



Livre Blanc pour le développement de la pratique cycliste sur le territoire de Carcassonne Agglo

Février 2021

Par Carca'Vélo avec le support de la FUB



Sommaire

I.	Introduction	4
II.	Pourquoi le vélo ?	5
III.	Compétences : qui fait quoi en matière de vélo ?	6
A.	Etat	6
1.	Principales lois ayant une incidence transport/vélo	6
2.	Le plan vélo national	7
B.	Région Occitanie	7
C.	Conseil Départemental de l'Aude	8
D.	Communauté d'agglomération de Carcassonne	8
E.	Commune de Carcassonne	9
IV.	Diagnostic de la pratique cyclable sur le territoire de Carcassonne Agglo	10
A.	Diagnostic du Schéma départemental des itinéraires cyclables	10
B.	Diagnostic 2018 du Plan Global de Déplacement (Agglomération)	13
C.	Baromètre des villes cyclables 2019 (Ville de Carcassonne)	15
D.	Diagnostic et schéma cyclable 2011 (Ville de Carcassonne)	16
E.	Diagnostic 2017 et plan vélo 2018-2021 (Ville de Carcassonne)	16
G.	Diagnostic Carca'Vélo	17
1.	Quels usages et besoins en vélo au sein de l'agglo ?	17
2.	Points noirs et tronçons dangereux	18
3.	Constat global	20
V.	Définition des besoins pour la pratique cyclable	21
A.	Contexte	21
B.	Une approche participative	22
C.	Pistes d'action	22
1.	Schéma cyclable et gouvernance	22
2.	Réseau de pistes cyclables	23
3.	Stationnements	28
4.	Signalisation	28
5.	Intermodalité	29
6.	Références et guides pratiques pour les aménagements	30
VI.	Les services autour du vélo	31
A.	Développement du Savoir rouler	31



B.	Ateliers de réparation vélo participatifs	31
C.	Recyclage des vélos	32
D.	Marquage bicycode.	32
E.	Maison du vélo	32
F.	Cartographie participative	33
G.	Plans de mobilité employeurs	33
H.	Systèmes de vélos en libre-service	34
I.	Services d'accompagnement de sorties vélo - nature	34
VII.	Conclusions	35

Annexes

ANNEXE I : ENQUÊTE PARTICIPATIVE DE JANVIER 2021	37
ANNEXE II : FICHES ITINÉRAIRES SUR L'AGGLOMÉRATION	49

I. Introduction

En vue de la réalisation de son **Schéma Directeur Cyclable**, Carcassonne Agglo souhaite intégrer une concertation avec les usagers du vélo. À cette fin, la collectivité s'est rapprochée de Carca'Vélo, association qui regroupe des usagers du vélo sur le territoire de l'agglomération et réalise différentes actions dans l'objectif d'en promouvoir la pratique et d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes actuels et futurs.

Dans ce cadre, il a été proposé à Carca'Vélo de travailler à la réalisation d'un « **Livre Blanc** » ayant notamment pour objectifs :

- de réaliser un **diagnostic de la pratique cyclable** du territoire en intégrant la vision des usagers. Il s'agit notamment de faire apparaître les points noirs, les discontinuités majeures à traiter, les freins à la pratique du vélo, etc. ;
- de définir les **besoins en terme de pratique cyclable** : questions d'aménagements (proposition de traitement sur certains axes par exemple), questions de partage de l'espace public (zone de rencontre, zone 30, double sens cyclable, etc.), questions de services notamment stationnements vélo, location vélo, etc. ;
- de déterminer les **services autour du vélo pouvant être portés par Carca'Vélo et ses partenaires (collectivités, autres associations)** ; pour cela il est notamment évoqué :
 - le développement du « savoir rouler » ;
 - la mise en place d'un atelier réparation vélo mobile ou fixe ;



Livre Blanc pour le développement de la pratique cycliste sur le territoire de Carcassonne Agglo

- la récupération de vélos et les actions en ce sens pouvant être réalisés en lien avec des partenaires institutionnels type Covaldem 11 ou des partenaires associatifs existants ;
- le marquage bicycode.

Pour Carca'Vélo, ce « **livre blanc** » constitue un outil de travail en vue d'une **concertation continue entre les citoyens cyclistes et les collectivités** responsables des transports et des infrastructures.



II. Pourquoi le vélo ?

Face au constat sur nos territoires d'une dégradation toujours accrue de l'environnement, de la perte vertigineuse de la biodiversité, de l'accélération du changement climatique d'origine anthropique et des conséquences de plus en plus visibles sur les conditions de vie de la population, il convient d'agir par de multiples leviers.

Parmi ces leviers, la décroissance énergétique et une relation retrouvée entre les humains et les rythmes naturels sont primordiales. À ce titre, dans le domaine des transports de personnes, le vélo constitue un outil particulièrement intéressant. C'est en effet un mode de déplacement¹:

- **économique** : le coût moyen annuel (hors coût d'achat) se situe entre 50€ et 150€ (300€ pour un vélo à assistance électrique) contre 6000€ à 10000€ par an pour le propriétaire d'une voiture (entretien, carburant...);
- **bon pour le travail et le moral** : un salarié cycliste régulier est moins absent, plus ponctuel et plus efficace qu'un non-cycliste avec en moyenne 15 % de jours d'arrêts maladie en moins chaque année ;
- **qui adoucit les mœurs, fait moins de bruit et sauve des vies** : en passant d'une ville pensée pour la voiture à une ville favorisant les déplacements plus doux, la ville devient plus agréable et sécurisée pour tous. Plus les cyclistes sont nombreux, plus le risque d'accident diminue (habitude des autres usagers, apaisement des conditions de circulation) ;
- **rapide** : pour les trajets de moins de 6km, le vélo est le moyen de transport le plus rapide en ville ;
- **bon pour la santé et la planète** : le cycliste est exposé à une pollution inférieure à celle subie par l'automobiliste à l'intérieur de son habitacle, lequel est alimenté en air par des entrées situées au niveau des pots d'échappement de ceux qui le précèdent. La pratique quotidienne du vélo permet de rester en très bonne santé. Selon l'OMS, elle réduit le risque de mortalité de 30%, améliore le fonctionnement du cœur, préserve le cerveau, réduit les risques de diabète...

III. Compétences : qui fait quoi en matière de vélo ?

A. Etat

1. Principales lois ayant une incidence transport/vélo

Loi MAPTAM (Modernisation de l'Organisation Publique Territoriale et Affirmation des Métropoles) du 27/01/2014 : elle définit la notion d'Autorité Organisatrice des Mobilités

¹Les données chiffrées sont issues du « Guide pour créer et animer une association pro-vélo » édité par la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette). Voir aussi : <https://parisenselle.fr/nos-5-meilleurs-arguments-en-faveur-du-velo/> ainsi que <http://mdb-idf.org/les-10-raisons-de-se-mettre-au-velo/>



(Carcassonne Agglo est AOM) et liste les compétences (transport urbain, élaboration de plan de déplacement urbain) ;

Loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) du 07/08/2015 : depuis le 1^{er} janvier 2017, la région est l'autorité compétente pour l'organisation des transports collectifs non urbains, réguliers ou à la demande. Initialement partagée avec le département, cette compétence est devenue exclusivement régionale à la suite la loi NOTRe ;

Loi LAURE (loi sur L'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) du 30 décembre 1996: son article 20 concernant le vélo, a été repris dans le code de l'environnement (et renforcé par la loi LOM) et rend obligatoire l'aménagement de la voirie urbaine pour les cyclistes :

L228-2 : « A l'occasion des **réalisations ou des rénovations** des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements **sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants**, en fonction des besoins et **contraintes de la circulation**. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

La Loi LOM (Orientation des Mobilités) du 24 décembre 2019 renforce la mise en place d'infrastructures cyclables, hors agglomération (et donc l'extension de l'article L228-2), avec un nouvel article L228-3 introduit dans le code de l'environnement :

› Article L228-3

[Modifié par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 62 \(V\)](#)

A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.

Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa.

Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré.

La région autorité organisatrice des transports, devient « Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale » (AOMR), sa compétence étant élargie à l'ensemble des solutions de mobilité, notamment actives, partagées et solidaires.

La LOM élargit les compétences des « Autorités Organisatrices des Mobilités » (Carcassonne agglo est AOM) dans les domaines suivants :

- les AOM peuvent organiser des services (service de location de vélos, plateforme de mise en relation pour le covoiturage) mais aussi contribuer au développement de ces modes (subvention aux opérateurs voire aux particuliers participant aux activités de covoiturage, financement d'aménagements cyclables ou de stationnement vélo...) ;
- les AOM peuvent organiser des services de mobilités solidaires, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité : financement de structures associatives de « mobilité inclusive » pour développer et pérenniser l'accompagnement vers la mobilité de certains publics en difficulté, avec des services allant au-delà du conseil en mobilité : apprentissage du vélo, garage solidaire, etc.

D'autres articles de la LOM ont une incidence sur l'usage du vélo :

- obligation d'intermodalité train + vélo, car + vélo ;
- fonds mobilité active et vélo : financement des infrastructures cyclables ;
- forfait mobilité durable ;
- développement d'une culture vélo (comme dans le nord de l'Europe) ;



- lutte contre le vol ;
- programme d'apprentissage au vélo avant le collège ;
- reconnaissance des vélos-routes dans le code de la route, et mise en place d'un schéma national.

Beaucoup de décrets d'application restent à prendre.

2. Le plan vélo national

Dans le prolongement de la LOM, **en 2020, le Gouvernement a lancé un plan vélo** afin de faciliter l'usage du vélo grâce à des mesures d'aide financière, d'aménagement des infrastructures ou encore de formation, pour les particuliers et les collectivités. Il comprend :

- le coup de pouce vélo jusqu'au 31/03/21 : aide au stationnement (pour aider les collectivités à installer des aires de stationnement temporaires) et aide à la réparation et à la remise en selle pour les particuliers ;
- le forfait mobilité durable : Il permet aux employeurs du secteur privé de prendre en charge jusqu'à **400 €**, par an et par salarié, les frais de déplacement de leurs salariés sur leur trajet domicile- travail effectué à vélo, en covoiturage ou à l'aide d'autres services de mobilité partagée (véhicules en autopartage, engins en *free-floating*...). Le forfait mobilités durables est également mis en place dans la fonction publique d'État, pour les déplacements à vélo ou en covoiturage, à hauteur de **200 €** par an et par agent. Le Gouvernement prépare sa mise en place dans l'ensemble du secteur public ;
- une Académie des métiers du vélo pour fédérer les professionnels : elle est portée par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB). L'objectif est de développer des guides techniques, une plateforme web et des supports de formation, mais aussi de former des experts du vélo de tous les niveaux (mécaniciens, formateurs...).

B. Région Occitanie

Depuis 2017, et suite à la Loi NOTRe, la Région est compétente en matière de transports scolaires et interurbains. Elle est également cheffe de file de l'intermodalité et autorité organisatrice du transport ferroviaire et routier non urbain. Au titre de la LOM, elle est cheffe de file pour coordonner l'action des Autorités Organisatrices de la Mobilité et organisatrice des mobilités à l'échelle régionale. À ce titre elle a adopté un plan régional vélo, intermodalités et nouvelles mobilités. Dans le cadre de ce plan, des aides sont prévues :

- pour l'achat de vélo ou VAE (éco-chèque mobilité pouvant aller jusqu'à 400€ et jusqu'à 1000€ pour un vélo adapté aux handicapés) ;
- en soutien aux pistes cyclables (30 % du coût des vélo-routes et voies vertes et jusqu'à 50% des pistes en liaisons intercommunales et celles rejoignant les gares et centres d'activités) ;
- pour l'amélioration de la complémentarité train vélo : arceaux de stationnement en gare, espaces vélo dans les trains (et expérimentation dans les bus Lio), aide à l'achat de vélos pliants pour les abonnés au train ;
- pour la réparation d'un vélo avec l'attribution d'un éco-chèque annoncée pour 2021.



La région est en charge de l'élaboration d'un **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)**. Dans ce cadre, une convention a été signée en 2018 avec Carcassonne Agglo pour la mise en œuvre du **Pôle d'Échange Multimodal (PEM)** de la gare de Carcassonne.

C. Conseil Départemental de l'Aude

Aux termes de l'article L.131-2 du code de la voirie routière : « **Les dépenses relatives à la construction, à l'aménagement et à l'entretien des routes départementales sont à la charge du département** ».

Le financement de certaines opérations au titre de la solidarité territoriale (aménagement de pôles d'échange intermodal, réalisation de voies réservées aux transports collectifs, construction de parkings de délestage, etc.) est possible.

L'**Agence Départementale de Tourisme** est une émanation du Conseil Départemental et peut promouvoir les séjours cyclistes dans le département de l'Aude.

D. Communauté d'agglomération de Carcassonne

Elle est Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) sur son territoire. À l'inverse d'autres AOM, vu l'importance moyenne en nombre d'habitants de l'agglomération, Carcassonne Agglo n'a pas l'obligation d'élaborer un Plan de Déplacement Urbain (PDU, devenu Plan de Mobilité avec la LOM). Cependant, dans une démarche similaire mais non contraignante, elle a élaboré un **Plan Global de Déplacement (PGD)** en 2019. Ce PGD est composé de 5 axes pour 35 actions dont certaines concernent directement l'usage du vélo. Carcassonne Agglo a la responsabilité de l'élaboration du **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)**, en cours de révision (finalisation prévue en 2022 ou 2023). Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) élaborés par les communes doivent être compatibles avec le SCoT, et doivent intégrer les politiques de déplacement. Logiquement, le PGD devrait être repris/adapté dans le SCoT. Carcassonne Agglo dispose de son propre **Office de Tourisme** qui propose des itinéraires à ce jour essentiellement en VTT.

L'association « **Vélo et Territoires** » (www.velo-territoires.org) regroupe les collectivités motivées par les politiques cyclables notamment dans un objectif touristique. A priori Carcassonne Agglo n'en fait pas partie (à l'inverse du Conseil Départemental 11 et de la région Occitanie).

E. Commune de Carcassonne

La commune a la responsabilité de sa voirie communale. Une route départementale qui traverse une commune continue d'appartenir au département qui en assure la gestion. Mais dans ces communes, c'est aux maires qu'est dévolue la compétence en matière de police de la circulation sur les voies départementales en vertu de l'article L.2213-1 du code général des collectivités territoriales.

