

Révision du schéma vélo départemental de l'Aude



Crédits : Indépendant, Christophe BARREAU,

Contact BL Evolution

Camille Perretta
Nils Hornet



Contact Département de l'Aude

Sylvain Peyron
Pascal Roca



Introduction

Page 3

Présentation du diagnostic et bilan du Schéma directeur cyclable

Analyse de la demande et des pratiques cyclables

Page 6

Bilan du précédent schéma vélo

Page 18

Synthèse des enjeux

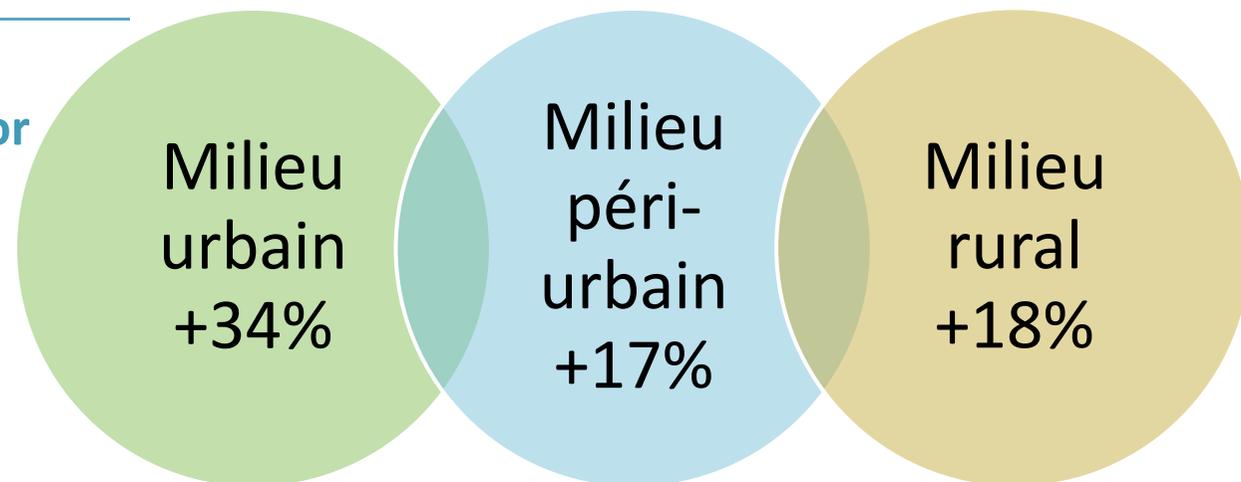
Page 37





Contexte national : le vélo en plein essor

Explosion de la pratique cyclable entre 2019 et 2022.
(chiffres Vélo et Territoires)



Enjeu d'image, de marketing territorial

C'est une attente réelle de nombreux habitants. Ils ont pu voir ce qui peut se pratiquer sur des territoires plus en avance, notamment pendant leurs vacances d'été car les villes littorales sont relativement avancées sur le sujet.



Enjeu économique du territoire

Une politique de mobilité inclusive et efficace à l'euro investi et créatrice d'emplois locaux.



Enjeu environnemental et de santé

Qualité de l'air, réduction des émissions de gaz à effet de serre et pratique d'une activité physique quotidienne directement corrélée à l'espérance de vie en bonne santé.



Un plan national vélo 2.0

La Loi Orientation des Mobilités (LOM) reconnaît en 2019 le vélo et la marche à pied comme des modes de déplacement à part entière, quels que soient les contextes territoriaux. Cela suppose à chaque fois : de travailler sur les infrastructures, sur les services et sur l'articulation de ce mode avec les autres, dans le contexte donné et à plusieurs échelles.

Que ce soit pour le vélo ou pour la marche, nous touchons à deux problématiques décisives pour **engager une transformation de nos mobilités** trop dépendantes de la voiture individuelle :

1. les habitudes de déplacement acquises, réputées difficiles à changer
2. la fabrique de l'espace public depuis l'après-guerre, qui a favorisé la voiture au détriment de tous les autres modes et un phénomène de dépendance

Tous les acteurs sont désormais d'accord : les modes actifs sont un axe majeur de cette transformation, qui passe par un travail sur les **changements de comportements** et **l'adaptation de l'espace public urbain**. C'est l'objectif du plan national, que d'impulser ce changement de paradigme.

Le **premier plan vélo et mobilités actives national**, annoncé en septembre 2018 s'est achevé en 2022. Sa réussite a été saluée par l'ensemble des acteurs du vélo en France. Plus de 30 000 km d'aménagements cyclables - dont près de 16 000 km de pistes et de voies vertes - ont été créés depuis début 2018 sur le territoire Français.

Le **second plan vélo et mobilités actives** a été dévoilé en 2022 et 2023 par la première ministre. Il prévoit **250 millions d'euros** de 2023 à 2027 pour le seul fonds mobilités actives. En 2023, 200 millions sont consacrées aux infrastructures et 50 millions au stationnement. Au total, sur les 5 prochaines années, c'est un montant inédit de **2 milliards d'euros** qui sera investi par l'Etat (**6 milliards** en comptant sur l'engagement des collectivités locales) avec l'ensemble des dispositifs de soutien : fonds mobilités actives ; autres appels à projets (programme Àvélo de l'Ademe, par exemple) ; aides à l'achat de VAE, de vélos-cargos, de vélos spéciaux ; soutien à la filière économique du vélo (dans le cadre de France 2030).



Quels sont les 3 axes du plan vélo national 2.0 ?

- 1. Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.**

Avec une priorité donnée à l'aménagement d'infrastructures cyclables et le stationnement, le renforcement de la sécurité des usagers par les infrastructures, avec pour cible principal les déplacements du quotidien.

- 2. Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant l'écosystème des acteurs français.**

Avec le développement d'une filière économique du vélo regroupant l'ensemble des acteurs ouvrant au développement du vélo en France, et en faisant de la France la première destination mondiale pour le vélotourisme.

- 3. Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.**

Avec une priorité donnée à l'apprentissage à travers le Savoir Rouler à Vélo et un objectif d'amélioration de la santé publique.



- **La pratique du vélo** augmente partout en France y compris dans les territoires ruraux dotés d'infrastructures cyclables.
- **8 trajets sur 10** se font en voiture dans les territoires ruraux du fait principalement du manque de contraintes pour la circulation automobile en zone rurale (circulation, stationnement,...) et de freins identifiés à la pratique du vélo (sécurité, distances, habitat diffus, accessibilité aux services publics, bassins d'emplois vastes, ...)
- Or, **50% des déplacements font moins de 5 km**
- Une alternative crédible :
 - Le VAE : augmente la distance parcourue, réduit l'effort dû aux dénivelés, adapté à un large public → prime à l'achat, location longue durée ...
 - Des aménagements adaptés
 - Du stationnement sécurisé
 - L'intermodalité TC + vélo

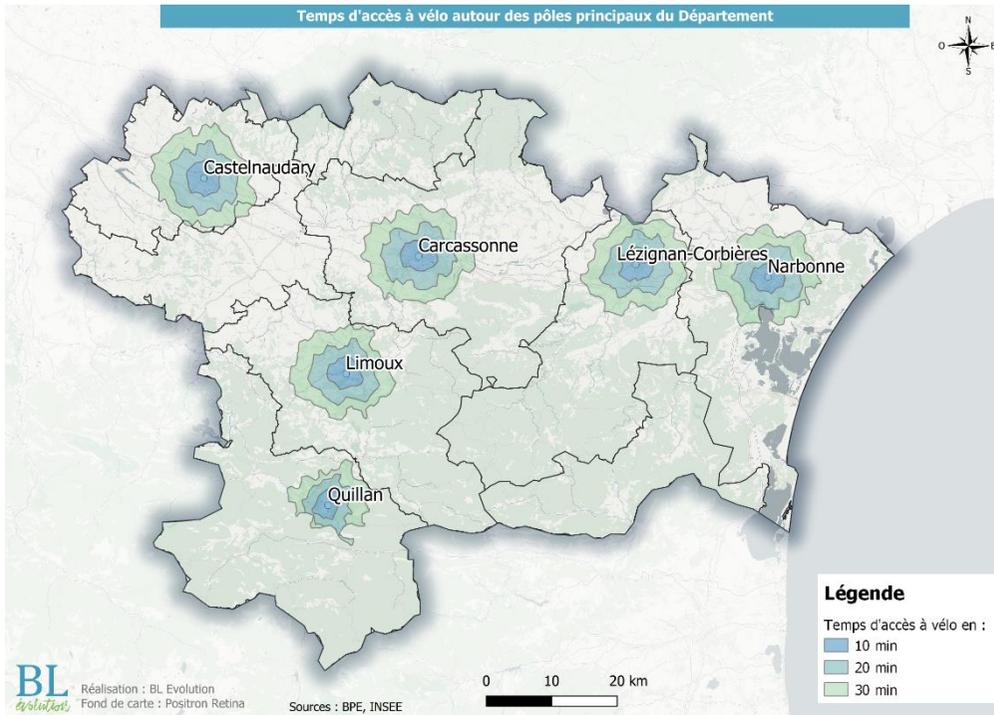


Analyse de la demande et des pratiques cyclables



Rappel : le Département compte **374 000** habitants

Accessibilité à vélo des principaux pôles du département



	< 10 min	% pop CD 11	< 20 min	% pop CD 11	< 30 min	% pop CD 11
Narbonne	31 377	8%	45 809	12%	63 625	17%
Carcassonne	28 890	8%	54 013	14%	74 705	20%
Castelnaudary	10 918	3%	15 409	4%	20 883	6%
Lézignan-Corbières	10 597	3%	14 651	4%	21 934	6%
Limoux	10 304	3%	14 469	4%	17 765	5%
Quillan	3 294	1%	4 410	1%	6 794	2%
Total	95 380	26%	148 761	40%	205 706	55%

Note méthodologique (valable pour toutes les cartes isochrones)

Hypothèses :

- 10 min à vélo = 2 km
- 20 min à vélo = 5 km
- 30 min à vélo = 7 km

Les périmètres prennent en compte les routes et chemins existants (pas de « vol d'oiseau »)

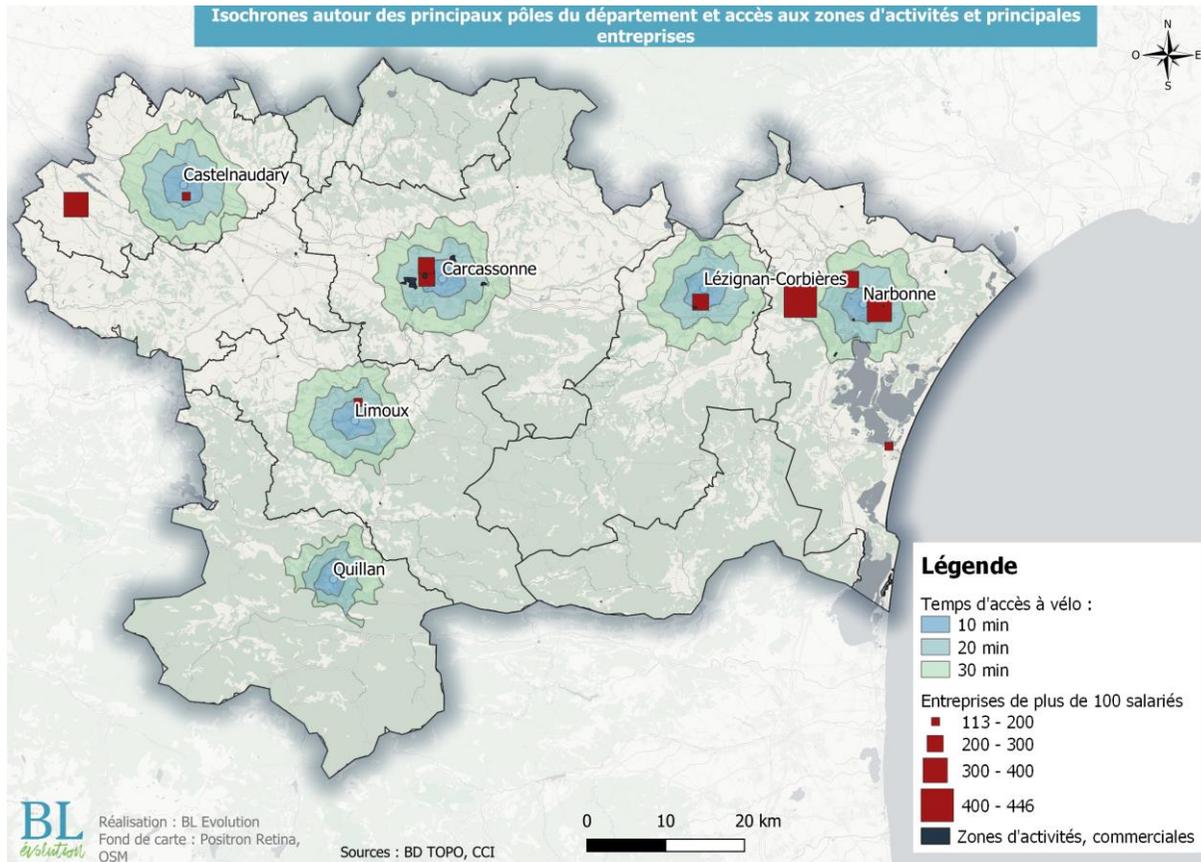
➤ Des temps d'accès à vélo pertinents pour une partie de la population :

- **40%** des Audois sont à moins de 20 minutes à vélo d'un pôle principal du département, soit plus de 148 000 habitants.
- **26%** sont à moins de 10 minutes à vélo.

