyclotourisme et/ou le CoDep dont il dépend (ex : Fête du Vélo, randonnée).		
F10	Des actions en milieu scolaire, axées sur l'éducation routière et à la découverte du patrimoine, sont proposées dans le cadre d'un partenariat avec les structures locales de la Fédération française de cyclotourisme.		
	D. INFORMATIONS CYCLOTOURISTIQUES		
O10	Les topoguides des itinéraires cyclotouristiques sont consultables librement (affichage, prospectus, carte, internet) au moins à l'OT (et dans chacun des BIT).		
F11	Les topoguides des itinéraires cyclotouristiques sont également disponibles chez les hébergeurs, restaurateurs et autres professionnels du tourisme.		
F12	Les données GPX des itinéraires cyclotouristiques sont téléchargeables sur smartphones, tablettes et GPS.		
O11	De la documentation sur les moyens de transport en commun desservant la collectivité et sur l'intermodalité liée au vélo est disponible au moins à l'OT (et dans chacun des BIT).		
F13	L'OT (et chacun des BIT) propose(nt) ou fait(font) la promotion d'un ou plusieurs séjours vélo sur son (leur) territoire.		

	E. SERVICES		
O12	Un ou plusieurs point(s) d'hébergement disposant d'un emplacement sécurisé pour les vélos est répertorié au moins dans chacune des communes ayant un OT ou BIT.		
F14	La collectivité encourage les hébergeurs à candidater au label "Bonnes adresses" de la Fédération française de cyclotourisme et s'efforce de le faire connaître.		
F15	Des restaurants situés sur le territoire de la collectivité proposent des menus adaptés aux cyclotouristes ou des paniers repas (alimentation équilibrée).		
O13	La collectivité dispose soit d'un professionnel vélociste (dépannage ou réparation) soit d'un kit de réparation vélo de première nécessité disponible au point d'accueil au moins dans chacune des communes ayant un OT ou BIT.		
F16	*S'il s'agit d'un professionnel vélociste ci-dessus, l'OT (et chacun des BIT) détien(nen)t également un kit de réparation vélo de première nécessité.*		
F17	Un professionnel proposant de la location de cycles est installé sur le territoire de la collectivité.		
F18	La collectivité encourage les vélocistes à candidater au label "Bonnes adresses" de la Fédération française de cyclotourisme et s'efforce de le faire connaître.		
O14	Des commerces d'alimentation de proximité (boulangerie / superette / charcuterie…) sont présents au moins dans chacune des communes ayant un OT ou BIT.		
F19	Un médecin généraliste est présent sur le territoire de la collectivité.		
F20	Une pharmacie est présente sur le territoire de la collectivité.		
F21	Un distributeur automatique de billet (DAB) est installé sur le territoire de la collectivité.		

	F. En cas de RENOUVELLEMENT DU LABEL		
O15	La collectivité communique sur le label : affichage des autocollants et vitrophanies au(x) point(s) d'accueil, panneau(x) installé(s) à(aux) l'entrée(s) des comunes du territoire ayant un OT ou un BIT.		
O16	Le logo Territoire Vélo est inséré sur tous les éléments de communication touristique papier.		
F22	Des prospectus ou flyers de la Fédération française de cyclotourisme ou un accès avec veloenfrance.fr sont disponibles au(x) point(s) d'accueil.		
O17	Sur le site internet de l'OT (et des BIT), une rubrique est réservé au cyclotourisme, voire un site dédié.		
O18	Le logo Territoire Vélo est présent sur les sites internet institutionnels et/ou touristiques de la collectivité (mairie ou intercommunalité et/ou OTSI) et renvoie vers le site veloenfrance.fr.		
O19	La collectivité a intégré sa (ses) boucle(s) sur véloenfrance.fr.		
F23	La collectivité détient une Base VTT labellisée par la Fédération française de cyclotourisme.		

Label Accueil Vélos, un label d'accueil touristique des cyclotouristes, animé par le Comité Départemental du Tourisme de la Dordogne.
Pour en savoir plus : https://www.dordogne-perigord-tourisme.fr/espace-pro/accueil-velo

Il peut être complémentaire du label de territoires vélos sur les critères des services.
Accueil Vélo est une marque nationale de France Vélo Tourisme (association d'intérêt général pour le tourisme à vélo en France) qui garantit un accueil, des services et des équipements spécifiques adaptés aux besoins des touristes à vélo le long des itinéraires cyclables en France.