En matière de déplacement, la ville a lancé une étude sur les flux de circulation qui devrait être finalisée fin 2021. Logiquement, mais sans qu'il y ait d'obligation, la politique menée devrait être cohérente avec le PGD.

Elle peut mettre à disposition certains services : c'est le cas du contrat passé avec la société **SMOOVE**, pour la location sur la ville de Vélos à Assistance Electrique.

Carcassonne dispose de son propre **Office de Tourisme**, à ce titre elle a mis en ligne une application, « **Carcassonne Interactive** », avec 2 itinéraires cyclables (au 01/01/2021).

IV. Diagnostic de la pratique cyclable sur le territoire de Carcassonne Agglo

A. Diagnostic du Schéma départemental des itinéraires cyclables

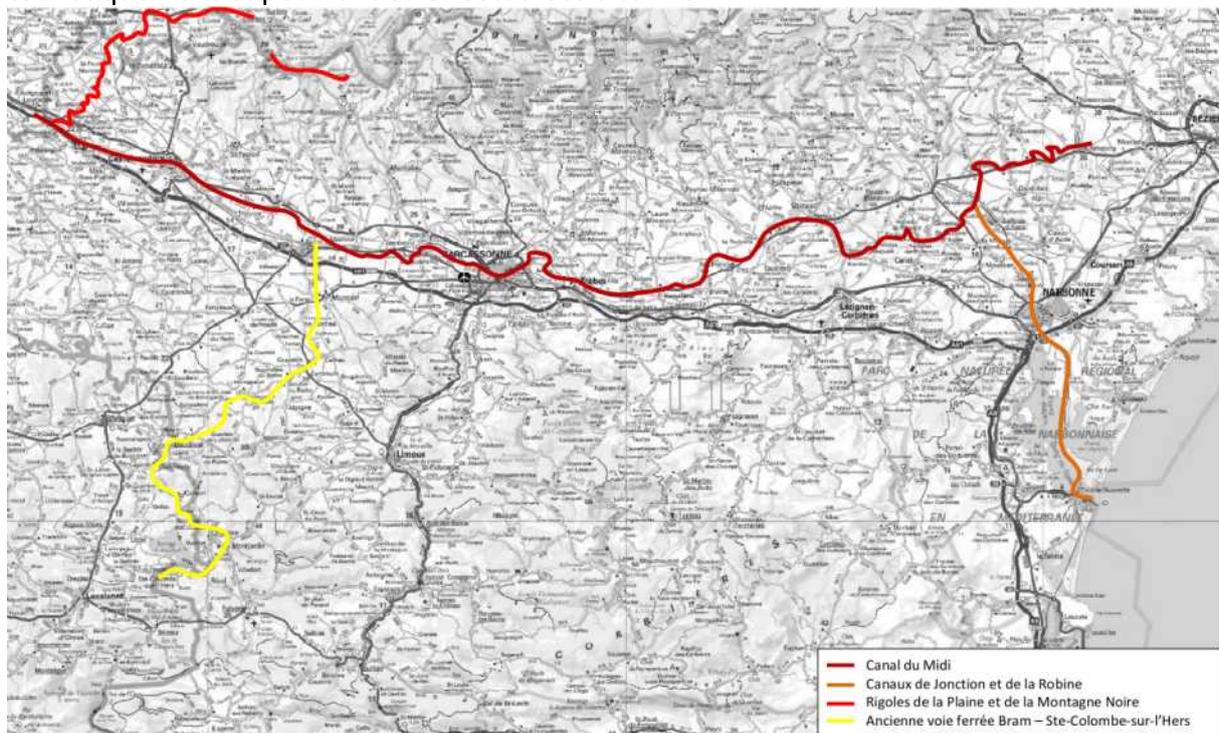
Un diagnostic de la pratique cyclable a été réalisé par le département de l'Aude dans le cadre du plan vélo 2018-2022 et de l'établissement du Schéma départemental des itinéraires cyclables : <https://www.aude.fr/ressources/schema-departemental-itineraires-cyclables>

Concernant l'état actuel du réseau cyclable dans l'Aude : le canal de la Robine constitue aujourd'hui le linéaire existant le plus important, assurant une liaison continue entre Narbonne et la mer.

Deux itinéraires sont prévus pour être aménagés et constituer ainsi une ossature susceptible d'organiser une partie conséquente du futur réseau départemental :

- Le **canal du Midi**, dont les études de faisabilité, aujourd'hui achevées, ont permis de réunir l'ensemble des partenaires institutionnels autour du projet (Conseil Départemental, Conseil Régional, DREAL, VNF...);
- La **voie verte Bram – Montségur**, sur ancienne voie ferrée, en cours d'aménagement (la fin des travaux est prévue pour 2023).

Les sections sur les rigoles de la Plaine et de la Montagne Noire ont été écartées pour des considérations environnementales et paysagères. Elles restent cependant très attractives touristiquement et pourront être réétudiées à terme.





Le diagnostic lui-même a fait ressortir les éléments suivants à l'échelle du département :

La pratique de loisir représente 80% des utilisateurs du vélo et s'effectue sur des distances relativement courtes variant de 10 à 40 km et à des vitesses faibles (de 10 à 20 km/h). Majoritairement familiale, elle représente la cible principale des véloroutes et voies vertes. Sur les véloroutes utilisant des voies routières, le seuil de 500 véhicules par jour est la limite maximale pour ces usagers.

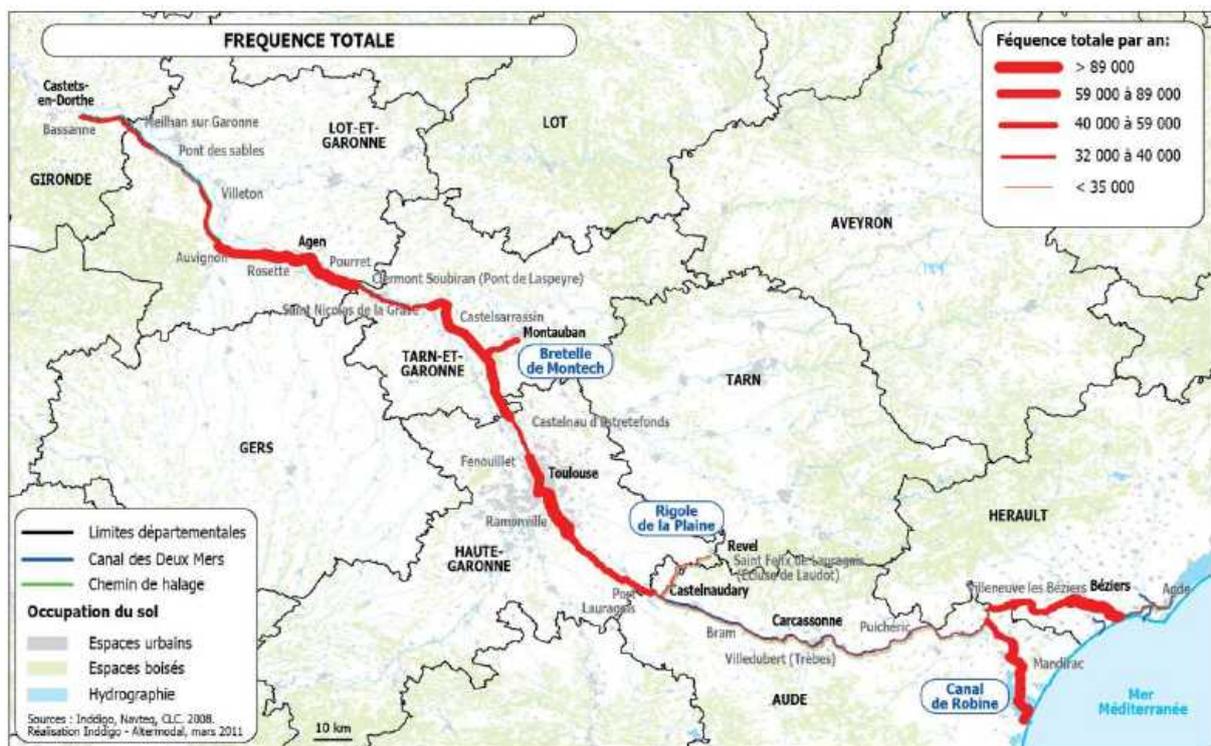
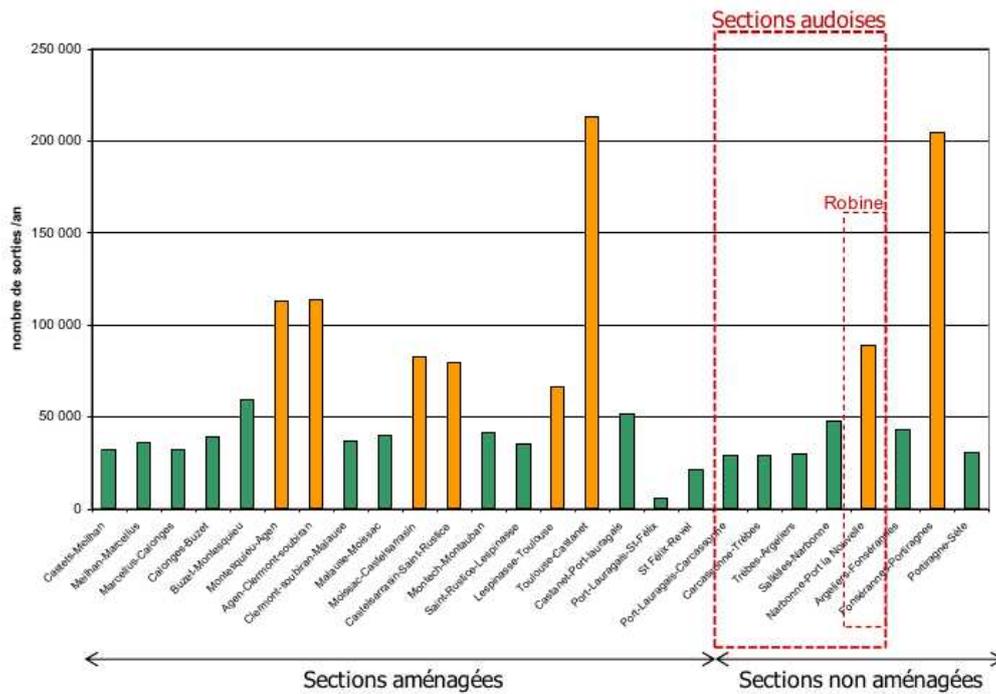
Les pratiquants itinérants utilisent le vélo comme moyen de transport pour voyager. Ils changent d'hébergement chaque soir. La majorité de ces usagers parcourt des distances moyennes de 45 à 60 km par jour à une vitesse moyenne de 15 km/h. L'acceptabilité de niveau de trafic plus élevé, jusqu'à 1.000 véhicules/jour est possible sur véloroute.

La pratique utilitaire est faible mais ponctuellement élevée sur certaines sections très localisées autour d'agglomérations. Dans ce cas, le vélo est utilisé comme un moyen de transport avec pour motifs les déplacements domicile – travail, domicile – école, et vers les lieux d'achats ou de loisirs. Les distances pratiquées, généralement en agglomérations, sont de l'ordre de 3 km pour une vitesse moyenne de 15 km/h.

La pratique sportive et de randonnée est nettement plus forte sur route que sur voie verte. Le sportif utilise le vélo dans le but de réaliser des efforts tant sur route qu'en VTT. Il pratique régulièrement en groupe, à des vitesses élevées (25/30 km/h) sur 70/100 km.

Les entretiens ont permis de mettre en lumière un niveau de pratique de type loisirs et tourisme bien développé sur l'ensemble du département, mais notamment autour du canal du Midi, sans différence notable sur l'existence d'un aménagement cyclable ou non. À l'inverse, **la pratique utilitaire au sein des principales villes du département est jugée confidentielle, notamment en raison de l'absence d'équipements garantissant une sécurité minimale des usagers.**

Concernant le **canal du Midi**, l'absence d'aménagement sur la section audoise est directement corrélée avec une moindre fréquentation. Les figures ci-après montrent en effet que les sections audoises du canal du Midi ne dépassent pas 30.000 sorties annuelles, que l'on soit en zone rurale ou urbaine, contrairement aux sections toulousaines ou agenaises. Seul le canal de la Robine partiellement aménagé présente, malgré un revêtement dégradé, des niveaux de fréquentation importants, mettant en évidence le potentiel touristique du linéaire.