➤ Avec l'usage d'un vélo à assistance électrique, la proportion des habitants pouvant accéder à un pôle principal est encore plus importante



L'accessibilité à vélo des principales zones d'emploi et d'activité



Sur le territoire :

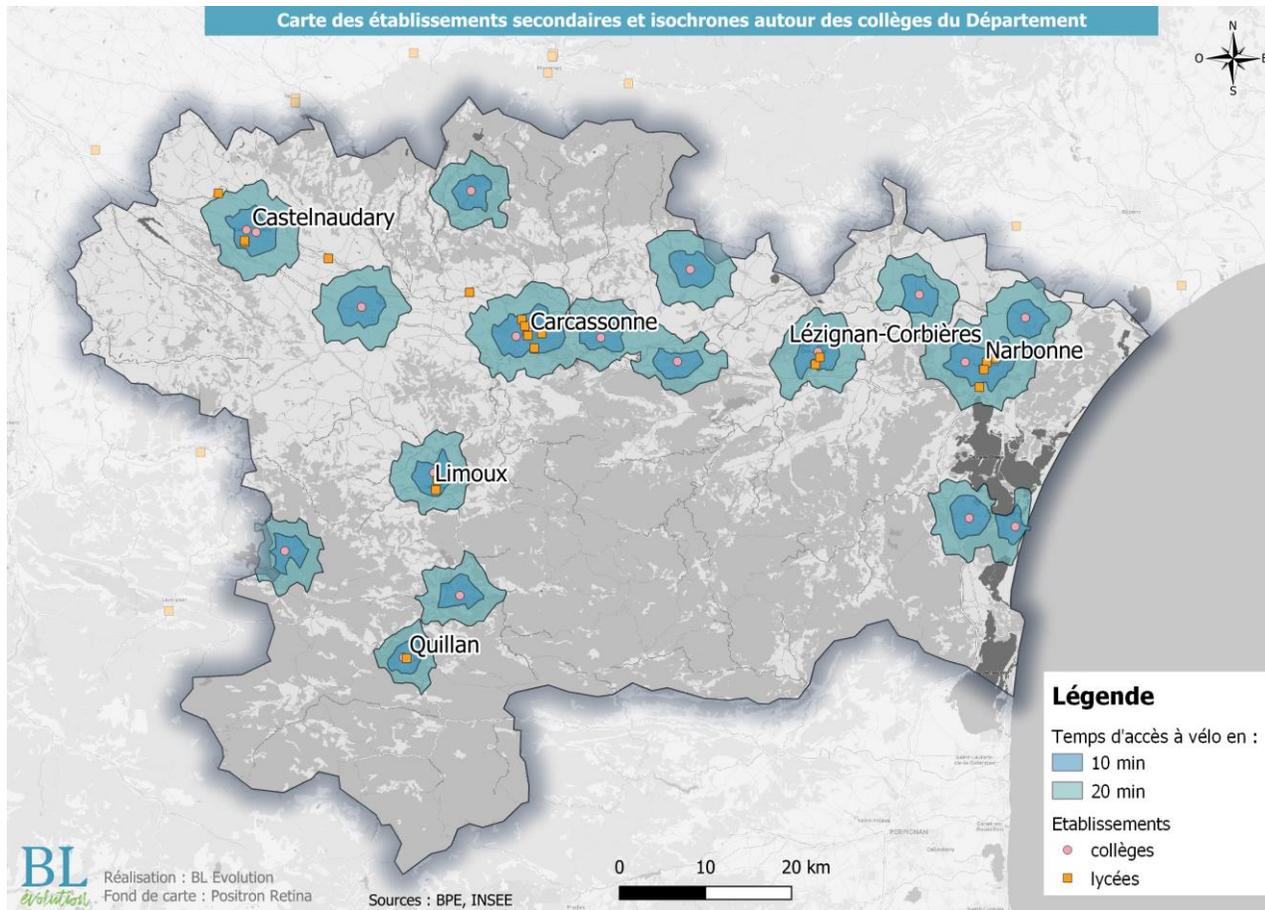
- Les établissements employant entre 200 et 500 salariés sont situés à Castelnaudary, Limoux et Salles-sur-l'Hers ;
- Les établissements employant plus de 500 salariés sont situés à Carcassonne (4600 postes salariés) et à Narbonne (2500 postes salariés) et proviennent du **secteur des administrations publiques** qui représentent donc les pourvoyeurs d'emplois les plus importants. (source Clap Insee au 31/12/2015).
- Le Département de l'Aude est le principal employeur du territoire avec **2500 agents** en poste.

Sur la carte, sont représentées **les 10 principales entreprises du territoire** en nombre de salariés enregistrées à la CCI :

- Elles sont pour certaines **implantées à proximité des centres urbains** donc potentiellement desservies par des réseaux de transports urbains (Citibus à Narbonne, RTCA à Carcassonne) et **dans un rayon permettant une accessibilité à vélo**.
- D'autres sont plus éloignées - comme l'entreprise CAZAL à Salles-sur-l'Hers ou l'Hôpital privé du Grand Narbonne - posant des problématiques d'accessibilité en transports collectifs ou modes actifs.



Un fort potentiel de report modal vers le vélo également pour les scolaires



- Les emplacements des collèges sont relativement dispersés sur le département. **42% des collégiens habitent à moins de 10 min à vélo de leurs collèges, ce qui représente environ 7000 élèves. A 20 min à vélo, ils sont 58%.**
- Les lycées sont en revanche concentrés au niveau des pôles principaux du département (Castelnaudary, Carcassonne, Lézignan-Corbières, Limoux, Quillan, Narbonne), ce qui limite le nombre de lycéens situés à moins de 20 minutes à vélo de leur établissement.

- La disposition des collèges est plutôt un atout pour favoriser la pratique du vélo auprès des collégiens, à condition de sécuriser les accès aux établissements et d'offrir des parkings sécurisés et nombreux pour les vélos dans les établissements.
- La localisation des lycées au sein des pôles rend la pratique du vélo plus délicate pour une large partie des étudiants.

Données :

- chiffre collèges Département Aude
- Entretien avec Service Sport et Jeunesse
- Données de population : Open Route Services, Filosofi



Demande potentielle et report modal vers le vélo

Les flux intra-communaux

Ils sont **60 000** à travailler et vivre dans la même commune (**46% des actifs** de tout le département) et **40 000** à étudier et vivre dans la même commune (**56% des étudiants** de tout le département).

Commune origine	Commune destination	Flux DT	Flux DE	Flux DT + DE
Narbonne	Narbonne	13916	9757	23673
Carcassonne	Carcassonne	13057	8341	21398
Castelnaudary	Castelnaudary	2923	1912	4835
Lézignan-Corbières	Lézignan-Corbières	1977	1836	3813
Limoux	Limoux	2203	1526	3729
Port-la-Nouvelle	Port-la-Nouvelle	982	611	1593
Sigean	Sigean	813	689	1502
Coursan	Coursan	634	715	1349
Trèbes	Trèbes	480	684	1164
Gruissan	Gruissan	796	270	1066
Leucate	Leucate	750	296	1046
Quillan	Quillan	714	315	1029
Bram	Bram	421	382	803
Cuxac-d'Aude	Cuxac-d'Aude	425	252	677
Fleury	Fleury	366	299	665
Villemoustaussou	Villemoustaussou	241	400	641
Sallèles-d'Aude	Sallèles-d'Aude	280	290	570

Principaux flux DT DE intra-communaux

- Le potentiel de report modal vélo sur des déplacements internes aux communes est élevé.
- Toutefois, la compétence voirie du Département se limite aux routes départementales hors agglomération.
- Pour ces déplacements intra-communaux, ce seront principalement les communes et EPCI maîtres d'ouvrages qui auront un levier d'action.
- Le Département aura tout de même la possibilité d'accompagner financièrement la réalisation d'aménagement sur voirie communale ou intercommunale via la gestion des collèges, les contrats locaux de territoire, ...



Demande potentielle et report modal vers le vélo

Les flux non intra-communaux

Ils sont **21 000** à se déplacer vers une commune située à moins de 7 km - distance à partir de laquelle le déplacement à vélo devient crédible - , pour aller travailler (**16% des actifs** de tout le département) et **12 000** pour aller étudier (**17% des étudiants** de tout le département).

Les 33 000 navetteurs (DT et DE confondus) représentent 16% des flux totaux et se répartissent entre : 30.500 au sein d'un même EPCI et 2.500 entre EPCI voisins : 1500 à l'intérieur du département et 1000 entre départements voisins.

Commune origine	Commune destination	Flux DT + DE pour des distances < 7 km	Commune origine	Commune destination	Flux DT + DE < 7 km
Villemoustaussou	Carcassonne	1686	Alzonne	Bram	115
Trèbes	Carcassonne	1160	Espéraza	Couiza	115
Palaja	Carcassonne	1026	Raissac-sur-Lampy	Bram	70
Cuxac-d'Aude	Narbonne	996	Val-du-Faby	Couiza	63
Vinassan	Narbonne	663	Pépieux	Olonzac	50
Pennautier	Carcassonne	652	Molandier	Mazères	49
Moussan	Narbonne	640	Montazels	Espéraza	45
Conques-sur-Orbiel	Carcassonne	625	La Bastide-sur-l'Hers	Chalabre	43
Lavalette	Carcassonne	590	Saint-Gaudéric	Mirepoix	39
Villegailhenc	Carcassonne	577	Fitou	Leucate	35
Cazilhac	Carcassonne	539	Ouveillan	Capestang	35
Villeneuve-la-Comptal	Castelnaudary	520	Canet	Villedaigne	35
Pezens	Carcassonne	485	Couiza	Espéraza	35
Montredon-des-Corbières	Narbonne	450	Castelnaud-d'Aude	La Redorte	31
Cavanac	Carcassonne	379	Canet	Raissac-d'Aude	30
Sigean	Port-la-Nouvelle	363			
Berriac	Carcassonne	340			
Villalier	Carcassonne	340			
Narbonne	Montredon-des-Corbières	336			

Principaux flux DT DE non intra-communaux au sein d'une même EPCI (à gauche) et entre EPCI distincts (à droite)

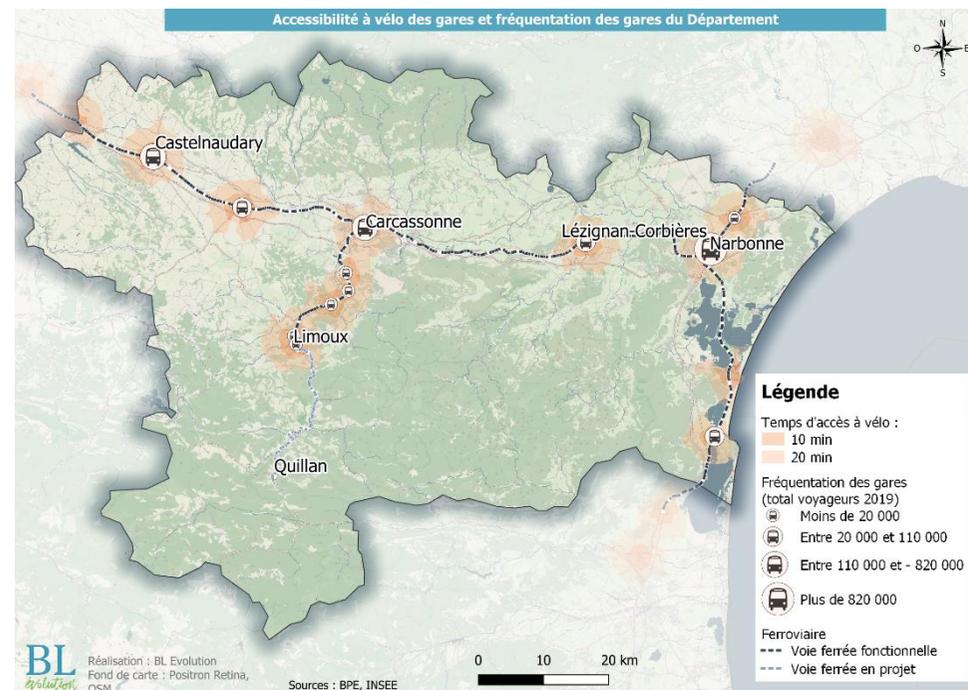
- Le potentiel de report modal sur des déplacements entre communes est moins élevé que pour les déplacements internes. Il concerne tout de même un volume de personnes important.
- Le Département aurait certainement un rôle à jouer pour assurer le lien entre maîtrises d'ouvrage sur les liaisons cyclables potentielles inter-EPCI.



