

Soutenu  
par



# Élaboration du schéma directeur vélo de la Communauté de communes Latitude Nord Gironde

Phase 1 : Diagnostic – Rapport compet  
Mars 2023



# SOMMAIRE

- 1** Contexte et enjeux de l'étude
- 2** La politique mobilité de la CCLNG
- 3** Analyse territoriale de la CCLNG
- 4** Population et déplacements
- 5** Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6** Enquête en ligne
- 7** Atelier de concertation
- 8** Synthèse du diagnostic territorial
- 9** Annexes

## L'ÉMERGENCE POLITIQUE DU VÉLO

L'article 20 de la **Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie 1996** prévoit l'obligation de la mise au point d'itinéraires cyclables

La **loi de Solidarité et Renouvellement Urbains 2000** reconnaît l'importance d'aménagement pour la mobilité durable

La **loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015** encourage les modes actifs en instaurant une indemnité kilométrique vélo versée par l'employeur.

**LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE** pour la  
**CRÉATION VERTE**



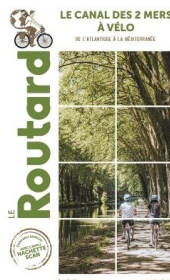
le **Plan « Vélo et mobilités actives »** du **14 septembre 2018** avait pour objectif de **tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9 %**

la **Loi d'Orientation des Mobilités du 19/11/2019**, permet la mise en place du **forfait mobilité durable (500€)** et contraint les entreprises de plus de 50 salariés à identifier des axes d'optimisations de leur mobilité par la rédaction de plans de mobilités d'entreprise

Le **contexte sanitaire du déconfinement de la Covid-19** a permis un développement exponentiel d'une politique cyclable nationale (aménagements provisoires, explosion des ventes de vélos, etc.)

## EN CONSTITUANT SON SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO, LA CCLNG S'INSCRIT DANS UNE DYNAMIQUE NATIONALE

- ▶ Le Canal de deux mers (V80) longe l'estuaire de la Gironde, le canal de Garonne et le canal du Midi.
- ▶ Long de 800 km, il connecte Royan à Sète en passant par Bordeaux et Toulouse.
- ▶ Le parcours chemine en Gironde sur 93 kilomètres sans jamais traverser la Communauté de communes Latitude Nord Gironde.
- ▶ Cet itinéraire d'échelle nationale assure toutefois un flux de cyclistes non négligeable pour l'avenir du slow tourisme du territoire.



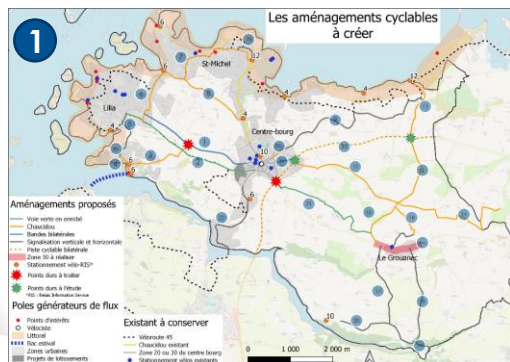
Carte touristique et vélo (Source : Département de la Gironde, 2021)

## QU'EST CE QU'UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE ?

- C'est le document qui **définit les orientations** de la politique **cyclable** de la collectivité.
- Ce document pose un **diagnostic**, des **orientations**, une **stratégie d'actions**.

Il s'appuie sur **3 axes** :

1. La **mise en place d'un réseau** d'itinéraires cyclables intercommunaux continus et sécurisés,
2. Un **ensemble de services** dédiés aux mobilités actives,
3. **Une communication** pour encourager la mobilité à vélo.



## LES 3 PHASES DE L'ÉTUDE



### **P1 - Diagnostic modes actifs du territoire**

- Audit du territoire
- Mise à contribution de la population (enquête, entretiens et atelier)



### **P2 - Réalisation des scénarios d'optimisation**

- Définition de scénarios de maillage d'un réseau intercommunal
- Chiffrage, aide à la décision et éclairage sur la gouvernance



### **P3 - Stratégie de mise en œuvre du scénario retenu**

- Définition des aménagements nécessaires et formalisation en fiches opérationnelles
- Création d'un écosystème de services vélo

## LES BÉNÉFICES DU VÉLO

### Des bénéfices sociaux

- Un allié pour votre santé (moins de stress, accidents cardiovasculaires, ...)
- Réduction des temps de déplacement pour les courtes distances
- Réduction des inégalités sociales : un moyen de déplacement accessible à tous



### Des bénéfices économiques

- Un système de déplacement qui fait vivre l'économie locale
- Diminution des frais liés aux déplacements et augmentation du pouvoir d'achat
- Exemplarité et communication du territoire



### Des bénéfices environnementaux

- Réduction de la part modale de la voiture
- Réduction des polluants (bruit, émissions de Gaz à Effet de Serre)
- Evolution sociétale vers économie locale et circulaire



## PÉRIMÈTRES ET OBJECTIFS DE LA MISSION

### Le périmètre géographique

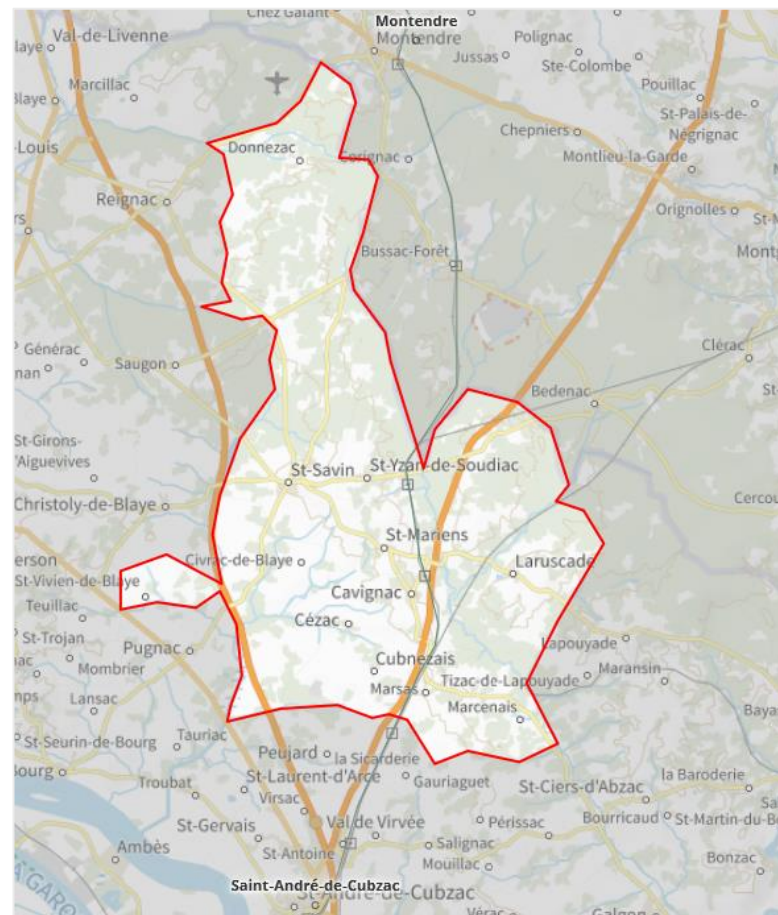
- Les 12 communes de la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde (CCLNG)

### Les objectifs attendus

- Un **diagnostic** des pratiques de déplacements, des besoins et des attentes,
- Une **quantification** de la population susceptible d'utiliser le vélo quotidiennement et des scénarios d'itinéraires cyclables,
- Une **stratégie de mise en œuvre** (plan d'actions, hiérarchisation des enjeux, budget, ...).

### Les points d'attention

- Une cible prioritaire - **déplacements utilitaires quotidiens**,
- La **sécurité et continuité** des aménagements cyclables,
- **L'intermodalité** - Développer les possibilités de connexions entre le transport ferroviaire et le vélo.



Cartographie des limites de la CCLNG

Source: INSEE 2022 Géoportail.gouv.fr



# SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 **La politique mobilité de la CCLNG**
- 3 Analyse territoriale de la CCLNG
- 4 Population et déplacements
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 Enquête en ligne
- 7 Atelier de concertation
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

# QUELLE PLACE POUR LES MODES ACTIFS DANS LA PLANIFICATION TERRITORIALE ?

Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires – 2019



Niveau régional

Orientations	Objectifs	Mesures
Priorité n°2 : « Lutter contre la déprise et gagner en mobilité : <b>se déplacer facilement et accéder aux services</b> »	1/ Optimiser les offres de mobilité, la multimodalité et l'intermodalité  2/ Développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture-solo	- Aménagement <b>d'itinéraires signalés, continus et sécurisés</b> pour les déplacements quotidiens de courtes distances et de loisirs/tourisme - Organiser les <b>rabattements</b> vers les transports collectifs et gares ferroviaires - Aménager les <b>pôles multimodaux</b> (parkings-relais, stationnement vélo, parcours d'accès).



Plusieurs documents départementaux ou communautaires s'appuient sur les orientations du SRADDET

Niveau départemental



## Politique départementale

- ▶ Etude des infrastructures vélo à proximité des Collèges de Gironde pour qualifier l'existant et proposer de nouveaux aménagements dans un rayon de 5km autour des établissements.
- ▶ Projets vélo à venir :
  - ▶ Plan 1 000 km (lancement 2023) : projet d'aménagement de 1 000km de voies cyclables à l'échelle du Département d'ici 2028
  - ▶ Réalisation d'un guide technique des aménagements cyclables adaptés au territoire

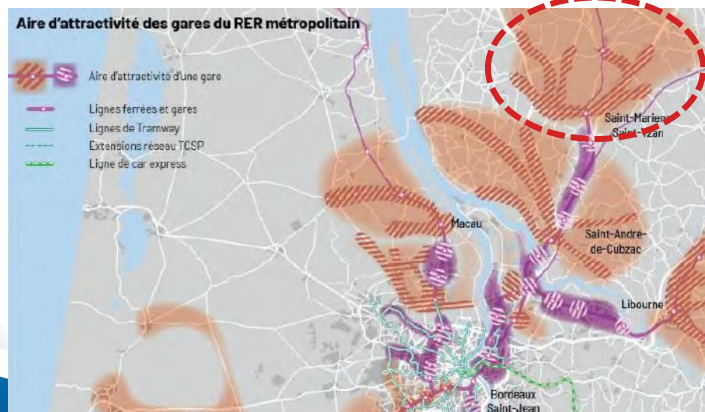
# L'INTÉGRATION DES MODES ACTIFS DANS LE DÉVELOPPEMENT A VENIR DES GARES ET HALTES FERROVIAIRES

## ► Projet de RER Métropolitain

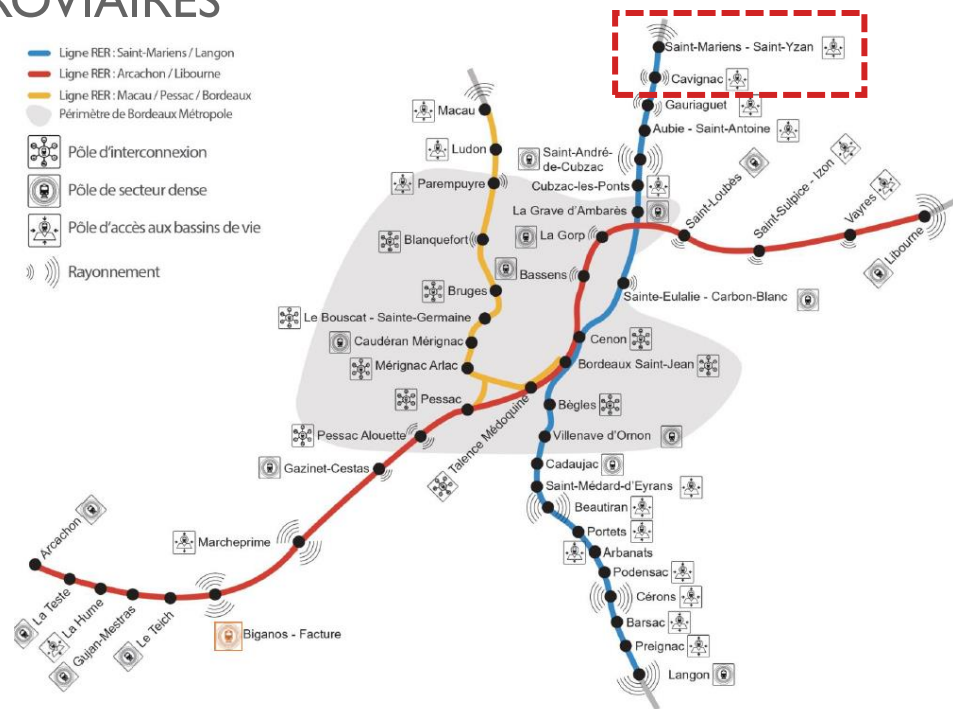
Le RER métropolitain rassemble sur son volet ferroviaire 3 lignes, 47 gares et 192 km de voies pour rayonner autour de Bordeaux.

La gare de Saint-Mariens/Saint-Yzan sera directement concernée par ce projet en accueillant le terminus/départ de la ligne qui irriguera la Gironde du Nord au Sud en passant par Bordeaux. Ce projet renforcera le rôle de porte d'entrée nord, grâce à une aire d'influence s'étendant jusque'en Charente Maritime.

La halte ferroviaire de Cavignac sera également desservie, déployant une aire d'influence plus locale.



Source: SCoT Cubzaguais Nord Gironde



- Ce projet d'envergure doit être l'occasion de renforcer la proximité entre habitat, emplois, services et loisirs en améliorant les déplacements internes au territoire, encore très largement dominés par l'usage de la voiture.
- Autour des gares, de véritables quartiers seront structurés en favorisant la mixité des fonctions urbaines (habitat, activités et commerces) et l'intermodalité (piétonne, cyclable, transports en commun et stationnement). Source: SCoT

# L'INTÉGRATION DES MODES ACTIFS DANS LE DÉVELOPPEMENT A VENIR DES GARES ET HALTES FERROVIAIRES

## Penser l'aménagement des quartiers de gares en faveur du vélo

### Extrait du SCoT (axe 2/orientation 2.2):

- « Développer les mobilités douces dans les secteurs stratégiques : quartiers de gares et centres-bourgs ».
- « Favoriser les espaces de stationnement pour les vélos, en particulier dans les quartiers de gare et les centres-bourgs ».



### ► Promouvoir l'intermodalité avec les lignes de train locales

- ▶ Le territoire est traversé du nord au sud par le réseau ferré et dispose de deux points d'arrêt : **la gare de Saint-Mariens/Saint-Yzan et la halte ferroviaire de Cavignac**.
- ▶ La gare de Saint-Mariens / Saint-Yzan est desservie par **deux lignes qui assurent de nombreuses liaisons quotidiennes avec Bordeaux** : la ligne TER 43-1 au départ de Sainte et la ligne TER 6 en provenance de La Rochelle. La halte ferroviaire de Cavignac est desservie par deux trains sur trois de la ligne 43-1.
- ▶ Ces deux points d'arrêt sont respectivement **les 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> gare/halte de montée et de descente** en semaine au sein du réseaux de lignes TER de l'étoile ferroviaire de Bordeaux (étude Mai 2019 – voir SCoT p.64).

### « Pôles d'accès aux bassins de vie »

La gare et la halte ferroviaire de CCLNG sont catégorisées comme des pôles d'accès aux bassins de vie. Situées aux franges des zones urbaines denses, leur accès se fait essentiellement par les modes motorisés. Elles permettent un accès au réseau ferroviaire pour les communes périurbaines ou les quartiers les plus excentrés.

→ L'importance de ces pôles dans l'organisation du territoire et son accessibilité justifie de les intégrer dans la réflexion sur le déploiement d'un réseau cyclable, à travers une approche multimodale.

# QUELLE PLACE POUR LES MODES ACTIFS DANS LA PLANIFICATION TERRITORIALE ?

 Etude Mobilité Haute Gironde

Niveau infra Départemental

Eléments de diagnostic	Orientation
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Renforcement à prévoir de <b>l'attractivité de la gare de Saint-Mariens et la halte ferroviaire de Cavignac</b> avec le Projet RER métropolitain et Optim'TER</li> <li>▪ <b>Maillage du réseau secondaire</b> actuellement monomodal (voiture) au fort potentiel pour développer des liaisons locales pour les modes actifs</li> <li>▪ Des <b>aires de covoiturage bien aménagées, à valoriser en intermodalité</b></li> <li>▪ <b>Déficiences d'aménagements</b>, d'équipements et de services à destination des modes actifs</li> </ul>	<p>« Proposer des conditions attractives pour le développement de l'usage du vélo pour les déplacements du quotidien » : <i>planification, partenariat, aménagement, sensibilisation et communication</i></p>

 SCoT Cubzaguais Nord Gironde (Projet d'aménagement Stratégique voté en 2021)



Orientations	Déclinaisons
<p><i>Articuler les mobilités en cohérences avec l'armature urbaine</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ « Développer les mobilités douces dans les secteurs stratégiques: <b>quartiers de gares et centres-bourgs et vers les équipements principaux</b> (arrêts de bus, gares, écoles, collèges, lycées et équipements sportifs) »</li> <li>▪ « Les itinéraires doux devront être pensés en vue de <b>favoriser leur efficacité, la sécurité des cyclistes et des piétons, les espaces de stationnement pour les vélos</b> »</li> <li>▪ « La <b>réduction de la vitesse de circulation automobile</b> dans les centres-bourgs sera maintenue pour favoriser les modes doux de déplacements ».</li> </ul>
<p><i>Qualifier le paysage pour renforcer l'identité locale</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ « <b>Mettre en valeur</b> la découverte du paysage par les itinéraires »</li> <li>▪ « Le <b>développement de multiples circuits de randonnées [...] cyclable</b> permettra de valoriser la qualité et la diversité de ces paysages et de renforcer leur lien en soulignant leur complémentarité »</li> </ul>

# MODALITÉ DE CO-FINANCEMENT / ETUDE MOBILITÉ HAUTE GIRONDE

## Le projet de mobilité

### LES MODALITÉS DE CO-FINANCEMENT

La Haute-Gironde pourra bénéficier du « Bouquet de mobilité locale » à l'échelle du bassin de mobilité, dispositif mobilisable par les communautés de communes n'ayant pas pris la compétence mobilité. Il s'agit d'un financement régional en faveur des actions de mobilité locale.

Domaines d'intervention :

- Transport à la demande
- Mobilités actives
- Mobilités partagées
- Études mobilités et actions de communication
- Mobilités solidaires inclusives

Principe de financement régional :

50% du coût des services avec un maximum de (4€/habitant du futur bassin de mobilité, majoré pour les territoires vulnérables) :  
*Dont TAD : 50 à 60% de financement selon la vulnérabilité du territoire, incluant jusqu'à 5 K€ de communication et jusqu'à 35€/voyage.*

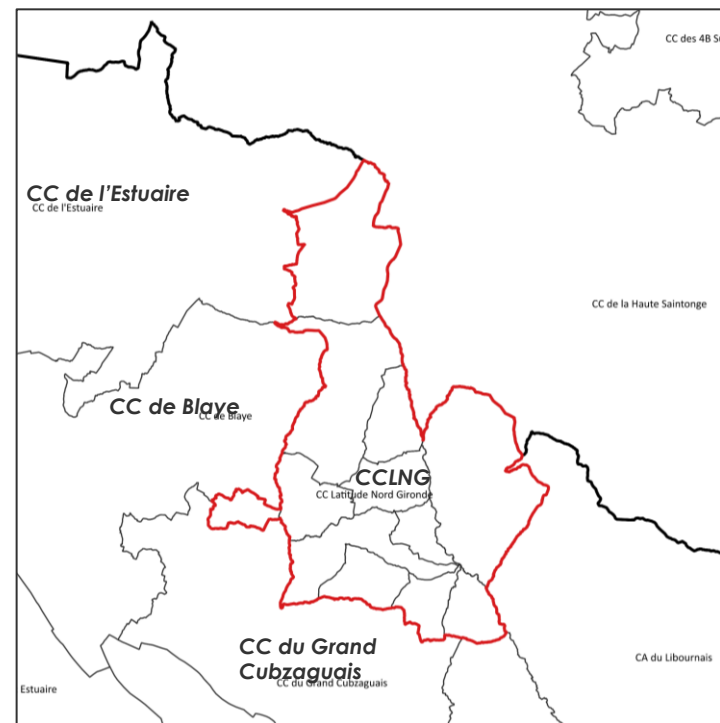
Soit, dans le cas de la Haute-Gironde :

Une enveloppe de co-financement potentiellement mobilisable sur la Haute Gironde pour toutes les actions de mobilité de 370 949 €.

	Pop 2017	Niveau de vulnérabilité	Majoration vulnérabilité	Bouquet de mobilité régional 4€ / Hab.	Coût TAD fourchette basse (Ventilation rabatement Blaye et St-André entre les 4 CdC à 25%)	Reste à charge des CdC fourchette basse Sans déduction des recettes tarifaires et avec participation régionale au plafond de 50% du déficit	Coût fourchette haute (Ventilation rabatement Blaye et St-André entre les 4 CdC à 25%)	Reste à charge des CdC Sans déduction des recettes tarifaires et avec participation régionale au plafond de 50% du déficit et dans la limite de 35€/voyage	Evaluation de l'enveloppe plafond de 35€/voyages
CC Estuaire	15812	5%	66 410 €	63 248 €	124 051 €	55 823 €	192 192 €	86 486 €	80 220 €
CC Latitude Nord Gironde	20178		80 712 €	80 712 €	139 776 €	69 888 €	216 902 €	108 451 €	115 252 €
CC du Grand Cubzaguais	34920		139 680 €	139 680 €	161 398 €	80 699 €	250 879 €	125 440 €	205 641 €
CC de Blaye	20035	5%	84 147 €	80 140 €	83 866 €	37 740 €	129 043 €	58 069 €	113 938 €
<b>Territoire de la Haute-Gironde</b>	<b>90945</b>		<b>370 949 €</b>	<b>363 780 €</b>	<b>509 090 €</b>	<b>244 149 €</b>	<b>789 017 €</b>	<b>378 447 €</b>	

## LA FABRIQUE DES MOBILITÉS DE HAUTE-GIRONDE A POUR OBJECTIF DE DÉFINIR DE MANIÈRE CONCERTÉE DES SCHÉMAS VÉLOS ET LEURS INTERCONNEXIONS

- ▶ **Le territoire de Haute Gironde** est constitué de 4 EPCI :
  - ▶ Communautés de communes de Latitude Nord Gironde,
  - ▶ Communautés de communes de Blaye,
  - ▶ Communautés de communes de l'Estuaire,
  - ▶ Communautés de communes du Grand Cubzaguais.
- ▶ Suite à l'étude Mobilités, une instance informelle de mobilité dénommée **la Fabrique des mobilités de Haute-Gironde** a été créée afin de mener des actions de mobilité de manière concertée entre les territoires de Haute Gironde.
- ▶ En parallèle, la Haute-Gironde a candidaté pour être territoire expérimental des **Contrats opérationnels de mobilité (COM), nouveau dispositif régional permettant une contractualisation entre la Région Nouvelle-Aquitaine et les EPCI**. Le Schéma vélo sera intégré à ce COM, dont la signature est prévue pour début 2023.



Cartographie des EPCI de Haute Gironde

# QUELLE PLACE POUR LES MODES ACTIFS DANS LA PLANIFICATION TERRITORIALE ?

✓ **PLUi** : (phase PADD en cours d'élaboration)

Niveau communautaire

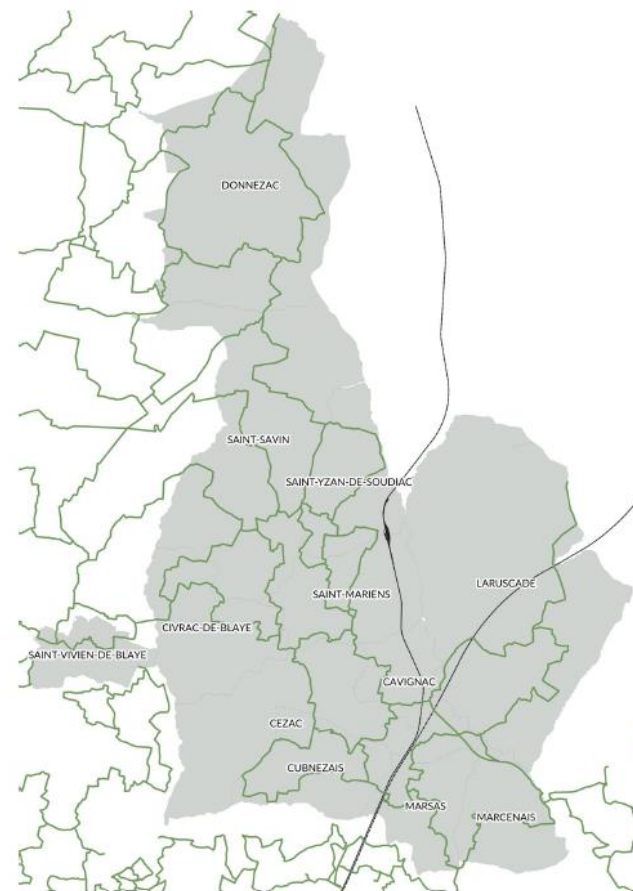
## Éléments de diagnostic

- L'offre en voies dédiées aux déplacements vélos de pratique quotidienne est très limitée sur le territoire intercommunal.
- Les déplacements sur les axes routiers départementaux présentent un **manque de sécurité** qui n'incite pas les pratiques de ce type.
- Le Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnées (PDIPR) présente un maillage important du territoire accessible en **VTT**. C'est un atout d'un point de vue touristique.

## Orientations

Renforcer les **alternatives au "tout-voiture"** dans une logique de multimodalité

Développer l'**intermodalité** dans le but d'améliorer les mobilités internes du quotidien

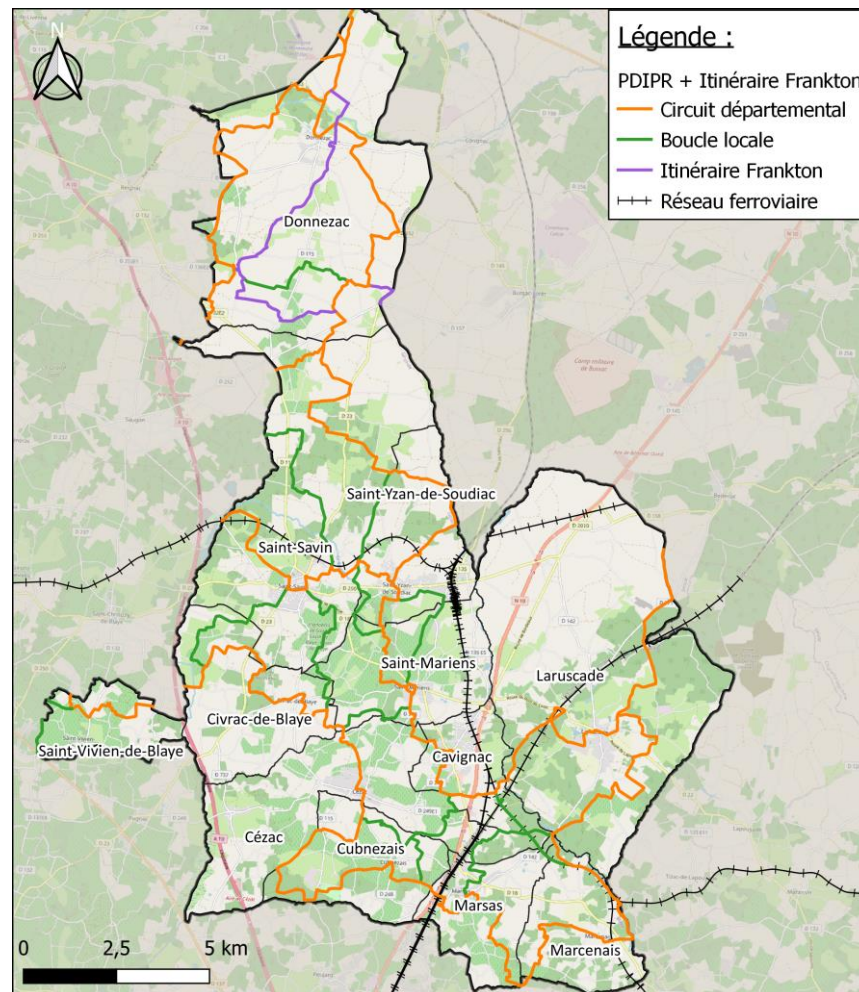


LE PLAN DEPARTEMENTAL DES ITINERAIRES DE PROMENADE ET DE RANDONNEE (PDIPR)



## EVENTUEL SUPPORT DU MAILLAGE DU SCHEMA DIRECTEUR VÉLO, LE PDIPR DE LA CCLNG EST EN COURS DE RÉVISION

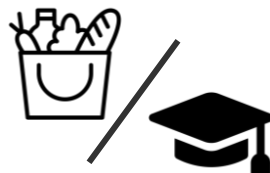
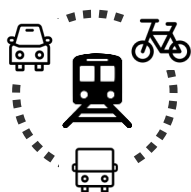
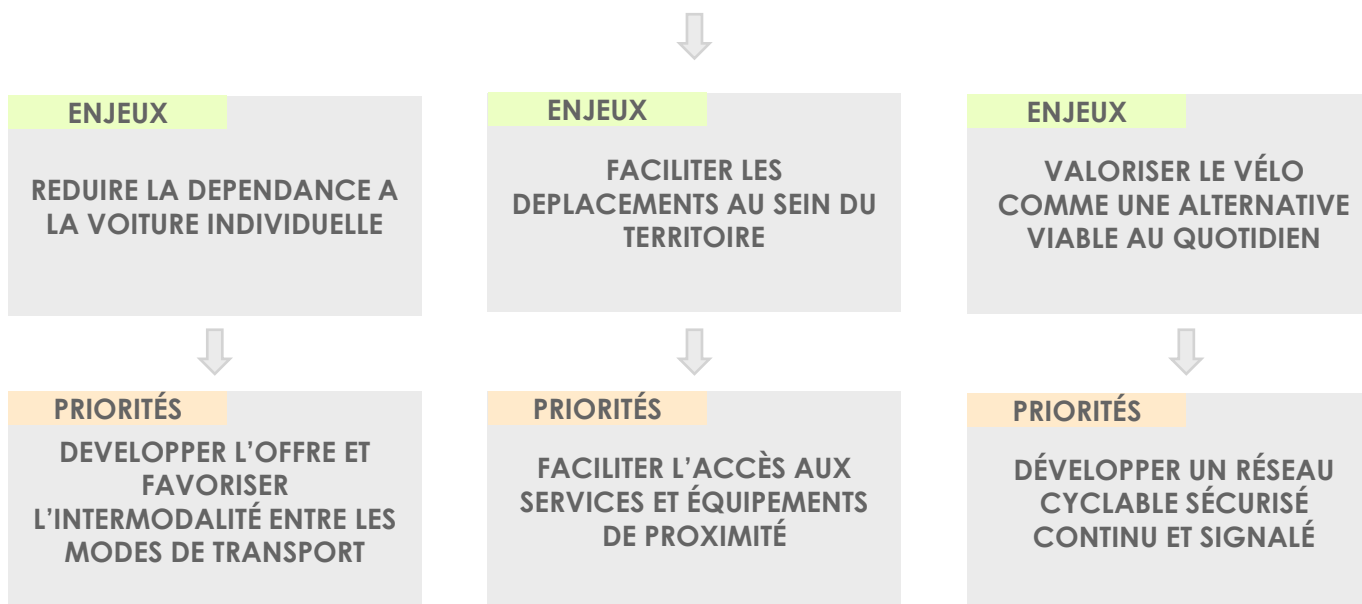
- ▶ Un Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) favorise la découverte des sites naturels et assure la conservation du patrimoine que constitue les chemins ruraux.
- ▶ Les itinéraires qui le constituent sont continus et empruntent des voiries communales ou chemins de randonnée non aménagés.
- ▶ A destination majoritairement des randonneurs, ces itinéraires empruntent en partie des chemins détournés peu favorables à une fréquentation quotidienne.
- ▶ Une partie des itinéraires identifiés pourront toutefois être intégrés au schéma directeur vélo
- ▶ Le PDIPR de la CCLNG est en cours de révision



Cartographie des itinéraires du Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée et itinéraire Frankton (Source: AJBD, 2022)

## SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DE PLANIFICATION TERRITORIALE

UNE AMBITION COMMUNE : DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO DANS LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN



# SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 La politique mobilité de la CCLNG
- 3 **Analyse territoriale de la CCLNG**
- 4 Population et déplacements
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 Enquête en ligne
- 7 Atelier de concertation
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

## UN TERRITOIRE A DOMINANTE RURALE ET PÉRIURBAINE ORGANISÉ AUTOUR DE DEUX COMMUNES CENTRALES

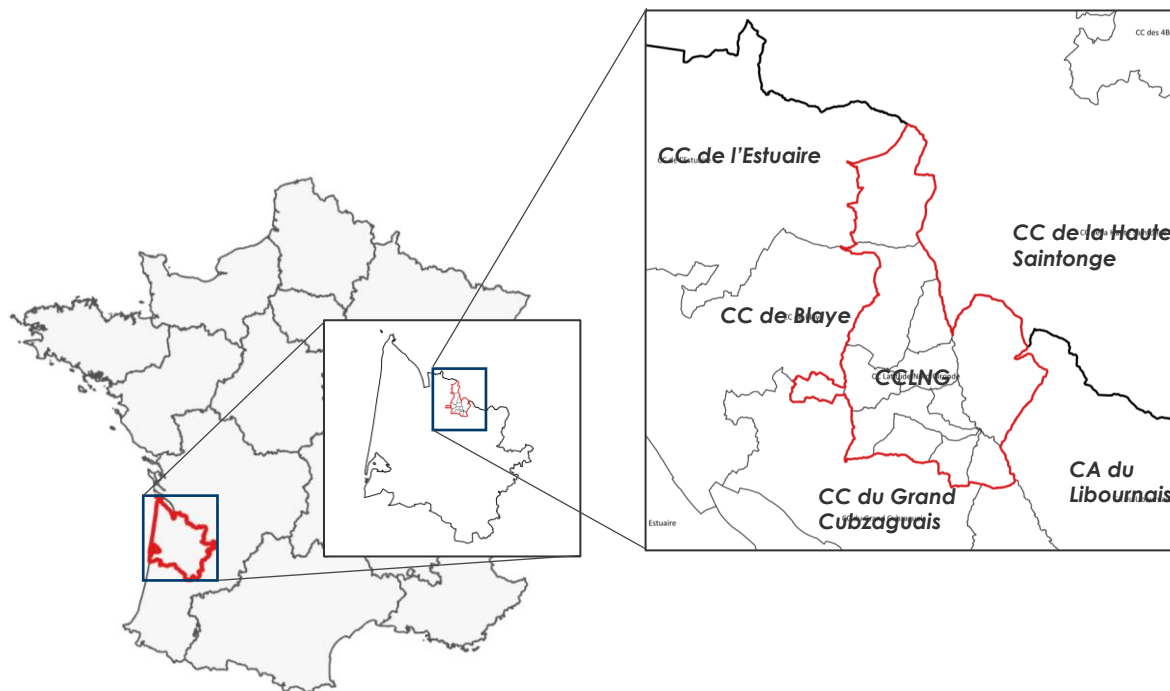
Située au Nord du département de la Gironde, en région Nouvelle-Aquitaine, à environ **40 km de Bordeaux**, la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde (CCLNG) concentre **20 496 habitants** (INSEE, 2018) répartis sur **12 communes**.

