



**ADEME**



Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise de l'Énergie



# ELABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DES AVANT-MONTS

## Rapport de synthèse

Communauté de Communes des Avant-Monts – juin 2021

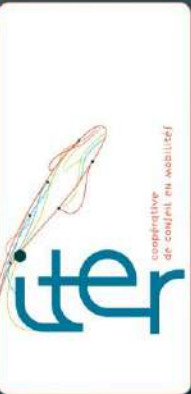


2 rue d'Austerlitz  
31000 Toulouse  
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier  
75012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

iternet@iternet.org  
<http://www.iternet.org>

# Phase 1 – Diagnostic Stratégique



2 rue d'Austerlitz  
31000 Toulouse  
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier  
75012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

iternet@iternet.org  
<http://www.iternet.org>

# Sommaire - phase 1



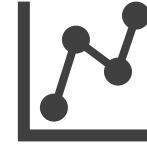
01

**Rappel de la  
démarche et  
contexte territorial**



02

**Mobilité & potentiel  
cyclable sur le  
territoire**



03

**Etat des lieux des  
infrastructures et  
services existants**



04

**Hiérarchisation des  
objectifs et leviers  
d'actions mobilisables**

# Rappel de la démarche et contexte territorial



## Volet « Urbanisme, logement et Mobilité » du plan Climat



- ❖ Transport = 55% des émissions de GES sur le territoire
- ❖ 30 km /jour / personne
- ❖ 61% de déplacements domicile-travail internes à la CCAM
- ❖ Part modale vélo = 2%

## Le Plan Hérault Vélo

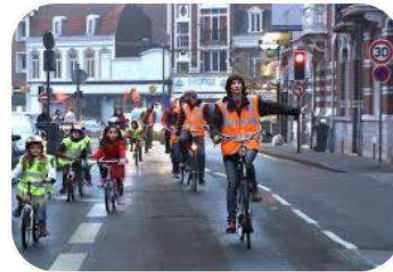


- ❖ Réaffirme l'axe stratégique de la V84
- ❖ Projet Faugères <> Gabian <> Neffiès > Caux

# Contextualisation et objectifs du schéma

Les déplacements réalisés à vélo pour des **motifs du quotidien** (travail, achats, école ...) supposent un seuil de temps de déplacement au-delà duquel le vélo n'est plus attractif. C'est pourquoi le schéma s'attachera en priorité à développer les **liaisons cyclables les plus pertinentes pour ce type de déplacements** et en rabattement vers **les lieux d'intermodalité**, en s'appuyant sur les liaisons et **infrastructures existantes**, mais aussi les **liaisons touristiques**.

## Les 4 modes d'utilisation du vélo



**Quotidien**



**Tourisme**



**Loisirs / balade**



**Sportif**

- Déplacements quotidiens : Travail, études et école, loisirs, achats, démarches, visites...
- Distances courtes (mais tendance à s'allonger avec les VAE) et trajets récurrents, en zone urbaine ou sur des liaisons entre communes.
- Recherche d'un trajet direct, sûr, avec des aménagements cohérents
- Recherche d'un stationnement à proximité immédiate du pôle de destination ou de correspondance
- Utilise un vélo standard, ou à Assistance Electrique, parfois des "vélos cargos"

- Vacances à vélo (voyages et visites à vélo) ou vacances et vélo (détente, découverte et visites à vélo)
- Vacances à vélo : 300 à 500km hebdomadaires, recherche d'itinéraires agréables, sécurisés (en site propre si possible), besoins de services spécialisés pour les cyclistes (hébergement, stationnement, réparation, train + vélo)
- Vacances et vélo : 30km quotidiens max, recherche d'un cadre agréable et d'itinéraires jalonnés et sécurisés,

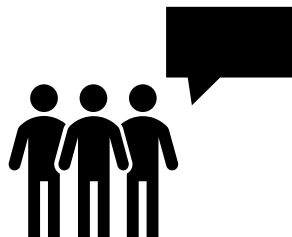
- Promenade, utilisation familiale, récréative ou touristique
- Destination variées, distances moyennes, dans et hors agglomération
- Recherche d'un trajet agréable et bucolique, sécurisé par la séparation des usages, avec des aménagements confortables
- Utilise tous types de vélos. Les enfants de moins de 8 ans à vélo sont autorisés sur les trottoirs

- Longues distances, souvent sur la voirie en interurbain.
- 1- Trajet sportif ou scénique
- 2- Sécurité par la limitation du trafic
- 3- les sportifs évitent les pistes pour des raisons de confort
- Utilisent des vélos de route / sportifs

## Une forte composante participative

### ❖ Une enquête en ligne

### ❖ Des ateliers de travail à chaque phase de l'étude



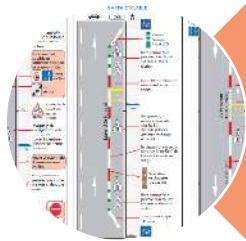
Itinéraire pouvant supporter des motifs « quotidien »



Une carte globale et hiérarchisée des itinéraires à aménager



Un plan d'action incluant le stationnement et les autres services favorisant le développement du vélo



Une « charte » pour garantir la cohérence et l'homogénéité des aménagements sur le territoire.



Des préconisations techniques déclinées sur les parcours à traiter.