Demande potentielle et report modal vers le train + vélo

Commune origine	Commune destination	Flux Domicile-Travail
Coursan	Narbonne	811
Castelnaudary	Carcassonne	565
Salles-d'Aude	Narbonne	520
Lézignan-Corbières	Narbonne	498
Narbonne	Lézignan-Corbières	407
Sigean	Narbonne	348
Bram	Carcassonne	260
Port-la-Nouvelle	Narbonne	226
Narbonne	Carcassonne	221
Carcassonne	Castelnaudary	197
Montréal	Carcassonne	155
Cruscades	Narbonne	149
Leucate	Narbonne	143
Alzonne	Carcassonne	136
Narbonne	Coursan	133
Carcassonne	Lézignan-Corbières	133
Lézignan-Corbières	Carcassonne	119
Carcassonne	Narbonne	118
Bram	Castelnaudary	105
Narbonne	Sigean	104
Narbonne	Port-la-Nouvelle	98
Coursan	Narbonne	811
Castelnaudary	Carcassonne	565
Salles-d'Aude	Narbonne	520
Lézignan-Corbières	Narbonne	498
Narbonne	Lézignan-Corbières	407
Sigean	Narbonne	348
Bram	Carcassonne	260
Port-la-Nouvelle	Narbonne	226

Principaux flux Domicile-Travail supérieurs à 7 km dont les communes d'origine et destination sont situées à l'intérieur du corridor des 3 km autour d'une gare



Aude	Population	Nombre d'habitants à moins de 10 min à vélo (2 à 3 km)	Nombre d'habitants à moins de 20 min à vélo (5 km)
	374 000	123 700	175 780
		33%	47%

- Le potentiel de pratiques intermodales vélo + train est important
- D'autant plus si on offre un haut niveau de service aux usagers
- Le potentiel est toutefois à mettre en perspective au vu de l'offre ferroviaire des gares (par exemple assez faible à Coursan)

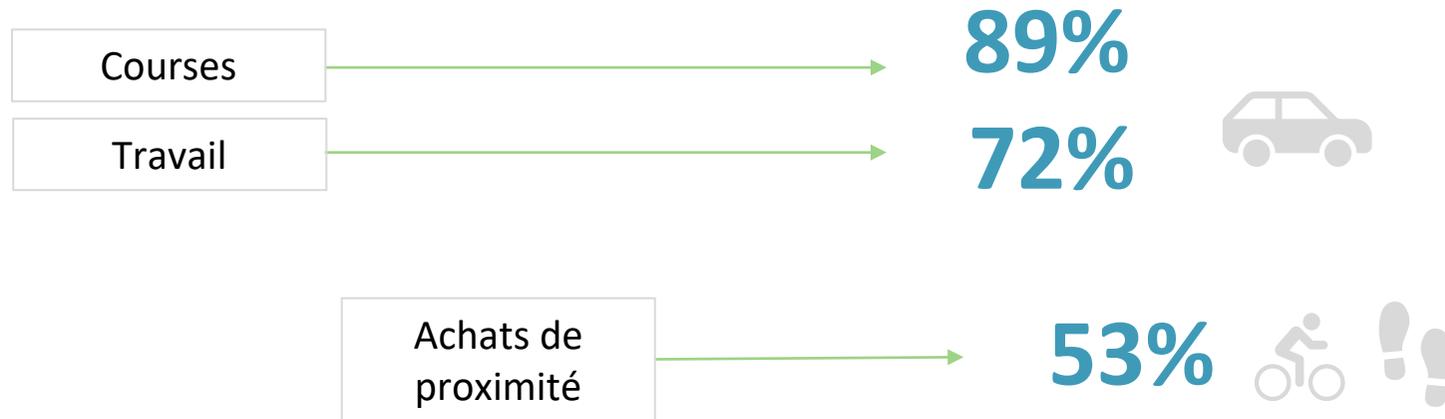


Résultats de l'enquête en ligne : modes de déplacement



En moyenne, **63%** des répondant concernés par les déplacements quotidiens précités se déplacent en voiture, **18%** marchent et **7%** font du vélo. La voiture est donc l'outil très majoritaire pour se déplacer.

On constate un usage différencié selon les types de déplacements :



Pour **les déplacements de proximité**, les modes actifs disposent d'une part modale plus importante.

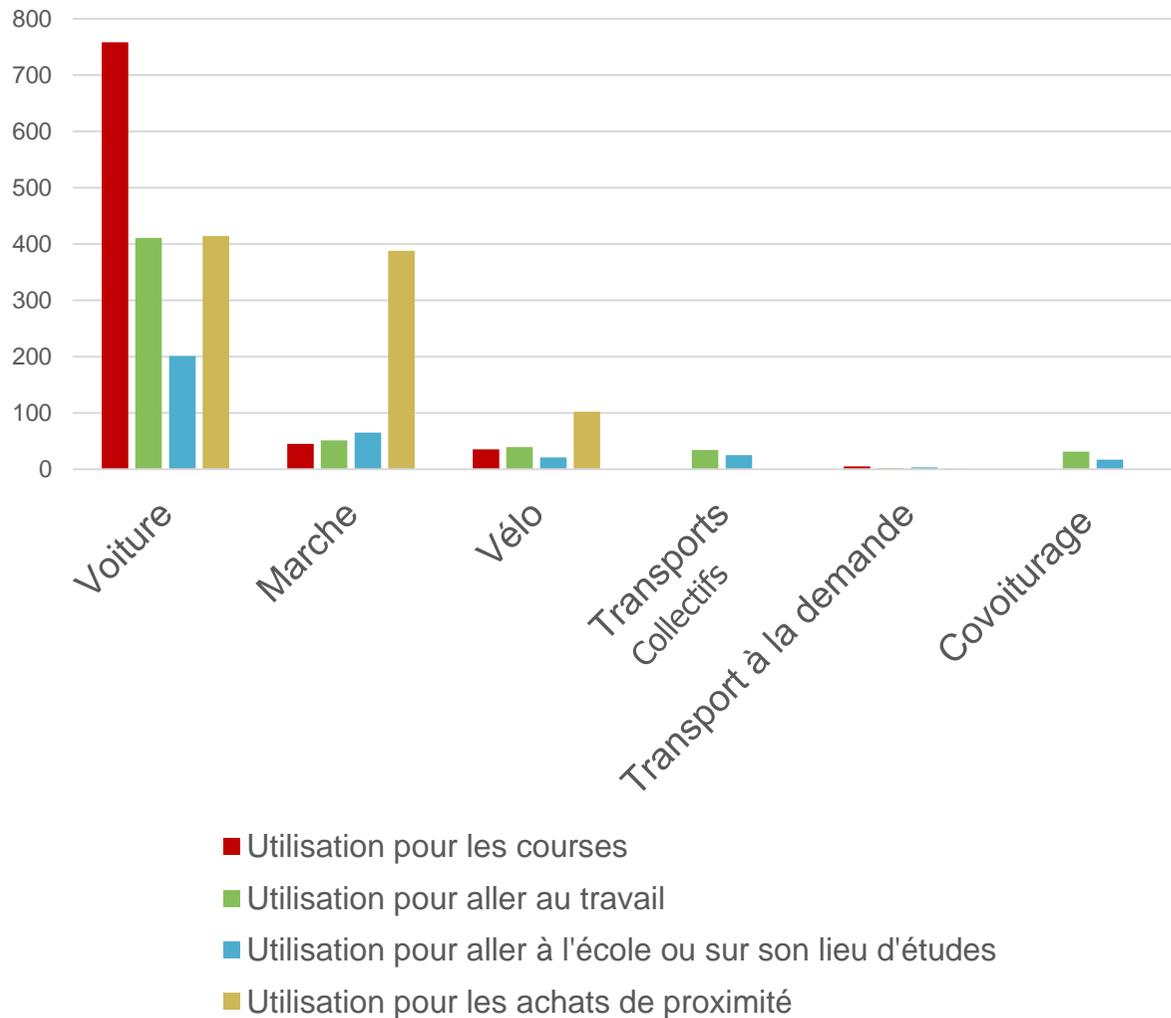
Aussi, de nombreux individus ont un recours ponctuel au vélo ou à la marche qu'il s'agit dès lors d'encourager pour l'élargir à l'ensemble de leurs déplacements du quotidien.

D'autant plus que **31%** des répondant réalisent **moins de 10km** quotidiennement **et utilisent dans leur majorité la voiture.**



Résultats de l'enquête en ligne : modes de déplacement

Utilisation des différents modes de transports au quotidien



Quelle distance parcourez-vous chaque jour ?

58% des répondants déclarent réaliser quotidiennement **plus de 20km**, une distance totale peu propice aux modes actifs. Pour ces individus, les solutions d'autopartage, covoiturage, transports collectifs peuvent être envisagées pour certains de leurs déplacements.

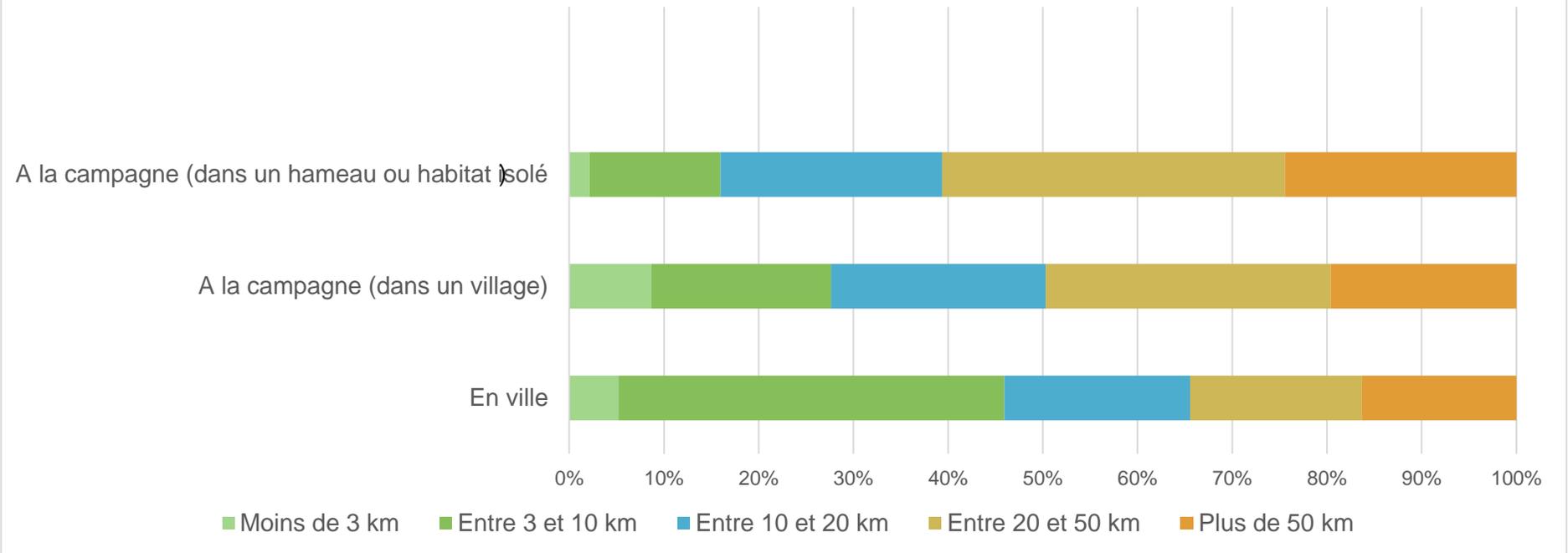
31% déclarent réaliser **10km ou moins par jour**. Pour ces répondants, les modes actifs sont à favoriser.



Résultats de l'enquête en ligne : modes de déplacement et lieux d'habitation



Distance journalière parcourue selon la typologie de commune de résidence



45% des déplacements quotidiens des répondants habitant en ville font moins de 10 km.

A la campagne, dans un village **50%** des déplacements sont réalisés sur des distances inférieures à 20 km.

Plus on se situe dans un contexte urbain, plus la majorité des distances parcourues se réalisent sur des distances courtes.



Résultats de l'enquête en ligne : habitudes de déplacement



46% des répondants ont comme l'un des critères prioritaires de choix de mode de déplacement la **rapidité**. Viennent ensuite la simplicité, le manque d'alternatives et le confort.



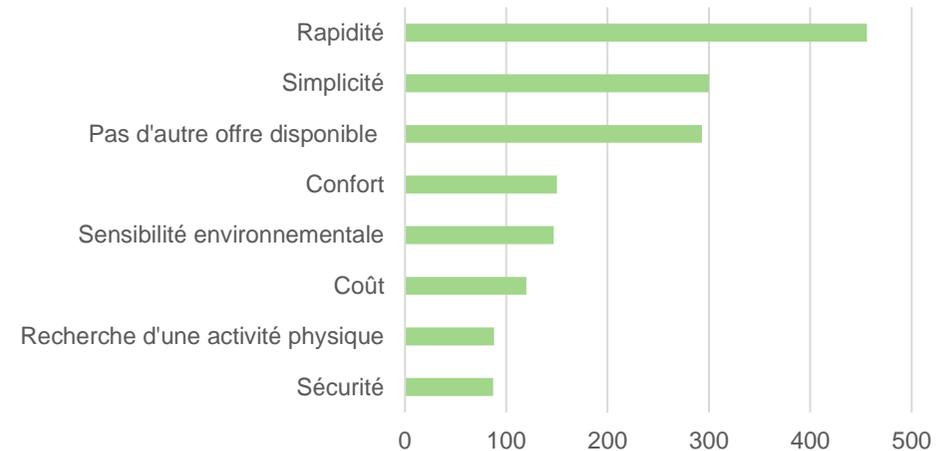
42% des répondants ont dû renoncer à des déplacements faute de solutions de mobilités satisfaisantes.