Prérequis pour obtenir la marque Accueil Vélo :
- Le prestataire doit être situé à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable balisé, sécurisé, répondant au cahier des charges national des Véloroutes Voies Vertes.
- Et il doit également favoriser l'hébergement à la nuitée en lien avec la demande de la clientèle itinérante à vélo.

Le label vise à développer le référencement touristique des loueurs, réparateurs, hébergeurs, restaurateurs et sites d'accueil et de visite accueillant les vélos.

Label « Ville vélo » porté par le Tour de France et l'Association des Maires de France et des Présidents d'Intercommunalité

Pour en savoir plus :

- https://www.letour.fr/fr/la-course/avenir-a-velo/ville-a-velo

Dans le cadre de la démarche RSE du « Tour de France » la label fut lancé en 2021 afin de valoriser les politiques cyclables des territoires communaux, sous toutes ses formes (vélo du quotidien, vélo loisirs et vélo sport).
Les critères d'attribution permettent d'évaluer la dynamique de progrès et tiennent compte de la taille de la Collectivité candidate.
A ce jour, 133 villes sont labélisées de 1 à 4 vélos.
Ce label est gratuit.

Prérequis :
Les villes candidates doivent avoir accueilli au moins une fois le Tour de France ou le Tour de France Femmes avec Zwift (Grand Départ, départ ou arrivée d'étape, journée de repos).

VILLE À VÉLO 2024 TOUR DE FRANCE	LABELLISATION #1	Collectivité ayant démontré une volonté de **promouvoir la pratique**
VILLE À VÉLO 2024 TOUR DE FRANCE	LABELLISATION #2	Collectivité ayant une politique de **promotion du vélo structurée**
VILLE À VÉLO 2024 TOUR DE FRANCE	LABELLISATION #3	Collectivité ayant une politique de **promotion du vélo engagée**
VILLE À VÉLO 2024 TOUR DE FRANCE	LABELLISATION #4	Collectivité ayant une politique de **promotion du vélo exemplaire**

4. Les vélos en location longue durée (1 à 3 mois)

Principes :

- Prendre en compte la saisonnalité
- La location de 1 à 3 mois est appelée « longue durée » comparativement au « vélo livre-service »

Pour quels publics en Périgord Vert ?

- Les seniors : 25 000 personnes de plus de 60 ans
- Les ados : 4 000 personnes 12-18 ans, 9 500 personnes de moins de 15 ans
- Les actifs : 9 500 actifs qui travaillent et résident dans leur commune
- Les actifs sans solution de véhicule moteur

Quels objectifs

- Remettre en confiance
- Passer au mode actif
- Confort et praticité des solutions proposées (cf. voiture)

Quel type de vélos louer

- Vélos Assistance Électrique
- Vélos triporteurs et cargos (stabilité, chargement, visibilité-sécurité)
- ….

Ces vélos constituent une promotion roulante du territoire

Primo-formation

- ✓ la remise en selle
- ✓ la mécanique
- ✓ le code de la route
- ✓ le réseau cyclable et ses équipements
- ✓ la responsabilisation (location et garanties)
- ✓ la remise en confiance

Partenariat

- Équipementiers
- Associations
- Service public

Retours d'expériences locales :

- *CCPL : reconversion d'un vélo mis à la location pour les déplacements de proximités des services de l'intercommunalité.*
- *CC du Pays de Saint Yrieix : acquisition de vélos via le fond vert du PCAET*

Comparatif vélo/voiture sur les déplacements de proximité :

Avantages du vélo	Avantages voiture	Avantages vélo
Pas de carburant		X
Moins cher que deuxième voiture		X
Assurance et réparations moindres		X
Sport santé		X
Stationnement facile si équipements	X	X
Manœuvre facile	X	X
Garagiste	X	Oui (à terme)
Chargement	X	Oui (mais prix plus élevé et chargement limité)
Chauffage	X	
Intempéries	X	X (kways ou capote)
Vitesse	X	
Équilibre	X	Oui (prix plus élevé)
Sensation de sécurité	X	Oui (peurs et points noirs)