Disposer de préconisations techniques par type d'aménagement

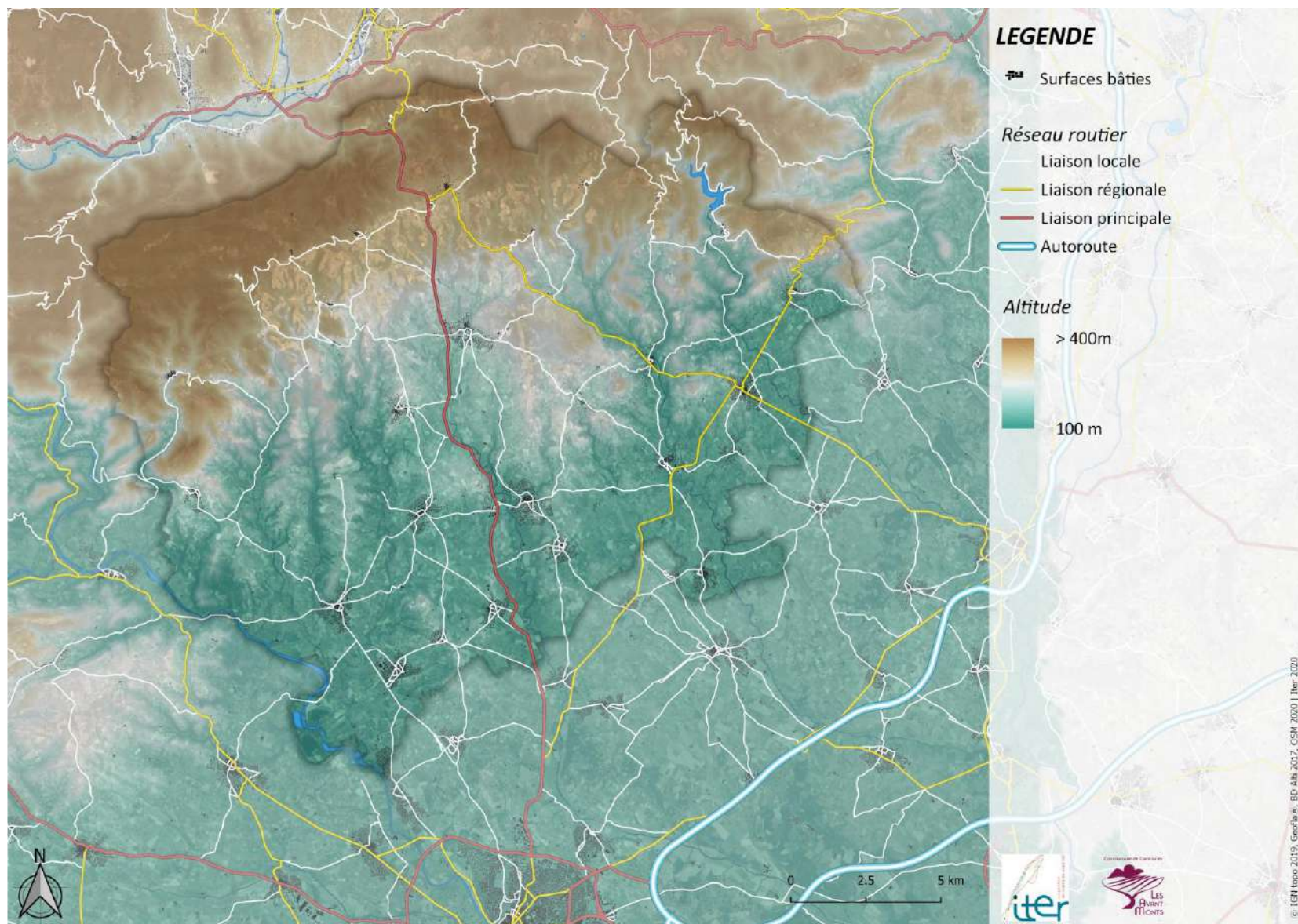




# Éléments de contexte

1 2 3 4

- ❖ Une intercommunalité vaste par la taille avec 25 communes et plus de **350 km<sup>2</sup>**
- ❖ Composée principalement de **communes rurales**
- ❖ 25 600 habitants dont 1/3 sur les 3 communes de **Magalas, Thézan Lès B. et Murviels lès B.** (> 3000 hab.)
- ❖ Une position géographique en périphérie des agglomération montpelliéraine et biterroise qui influence fortement la mobilité du territoire en particulier les déplacements pendulaires liés au travail et à la scolarisation
- ❖ Une **forte déclivité** notamment au nord du territoire qui contraint fortement l'usage du vélo (sans assistance électrique)





## Le SCOT biterrois

### DOG / Axe 3 : Se loger, se déplacer et vivre au quotidien

#### Les liaisons au service de l'armature urbaine du territoire



#### Orientation 3.3.5 : Constituer un réseau de voies douces

- ❖ Constituer un **réseau** de voies douces **continu**
- ❖ **Doubler toutes les liaisons entre les centralités** identifiées par des voies cyclables
- ❖ Développer des voies douces sur les **anciennes voies ferrées** désaffectées
- ❖ Déployer une **signalétique adaptées** sur le réseau de voies douces
- ❖ Identifier les **emprises nécessaires** aux voies cyclables dans les **documents d'urbanisme**






Source : DOG SCOT biterrois, 2013

## Le SCOT biterrois

- ❖ Une liaison ferroviaire à conforter
- ❖ Densifier l'urbanisation autour des gares
- ❖ Préserver la continuité des emprises ferroviaires désaffectées

### Prescriptions

#### Développement de l'offre de transports en commun

-  Pôle d'intermodalité primaire
-  Liaison ferroviaire à conforter
-  Liaison bus type cabotage
-  Liaison bus à haut niveau de service
-  Traitement garantissant la fluidité du service