### 2 communes centrales :

- Cavignac
- Saint-Savin

### 10 communes périurbaines :

- Cézac
- Civrac-de-Blaye
- Cubnezais
- Donnezac
- Laruscade
- Marcenais
- Marsas
- Saint-Mariens
- Saint-Vivien-de-Blaye
- Saint-Yzan-de-Soudiac

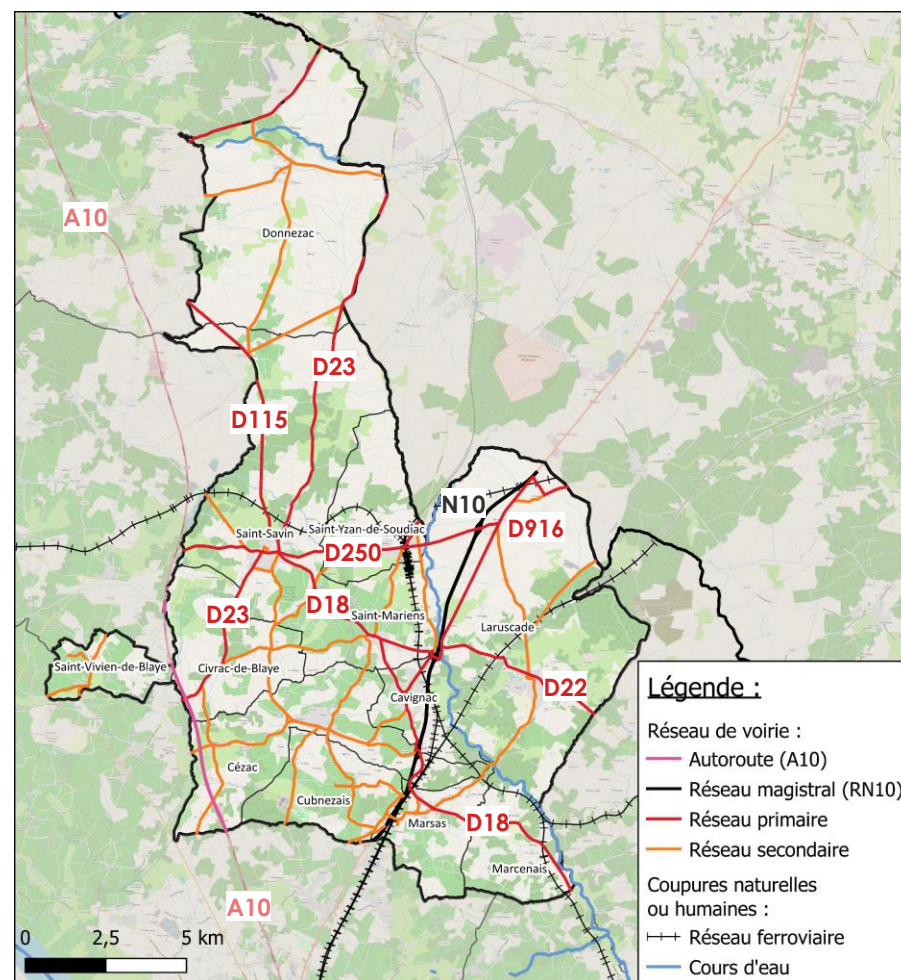


## UN RÉSEAU ROUTIER DENSE QUI STRUCTURE LE TERRITOIRE ET UNE DESSERTE FERROVIAIRE RELIANT LA CCLNG À BORDEAUX MÉTROPOLE

- ▶ **Réseau viaire** : la CCLNG est traversée par plusieurs axes viaires importants dont une route nationale et un large réseau de routes départementales :
  - ▶ N10 (axe Bordeaux - Angoulême)
  - ▶ Axe Est / Ouest : D250 et D22
  - ▶ Axe Nord / Sud : D23, D115 et D18
  
- ▶ **Réseau ferroviaire** : le territoire de la CCLNG est partiellement maillé par le réseau ferré. Sont desservis :
  - ▶ La gare de St-Mariens/St-Yzan
  - ▶ La halte TER de Cavignac.

**Remarque** : le réseau de la ligne Blaye – Saint Mariens existe mais est fermée à la circulation.

L'étude socio-économique portant sur l'opportunité de sa réouverture n'a pas permis de trancher clairement en faveur de sa réhabilitation. (source: *Etude multimodale sur la mobilité en Haute Gironde - 2021*)



Localisation de franchissements difficiles de la CCLNG

(Source : OpenStreetMap)

# QUELQUES AXES ROUTIERS STRUCTURENT LE TERRITOIRE ET PLUSIEURS POINTS DURS RECENSÉS SUR LE TERRITOIRE

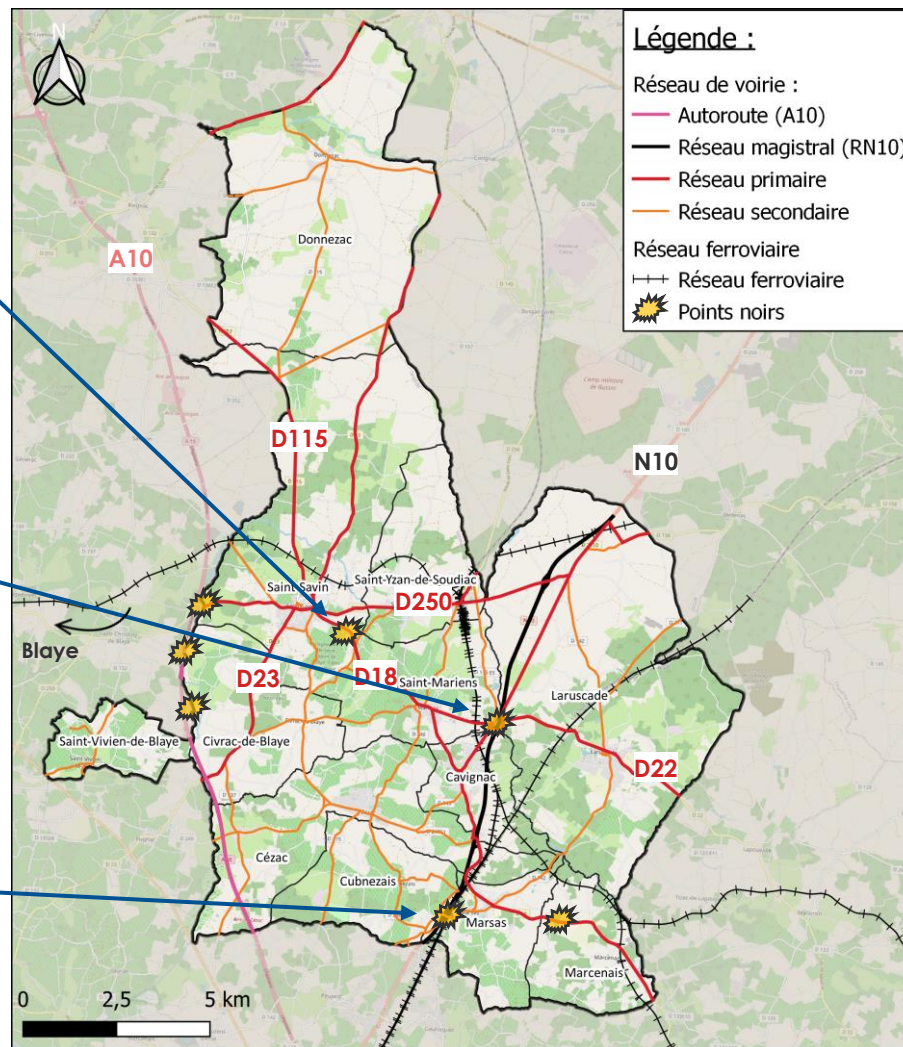
**RD18 : Connexion Saint Mariens – Saint Savin**



**Passage de la RN10 : Cavignac - Laruscade**



**Passage de la RN10 : Cubnezais - Marsas**

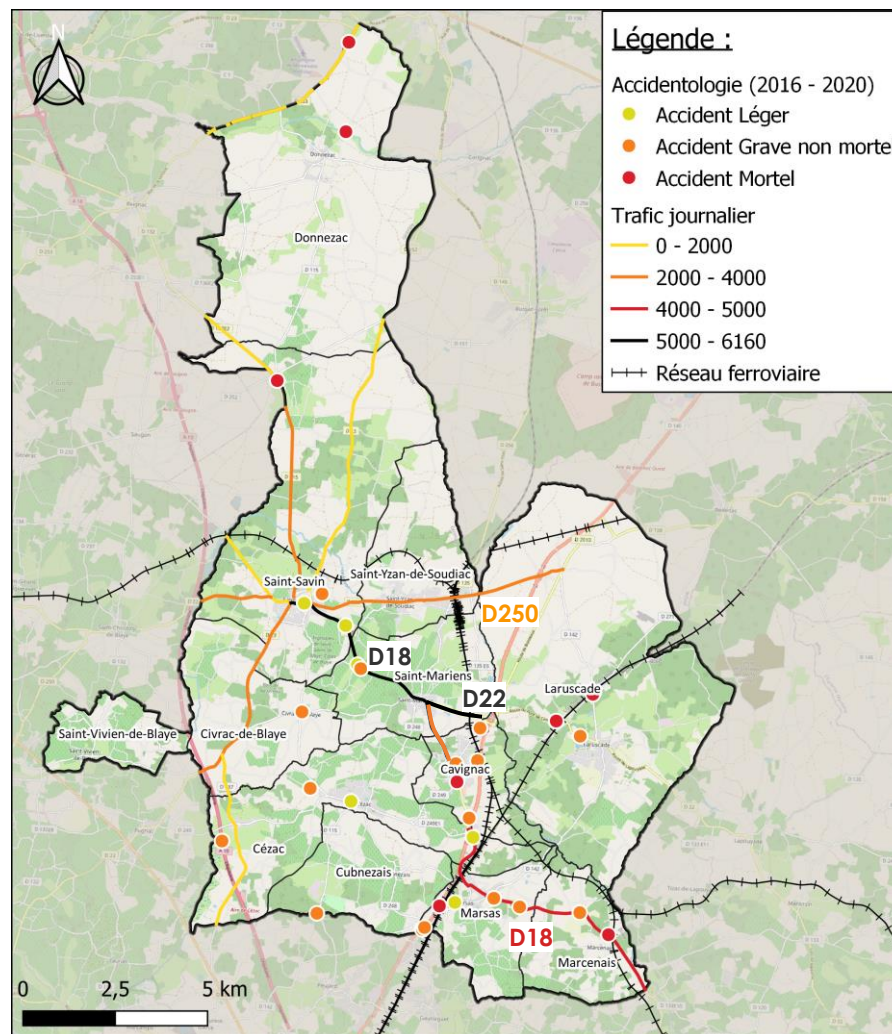


## ACCIDENTOLOGIE & TRAFIC : AUCUN ACCIDENT IMPLIQUANT UN CYCLISTE. SEULS DES TRONÇONS DES D18 ET D22 COMPTENT PLUS DE 4 000 VÉH./JOUR

L'étude de l'accidentologie sur le territoire de la CCLNG permet d'identifier certains axes comme accidentogènes :

- Entre 2016 et 2020, 8 accidents mortels se sont produits, **en majorité à des intersections de voiries**, sur des axes fréquentés (réseau magistral ou primaire) ou encore en entrée de villes.
- En particulier la **RD18** (axe Marcenais – Marsas – Cavignac) représente à elle seule un grand nombre de ces accidents graves, en particulier au niveau de zones de croisement et de traversée de la RN10.
- Une attention spécifique à la sécurisation de cette départementale pourra être proposée via des aménagements cyclables séparés ou une communication accrue

➤ On note l'absence d'accident impliquant un cycliste.



# UN RÉSEAU VIAIRE MARQUÉ PAR UNE MAJORITÉ DE ROUTES ÉTROITES EXCEPTÉ LES D22 ET D2010 (AVEC DES BANDES MULTIFONCTIONNELLES)

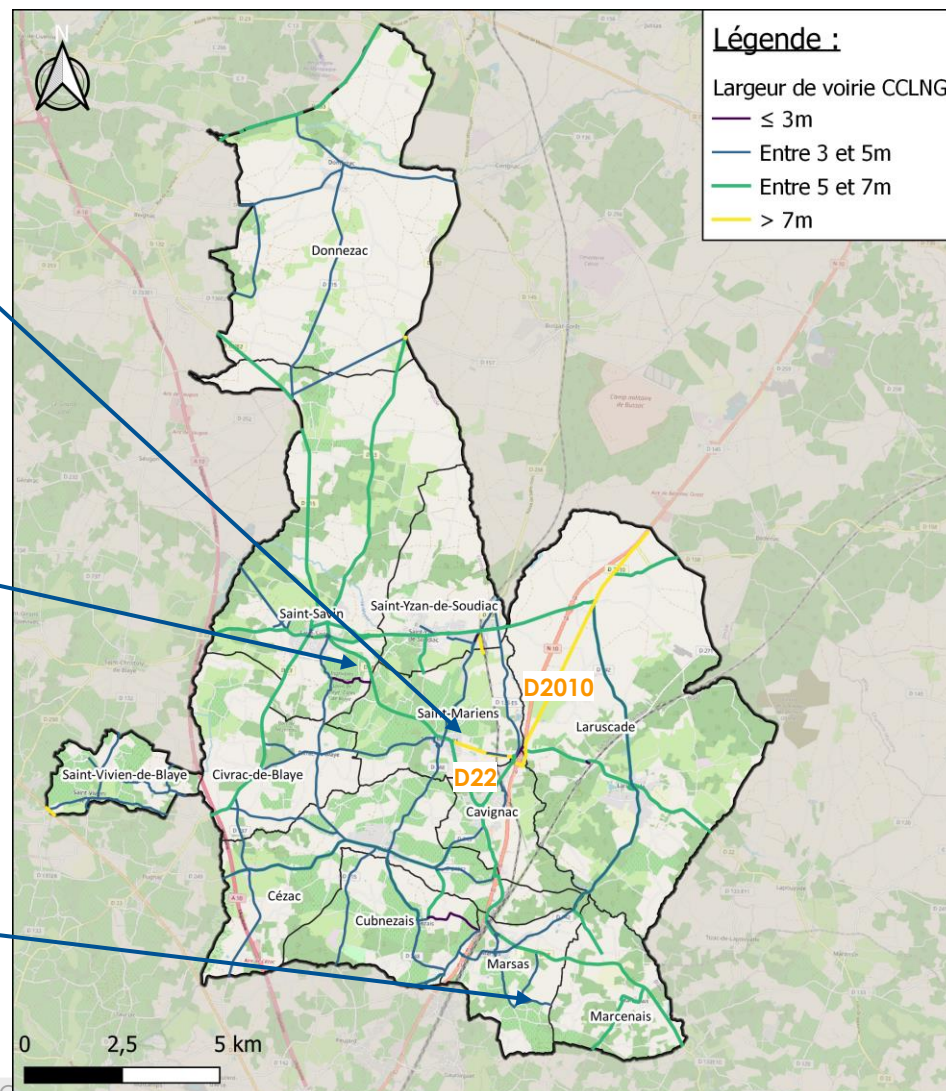
**RD22 : Sortie de Saint Mariens – Plus de 7m**



**RD18 : Connexion St Savin – St Mariens – 5 à 7m**



**Marsas – Marcenais via « Dureau » - 3 à 5m**





## LES POSSIBILITÉS D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DÉPENDENT NOTAMMENT DES LARGEURS DE VOIRIE DISPONIBLES

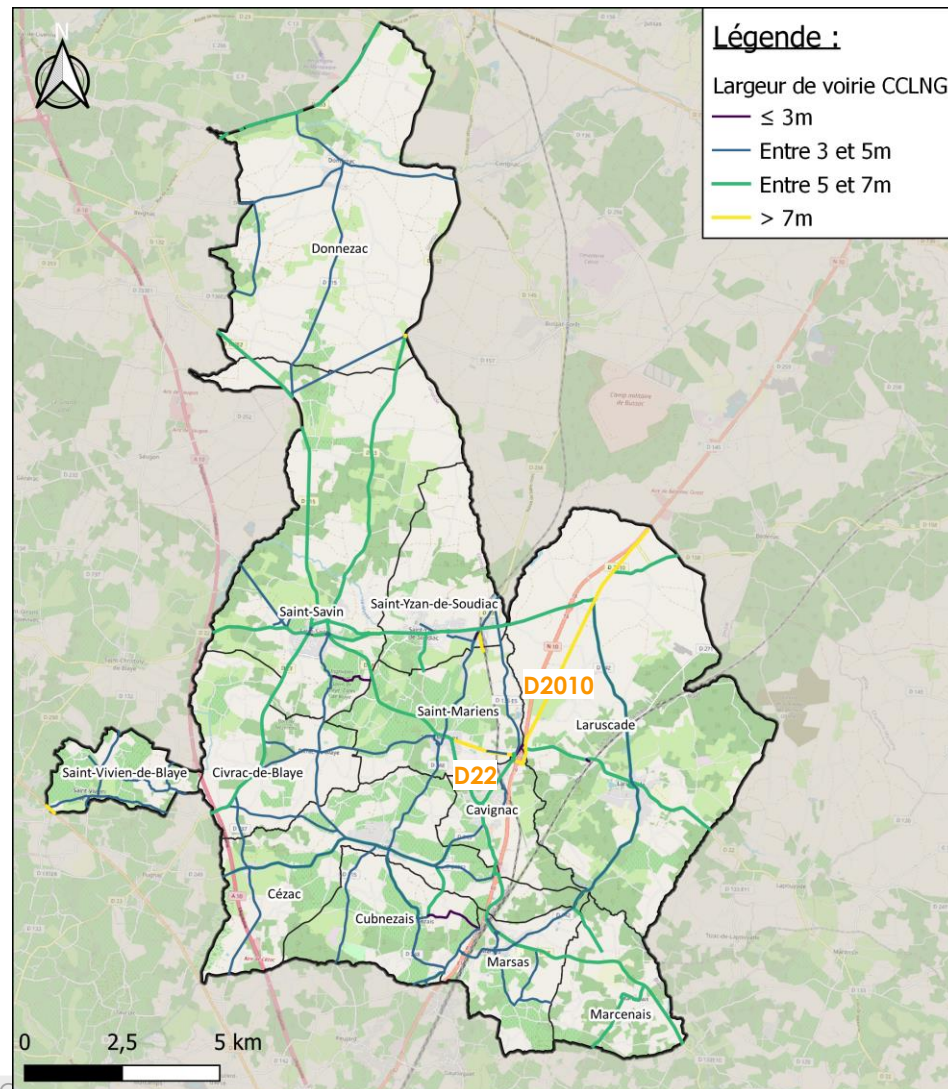
- ▶ La CCLNG est marquée par un réseau de voirie dense majoritairement de largeurs inférieures à 7 mètres.
- ▶ Certains aménagements cyclables n'impactent pas ou peu la voirie existante (jalonnement, zone 30, chaucidou) lorsque certains nécessitent des largeurs de voirie supplémentaire variables (bande cyclable, piste cyclable, voie verte).
- ▶ Lorsque cela est possible, des réfections de trottoirs, d'accotements ou d'espaces de stationnement pourront être nécessaires afin d'intégrer des aménagements cyclables



Impact nul sur la largeur de voirie

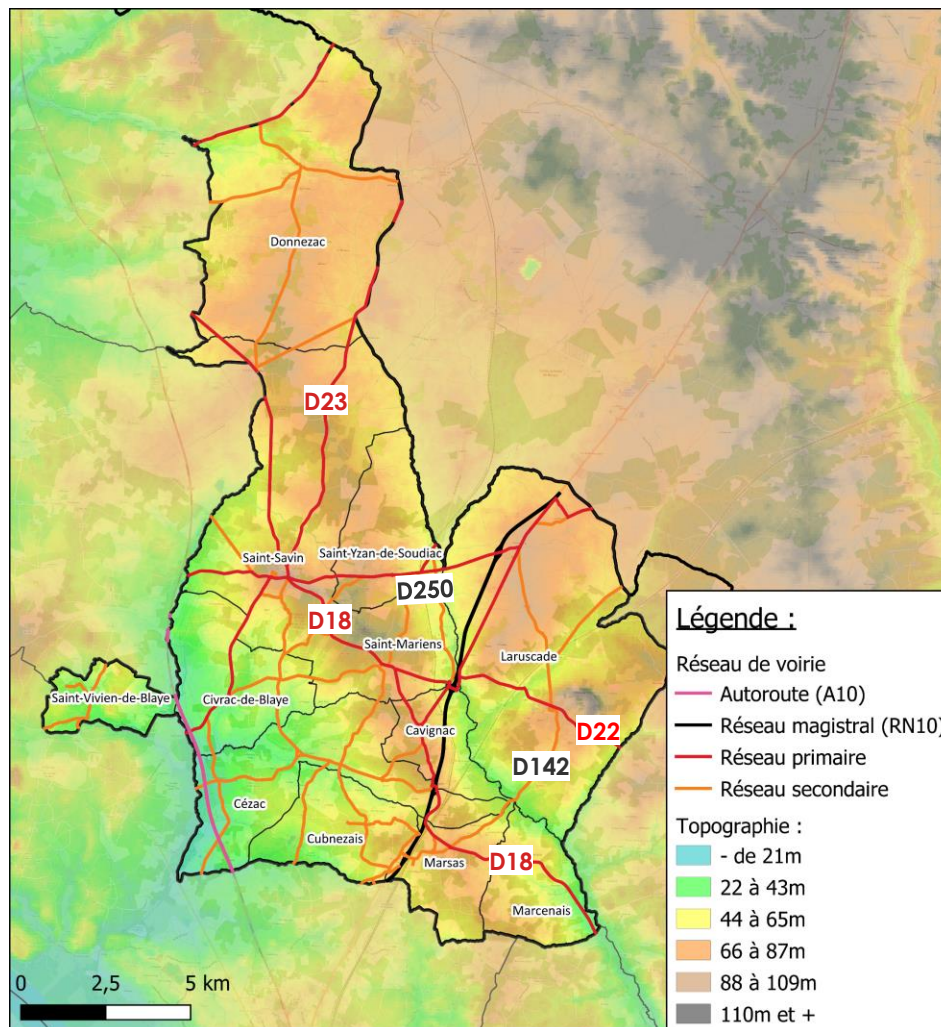


Nécessite +1,5 à +4 m de largeur de voirie



## UN TERRITOIRE PLUTÔT FAVORABLE AU VÉLO GLOBALEMENT PEU DE RELIEF AVEC TOUTEFOIS QUELQUES BUTTES

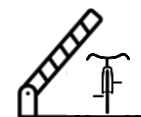
- ▶ Une ligne de crête relative traverse le territoire selon un axe Nord-Sud et dessert les cœurs de villes les plus peuplées de la CC.
- ▶ L'aménagement des **D18 et D23** le long de cette ligne de crête permettra à une importante partie de la population de **se déplacer à vélo sans rencontrer de difficulté majeure**.
- ▶ En revanche, le dénivelé le long de certaines connexions entre communes (**D22, D142 et D250**) peut **freiner la pratique quotidienne du vélo**
- ▶ Malgré quelques buttes locales, les différences de dénivelé sur le territoire reste inférieure à 60 mètres de dénivelé. Le territoire est donc relativement plat



Topométrie du territoire de CCLNG (Source : AJBD)

## SYNTHÈSE DES CONTRAINTES TERRITORIALES

- ▶ Un territoire à dominante rurale **polarisé par les deux communes centrales Cagnac et Saint-Savin**
- ▶ L'autoroute A10, la route nationale N10 et un réseau de chemins de fer traversent le territoire créant ponctuellement des **zones de franchissements non sécurisées** pour les cyclistes voire une absence de franchissement générant une « fracture » pour parcourir le territoire
- ▶ Le maillage routier principalement constitué de **voies étroites** pourrait contraindre la mise en œuvre d'aménagements cyclables séparant les modes de circulation (pistes cyclables, voies vertes).
- ▶ Toutefois, **seules deux routes départementales (D18 et D22) accueillent un trafic de plus de 4 000 véhicules/jour** et nécessiteraient règlementairement de tels aménagements.
- ▶ Le territoire de la CCLNG présente un relief peu contraignant, plutôt favorable à **l'usage du vélo**



# SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 La politique mobilité de la CCLNG
- 3 Analyse territoriale de la CCLNG
- 4 **Population et déplacements**
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 Enquête en ligne
- 7 Atelier de concertation
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

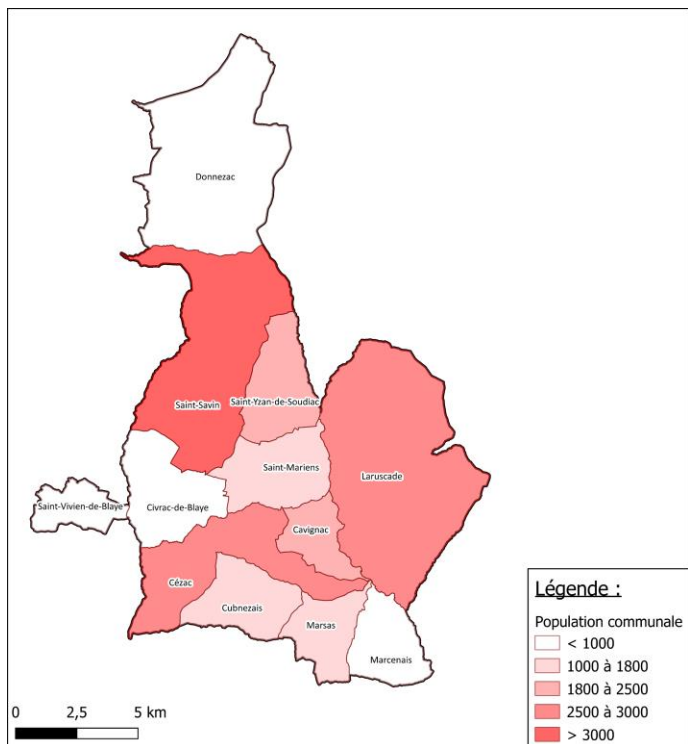


# Population et déplacement

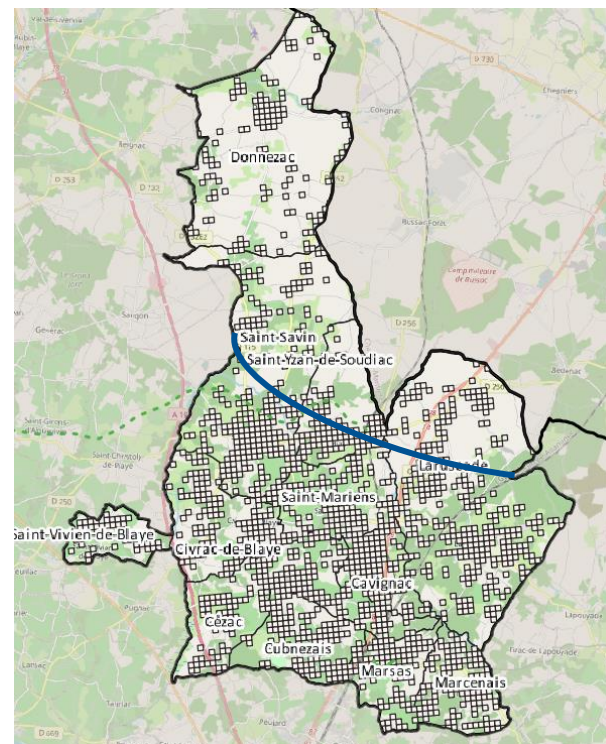
*Pôles générateurs et flux de déplacements*



# UN TERRITOIRE A DOMINANTE RURALE UN HABITAT PEU DENSE AU NORD DE LA CCLNG



Répartition de la population de la CCLNG  
(habitants/commune) (INSEE, 2018)



Répartition de la population de la CCLNG par  
quadrillage du territoire (INSEE)

- ▶ La population de la CCLNG est principalement concentrée sur les communes de Saint-Savin, Cézac et Laruscade. Les flux de déplacements depuis et vers ces communes seront étudiés avec attention
- ▶ A l'exception des communes au Nord de la CCLNG, le territoire est défini par des zones d'habitation diffuses couvrant l'ensemble des communes. Un important maillage cyclable sera nécessaire pour toucher l'ensemble de la population.