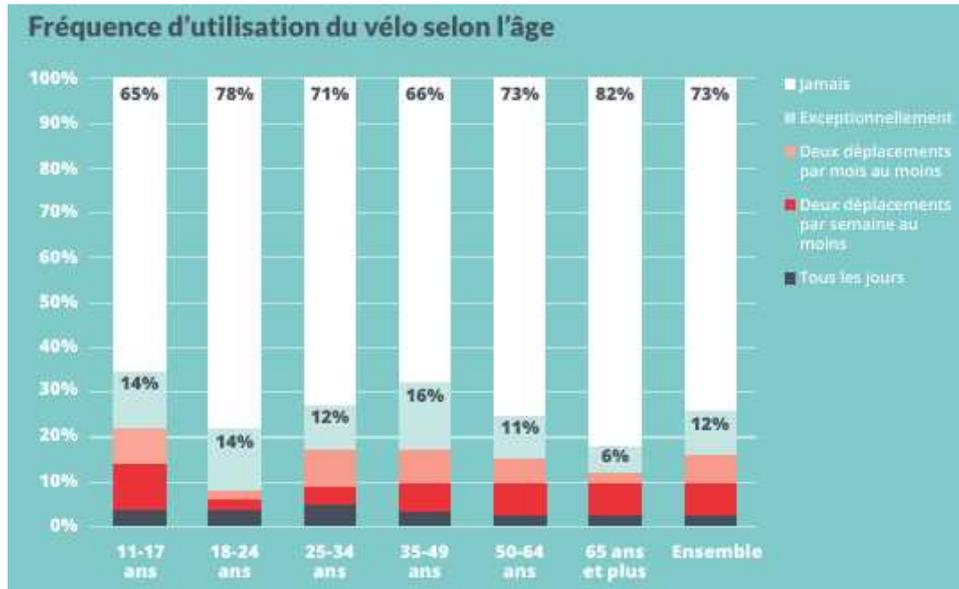


B. Diagnostic 2018 du Plan Global de Déplacement (Agglomération)

Le diagnostic réalisé en 2019 a montré une forte utilisation de l'automobile sur le territoire de l'agglomération avec 70% des déplacements quotidiens effectués en voiture. La marche



arrive en seconde position tandis que le vélo et les transports en commun sont marginaux : 85% des personnes interrogées n'utilisent jamais les transports en commun et seulement 1,2% des personnes interrogées utilise le vélo quotidiennement :



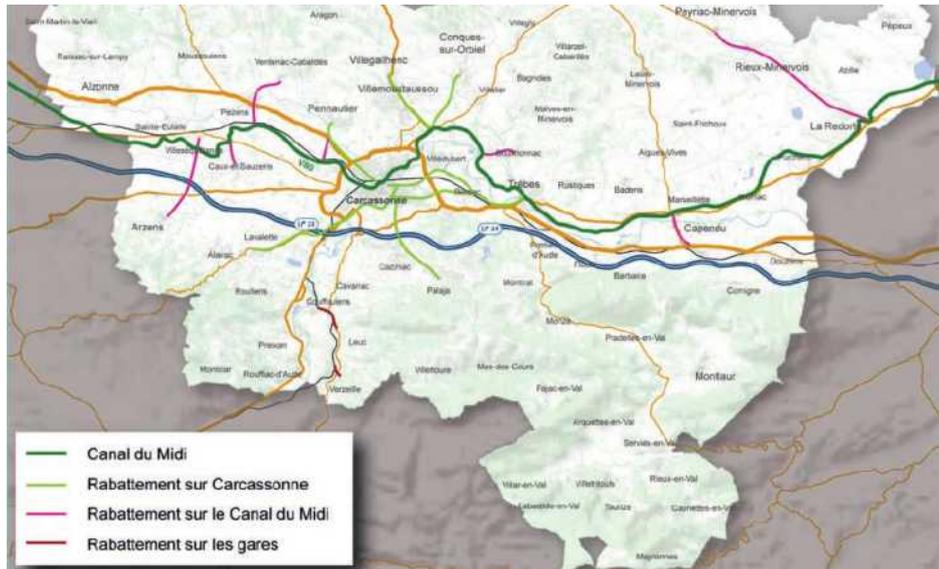
Ainsi, le diagnostic montre une pratique utilitaire faible qui traduit un retard à rattraper en matière d'aménagements cyclables et piétons sur l'ensemble du territoire (absence de maillage, aménagements peu qualitatifs...) et de services accompagnant la pratique (jalonnement, stationnement, information, location...). La vocation touristique reste aussi à être mieux prise en compte (boucles cyclo-touristiques, aménagement de la V80 le long du Canal du Midi, label accueil vélo...).

Le Plan Global de Déplacement (PGD)² a fait ressortir les principaux axes suivants pour le développement des mobilités douces : **AXE 4 - Agir pour le développement des modes actifs**

- Action 23 / Piétonniser le « cœur de Bastide » ;
- Action 24 / Développer une carte des temps piétons qui incitent à parcourir la ville sans voiture ;
- Action 25 / Développer des voies douces pour favoriser les déplacements utilitaires ;
- Action 26 / Réaliser un maillage de boucles cyclo-touristiques ;
- Action 27 / Développer le stationnement vélo sur Carcassonne et les polarités ;
- Action 28 / Développer un système de location de vélos à destination des habitants et des touristes du territoire ;
- Action 29 / Développer les initiatives de type Pédibus/Vélobus et l'écomobilité scolaire.

Concernant l'action 25 (voies douces), la réflexion envisagée dans le PGD à l'échelle de l'agglomération est synthétisée sur la carte ci-après :

²<https://www.carcassonne-agglo.fr/fr/services/mobilite/plan-global-de-deplacements-pgd.html>



Concernant l'action 26, la réflexion envisagée dans le PGD à l'échelle de l'agglomération est synthétisée sur la carte ci-après :

Propositions de boucles cyclotouristiques à jalonner et valoriser sur Carcassonne Agglo

- Canal du Midi
- Itinéraires cyclotouristiques départementaux
- Propositions de boucles cyclotouristiques
- Sites touristiques majeurs :
 - 1 : Cité médiévale et Bastide Saint Louis
 - 2 : Canal du Midi
 - 3 : Village du livre / Musée des Arts et Métiers du Livre
 - 4 : Grottes de Limousis
 - 5 : Gouffre géant de Cabrespine
 - 6 : Abbaye romane St Pierre et St Paul
 - 7 : Lac de la Cavayère
 - 8 : Sentiers en poésie
 - 9 : Sentier sculptural
 - 10 : Château de Pennautier
 - 11-12-13 : Villages en circulade

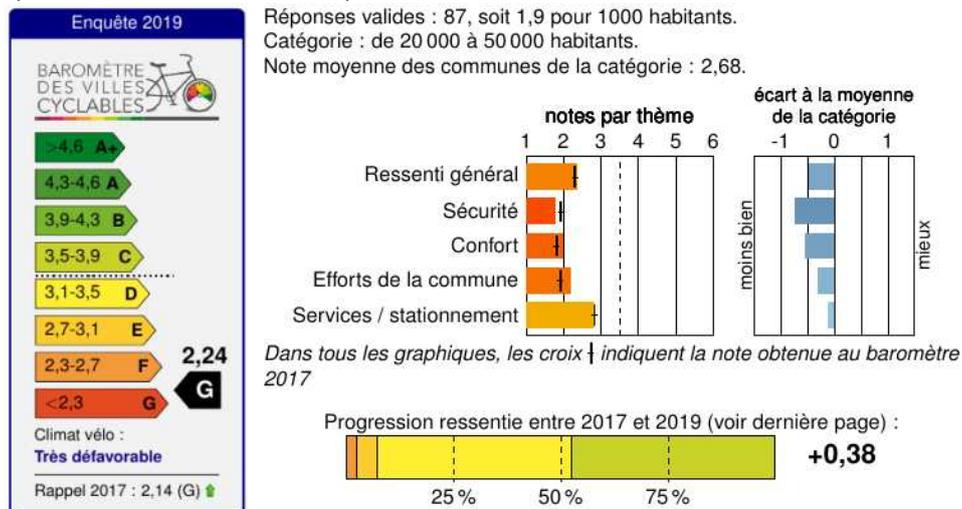
C. Baromètre des villes cyclables 2019 (Ville de Carcassonne)

Le « Baromètre Parlons Vélo » des villes cyclables, organisée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) – dont Carca'Vélo est membre – est la plus grande enquête jamais menée en France et dans le monde auprès des usagers du vélo. Les communes ayant présenté un nombre suffisant de répondants à cette enquête ont été intégrées, dont la ville de Carcassonne. Après 2017, 2019 a constitué la deuxième édition du baromètre. C'est donc



un outil intéressant pour évaluer la pratique cyclable sur le territoire de Carcassonne, telle que ressentie directement par les usagers.

Que ce soit en 2017 ou 2019, Carcassonne se situe en bas de classement pour les villes de sa catégorie (20000 à 50000 habitants) :



Le détail des résultats de l'enquête 2019 est disponible sur le site Internet suivant : <https://www.parlons-velo.fr/barometre-des-villes-cyclables>

D. Diagnostic et schéma cyclable 2011 (Ville de Carcassonne)

Un diagnostic a été réalisé en 2011 par le bureau d'étude SEBA pour définir le schéma cyclable de la commune de Carcassonne. Les documents du diagnostic sont disponibles à cette adresse :

<https://sites.google.com/site/collectifcarcavelo/le-schema-cyclable-de-carcassonne/itineraire-a-envisager>

Les fiches tronçons sont disponibles sur demande auprès de Carca'Vélo.

E. Diagnostic 2017 et plan vélo 2018-2021 (Ville de Carcassonne)

Suite au changement de majorité la commune de Carcassonne n'a pas donné de suite au diagnostic réalisé en 2011 et a fait ultérieurement intervenir un stagiaire de Licence professionnelle Aménagement du Territoire et Urbanisme pour retravailler sur le sujet³ :

https://drive.google.com/file/d/0B6nDrGBwI_xQX0RyZldWMzFqU3RRTFNlcF9iNjZwZDhvS2pJ/view?usp=sharing

³Lanfant Nicolas – 2017 - Création d'un schéma cyclable sur la ville de Carcassonne – Stage effectué du 3 avril au 23 juin 2017 dans le cadre de la licence professionnelle Aménagement du Territoire et Urbanisme, spécialité Géomatique et Développement Durable des Espaces Ruraux. XTR8 U4 – Stage. Rapport de 58 p.



Les services techniques de la mairie ont ensuite finalisé en interne le plan vélo 2018-2021 présenté par la commune :

<https://www.carcassonne.org/article-page/le-plan-pistes-cyclables-est-lance>

F.

G. Diagnostic Carca'Vélo

1. Quels usages et besoins en vélo au sein de l'agglo ?

Ils n'ont, semblent-ils, jamais été recensés précisément à l'échelle de l'agglo. Cependant, le schéma départemental vélo 2018-2022 apporte un éclairage sur la pratique touristique sur le canal du midi. Par ailleurs, au vu du développement récent des Vélos à Assistance Electrique (VAE), il est probable que de nouveaux usages/besoins émergent :

- **pour le travail/étude** : potentiellement praticable essentiellement dans un rayon d'une 10^{aine} de km autour de la ville centre. Au vu de la voirie actuelle, cet usage reste compliqué en l'absence d'aménagements adaptés : chemin de halage du canal du midi peu praticable pour du vélo-travail, franchissement redoutable des départementales entourant Carcassonne. Un potentiel de développement existe sans aucun doute, mais nécessite des voies sécurisées sans trop de ruptures (pied à terre) reliant les communes périphériques aux centres d'emploi (cité administrative, hôpital, zone d'activité, centre-ville, collèges, lycée, IUT). Une enquête/évaluation sur ces besoins « vélo/travail-étude » détaillée et largement diffusée serait bienvenue, en s'appuyant sur les mairies concernées de la première couronne (Palaja, Cazilhac, Pennautier, Villalier, etc.).

La difficulté d'entrée ou de sortir de Carcassonne en vélo en toute sécurité est sans doute un frein majeur qui a un impact négatif tant sur cet usage que sur les autres usages (tourisme notamment).

- **pour le tourisme (l'arrière-pays notamment) et les balades familiales** : aller en vélo par exemple à Villeneuve Minervois (musée de la truffe), à Montolieu (village du livre, coopérative Cérès Franco), etc., est un exercice réservé à des cyclistes très motivés. Aucun circuit cycliste n'est proposé à l'échelle de l'agglo ; une application internet pourrait être développée, ainsi que des cartes papier disponibles dans les offices de tourisme, à l'équivalent de ce qui se fait pour les sentiers. La « voie verte » Canal du Midi pourrait être la colonne vertébrale sur laquelle se raccrocheraient des voies communales avec une signalétique appropriée.

Au-delà, de la première couronne de communes, de nombreuses petites routes départementales ne posent pas de problèmes majeurs pour le vélo (ex : Palaja-Mas des cours ; Cazilhac-Villefloure). Si elles étaient convenablement signalées, elles permettraient de valoriser des territoires de l'agglo peu connus car en dehors des grands axes de circulation (ex : Val de Dagne, Minervois, Cabardès, Malepère, etc.).



- **pour le sport** : plusieurs clubs de vélos de route sont présents sur le territoire de l'Agglo avec notamment les sorties collectives du weekend. Ces clubs sont soumis aux mêmes difficultés quand il s'agit d'entrer ou sortir de Carcassonne. Le VTT est mis en valeur par l'Association ATAC avec des circuits essentiellement en Cabardès- Minervois, mais aucune piste balisée VTT ne part de Carcassonne alors qu'à titre d'exemple pour aller au lac de la Cavayère, Montirat, et plus largement vers les Corbières, il existe des chemins qui pourraient être valorisés pour cet usage.
- **Pour les courses du quotidien** : ce sont souvent des usages à l'intérieur même des communes. Ils demandent une bonne sécurité (signalétique, limitation de vitesse, parking vélo) au sein des voiries communales. Certaines communes ont une signalétique et des aménagements appropriés (ex : S^{te}-Eulalie)

Quels que soient les usages, des voies sécurisées bien réparties, et, si possible, sans rupture (pas de pied à terre), inexistantes à ce jour, permettant d'accéder à la ville de Carcassonne, s'avèrent nécessaires, si on veut développer l'usage du vélo, notamment au quotidien.

2. Points noirs et tronçons dangereux

Depuis sa création en 2011, l'association Carca'Vélo a acquis, grâce à ses membres, une expertise sur la place du vélo dans Carcassonne et son agglomération. En particulier, par la pratique quotidienne de ses membres, les points et tronçons dangereux et, d'une manière générale, les freins au développement du vélo ont pu être recensés petit à petit.

Dans cette optique, un outil cartographique interactif a été développé qui permet de localiser les points noirs et discontinuités majeures :

https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/velo-sur-carcassonne-et-son-agglo_537539#13/43.2076/2.3596

Ces informations sont issues de plusieurs campagnes successives d'enquêtes participatives, dont le Baromètre Parlons Vélo de 2019.

La carte suivante recense les points noirs : carrefours ou passages dangereux, discontinuités... ainsi que les points de passage sécurisables au niveau des principaux obstacles autour de la ville de Carcassonne (autoroute, rocade, Fresquel...)





3. Constat global

À ce jour, il n'y a aucun itinéraire permettant d'atteindre, à partir des communes périphériques, de façon sécurisée le centre de Carcassonne ou les lieux de travail/études (cité administrative, hôpital, zone d'activité/commerciale, lycées, collèges, IUT, centre d'apprentissage, etc.).

La rocade (D6113, D6161) est un des principaux obstacles à franchir. Un usage serein du vélo au sein de l'agglo nécessitera la mise en place de passages sécurisés dédiés aux vélos.