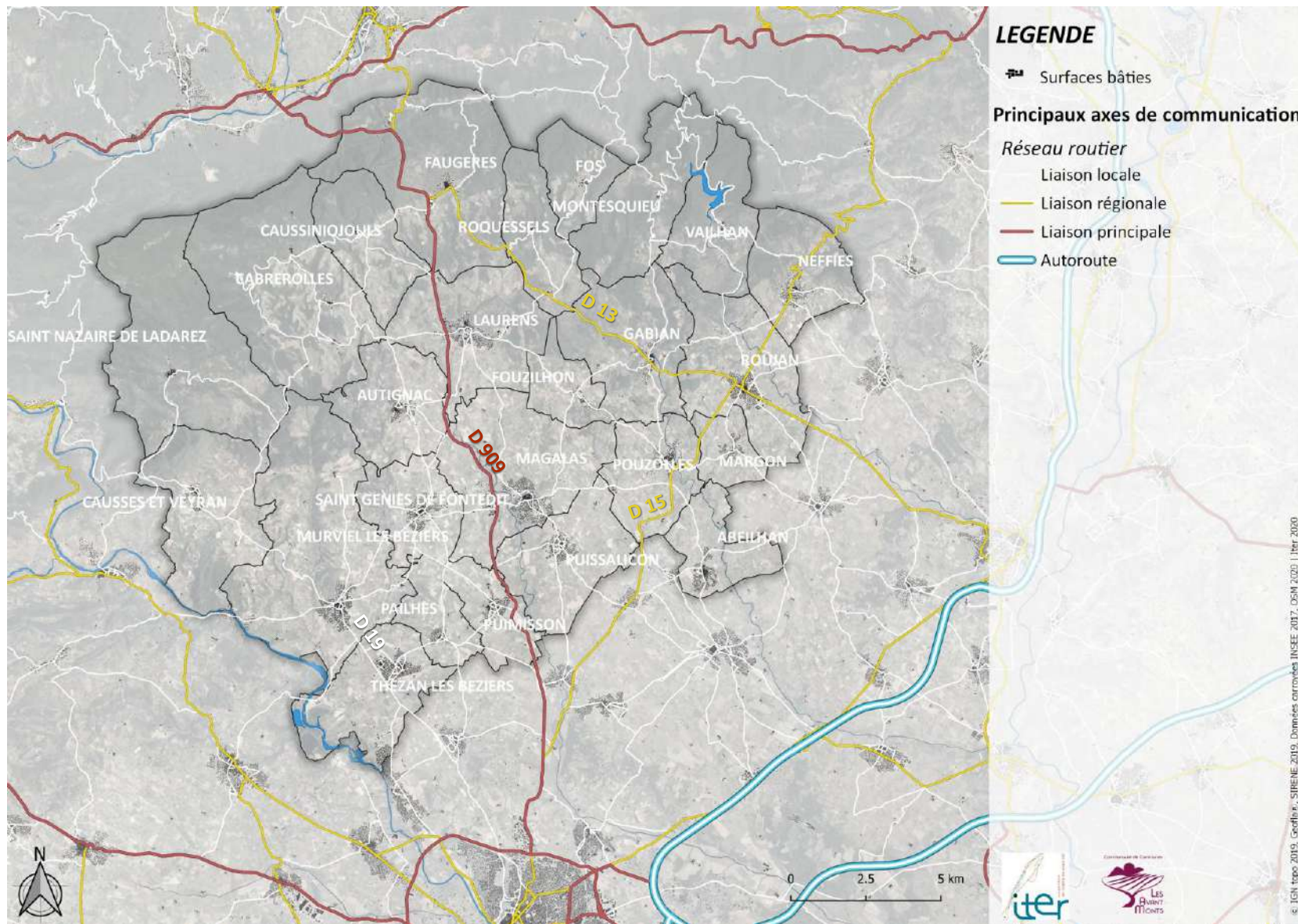
Source : DOG SCOT biterrois, 2013

# Mobilité & potentiel cyclable sur le territoire



## Les infrastructures et la trame viaire du territoire

- ❖ Un territoire à l'écart des grands axes de communication (A9 au sud et A75 à l'est)
- ❖ Un axe principal nord-sud (Bédarieux <> Béziers) avec la D909 qui longe la voie ferroviaire
- ❖ Deux axes, D19 et D15, qui convergent depuis les communes à l'ouest du territoire (Causses et V., Murviel-lès-B., Thézan-lès-B.) et à l'est (Neffiès, Roujan, Pouzolles) vers Béziers.
- ❖ Une liaison secondaire avec la D13 qui relie Faugères au nord du territoire à Pézénas en passant par Gabian et Roujan