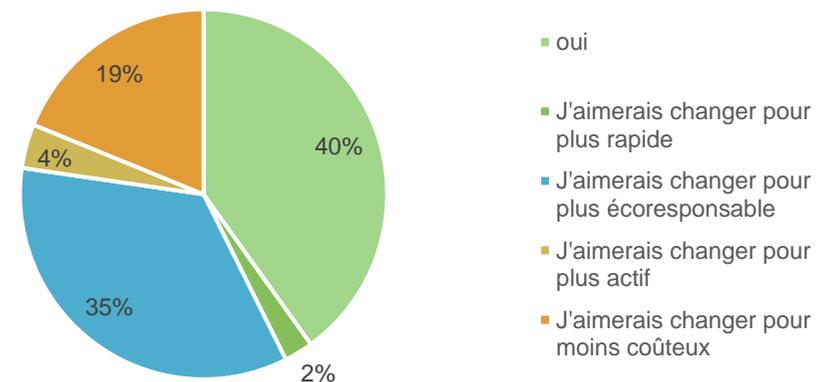
35% des répondants aimeraient changer leurs habitudes de déplacement pour un mode plus écoresponsable et **19%** pour un mode moins coûteux.

Compte tenu des critères de choix, des souhaits de changement d'habitude et des distances parcourues, des solutions de **mobilité partagée** sont à **encourager fortement**.

Quel est le principal critère de choix de votre mode principal de déplacement ?

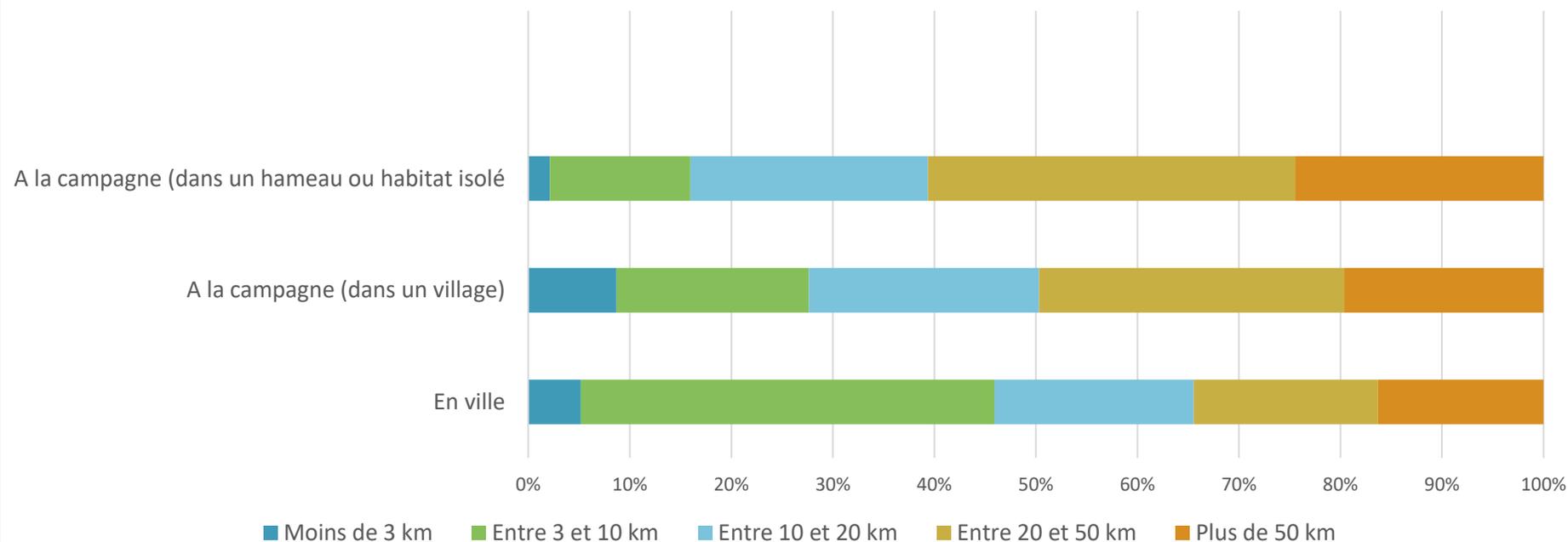


Etes-vous satisfait de vos habitudes de déplacement aujourd'hui ?





Distance journalière parcourue selon la typologie de commune de résidence



45% des déplacements quotidiens des répondants habitant en ville font moins de 10 km.

A la campagne, dans un village **50%** des déplacements sont réalisés sur des distances inférieures à 20 km.

Plus on se situe dans un contexte urbain, plus la majorité des distances parcourues se réalisent sur des distances courtes.

Bilan du précédent Schéma vélo 2018-2022



Green new deal : le plan vélo de la région Occitanie autour de 6 axes structurants

- ✓ Permettre le développement de l'usage du vélo du quotidien
 - Type d'aménagement : uniquement liaisons en site propre suffisamment large avec un revêtement adapté, possibilité de portions avec circulation réellement apaisée
 - Liaisons financées
 - Aide sur les liaisons les plus propices à l'usage du quotidien, longueur maximale des liaisons de 15 km (au-delà, déplacements à vélo non pertinents au quotidien)
 - Liaisons entre 2 intercommunalités ou AOM différentes et liaisons internes aux CC n'ayant pas la compétence mobilité financées. Liaisons internes à une AOM non financées.
 - Rabattement vers les gares, éventuellement rabattement vers des arrêts du réseau liO au cas par cas
 - Itinéraires cyclables intra-communales en site propre, aménagement des bourgs au cas par cas avec le dispositif bourg centre
- ✓ Favoriser le développement du cyclotourisme
 - Soutien à la réalisation d'infrastructures sur le réseau cyclotouristique d'intérêt régional (cf carte) : diverticules (rabattement : gare, site touristique, base de loisir, services, etc.), ouvrages d'art, aires de repos, aménagements en lien avec le Plan Littoral 21
 - Renforcer et développer les services liés au cyclotourisme : services de location vélo en gare, déploiement Accueil Vélo, communication, etc.
- ✓ Faciliter la complémentarité entre le vélo, le réseau de transport public liO et les nouvelles mobilités
 - Emport des vélos à bord des transports collectifs : financement de trains avec espace vélo, accessibilité des gares, expérimentation sur l'emport de vélo dans les autocars
 - Intermodalité sans transport de vélo à bord des transports collectifs : aide à l'acquisition de vélo pliant, stationnements vélo au niveau des gares ferroviaires et routières, des arrêts de bus, développement des services vélos en gare
 - Création de points-vélos service à proximité des gares avec des partenaires
 - Réflexion sur le stationnement vélo dans les sites générateurs de flux, travail notamment sur les lycées
 - Expérimentation de la mise en place de stationnement vélo sur les aires de covoiturage
- ✓ Faciliter l'acquisition du vélo
 - Aide financière de 200€ pour l'achat de VAE, cumulable avec les aides de l'état
 - Bonus Forfait Mobilités Durables : aide supplémentaire pour l'achat d'un second vélo pour les bénéficiaires du Forfait Mobilités Durables (prise en charge de 80% du vélo pour les personnes non imposables (plafonné à 400€ pour les VAE et 240€ pour les autres vélos, 50% du vélo pour les personnes imposables (plafonnée à 250€ pour les VAE et 150€ pour les autres vélos)
 - Aide pour l'achat de vélo adapté PMR, financement de 50% plafonné à 1000€
- ✓ Favoriser un développement économique autour du vélo
 - Aides diverses aux entreprises
- ✓ Etablir un suivi du dispositif et une gouvernance
 - Dispositif de suivi du plan vélo avec des indicateurs
 - Gouvernance à organiser entre la région, les maîtres d'ouvrages (départements notamment), et les AOM locales



La plupart des liaisons du plan vélo départemental apparaissent dans le plan vélo régional





Les démarches de planification en cours dans le département

Certaines démarches sont menées sur le territoire, en particulier :

- 2 schémas vélo réalisés ou en cours sur les deux Communautés d'agglomération du Département
- Des propositions de maillage local dans la vallée de l'Aude portées par les associations
- Peu de démarches locales sur le reste du territoire

Par ailleurs, la **région Occitanie a également son plan vélo depuis 2020**. En tant qu'AOM, elle sera évidemment un acteur clé pour développer le vélo dans le département.

Tenant compte de ce contexte, le futur schéma vélo doit donc être pensé à plusieurs échelles :

- Travailler avec les deux agglomérations pour rendre cohérent leurs schémas vélo avec les itinéraires identifiés à l'échelle départementale.
- Accompagner les EPCI dans la mise en place d'une politique de déploiement du vélo, en s'appuyant sur l'armature départementale existante.

➤ Ainsi, la coordination des différentes démarches et l'accompagnement des EPCI seront des éléments clés pour la mise en œuvre d'une politique cyclable cohérente et efficace à l'échelle départementale.

Nom de l'EPCI	Avancement politique cyclable
CA Le Grand Narbonne	• Schéma vélo en cours de finalisation
CA Carcassonne	• Schéma vélo réalisé, février 2023
CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois	• Pas de schéma vélo • Réseau de boucles loisirs existant
CC du Limouxin	• Pas de schéma vélo • Travail d'identification des liaisons à créer réalisé par l'AF3V dans la vallée de l'Aude
CC Castelnaudary Lauragais Audois	• Pas de schéma vélo • Actions sur le vélo dans le PCAET fait à l'échelle du PETR du Pays Lauragais et décliné par EPCI
CC Piège Lauragais Malepère	• Pas de schéma vélo • Actions sur le vélo dans le PCAET fait à l'échelle du PETR du Pays Lauragais et décliné par EPCI
CC Pyrénées Audoises	• Pas de schéma vélo • Travail d'identification des liaisons à créer réalisé par l'AF3V dans la vallée de l'Aude
CC de la Montagne Noire	• Pas de démarches réalisées ou en cours
CC Corbières Salanque Méditerranée	• Pas de démarches réalisées ou en cours
CC Lauragais Revel Sorezois	• Pas de schéma vélo • Actions sur le vélo dans le PCAET fait à l'échelle du PETR du Pays Lauragais et décliné par EPCI

Démarches locales de planification cyclable



Des agglomérations qui s'emparent du sujet vélo

Plan des Mobilités Actives – Grand Narbonne

Alors que le Grand Narbonne possède déjà un réseau d'infrastructures cyclables sur son territoire, l'élaboration d'un Plan des Mobilités Actives a été lancé, avec pour objectif :

- de définir le futur réseau cyclable du Grand Narbonne,
- de déterminer les différents services à mettre en œuvre pour favoriser la pratique du vélo (stationnement, location, etc.)
- de proposer des actions d'accompagnement pour favoriser les mobilités actives (communication, sensibilisation, etc.)

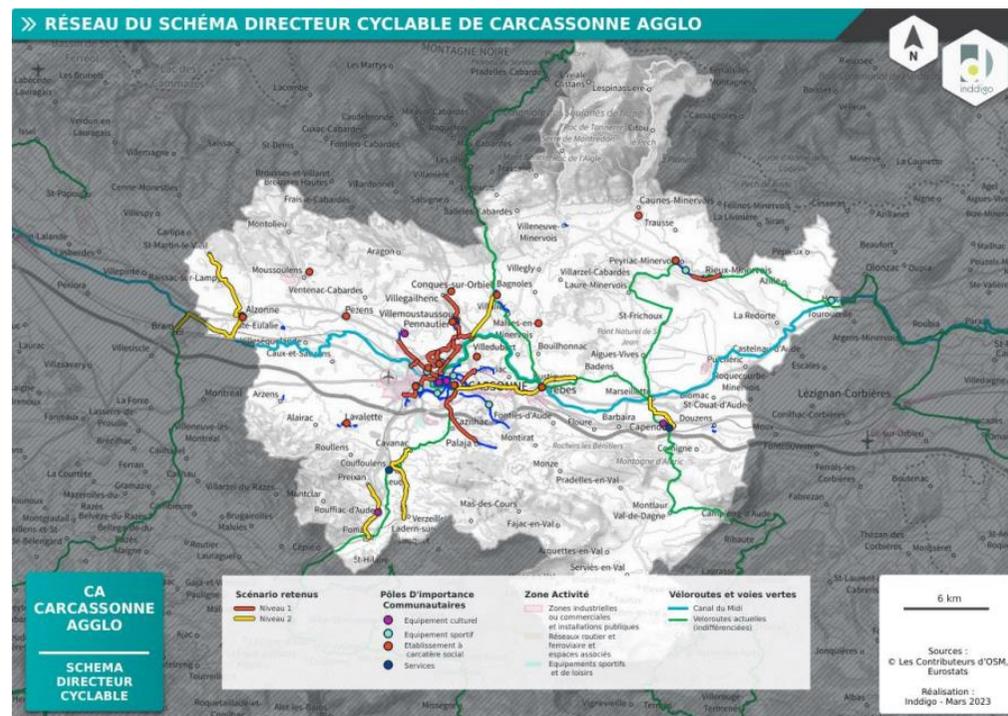
Il sera intéressant de suivre de près ce nouveau plan, et notamment de travailler sur la mise en œuvre des itinéraires cyclables d'intérêt départementaux situés sur le territoire.

➤ Le département a un rôle clé à jouer dans l'accompagnement à la mise en œuvre de ces deux schémas, le schéma départemental devra également être complémentaire de ces démarches.