Le non-aménagement de la voie verte Canal du Midi est également un frein important, tant pour le vélo-travail, que pour le tourisme. Les difficultés d'aménagement de cette voie verte ne doivent pas occulter d'autres possibilités à explorer (par exemple la liaison depuis Carcassonne en direction de Capendu), empruntant des chemins et des voies communales, pouvant être aménagées et desservir des sites appartenant notamment à l'agglo (par exemple le Domaine des Rougeats non valorisé actuellement).

V. Définition des besoins pour la pratique cyclable

A. Contexte

L'Agglomération de Carcassonne, c'est : 83 communes, une ville centre, quelques communes périurbaines, et beaucoup de communes rurales. Selon son site internet, l'Agglo a pour compétences en lien avec l'usage du vélo :

- au titre de la mise en valeur des espaces naturels, l'aménagement de la voie verte sur le canal du Midi ;
- au titre de l'aménagement de l'espace communautaire, la gestion des équipements collectifs avec principalement : le lac de la Cavayère (Carcassonne), le centre d'exposition Cérès Franco (Montolieu), la piscine de Peyriac Minervois, le Conservatoire, etc. Il est souhaitable que ces équipements collectifs, notamment pratiqués par une population jeune, soient facilement accessibles en vélo ;
- l'élaboration du SCoT (schéma de cohérence territoriale) qui peut émettre des recommandations en matière de mobilité (avec déclinaison dans les PLU communaux ou intercommunaux) ; l'élaboration de ce SCoT a été retardée par l'épidémie COVID, mais devrait voir le jour en 2022-2023 ;
- l'organisation des transports en commun (Réseau de bus RTCA) peut favoriser ou pas l'intermodalité (vélo-train-bus) - le pôle multimodal envisagé sur le site de la gare de Carcassonne est un projet structurant qui mérite d'être finalisé ;
- au titre du développement économique, l'aménagement de zones d'activités ; actuellement ces zones ne paraissent pas prendre en compte l'usage du vélo ; si on peut le comprendre pour des zones d'activités industrielles (souvent la voirie est large, et permet de laisser une place au vélo pour un usage vélo-travail), c'est



beaucoup moins compréhensible quand il y a des équipements collectifs à usage du public. Ainsi il serait regrettable que la future piscine de Trèbes, qui peut-être se fera dans la zone de Béragne n'ait pas un accès sécurisé aux vélos ;

- la gestion d'un Office du tourisme qui peut faire la promotion de l'usage du vélo et valoriser des circuits cyclistes au sein de son territoire, au même titre que les chemins de randonnée (cf. application Internet de l'Agglo : <https://rando.grand-carcassonne-tourisme.fr/>) ;

L'Agglo est Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM). A à ce titre, et suite à la loi d'Orientation des Mobilités de 2019, elle a des compétences renforcées et peut mettre en œuvre des services visant à développer l'usage du vélo (location vélos, services ou financement de services de mobilité solidaire/inclusive, financement d'aménagement cyclable, etc.). Le Plan Global de Déplacement (PGD) (ou les autres programmes menés par l'Agglo, notamment au regard de l'usage social du vélo), pourrait être renforcé par des actions liées à ces compétences renforcées.

La compétence de Carcassonne Agglo en matière de voirie est limitée ; il y a donc nécessité en matière d'aménagement (voies/pistes cyclables) de partenariat avec le Conseil Départemental (routes départementales) et les communes (voirie communale). Le Conseil Départemental a établi un schéma départemental vélo 2018-2022 qui apporte des éléments de réflexion intéressants qui peuvent être déclinés à l'échelle de l'agglo.

B. Une approche participative

Outre l'expertise développée par les membres de l'association depuis sa création en 2011, les propositions détaillées ci-après sont aussi en grande partie issues des contributions des citoyens qui ont répondu à l'enquête publique lancée par Carca'Vélo sur la plateforme en ligne « Framaforms » pendant tout le mois de janvier 2021 :

<https://www.carcassonne-agglo.fr/fr/actualites/enquete-autour-du-velo.html>

<https://framaforms.org/enquete-sur-les-amenagements-et-services-autour-du-velo-sur-lagglomeration-de-carcassonne-1609886036>

En outre, les observations et suggestions ont été en partie reportées cartographiquement sur le site umap de Carca'Vélo : https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/velo-sur-carcassonne-et-son-agglo_537539#11/43.2412/2.5461

Les résultats bruts et interprétés de l'enquête sont présentés en **Annexe I**.

C. Pistes d'action

1. Schéma cyclable et gouvernance

Adopter ou mettre à jour un schéma cyclable ambitieux : ce schéma ou plan vélo pourrait être financé et concerté à l'échelle de l'Agglo et inclure un réseau cyclable intercommunal.



Gouvernance : Le schéma cyclable de Carcassonne Agglo gagnerait à être doté d'une gouvernance efficace avec la région, le département, les communes et l'OGS Carcassonne. Il pourrait à ce titre être doté d'un comité vélo et d'une charte de qualité des aménagements cyclables.

Le comité vélo devrait inclure élus/membres du CODEV/associations d'utilisateurs/utilisateurs, et se réunir au moins deux fois par an pour proposer des aménagements et pour les évaluer en cours de réalisation et après.

La consultation régulière des usagers au fur et à mesure de la mise en œuvre des projets d'infrastructures permettrait d'éviter les erreurs, sachant que depuis la loi sur la mobilité de 2019 tout aménagement ou réaménagement de voie doit évaluer la possibilité de mettre en place des itinéraires cyclables.

2. Réseau de pistes cyclables

D'une manière générale les aménagements envisagés devraient se référer aux guides pratiques édités par le **CEREMA** (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

Le réseau de voies et pistes devrait respecter quelques **grands principes** :

- rayonnant de la périphérie de la ville vers le centre et du centre vers la périphérie, connecté aux pistes arrivant des villages périphériques lorsqu'il y en aura ;
- circulaire également ;
- cohérent permettant de relier les pôles multimodaux (gare, aéroport) et les pôles d'attractivité (écoles, administrations, centre-ville, zones résidentielles, touristiques, industrielles et commerciales, équipements municipaux, hôpital, etc...) ;
- avec des itinéraires SECURISES favorisant autant que possible les pistes dédiées et séparées du trafic automobile sur les axes à forte circulation ;
- avec des itinéraires continus : pas de ruptures dans le réseau ;
- avec des itinéraires fluides et directs : le moins de détours et d'arrêts possibles ;
- avec des itinéraires signalés et jalonnés : des pistes numérotées et cartographiées. Il faut pouvoir se repérer !

Dans le détail, la réflexion sur les itinéraires et leur mise en œuvre doivent reposer sur les axes suivants :

Ville de Carcassonne :

- Créer ou poursuivre et améliorer des pistes/voies cyclables larges, continues et sécurisées sur les itinéraires suivants : Tour de la Bastide, av. F. Roosevelt, allée d'Iéna, rue Antoine Marty, av. du Général Leclerc, D119-av. du Dr Henry Gout, Av. Bunau Varilla, route Minervoise, rue Buffon & av. G. Guille, Rocade, Bld Denis Papin, Bld Henry Bouffet ;
- Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier les pôles d'attractivité : gare, Cité, écoles, collèges et lycées, administrations, hôpital, les différents pôles de la médiathèque, les principales zones commerciales, l'accès au Canal du Midi... Réaliser une carte des pistes cyclables disponible aux Offices de Tourisme ;



- Créer des zones à très faible circulation dans certaines rues (sens unique, mise en cul de sac) pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles. Réduire la circulation rue de Verdun, que ce ne soit plus un axe qu'empruntent les voitures pour couper la Bastide (souvent s'en s'y arrêter). A minima, obliger les voitures à tourner (un sens montant sur la moitié basse et un sens descendant sur la moitié haute par ex.). Mieux : transformer en zone piétonne l'ensemble de la Bastide avec un système d'accès voiture réservé aux riverains, livreurs et vendeurs du marché. D'une manière générale, apaiser la circulation à travers une révision du plan de circulation de la ville ;
- Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélo et les cédez-le-passage cycliste aux feux. Se conformer à la législation en généralisant les double-sens cyclables dans les zones 30, partout où c'est réalisable (selon la largeur de la rue) ;
- Rendre claire et visible l'offre de stationnement aux portes de la ville, afin d'y orienter les visiteurs, et d'alléger le trafic en centre-ville. Développer des parkings relais en périphérie de la ville, associés à des navettes (y compris au niveau des aires de covoiturage existantes).

Agglomération :

- Aménager le chemin de halage du Canal du Midi avec un revêtement adapté pour la partie qui pourrait être utilisé dans le cadre du vélo-travail/étude ;
- Développer/aménager des passages sécurisés sous/sur les obstacles que constituent la rocade, l'autoroute et le Fresquel : voir les points de passage sur la cartographie et la liste ci-après ;
- Valoriser, à l'échelle de l'Agglo, les voies communales et petites routes départementales et en faire des itinéraires cyclables ; ces itinéraires cyclistes pouvant faire écho aux autres actions de l'Agglo (circuits courts agricoles, Mois Verts, oenotourisme, culture) ou permettre de rejoindre des équipements sportifs (piscine de Peyriac, lac de la Cavayère) ;
- Raccorder Carcassonne (centre-ville) aux communes périphériques, raccorder les villages entre eux et installer la signalétique liée ; tout cela méritant une attention particulière.

En rayonnant à partir de la ville centre qu'est Carcassonne, des **itinéraires cyclistes** intéressants (cf. **Action 26 du PGD**) peuvent être définis à l'échelle de Carcassonne Agglo avec, sous réserve d'une voirie adaptée aux différents usages, une complémentarité possible entre l'usage Vélo-travail/étude (communes périurbaines de la première couronne dans un rayon de 10 km autour de la ville centre) et usage touristique (autres communes plus éloignées de l'agglomération au-delà des 10 km).

Exemple d'itinéraires intéressants (cf. en **Annexe II** les fiches détaillant le parcours et les difficultés rencontrées) à partir de Carcassonne, et en restant à l'échelle de Carcassonne Agglo, et qui peuvent faire l'objet de différentes boucles ou raccordements entre eux :



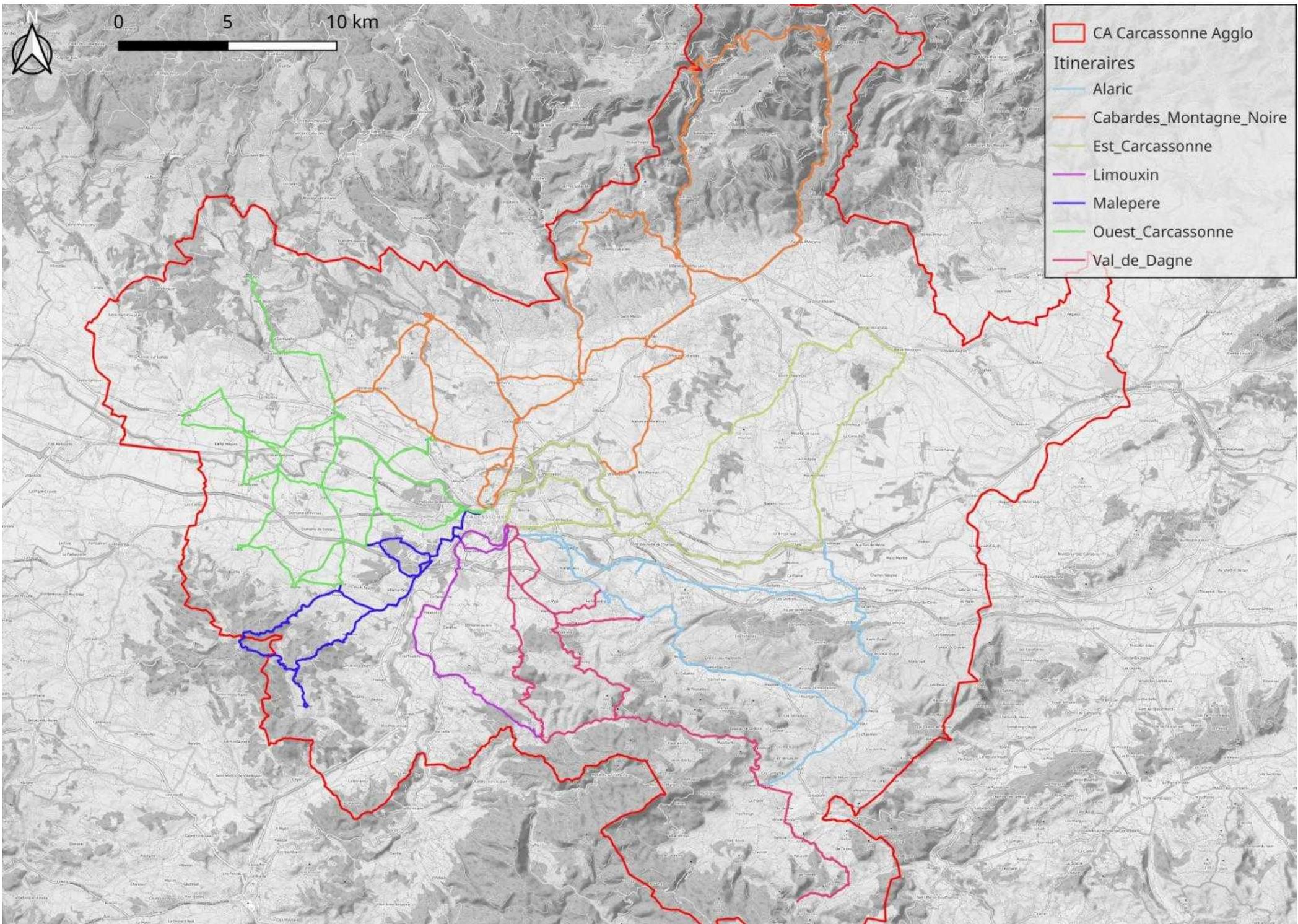
- Vers Palaja/Cazilhac-Val de Dagne ;
- Vers Capendu- Comigne ;
- Vers Trebes - Marseillette- Peyriac et autres communes du Minervois ;
- Vers Villemoustaussou Villegaihec - Conques sur Orbiel et communes du Cabardès ;
- Vers Villalier – villegly- villeneuve minervois- et communes de la montagne noire (cabrespine, castans-citou-lespinassière) ;
- Vers Pezens – Ste Eulalie – Alzonne ;
- Vers Grèzes – Caux-et-Sauzens – Villesèquelande – Ste-Eulalie – Alzonne ;
- Vers Cavanac-Couffoulens-Leuc.