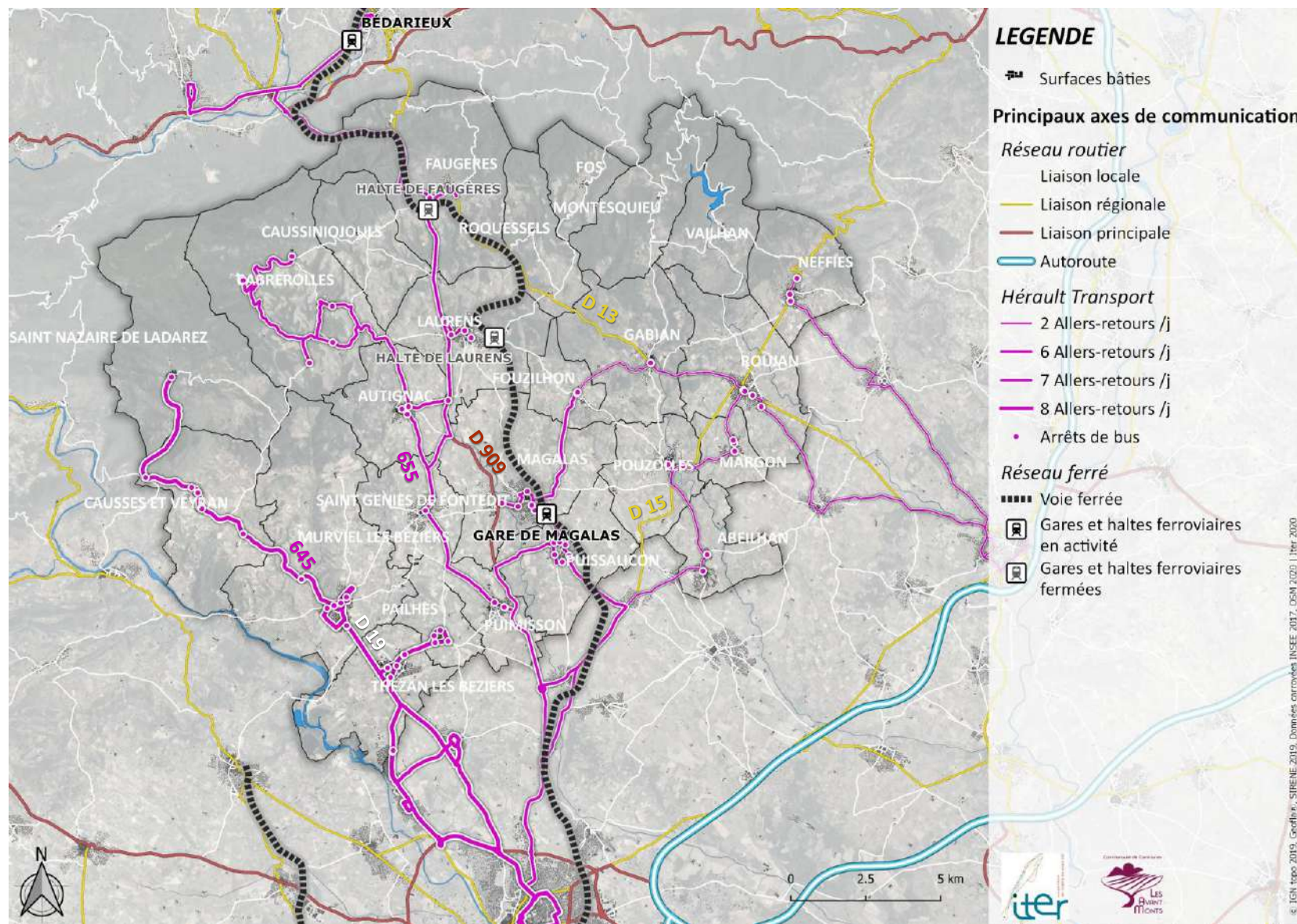


## Le réseau ferroviaire et la gare de Magalas

- ❖ La ligne Béziers <> Neussargues traverse le territoire du nord au sud et dessert la gare de Magalas
- ❖ 4 allers – 6 retours vers Béziers en gare de Magalas
- ❖ Les anciennes haltes ferroviaire de Faugères et Laurens, aujourd'hui non desservies, sont à inclure dans l'analyse des pôles potentiels à rejoindre à vélo dans l'hypothèse d'une montée en puissance de la desserte ferroviaire

## Le réseau Hérault Transport

- ❖ Le territoire est desservi par 7 lignes régulières du réseau Hérault Transport (644 / 645 / 646 / 647 / 655 / 669 / 670)
- ❖ Les lignes 644 / 645 et 655 propose un niveau d'offre supérieur à 6 allers-retours
- ❖ Les autres lignes sont principalement orientées pour des besoins scolaires