## SAINT-SAVIN, PRINCIPALE POLARITÉ DE LA CCLNG, SOUTENUE PAR LA DORSALE NORD-SUD RELIANT ST-YZAN-DE-SOUDIAC À MARSAS

L'étude des pôles générateurs de déplacements a été réalisée selon la typologie suivante :

### ► Utilitaires

- Pôles d'emplois\*
- Pôles scolaires
- Commerces et services quotidiens

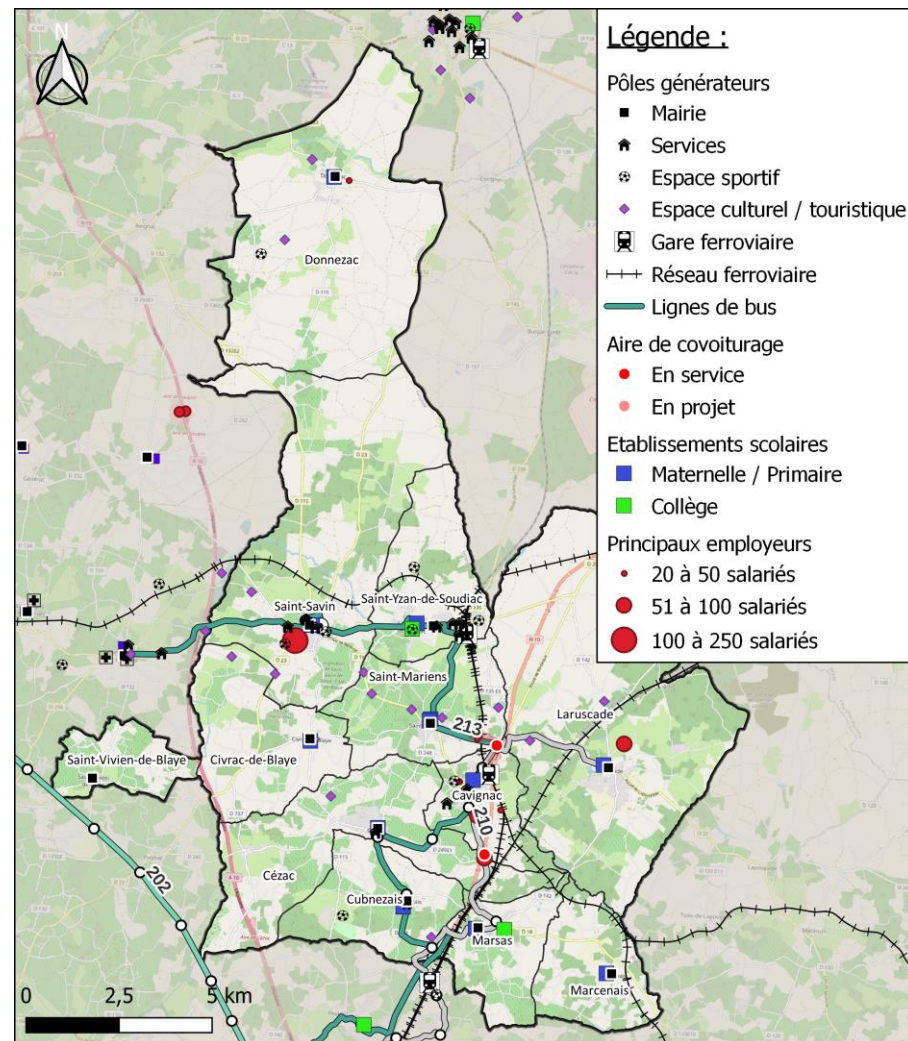
### ► Services de mobilité

- Gares
- Aires de covoiturage
- Arrêts de transports en commun

### ► Loisirs et tourisme

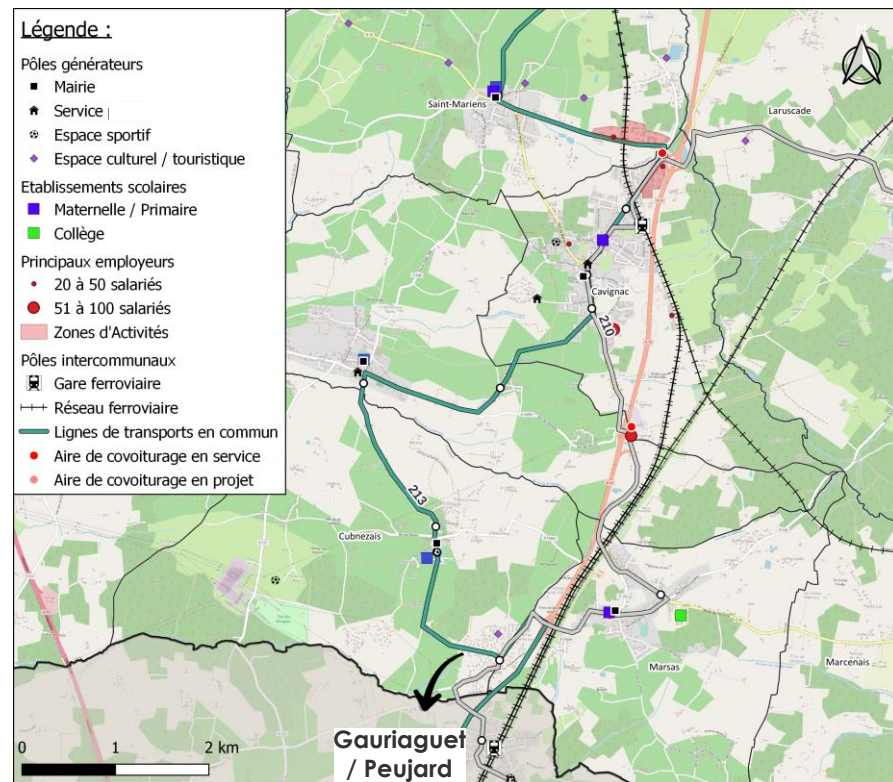
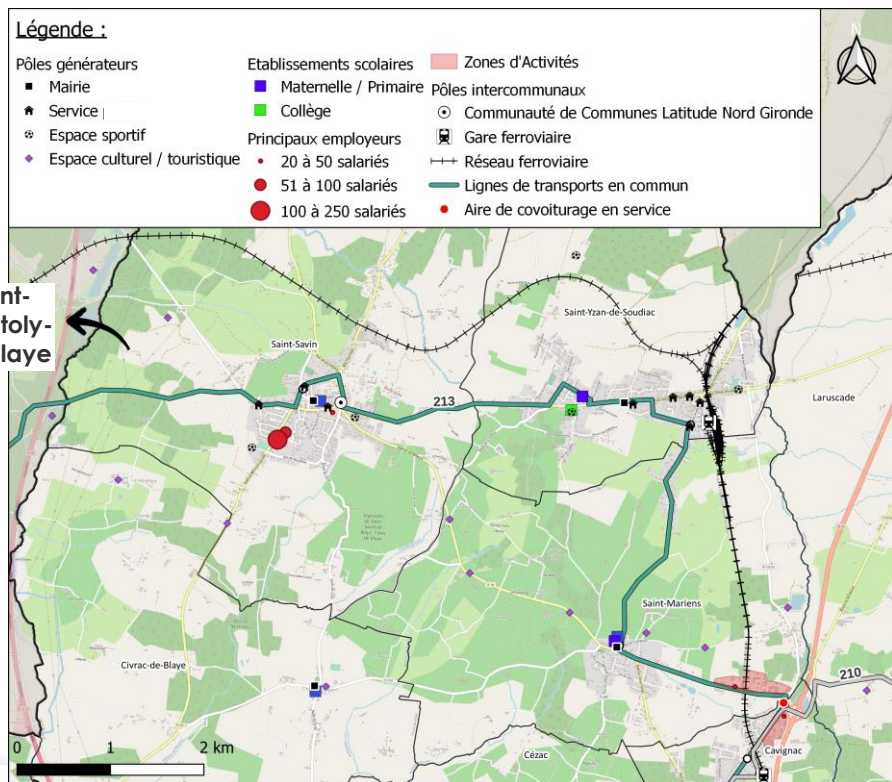
- Espaces sportifs
- Espace culturel / touristiques

Les communes de **Saint-Savin**, **Saint-Yzan-de-Soudiac** et **Cavignac** concentrent la majorité des services et pôles d'emplois du territoire.



Localisation des pôles générateurs de flux de la CCLNG  
(Sources : CCLNG, AJBD)

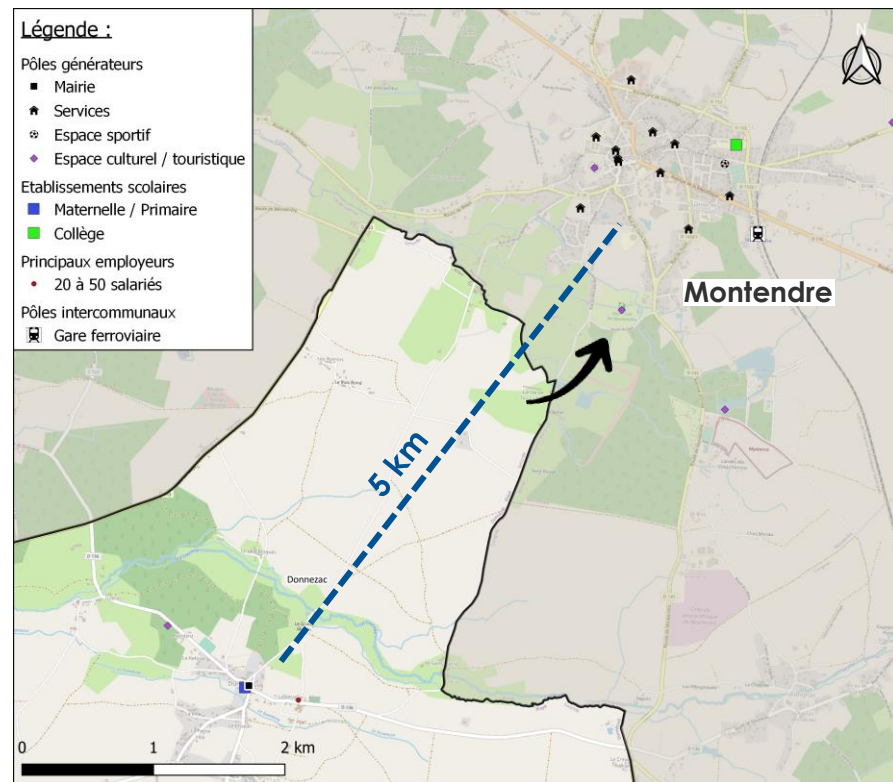
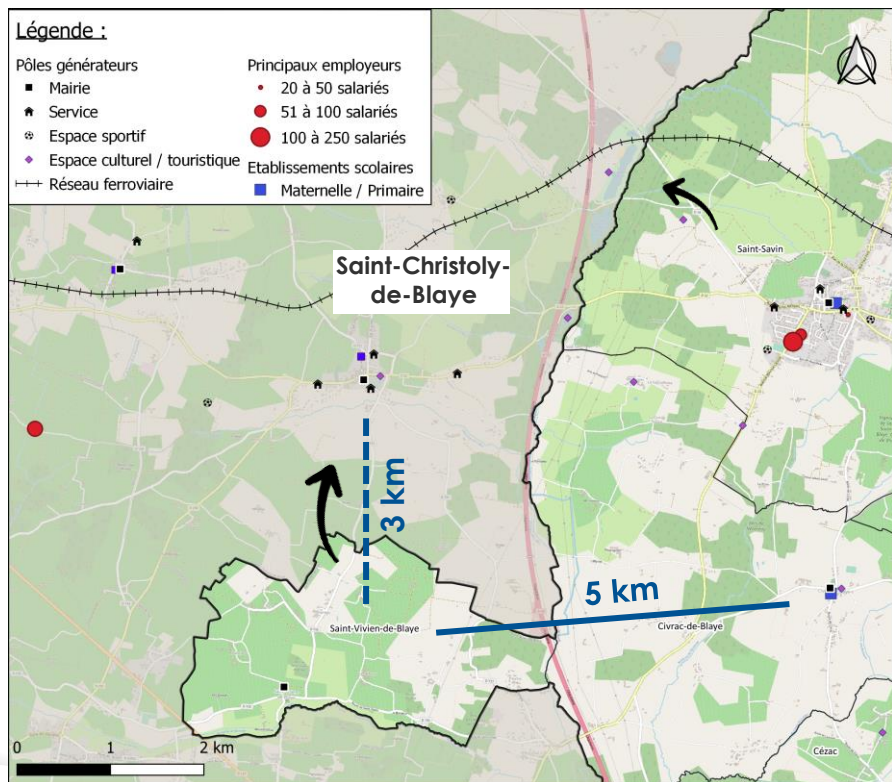
# SAINT-SAVIN, PRINCIPALE POLARITÉ DE LA CCLNG, SOUTENUE PAR LA DORSALE NORD-SUD RELIANT ST-YZAN-DE-SOUDIAC À MARSAS



Détail de la localisation des pôles générateurs de flux de la CCLNG (Sources : AJBD)



## POUR CERTAINES COMMUNES DE LA CCLNG, LES PÔLES GÉNÉRATEURS LES PLUS PROCHES SE SITUENT EN DEHORS DU TERRITOIRE



Détail de la localisation des pôles générateurs de flux de la CCLNG (Sources : AJBD)

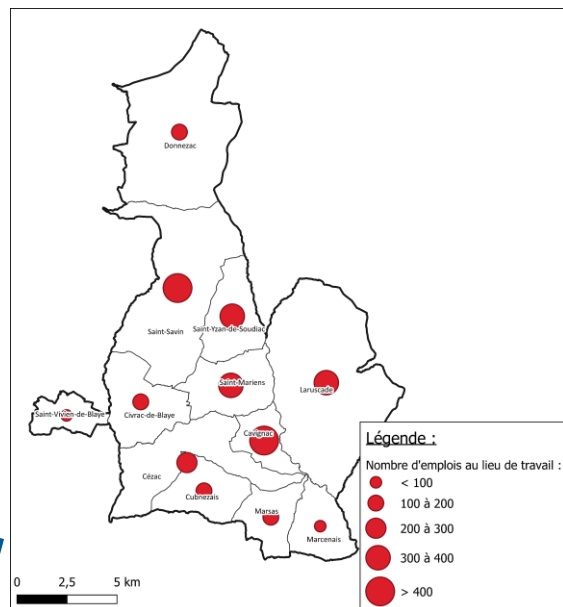
## ZOOM SUR LES PÔLES SCOLAIRES ET BASSINS D'EMPLOI

L'analyse des déplacements domicile/travail et domicile/école est importante car elle permet de connaître les dynamiques d'un territoire et ses logiques de spatialisation. Elle est d'autant plus pertinente qu'il s'agit du déplacement **le plus régulier** d'une partie majoritaire de la population.

**Pôles d'emplois** - Les deux principaux pôles situés à Saint-Savin et Cagnac concentrent les principaux employeurs\* du territoire.

- ▶ Les axes d'entrées dans ces communes permettent donc le rabattement d'un nombre important de personnes pour leurs trajets pendulaires.

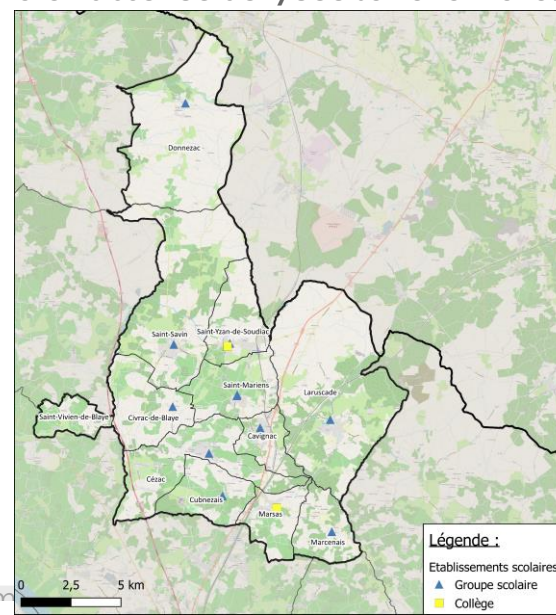
\* Les entreprises de plus de 20 collaborateurs ont été comptabilisées



Répartition du nombre d'emplois par commune (INSEE)

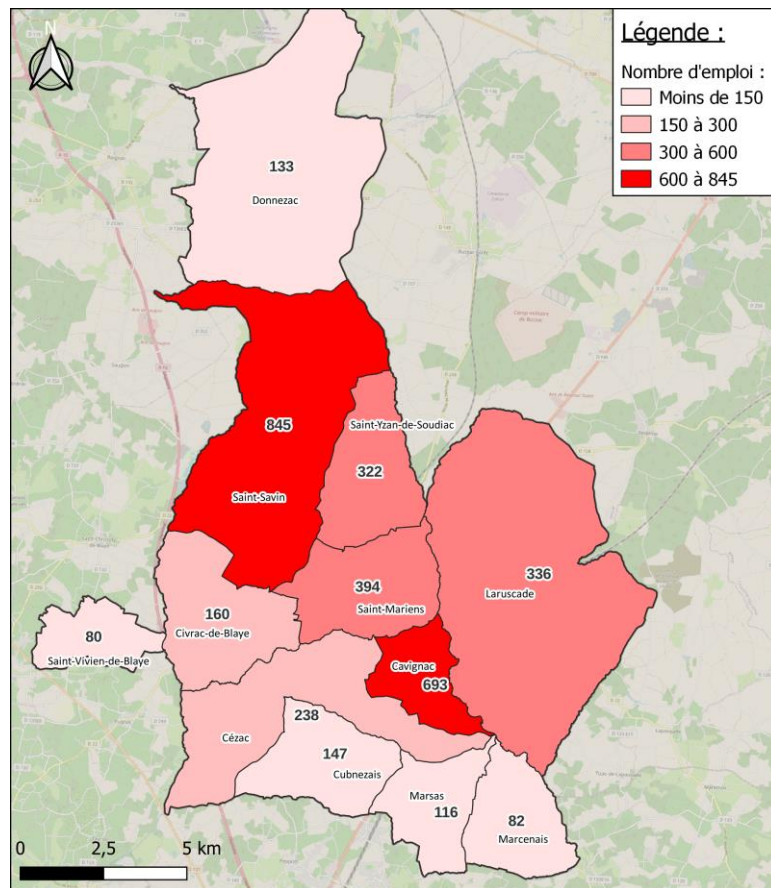
**Pôles scolaires** - Le territoire compte 13 établissements scolaires pour 12 communes dont :

- ▶ **11 groupes scolaires (maternelle + primaire)**, implantés sur la quasi-totalité des communes (hors Saint-Vivien de Blaye) et susceptibles de générer des déplacements de proximité de parents accompagnant leurs enfants à l'école.
- ▶ **2 collèges**, à Marsas et Saint-Yzan-de-Soudiac, susceptibles de générer la majorité des déplacements à vélos des mineurs.
- ▶ On note **l'absence de lycée** sur le territoire.

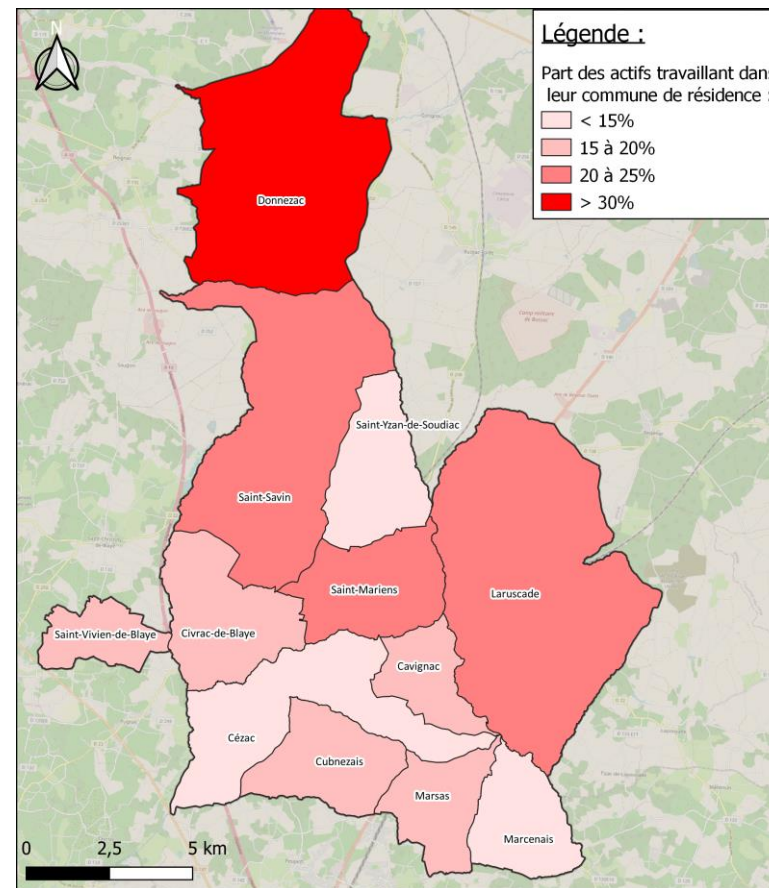


Répartition des pôles scolaires de la CCLNG  
(Source : AJBD, data.education.gov)

# LES DÉPLACEMENTS DES ACTIFS CONFIRMENT LA NÉCESSITÉ DE SÉCURISER LES ENTRÉES DE VILLES DE SAINT-SAVIN ET CAVIGNAC



Carte de l'indice de concentration de l'emploi  
 (Source: INSEE, 2019)



Part des habitants travaillant dans leur commune de résidence  
 (Source : INSEE, 2018)

Saint-Savin et Cavignac concentrent respectivement 24% et 19% des emplois du territoire de la CCLNG

**7% de la CCLNG!**

Plus de 1 500 actifs habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail

## DÉPLACEMENTS DES ACTIFS : LES CONNEXIONS VERS CAVIGNAC ET LES GARES DU TERRITOIRE SERONT PARTICULIÈREMENT IMPORTANTES POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE DU VÉLO

### Flux domicile-travail intercommunaux

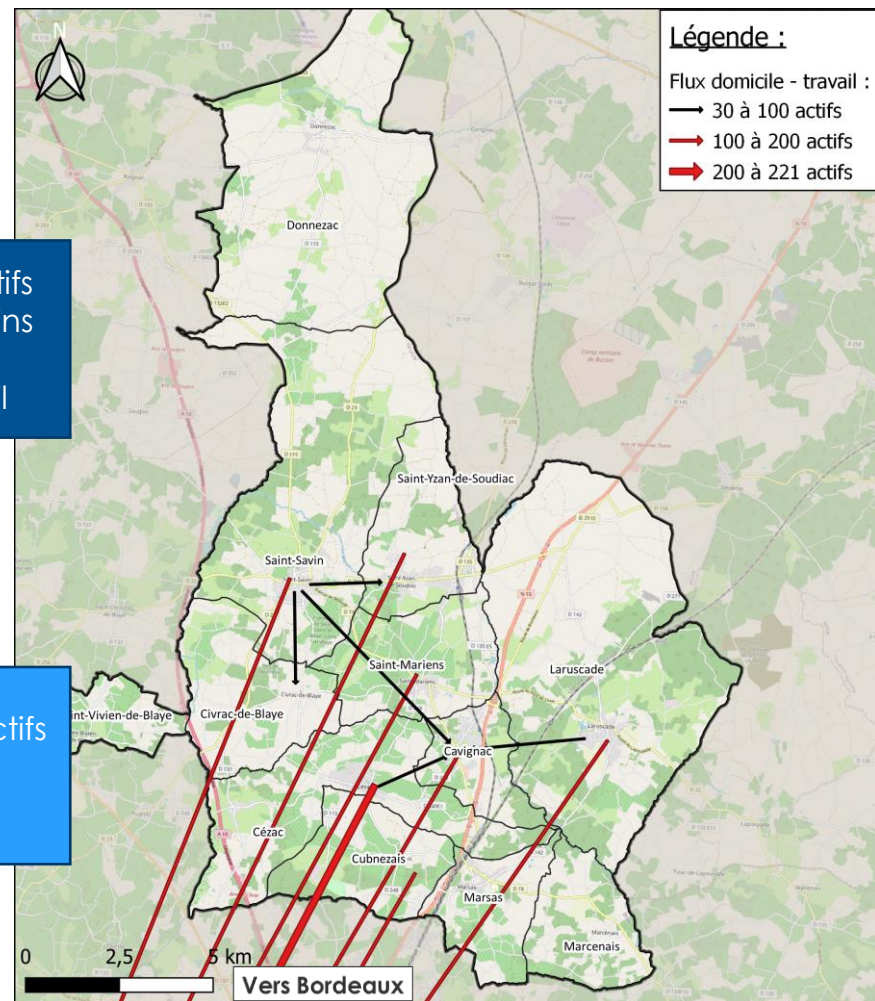
- ▶ Saint-Savin – Saint-Yzan-de-Soudiac  
**(30 actifs – 3 km)**
- ▶ Cézac – **Cavignac**  
**(44 actifs – 3 km)**
- ▶ Saint-Savin – Civrac-de-Blaye  
**(30 actifs – 4 km)**
- ▶ Laruscade – **Cavignac**  
**(40 actifs – 5 km)**
- ▶ Saint-Savin – **Cavignac**  
**(44 actifs – 8 km)**
  
- ▶ Saint-Savin – Bordeaux  
**(130 actifs – 45 km)**
- ▶ Laruscade – Bordeaux  
**(145 actifs - 46 km)**
- ▶ Saint-Mariens – Bordeaux  
**(145 actifs – 44 km)**
- ▶ Cubnezais – Bordeaux  
**(169 actifs – 38 km)**
- ▶ Cavignac – Bordeaux  
**(185 actifs – 42 km)**
- ▶ Saint-Yzan – Bordeaux  
**(187 actifs – 46 km)**
- ▶ Cézac – Bordeaux  
**(221 actifs – 40 km)**

1%  
de la  
CCLING !

Plus de 150 actifs  
habitent à moins  
de 5 km  
de leur travail

6%  
de la  
CCLING !

Plus de 1 100 actifs  
travaillent à  
Bordeaux



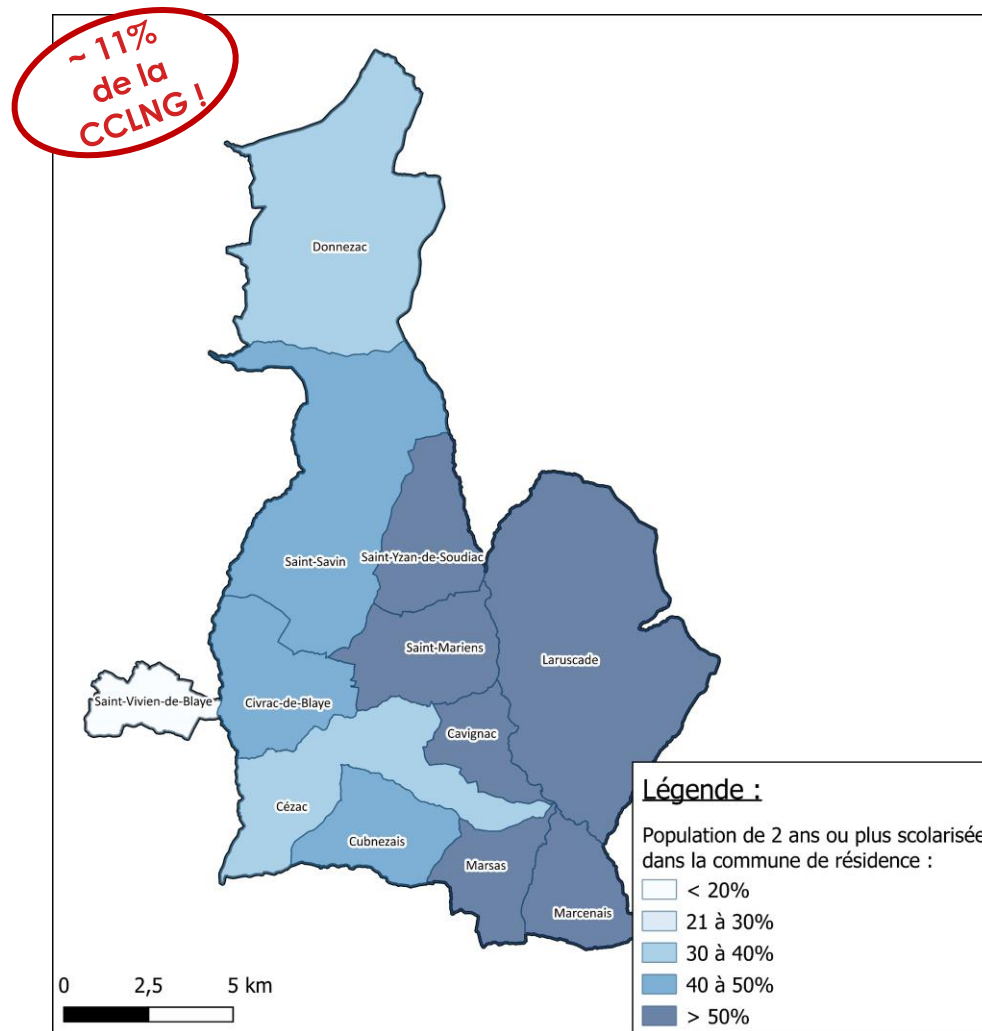
Représentation des principaux flux domicile-travail intercommunaux  
(Source : INSEE, 2018)

# UNE PARTIE IMPORTANTE DES TRAJETS COMMUNAUX VERS LES PÔLES SCOLAIRES CORRESPONDENT AUX MATERNELLES ET PRIMAIRES

## Flux intra communaux

- ▶ 47 % de la population scolarisée de 2 ans ou plus de la CCLNG est **scolarisée dans sa commune de résidence** (soit 2307 élèves et plus de **11% de la population de la CCLNG**)
- ▶ Dans les communes de Cavignac, Saint-Yzan-de-Soudiac, Saint-Mariens, Marsas, Marcenais et Laruscade **plus d'un enfant scolarisé sur deux** étudie au sein même de sa commune.
- ▶ L'utilisation des modes actifs est particulièrement préconisée pour ces déplacements quotidiens courts

➤ Les connexions de proximités à destination des lieux d'étude seront étudiées afin de sécuriser les déplacements des plus jeunes.