Une suggestion plus large de réseaux d'itinéraires est présentée ci-après, maillant le territoire de l'agglomération en direction des principaux axes et massifs :

- Carbardès – Montagne Noire – Minervois ;
- Montagne d'Alaric ;
- Val de Dagne ;
- Limouxin-Razès ;
- Malepère ;
- Ouest Carcassonne ;
- Est Carcassonne.

Une fois balisés, ces itinéraires pourraient faire l'objet de topoguides et d'une application dédiée similaire à <https://rando.grand-carcassonne-tourisme.fr/>.

Les tracés au format *shapefile* sont disponibles sur demande auprès de Carca'Vélo. Ils sont également consultables sur : https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/velo-sur-carcassonne-et-son-agglo_537539#11/43.2417/2.5461.





Points de passage à sécuriser autour de Carcassonne

Nom du passage	Obstacle	Liaison
D18	Autoroute	Maquens_Lavalette
D42	Autoroute	Cite_Cazilhac
Chemin de Sainte Croix	Autoroute	Cite_Cazilhac
Chemin de Terremigere	Autoroute	Charlemagne_Auriac
Chemin de la Cavayère	Autoroute	Montlegun_Cavayere
Chemin de Vilalbe	Autoroute	ZA_Ferraudiere_Vilalbe
Chemin de Calinier	Autoroute	ZA_Ferraudiere_Maquens
Vilalbe-Maquens via voie ferrée	Autoroute	Vilalbe-Maquens
Berges de l'Aude Sud	Autoroute	Mayrevieille_Auriac
D49 route de Vilmoustaussou	Fresquel	Grazailles_Vilmoustaussou
Chemin du Fresquel	Fresquel	Reille_Prade_Pennautier
Rond-point Garigliano	Rond-point Garigliano	Carcassonne-Berges de l'Aude-Mayrevieille
Berges de l'Aude Ouest	Pont Garigliano	Mayrevieille_terrains_foot
Chemin de halage Passage Est	Rocade Est	Canal_du_Midi_Trebes
Route_de_Berriac_D303	Rocade Est	St_George_Beriac
Avenue Maginot	Rocade Est	La_Conte_Montredon
Berges de l'Aude Est	Rocade Est	Hippodrome_Montredon
Route de Vilmoustaussou	Rocade Nord	Grazaille_Vilmoustaussou
Passage souterrain sous rocade nord au niveau de l'hôtel de département	Rocade Nord	Grazailles_Vilmoustaussou
Chemin de halage Passage Ouest	Rocade Ouest	Canal_du_Midi_Caux_Sauzens_Pezens
Bld Denis Papin rond-point université	Rocade Ouest	Bouriette_Lannolier_Greze
Chemin de Maquens	Rocade Ouest	Bouriette_Maquens
Passerelle Maquens-Viguiet	Rocade Ouest	Maquens_Carcassonne
Chemin Bois-de-Serres	Rocade Ouest	Bois-de-Serres_Carcassonne
Leclerc Route de Toulouse	Rocade Ouest	La_Reille_Pennautier
D6161	Rocade Sud	Mayrevieille_Auriac
Chemin de la Cité	Rocade Sud	Ozanam_Montlegun
Chemin des Anglais	Rocade Sud	Cite_Cazilhac
Sainte Croix	Rocade Sud	Cite_Cazilhac
Chemin du Belvédère	Rocade Sud	Ozanam_Montlegun
Tisseron	D118	Ancienne_route_Limoux_Chemin_de_Tisseron

Les points géoréférencés sont disponibles sur demande auprès de Carca'Vélo.

A ces points de passage pouvant être sécurisés, il convient de noter notamment les points suivants dangereux à vélo, qui doivent aussi être évalués pour des aménagements :

- Le rond-point George Pompidou (Leclerc – route de Toulouse) ;
- La route de Bram sous la rocade Ouest ;
- La route de Montréal sur la rocade Ouest ;
- Le rond-point d'accès au péage autoroutier de Carcassonne Ouest (Tridôme) ;
- Le rond-point la Fajolle-Montredon/Hôpital sur la rocade Est ;
- Le rond-point de l'écluse St-Jean sur la rocade Est ;



- Le rond-point de Pont-Rouge ;
- Le rond-point de Bezons ;
- Le rond-point et le pont Carrigliano.

3. Stationnements

Les éléments suivants pourront être envisagés (cf. **Action 27 du PGD**) :

- Offrir du stationnement vélo sécurisé. Soutenir et accélérer le projet de Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la gare - Y installer des stationnements avec des abris collectifs fermés et surveillés ou des boîtes individuelles de type « vélobox » ou un espace vélo sécurisé au sein d'une maison du vélo, en profitant du **programme Alvéole** de la FUB. Profiter du programme Alvéole de la FUB, pour développer les stationnements sécurisés sur la zone du syndicat mixte Grand Site de Carcassonne ;
- Ailleurs installer des arceaux vélos normatifs permettant d'attacher le haut du vélo (proscrire les "arrache roue") pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces et des administrations. À Carcassonne, poursuivre l'installation d'arceaux dans toute la ville, y compris square Gambetta et au niveau des équipements publics (tous les stades, halle aux sports Nicole Abar, Collège du Bastion, écoles...).

4. Signalisation

La signalisation est un volet à ne pas négliger pour rendre efficace un schéma cyclable. Il est ainsi souhaitable de :

- Signaler des **sas** aux feux rouges ;
- Installer des **panneaux « Céder le passage »** aux feux rouges ;
- Mettre des **double-sens cyclables** dans les zones 30 lorsque c'est possible ;
- Mettre des « **plateaux-ralentisseurs** » sur les boulevards ;
- **Mettre un marquage au sol** pour prévenir les automobilistes de la présence de cyclistes.

5. Intermodalité

Différents types d'intermodalités méritent d'être prises en compte :

- Intermodalité bus RTCA – vélo : à voir si un besoin existe ;
- Intermodalité aires de covoiturage – vélo ;
- Intermodalité train-vélo : cf. pôle d'échange multimodal. En priorité : rendre les quais de la gare de Carcassonne accessibles ;
- Intermodalité à Alzonne avec la plateforme **Mobil'Active** du CIAS (location de voitures à prix modérés notamment) qui vise à favoriser l'insertion sociale et professionnelle du public peu ou pas mobile : <https://www.carcassonne-agglo.fr/fr/services/mobilite/mobil-activ-une-plateforme-pour-vous-accompagner-dans-vos-deplacements.html>



Il faut noter, suite à la loi LOM, la parution du **décret n°2021-41 du 19 janvier 2021 relatif à l'emport de vélos non démontés à bord des trains de voyageurs**, paru au Journal officiel du 20 janvier 2021. Par ce décret il est décidé qu'il y aura :

- **Huit emplacements** pour vélos si le service est librement organisé ;
- Huit emplacements pour vélos si le service est d'intérêt national ;
- Un nombre correspondant à 2 % du nombre total de places assises fixes, hors strapontins, disponibles à bord, si le service est d'intérêt régional. Ce nombre minimum, arrondi à l'unité entière la plus proche, ne peut être inférieur à quatre et n'est pas supérieur à huit ;
- Huit emplacements pour vélos si le service d'intérêt régional est organisé en adaptant les conditions d'exploitation d'un service librement organisé ou exploité avec du matériel roulant habituellement affecté à des services librement organisés ;
- Un nombre correspondant à 1 % du nombre total de places assises fixes, hors strapontins, disponibles à bord, si le service est organisé par Ile-de-France Mobilités. Ce nombre minimum, arrondi à l'unité entière la plus proche, ne peut être inférieur à quatre et n'est pas supérieur à huit.

Cela s'appliquera aux trains de voyageurs « neufs ou rénovés » pour lesquels l'avis de marché a été publié à compter du 15 mars 2021 ou dont la rénovation est engagée ou fait l'objet d'un avis de marché à compter de cette même date.

Il faut également noter que :

- Les emplacements pour vélos devront permettre d'entreposer des vélos non démontés, sans qu'il soit besoin de les plier ou de les ranger dans une housse ;
- Les emplacements pour vélos pourront être modulables pour permettre d'autres usages lorsqu'ils ne sont pas occupés par des vélos ;
- Les emplacements pour vélos seront identifiés par des pictogrammes apposés à l'extérieur et à l'intérieur du matériel roulant.

Toujours suite à la loi LOM, **les autocars** assurant des lignes régulières de transport public, qui seront mis en circulation après le 1^{er} juillet 2021 devront être équipés d'un dispositif permettant le transport d'au minimum **5 vélos non démontés**. Les services librement organisés devraient également être concernés après publication d'un décret.

6. Références et guides pratiques pour les aménagements

Parmi bien d'autres, Carca'Vélo recommande de se baser notamment sur les ressources suivantes pour guider les collectivités dans les aménagements envisagés pour le vélo :

CEREMA - Vélo Aménagements - Recommandations et retours d'expériences. Plusieurs fiches disponibles avec recommandations et retours d'expériences :

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements-recommandations-retours-experiences>

La petite cyclote – 2018 - Règles de base pour les aménagements cyclables. 10 p. :

https://wiklou.org/w/images/1/17/Regles_de_base_pour_amenagements_cyclables.pdf



ADAV & Département du Pas-de-Calais - Recommandations pour les aménagements Cyclables sur le réseau Départemental. 70 p. :

<http://fichiers.droitauvelo.org/DOC/technique/CD62-GuideRecommandationsVelo.pdf>

The SHIFT PROJECT – 2020 - Guide pour une mobilité bas carbone. Vers un système cohérent d’alternatives à la voiture en solo dans les zones de moyenne densité. 12 p. :

https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2021/01/201123_Shift_Mobilite_VF-003-1.pdf

RESEAU ACTION CLIMAT – 2020 – le guide “les villes Respire de demain”

Version longue : https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2017/04/Les-Villes-_respire_-de-demain-repenser-la-mobilite%CC%81-face-a%CC%80-l%E2%80%99urgence-climatique-et-sanitaire-.pdf

Version courte et récente : <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2019/06/s- respire-v11.pdf>

PACTE POUR LA TRANSITION – les fiches n°14, 15 et 16 (et éventuellement 13 et 17) du Pacte de la Transition Citoyenne : <https://www.pacte-transition.org/#mesures>

VI. Les services autour du vélo

Au-delà des aménagements des voiries, du stationnement et de l’intermodalité, la pratique du vélo pourra se développer aussi grâce à un ensemble de services proposés par les différents acteurs permettant de **Promouvoir une Culture Vélo.**

A. Développement du Savoir rouler

Le programme « Savoir Rouler à Vélo » (programme d’apprentissage du vélo pour les 6-11 ans) a été officiellement lancé le 17 avril 2019. L’apprentissage du vélo en milieu scolaire a été inscrit dans le Code de l’Education depuis la loi LOM du 24/12/2019. Le savoir-rouler passe bien-sûr par la formation (vélo-écoles), mais aussi à travers le développement d’infrastructures adaptées pour ces formations et par des événements :

- Possibilité de valorisation du Domaine des Rougeats, non utilisé actuellement comme « centre Nature- vélo » avec circuits vélo, voire école du vélo pour les scolaires en lien avec les équipements présents sur le site de la Cavayère ;
- une journée vélo annuelle à l’échelle de l’agglo (« fête du vélo ») ; pourquoi ne pas envisager sur un circuit, un dimanche sans voiture (ex : le circuit Cazilhac, Villefloure, Mas des Cours, Palaja peut se prêter à ce type d’initiative) ?

La question des structures compétentes pour offrir des prestations de vélo-école reste à clarifier dans le cas de Carcassonne. Actuellement, les structures ou professionnels recensés par l’Etat sont listés sur le site suivant (avec notamment la sécurité routière et l’USEP11) :

<https://sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/article/pres-de-chez-vous>

Carca’Vélo, étant affiliée à la FUB, elle-même ayant un agrément Education Nationale depuis 2016, pourrait également dispenser des formations.



B. Ateliers de réparation vélo participatifs

La mise en place d'ateliers réparation vélo mobiles ou fixes peut être davantage développée au moyen des axes suivants :

- D'une manière générale, le soutien financier et logistique (mise à disposition de locaux...) des associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) pourra pérenniser ce type d'action. Actuellement plusieurs structures offrent ce type de service mais avec une régularité et/ou des moyens limités : **le Biclou** (réinsertion), **Carca'Vélo** (sensibilisations, ateliers réparation...) et **les Petits Débrouillards** (éducation populaire y compris autour du vélo...);
- Pour une prise en charge par Carca'Vélo d'ateliers fixes et réguliers, nécessité de mise à disposition d'un local et/ou d'aider au financement d'un atelier mobile plus professionnel ;
- Les collectivités peuvent soutenir l'émergence d'ateliers participatifs et solidaires sur leur territoire, y compris en zone peu dense. Pour cela un guide existe :

https://wiklou.org/w/images/e/e7/Les_ateliers_v%C3%A9lo_en_territoires_peu_denses.pdf

C. Recyclage des vélos

La récupération de vélo peut être réalisée en lien avec des partenaires institutionnels type Covaldem 11, ou des partenaires associatifs existants (tels que le « Biclou »).

Concernant les ateliers participatifs et le recyclage des vélos, il faut noter les formations proposées par le réseau « **l'Heureux cyclage** » (réseau des ateliers participatifs et solidaires) : <https://www.heureux-cyclage.org/catalogue-formations.html>

D. Marquage bicycode.

Afin de développer un enregistrement des vélos similaire aux immatriculations des véhicules motorisés, qui permette de limiter le vol, un système de marquage a été développé au niveau national :

<https://www.bicycode.org/>

C'est un système de marquage de vélos par gravure de numéros uniques et standardisés au niveau national. Il permet la restitution des vélos à leurs propriétaires en cas de vol.

La vocation du BICYCODE est de lutter contre le vol, le recel et la revente illicite et de rassurer les cyclistes pour les inciter à utiliser plus souvent le vélo dans leurs déplacements quotidiens. Il repose sur une base de données sécurisée, gérée par la FUB, sur un réseau d'opérateurs de marquage référencés et sur un partenariat avec les forces de l'ordre.