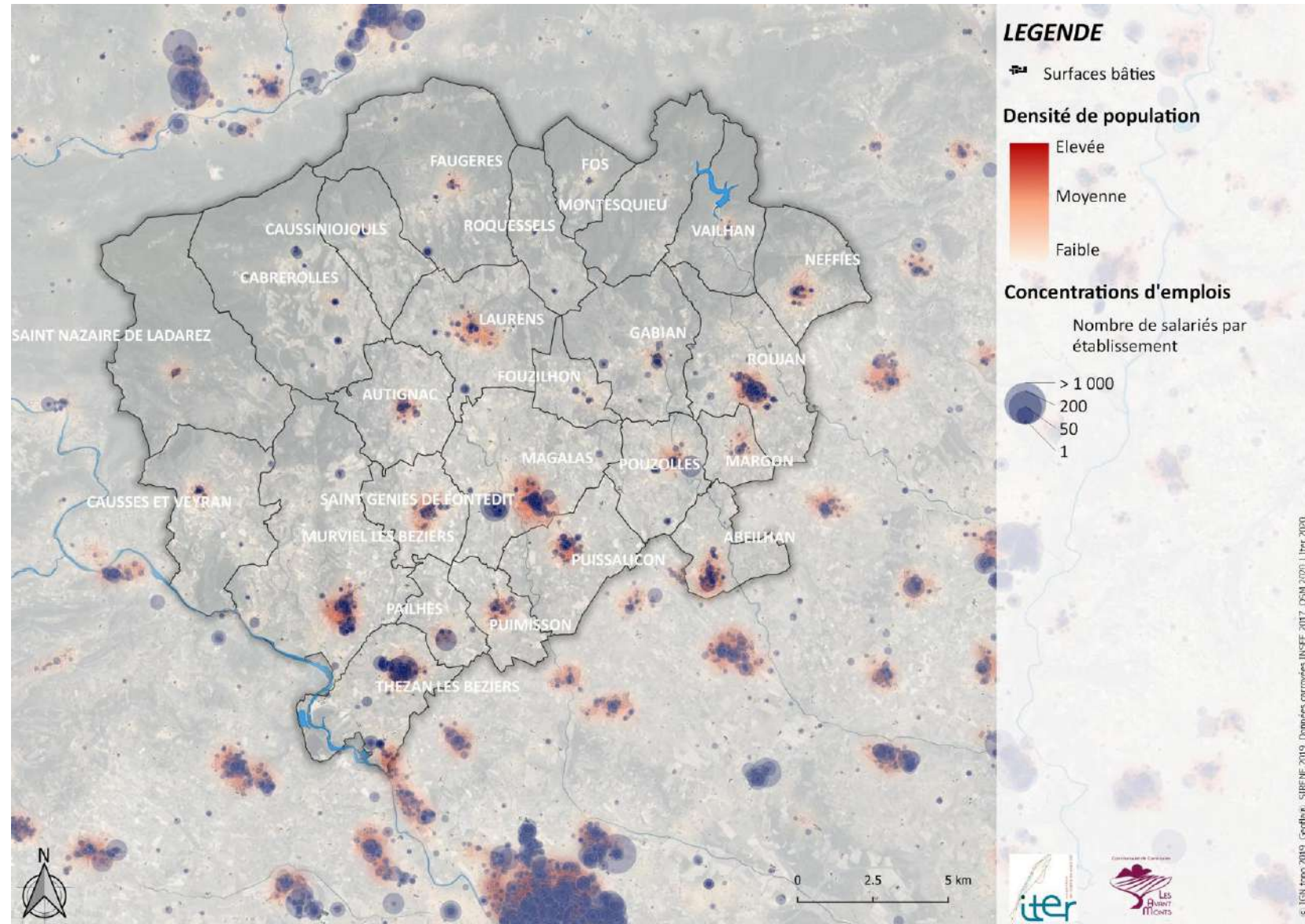


## La dispersion territoriale de l'habitat

- ❖ Des densités de population moyennes à faible sur l'ensemble du territoire qui traduisent des modes d'habitat individuels et dispersés
- ❖ Quelques poches de densités autour des principaux bourgs du territoire
  - ❖ Thézan, Murviels, Magalas, Roujan, Abeilhan, Laurens, Puissalicon

## Les zones d'activités à vocation intercommunale

- ❖ Thézan : Les Massalettes
- ❖ Magalas : L'audacieuse
- ❖ Roujan





Les flux de déplacements domicile-travail, de par leur aspect structurant permettent d'apprécier les corridors de mobilité sur un territoire

❖ Les flux internes aux territoire :

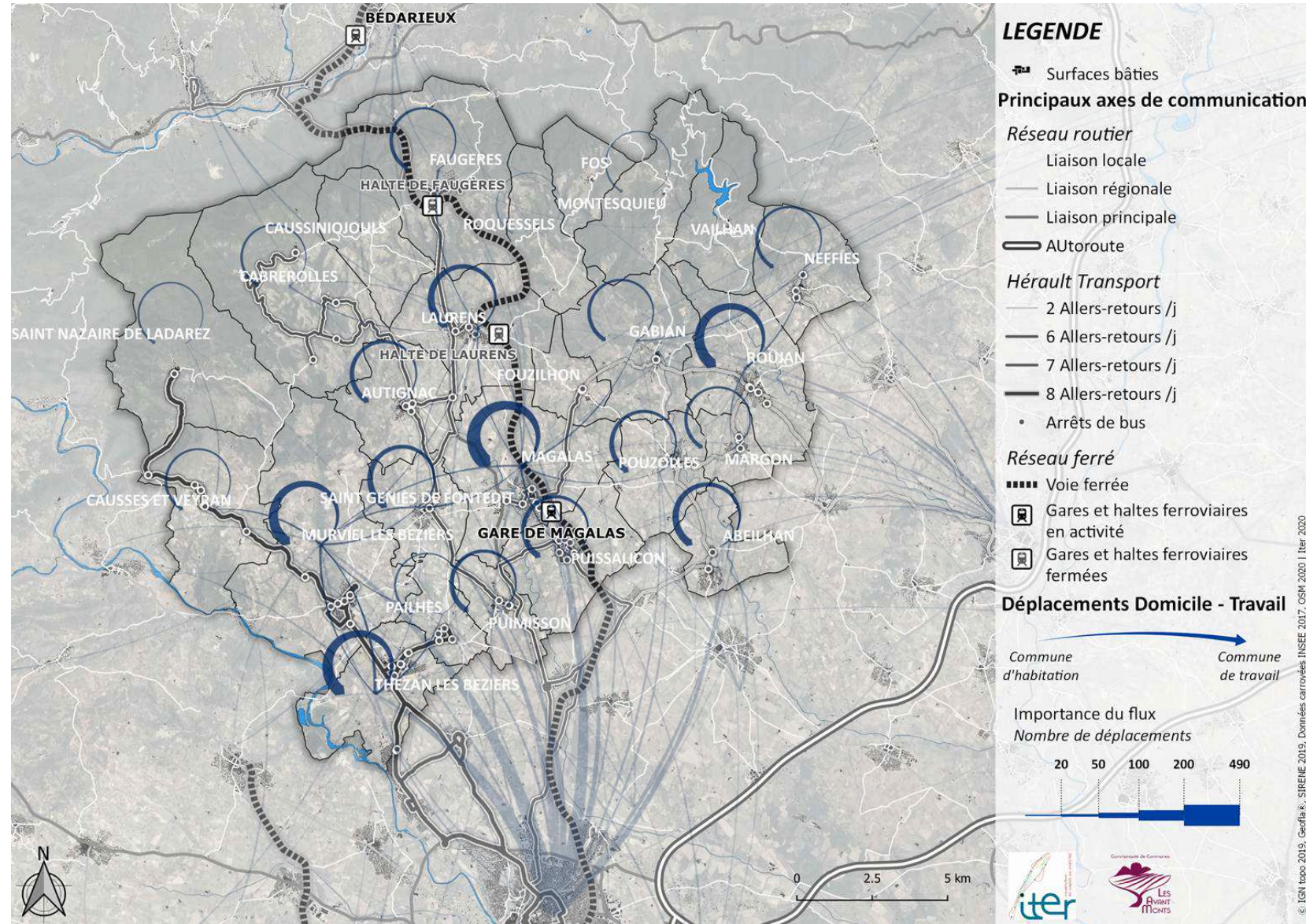
- ❖ Flux **Intra**communaux = 2970 déplacements
- ❖ Flux **Inter**communaux = 975 déplacements

❖ Les flux en échanges avec les territoires périphériques :

- ❖ Flux sortants = 5875 déplacements
- ❖ Flux entrant = 1279 déplacements

❖ Quelques flux remarquables :