## LES CONNEXIONS VERS SAINT-YZAN-DE-SOUDIAC, MARSAS ET PEUJARD SERONT PARTICULIÈREMENT IMPORTANTES POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE DU VÉLO

~ 1%  
de la  
CCLING

Plus de 100 élèves  
habitent à moins de 5 km  
de leur collège/lycée

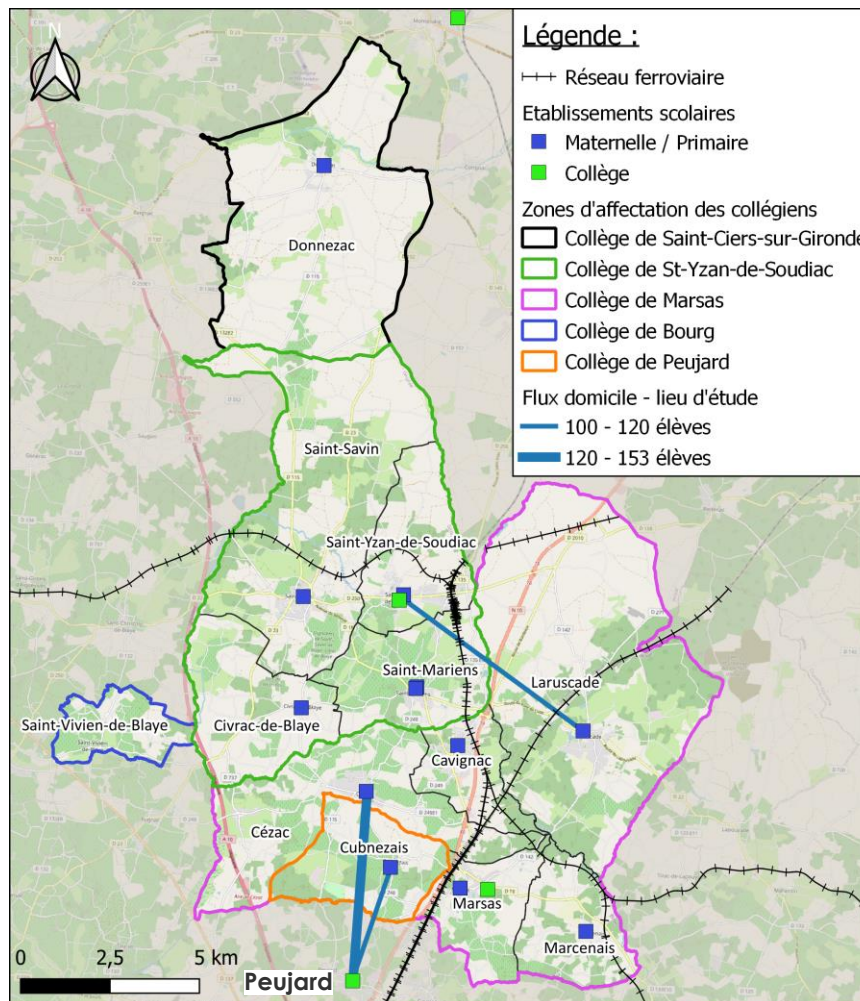
### Flux\* domicile-étude intercommunaux

- ▶ Cubnezais – Peujard  
(110 élèves – 4 km)
- ▶ Cézac – Peujard  
(153 élèves – 6 km)
- ▶ Laruscade – Saint-Yzan-de-Soudiac  
(119 élèves – 9 km)

Depuis la construction du collège de Marsas (2021), une partie des flux d'élèves reliant Cézac à Peujard et Laruscade à Saint-Yzan-de-Soudiac ont été réorientés vers le collège de Marsas.

Rappel : seuls les flux de plus de 100 déplacements ont été représentés. Toutes les connexions vers les collèges seront étudiées.

\* flux > 100 déplacements



Représentation des principaux flux domicile-études  
(Source: Flux, INSEE 2018 et zones d'affectation, département 2023)

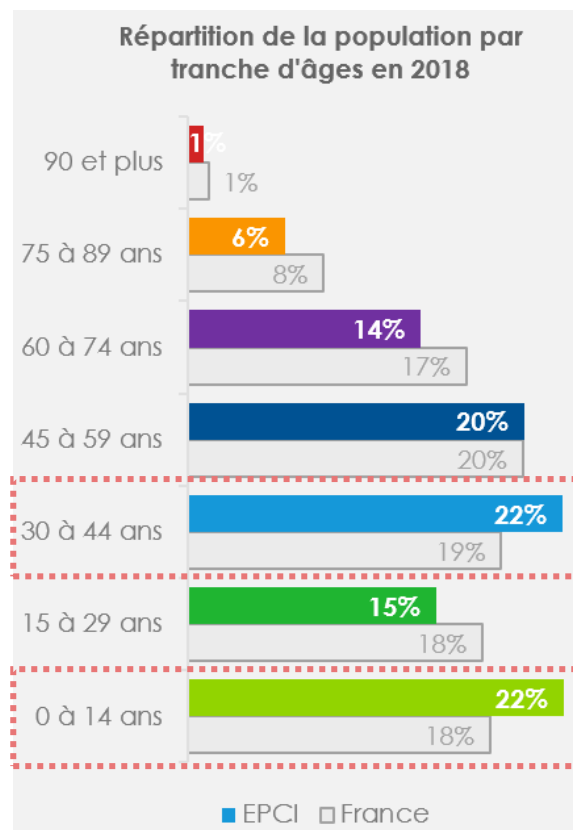


# Population et déplacement

## *Démographie et parts modales*



## UNE POPULATION MAJORITAIREMENT JEUNE, UN ATOUT POUR L'ÉMERGENCE DU VÉLO SUR LE TERRITOIRE



- ▶ La Communauté de communes compte à ce jour 20 496 habitants (Insee, 2018)
- ▶ Le territoire de la CCLNG accueille majoritairement des **ménages jeunes et familiaux** 2.5 personnes par ménage en 2018 contre une moyenne nationale de 2,2).
- ▶ **L'indice de jeunesse** du territoire (i.e rapport entre les moins de 20 ans et les plus de 65 ans) est de 1,86 à l'échelle de la CCLNG en 2016 contre 1,28 à l'échelle départementale.

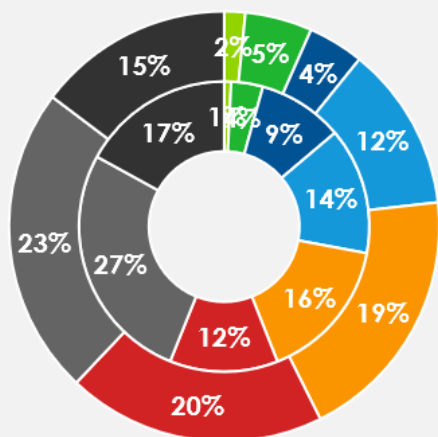
Les moins de 20 ans sont donc quasiment 2 fois plus nombreux que les plus de 65 ans. Cette dynamique démographique peut suggérer certaines priorités d'intervention à l'avenir, en termes de mobilité.

- ▶ Les caractéristiques inhérentes à chaque tranche d'âge devront être prises en compte dans la stratégie de sensibilisation vélo de la CCLNG :
  - ▶ **0 à 14 ans** : les distances quotidiennes sont restreintes du fait des secteurs d'affectation dans les groupes scolaires et collèges.
  - ▶ **11 à 18 ans** : les mineurs qui n'ont pas encore le permis de conduire, sont une population prédisposée à la pratique du vélo pour leurs déplacements quotidiens.
  - ▶ **Plus de 18 ans** : le vélo est une solution économique permettant de lutter contre les inégalités et l'exclusion sociales.



## ETUDE DE LA POPULATION DE LA CCLNG - LE SCHÉMA DIRECTEUR DOIT S'ADAPTER AUX BESOINS DE LA POPULATION

Répartition de la population de plus 15 ans par activité professionnelle en 2018  
(ext : EPCI | int : France)



- Agriculteurs
- Artisans, Comm., Chefs entr
- Prof. intel. sup.
- Prof. Inter.
- Employés
- Ouvriers
- Retraités
- Autres

- ▶ Les **employés et les ouvriers** sont les 2 catégories socioprofessionnelles les plus représentées localement (39%), s'accompagnant ainsi de niveaux de revenus plutôt modestes (**revenu médian de 20 400€ contre 21 250€ au niveau national**).
- ▶ Les foyers modestes ainsi que les personnes sans emploi sont particulièrement sensibles à **l'impact économique des déplacements**. En effet, le coût kilométrique d'une voiture est à minima 3 fois supérieur à celui d'un vélo ([ADEME](#)).
- ▶ Les personnes retraitées représentent 23% de la population, soit près d'1 personne sur 4.
- ▶ Les besoins de chaque catégorie socio-professionnelle devront être pris en compte dans la réalisation d'une future stratégie de sensibilisation.

## UNE RÉPARTITION MODALE DOMINÉE PAR LA VOITURE – UN CONSTAT PARTAGÉ PAR LES TERRITOIRES LIMITROPHES

- ▶ Le Plan national « Vélo et mobilités actives » du 14 septembre 2018 définit l'objectif de **tripler la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens** d'ici 2024, passant de 3 à 9 %.
- ▶ Même si l'importance du vélo augmente aussi dans les territoires péri-urbains et ruraux, les déplacements de proximité restent **majoritairement effectués en voiture**.
- ▶ La CCLNG n'échappe pas à la règle et le caractère rural du territoire se retrouve dans **des parts modales du vélo majoritairement inférieures à 1%**.

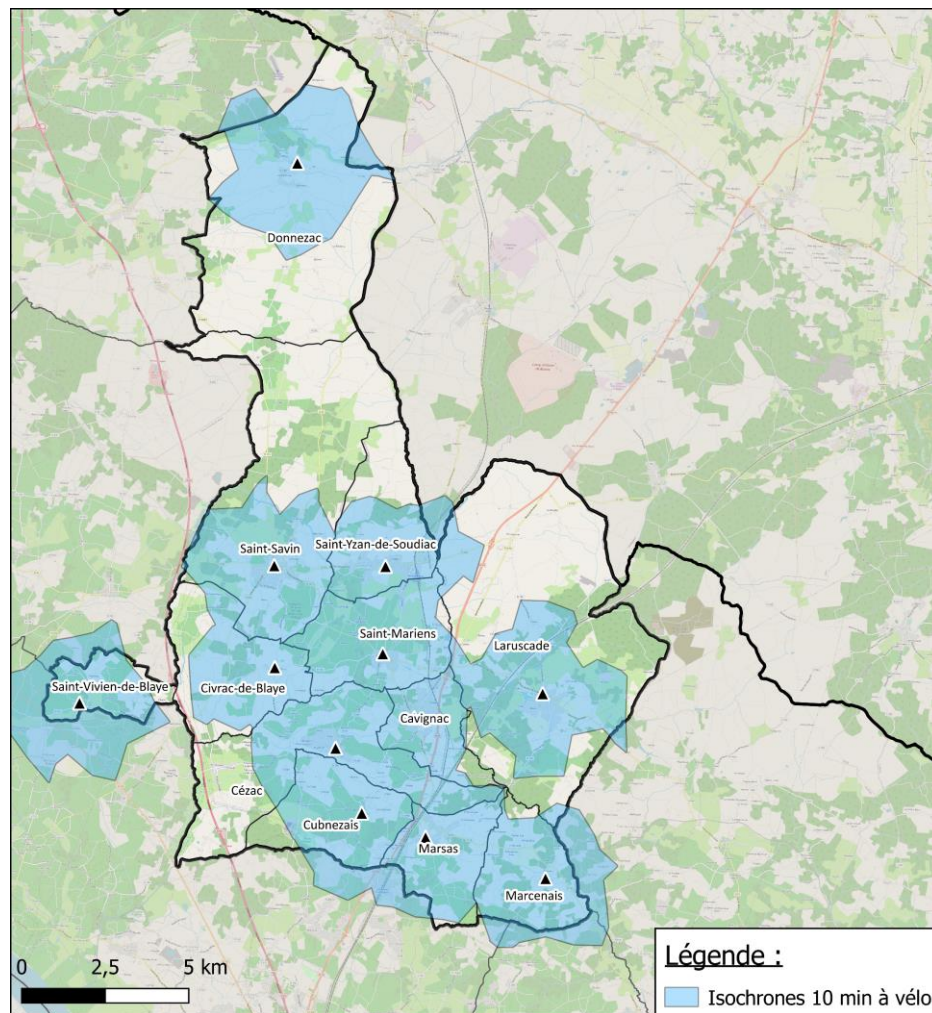
MODE DE DEPLACEMENT	Département de Gironde	Bordeaux	CC de l'Estuaire	CC du Grand Cubzaguais	CC de Blaye	CC Latitude Nord Gironde
POPULATION TOTALE	1 623 749	260 958	15 775	36 223	20 078	20 802
PAS DE DEPLACEMENT	3,7	3,7	5,2	4,0	4,8	4,2
MARCHE	4,2	11,1	2,8	2,2	3,7	2,1
VELO	4,6	14,2	0,8	0,5	0,8	0,4
DEUX-ROUES MOTORISES	2,0	2,5	1,8	1,7	1,2	1,4
TRANSPORTS EN COMMUN	11,8	27,9	2,3	4,4	4,4	3,2
VOITURE	73,7	40,6	87,2	87,1	85,1	88,7

MODE DE DEPLACEMENT	CC Latitude Nord Gironde	Cavignac	Cézac	Civrac-de-Blaye	Cubnezais	Donnezac	Laruscade	Marcenais	Marsas	Saint-Mariens	Saint-Savin	Saint-Vivien-de-Blaye	Saint-Yzan-de-Soudiac
POPULATION TOTALE	20496	2148	2612	861	1575	910	2800	792	1213	1611	3222	354	2398
PAS DE DEPLACEMENT	4,2	4,2	3,9	7,4	3,4	6,5	3,8	3,4	3,8	5,3	4,3	7,7	3,1
MARCHE	2,1	2,5	1,3	0,9	1,8	2,7	1,9	1,3	0,7	2,3	4,3	0,0	1,6
VELO	0,4	0,5	0,5	0,0	1,2	0,0	0,0	0,3	0,2	0,5	0,6	0,0	0,3
DEUX-ROUES MOTORISES	1,4	1,1	1,3	0,6	2,4	0,6	0,8	1,3	2,4	1,2	1,2	1,3	1,9
TRANSPORTS EN COMMUN	3,2	3,2	3,3	1,4	2,5	1,5	2,5	3,4	2,0	2,6	2,2	3,8	7,8
VOITURE	88,7	88,5	89,8	89,7	88,7	88,8	90,9	90,3	90,9	88,0	87,5	87,2	85,3

Parts modales des déplacements domicile-travail sur le territoire de la CCLNG (en %) (Source : INSEE 2018)

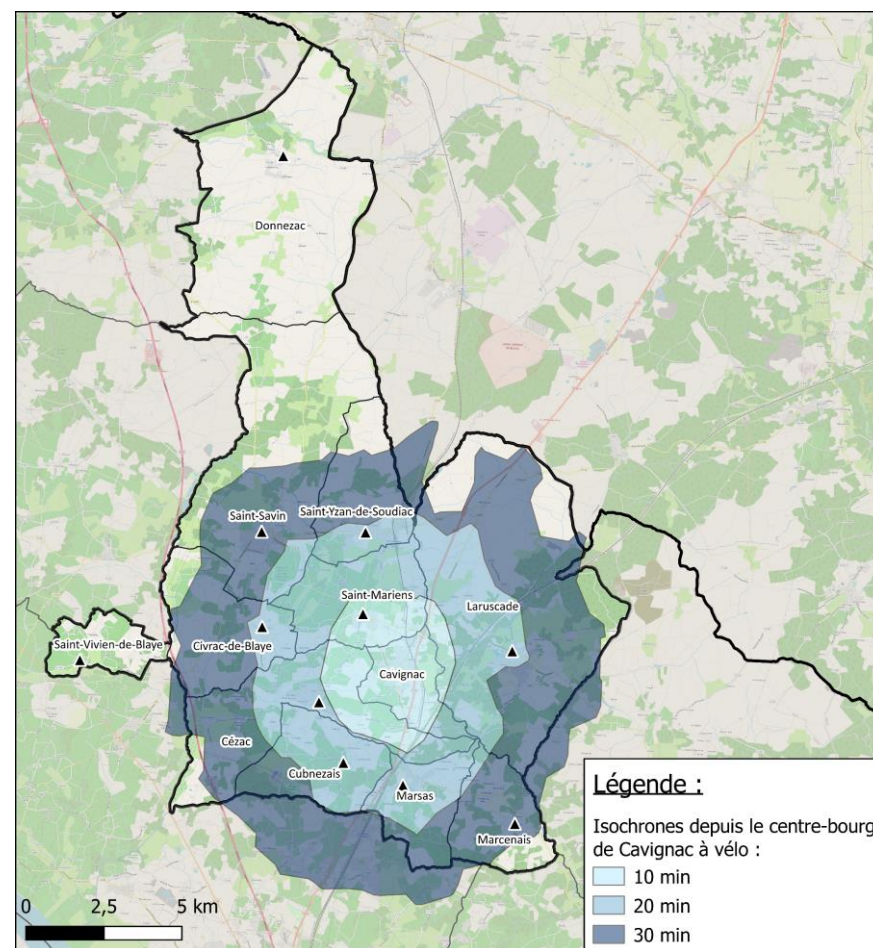
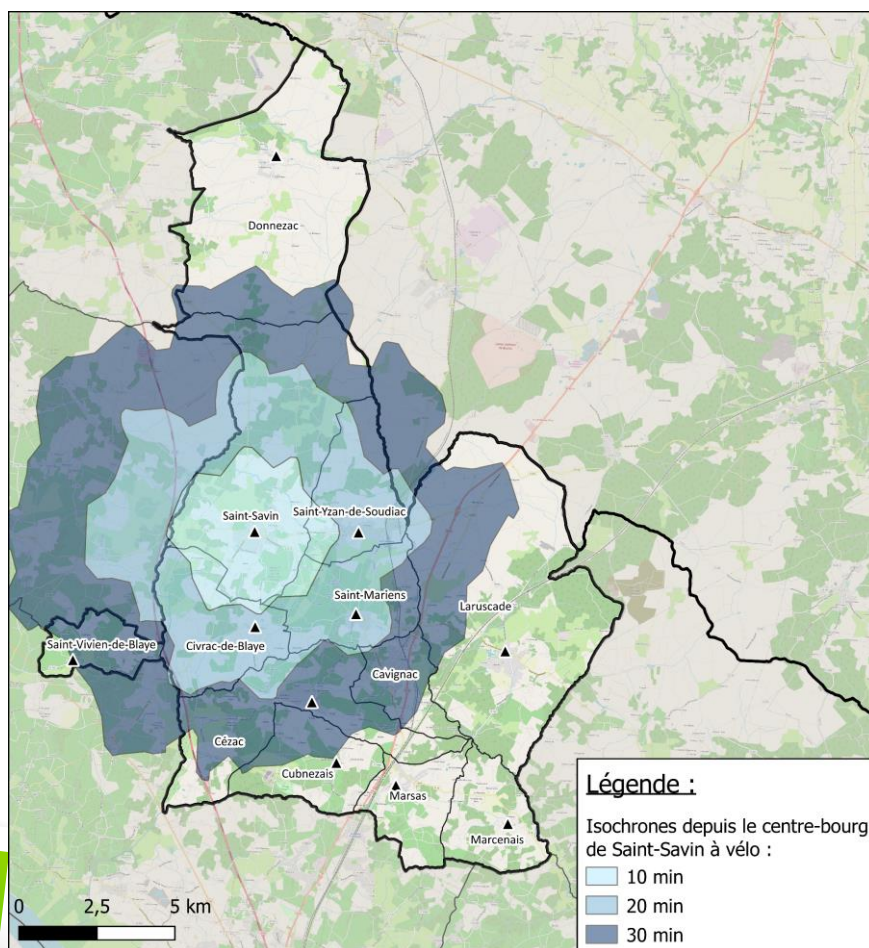
## UNE SOLUTION POUR LES DÉPLACEMENTS DE PROXIMITÉ : À QUELQUES EXCEPTIONS, LE VÉLO PERMET DE RELIER CHAQUE COMMUNE À SES COMMUNES VOISINES EN MOINS DE 20 MIN

- ▶ Une importante partie du territoire est accessible depuis le centre-bourg d'une des 12 communes par un trajet en vélo n'excédant pas 10 minutes.
- ▶ La superposition des isochrones démontre que la connexion entre deux centre-ville de communes limitrophes est réalisable en moins de 20min à vélo (à l'exception de Donnezac et Saint-Vivien-de-Blaye).
- ▶ **Les services et commerces, majoritairement situés à proximité des centres-bourgs, sont accessibles à vélo dans un temps restreint.**
- ▶ Ce constat permet de **valider la pertinence de l'usage du vélo pour des déplacements utilitaires de proximité** (indépendamment des conditions de cyclabilité autres : présence d'aménagements cyclables, cohabitation avec les véhicules motorisés, ...)



**Cartographie de zones isochrones de 10 min à vélo depuis les mairies des communes** (Source : AJBD)

# UN DÉPLACEMENT DE 30 MINUTES À VÉLO PERMET COUVRIR UNE PARTIE IMPORTANTE DU TERRITOIRE



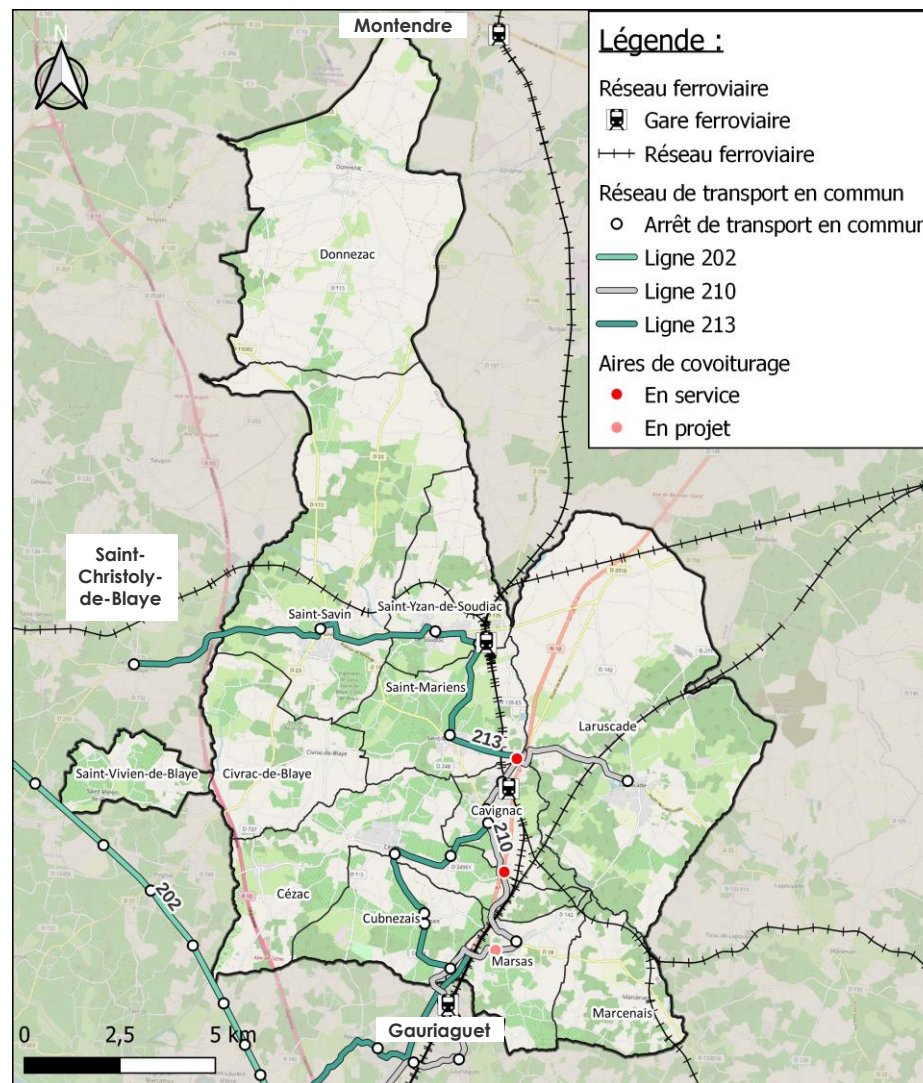
Cartes isochrones figurant l'étendue du déplacement réalisable à vélo en 10, 20 et 30 min depuis le centre-bourg de Saint-Savin (g.) et Cagnac (d.) via le réseau viaire existant (Source : AJBD)

# DÉPLACEMENTS LONGUE DISTANCE : LA GARE ET LA HALTE FERROVIAIRE DE LA CCLNG SERONT D'IMPORTANTES PÔLES D'INTERMODALITÉ À INCLURE AU MAILLAGE CYCLABLE

- ▶ On compte **5 pôles multimodaux** :
  - ▶ Deux gares ferroviaires de la ligne de TER (Gare de Saint-Yzan – Saint-Mariens et la Gare de Cavignac),
  - ▶ 3 aires de covoiturage dont 1 en projet (aire de Marsas).
- ▶ Les aires de covoiturage\* du territoire, situées le long de la N10 :
  - ▶ L'aire du Pont de Cotet (Cavignac, par la N10 / D22) avec une capacité de 24 places, un point dépose-minute, un abri voyageurs et un abri pour les deux roues.
  - ▶ L'aire Croix de Balais (Cézac, par la N10) avec une capacité de 22 places, en service,
  - ▶ L'aire Place Bourg (Marsas, par la N10 / D18) avec une capacité de 20 places, en projet.

(Sources : Nouvelle-Aquitaine Mobilités, SNCF)

Gare ferroviaire	Fréquentation
Saint-Mariens / Saint-Yzan	~ 150 000 voyageurs / an (~ 680 voy./jour)
Cavignac	~ 55 000 voyageurs / an
Montendre	~ 46 000 voyageurs / an
Gauriaguet	~ 41 000 voyageurs / an
Ligne de bus	Fréquentation
202	~ 50 000 validations/an
213	~ 9 000 validations /an
210	~ 2 800 validations/an

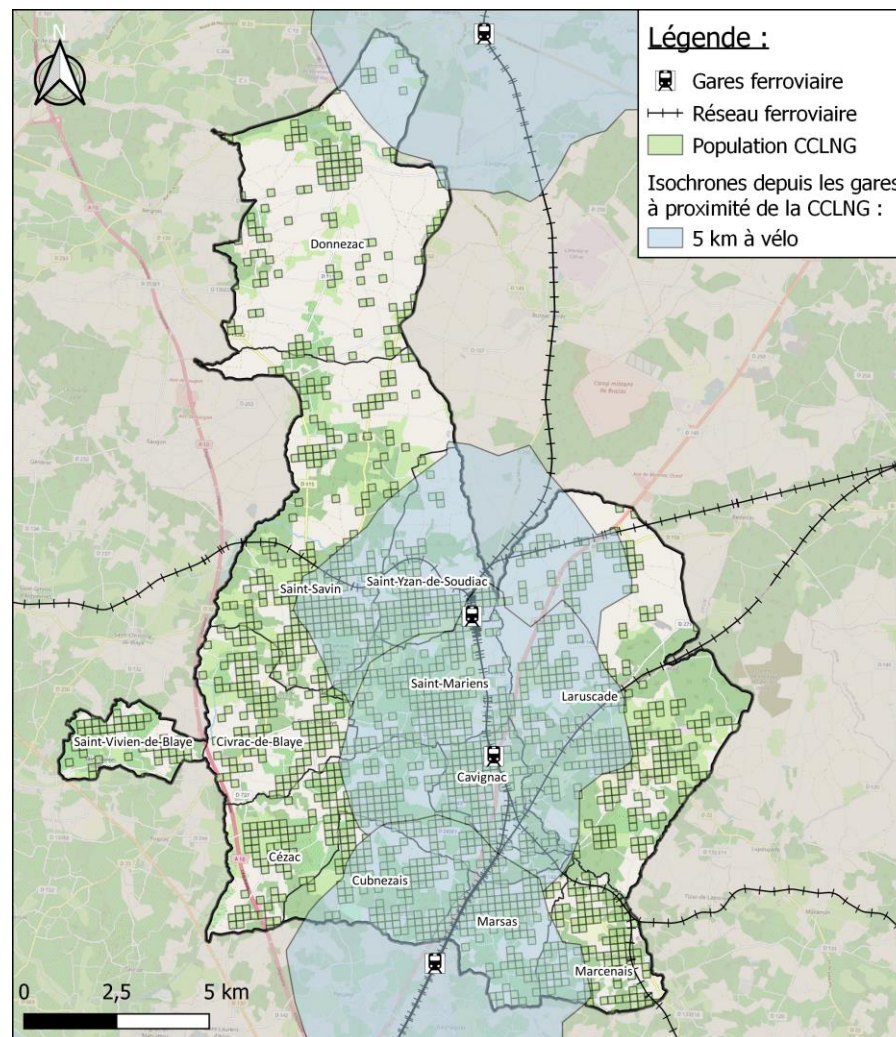


\* Sources : recensement des aires de covoiturage (CD33, Juillet 2022), SIG Gironde

## UN RÉEL POTENTIEL POUR L'INTERMODALITÉ VÉLO-TRAIN : 70% DE LA POPULATION DE LA CCLNG HABITE À MOINS DE 5 KM D'UNE GARE (SOIT 15 MIN À VÉLO)

- ▶ Les gares de Saint-Yzan/Saint-Mariens et de Cavignac, situées au cœur du territoire de la CCLNG, sont **accessibles en vélo en moins de 30 min** pour une partie de la population.
- ▶ Sous condition d'autres facteurs (aménagement, équipement, signalisation), cette configuration ouvre la possibilité pour certains habitants de la CCLNG travaillant à Bordeaux de **rejoindre la gare en vélo avant de poursuivre leur trajet en train**.
- ▶ *Précaution de lecture :* la halte TER de Cavignac n'est pas desservie par la même fréquence de train que Saint-Yzan / Saint-Mariens.

Ainsi, malgré un temps de trajet à vélo similaire à celui nécessaire pour rejoindre la gare de Saint-Yzan/Saint-Mariens, l'offre de transport en gare n'est pas identique.