Dans la région, les opérateurs bicycode référencés par la FUB les plus proches se trouvent à Toulouse, Béziers ou Perpignan. L'intérêt d'avoir un ou plusieurs opérateurs dans l'Aude et plus spécifiquement autour de Carcassonne est donc réel dans une optique de développement des services vélo.

La FUB a pu tester 8 machines portatives différentes qui peuvent servir au marquage. Elles pèsent une dizaine de kilos et sont transportables dans une remorque à vélo. Ce sont soit des fraiseuses (Kirba), soit des "pistolets" à micro-percussion (des fabricants/distributeurs Technifor, Mecagrav, SIC Marking, Technomark). Elles sont alimentées sur secteur 220V 50Hz. Les machines peuvent aussi fonctionner sur batterie 12V.



Une machine représente **un investissement d'environ 3800 à 5900 € HT**. Plusieurs fabricants proposent en option un contrat de maintenance.

Le service de marquage pourrait être pris en charge par Carca'Vélo avec un financement public de la machine par une collectivité (Agglo, mairie de Carcassonne, département...).

E. Maison du vélo

Il serait souhaitable de profiter du projet de PEM en gare de Carcassonne pour créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité à la politique cyclable de l'Agglo. Le projet de Maison du vélo a déjà été réfléchi par l'OGS :

http://www.grandsite-carcassonne.fr/wp-content/uploads/2019/07/Annexe-3_projet-technique-et-financier_VF.pdf

Une mise en œuvre transitoire de la maison du vélo, avant finalisation du PEM, serait appréciable car, sinon, rien ne sera fait avant longtemps.

F. Cartographie participative

Au-delà de l'**outil Carca'Vélo** (https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/velo-sur-carcassonne-et-son-agglo_537539#11/43.2412/2.5461) et de la cartographie FUB développée dans le cadre du **baromètre Parlons Vélo**, il pourrait être envisagé d'inscrire l'Agglo ou en tout cas la ville de Carcassonne dans l'**application Vigilo** : <http://vigilo.city/fr/app/quesaco/>

G. Plans de mobilité employeurs

Un travail de communication envers les divers employeurs publics et privés sur les « **plans de mobilité** » pourrait être initié à l'aide des outils développés par l'ADEME :

<https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/passera-laction/plan-mobilite-employeur>

Les administrations sur Carcassonne comptent parmi les principaux employeurs de la ville et de l'agglomération. Ces administrations, et l'Agglo de Carcassonne en premier lieu pourraient réaliser leur propre plan de déplacement pour leurs agents, avec plusieurs axes :

- accorder aux employés des collectivités le Forfait Mobilités Durables ;
- réaliser un programme de formation et de sensibilisation à l'usage du vélo à destination des collaborateurs via des démonstrations, des essais, du prêt, du parrainage/coaching ;
- installer du stationnement vélo correspondant à minimum 10% des salariés dans les différents sites des collectivités ;
- équiper les services de l'agglo, ceux du département et les services municipaux des différentes communes de flottes de vélos, y compris des vélos-cargo, pour les petits déplacements au sein de la ville / du village ; notamment pour le déplacement des agents d'un site à l'autre, pour la police municipale ou pour l'entretien des espaces verts ;



- proposer des ateliers d'auto-réparation / entretien vélos par l'intervention de prestataires externes (Petits Débrouillards, Carca'Vélo...);
- postuler au label employeur pro-vélo à partir du premier semestre 2021.

H. Systèmes de vélos en libre-service

La ville de Carcassonne teste actuellement un service de vélos à assistance électrique en libre-service. Si l'idée est louable, plusieurs axes de développement pourraient être envisagés et ce type de service pourrait/devoir être développé à l'échelle de l'agglomération (cf. **Action 28 du PGD**) :

- Multiplication des bornes sur un territoire plus étendu (y compris au niveau des villages périphériques de Carcassonne – avec par conséquent une gestion à l'échelle de l'agglomération) ;
- Développement de vélos en libre-service non électriques (également efficace, moins onéreux à l'investissement et à l'entretien et permettant un développement plus large à budget constant) ;
- Le système de vélos en libre-service ne devrait pas être pensé uniquement pour les touristes en termes de stations de mises à disposition et de tarification. Certaines villes proposent à leurs habitants la mise à disposition de vélos en location mensuelle à des tarifs très avantageux ;
- Système de paiement varié, qui n'impose pas systématiquement l'usage d'un smartphone, pour une meilleure accessibilité à un public large ;
- Gestion en régie ou déléguée à discuter (partenariat possible avec la RTCA).

I. Services d'accompagnement de sorties vélo - nature

L'agglomération pourrait soutenir des initiatives d'accompagnement de sorties vélo autour des espaces naturels (à l'image de ce qui se fait à l'échelle du département pour les espaces naturels sensibles). Par exemple, des sorties à vélo accompagnées conjointement par Carca'Vélo et l'association EPOPS (<https://epops-biodiversite.com/>) peuvent être envisagées avec le soutien de l'agglomération.

En complément, des itinéraires balisés avec panneaux de sensibilisation pourraient être développés autour de certains espaces naturels.

VII. Conclusions

Ce livre blanc pour la pratique cyclable sur le territoire de l'Agglomération de Carcassonne a été rédigé par l'association Carca'vélo qui promeut depuis 2011 une meilleure place du vélo et des mobilités douces sur Carcassonne.



Le livre blanc a été réalisé sur la base de l'expérience des membres de Carca'vélo, ainsi qu'à partir des contributions citoyennes recueillies lors d'une enquête participative menée en janvier 2021.

Il s'agit d'un outil de travail destiné à servir de base à une collaboration continue entre les usagers cyclistes représentés par Carca'Vélo, les services des collectivités (mairies, Carcassonne Agglo, Département de l'Aude, région Occitanie) et les bureaux d'études éventuellement mandatés par ces mêmes services.

Il ressort de ce travail la nécessité de **créer un environnement général favorable à la pratique cyclable**. Il convient pour cela de **développer simultanément les axes/besoins forts suivants** :

- **Sécuriser les liaisons** entre la ville centre (Carcassonne) et les quartiers et villages périphériques. Dans cette optique, sur certains axes physiques majeurs (Canal du Midi et berges de l'Aude, il convient d'envisager les aménagements/revêtements pour une vocation mixte touristique/usage utilitaire du quotidien ;
- **Développer les services autour du vélo** : Maison du Vélo, réseaux de location en libre-service, ateliers participatifs d'autoréparation, vélo-école, intermodalité, chèques-mobilité, marquage Bycicode...
- **Développer les zones de stationnement sécurisé**, en particulier pour favoriser l'intermodalité (cars, trains) notamment au niveau du futur Pôle d'Echange Multimodal de la gare de Carcassonne ;
- **Sécuriser les carrefours** et points de passage dangereux (points noirs...) ;
- **Développer des itinéraires touristiques/de loisir** sur l'ensemble du territoire de l'Agglomération qui soient incitatifs en termes à la fois de pratique comme d'aménagements sécurisés ou de signalétique.

Annexes :



Annexe I : Enquête participative de janvier 2021

Les différentes contributions ont été résumées ci-dessous selon plusieurs grands axes. Les données brutes sont fournies à la suite.

Les contributeurs relèvent aussi l'importance d'associer les usagers au fur et à mesure de la mise en œuvre des projets d'infrastructures afin d'éviter les erreurs, sachant que depuis la loi sur la mobilité de 2019 tout aménagement ou réaménagement de voie doit évaluer la possibilité de mettre en place des itinéraires cyclables.

Axe I : Sécuriser les liaisons entre la ville centre (Carcassonne) et les quartiers et villages périphériques

Cet axe est repris dans la majorité des contributions. Il s'agit donc d'une priorité pour les citoyens qui se sont exprimés. Parmi l'ensemble des liaisons vers les villages autour de Carcassonne : Palaja/Cazilhac - Roullens/Lavalette/Villalbe/Maquens - Villesequelande/Caux-et-Sauzens/Grezes-Herminis - Pennautier - Villemoustaussou - Trèbes/Berriac...

On peut souligner en particulier les liaisons les plus dangereuses à traiter en priorité vers :

- **Trèbes** (avenue des Capucins entre l'aide de covoiturage et le pont de la voie de chemin de fer – et la 2x2 voies de la route de Narbonne où s'engagent de nombreux touristes à vélo) ;
- **Pennautier** (portion en 2x2 voies de la route de Toulouse entre le rond-point du Leclerc et le rond-point de Pennautier).

Vers les quartiers dans Carcassonne sont notamment cités les axes suivants :

- Vers l'hôpital – Montredon ;
- Vers les lycées, dont le lycée Charlemagne ;
- Vers les zones d'activité (Bouriette-Salvaza, Tridôme-péage, Pont-Rouge, Leclerc...) ;
- Route de Toulouse – av. Roosevelt ;
- Grazaillie / rue Buffon / Bld Léon Blum ;
- Bld Omer Sarrault ;
- Allée de Iéna ;
- Avenue du Général Leclerc ;
- Avenue Jean Moulin / route de Berriac.

Pour un détail des axes prioritaires voulus par les citoyens, il est possible de voir la cartographie en ligne :

https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/velo-sur-carcassonne-et-son-agglo_537539#11/43.2417/2.5461

D'une manière générale il est suggéré d'adapter les aménagements cyclables en fonction de la densité de trafic automobile. Il est aussi suggéré de mieux contrôler l'accessibilité des pistes/voies cyclables (par ex. verbalisation des véhicules qui se garent dessus...). Il est enfin demandé de s'assurer de la qualité des équipements des pistes et voies cyclables (éviter les erreurs faites sur les voies « gare-Cité » et « tour de Bastide » à Carcassonne).

Axe II : Développer les zones de stationnement sécurisé



Des stationnements sécurisés (grands arceaux et/ou box sécurisés) sont souhaités :

- Au niveau de la gare-PEM ;
- Dans le centre-ville de Carcassonne (place Carnot, Poste centrale, rue de Verdun, portail des Jacobins...);
- Au niveau des établissements scolaires (écoles, collèges, lycées) afin notamment de favoriser le déplacement des enfants et limiter ainsi la dépose des enfants en voiture devant l'école ;
- Au niveau des infrastructures publiques (bâtiments de l'Agglo, hôpital, etc.).

Axe III : Sécuriser les carrefours et points de passage

En ville d'une manière générale, il est suggéré de systématiser les sas vélo et l'autorisation de passage des vélos aux feux rouges lorsqu'aucune route ne débouche à droite ou pour les tourné-à-droite.

Il est relevé la nécessité de sécuriser de nombreux carrefours, en particulier les grands giratoires tels que :

- Le rond-point G. Pompidou (rond-point du Leclerc/route de Toulouse) ;
- Le rond-point et le pont Garigliano ;
- Le rond-point du lycée Charlemagne ;
- Le rond-point de l'autoroute (Tridôme) ;
- Le rond-point de Pont-Rouge ;
- Le rond-point de Bezons.

Enfin, les points de passage des principaux obstacles (rocade, autoroute...) sont relevés et posent parfois problème (notamment pour les liaisons vers Maquens, Vilalbe, Cavanac ou Cazilhac...).

Comme exemple d'aménagement, il est évoqué l'idée d'une passerelle vélo sur l'Aude au niveau du pont Garigliano. Ou bien d'améliorer l'éclairage publique sur certains axes (av. général Leclerc...).

Axe IV : Créer des circuits touristiques

La création de circuits touristiques est sollicitée via :

- Un meilleur aménagement des berges de l'Aude et du Canal du Midi (revêtement) ;
- La création de voies vertes en campagne ;
- Une signalisation appropriée sur les routes de campagne ;
- Un accès sécurisé au lac de la Cavayère et au lac de Taure.

En s'assurant de revêtements suffisamment corrects sur le canal du Midi et les berges de l'Aude au niveau de Carcassonne et vers les communes périphériques, cela permettrait d'une part une meilleure attractivité pour le vélo touristique et de loisir, mais surtout une façon sécurisée de relier certains quartiers (Montredon, Auriac...) et villages périphériques (Trèbes, Caux-et-Sauzens, Villesèquelande, Alzonne...) pour les trajets du quotidien.

Axe V : Mettre en place des évènements valorisant la pratique du vélo sur le territoire de l'agglo

Il est suggéré de mettre en place des événements valorisant la pratique du vélo via par exemple une journée festive du vélo/des mobilités/sans voiture, incluant par exemple un circuit organisé de



découverte et des stands : stand de présentation de différents types de vélos, stand marquage bicycode, stand CODE DE LA ROUTE / DE LA RUE et Comment ETRE VU LA NUIT, etc.

Axe VI : Développer les services autour du vélo

Plusieurs axes de développements des services autour du vélo sont cités dans les contributions :

- Appuyer la création d'une Maison du Vélo au niveau du pôle d'échange multimodal de la gare (stockage sécurisé des vélos, service de réparation, de location, renseignements touristiques...);
- Le réseau de location VAE mis en place par Carcassonne avec la société Smoove mériterait d'être complété avec des communes telles que Palaja, Villemoustaussou et d'être complété par des vélos sans Assistance électrique (afin de diminuer le coût) ;
- Promouvoir le vélo comme pratique sociale inclusive avec la mise à disposition de vélos à moindre coût pour les jeunes, les chômeurs, etc. (maison du vélo, conventionner les associations pour le prêt de vélos, etc.) ;
- Appuyer les modalités de réparation : soutien aux professionnels du cycle et aux ateliers d'autoréparation de vélo (soutien financier possible et/ou par prêt de local) ;
- Appuyer les modalités d'apprentissage : vélo école en primaire et au collège, mais aussi pour adulte (« remise en selle », « permis vélo »), sans oublier les cours de déplacement urbain pour des personnes sachant déjà faire du vélo) ;
- Développer l'intermodalité train-bus et vélo ;
- Chèques-mobilité (réparation, aide à l'achat de vélo et vélo électrique, équipements sécurité) en plus de celui de la région pour les trajets maison-travail à utiliser dans un commerce de l'Agglo.