5. Panorama des ateliers de promotion (« ma sécurité à vélo », réparation, découverte, pêle-mêle des animations saisonnières tous publics)

Cette fiche est un rappel des ateliers animés par :

- la Sécurité routière
- l'association Des jantes et des gens
- les associations locales
- les collectivités lors d'animations touristiques ou animations publics spécifiques

Public à ne pas perdre de vue : personnes de plus de 60 ans (prévoir des vélos triporteurs) et jeunes de + de 12 ans.

Les thématiques

- *Ateliers « ma sécurité à vélo » : les vélo-écoles*
  Apprendre à faire du vélo, quel que soit l'âge ou le niveau
  Reprendre confiance pour circuler à vélo : respect du rythme des participants

- *Ateliers « répare vélo »*
  Reprendre confiance pour réparer son vélo soi-même

- *Ateliers « découverte vélo », vacances à vélo*
  Centres de loisirs, écoles

Pour aller plus loin : Catalogues des animations des acteurs locaux

Les animations saisonnières (Mai à vélo, semaine des mobilités en septembre)

Mai à vélo : la fête nationale du vélo. Un mois d'animations entièrement dédiées au vélo. Un site Internet dédié aux évènementiels, source d'idées à appliquer comme des animations montées avec les associations et services locaux (comité des fêtes, cinémas, …)

Semaine européenne de la mobilité : en septembre. Possibilité d'y greffer une thématique vélo.

Pour aller plus loin : Tableau des acteurs du Périgord vert, disponible en ligne sur le sharepoint

6. Cibler les entreprises

Financements et opportunités

(veille sur les aides : Livret 2 > Partie 1 > 4.Financements et opportunités)

GoodWatt

Le programme GoodWatt accompagne les salariés dans la découverte et le test du vélo à assistance électrique. À terme, le programme a pour objectif d'accompagner 350 employeurs et de sensibiliser 130 000 salariés aux avantages du VAE pour les trajets domicile-travail.
Les salariés qui bénéficient du programme sont accompagnés sur quatre points :

- La sensibilisation aux avantages du VAE ;
- L'essai et la découverte du VAE ;
- L'expérimentation d'un VAE tout équipé sur une période d'un mois (limité à 20 salariés par employeur) ;
- Le bilan et l'accompagnement au changement de pratique (pour les 20 salariés qui ont bénéficié de l'expérimentation).

Objectif Employeur pro-vélo

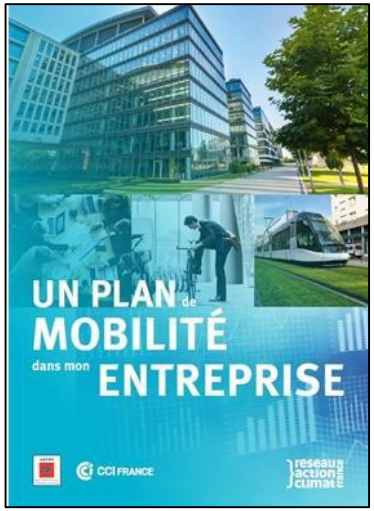
Le programme Objectif Employeur pro-vélo (OEPV) est un programme CEE qui vise à accompagner 4 500 employeurs dans le développement d'une culture vélo au sein de leur établissement. Une aide financière prise en charge par le programme leur permet de déployer des équipements et services « pro-vélo » pour les déplacements domicile-travail et professionnels de leurs collaborateurs, clients et fournisseurs. Les collectivités, en tant qu'employeurs majeurs du territoire, sont particulièrement visées par ce dispositif. Le programme a pris fin en décembre 2023 mais le label Employeur Pro-Vélo porté par le FUB persiste et continue à être proposé aux employeurs pour valoriser leurs actions pro-vélo.