Cartographie des zones isochrones de 5 km à vélo depuis les gares à proximité de la CCLNG et de la répartition de la population (Source : AJBD)

## LA PREMIÈRE LIGNE DE CARS DE LA CCLNG, PRINCIPALEMENT FRÉQUENTÉE À DESTINATION DE SAINT ANDRÉ DE CUBZAC

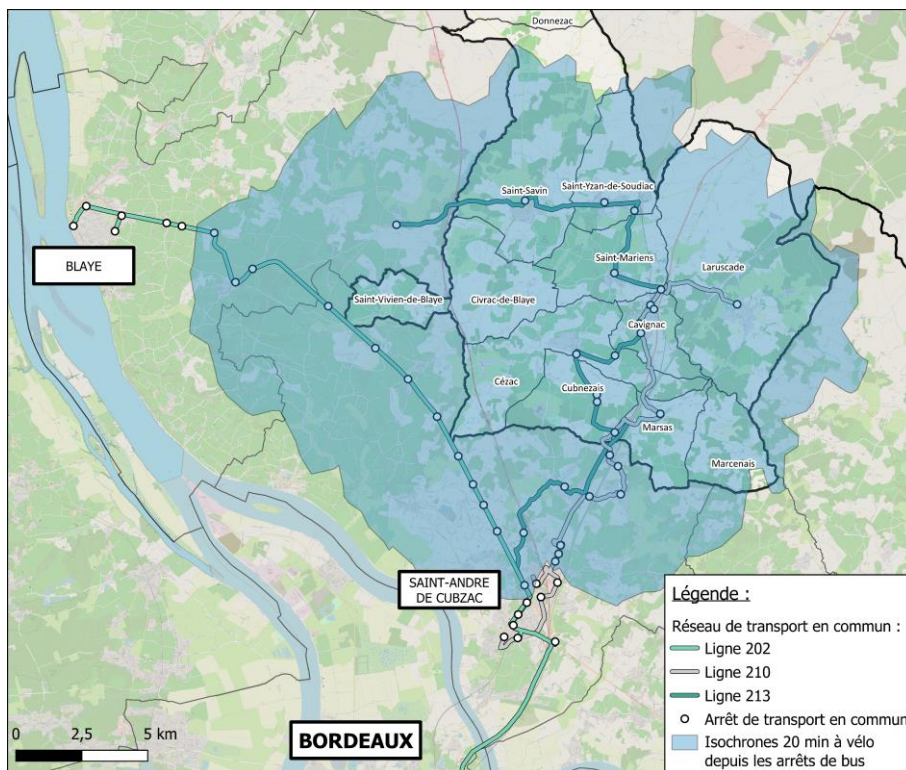
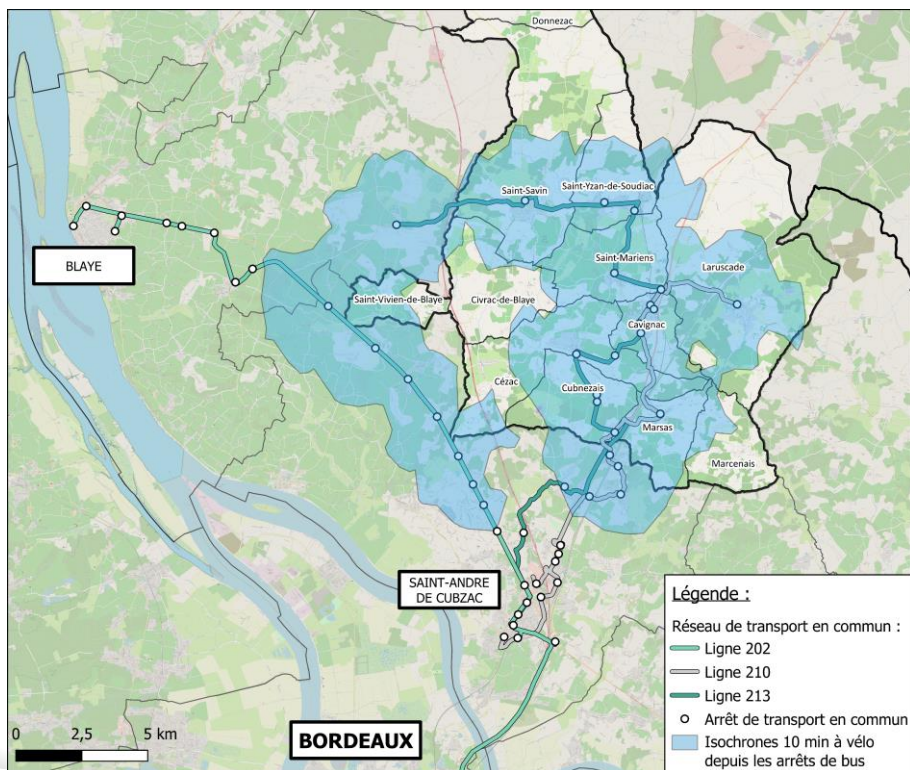
	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	Somme vers
	22/11/2021	23/11/2021	24/11/2021	25/11/2021	26/11/2021	St André
ST SAVIN - Pl. de la Liberation	7	2	4	6	3	22
ST YZAN DE SOUDIAC - Ecole Primaire	1	2	2	2	1	8
ST YZAN DE SOUDIAC - Gare TER	1	1	1	1	1	5
ST MARIENS - Mairie	2	2	2	2	0	8
CAVIGNAC - Pont de Cottet	1	2	1	1	0	5
CAVIGNAC - Font du Vergne	0	0	0	0	0	0
CAVIGNAC - Mairie	0	1	0	1	0	2
CAVIGNAC - Le Coutit	0	0	0	1	0	1
CEZAC - Landreau	5	4	5	5	6	25
CEZAC - Bourg	1	2	2	1	2	8
CUBNEZAIS - Maison des Jeunes	1	1	0	0	2	4
CUBNEZAIS - Bourg	0	3	0	2	0	5

### Fréquentation des arrêts de la ligne 213 au cours d'une semaine type (sens Saint Christoly de Blaye → Saint André de Cubzac )

(Source : Nouvelle Aquitaine Mobilités)

- ▶ Le tableau ci-dessus présente les fréquentations quotidiennes d'une semaine type (hors vacances scolaires) des arrêts de la ligne régulière 213 de transports en commun.
- ▶ Ces données démontrent une fréquentation particulièrement importante depuis Saint-Savin et Cézac à destination de l'arrêt « rue Sainte-Anne » de Saint André de Cubzac.
- ▶ La fréquentation des arrêts de cars permettra de définir leur importance pour le territoire et de dimensionner les nombre et modèle d'espaces de stationnement nécessaires pour favoriser la pratique de l'intermodalité.
- ▶ Le détail des fréquentations présente un usage toutefois limité des transports en commun (moins de 10 voyageurs / jour /arrêt). **Hormis quelques exceptions la desserte des arrêts de cars sera d'importance secondaire comparée à celle des aires de covoiturage et gare/halte ferroviaire.**

# L'ACCESSIBILITÉ À VÉLO, DEPUIS LES ARRÊTS DE BUS DU TERRITOIRE ET À PROXIMITÉ.



Cartographies de l'accessibilité des arrêts de transports en commun à vélo en moins de 10 et 20 min via le réseau viaire actuel

(Source : AJBD)



## L'INTERMODALITE S'APPUYER SUR LES MESURES MISES EN PLACE PAR LE GOUVERNEMENT

Afin de faciliter les déplacements quotidiens et de favoriser la pratique des transports partagés, le Gouvernement favorise le développement de l'intermodalité des transports (utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement) dans le cadre de la [Loi d'Orientation des Mobilités \(LOM\)](#), adopté le 19/11/2019.

La LOM décrète à l'article 53, chapitre II, plusieurs obligations relatives au développement de l'intermodalité des transports.

Sont notamment précisés :

- ▶ L'obligation d'équiper les **gares ferroviaires, routières et les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)** en **équipements de stationnements sécurisés** pour les vélos avant le **1er janvier 2024**. (Art. L. 1272-1.)

Hors fonciers RATP et SNCF Mobilités, il revient à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (Région Nouvelle Aquitaine) / à la commune d'implantation du PEM d'organiser la concertation afin de définir les besoins en matière d'équipements en stationnements sécurisés pour les vélos.

- ▶ Les trains doivent pouvoir accueillir un nombre minimal de vélos non démontés. Depuis le **19 janvier 2021**, en France, la LOM impose notamment un minimum de 8 emplacements pour les vélos non démontés dans les TGV et Intercités.
- ▶ Depuis le **1er juillet 2021**, sauf si l'AOM décide de déroger à cette obligation par décision motivée, tous les **autocars neufs** utilisés pour des services réguliers de transport (sauf services urbains), doivent pouvoir accueillir, à leur mise en service, au minimum cinq vélos non démontés. (Art. L. 1272-6.)

## SYNTHÈSE DES DÉPLACEMENTS DE LA POPULATION UN IMPORTANT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

### ► Une répartition modale dominée par la voiture

- ▶ 88,4 % des actifs de la CC déclarent aller au travail en voiture (soit env. 8 702 hab.\*)
- ▶ 0,4 % des actifs de la CC déclarent aller au travail à vélo (soit env. 39 hab.\*)

### ► Le vélo, une réelle solution pour les déplacements de courtes distances

- ▶ Le vélo permet de relier presque chaque commune à ses voisins en moins de 20 min

### ► Flux de déplacements domicile-étude et domicile-travail

- ▶ Plus de 100 élèves habitent à moins de 5 km de leur collège/lycée (~1% de la pop.)
- ▶ Plus de 1 650 actifs habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail (~8% de la pop.)
- ▶ Plus de 1 100 actifs pourraient se rendre au travail en train facilement (~6% de la pop.)

### ► Sécuriser les déplacements vers les principaux bassins de vie et d'intermodalité

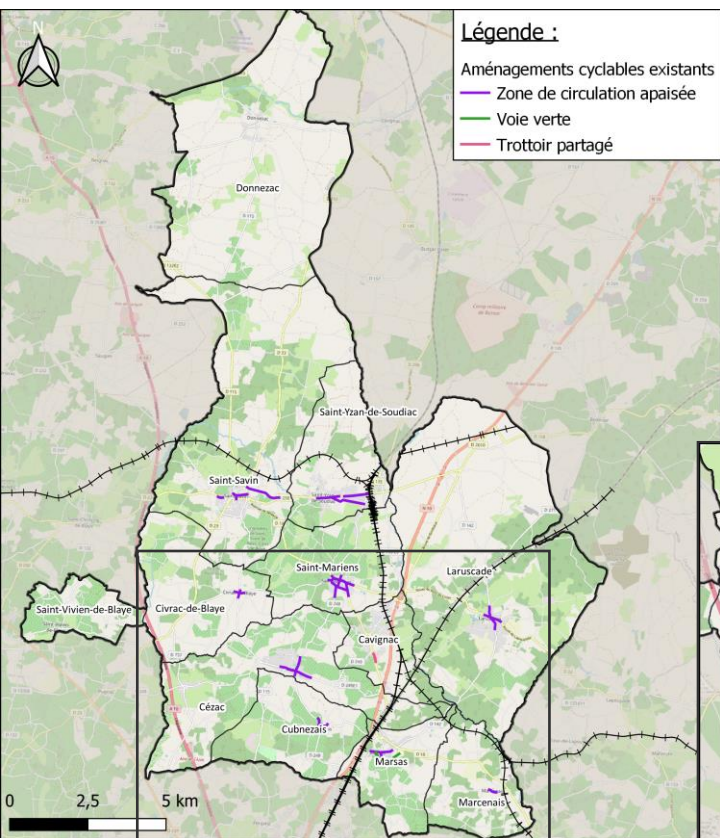
1. Bassins de vie : Saint-Savin, Cavignac, Cézac, Laruscade, Marsas
2. Intermodalité : Gares de Saint-Yzan-de-Soudiac et Cavignac puis les aires de covoiturage
3. Connexion vers l'extérieur de la CCLNG : Peujard/Gauriaguet, Montendre et Saint Christoly de Blaye
4. Dessertes locales : les centres-villes et équipements communaux (écoles, ...)



# SOMMAIRE

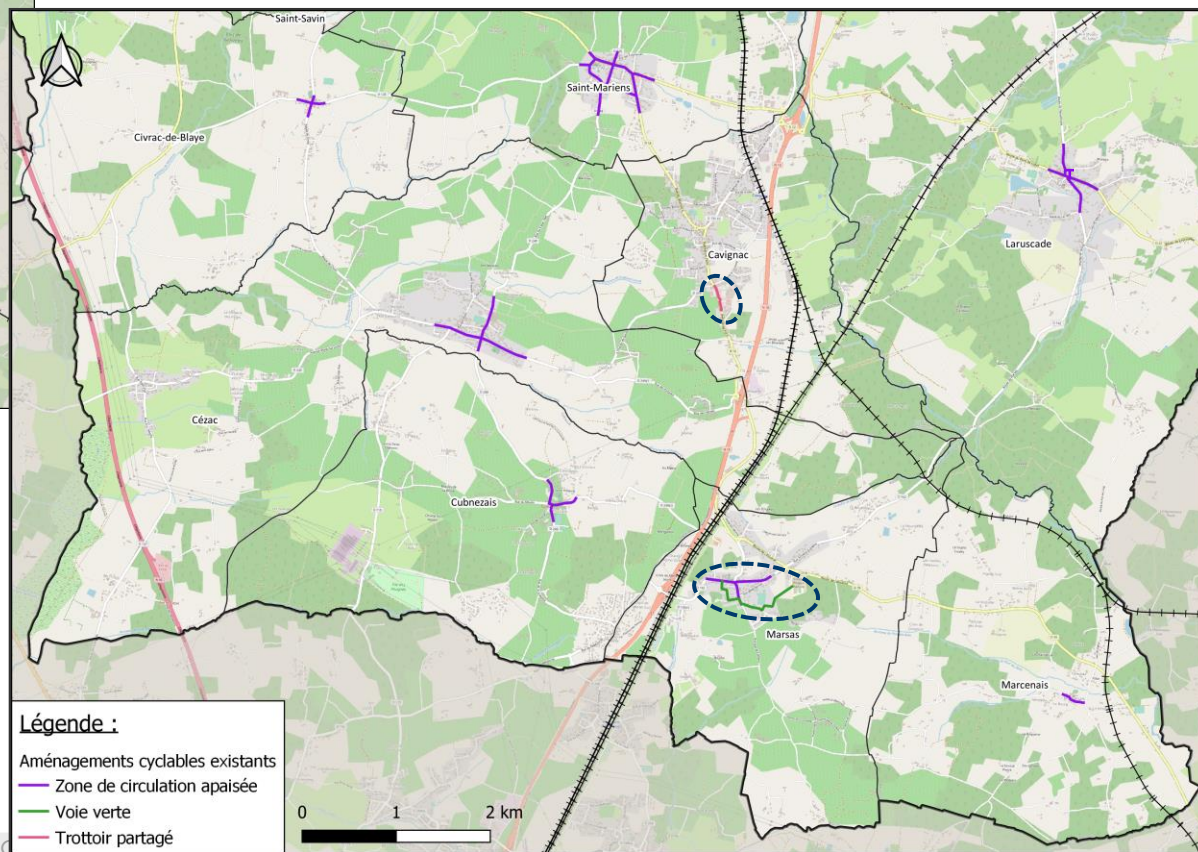
- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 La politique mobilité de la CCLNG
- 3 Analyse territoriale de la CCLNG
- 4 Population et déplacements
- 5 **Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire**
- 6 Enquête en ligne
- 7 Atelier de concertation
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

# Les infrastructures cyclables du territoire



## UN MANQUE SIGNIFICATIF D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE

- ▶ La CCLNG dispose d'un unique aménagement cyclable en site propre : la voie verte de Marsas
- ▶ Toutefois, dans la majorité des centres-villes, la circulation est limitée à 20 ou 30 km/h (zones 30 et zones de rencontre).
- ▶ Théoriquement, au vue des trafics routiers, un aménagement cyclable séparant les cyclistes des automobilistes n'est pas nécessaire dans ces zones, leur matérialisation suffisant à assurer un partage sécurisé de la voirie.



Typologie d'aménagement	Longueur (en km)
Zones de circulation apaisée	12,7
Voie verte (collège de Marsas)	0,7
Trottoir partagé (zone commerciale Cavignac)	0,3

## DÉFINITION DES AMÉNAGEMENTS PRÉSENTS SUR LE TERRITOIRE

Typologie d'aménagement	Longueur (en km)
Zones de circulation apaisée	12,7
Voie verte (collège de Marsas)	0,7
Trottoir partagé (zone commerciale Cavignac)	0,3



Zones de circulation apaisée

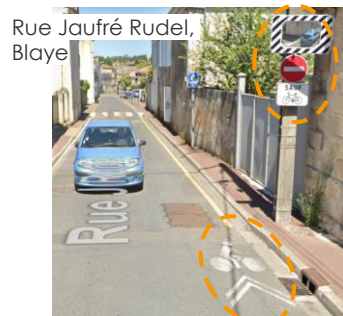
**Les zones de circulation apaisée** sont des rues ou des ensembles de rues où la vitesse maximale autorisée est abaissée à 20 ou 30 km/h, suffisant à garantir le partage de la voirie entre les différents modes de déplacement.



Voie verte

**Une voie verte** est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés (piétons, cycles, cavaliers, ...) et ayants-droits (pompiers, ...)

## LES AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES ENVISAGEABLES



**Trajectoire matérialisée**



**Chaussée à Voie Centrale Banalisée - « Chaucidou »**



**Bande cyclable**



**Piste cyclable**

**Le jalonnement** vertical (panneaux d'orientation) ou horizontal (pictogrammes) pour les itinéraires cyclables est essentielle pour rassurer les cyclistes sur leur itinéraire assurant l'efficacité du réseau cyclable.

**La CVCB** transforme une chaussée à deux voies de circulation automobile en une voie centrale banalisée bidirectionnelle et deux espaces de circulation dédiés aux modes actifs alors prioritaires.

**La bande cyclable** est une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues aux cyclomobiles légers (trottinettes électriques, gyropodes, ...) et aux engins de déplacement personnel motorisés sur une chaussée à plusieurs voies. Contrairement à la piste cyclable, elle n'est pas physiquement séparée du reste de la chaussée.

**La piste cyclable** est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers (trottinettes électriques, gyropodes, ...) et aux engins de déplacement personnel motorisés. La piste cyclable est un «site propre», séparé physiquement du reste de la chaussée.

## LA CHAUCIDOU TRANSFORME LA CHAUSSÉE SANS IMPACTER LA LARGEUR DE VOIRIE



Chaussée initiale  
à deux voies de circulation automobile

- + Mise en oeuvre encadrée
- + Faible largeur de voirie nécessaire
- + Faible coût
- + Partage de la voirie



Chaucidou : une voie centrale banalisée bidirectionnelle  
et deux espaces de circulation dédiés aux modes actifs alors prioritaires.

## DES ZONES DE CIRCULATION APAISÉES AVEC DES TRAITEMENTS PLUS OU MOINS CONTRAIGNANTS POUR RÉDUIRE LES VITESSES

Entrée Z30, D250, St-Yzan-de-Soudiac



Entrée de la Zone 30 non matérialisée suivie de ralentisseurs

Entrée Z30, Le Bourg, centre-ville de Marcenais



Entrée de zone 30 matérialisée suivie de ralentisseurs

Parvis de l'église – D248 - Cézac

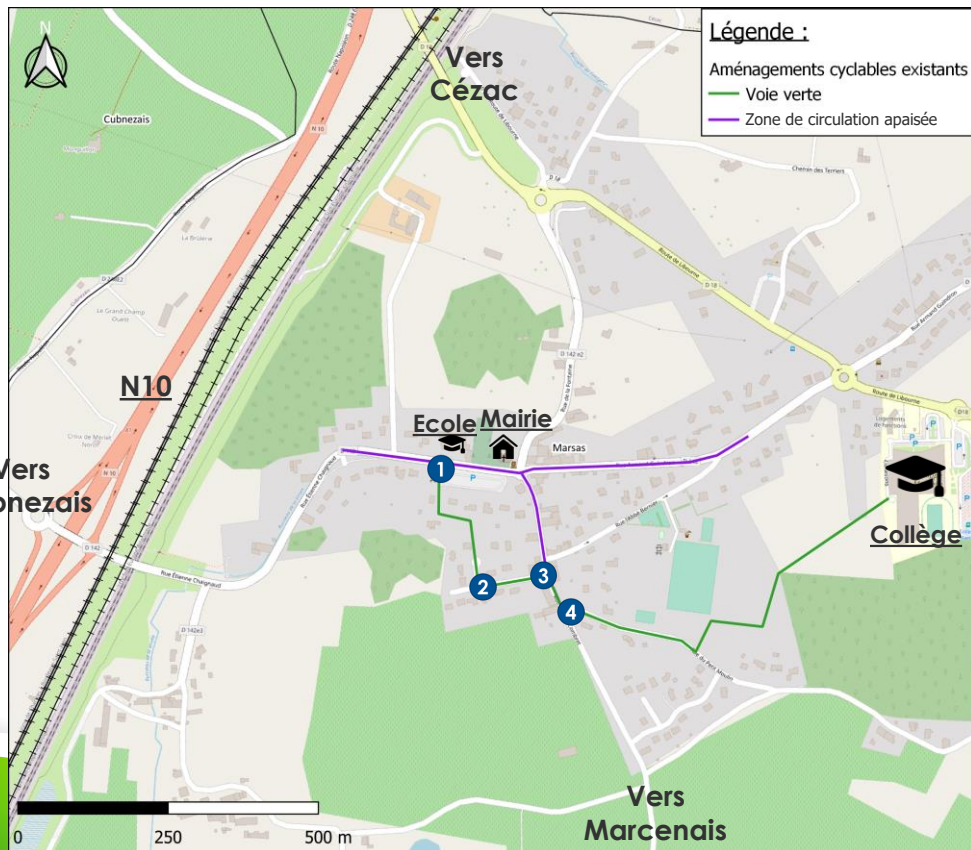


Transformer la route en rue pour casser la vitesse. Zone 30 : l'aménagement du parvis matérialise la limitation de vitesse

- ▶ Les zones 30 et zones de rencontre limitent respectivement la vitesse de circulation à 30 et 20km/h. Ces espaces de circulation apaisée devraient suffire à faciliter une cohabitation entre les différents usagers. Pour ce faire, **une cohérence de l'aménagement de la zone et de la limitation est nécessaire.**
- ▶ Ces zones de circulation apaisées doivent être aménagées afin de **forcer les véhicules à ralentir** : matérialisation de l'entrée de la zone, aménagement de la zone (chicanes, plateaux surélevés, ...).
- ▶ La zone de rencontre (limitée à 20 km/h) donne la priorité aux piétons, autorisés à circuler sur la chaussée, sur les véhicules.



# VOIE VERTE – UN ITINÉRAIRE SÉCURISÉ NÉCESSITANT PONCTUELLEMENT DES REPRISES DE L'AMÉNAGEMENT ET DU JALONNEMENT



Voie verte, D142, Marsas



Impasse de la Peupleraie



Impasse de la Peupleraie



Discontinuité du jalonnement directionnel

Chemin du Petit Moulin



Aménagement à reprendre :  
Arasement du trottoir,  
jalonnement et sécurisation

Cartographie de la voie verte et de la zone de circulation apaisée de la commune de Marsas (Source : AJBD)

## VOIE VERTE – UN ITINÉRAIRE SÉCURISÉ NÉCESSITANT PONCTUELLEMENT DES REPRISES DE L'AMÉNAGEMENT ET DU JALONNEMENT

- 1 L'entrée de la voie verte est bien matérialisée (panneau C115 visible, pictogramme en entrée d'aménagement et revêtement distinct)
- 2 La fin de la voie verte est correctement matérialisée mais aucune continuité n'est assurée (absence de jalonnement d'orientation)
- 3 **Absence de jalonnement** (vertical ou horizontal) indiquant l'itinéraire à suivre pour rejoindre le reste de la voie verte débouchant au collège
- 4 La signalétique de cette intersection est confuse.
  - ▶ La voie verte n'est **pas matérialisée** par un panneau C115. En conséquence, les riverains ne sont pas informés de l'existence de la voie verte (la voiture stationnée illicitement sur trottoir en atteste)
  - ▶ Contrairement à l'aménagement rue Etienne Chaignaud (D142), l'entrée de voie verte n'est **pas matérialisée** par des pictogrammes mais par une bande verte (signalisation à harmoniser).
  - ▶ Le trottoir d'entrée de voie verte n'est **pas arasé**, pouvant causer la chute de cyclistes s'il ne pénètre pas sur l'aménagement correctement.

Voie verte, D142, Marsas



Impasse de la Peupleraie



Impasse de la Peupleraie



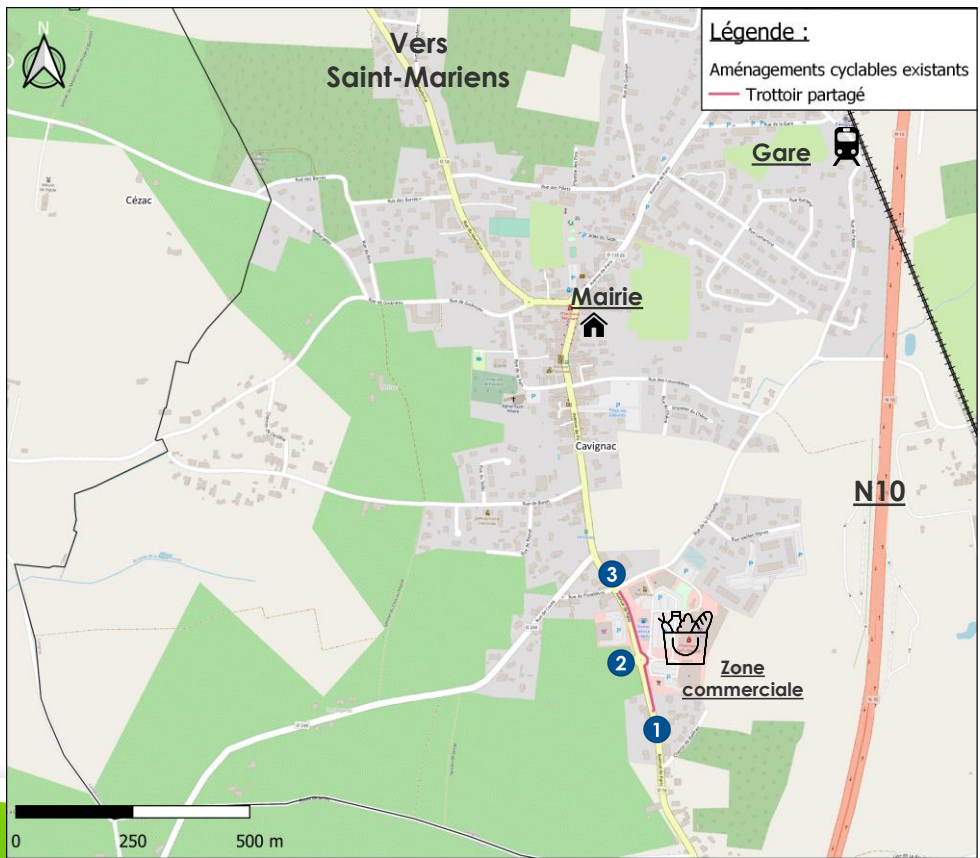
*Discontinuité du  
jalonnement directionnel*

Chemin du Petit Moulin



*Aménagement à reprendre :  
Arasement du trottoir,  
jalonnement et sécurisation*

# DIAGNOSTIC TERRAIN – UN DÉBUT D'AMÉNAGEMENT DE LA ZONE COMMERCIALE ISOLÉ ET NON CONFORME À L'ÉTAT DE L'ART



Cartographie du trottoir partagé de la zone commerciale de la commune de Cavignac (Source : AJBD)



Absence de jalonnement (pictogramme comme panneau C115 d'entrée de voie verte)



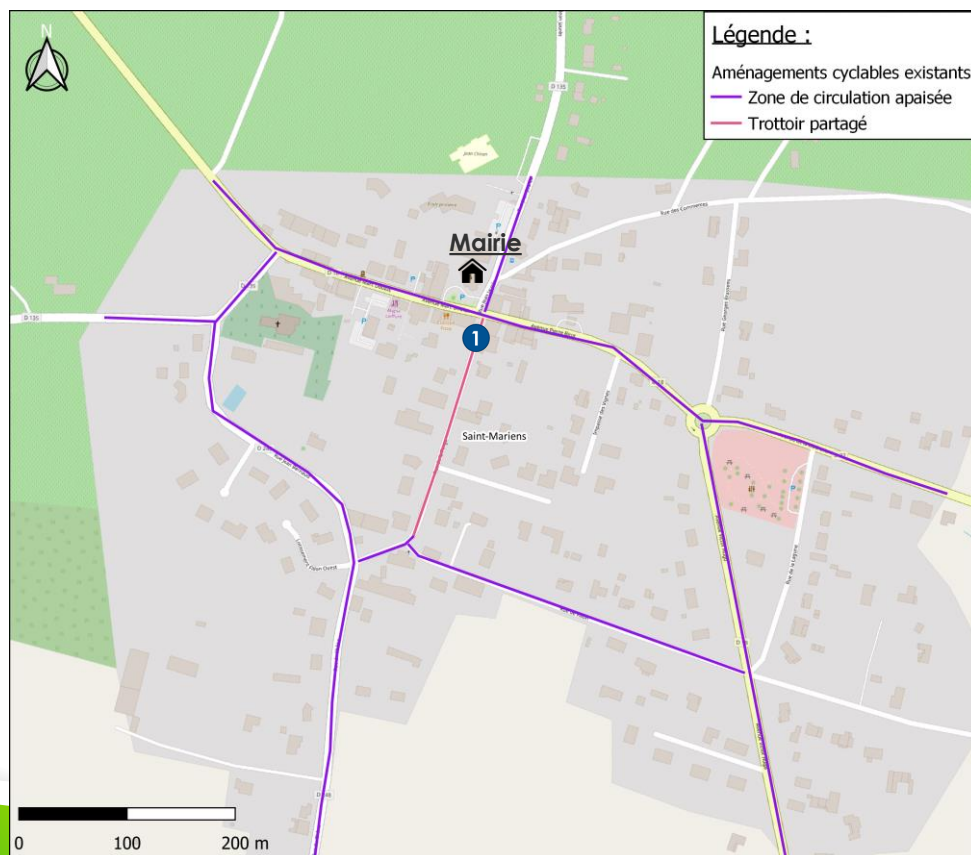
Largeur insuffisante de l'aménagement



Discontinuité de l'aménagement

D18, Cavignac

# UNE FAIBLE TENTATIVE DE RÉÉQUILIBRAGE DE LA LARGEUR DE VOIRIE AU PROFIT DES MODES ACTIFS – UNE COHABITATION VÉLO/PIÉTON À ÉVITER (HORS VOIES VERTES)



**Cartographie des aménagements présents sur la commune de Saint-Mariens** (Source : AJBD)



*Aménagement non conforme utilisé comme espace de stationnement*

## Travaux de voirie effectués en avril 2021

Le Code de l'Environnement oblige les collectivités à aménager pour le vélo. L'obligation d'aménagement ne connaît aucune exception. ([article L228-2](#))

## JALONNEMENT – LE DOUBLE SENS CYCLABLE À GÉNÉRALISER. IL PERMET DE MATÉRIALISER LA PLACE DU VÉLO SUR LA CHAUSSÉE



Double sens cyclable matérialisé



Panneau de rappel aux automobilistes de la possibilité de croiser des cyclistes à contre-sens de la circulation



Cette rue de centre-ville, limitée à 30km/h, devrait avoir un DSC

- ▶ Toutes les voiries dont la vitesse maximale autorisée  $\leq 30$  km/h sont à double sens pour les vélos, sauf si la collectivité l'interdit (R110-2 Code de la Route).
- ▶ Au-delà des obligations :
  - ▶ Les sens interdits sont très pénalisants à vélo
  - ▶ Le double-sens cyclable est extrêmement sûr
  - ▶ Il n'existe aucune contre-indication sérieuse à sa généralisation, même dans les rues étroites

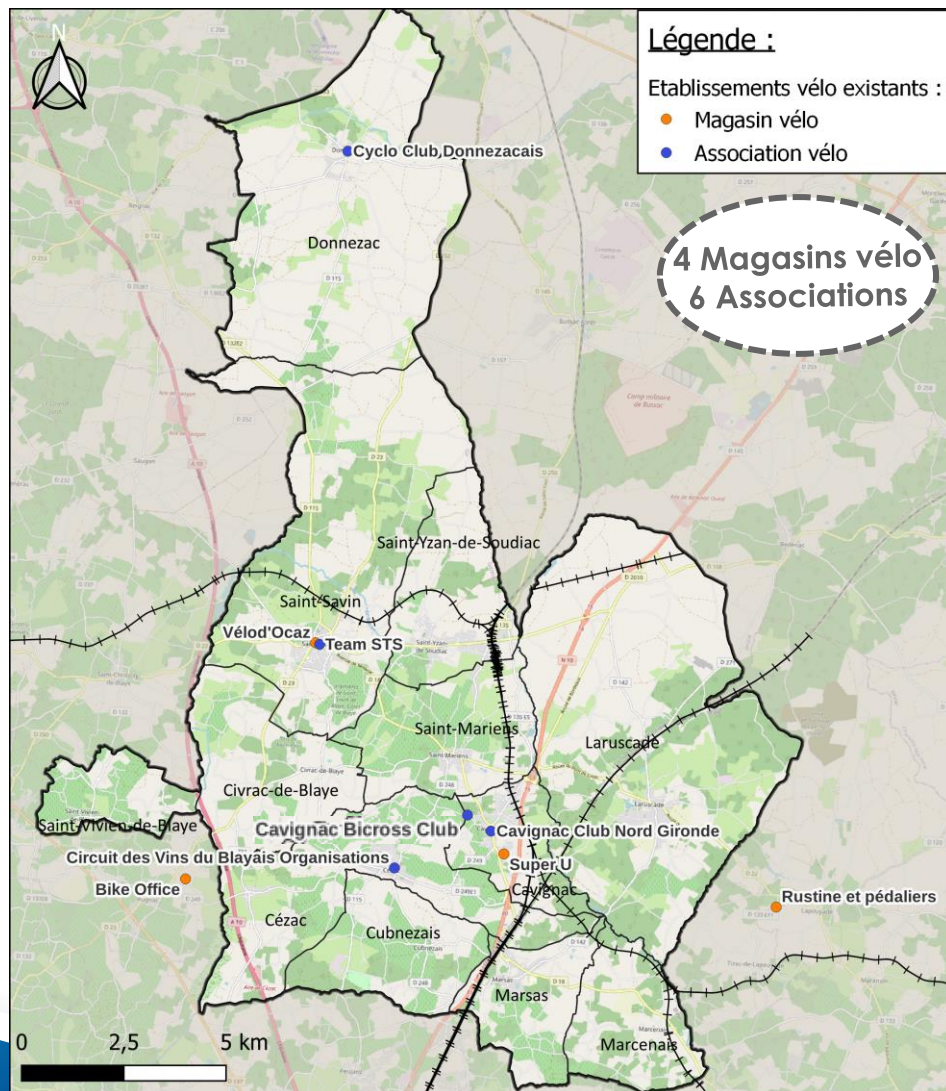




# Les services vélo de la CCLNG



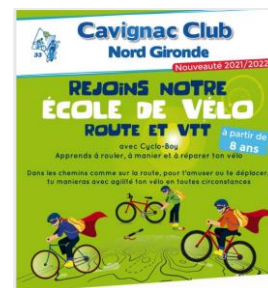
UN UNIQUE MAGASIN SPÉCIALISÉ (VÉLOD'OCAZ). UN TISSU ASSOCIATIF CONSÉQUENT SUR LEQUEL SE REPOSER POUR ASSURER LA COMMUNICATION DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE.