Séquentiel	Date de soumission	Sur le territoire de Carcassonne Agglo, avez-vous des propositions à faire pour le développement du vélo ?
1	09/01/2021	Depuis mai 2018, j'effectue mon trajet travail -domicile en vélo (Roullens-Carcassonne), j'évite la RD 118 très dangereuse et passe par le Lac de Taure. J'ai sollicité Carcassonne agglo pour aménager (à peu de frais) et surtout donner une visibilité sur ce trajet car je suis persuadée qu'il pourrait intéresser d'autres personnes pour le déplacement vers Carcassonne en évitant la voiture (les villages de Lavalette et Alairac sont aussi concernés). Ce trajet peut être aussi intéressant pour le tourisme : c'est une belle randonnée en vélo ou à pied qui mène à la forêt de la Malepère.
2	07/01/2021	Aménagement d'une piste vélo entre Carcassonne et Cazilhac, actuellement voie trop étroite pour une circulation en sécurité.
3	07/01/2021	Remettre en état - et l'entretenir ! - la rive droite de l'Aude entre le pont neuf et Montredon.
4	07/01/2021	Bonjour, oui plein de propositions. Déjà il faut pouvoir se rendre à son lieu d'activité à vélo sur des pistes marquées au sol et sécurisées. Cela veut dire : 1- Aller au travail, par exemple à l'espace de coworking (rond-point clinique Montréal puis ensuite gauche droite hyper dangereux à vélo). 2- Pouvoir faire une course dans la zone à Darty ou Décathlon sans risquer sa vie sur le rond de l'A61. 3- Aller au cinéma Zone du pont rouge avec un éclairage sur la route et un marquage au sol. 4- Aller aux lycées (Charlemagne, Fil, Sabatier) avec marquage au sol et plots pour séparer des voitures. 5- Aller à l'hôpital sur une piste dédiée 6- Aller au lac de la Cavayère avec une piste depuis le centre-ville 7- Permettre aux jeunes (et moins jeunes) d'aller voir les copains dans les villages proches : Cavannac Cazilhac, Palaja, Villemoustossou... sur des pistes marquées au sol avec éclairage. Ensuite, il faut pouvoir garer son vélo dans tous ces endroits. Et à d'autres. Par exemple devant Monoprix en ville. Aussi rue de Verdun ou il y a beaucoup de commerçants, place Carnot, à la poste... Perso, je n'ai pas de voiture dans la vie. Je fais donc tout à vélo. Bon je m'en sors bien sûr. Mais il me semble qu'en même temps que les aménagements à mettre en place, il faut faire une grande campagne d'éducation. Car je travaille à Toulouse et fais aussi 20km par jour dans la ville rose où les mentalités ont bien évoluées depuis 10 ans. On pourrait par exemple former ou sensibiliser nos chauffeurs de bus. Faire des campagnes d'affichage. Des interventions en collèges et lycées. Pourquoi pas inciter les chefs d'entreprise à valoriser le vélo comme moyen de transport en remboursant une partie des frais de déplacement pour se rendre au boulot à vélo. Bref y a tout à faire à Carcassonne!
5	08/01/2021	Aménagement des bords du canal du midi pour permettre à des villages de venir sur Carcassonne (ex: Trèbes vers Carcassonne, Pézens ou Alzonne vers Carcassonne) Création de points de parking ou box sécurisés pour garer son vélo sans se le faire dérober Création de circuit cycliste touristique (circuit gare Bastide cité)



6	08/01/2021	Offrir à tous ceux qui ne peuvent être automobilistes (les - de 18 ans), où qui ne souhaitent pas utiliser leur voiture, de se déplacer en toute sécurité et facilité, sur l'ensemble de l'Agglo. Les enfants et scolaires sont les premiers concernés, le train, le bus, la marche et le vélo sont les mieux adaptés à leurs déplacements. Pour développer leurs pratiques il faut partout où cela est possible faciliter le multimodal, ce qui nécessite des parkings voitures et vélos près des gares. L'ensemble des arrêts de bus près des établissements scolaires devrait inclure un parking vélo sécurisé, le tout abrité des intempéries. Les pistes cyclables doivent être sécurisées par une différenciation des flux (voitures - cyclistes - piétons) et leur continuité sur le terrain. Le VAE devenant la norme dans les pays à la pointe des déplacements vélos, les distances parcourues augmentent fortement. Les pistes cyclables le long des routes ne peuvent être une simple matérialisation couleur, mais se doivent d'être indépendantes. Il en est de même des pistes cyclables et des voies piétonnes en ville.
7	08/01/2021	Sécuriser les itinéraires entre la ville et chaque village immédiatement voisin. A noter que l'aménagement qui existait entre Carcassonne et Villemoustaussou a été supprimé. Il est vrai que, sur une partie du parcours, il s'agissait d'un simple trait de peinture. Sur une autre partie, il faut absolument tirer parti de l'existence du vieux pont parallèle. Un point très chaud à signaler: le passage sous l'autoroute à Cavanac, le reste de la liaison est très facile à aménager en passant sous la rocade. Enfin, entre Carcassonne et Trèbes, l'itinéraire le plus facile à sécuriser semble être la petite route qui passe par les quartiers neufs de Berriac. Restera alors le problème du parcours terminal depuis l'aire de covoiturage jusqu'au pont de chemin de fer. Une mise aux normes cyclables non-VTT par le Canal serait certes excellente pour la promenade mais guère pour des trajets quotidiens.
8	09/01/2021	Plus de pistes cyclables, notamment pour rejoindre les villages en périphérie de Carcassonne.
9	09/01/2021	Plein ! déjà des pistes cyclables dignes de ce nom sur les principaux axes, et la sécurisation des carrefours.
10	10/01/2021	sécuriser les ronds-points notamment Garigliano auquel aboutit une voie cyclable. Aménager une piste ou au moins une voie cyclable boulevard Denis Papin, les trottoirs y sont très larges
11	12/01/2021	- élaborer aux 4 points cardinaux des itinéraires sécurisés pour les vélos permettant de rentrer et de sortir de la ville centre de l'agglo qu'est Carcassonne et reliant aux différentes communes de l'agglo notamment de la première couronne. - financer les infrastructures nécessaires permettant de franchir ou d'éviter les giratoires qui font actuellement barrage à une pratique sereine entre Carcassonne et les communes de la première couronne. Dans cet esprit, aménager rapidement le chemin de halage du Canal du Midi sur le territoire de l'agglo, en voie verte (tel que prévu depuis plusieurs années), avec un revêtement permettant le vélo/travail/étude, et les croisements (ce qui existe sur Toulouse). - associer les usagers (dont Carca'Vélo) aux projets d'infrastructures sur l'agglo afin d'éviter les erreurs évitables (cf potelets de la Bastide), sachant que depuis la loi sur la mobilité de 2019 tout aménagement ou réaménagement de voie doit évaluer la possibilité de mettre en place des itinéraires cyclables - mettre en place des événements valorisant la pratique du vélo sur le territoire de l'agglo (journée du vélo, circuit sans voiture un dimanche, etc.) - promouvoir le



		<p>vélo comme pratique sociale inclusive: mise à disposition de vélo à moindre cout pour les jeunes, les chômeurs, etc. (maison du vélo, conventionner association pour prêt de vélos, etc) -penser les réseaux de location à l'échelle de l'agglo (ou au moins des communes de la première couronne de l'agglo); ainsi le réseau de location VAE mis en place par Carcassonne avec la société Smoove mériterait d'être complété avec des communes telles que Palaja, Villemoustaussou et d'être complété par des vélos sans Assistance électrique (afin de diminuer le cout)</p>
12	14/01/2021	<p>Autoriser systématiquement le passage des vélos aux feux rouges lorsqu'aucune voie ne débouche à droite. Ex : les deux feux en sortie du Pont d'Artigues vers le lycée Sabatier d'une part et la route de Toulouse d'autre part.</p>
13	15/01/2021	<p>La passerelle reliant Maquens à Carcassonne est super en VAE mais en vélo c'est très raide ! Autre solution aujourd'hui en route barrée du fait d'une maison qui menace de s'écrouler à Maquens : bourriette, centre tri postal, enedis et Maquens par passage sous la rocade. Pour rejoindre Villalbe depuis Maquens, il est possible de passer par la voie "cyclable à la carcassonnaise" entre la voie ferrée et la double voie en direction de Limoux. Ça évite le passage très dangereux sous le tunnel. Ensuite l'accès au lac de Taure est aussi assez raide. La mairie a prévu de mettre des barrières pour bloquer l'accès aux blaireaux en 4x4. Le lac étant prévu pour devenir réserve d'eau potable en le reliant à la station d'eau potable de Maquens, il devrait être protégé mais le chemin est privé ce qui complique une éventuelle remise en état ou une valorisation environnementale comme on aurait pu l'espérer.</p>
14	15/01/2021	<p>Quant au vélo travail, je compatis, au vu du manque d'infrastructures, d'où que l'on vienne c'est galère. Quelques prix personnels: la commune la plus compliquée: Trèbes (malheureusement, à mon avis les chantiers en cours Rocade-est et Beragne, ne vont pas arranger la chose) ; la plus agréable en vélo : Ste Eulalie, la plus difficile à rejoindre (de façon sécurisée): Preixan , et évidemment la commune où il est le plus difficile de sortir ou de rentrer : Carcassonne.</p>
15	18/01/2021	<p>Mettre un panneau interdit aux vélos sur la 2 voie entre TREBES et Carca, j'ai vu énormément de cyclistes (touristes) se faire piéger et s'engager sur cette route dangereuse. Cela m'effraie à chaque fois, il faudrait leur signaler la route par Berriac. Sinon côté aménagement je propose évidemment des vraies pistes cyclables positionnées stratégiquement pour relier tous les points de Carca, des pistes bien signalées, beaucoup plus de place aux cyclistes et piétons. Aménager une voie verte en campagne (ex pour valoriser le tourisme et l'agriculture, faire une route des vins cyclables), relier également les communes par des routes (bas-côtés) empruntables par les vélos (très dangereux aujourd'hui sur bcp de route)...</p>
16	22/01/2021	<p>Une agglomération cyclable, c'est un écosystème qui intègre la question des cheminements adaptés en fonction du flux de voiture (piste cyclable / bande cyclable, zone de rencontre, zone piétonne) par la constitution d'un schéma de déplacement comprenant les différents modes de déplacement. Mais l'écosystème doit aussi prévoir les modalités de parking, (dans les écoles, les collèges, les entreprises, les halls d'immeuble, les quartiers</p>



		<p>denses de centre-ville...), les modalités de réparations (soutien aux professionnels du cycle et aux ateliers d'autoréparation de vélo) et les modalités d'apprentissage (vélo école, pour petit mais aussi pour adulte, sans oublier les cours de déplacement urbain pour des personnes sachant déjà faire du vélo. on pourrait démarrer le premier point (le schéma) sur "comment peut rejoindre de manière sécurisée les différents villages et ville centre de l'agglo en vélo", et comment rejoint on les différents lieux de scolarisation sur l'agglomération. Et je pense qu'il y a à faire. Pour le parking, il est essentiel d'intégrer que le vol de vélo est le premier obstacle au transfert modale : Si on arrive toujours à attacher son vélo pour une course en ville, comment le stationner la nuit, lorsque l'on habite un appartement au 3ème rue de Verdun. il est important de créer des garages à vélo sécurisé permettant de stationner en sécurité son vélo, qu'il coûte 200 ou 2500€ il est également essentiel de proposer des stationnements dans les écoles communales afin de favoriser le déplacement des enfants et limiter ainsi la dépose des enfants en voiture devant l'école, avec les nuisances que l'on peut connaître ici et là. Pour l'enseignement du vélo, qui devient obligatoire à l'école primaire par la loi LOM, il faut soutenir l'acquisition des compétences par les services animations de la ville ou agglo, et ouvrir les écoles aux adultes, qui n'osent plus se déplacer en vélo.. MAIS dans tous les cas, Vouloir développer les déplacements doux exige d'accepter de diminuer la place de la voiture. il n'y a pas d'alternative. Tout autre politique reste cosmétique. des grandes villes l'ont enfin compris, et on voit des avenues consacrées une voie pour les vélos. Carcassonne Agglomération est-elle prête?</p>
17	22/01/2021	<p>développement de voies vertes entre villages et entre Carcassonne et ses hameaux, aménager une piste cyclable séparée et sécurisée sur la voie rapide périphérique et en particulier pour la zone entre la Cité et l'hôpital et le Pont Rouge, incluant le nouveau pont de cette voie rapide poursuivre l'aménagement des berges de l'Aude améliorer la jonction entre l'Aude et le canal en centre-ville ou dans le quartier Laprade</p>
18	22/01/2021	<p>Créer des pistes cyclables entretenues et séparées du flux automobile pour joindre les différents villages de l'agglomération. C'est tout bête mais ça n'existe pas aujourd'hui.</p>
19	22/01/2021	<p>⌘ Rendre réellement "roulables" (entretenir, sécuriser) les grandes traverses quels que soient les collectivités ou structures qui en ont la charge : - Berriac - Cavanac par les berges de l'Aude (Montredon - La Fageole - Domec - Mayrevieille) - Berges du Canal du Midi sur toute la traversée de l'agglo, notamment l'ouest, et avec une vraie traversée de Carcassonne ⌘ Développer d'autres axes sécurisés (= séparés des véhicules motorisés) qui soient incitatifs pour se rendre au collège, au lycée, au travail ... ⌘ Multiplier les points d'attaches pour vélos, entre autres près des services publics et des commerces (il ne faudrait pas qu'il n'y ait que les grandes surfaces qui le fassent).</p>
20	23/01/2021	<p>Développement de vraies pistes cyclables sûres, qui desservent la ville, les quartiers et les villages autour. Que le plan de construction prévue par la mairie se fasse, revu éventuellement pour éviter d'avoir à traverser et retraverser des avenues. Eviter les entrées et sorties des pistes matérialisées par des potelets ou des plots de béton au sol. Que des passages sécurisés soient prévus aux carrefours les plus fréquentés (Pont Rouge, Leclerc entre autres) Faire du chemin du Canal une voie de</p>