Schéma Directeur Cyclable – Carcassonne Agglomération

Pour faire suite au Plan Global de Déplacements existant depuis 2019, Carcassonne Agglomération a validé, début 2023, son nouveau schéma vélo pour faire décoller la pratique cyclable dans les années à venir. Ce schéma contient notamment :

- la mise en œuvre d'un réseau cyclable communautaire de 70 km, à déployer sur 10 ans :
 - 32 km d'itinéraires prioritaires
 - 38 km d'itinéraires complémentaires
 - 32 km d'aménagement sur voirie communale avec une maîtrise d'ouvrage laissée aux communes, 38 km sur voirie départementale
- Un dispositif d'aide au soutien des projets communaux : étude, aménagement, stationnement
- 50 000 €/an sur le stationnement vélo
- la réalisation d'un Plan de Déplacements Etablissements Scolaires (PDES) et le déploiement du Savoir Rouler à Vélo
- entre 26 et 34 € par an et par habitant sur le sujet du vélo à court terme (enveloppe de 3 à 4 M€)





Le potentiel de développement du vélo dans la vallée de l'Aude

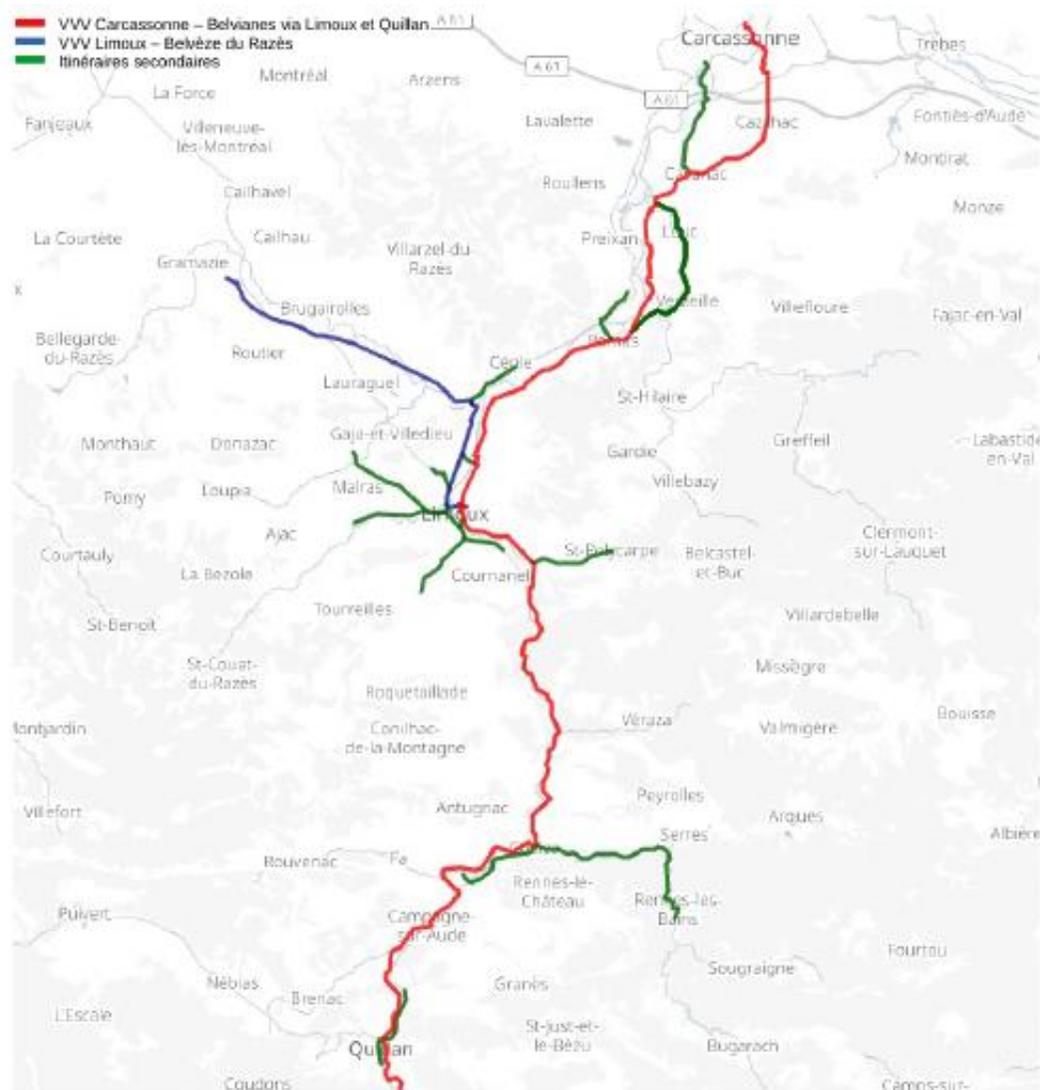
La Vallée de l'Aude est desservie par **une ligne ferroviaire et 5 gares fonctionnelles dont les principales sont Carcassonne et Limoux**.

L'AF3V – Association française des véloroutes et voies vertes, en partenariat avec l'ALF, Association pour le Maintien et le Développement de la ligne ferroviaire Carcassonne/Quillan et l'association de covoiturage en Haute Vallée la Trame porte **un projet d'itinéraire cyclable reliant Quillan à Carcassonne**.

L'axe Quillan – Carcassonne est inscrit comme axe complémentaire dans le schéma départemental vélo 2018 – 2022. En effet, il présente un intérêt majeur en reliant la vallée de l'Aude et ses communes au Canal du Midi. Par ailleurs, **le projet de véloroute entre Limoux et Belvèze du Razès n'est pas inscrit dans le précédent schéma vélo mais cet itinéraire présente un intérêt majeur** car il permet de relier la vallée de l'Aude à la voie verte existante Bram – Montségur.

Enfin, un travail de rabattement vers l'axe Carcassonne – Quillan a également été réalisé pour offrir un maillage fin sur le territoire. Ces liaisons complémentaires pourraient être subventionnées par le département dans le cadre du schéma vélo.

Ainsi, **il serait intéressant pour les différents EPCI situés le long de la vallée de l'Aude de s'emparer de ce travail réalisé**, non seulement pour réfléchir à la mise en œuvre des itinéraires identifiés, mais également pour construire un écosystème vélo sur leur territoire (communication, stationnement, location, etc.).



Projet d'itinéraire cyclable reliant Quillan à Carcassonne via Limoux (tracé rouge), liaison Limoux-Belvèze du Razès (tracé bleu) et itinéraires secondaires / rabattements vers les gares (tracé vert) ; carte datant de Juin 2022, AF3V.



Les services et l'écosystème vélo

Pour favoriser l'usage du vélo, c'est l'ensemble du système vélo qui doit être pensé soit garantir un accès à des infrastructures cyclables sécurisées et adaptés au vélo, mais également des services vélo permettant :

- Avoir un vélo à disposition
- Pouvoir stationner son vélo
- Pouvoir réparer et entretenir son vélo
- De savoir faire du vélo

Aides à l'achat

La Région Occitanie propose une prime à l'achat de vélos via un écochèque.

Location vélo longue-durée

Carcassonne Agglomération propose un service de location de vélos longue-durée : « VéLO Cité Agglo ». Il est possible de louer un vélo à assistance électrique au mois, trimestre, semestre ou année avec une tarification dégressive. La flotte de 165 vélos sont loués à 100% entre juin et septembre. En moyenne, 50% des vélos sont loués sur l'année. L'agglomération vise l'acquisition de 35 vélos supplémentaires.

Vélos en libre-service

La ville de Carcassonne propose un service de vélos en libre-service « Cyclolib » concentré dans le centre et aux abords de la cité médiévale (5 stations de recharge et 4 stations virtuelle) avec une offre tarifaire plutôt adaptée usagers ponctuels (3 € / heure).

La ville de Narbonne met également à disposition une offre de vélos en libre-service via un opérateur privé « Bik'air » qui propose un service de VLS sans stations. D'après le site de la ville, le bilan est positif 6 mois après le lancement avec 2600 trajets /mois en moyenne, 110 vélos disponibles (80 à Narbonne et 30 supplémentaires à Narbonne plage).

Réparation des vélos

La réparation des vélos est proposée par la majorité des vélocistes. De nombreuses associations proposent des ateliers de réparation / et d'autoréparation fixes ou mobiles au sein de leurs locaux comme par exemple Narbovélo à Narbonne, ou La Roue qui Tourne à Castelnaudary.

Apprentissage du vélo

Le programme Savoir Rouler A Vélo (SRAV) est déployé sur le territoire.

Stationnements vélo

Les collectivités AOM – la Région Occitanie et Communautés d'agglomération de Narbonne et Carcassonne, s'équipent progressivement en stationnements vélo mais celui-ci reste encore trop peu répandu et capacitaire pour développer fortement les pratiques cyclables. Le département souhaite accompagner les collègues à se doter en stationnements vélo.

D'après l'enquête mobilité, parmi les 48% des répondants ayant répondu avoir accès à un vélo (soit 1 répondant sur 2) :

- 33% vivent en ville / 59% vivent à la campagne dans un village
- 68 % sont actifs avec un emploi et 27% sont retraités

Parmi les freins principaux identifiés lors des 4 ateliers de concertation au sujet des services vélo :

- Manque de stationnements vélo sécurisés
- Aide à l'achat insuffisante





D'après le baromètre du Plan national vélo 2021, **235 km de pistes cyclables** sont aménagés dans le département soit 0,62 ml / habitant.

Le contenu du schéma vélo 2018 - 2022

L'élaboration du schéma départemental vélo 2018 – 2022 a permis la réalisation d'un diagnostic complet du territoire (analyse de la morphologie, de la demande de déplacements, de l'offre actuelle, etc.), puis de construire **un plan d'action autour de 6 axes majeurs** :

- La mise en œuvre d'infrastructures cyclables, principalement à vocation touristique
- Le développement d'une offre de services vélos
- Un travail au niveau des collègues
- La communication
- Des réflexions sur la gouvernance
- La mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation

Travailler sur l'actualisation de ce schéma vélo sera l'occasion de resituer le précédent schéma dans un contexte de développement du vélo du quotidien, et de retravailler le plan d'actions pour entrer en résonance avec l'ambition nationale de développement du vélo et la nécessaire transformation de nos habitudes de déplacements.

Avant tout, il s'agira de **faire le bilan des actions menées** ces dernières années sur le territoire, non seulement pour identifier et lever les freins à la mise en place de certaines actions, mais également pour objectiver la politique vélo du département, dans **l'objectif de co-construire la feuille de route pour les prochaines années.**

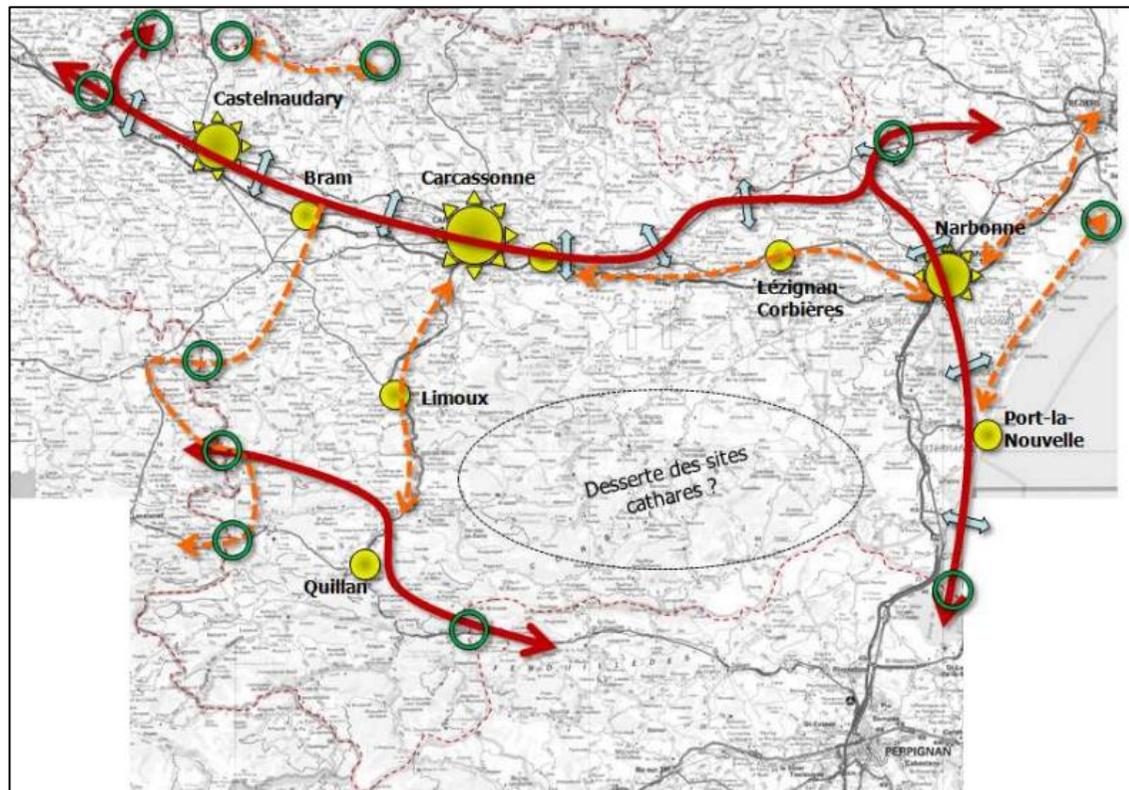
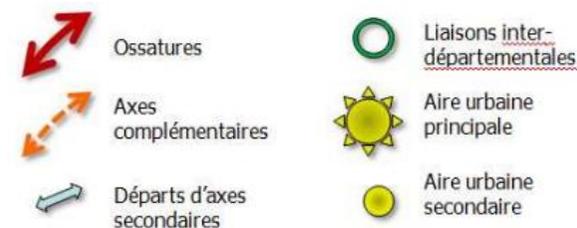
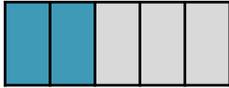


Schéma d'intention de la politique de développement cyclable
Source : Plan vélo 2018 - 2022