Vélod'Ocaz (Saint-Savin)  
Vente vélo/VAE, atelier réparation, relais d'information



Team STS (Saint-Savin)  
Association de cyclisme amateur



Cavignac Club Nord Gironde (Cavignac)  
Association de cyclisme amateur et école de vélo

# UNE COMMUNICATION ET UN ACCOMPAGNEMENT DE LA POPULATION AU REPORT VERS LE VÉLO À RENFORCER

## Accompagnement et communication

- ▶ **Apprentissage du vélo à l'école** : mise en place d'un permis vélo au sein des écoles primaires (Marsas et Cavignac)
  - ▶ **Equipement** : 1 pompe à vélo indiquée sur le parking du Super U (Cavignac)
  - ▶ **Support de communication** : guide des balades ludiques à vélo (CCLNG)
  - ▶ **Evènementiel** : organisation d'évènements sportifs (Laruscade, Saint-Yzan-de-Soudiac, Cavignac et Donnezac)
- 
- ▶ Aucune **aide économique**

### Services supplémentaires cités par les élus de la CCLNG

- ▶ **Sensibilisation à la prévention routière** et au partage de la route
- ▶ **Intermodalité** : un service de vélo en libre service envisagé par les élus de Cavignac, Saint-Mariens, Saint-Yzan et Laruscade entre la gare de Saint-Yzan et le futur site de Flying Whales



Supports de communication vélo

## ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE

### VIVRE BIEN ! - ENSEMBLE

### La voie est libre !

faciliter la circulation des passants, poussettes, fauteuils

---

EN CAR

EN TRAIN

COVOITURAGE

LE TRANSPORT À LA DEMANDE

Construction des rubriques « Environnement et Mobilité » des sites internet de Saint-Savin et de la CCLNG



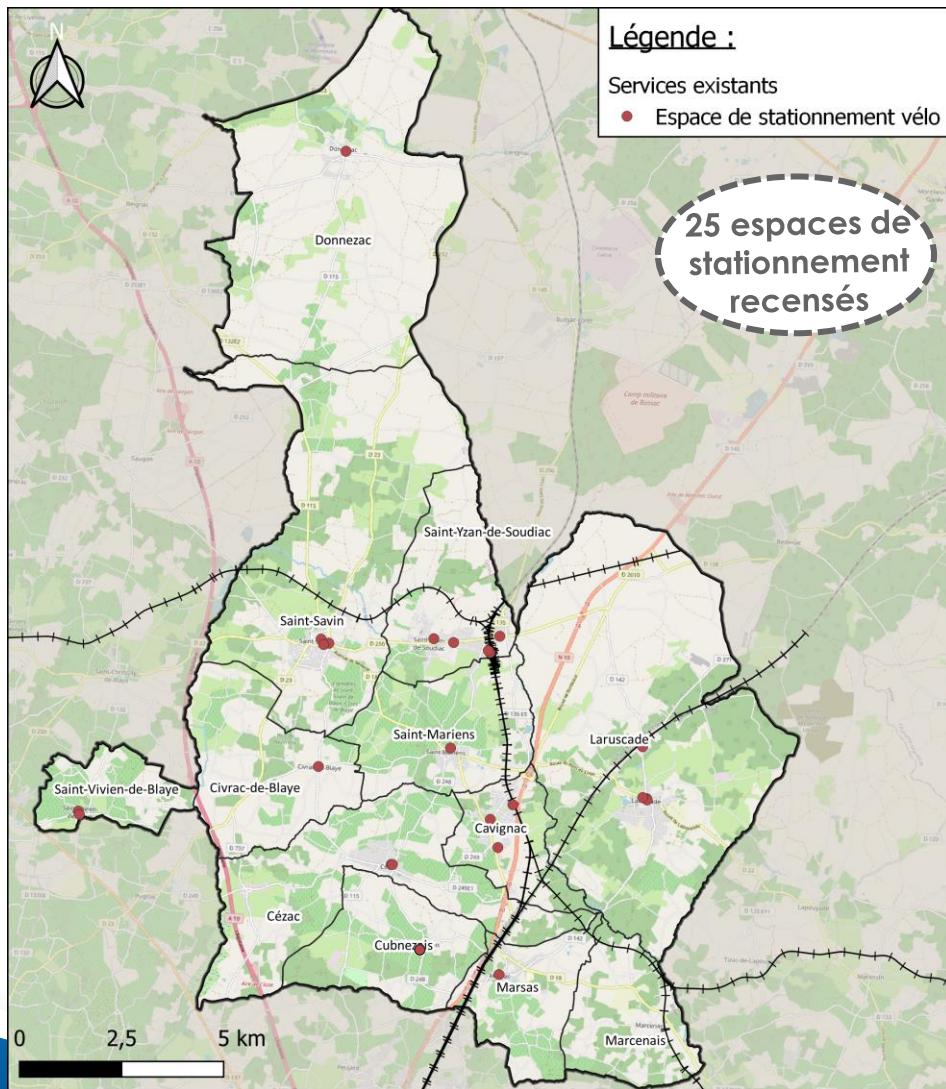
... et le vélo !



Services de conseil, vente vélos & VAE, ateliers réparation



## DES ESPACES DE STATIONNEMENT VÉLO À MULTIPLIER



Mairie de Marcenais

Services administratifs



Place de la Libération, Saint-Savin

Commerces de proximité



Halte ferroviaire de Cavignac

Pôles d'intermodalité

Exemples de pôles générateurs de déplacements sans espace de stationnement vélo ou nécessitant une évolution de l'offre

DES ESPACES DE STATIONNEMENT VÉLO DE MODÈLE ET DE SÉCURITÉ NON HOMOGENÈ. CERTAINS COMMERCES PRIVÉS S'ÉQUIPENT ATTESTANT D'UN RÉEL BESOIN DE LA POPULATION

Il faut favoriser les arceaux aux racks à vélo !

- ▶ Les arceaux vélo devront remplacer les « pincés-roues », qui ne permettent pas de sécuriser le cadre et peuvent endommager les roues.
- ▶ Un achat groupé des futurs équipements de stationnement permettrait une homogénéisation de la sécurisation des espaces de stationnement tout en leur assurant une visibilité accrue.
- ▶ Installer des arceaux à vélo près des équipements publics, destinations quotidiennes (entreprises, pôles culturels) et commerces de proximité faciliterait le report modale des habitants vers le vélo.

Stade – rue du 11 Novembre - Cézac



McDonald's – Rue Neuve – Cavignac



Mairie – rue du 11 Novembre - Cézac



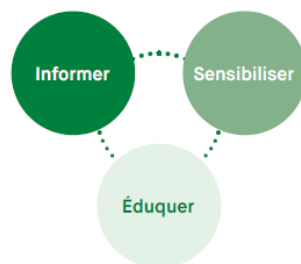
Boulangerie – D22 – Laruscade



## LE DÉPARTEMENT, UN ACTEUR VOLONTAIRE DU VÉLO

Le département est un acteur important pour initier une dynamique en faveur du vélo. Il démontre son engagement notamment par les actions suivantes :

- ▶ Création du document « Mettre en place sa politique vélo »
- ▶ Ateliers de remise en selle
- ▶ Dons de vélos remis à neuf par l'association Vélophonie
- ▶ Soutien aux associations Drop de béton à travers le programme Bike for Job proposant deux certifications qualifiantes : éducateur mobilité à vélo (animation) et opérateur cycle (mécanique).



Exemples d'actions menées par le Département en faveur du vélo (Source : [Gironde.fr](https://www.gironde.fr))

## LES SOLUTIONS : DONNER UNE RÉELLE PLACE AU VÉLO

### Constats

- Un manque général d'espaces de stationnement freine la pratique du vélo et l'intermodalité

#### ► 1 / Multiplication des espaces de stationnement vélo sur le territoire

### Constats

- L'aménagement du territoire peut matérialiser la présence des cyclistes et faciliter leurs déplacements
- Le vélo est encore considéré comme un mode de déplacement secondaire

#### ► 2 / Accompagner les communes vers la généralisation des dispositifs qui facilitent la circulation à vélo : double-sens cyclable

### Constats

- Certains automobilistes restent encore peu respectueux des cyclistes
- Les nouveaux aménagements pour les vélos sont souvent méconnus des automobilistes

#### ► 3/ Une campagne de communication permettrait d'éduquer l'ensemble des acteurs

### Constats

- Le projet RER Métropolitain devrait avoir pour impact de multiplier par 10 la fréquentation des gares du territoire
- Le territoire envisage de profiter de l'implantation du site Flying Whales pour proposer un service de vélo en libre service à la gare de Saint-Yzan-de-Soudiac

#### ► 4/ Un service de location de vélo en libre service (VLS) serait pertinent dans une logique du dernier kilomètre

## LES SOLUTIONS : ACCOMPAGNER LES HABITANTS DANS LEUR REPORT MODAL VERS LE VÉLO

### Constats

- La CCLNG souhaite développer les liaisons intercommunales ;
  - Les contraintes de relief peuvent être minimisées par une assistance électrique ;
  - Le coût important d'un VAE peut dissuader le report modal vers le vélo.
- ▶ **5/ Un service de location de vélo à assistance électrique de longue durée (VAELD) serait pertinent pour favoriser le report modal**
- ▶ **6/ Une aide financière pour l'achat d'un VAE (ou à l'équipement) aiderait les ménages à initier une transition vers le vélo**

### Constats

- L'accès à une offre d'entretien des cycles apporte un confort et une sécurité supplémentaires pour les usagers réguliers du vélo;
  - Peu de vélocistes sont implantés sur le territoire : une partie du territoire ne bénéficie pas de service vélo de proximité (achat, location, réparation).
- ▶ **7/ Le déploiement d'ateliers itinérants (cours, ateliers, etc.) ou de stations de réparation pallierait à ce manque**

### Constats

- Une faible minorité des enfants scolarisés au sein de la CCLNG apprennent à faire du vélo à l'école. L'ADEME identifie les collégiens et lycéens comme prioritaire pour le développement de l'usage du vélo ;
  - Selon une étude du Club des villes et territoires cyclables, 20% des Français ne sont pas à l'aise à vélo.
- ▶ **8/ Mise en place du programme « Savoir Rouler à Vélo à l'école » pour les classes de CM1-CM2 du territoire et la création séances de « remise en selle » pour un public adulte**

# SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 La politique mobilité de la CCLNG
- 3 Analyse territoriale de la CCLNG
- 4 Population et déplacements
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 **Enquête en ligne**
- 7 Atelier de concertation
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

## MISE À CONTRIBUTION DE LA POPULATION UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE

- ▶ Une enquête en ligne a été déployée auprès des habitants du territoire afin de recueillir leurs avis sur la pratique du vélo sur le territoire.
- ▶ Ce questionnaire a permis de recueillir de nouvelles données qualitatives et quantitatives pour compléter les éléments du diagnostic.
- ▶ L'enquête était organisée autour des parties suivantes :
  - ▶ Profils des répondants
  - ▶ Compréhension des destinations quotidiennes et des modes de déplacement associés
  - ▶ Pratique générale du vélo et de la marche
  - ▶ Focus sur les déplacements utilitaires
  - ▶ Evaluation de l'écosystème vélo de la Communauté de Communes
  - ▶ Identification des freins à une pratique quotidienne du vélo
  - ▶ Identification des actions à prioriser afin de développer la pratique du vélo



### Enquête en ligne

#### Bienvenue sur ce questionnaire

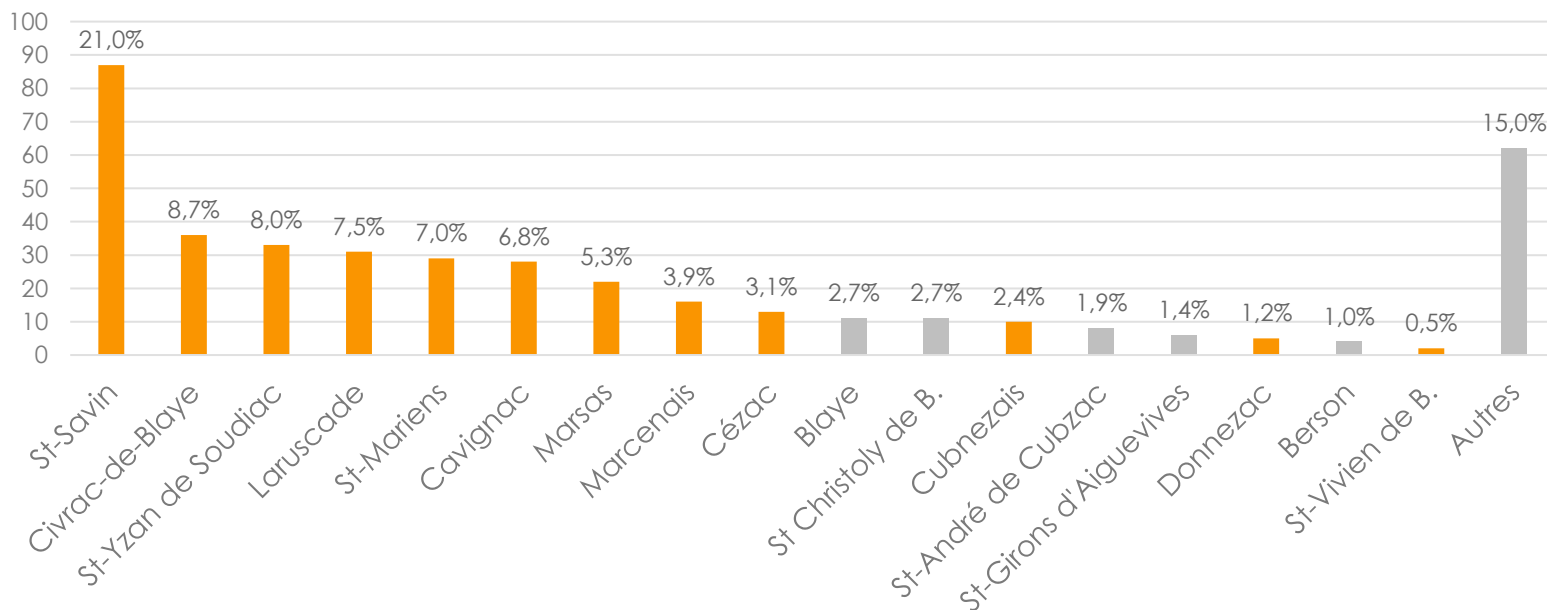
#### Pourquoi cette enquête ?

La Communauté de Communes du Clermontois souhaite accompagner le développement de la pratique de la marche et du vélo (modes dits "actifs") pour les déplacements du quotidien. Pour cela, elle réalise aujourd'hui une étude afin de définir la future politique des mobilités actives sur le territoire.

Cette étude de schéma directeur des modes actifs vise à donner une réelle place aux piétons et aux cyclistes au sein du Pays du Clermontois pour les années à venir. Elle vise à définir un ensemble de services et d'itinéraires cyclables continus et sécurisés dans une démarche de co-construction entre les habitants, élus et services communaux.

## LES TAUX DE PARTICIPATION AU QUESTIONNAIRE EN LIGNE

- ▶ L'enquête en ligne, ouverte pendant 3 semaines en septembre, a recueilli des retours des habitants de la plupart des communes de la communauté de communes, mais aussi 18,6% de réponses de communes voisines (notamment Blaye, Saint-Christoly-de-Blaye, Saint-André-de-Cubzac).
- ▶ 1 répondant sur 5 habite à **Saint-Savin** et plus d'1/4 est résident d'une **commune hors de la communauté de communes**.
- ▶ Au total, **417 réponses** d'habitants ont été collectées.

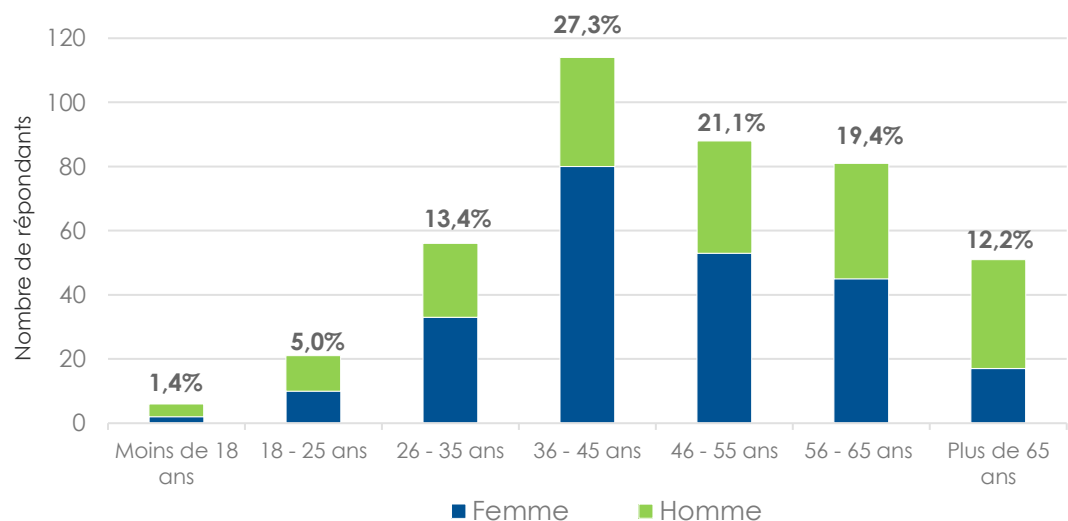


Répartition des communes de résidences des répondants au questionnaire  
(en pourcentage total de répondants. 100% = 417 répondants)



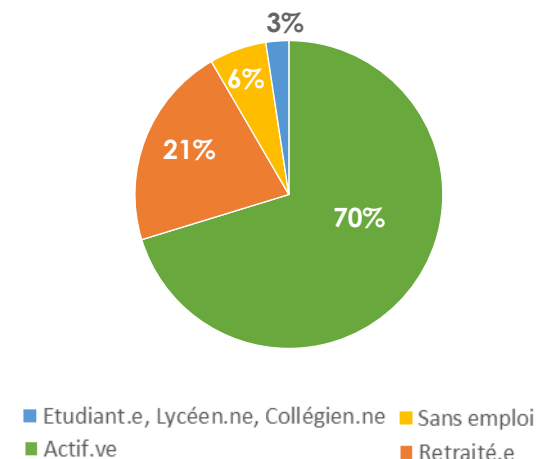
## ANALYSE DU PROFIL DES HABITANTS AYANT RÉPONDU À L'ENQUÊTE

- ▶ Les **36 – 45 ans et 46-55 ans** sont les deux tranches d'âge les plus représentées, avec près de la moitié des répondants (**48,4%**).
- ▶ Plus de la moitié des répondants (**58%**) sont des **femmes**.
- ▶ Les **actifs** représentent l'essentiel des participants (**70%**).
- ▶ **6%** des répondants (soit 24 personnes) disent présenter une condition physique particulière ou un **handicap rendant l'usage du vélo difficile**.



Répartition des réponses au questionnaire par tranche d'âge et genre  
(en pourcentage de répondants)

100% = 417 répondants



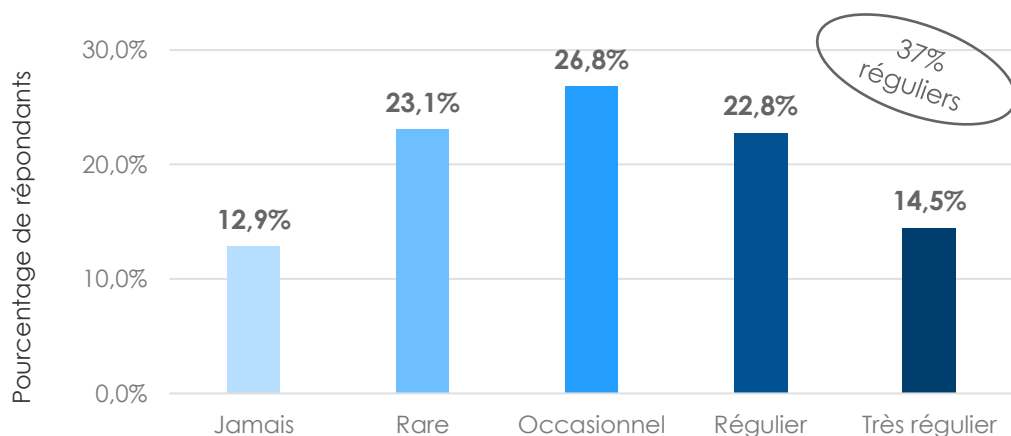
Répartition des réponses au questionnaire par situation socio-économique  
(en pourcentage de répondants)

100% = 417 répondants

# ANALYSE DES FRÉQUENCES D'USAGE DU VÉLO

## I RÉPONDANT SUR 3 EST UN CYCLISTE RÉGULIER (2X /SEMAINE OU PLUS)

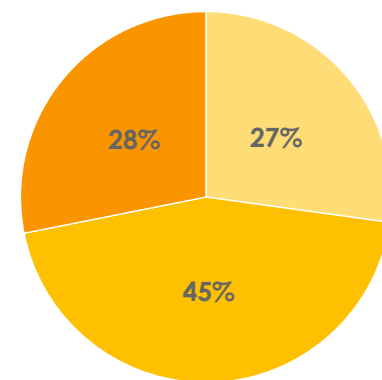
- ▶ **L'enquête a réussi à atteindre une population plus large que les cyclistes convaincus.** Près d'un tiers des participants (36%) n'utilise jamais ou rarement le vélo.
- ▶ Les habitants du territoire utilisent majoritairement des **vélos classiques** dans leurs usages quotidiens comme occasionnel. Toutefois, **près d'1/5 répondants utilise un vélo à assistance électrique (21%)**.



Très régulier: tous les jours ou presque | Régulier: 2 déplacements par semaine | Occasionnel: 2 déplacements par mois | Rare: moins de 2 déplacements par mois

### Fréquence d'usage du vélo sur le territoire

(En pourcentage de répondants. Total: 373 répondants)

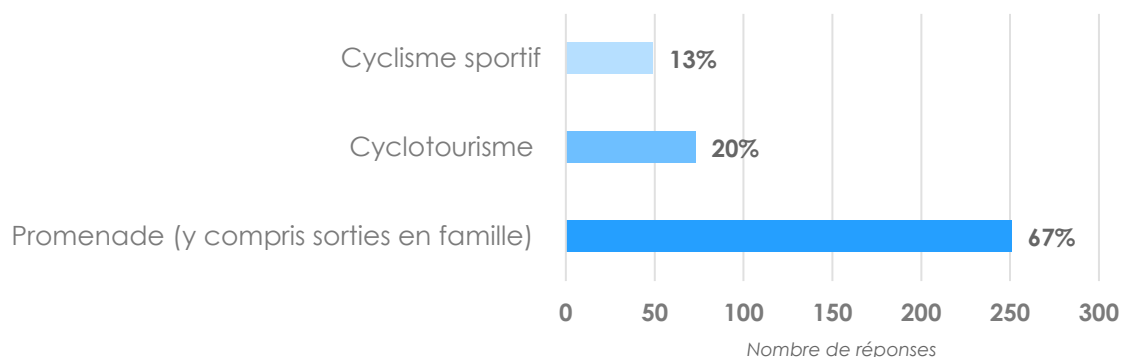


- Toute l'année
- Toute l'année mais surtout aux beaux jours
- Seulement aux beaux jours

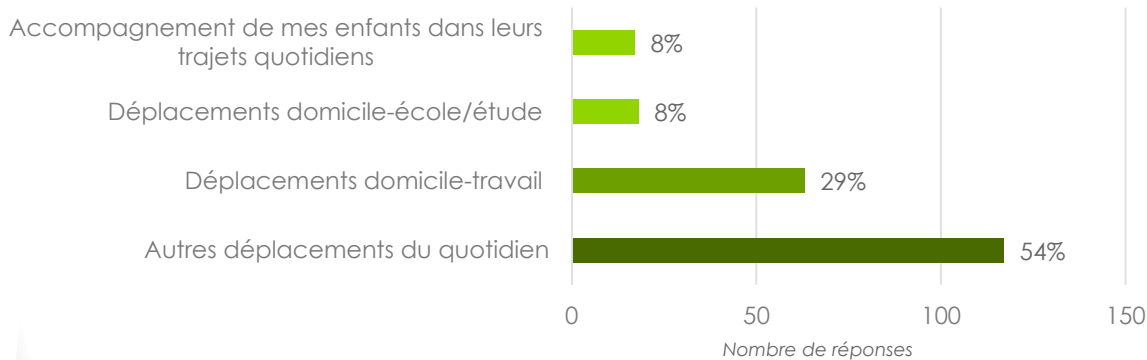
### Saisonnalité de l'usage du vélo sur le territoire

(En pourcentage de répondants. Total: 320 répondants)

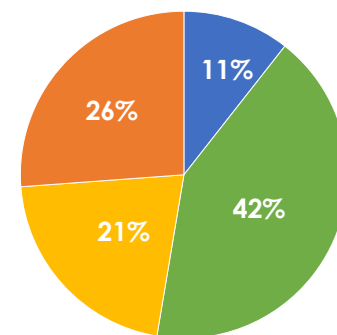
# ANALYSE DES TYPES DE DÉPLACEMENT À VÉLO - UN USAGE DU VÉLO PRINCIPALEMENT UTILISÉ POUR DES DÉPLACEMENTS OCCASIONNELS ORIENTÉS VERS LE LOISIR



**Nature du déplacement à vélo pour des déplacements de loisirs**  
(100% = 373 réponses)



**Nature du déplacement à vélo pour des déplacements utilitaires**  
(100% = 162 réponses)



■ Moins de 15 minutes ■ Entre 15 et 30 minutes  
■ Entre 30 et 45 minutes ■ Plus de 45 minutes

## Durée de trajet acceptable pour un déplacement quotidien

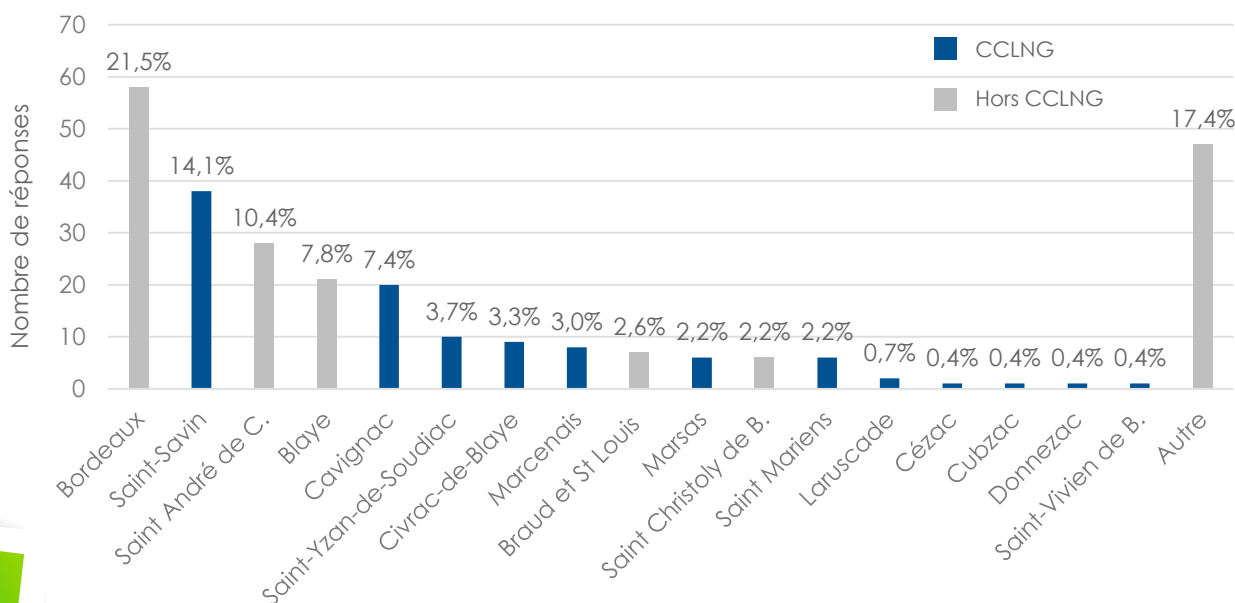
(En pourcentage de répondants. Total: 372 répondants)

Une utilisation du vélo principalement focalisée sur la promenade, ou à moindre mesure sur des déplacements quotidiens utilitaires (courses, marché, ...).