		déplacement pour traverser la ville. Entretien et rendre praticable le chemin du canal du côté des Hauts de Grazailles jusqu'au centre-ville. Sécuriser la traversée du chemin de halage au niveau de l'écluse de St Jean, quand il coupe la route. (D118) Développer les parkings à vélos.
21	23/01/2021	Bonjour, Je travaille au lycée agricole Charlemagne et je souhaiterais soumettre une idée d'amélioration d'un tronçon de circulation vers ce lycée de la ville. Je vous laisse juges de la pertinence de ma réponse à cette enquête. En effet j'avoue aller trop rarement travailler en vélo parce que j'ai peur sur la route que je suis obligée d'emprunter. Quand je vais travailler en vélo, voilà le chemin que j'emprunte. Venant d'à côté des pompiers, route de Limoux, j'utilise la piste cyclable au bord d'Aude puis j'emprunte le pont vieux et enfin un petit tronçon relativement sécurisé qui suit le béal. Et ensuite c'est là que les soucis commencent vraiment... quand je rejoins la route qui passe devant la Lyonnaise des eaux (voies de circulation très serrées, ce qui obligent les véhicules soit à patienter derrière le cycliste pour les plus prudents soit à doubler en frisant les pantalons !), la route très très serrée qui passe sur un petit pont devant le restaurant de M. Putelat, puis devant les serres des établissements Jean (croisement vraiment très dangereux quand des voitures arrivent de la droite, de la route étroite qui serpente dans la plaine et passe devant le camping) et un peu la montée jusqu'au lycée (mais la sensation de danger est moins importante car les voies de circulation sont plus larges donc les voitures ou les bus peuvent se décaler suffisamment pour doubler). Des collègues viennent travailler en vélo, ainsi que des élèves et des étudiants. Or je trouve que la sécurité n'est vraiment pas suffisante.
22	23/01/2021	Il est souvent possible quand plusieurs possibilités de routes mènent à un même point, de faire des sens uniques et de réaliser un partage des voies avec pistes cyclables sécurisées. Les ronds-points sont des points noirs (très dangereux) pour les cyclistes. des aménagements sont nécessaires pour sécuriser ces passages. Une intermodalité avec train-bus et aménagement pour stationnement sécurisé des vélos, permettrait de diminuer les voitures. N'oublions pas que nous avons l'impératif de diminuer les gaz à effet de serre.
23	23/01/2021	Bonjour, voici nos propositions: Des supports pour accrocher les vélos en ville(place Carnot, dans les rues). Des ateliers pour apprendre à réparer son vélo, comme ça a déjà été fait. Faire une vraie piste cyclable entre Villemoustaussou, Pont-Rouge (sous la rocade), et Grazailles. Transformer les places de parking de l'avenue Léon Blum en piste cyclable (pour relier Grazailles et le lycée Sabatier), aménager le passage des feux sur cette même avenue (resserrement des voies quand on arrive aux feux, donc dangereux pour les vélos). Un accès au canal sécurisé quand on est à Villemoustaussou. Sécuriser le rond-point de Bezons.
24	24/01/2021	Piste cyclable de la ville au lycée Charlemagne. Et vers les autres lycées Remettre des parkings à vélo en ville Chèque mobilité (réparation, aide achat vélo et vélo électrique, équipements sécurité) en plus de celui de la région pour les trajets maison- travail à utiliser dans un commerce de l'Agglo. "Cours" conduite vélo en ville dans les écoles et collège... Piste cyclable et sécurisation des cyclistes
25	25/01/2021	Il faudrait créer des pistes cyclables pour être en sécurité sur les grands axes et le canal qui évite des cotes parfois réhhibitoires ... (entre Villemoustaussou et Carcassonne par exemple)



26	25/01/2021	Le pont Carrigliano réellement cyclable pour boucler le parcours du cœur
27	25/01/2021	<p>D'une manière générale, sur les voies à faible circulation et en ville, privilégier la mixité des usages plutôt que des voies dédiées, mais en travaillant de manière volontariste le fait que mixité ne signifie pas "voiture dominante". A défaut, ou dans des cas particuliers, la piste cyclable doit être : -aisément identifiable et repérable - être implantée selon un même parti-pris sur l'ensemble du territoire (pas une fois à double-sens, une fois d'un seul côté, une autre fois sur le trottoir, etc.) ce qui en facilite le repérage et l'identification pour tous les usagers de la route - conçue pour une utilisation aisée de toutes les bicyclettes (sport, vtt, vtc, vae) : gestion des laissez le passage, de la priorité à droite et évidemment des obstacles (tiens un lampadaire au milieu de la piste !) -rester en prise avec le logique générale de la signalisation directionnelle (éviter la bonne plaisanterie de devoir quitter la piste cyclable pour aller sur la route aux voitures regarder les panneaux) - entretenue Sur le stationnement des cycles, prévoir : -des points d'attache près des points d'échange (arrêt de bus, parking de co-voiturage), des secteurs commerciaux et administratifs. - une localisation pratique et adaptée (pourquoi le garage à vélo de la Fabrique des arts est-il le long du parking voiture, alors qu'on peut arriver en vélo par le parc (depuis la voie qui longe l'Aude) et qu'il conviendrait à tous en étant près de l'entrée du bâtiment. Et au-dessus de tout, penser la ville et le territoire, sans être focalisé sur le fait de faciliter l'usage de l'espace pour les seuls automobilistes, voire de quasiment contraindre à utiliser une auto comme dans la plupart des zones commerciales. Ceci tout en étant conscient, que dans les grandes métropoles l'utilisation de la voiture personnelle est compliquée alors qu'elle est simple dans les petites villes et leur aire urbaine. Changer les usages implique donc sur un territoire comme celui de Carcassonne Agglo de mettre en place des contraintes pour inciter les usagers à choisir, alors qu'aujourd'hui, la question du choix ne se pose quasiment jamais : quand on a une voiture, on la prend.</p>
28	25/01/2021	Aménagement piste cyclable sur RD 6113 entre rond-point de Pennautier et Carcassonne.
29	25/01/2021	Bonjour, Les boulevards à sens unique sont pénibles (et interdits !) à prendre à contre-sens, mais permettent d'éviter un détour qui peut être fatigant selon le sens du vent : Allée d'Iéna, Avenue Franklin Roosevelt, Bd Omer Sarrault. Il faudrait une voie cyclable double-sens. Les grands ronds-points qui permettent l'accès à certaines zones commerciales sont dangereux et très dissuasifs aux cyclistes : Leclerc / route de Toulouse, Tridôme / péage. Merci pour vos actions ! Amicalement Vincent Cot
30	26/01/2021	oui, des liaisons directes, prioritaires et sécurisées entre les villages. Dans un second temps, des aménagements aux mêmes conditions pour le trafic deux-roues touristique.
31	26/01/2021	éducation des automobilistes, la priorité à droite se respecte aussi si c'est un vélo qui arrive.
32	27/01/2021	le minimum serait de pouvoir relier a vélo de façon sécurisée (véritable piste cyclable, séparation physique efficace par rapport aux voiture, etc + entretien régulier . . .) la gare à la cité et prolonger jusqu'à la Cavayère. et d'autre part, d'aménager une véritable piste cyclable (voir ce qui existe avant et après la traversée de l'Aude !!!) le long du canal du midi. ensuite, utiliser ces axes "forts" pour venir y connecter d'autres destinations



33	27/01/2021	<p>'1- créer des liaisons sécurisées et directes entre les villages périphériques et Carcassonne-centre: - Palaja/Cazilhac - Roullens/Villalbe/Maquens - Villesequelande/Caux et Sauzens/Grezes-Herminis - Pennautier - Villemoustaussou - Trèbes/Berriac Le principe de sécurité doit être pris en compte 'quoi qu'il en coûte', elles doivent être séparées des voies utilisées par les voitures. 2- Pôle multimodal à la gare avec 'maison du vélo ': possibilité de mettre son vélo en sécurité en fin de journée avant de reprendre le train, possibilité de faire des réparations légères , possibilité à certains amoureux de la bicyclette d'assurer une permanence certains jours à certaines heures pour apporter conseils et renseignements (renseignements touristiques, circuits rando-vélo, VTT, par exemple), possibilité de louer un vélo 3- L'Agglo pourrait accompagner des associations dans la mise en place d'ateliers-réparation participatifs: prêt d'un local et soutien financier. Envisager la possibilité de délocaliser ces ateliers en différents points de la Communauté. 4- participation de l'agglo à des ateliers "Remise en selle" . Des 'moniteurs' bénévoles doivent être formés. Les formations de moniteurs sont en général payantes. 5- organiser annuellement une journée festive du vélo avec circuit réservé aux cyclistes, stand de présentation de différents types de vélos, en particulier VAE, stand gravage, stand CODE DE LA ROUTE / DE LA RUE et Comment ETRE VU LA NUIT, etc. ... et pique-nique.... IMPORTANT: les bureaux d'études doivent consulter les usagers régulièrement avec visites sur le terrain pour constater la faisabilité des propositions</p>
34	31/01/2021	<p>Améliorer la circulation des vélos sur l'axe palaja-Cazilhac -Carcassonne très dangereux, pour descendre à la cité Améliorer l'axe centre-ville Carcassonne-Hôpital, c'est un axe que je peux emprunter pour aller au travail</p>
35	31/01/2021	<p>Bonjour, je souhaiterais l'aménagement d'une passerelle sur l'Aude au niveau de la plaine mayrevieille afin d'éviter de monter les vélos sur le pont très emprunté par les voitures. Merci</p>
36	31/01/2021	<p>Aménager à Carcassonne de vrais pistes cyclables sécurisées et augmenter les contrôles de la municipalité de Carcassonne pour mettre fin au stationnement de véhicules sur les pistes cyclables (ex : boulevard Omer sarraut »)</p>
37	31/01/2021	<p>Des Pistes cyclables afin de relier la ville-Centre aux villages de la première couronne (Villemoustaussou, Conques, Trèbes, Pennautier, Palaja/Cazilhac, Maquens/villalbe, Lavalette, Caux et sauzens)</p>
38	31/01/2021	<p>Des parkings vélo en centre-ville, des pistes cyclables sécurisées sur Antoine Marty. Des aménagements pour tous les jours, pas seulement pour les touristes. Penser le vélo comme moyen de transport travail maison. Une voie vélo le long des routes/avenues existantes</p>
39	31/01/2021	<p>Favoriser la circulation des autocars car en deux roues ils ne nous voient pas et souvent on est à la limite de se faire renverser, pourquoi ne pas leur faire des voies pour eux. Sur la portion de piste boulevard Varsovie, il y a des trous et des nids de poule partout très dangereux en vélo et le marquage pas assez représenté. L'axe de l'avenue général Leclerc très dangereuse pour les vélos. Et par temps de pluie ou de nuit très mal éclairé.</p>
40	31/01/2021	<p>De véritables pistes cyclables (les "pistes" partagées en centre-ville sont un désastre), à Carcassonne, qui desservent les hameaux, la 1ere couronne, les ZA/ZI. Une signalisation aux normes déjà, puis bien réfléchi. + de</p>



		sensibilisation (éco, sécurité, etc.).
41	01/02/2021	Faire passer des "permis vélo"... gratuits
42	01/02/2021	- suppression des potelets mis en place sur les nouveaux aménagements cyclable (notamment sur le Boulevard Barbes) car peu visibles. - revoir le tronçon Carcassonne-Trèbes par le canal du Midi (amélioration du chemin, bouchage des nids de poules,..) - mise en place de circuits vélo balisées (par exemple sur l'ancien arboretum) au départ de la ville pour faire "revivre" certains endroits délaissés par les Carcassonnais - réfection des berges de l'Aude (Plaine Mayrevieille-->Camping) car trop boueux. - mise en place de voies vélo aux feux tricolores devant les automobilistes - mise à disposition de "garage à vélo" sécurisé pour laisser sa monture et pouvoir aller faire des achats. (ex: devant la gare, portail des Jacobins,...) - création d'une voie verte au départ de Carcassonne à étudier
43	01/02/2021	Sécuriser/agrandir/créer des pistes en dehors de la ville pour permettre une bonne circulation des cyclistes. Voies vertes, pourquoi pas !
44	02/02/2021	Atelier de réparation participatif, meilleur aménagement des pistes autour de la bastide (sans traverser sur les passages piétons par exemple). Parking vélo fermé avec passe payant en centre-ville. Que les zones commerciales et ronds-points extérieurs soient sécurisés pour les vélos. Meilleur aménagement des bords du canal de midi et des berges de l'Aude pour rejoindre les différentes villes par ces axes
45	02/02/2021	Aménager le chemin vieux de Trèbes (1km) entre Rustiques et Trèbes (voie verte), et sécuriser dans Trèbes pour rejoindre le canal du midi (en passant par devant le collège, pour sécuriser la voie aux collégiens) À Carcassonne, sécuriser entre le canal du midi niveau pont rouge pour se rendre sur le campus du conseil départemental, allée Raymond courrière.
46	02/02/2021	Des voies cyclables permettant de relier les villages. Et surtout pas au bord des routes... Un peu comme à Denver
47	03/02/2021	Il y a toute l'entrée de la ville route de Narbonne qui est à l'abandon depuis des années. Alors que c'est l'image donnée de la ville à tous ceux qui viennent voir la cité. C'est triste

Annexe II : Fiches itinéraires sur l'agglomération

FICHE 1 : LIAISON CARCASSONNE-PEYRIAC MINERVOIS (PISCINE COMMUNAUTAIRE) ET RETOUR	50
FICHE 2 : LIAISON CARCASSONNE-CAZILHAC/PALAJA/COMMUNES DU VAL DE DAGNE	53
FICHE 3 : LIAISON CARCASSONNE-LEUC	56
FICHE 4 : LIAISON CARCASSONNE-COMMUNES DU CABARDÈS/MONTAGNE NOIRE	59
FICHE 5 : LIAISONS CARCASSONNE – EST AUDOIS : VERS LA CAVAYÈRE, FONTIÈS, FLOURE, BARBAIRA, CAPENDU ET VERS BERRIAC-TRÈBES	66
FICHE 6 : LIAISON CARCASSONNE – OUEST AUDOIS : PEZENS, VILLESÈQUELANDE, ALZONNE / MOUSSOULENS, MONTAULIEU	72
FICHE 7 : LIAISON CARCASSONNE – MALEPÈRE : ROULLENS, MONCLAR, LAVALETTE, CAUX-ET-SAUZENS	76
FICHE 8 : LIAISON CARCASSONNE – OUEST AUDOIS BIS (ZA SALVAZA – GRÈZE – CAUX-ET-SAUZENS – VILLESÈQUELANDE - ALZONNE)	80