Les « Plans De Mobilité Employeur » (PDME)

Leur objectif est de soutenir les alternatives à la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail et promouvoir les mobilités actives (Diagnostic ; Plan d'action ; Financements associés ; lien étroit avec AOM et PdM)
> Désormais toutes les entreprises de + de 50 salariés
> Obligation d'inscrire à l'ordre du jour des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) => pas d'accord, création d'un PDME

Pour aller plus loin :

- https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/1549-plan-emobilite-dans-mon-entreprise
- https://employeurprovelo.fr/
- FUB_Fiche stationnement_Employeur



Forfait Mobilité Durable (FMD)

Un employeur peut prendre en charge les frais de transport personnels de ses salariés lors de leurs trajets domicile-travail s'ils utilisent un moyen de transport alternatif. Cette prise en charge n'est pas obligatoire. Elle prend la forme d'un forfait mobilités durables (FMD). Lorsqu'elle est mise en place, elle peut être exonérée de cotisations sociales. Le forfait mobilités durables peut être versé par l'intermédiaire de titres-mobilité.

Les moyens de transport **pris en charge** sont les suivants :

- Vélo personnel, y compris vélo électrique
- Covoiturage, en tant que passager et en tant que conducteur
- Engins de déplacement personnels, cyclomoteurs et motocyclettes en location ou en libre-service
- Autopartage de véhicules à faibles émissions (notamment les véhicules alimentés totalement ou partiellement par : électricité, hydrogène, gaz naturel)
- Engins de déplacement personnel motorisés (électriques) des particuliers : trottinettes, monoroues, gyropodes, skateboard, hoverboard, etc.
- Transports publics (hors abonnement).

➢ Sa mise en œuvre peut prendre la forme d'une prime au carburant, de titre de mobilité

➢ Exemple de dépenses « vélo » pouvant être prise en charge : Achat de vélo ; Location de vélo ; Achat d'accessoires de sécurité ; Frais d'entretien et de réparation ; Abonnement à un stationnement sécurisé vélo …

➢ Le forfait mobilités durables est exonéré de cotisations sociales dans les limites suivantes :

Soit 600 € par an et par salarié, dont au maximum 300 € de prime carburant

Soit 900 € par an et par salarié au total, pour les salariés bénéficiant également de la prise en charge de leur titre d'abonnement aux transports publics ou de location de vélos. Ce montant est appliqué à la totalité des remboursements accordés au salarié dans le cadre du forfait mobilités durables et de son abonnement aux transports. Les frais de carburant ne sont alors pas exonérés de cotisations sociales dans cette situation.

Salariés concernés :

Le forfait mobilités durables **peut** bénéficier aux salariés en CDI, CDD, à temps partiel, intérimaires, aux apprentis ou aux stagiaires.

En savoir plus :

- https://entreprendre.service-public.gouv.fr/

Les marchés groupés et centrales d'achat/location :

- L'achat groupé permet justement de lever cet obstacle : en regroupant les participants, il devient possible de négocier des tarifs préférentiels.

➢ Plusieurs prestataires propose leur service d'accompagnement.

- L'achat/location d'une flotte vélo d'entreprise :

➢ Plusieurs prestataires (exemples) : TANDEM; VIRAJ ; NEOLD ; C DU CYCLE ; La Poste (reconditionné) ; Agorastore (reconditionné) ….

Ce dispositif s'applique aux déplacements domicile-travail effectués à vélo ou en covoiturage par les magistrats et les personnels civils et militaires de l'État, les fonctionnaires, agents contractuels et personnels médicaux de la fonction publique hospitalière ainsi que par tous les agents de la fonction publique territoriale.

Animation et communication

Sources : https://employeurprovelo.fr

Créer un groupe de discussion vélo

Mettez en place un **espace d'échange dédié sur WhatsApp, Slack ou Teams pour permettre aux cyclistes de votre entreprise de partager leurs expériences.** Ce groupe servira de plateforme pour échanger des conseils, des bons plans et des itinéraires entre collègues. C'est aussi un excellent moyen de créer une communauté soudée autour de la pratique du vélo.