# DESTINATIONS DES DÉPLACEMENTS DOMICILE – TRAVAIL / ÉTUDES

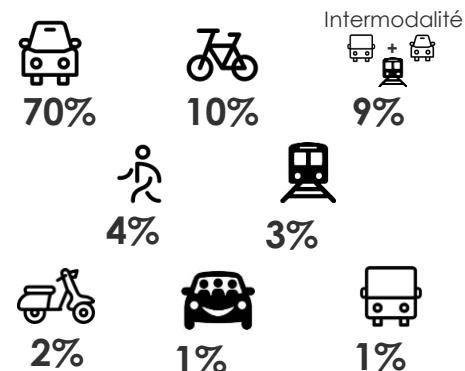
## LES PRINCIPALES CENTRALITÉS CONFIRMÉES PAR L'ENQUÊTE EN LIGNE

- ▶ La localisation de la CCLNG dans l'aire d'influence géographique de **Bordeaux Métropole** s'illustre à travers le nombre d'actifs s'y rendant quotidiennement : près ¼ des répondants.
- ▶ **Blaye et Saint-André-de-Cubzac**, situés à proximité des bassins de vie de la CCLNG, sont les destinations de travail ou d'étude de près de 19% des répondants, après **Saint-Savin** (15%) et avant **Cavignac** (8%).



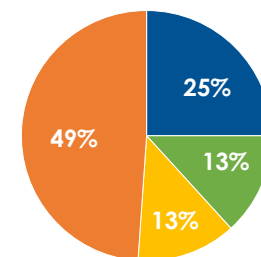
### Communes dans lesquelles se situent les lieux de travail ou d'étude des répondants

En pourcentage de répondants. Total: 270 réponses



### Part modale des trajets domicile - travail/étude réalisés par les répondants

En pourcentage de répondants. Total: 269 réponses



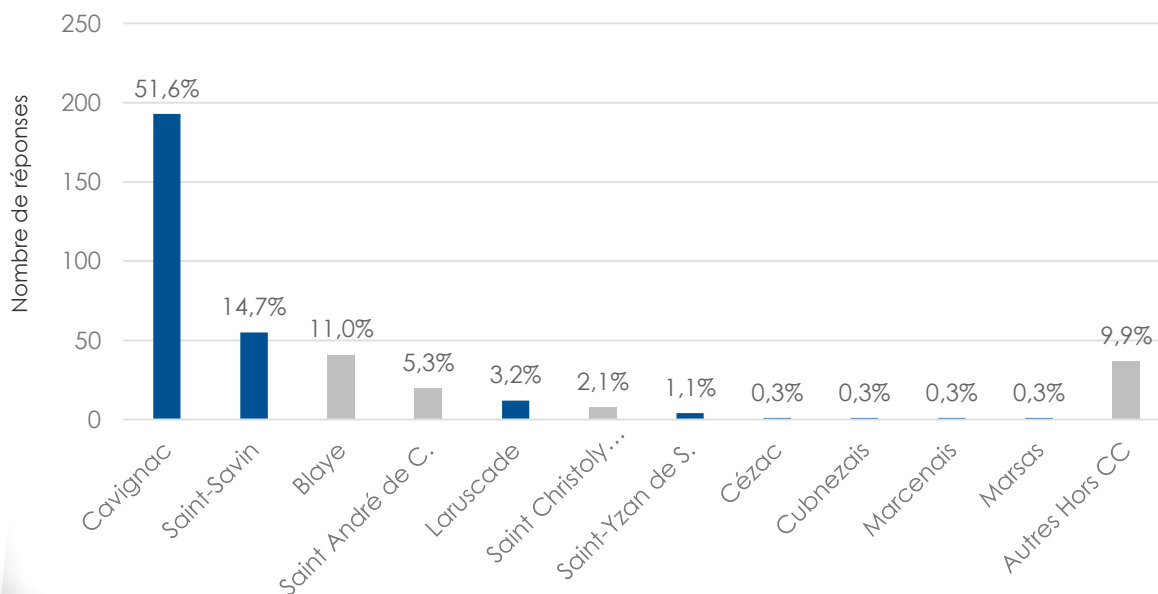
■ Moins de 5 km ■ 5 à 10 km  
■ 10 à 15 km ■ Plus de 15 km

### Distance séparant le lieu d'étude/travail du lieu de résidence

En pourcentage de répondants. Total: 270 réponses

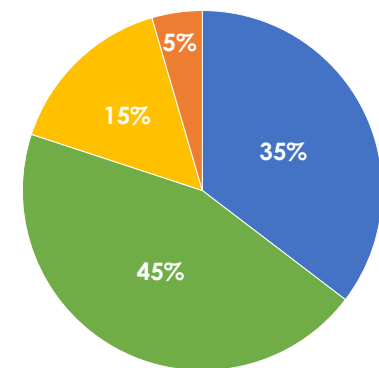
## DESTINATIONS DES DÉPLACEMENTS VERS LES SERVICES DU QUOTIDIEN DES DÉPLACEMENTS PRINCIPALEMENT DE PROXIMITÉ ACCESSIBLES À VÉLO

- ▶ **La moitié des déplacements** (52%) des répondants vers les **services quotidiens** (courses, services publics, ...) ont pour destination **Cavignac**. Près d'1/3 des déplacements (29%) a pour destination une commune hors de la CCLNG.
- ▶ 80% de ces déplacements font moins de 10 km (**35% font moins de 5km**)
- ▶ Le mode de déplacement utilisé pour rejoindre les services du quotidien reste très majoritairement la **voiture individuelle (75%), suivi du vélo (18%)**. La pratique de la marche pour ce type de déplacement reste limitée (**4%**).



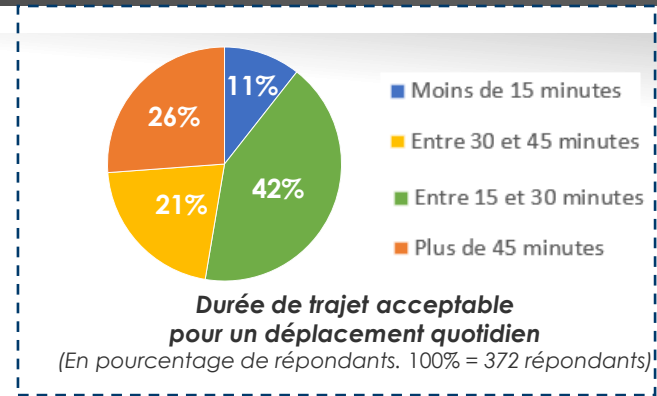
**Communes dans lesquelles les répondants se déplacent pour les services du quotidien (courses, services publics etc..)**

(En pourcentage de répondants. Total: 376 réponses)



**Distance séparant le lieu de résidence des services du quotidien**  
(en pourcentage de répondants)  
Total: 376 répondants

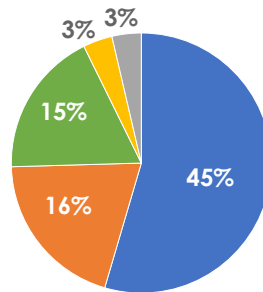
# UN TRAVAIL RESTE POSSIBLE SUR LES DÉPLACEMENTS DE MOINS DE 10 KILOMÈTRES



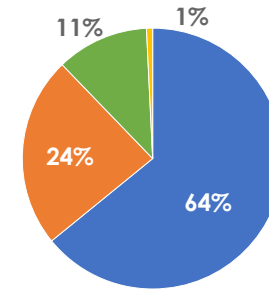
## Déplacements vers lieu travail/études

## Déplacements vers services du quotidien

### Distance < 5 km

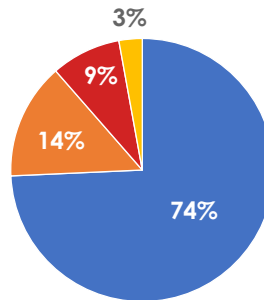


Total: 67 réponses

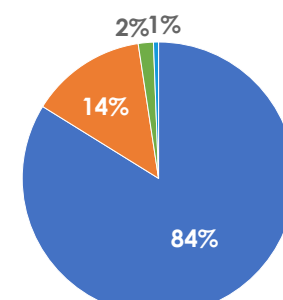


Total: 131 réponses

### Distance 5-10km



Total: 35 réponses

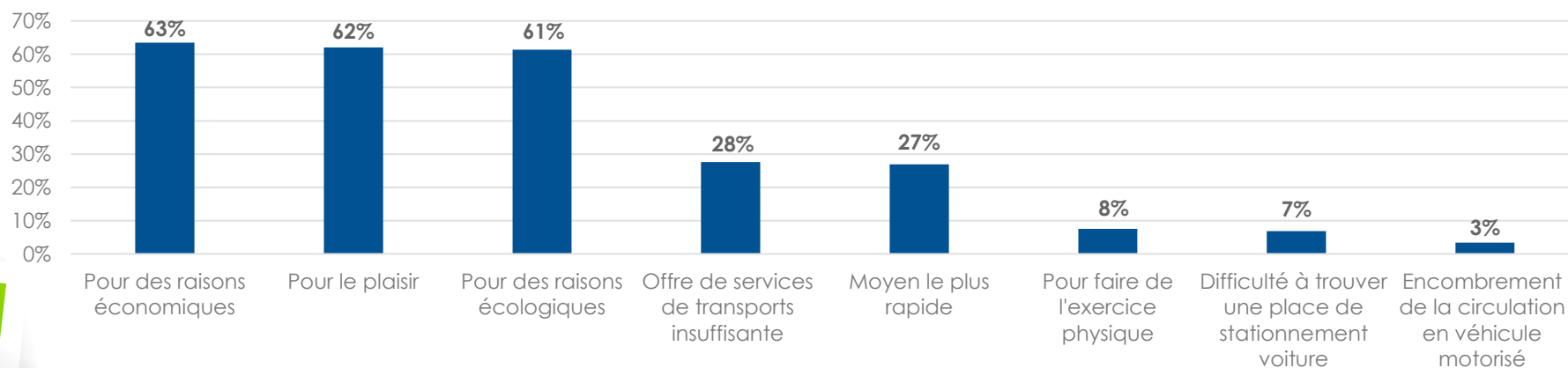


Total: 167 réponses

- Voiture
- Vélo
- Marche
- Deux-roues motorisés
- Trotinette
- Transports en commun
- Intermodalité

## ANALYSE DES RAISONS GUIDANT LA PRATIQUE DU VÉLO

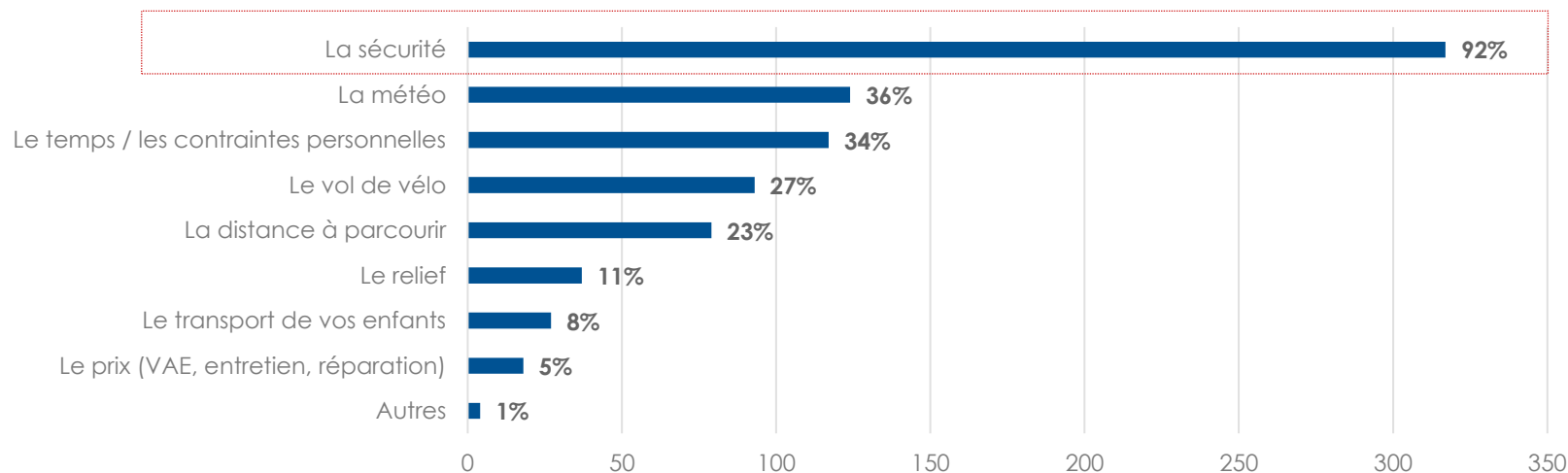
- ▶ **Le faible coût économique** de la pratique du vélo est la première raison invoquée par les répondants. Comparativement aux coûts d'usage d'une voiture individuelle, le vélo est un mode de déplacement peu coûteux, d'autant plus attractif dans un contexte de hausse des prix de l'énergie.
- ▶ Pour des trajets de courtes distances, le vélo s'affirme comme une alternative fiable à la voiture et aux transports en communs : **économique, rapide et plaisant** pour la majorité des répondants
- ▶ **Les usagers expriment un engagement important pour la mobilité durable** : l'une des principales raisons justifiant l'usage du vélo est la conviction écologique, du fait de son très faible impact sur l'environnement.



### Raisons qui justifient la pratique du vélo dans les déplacements utilitaires du quotidien

(En pourcentage d'observation. Total: 145 répondants)

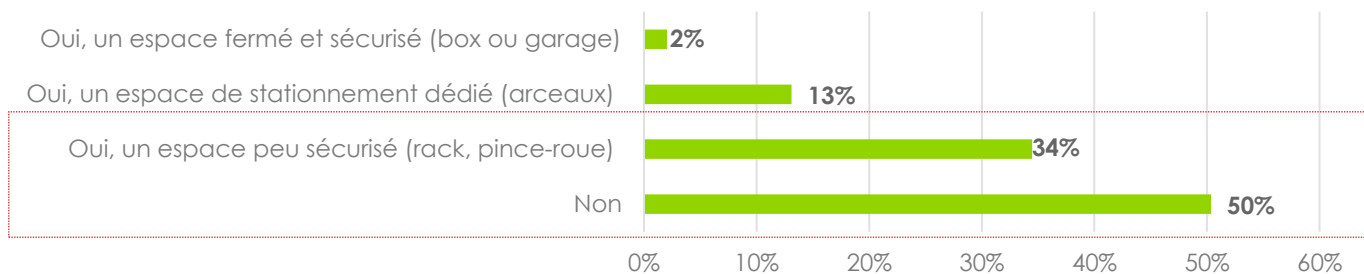
## ANALYSE DES FREINS A LA PRATIQUE DU VÉLO



### Les freins principaux à la pratique régulière du vélo

(En pourcentage d'observation. Total: 344 contributions)

- L'accès à un espace sécurisé est rarement garanti. **Plus de la moitié des répondants estiment ne disposer d'aucun dispositif de stationnement.**

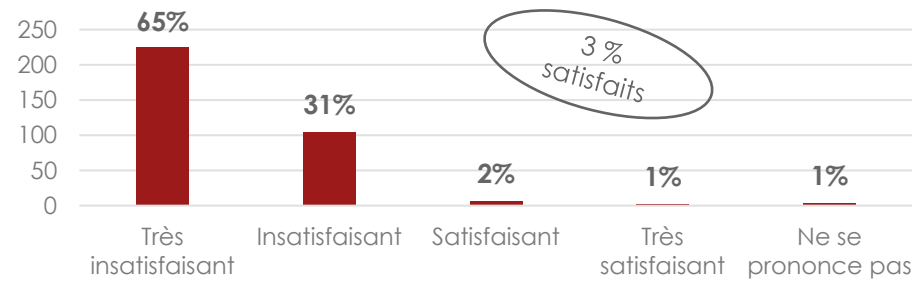


### L'accès à un espace de stationnement à destination

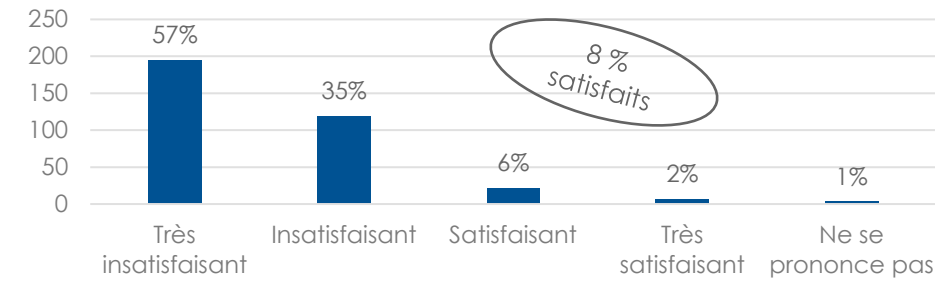
(En pourcentage de répondants. Total: 145 répondants)



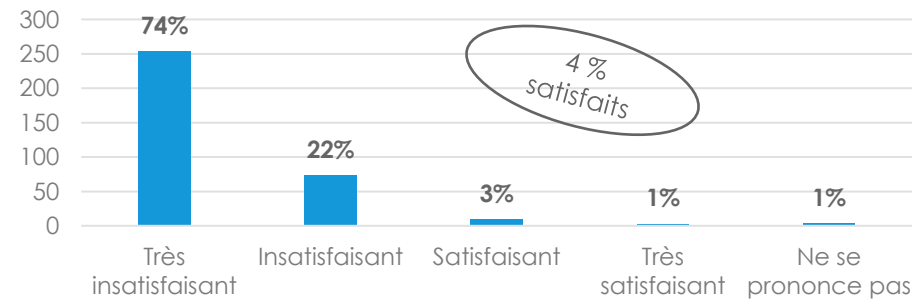
# AVIS DES HABITANTS CONCERNANT LE RÉSEAU CYCLABLE



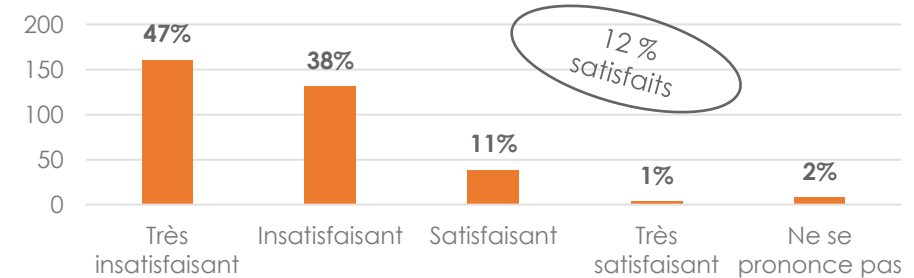
## La sécurité des trajets à vélo



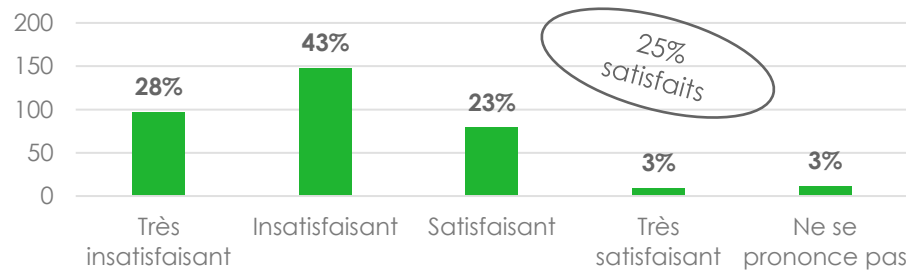
## La signalisation pour vélos (panneaux, marquage...)



## Aménagements dédiés aux vélos



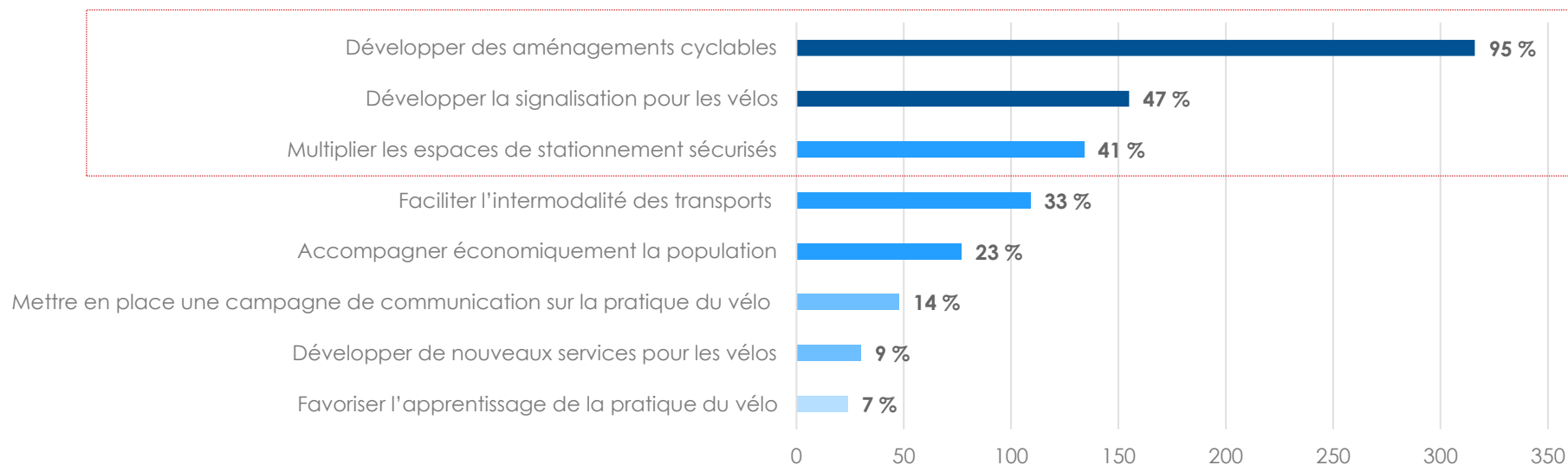
## Le stationnement vélo



## Les services à destination des cyclistes

En pourcentage de répondants. 100% = 344 répondants

# ACTIONS À PRIORISER AFIN DE DÉVELOPPER LA PRATIQUE DU VÉLO



## Actions jugées prioritaires par les répondants pour développer la pratique du vélo

(en pourcentage d'observations. 100% = 314 répondants)

# AMÉNAGEMENTS PRIORITAIRES CITÉS PAR LA POPULATION

## Principales destinations citées



Gares de  
Cavignac,  
St-Mariens  
et Blaye



Collèges  
de Marsas  
& St-Yzan



Intermarché  
de St-Savin  
& commerces  
de Cavignac

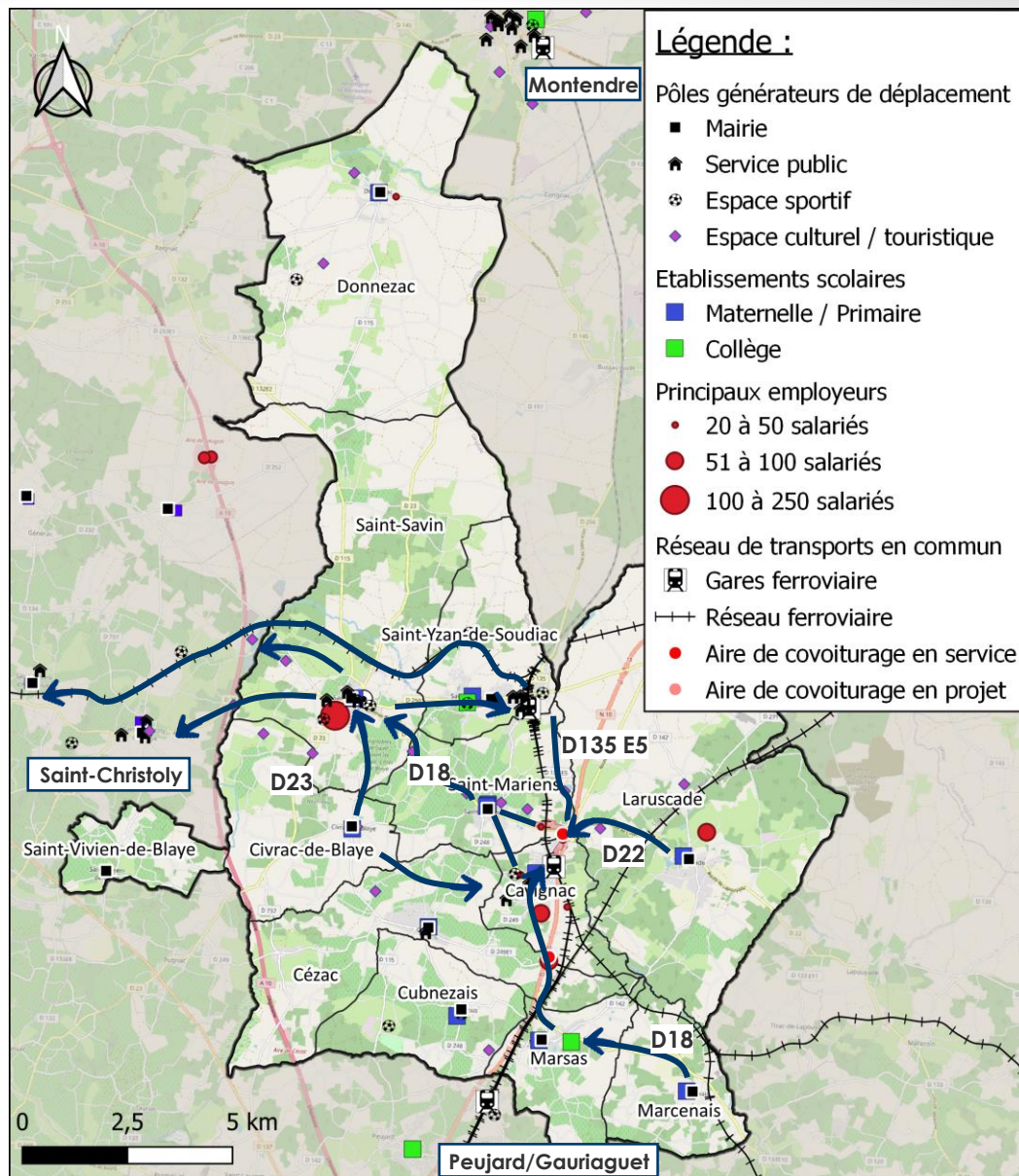
## Points noirs cités

- « D23 dangereuse à vélo »
- « Grande rue de Cavignac »
- « Eviter le trafic dangereux de la D22 pour les novices du vélo »



## Itinéraires cités

- « Toutes voies anciennement SNCF et autres n'étant plus utilisées »
- « Chemin l'aiguille et rue Gabriel Péri, St-Yzan »
- « RD22, RD18, RD135E5 »



# SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE EN LIGNE

## Les usagers et les types de déplacements

- ▶ Le vélo est un sujet suscitant l'attention des habitants, même ceux ne le pratiquant pas actuellement
- ▶ Les personnes ayant répondu à l'enquête en ligne sont principalement des actifs, habitants sur le territoire
- ▶ Parmi les répondants, la part modale du vélo est déjà supérieure à 14% pour les déplacements quotidiens de moins de 10 km (or 37% des répondants déclarent utiliser leur vélo au moins deux fois par semaine)



## Le ressenti des usagers

- ▶ Le sentiment d'insécurité, le manque d'aménagements et de stationnements sont les principaux freins à la pratique du vélo.



## Les souhaits des habitants

- ▶ Mailler le territoire : la création d'aménagements cyclables permettant de sécuriser les déplacements à vélos est l'action la plus plébiscitée (95%)
- ▶ Développer un écosystème vélo : signalisation d'orientation (47%), stationnement sécurisé (41%), faciliter l'intermodalité (33%)



# SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 Les modes actifs dans la politique mobilité de la CCLNG
- 3 Analyse territoriale de la CCLNG
- 4 Population et déplacements
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 Enquête en ligne
- 7 **Atelier de concertation**
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

## L'ATELIER PARTICIPATIF A PERMIS DE NOMBREUX ÉCHANGES AVEC LES ÉLUS ET LES HABITANTS



**05/12/2022 - Atelier de concertation  
Salle des fêtes de Marsas  
14 participants**

- ▶ **1<sup>er</sup> temps des ateliers** : les participant(e)s étaient invité(e)s à partager un mot qui selon eux/elles reflète au mieux leur vision des modes actifs au sein de la CCLNG. L'objectif était de recueillir des premières impressions.
- ▶ **2<sup>ème</sup> temps des ateliers** : 8 photos d'aménagements cyclables sont affichées aux murs. Il est demandé aux participants de donner une note sur 10 à chaque photo (en termes de sécurité, confort, attractivité, ...) pour faire émerger des préférences et des attentes.
- ▶ **3<sup>ème</sup> temps des ateliers** : les participants sont invités à dessiner sur une carte du territoire les points durs et les itinéraires nécessitant, selon eux, la construction d'un aménagement afin de sécuriser leurs déplacements.