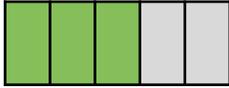


Volet « Infrastructure »

Actions	Indicateurs et objectifs	Etat d'avancement
A1 - Réalisation des ossatures du réseau cyclable	261 km d'infrastructure à réaliser d'ici 2025, le plus souvent sous forme d'aménagements en site propre capables d'accueillir un large éventail d'utilisateurs.	 <p>Certains itinéraires ont été réalisés (V81, Canal du Midi) depuis le précédent schéma, et environ 224 km sont aujourd'hui aménagés sur l'ossature du réseau. La rigole de la Plaine (V84) et certains tronçons de l'EV8 restent notamment à aménager.</p>
A2 - Réalisation des itinéraires complémentaires	200 km à réaliser ne privilégiant pas nécessairement le recours au site propre.	 <p>Seule la voie verte Canal du Midi - Montségur a été réalisée, soit environ 66 km. L'état d'avancement des autres itinéraires n'a que peu évolué depuis 2018.</p>
A3 - Développement d'un maillage local	Réalisation d'axes locaux (itinéraires, boucles...) au départ des ossatures et des itinéraires complémentaires via un règlement d'aides spécifique conditionnant la participation financière du Conseil Départemental.	 <p>Plusieurs itinéraires ont été financés depuis 2021 pour un total 9,5 km d'aménagements subventionnés sur la période 2021-2022 (2 ans), et 8,75 km en prévision sur l'année 2023 (non validé), avec une enveloppe annuelle autour de 200 000 €/an.</p>
A4 - Jalonnement des itinéraires	Pose d'un jalonnement pour l'ensemble des itinéraires composant le réseau départemental.	 <p>La plupart des itinéraires du plan vélo réalisés ont été jalonnés pour favoriser le cyclotourisme, une réflexion sur le jalonnement pour les trajets du quotidien serait intéressante à mener.</p>

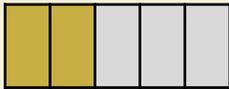
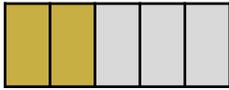
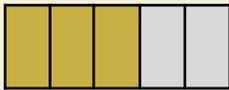


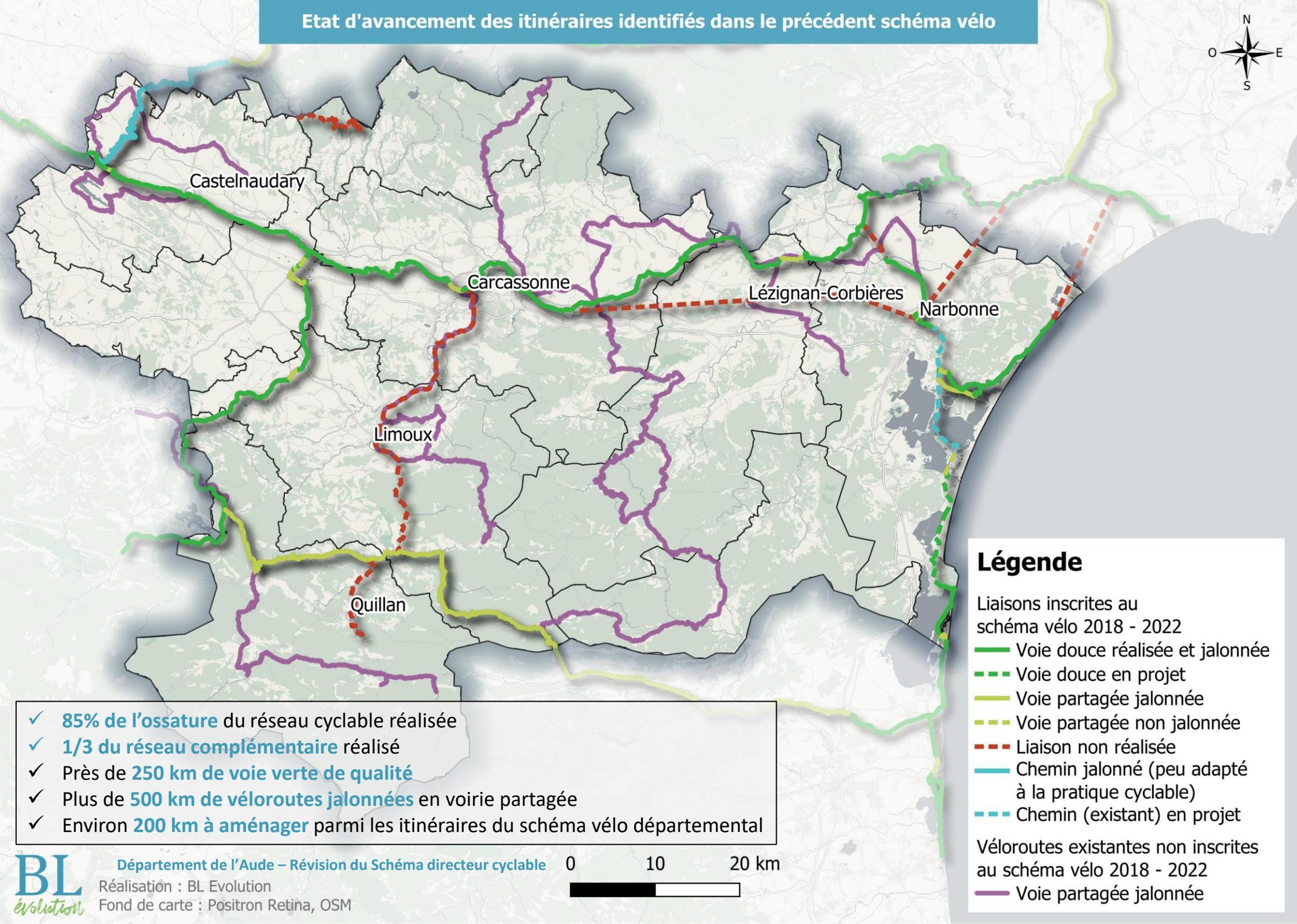
Volets « Services », « Utilitaire », et « Communication »

Actions	Indicateurs et objectifs	Etat d'avancement
B5- Développement de l'intermodalité	A définir avec la région OCCITANIE.	 <p>Action non prise en main par le département, des actions en faveur de l'intermodalité ont toutefois été menées sur le territoire, la région Occitanie a également intégré cette thématique dans son plan vélo.</p>
B6- Déploiement du référentiel « Accueil Vélo »	Aboutir à une centaine d'opérateurs labellisés dans le Département à court terme (2020), 200 à horizon 2022.	 <p>Campagne menée sur la Véloroute 80 Canal du Midi et en cours sur la Voie verte Canal du Midi – Montségur. Pas d'action sur le référentiel pour les autres itinéraires. 117 opérateurs sont référencés dans l'Aude en 2023*.</p>
C7- Les plans de déplacements de collèges	L'Aude recense 28 collèges au total : Intégrer chaque année 2 nouveaux collèges dans la démarche pour atteindre 18 collèges en 2026 et la totalité pour 2030. Le nouveau collège de Lézignan-Corbières et le collège des Fontanilles peuvent être identifiés comme prioritaires.	 <p>Aucune action réalisée depuis la mise en œuvre du plan vélo.</p>
D8- Plan de communication de la politique cyclable	Réaliser un plan de communication annuel. Réunir un comité technique tous les trimestres qui travaillera sur la mise en œuvre et le suivi de la communication.	 <p>Alimentation de la base de données existante (SIT) et développement d'outils de communication qualitatifs. L'offre cyclable pourrait toutefois être plus visible et lisible.</p>



Volets « Gouvernance » et « Evaluation »

Actions	Indicateurs et objectifs	Etat d'avancement
E9- Pilotage et suivi de la mise en œuvre de la politique cyclable	Organisation d'un pilotage annuel assurant la mise en œuvre de la politique cyclable.	 <p>Instance de pilotage/suivi sur le Canal du Midi et le Canal du Midi – Montségur. Pas d'instances de suivi sur les autres itinéraires. Pas d'instances de concertation locale pour les différents itinéraires.</p>
F10- Evaluation de l'avancée de la politique cyclable	L'évaluation de la politique cyclable à N+6 au travers d'un audit Bypad, le suivi des indicateurs pour chaque action.	 <p>Certaines actions sont référencées dans différents documents de synthèse, pas d'outil de suivi de la politique vélo. Actualisation du schéma vélo en cours.</p>
F11- Evaluation de la fréquentation et des impacts des itinéraires	Pose de compteurs permanents en phase travaux ; définitions de points de contrôle complémentaires ; réalisation de campagnes d'enquêtes et comptages tous les 3 ans. Aide à l' acquisition de compteurs destinés au suivi de la fréquentation.	 <p>11 compteurs automatiques sur le département : 6 compteurs sur la véloroute du Canal du Midi, 4 compteurs sur la voie verte du Canal du Midi Montségur, et 1 compteur à Gruissan. Comptages à programmer sur les itinéraires complémentaires. Enquêtes approfondies réalisées sur Eurovélo 8, en cours sur la véloroute du Canal du Midi en 2023, à programmer sur les autres itinéraires.</p>



- ✓ 85% de l'ossature du réseau cyclable réalisée
- ✓ 1/3 du réseau complémentaire réalisé
- ✓ Près de 250 km de voie verte de qualité
- ✓ Plus de 500 km de véloroutes jalonnées en voirie partagée
- ✓ Environ 200 km à aménager parmi les itinéraires du schéma vélo départemental

Légende

- Liaisons inscrites au schéma vélo 2018 - 2022
- Voie douce réalisée et jalonnée
 - - - Voie douce en projet
 - Voie partagée jalonnée
 - - - Voie partagée non jalonnée
 - - - Liaison non réalisée
 - Chemin jalonné (peu adapté à la pratique cyclable)
 - - - Chemin (existant) en projet
- Véloroutes existantes non inscrites au schéma vélo 2018 - 2022
- Voie partagée jalonnée

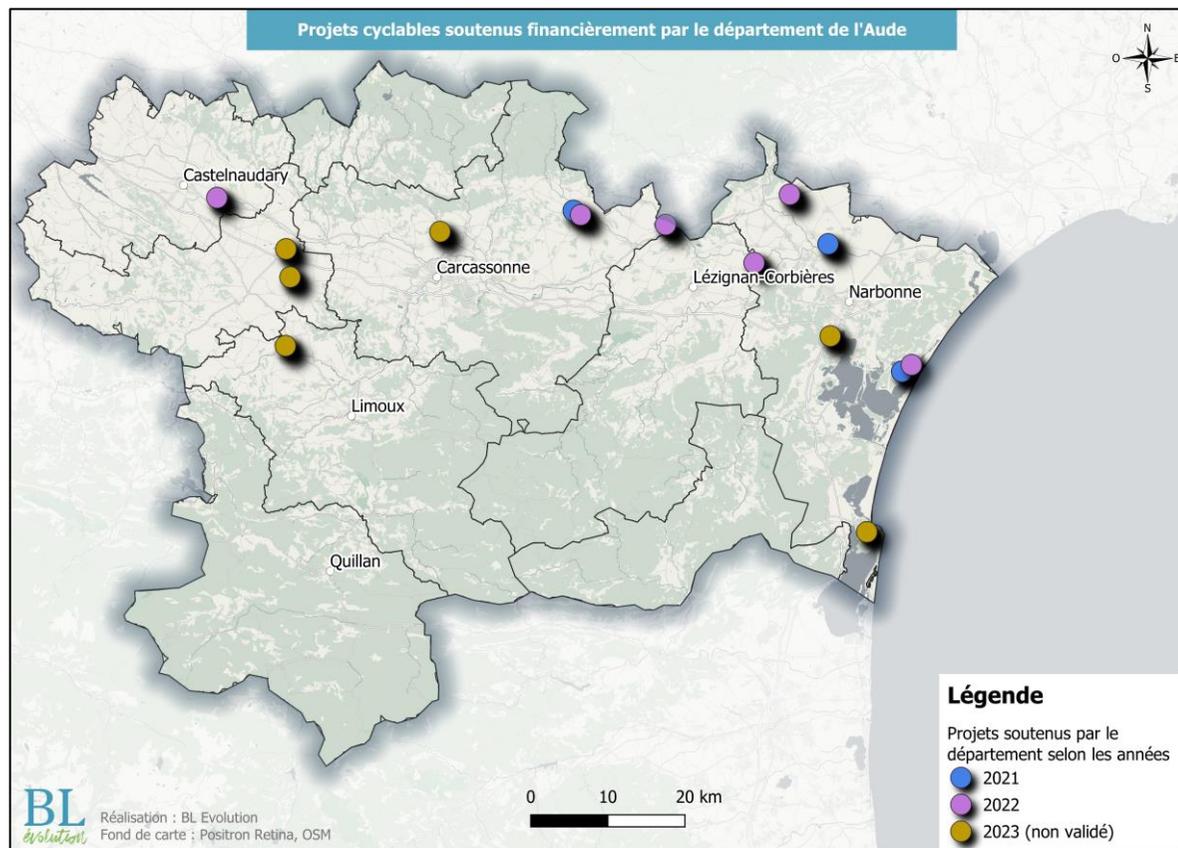


Les aides du département pour le développement d'un maillage local

Afin de développer un maillage local sur le territoire, le département a mis en place un dispositif d'aides pour les liaisons cyclables ne faisant pas parti du maillage défini dans le schéma vélo. En tenant compte des investissements probables pour 2023 (budget non validé), le dispositif a permis sur 3 ans, entre 2021 et 2023 :

- ✓ d'accorder plus de **500 000 € de subventions**
- ✓ de contribuer au financement d'environ **18 km d'aménagements cyclables en site propre**

De nombreuses intentions d'aménagements sont également évoquées avec les services du département par les différentes communes et EPCI. Bien qu'une enveloppe d'environ 200 000 €/an ait été dédiée aux subventions ces 3 dernières années, la multiplication des projets et les schémas directeurs cyclables réalisés par certaines EPCI devrait augmenter les demandes de subventions auprès du département. **Il semble donc essentiel de travailler sur les modalités de subventions (budget dédié, critères, etc.) pour créer un maillage cyclable efficace sur le territoire.**





La qualité des aménagements du schéma vélo

Créer un cheminement séparé de la chaussée n'est pas suffisant pour obtenir une voie cyclable de qualité. En particulier, le revêtement choisi joue un rôle essentiel pour le confort et la sécurité des usagers.