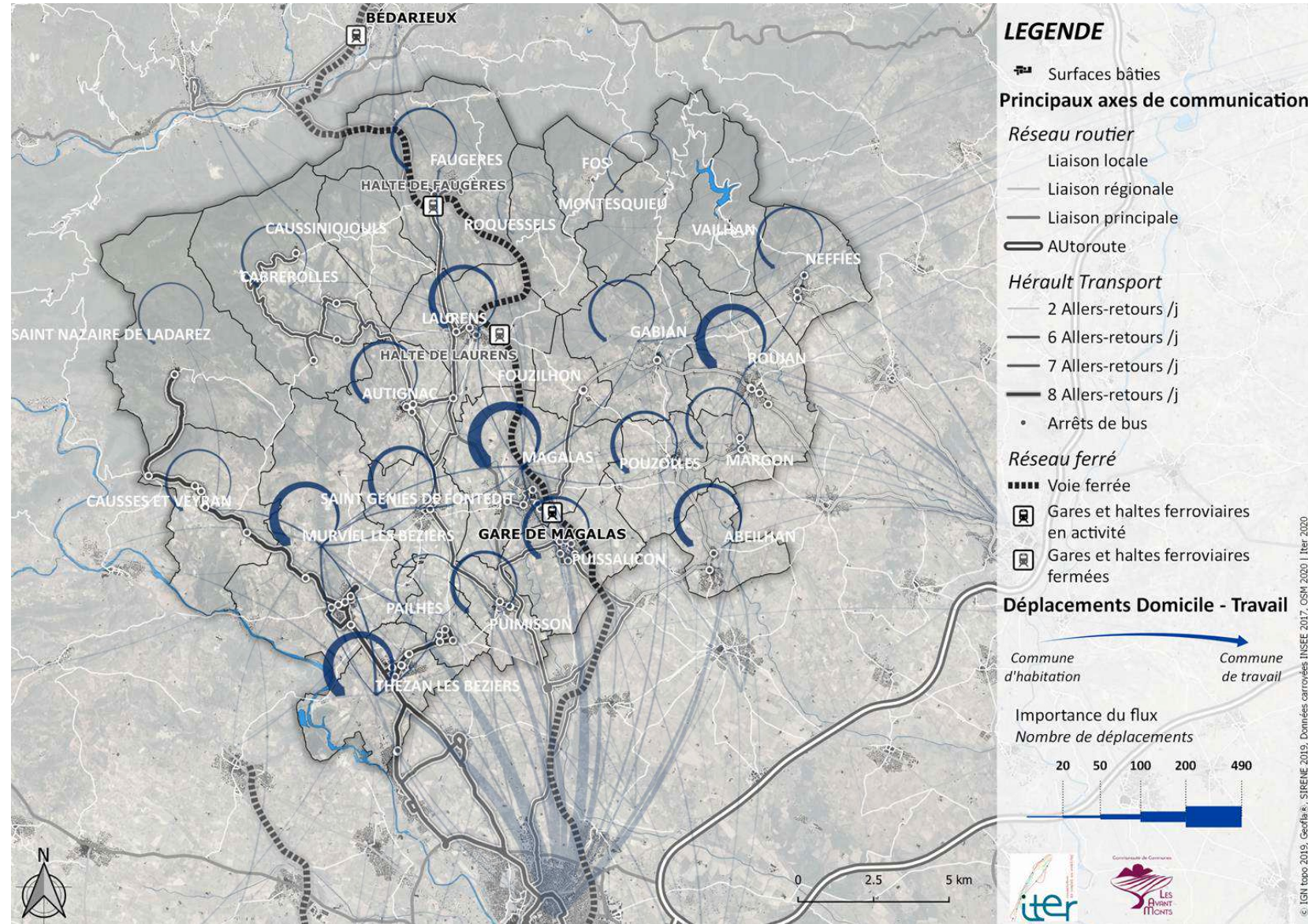
- ❖ Thézan > Béziers = 497 déplacements
- ❖ Murviel > Béziers = 456 déplacements
- ❖ Magalas <> Magalas = 440 déplacements
- ❖ Thézan <> Thézan = 334 déplacements
- ❖ Roujan <> Roujan = 310 déplacements
- ❖ Murviel > Thézan = 50 déplacements





Ils mettent en lumière 2 constats proéminents :