Développer une signalétique vélo sur site

Facilitez la vie des cyclistes avec une **signalisation claire et visible.** Installez des panneaux indiquant les accès cyclables, l'emplacement des douches et des parkings vélos. Affichez des plans des pistes cyclables environnantes et informez sur les services disponibles (vestiaires, casiers, outils de réparation…). **Une bonne signalétique encourage l'usage du vélo en rendant l'expérience plus simple et intuitive.**

Participer à Mai à vélo, Semaine de la mobilité, Cyclistes-brillez ou à des challenges locaux

Profitez des événements nationaux et locaux pour dynamiser votre démarche. Le challenge Mai à vélo est une excellente opportunité pour organiser des animations : sorties collectives, concours de kilomètres parcourus, ou encore petit-déjeuner des cyclistes. Ces moments conviviaux renforcent la cohésion d'équipe tout en promouvant la mobilité active.

Créer une identité visuelle dédiée

Donnez de la visibilité à votre démarche pro-vélo en développant une identité visuelle spécifique. Créez un **logo distinctif** pour votre communauté cycliste, définissez une **charte graphique** et proposez des
goodies vélo aux couleurs de l'entreprise. Cette identité forte renforce le sentiment d'appartenance et valorise l'engagement de la structure.

Mettre en avant les bénéfices concrets

Communiquez régulièrement sur les avantages tangibles du vélo. Partagez des **chiffres parlants sur les économies réalisées, le CO_2 évité, ou encore le temps gagné sur certains trajets.** Mettez également en avant les bienfaits sur la santé et le bien-être. Des données concrètes, chiffrées et personnalisées sont plus convaincantes que des arguments généraux.

Proposer une carte interactive des trajets

Créez une **cartographie collaborative des itinéraires cyclables empruntés par vos collaborateurs et collaboratrices.** Cette carte permet de visualiser les trajets les plus populaires et facilite l'organisation de covélotaf (trajets à vélo en groupe). C'est un outil précieux pour les débutants et débutantes qui peuvent ainsi identifier les meilleurs itinéraires et trouver des compagnons de route.

Créer un guide du cycliste

Rédigez un guide pratique regroupant toutes les **informations utiles pour les cyclistes de votre organisation.** Incluez des **conseils de sécurité, des astuces d'entretien, les avantages proposés** par votre structure (forfait mobilités durables, services vélo…) et les bonnes pratiques. Ce document de référence facilitera l'adoption du vélo par les nouveaux utilisateurs et utilisatrices.

Communiquer sur les temps de parcours

Beaucoup de personnes sous-estiment l'efficacité du vélo comme mode de déplacement. Affichez des **comparatifs de temps de trajet entre différents modes de transport**, organisez des **défis « temps de trajet »** entre automobilistes et cyclistes, créez des **cartographies sur les distances parcourables en 15, 30 ou 45 minutes à vélo**, etc. Ces informations objectives permettent de déconstruire l'idée que le vélo serait trop lent pour les trajets quotidiens.

Mobiliser autour du Baromètre vélo

Le Baromètre vélo de la FUB est une enquête nationale, permettant d'évaluer la cyclabilité des territoires. Encouragez vos équipes à y participer pour faire entendre leur voix et dentifier les besoins d'aménagement autour de votre site. Le Baromètre vélo est un excellent outil pour ouvrir le dialogue avec les collectivités et accélérer le développement d'aménagements cyclables.

Intégrer le vélo dans les temps collectifs

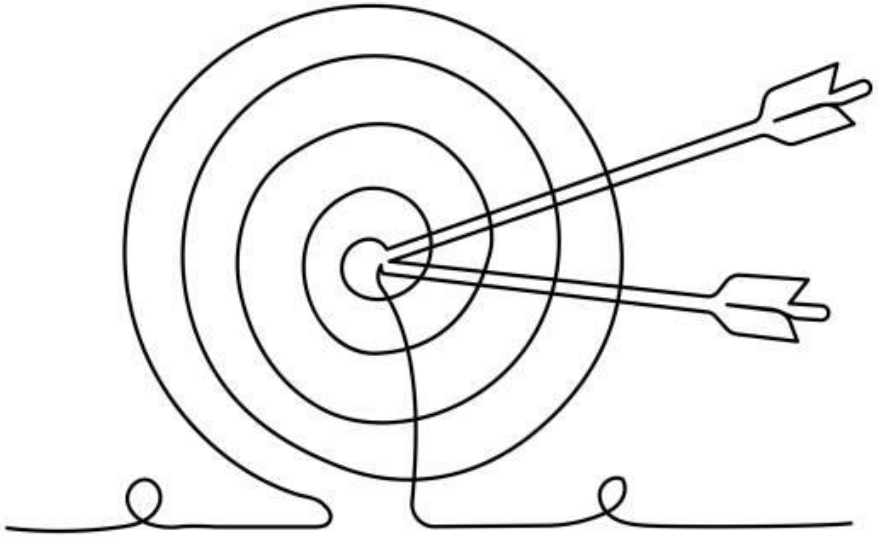
Faites du vélo un élément de votre culture d'entreprise en l'intégrant aux événements collectifs. **Organisez des balades à vélo entre collègues, proposez des team buildings à vélo, ou encore imaginez un escape game cycliste.** Même les pots de départ peuvent être l'occasion d'une sortie à vélo ! Ces moments conviviaux permettent de découvrir la pratique du vélo dans un cadre détendu.