Bien que la qualité de roulement passe parfois en second plan sur les itinéraires cyclotouristiques, un revêtement adapté pour toutes les pratiques cyclables est primordial pour les déplacements vélo du quotidien (à toutes les saisons et par tous les temps !).

De plus, bien que les sols stabilisés semblent plus naturels, ils nécessitent beaucoup d'entretien au fil des années et imperméabilise également les sols, ce qui n'en fait pas un revêtement particulièrement écologique (voir [notre étude sur les impacts environnementaux des aménagements cyclables](#)). La mise en place d'enrobés (à froid) est donc à prioriser, dans la mesure du possible.

Par exemple, même si de nombreuses portions du Canal du Midi sont bien adaptées à une pratique du quotidien, d'autres portions ne présentent pas un revêtement confortable pour se déplacer au quotidien à vélo, en trottinette, etc. De la même façon, la Rigole de la Plaine, récemment jalonnée pour le cyclotouriste, n'est pas une liaison pertinente pour les déplacements du quotidien. Bien que le cheminement existe, il faudrait en effet retravailler la liaison pour créer une véritable voie verte.

Enfin, la mise en œuvre de Chaussées à Voie Centrale Banalisée (CVCB) sur certains tronçons des itinéraires est une alternative intéressante là où la mise en place d'aménagements en site propre est contrainte. Toutefois, pour que ce type d'aménagement soit fonctionnel, il faudra s'assurer que le trafic motorisé soit relativement faible et que la vitesse de circulation soit limitée, ce qui semble être le cas sur les tronçons aménagés par le département.



Canal du Midi – Revêtement qualitatif



Canal du Midi – Revêtement moins qualitatif qui nécessitera davantage d'entretien



CVCB bien aménagées sur l'itinéraire du Canal du midi – Montségur, à Belvèze (à gauche) et Bram (à droite)



La Rigole de la Plaine – Tronçon pas adapté à une pratique cyclable du quotidien

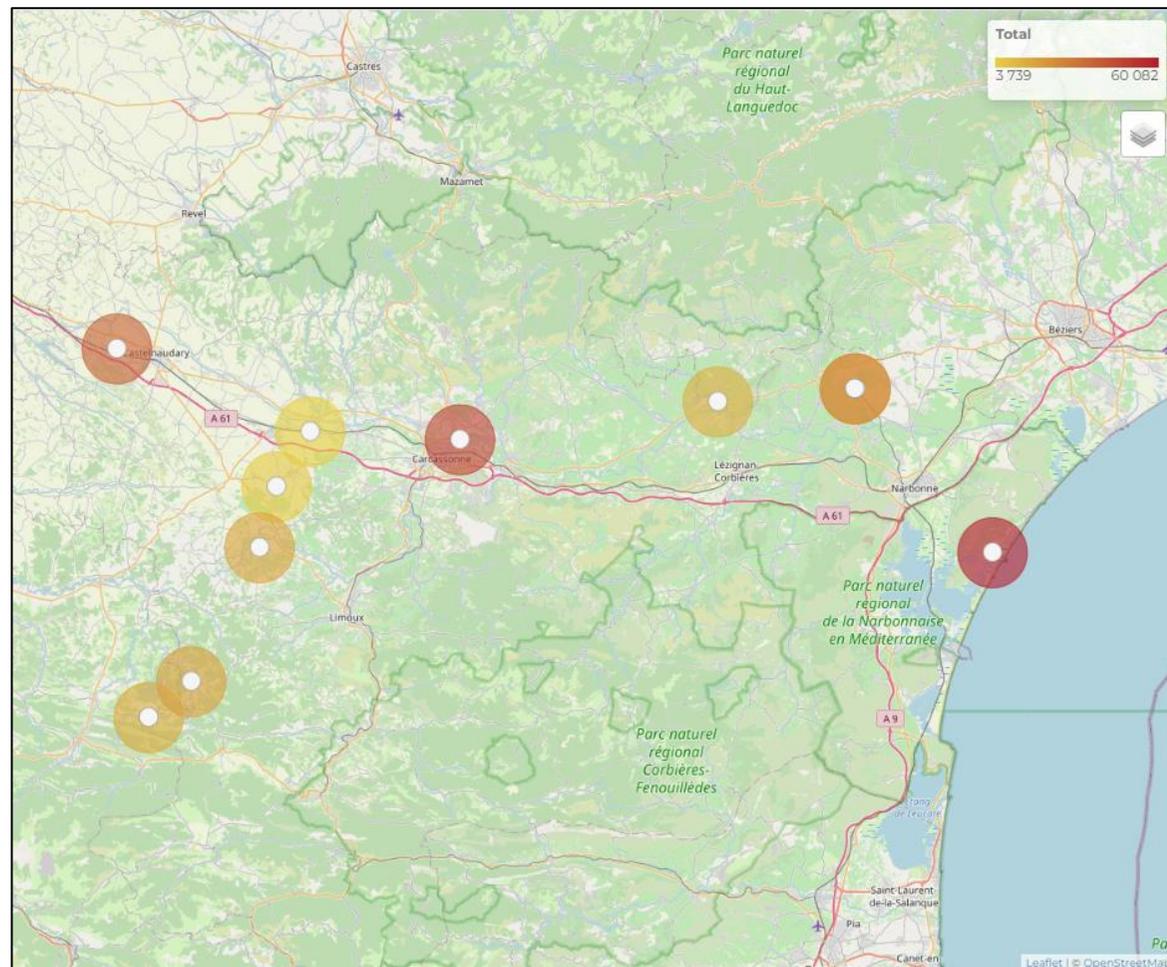


Fréquentation de l'ossature du réseau cyclable de l'Aude

En analysant les données des compteurs installés sur les différents itinéraires, nous pouvons en conclure que le réseau ossature est inégalement fréquenté, en particulier :

- Le canal du Midi (V80) est en moyenne bien plus fréquenté que l'itinéraire du canal du Midi – Montségur.
- Les compteurs situés proche des principales communes sont les plus fréquentés (Gruissan, Castelnaudary, Carcassonne).
- La localisation des compteurs donnent plus à voir les usages loisirs que des usages quotidiens.

Site	Moyenne journalière
Etang de Mateille, Gruissan Vélos	303
Ecluse de St Jean Vélos	132
Ecluse de Domergue Vélos	107
Canal du Midi coté restaurant Vélos	71
Canal du Midi coté Chemin de Halage Vélos	65
Chalabre	51
Belveze du Razès	49
RD620 Aire de repos	43
Ecluse de l'Homps Vélos	39
Villeneuve-Lès-Montréal Vélos	24
Pont du diable Vélos	11



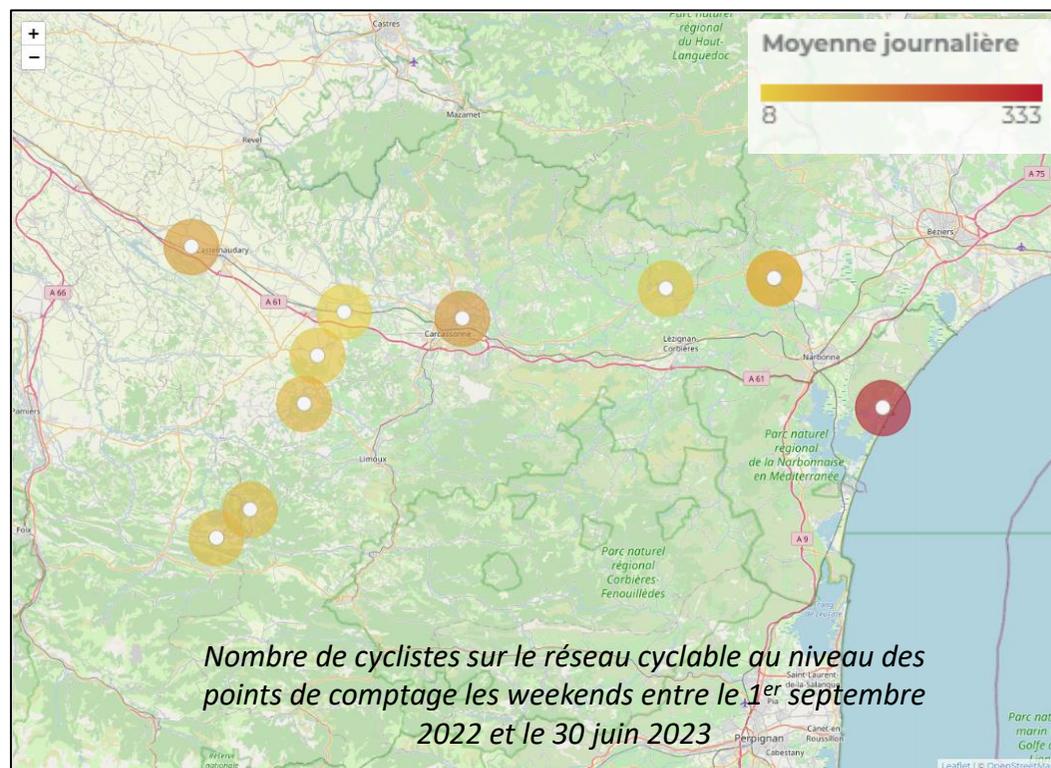
Nombre de cyclistes sur le réseau cyclable au niveau des points de comptage entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023 (certains compteurs n'étaient pas installés sur l'intégralité de la période de comptage)



Le bilan du précédent schéma vélo : analyse des comptages vélo

Un usage diversifié qui varie selon les saisons

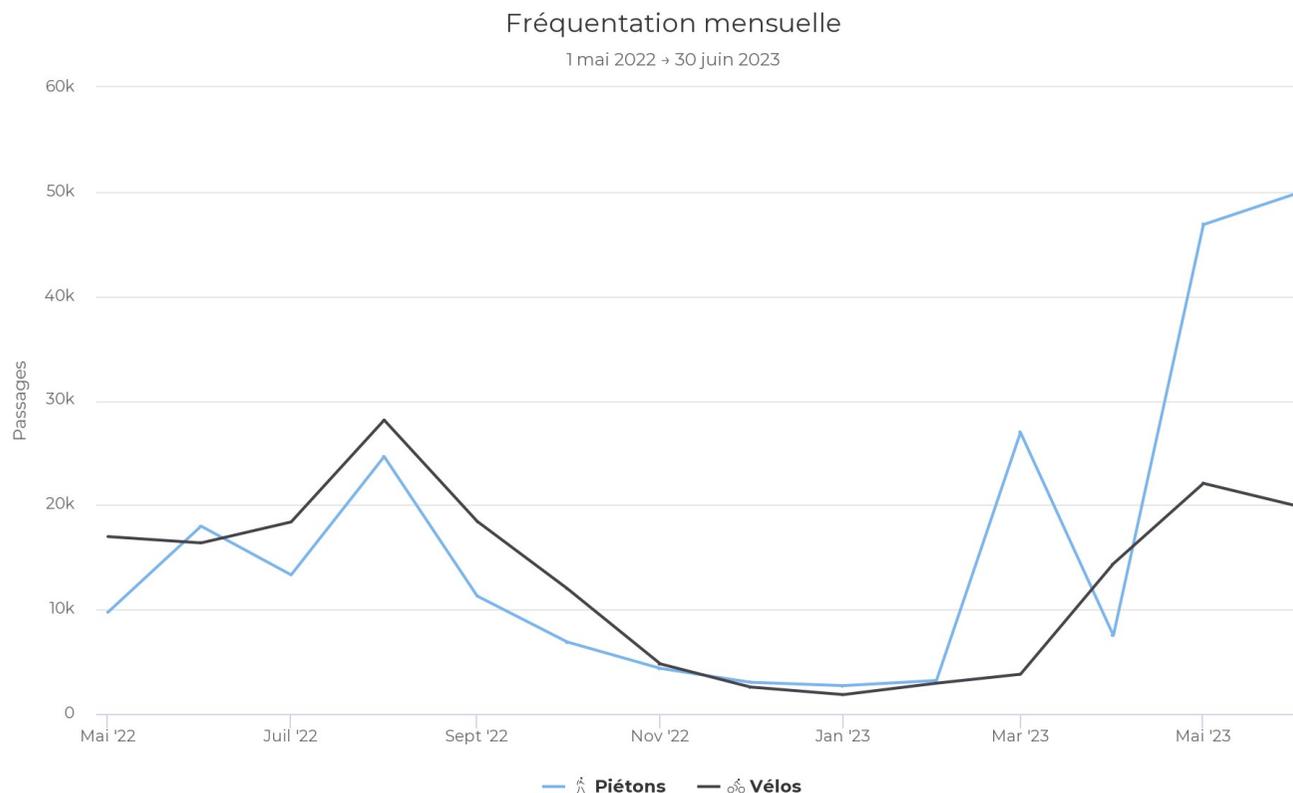
L'analyse des comptages vélo sur différentes périodes de l'année permet de voir les multiples usages du réseau cyclable. Bien que les flux soient plus importants en été, les itinéraires sont également fréquentés tout au long de l'année, aussi bien en semaine que le weekend.