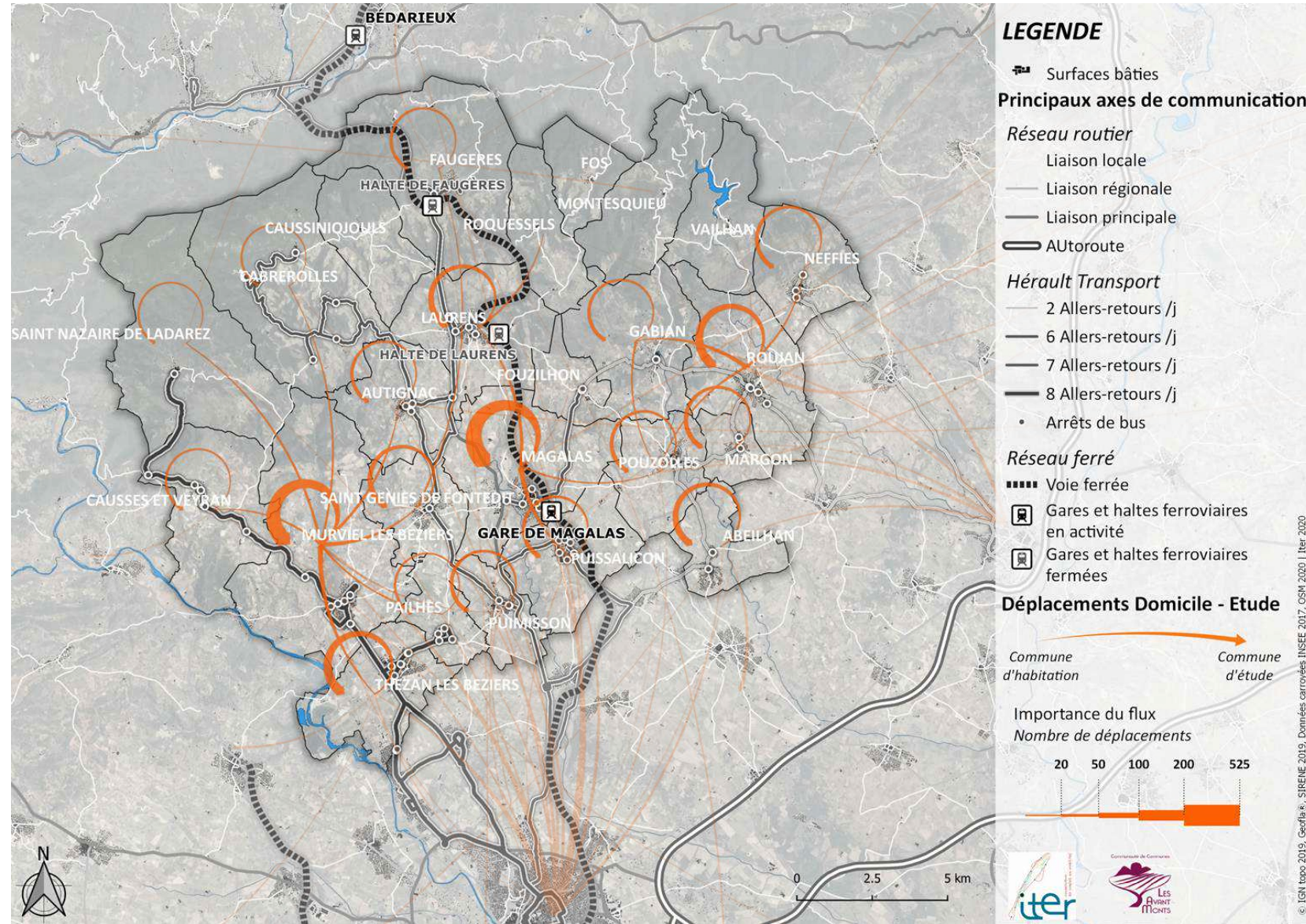
- ❖ La **forte polarisation** de l'agglomération biterroise pour les déplacements en échange avec l'extérieur de la CCMA, en particulier pour les communes du sud du territoire
- ❖ Un volume prépondérant de déplacements effectués à l'intérieur de la commune de résidence → **cible principale des déplacements à vélo**





Le constat est identique lorsqu'on observe les flux de déplacement domicile-travail, à savoir d'une part la **forte attractivité de l'agglomération biterroise**, et dans une moindre mesure Pézenas (enseignement secondaire et supérieur) ; et d'autre part un volume important de **flux intracommunaux** (enseignement primaire)

A noter sur le territoire la présence des **collèges de Magalas et de Murviel**.