Animer une fresque de la mobilité

Comprenez l'impact des déplacements sur le climat, identifiez des leviers d'actions et réfléchissez collectivement à des solutions, grâce à cet atelier collaboratif qui constitue une animation idéale pour mobiliser vos équipes.
Contact animateur : DDT 24 et Communautés de Communes

Applications pour Challenge mobilité / RSE

Exemples :
- Kiplin
- Ma petite planète
- Teamupp
- Bouge ton Good
- …



7. Cibler les jeunes

Financements et opportunités

(veille sur les aides : Livret 2 > Partie 1 > 4.Financements et opportunités)

Le programme Génération Vélo :
Génération Vélo est un programme de financement éligible aux certificats d'économies d'énergies (CEE) destiné à soutenir le déploiement du Savoir Rouler à Vélo. L'objectif étant qu'à l'entrée en sixième, les enfants aient appris à se déplacer à vélo en autonomie et en sécurité.
Pour en savoir plus :
- generationvelo.fr

Le programme Alvéole Plus :
Alvéole Plus accélère la création de places de stationnement abritées et sécurisées pour les vélos. Ce programme CEE peut cofinancer la mise en place dans ou à l'extérieur des établissements scolaires qui en font la demande sur alveoleplus.fr.

Dispositif « rue aux écoles » (prérequis : plan de circulation) :
En partenariat avec la Mairie, un établissement pédagogique et le plus souvent une association, le projet d'une « Rue aux Écoles », permet de montrer qu'une rue sans voitures est plus sûr, calme et agréable pour les enfants; avec la possibilité de mettre en avant de nouvelles solutions : rues scolaires, pédibus, vélobus… et pourquoi pas une grande formation vélo.
Pour aller plus loin :
- FUB-APVF_plaidoyer_« L'école, un tremplin vers la ville à vélo »

Animation et communication

Objectifs :

- Généraliser **l'apprentissage de la mobilité à vélo** via le dispositif **« Savoir Rouler à Vélo » (SRAV)** sur le modèle du « Savoir Nager »

➢ Lancement par la FUB d'un programme CEE « Génération Vélo » visant à faciliter la massification du SRAV
✓*Financer à hauteur de 50% la mise en place du dispositif auprès des 6-11 ans*
✓*Former des intervenant-es officiant auprès des enfants*
✓*Accompagner l'écosystème grâce aux animateur-ices régionaux*
En savoir plus :
- *https://www.sports.gouv.fr/savoir-rouler-velo-609*

- Rendre **accessible et attractif** l'usage du vélo dans les **déplacements quotidiens des collégien-nes**

➢ Lancement par la FUB d'une campagne intitulée « La Vélo Vibe »
✓*Expérimenter divers outils de politiques publiques à destination des jeunes*
✓*Cibler le collège comme laboratoire stratégique d'accroissement de la pratique du*
vélo dans sa commune
✓*Donner des habitudes vertueuses dès le plus jeune âge*
En savoir plus :
- *https://www.fub.fr/fub/actualites/velo-vibe-fait-sa-rentree*
- FUB_VELO VIBES_fiches actions
- FUB_Fiche_Stationnement_établissement enseignement