Un usage diversifié qui varie selon les saisons

- **L'usage du canal du Midi est réparti entre les cyclistes et les piétons** dans des proportions similaires. D'autres usagers sont parfois présents sur le canal (chevaux par exemple). Cette différenciation d'usage dépend également beaucoup des tronçons (voir slide suivante).
- **L'hiver est une période de faible fréquentation**, que ce soit pour les cyclistes ou pour les piétons.
- On observe une légère augmentation du nombre de cyclistes ainsi qu'une nette augmentation du nombre de piétons sur les mois de mai et juin 2023 comparé à la même période en 2022, ce qui peut être un **signe de l'augmentation de la fréquentation de l'itinéraire**, augmentation qui pourrait se confirmer dans les années à venir.
- Le canal du Midi est le plus fréquenté sur les mois de juillet et août, mais il reste très fréquenté les autres mois hors hiver. Nous pouvons en conclure que **ce n'est pas uniquement un itinéraire pour les vacances à vélo, mais qu'il est également utilisé par les habitants de l'Aude** (loisirs, weekend, déplacements utilitaires, etc.)



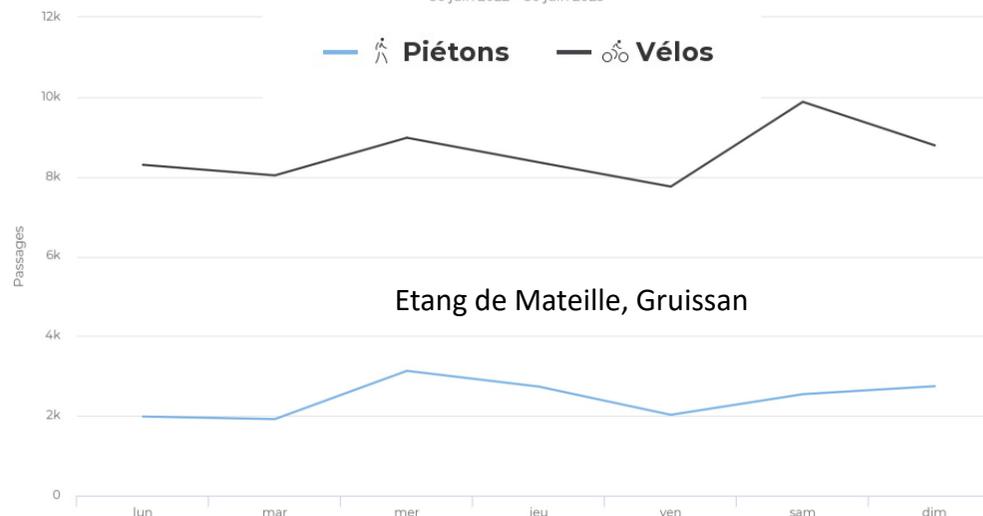
Nombre de cyclistes et de piétons au niveau des points de comptage 1^{er} mai 2022 et le 30 juin 2023

Seuls les points de comptage suffisamment ancien sur le canal du Midi ont été pris en compte, à savoir :

- Canal du Midi côté Chemin de Halage
- Canal du Midi côté restaurant
- Ecluse de Domergue
- Ecluse de l'Homps
- Ecluse de St Jean



Profil journalier
30 juin 2022 → 30 juin 2023

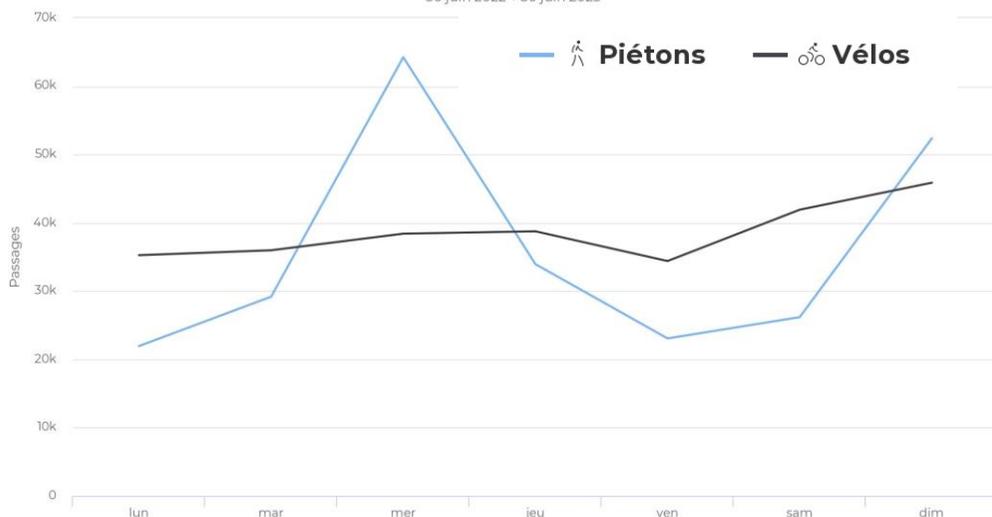


Nombre moyen de cyclistes et de piétons par jour de la semaine au niveau de l'étang de Mateille à Gruissan entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023

Un usage diversifié selon les tronçons

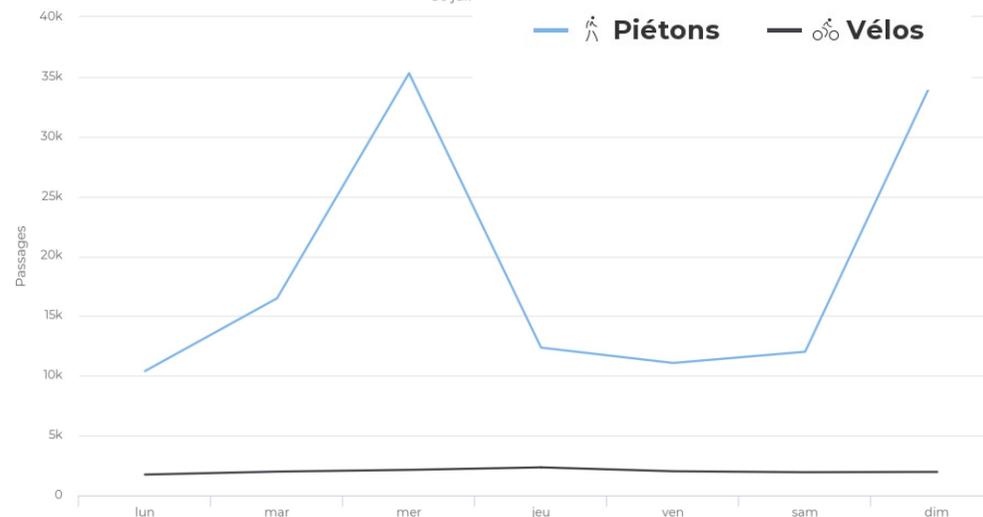
- D'après les compteurs, le réseau cyclable semble particulièrement fréquenté les mercredis et dimanche par les piétons, probablement pour un usage loisirs. Bien que la fréquentation de cyclistes soit légèrement plus importante le weekend, elle reste plus homogène sur l'ensemble de la semaine ce qui laisse penser que le réseau cyclable a également un rôle à jouer sur le volet utilitaire (bien que la position des compteurs limite grandement le potentiel de captage des trajets du quotidien).
- Les usages sont très variables d'un tronçon à l'autre**, et la localisation du compteur compte pour beaucoup dans les données collectées. La comparaison de quelques compteurs du département illustre bien cette diversité d'usage.

Profil journalier
30 juin 2022 → 30 juin 2023



Nombre moyen de cyclistes et de piétons par jour de la semaine sur l'ensemble des 11 compteurs entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023
Remarque : 3 des 11 compteurs ne prennent en compte que la pratique cyclable

Profil journalier
30 juin



Nombre moyen de cyclistes et de piétons par jour de la semaine au niveau de l'écluse de l'Homps sur le canal du Midi entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023



Un usage principal de loisirs, particulièrement dépendant de l'heure de la journée

- Les fréquentations piétons et cyclistes suivent les mêmes dynamiques suivant les heures de la journée.
- Bien que certains déplacements utilitaires puissent être réalisés à vélo, **les déplacements domicile – travail et domicile – étude ne semblent pas être très importants** au niveau des points de comptages. En effet, peu de trajets sont réalisés sur les horaires de début et fin de journée (autour de 9h et de 17h-18h).
- Les deux pics de fréquentation, même en semaine, se situent durant la matinée (10h-12h) et en début d'après-midi (14h-16h), ce qui amène à penser qu'il s'agit **principalement d'un usage de loisirs**.



Nombre moyen de cyclistes et de piétons par heure de la journée, moyenne pour les jours de semaine sur les 11 compteurs entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023

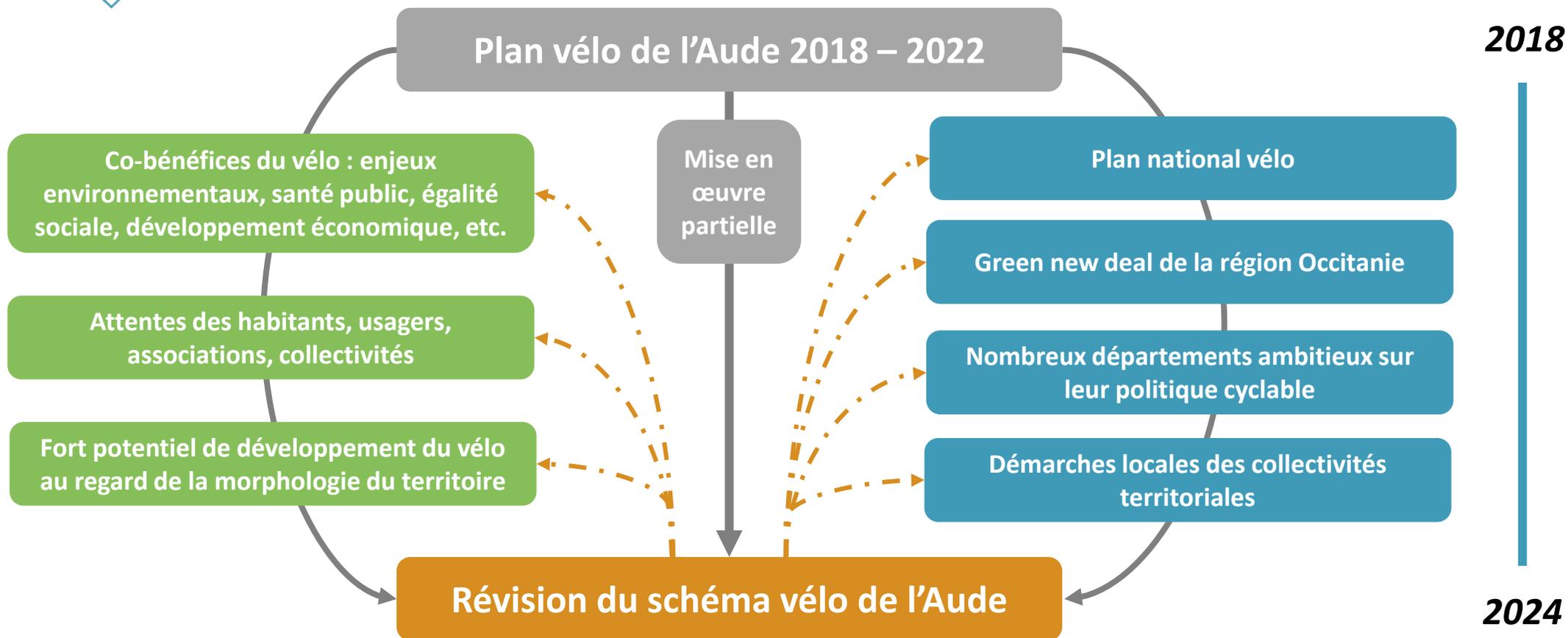
Remarque : 3 des 11 compteurs ne prennent en compte que la pratique cyclable



Bilan du précédent schéma vélo : synthèse des enjeux

→ Contexte justifiant la mise en œuvre d'un nouveau schéma vélo ambitieux

- - - - -> Boucles de rétroaction positive



Travailler sur l'ensemble de l'écosystème vélo, en collaboration avec les acteurs du territoire, pour faire du vélo un mode de déplacement efficace au quotidien, en complémentarité des autres modes de transports

Infrastructures

Contribuer à la création d'un maillage cyclable continu et de qualité, qui desserve les principaux pôles générateurs de déplacements.

Services et communication

Accompagner les usagers dans leur changement de pratique et lever les freins à la pratique du vélo : stationnement, location, aide à l'achat, communication, etc.

Suivi et gouvernance

Assurer la coordination et le suivi de la politique cyclable à l'échelle départementale pour gagner en cohérence et en efficacité.





Révision du schéma vélo départemental de l'Aude

Contact BL Evolution

Camille Perretta – camille.perretta@bl-evolution.com
Nils Hornet – nils.hornet@bl-evolution.com



Contact Département de l'Aude

Sylvain Peyron
Pascal Roca