# UN SENTIMENT D'INSÉCURITÉ QUI GÉNÈRE UNE NETTE PRÉFÉRENCE POUR LES AMÉNAGEMENTS SÉPARANT LES MODES DE CIRCULATION

Mots négatifs	Mots positifs
Danger / Insécurité (x3)	Marge de manœuvre
Manque d'aménagement cyclable (x3)	Maillage routier très fin - beaucoup de petites routes
Conflits vélos – piétons	-
Faibles largeurs de voirie	-
Réseau routier parfois mal entretenu sur les bas-côtés	-

## Atelier 1 : la vision de la population au sujet des modes actifs

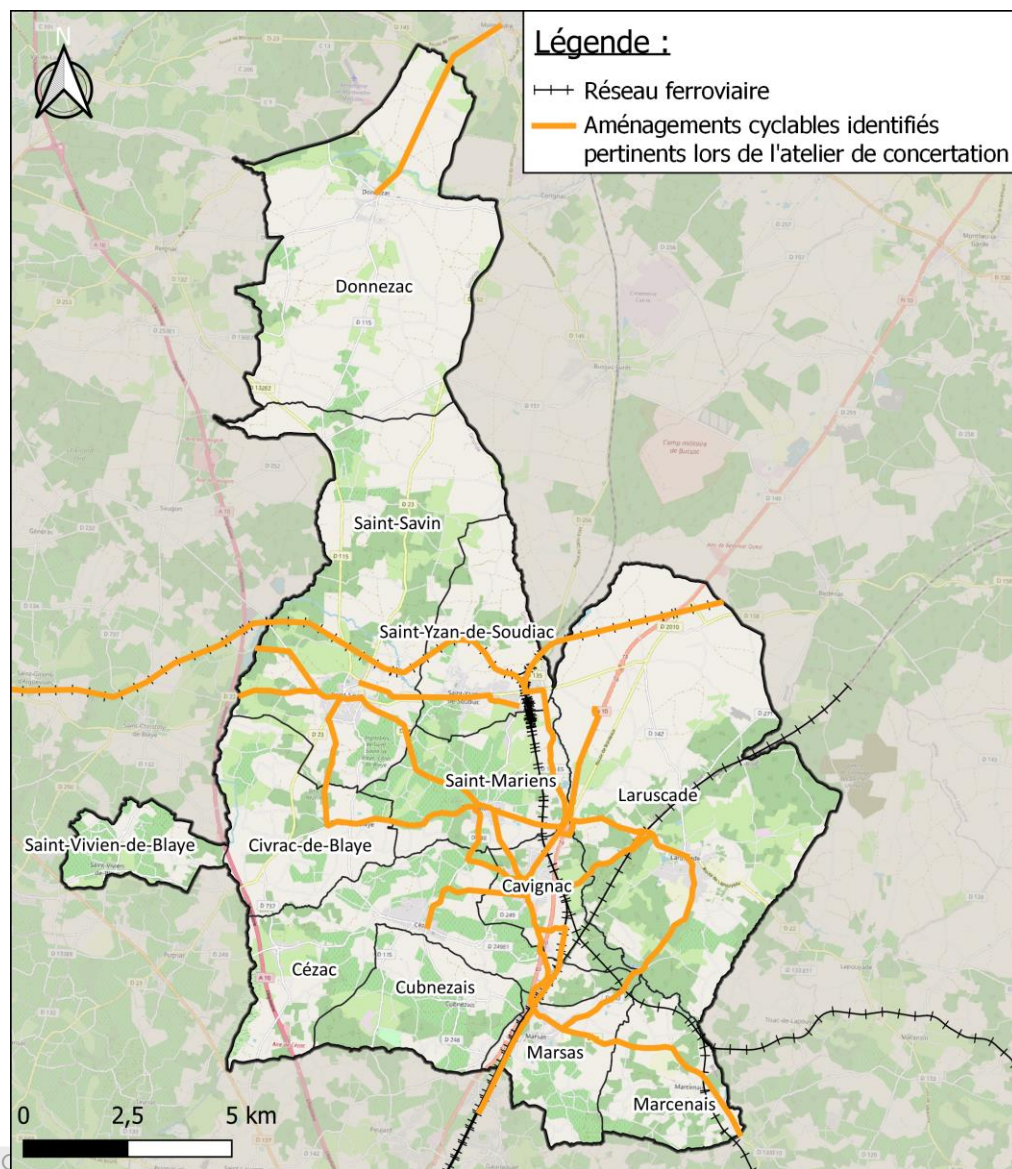
- ▶ Une nette préférence en faveur des espaces « séparés » de la circulation des voitures et des trottoirs : la **séparation, voiture/vélo mais aussi piéton/vélo**, rassure les usagers.
- ▶ Une campagne de **sensibilisation sur les zones de rencontre (zones 20/30)** est nécessaire si la CC souhaite faire reposer son schéma directeur en partie sur la pacification des centres-villes (note 3,2/10).
- ▶ Les aménagements réalisés doivent permettre une visibilité importante et limiter les **risques d'interactions entre les usagers** (risque d'emportierage)



## Atelier 2 : un partage de la voirie considéré peu sécuritaire

### 3<sup>E</sup> TEMPS D'ATELIER : IDENTIFICATION DES ITINÉRAIRES PRIORITAIRES

- ▶ Les itinéraires identifiés comme prioritaires par la population confirment les orientations stratégiques du territoire et les conclusions du diagnostic
- ▶ Le maillage d'articule autour de connexions vers les communes de Saint-Savin, Saint-Yzan-de-Soudiac, Cavignac et Marsas
- ▶ La **desserte des collèges, de la gare et de la halte ferroviaire** a été mentionné a plusieurs reprise
- ▶ Les **déplacements courts** ont été priorisés afin d'assurer la pertinence des aménagements réalisés (notamment pour la commune de Cézac).
- ▶ La connexion **Donnezac-Montendre** a été privilégiée à la connexion Donnezac - Saint-Savin
- ▶ Les **aménagements dédiés** (séparés de la circulation voiture) ont été privilégiés, identifiant ainsi plusieurs axes ferroviaires, voies de desserte et anciennes nationales a emprunter





# SOMMAIRE

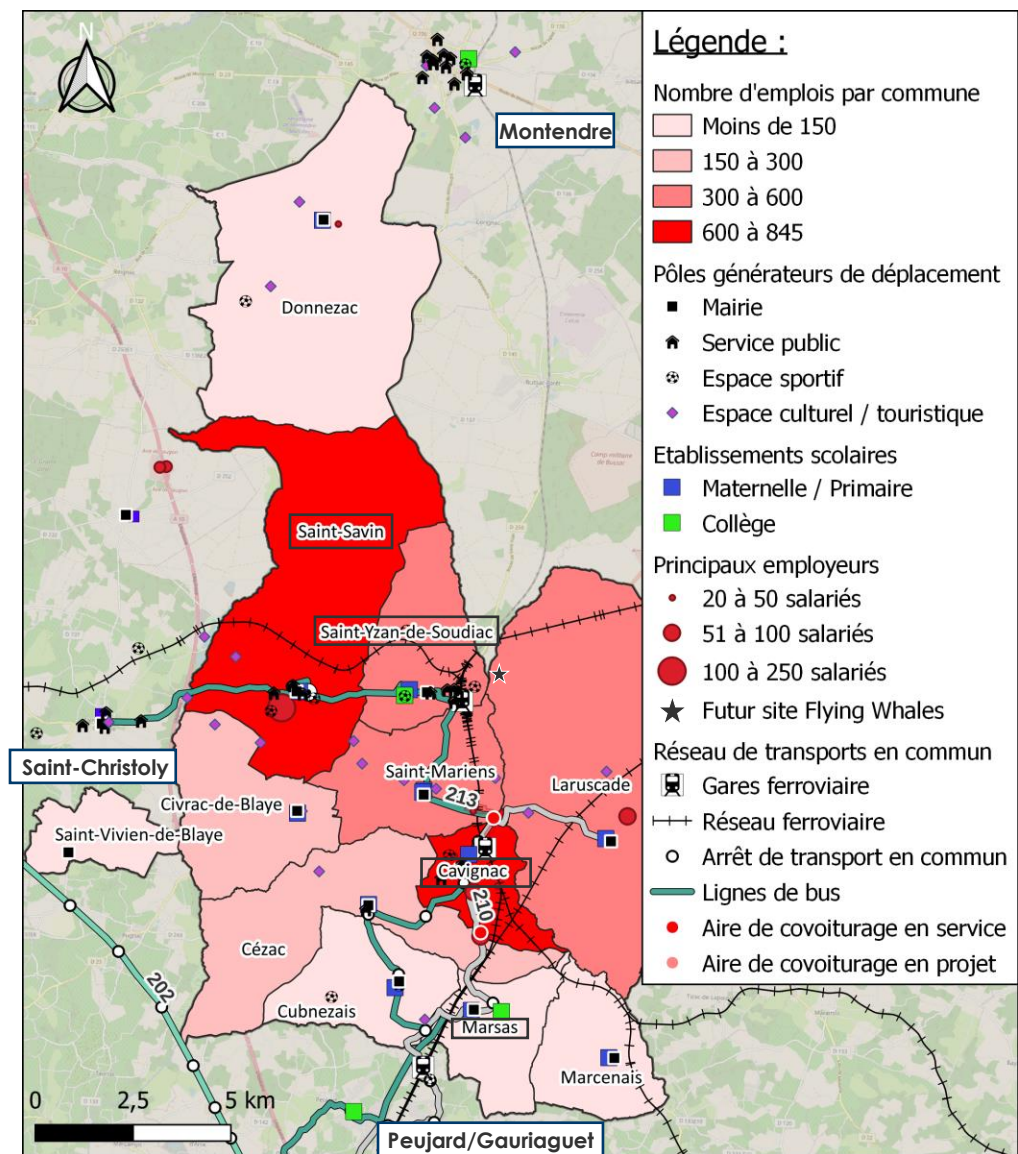
- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 La politique mobilité de la CCLNG
- 3 Analyse territoriale de la CCLNG
- 4 Population et déplacements
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 Enquête en ligne
- 7 Atelier de concertation
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes

# BILAN DU DIAGNOSTIC DU SCHÉMA DIRECTEUR

## FORCES ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE

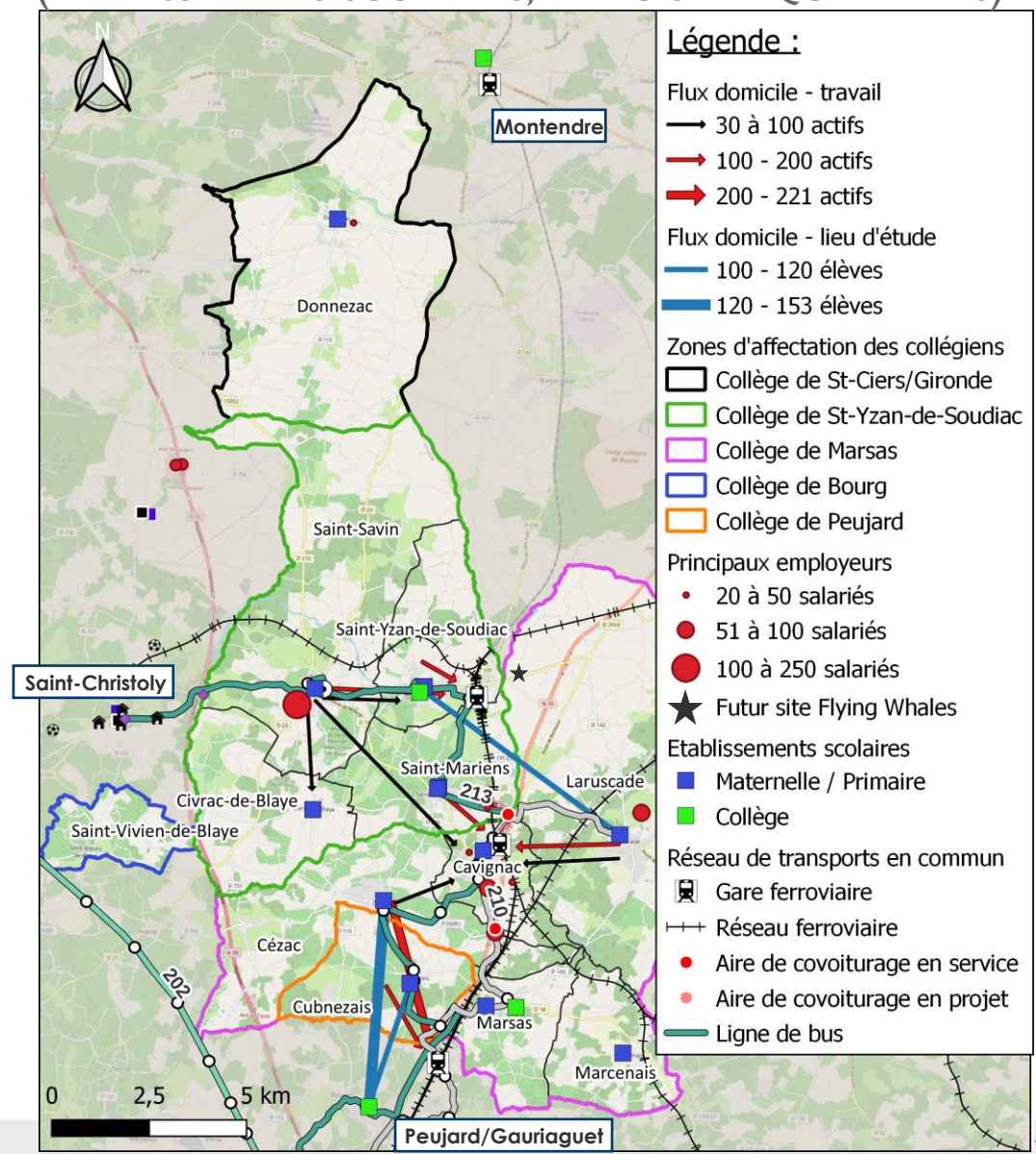
<p><b>Forces / Atouts</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De <b>faibles distances</b> séparant les communes et l'accès aux services</li> <li>Un vélociste et plusieurs associations de cyclisme existants</li> <li>Un intérêt croissant de la population pour le vélo</li> </ul>	<p><b>Opportunités / Potentiel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>~ <b>10% de la population susceptible de se mettre facilement au vélo</b> pour leur déplacement le plus fréquent (moins de 5 km : 8 % d'actifs et 1% de collégiens/lycéens)</li> <li><b>Projet RER Métropolitain</b> : 70% de la population de la CCLNG habite à moins de 5 km d'une gare (une solution pour les déplacements vers Bordeaux)</li> <li>Une possible requalification de l'ancien axe ferroviaire Blaye – St-Yzan/St Mariens</li> </ul>
<p><b>Faiblesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Une quasi-absence d'aménagements cyclable</li> <li>Le <b>vélo encore perçu comme un loisir</b> et non un mode de déplacement quotidien</li> <li>Un réseau routier marqué par de <b>faibles largeurs de voiries</b></li> </ul>	<p><b>Menaces / Contraintes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Un réel <b>sentiment d'insécurité</b> à vélo</li> <li><b>Quelques points noirs</b> significatifs (D18, traversée de la N10 et de la voie ferrée, ...)</li> <li>L'éloignement de la commune de Donnezac (situé à 13 km de Saint-Savin)</li> </ul>

## LA MULTIPOLARITÉ DES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS CRÉE UN ENSEMBLE DE BASSINS DE VIE DONT CERTAINS SITUÉS HORS DE LA CC



Cartographie des pôles générateurs, secteurs d'affectation des collégiens et concentration d'emplois par commune (Sources : AJBD)

# IDENTIFICATION DES TROIS PRINCIPAUX FLUX DE MOBILITÉ (ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES, EMPLOIS ET ÉQUIPEMENTS)



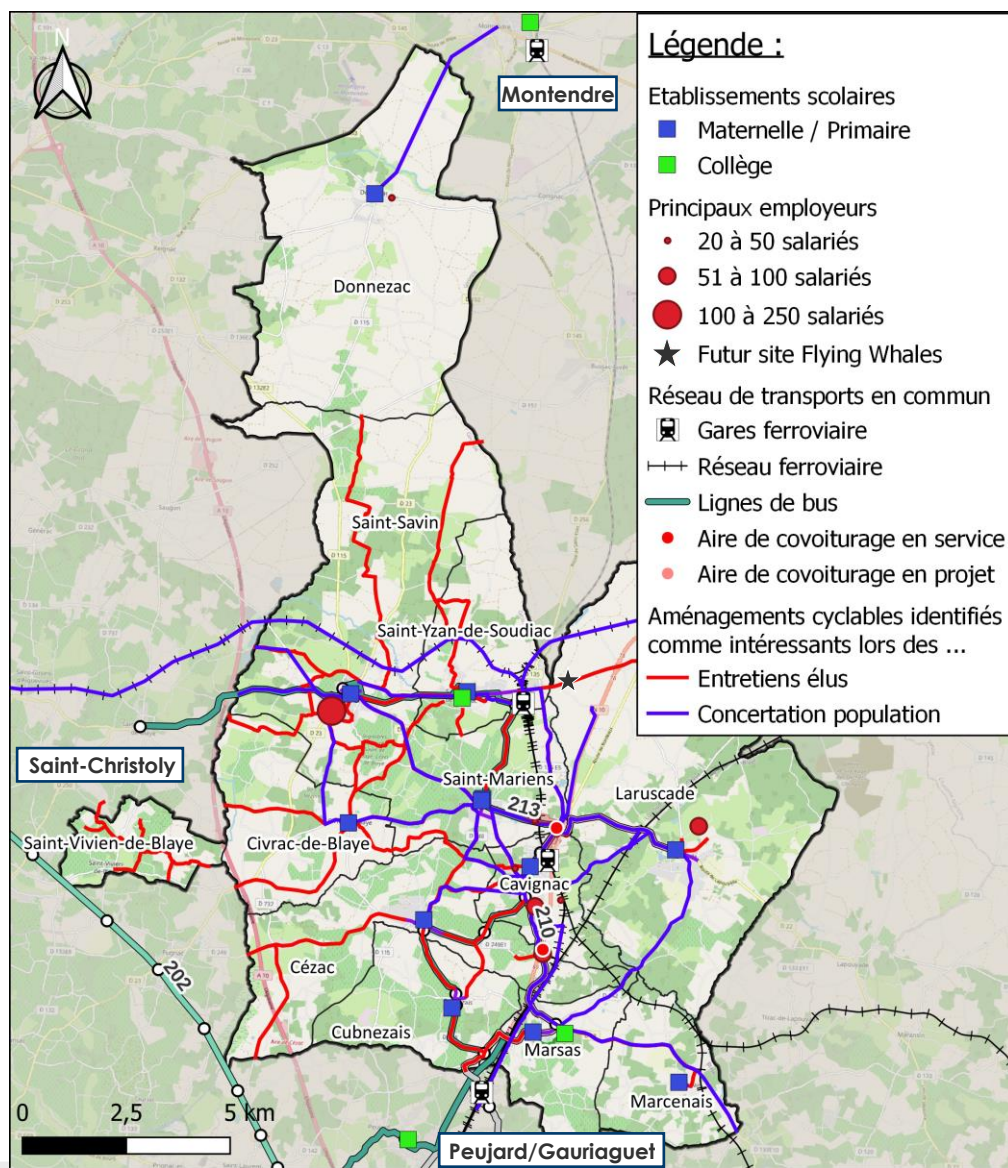
Cartographie des principaux flux de mobilité (Sources : AJBD)

# FORMULATION DES PREMIÈRES ORIENTATIONS DU SCHÉMA DIRECTEUR

- ▶ Le diagnostic territorial permet de mettre en évidence la multipolarité des générateurs de déplacement créant un ensemble de bassins de vie. L'enquête en ligne confirme que la multiplication des bassins de vie minimise les distances quotidiennes à parcourir pour accéder aux services quotidiens.
- ▶ Certains de ces bassins de vies sont situés hors de la Communauté de communes. Les connexions vers Montendre, Saint-Christoly-de-Blaye et Peujard/Gauriaguet nécessiteront un maillage territorial concerté entre les communautés de communes limitrophes.
- ▶ Au regard du diagnostic, nous présentons ci-dessous les grandes orientations du schéma directeur vélo :
  1. **Aménager la dorsale Nord-Sud du territoire** (connexions entre Saint-Savin, Saint-Yzan-de-Soudiac, Saint-Mariens, Cavignac et Marsas) assurant l'accès aux collèges et aux gares ferroviaires ;
  2. Affiner le maillage d'itinéraires continus et sécurisés pour **connecter l'ensemble des communes à un pôle de proximité** ;
  3. Assurer la connexion de l'ensemble des communes entre elles.

**Enjeu transversal** : le développement d'actions de communication et de sensibilisation sera nécessaire afin d'encren le vélo comme un mode de déplacement alternatif à la voiture pour les déplacements du quotidien

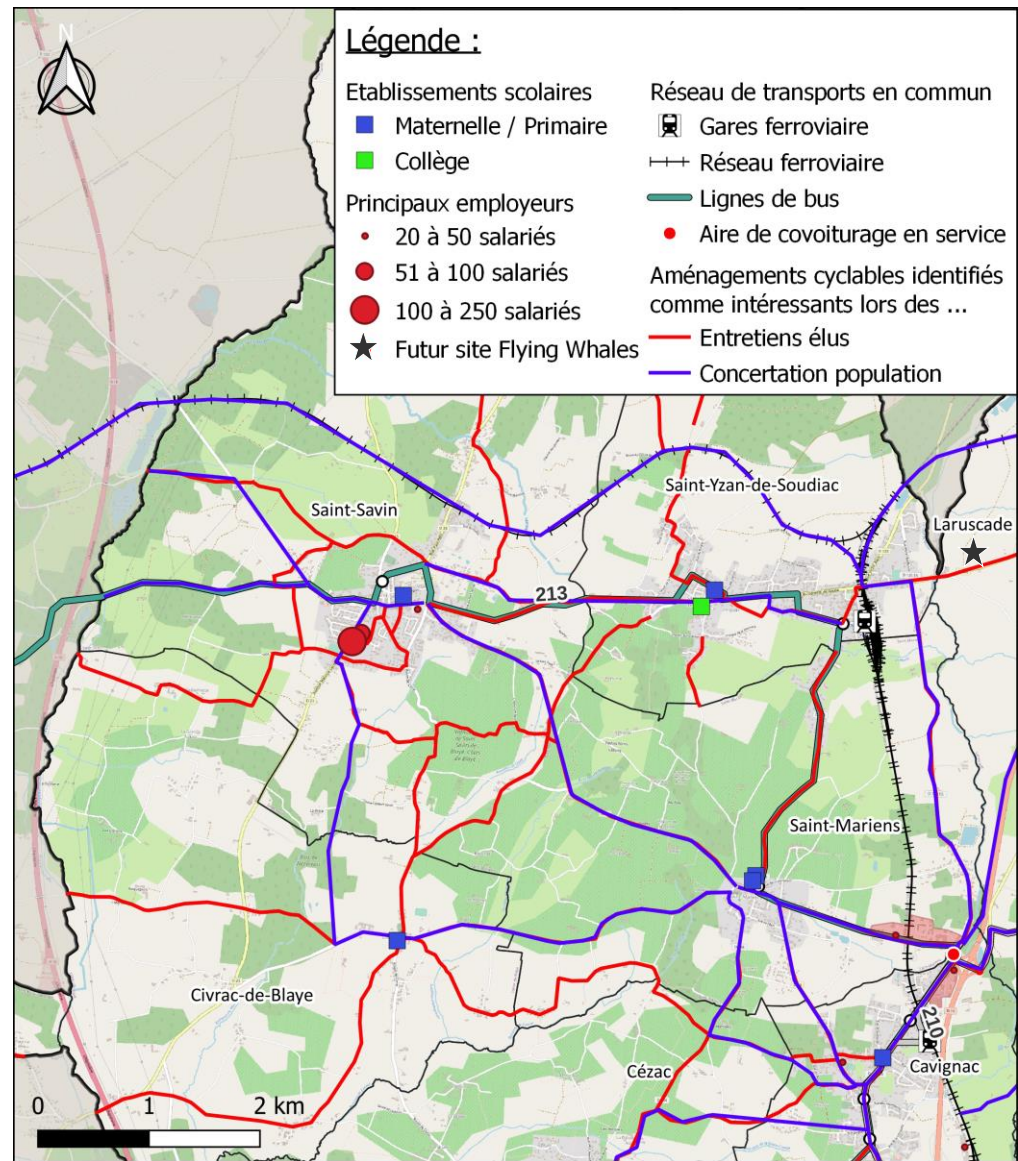
## UN LINÉAIRE IDENTIFIÉ COMME INTÉRESSANT À ÉTUDIER



Cartographie du linéaire intéressant identifié par les acteurs de la CCLNG

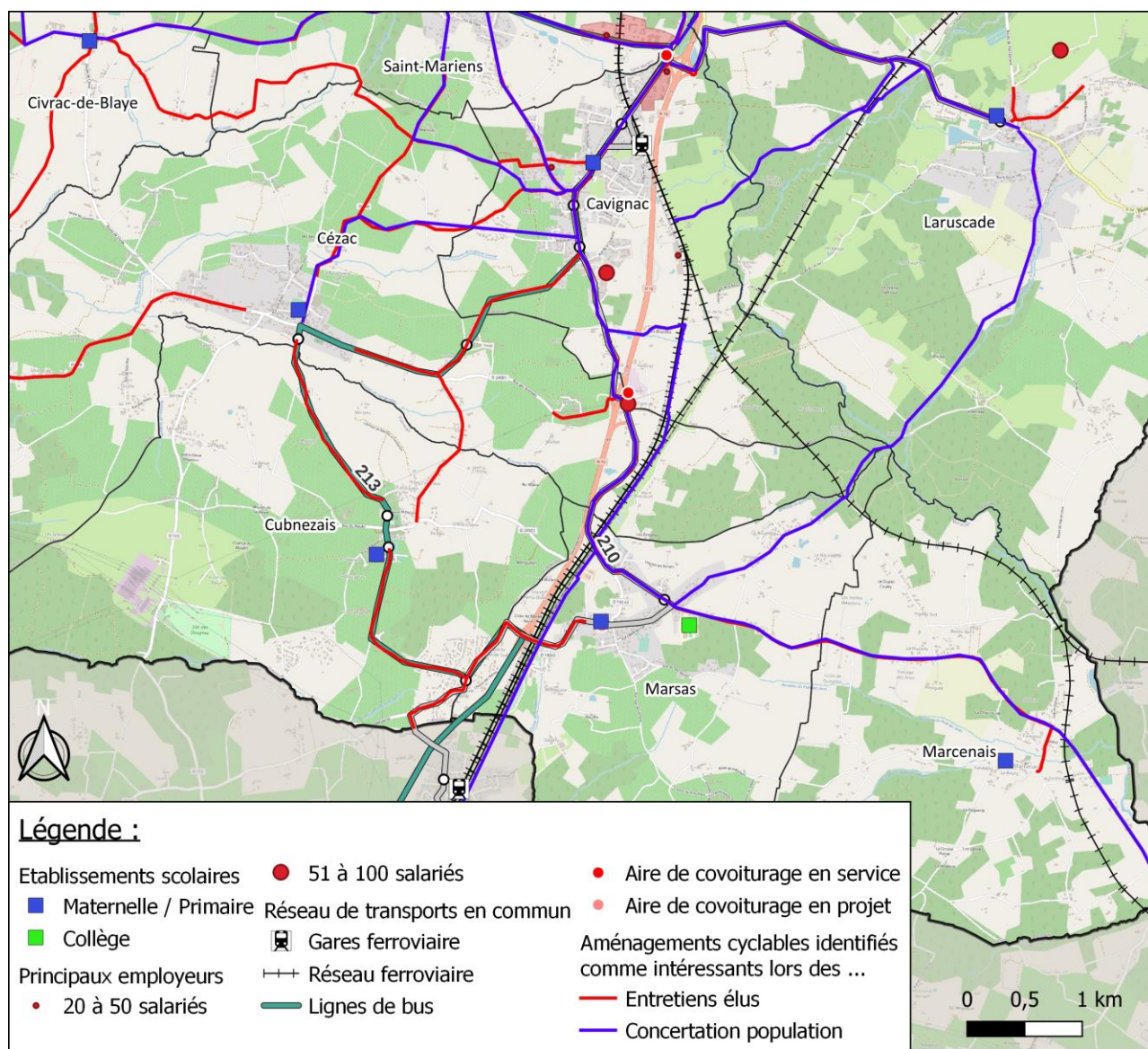
(Sources : entretiens et concertation 2022, AJBD)

# UN LINÉAIRE IDENTIFIÉ COMME INTÉRESSANT À ÉTUDIER – ZOOM NORD



**Cartographie du linéaire intéressant identifié par les acteurs de la CCLNG**  
(Sources : entretiens et concertation 2022, AJBD)

## UN LINÉAIRE IDENTIFIÉ COMME INTÉRESSANT À ÉTUDIER – ZOOM SUD



Cartographie du linéaire intéressant identifié par les acteurs de la CCLNG

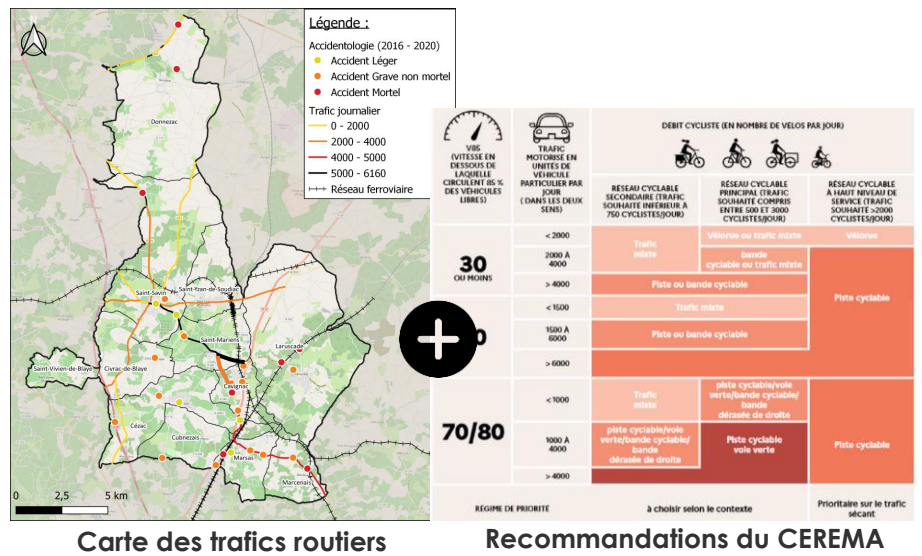
(Sources : entretiens et concertation 2022, AJBD)



# PROCHAINE ÉTAPE : CONSTITUTION DE SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENTS ET DE SERVICE À DESTINATION DES CYCLISTES

La définition des types d'aménagements du réseau cyclable sera réalisée sur la base :

- Des **largeurs de voirie**
- Du **trafic actuel de véhicules motorisés** (véh./jour)
- Du **trafic cyclable projeté**
- Des **vitesses** de circulation maximales autorisées

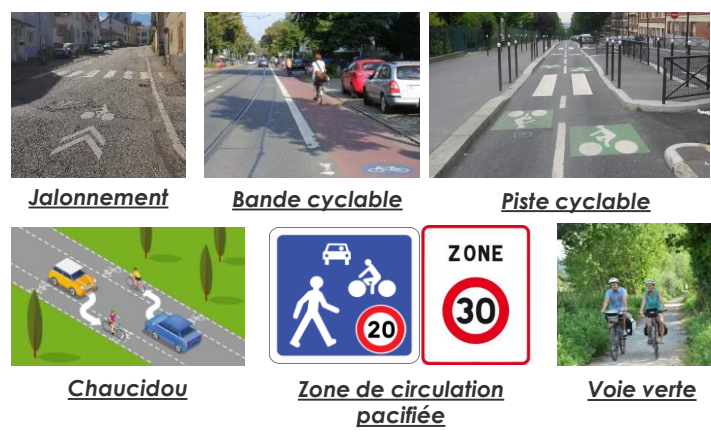


Carte des trafics routiers

Recommandations du CEREMA

Les élus seront amenés à se positionner sur :

- Leur **ambition** en termes d'impacts sur le réseau viaire
- L'**enveloppe budgétaire**



# SOMMAIRE

- 1 Contexte et enjeux de l'étude
- 2 La politique mobilité de la CCLNG
- 3 Analyse territoriale de la CCLNG
- 4 Population et déplacements
- 5 Diagnostic des infrastructures cyclables et services vélo du territoire
- 6 Enquête en ligne
- 7 Atelier de concertation
- 8 Synthèse du diagnostic territorial
- 9 Annexes



# Compétences des parties prenantes et financements



## LES TITULAIRES DE LA COMPÉTENCE « VOIRIE » CRÉENT, AMÉNAGENT ET ENTRETIENNENT LA VOIE PUBLIQUE, DONT LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

- ▶ C'est donc au gestionnaire des voies, de créer des itinéraires cyclables, de les aménager ou de les entretenir.
- ▶ Les titulaires de la compétence « Voirie », ou gestionnaires de voie, varient en fonction du type de voie :
  - ▶ Une communes est gestionnaire de voirie des routes communales.
  - ▶ Le département est le gestionnaire de voirie des routes départementales.

Toutefois, le maire exerce la police de la circulation sur l'ensemble des voies à l'intérieur de l'agglomération. Ainsi pour des travaux ayant pour but la sécurisation des voies départementales situées dans l'agglomération, le maire est compétent, après avoir recueillie l'accord du département qui en est toujours gestionnaire. La Commune peut donc réaliser un aménagement cyclable sur une voie départementale, **après accord du Département**, par un mécanisme de transfert de maîtrise d'ouvrage et de convention de gestion.

- ▶ La CC est gestionnaire des seules voies déclarées d'intérêt communautaire. Lorsqu'une voie a été déclarée d'intérêt communautaire, seule la CC peut agir sur cette voie au titre de la compétence « voirie ».

Qui réalise ?

Création et entretien d'un aménagement cyclable sur voirie ...		Maîtrise d'ouvrage			
		Région	Département	CCLNG	Commune
Départementale	En agglomération	-	-	-	X
	Hors agglomération	-	X	-	-
Communale	En agglomération	-	-	-	X
	Hors agglomération	-	-	-	X
	d'intérêt communautaire	-	-	X	-

Répartition des compétences pour la mise en oeuvre des futurs aménagements cyclables