Idées en plus :
Mobiliser les outils de communication interne : Pronote ; Radio collège ; Site internet ; Réseaux sociaux ; Padlet

8. Cibler les + de 60 ans

Animation et communication

Objectifs :

- Rendre visible la diversité des vélos répondant aux besoins des personnes ne pouvant pas faire de vélo classique
- Sensibiliser et faire monter en compétences les professionnels
- Accompagner les particuliers

Pour aller plus loin :

- https://achacunsonvelo.fr/

Table ronde entre participants :
sur la thématique "renouer avec le vélo".
Les participants du programme seront invités à une table ronde qui aura pour objectif : faire connaissance et redéfinir ensemble les besoins/attentes liés.
Séniors : exprimer ses problématiques de déplacement.
Accompagnants/partenaires : conseiller, parler de son expérience.

Le savoir rouler (théorie) / Présentation des partenaires
Dans un second, proposer aux participants une mini formation sur le savoir rouler et nos partenaires présenterons leurs actions.

Une balade à vélo mixant culture et savoir rouler
Environ 6 km.– Niveau débutant.

Initiation au vélo électrique, découverte du tricycle et plus encore…

Financements et opportunités

(veille sur les aides : Livret 2 > Partie 1 > 4.Financements et opportunités)

Programme TIMS :
Le programme est élaboré et porté par Cler solutions aux côtés du Réseau Mob'In – les acteurs territoriaux de la mobilité inclusive, et du Réseau des Agences Régionales de l'Energie et de l'Environnement (RARE). Lancé en 2022, il est financé par les certificats d'économies d'énergie (CEE) jusqu'à fin 2026.

Programme « Séniors à Vélo ! » de l'AF3V :
Initié grâce à l'engagement du Ministère des Solidarités et de la Santé et de la Caisse nationale de solidarité pour l'autonomie, le Fonds d'appui pour des territoires innovants séniors, doté de 8 millions d'euros, vise à financer des projets d'adaptation des territoires au vieillissement de la population.
Chaque atelier, d'une durée de 5 jours environ, il se déroule en plusieurs étapes : la reprise de confiance, la mise en pratique, une préparation à l'itinérance à vélo et une sortie découverte.
L'AF3V, en tant qu'assembleur de projet, accompagnera les services de la collectivité dans la rédaction du dossier, la recherche des partenaires opérationnels locaux (formateurs vélo diplômés, loueurs de vélo, hébergeurs…), le montage du budget et, le cas échéant, la recherche de partenaires financiers complémentaires afin de déposer les dossiers auprès du fonds d'appui.

©https://www.amsterdamair.fr/

9. Lancer sa communication

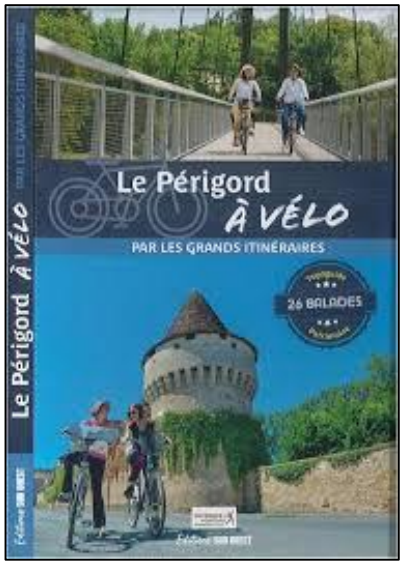
Prérequis :

- Cartographie du réseau
- Équipements sécurisés VAE
- Documents de communication spécialisés (brochure, Internet, application)

La majorité des territoires cyclables « noient » leur communication dans les mobilités.

C'est peut-être l'occasion pour les intercommunalités du Périgord Vert de se démarquer et la mettre en avant.

Cela peut à l'aide de logo, page ou site Internet dédié aussi en partenariat avec le Département.



EXEMPLES

https://www.en-pays-basque.fr/nature-active/velo/

Le Schéma Directeur cyclable du Périgord Vert

Rédaction, conception, coordination :

- **Caroline CHEVREL/ SCoT Périgord Vert**
- **Camille DAVID/ Pays Périgord Vert**

Février 2026