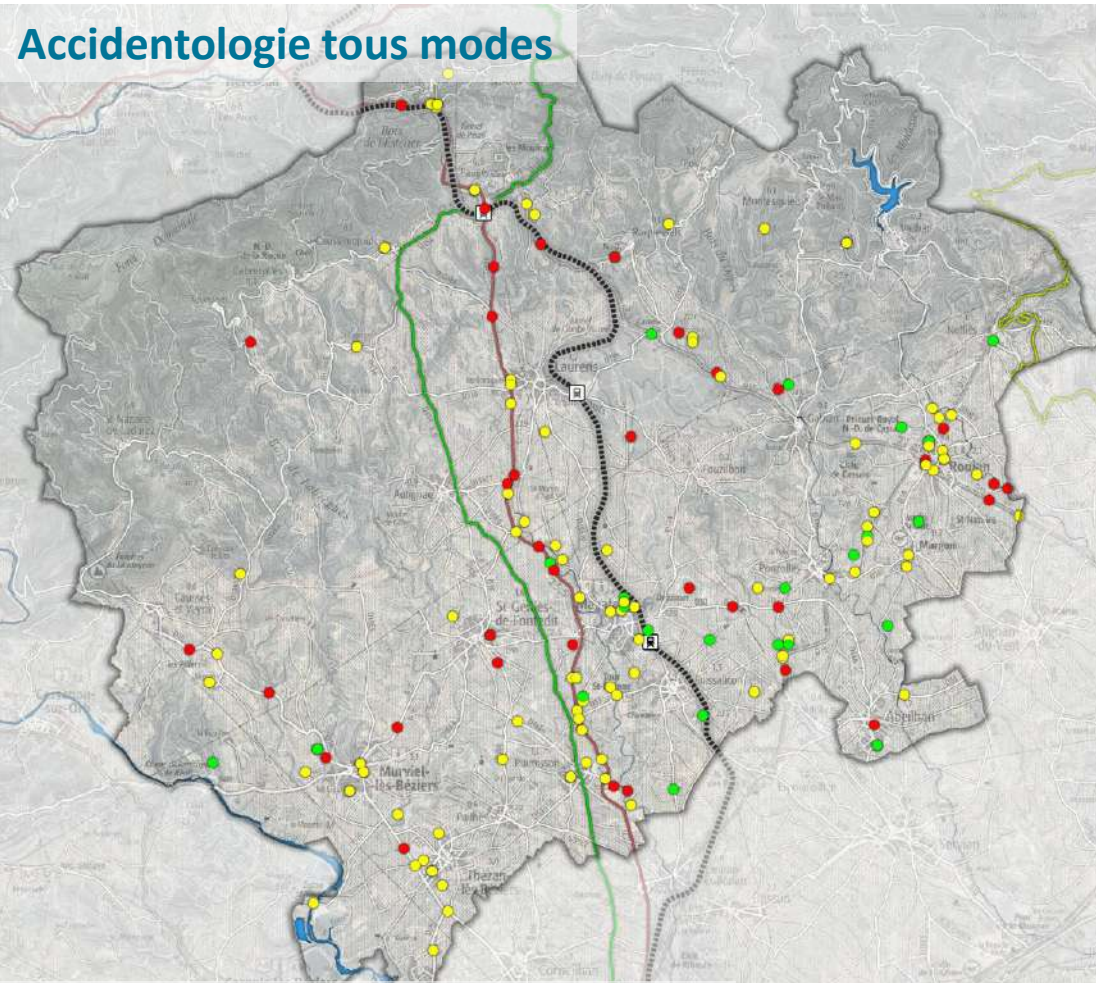




L'analyse de l'accidentologie sur le territoire, issue des fichiers BAAC\* entre 2006 et 2016, révèle un nombre assez faible d'accident impliquant un cycliste ou un piéton notamment quand on le compare au nombre total d'accidents de la circulation.

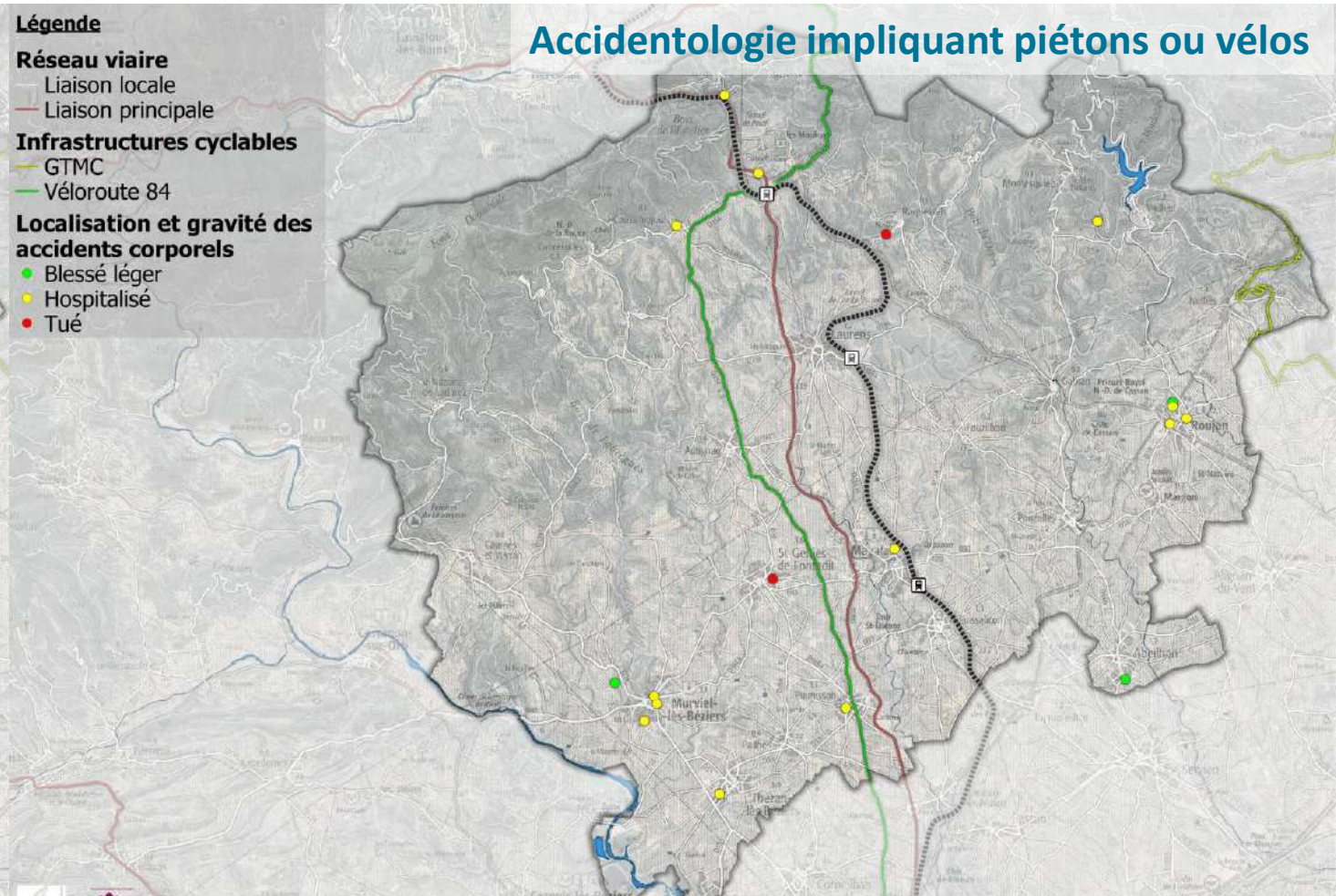
Il convient cependant de nuancer ce propos en rappelant d'une part que tous les accidents ne sont pas systématiquement géolocalisés et d'autre part que la pratique du vélo sur le territoire étant très faible, il est dès lors logique de n'observer qu'un faible nombre d'accidents les impliquant.

## Accidentologie tous modes



- Légende**
- Réseau viaire**
    - Liaison locale
    - Liaison principale
  - Infrastructures cyclables**
    - GTMC
    - Véloroute 84
  - Localisation et gravité des accidents corporels**
    - Blessé léger
    - Hospitalisé
    - Tué

## Accidentologie impliquant piétons ou vélos



\*base de données des accidents corporels de la circulation  
IGN topo 2019, Geofix® INSEE 2019, OSM 2019, fichiers BAAC | Iter 2020



© IGN topo 2019, Geofix® INSEE 2019, OSM 2019, fichiers BAAC | Iter 2020

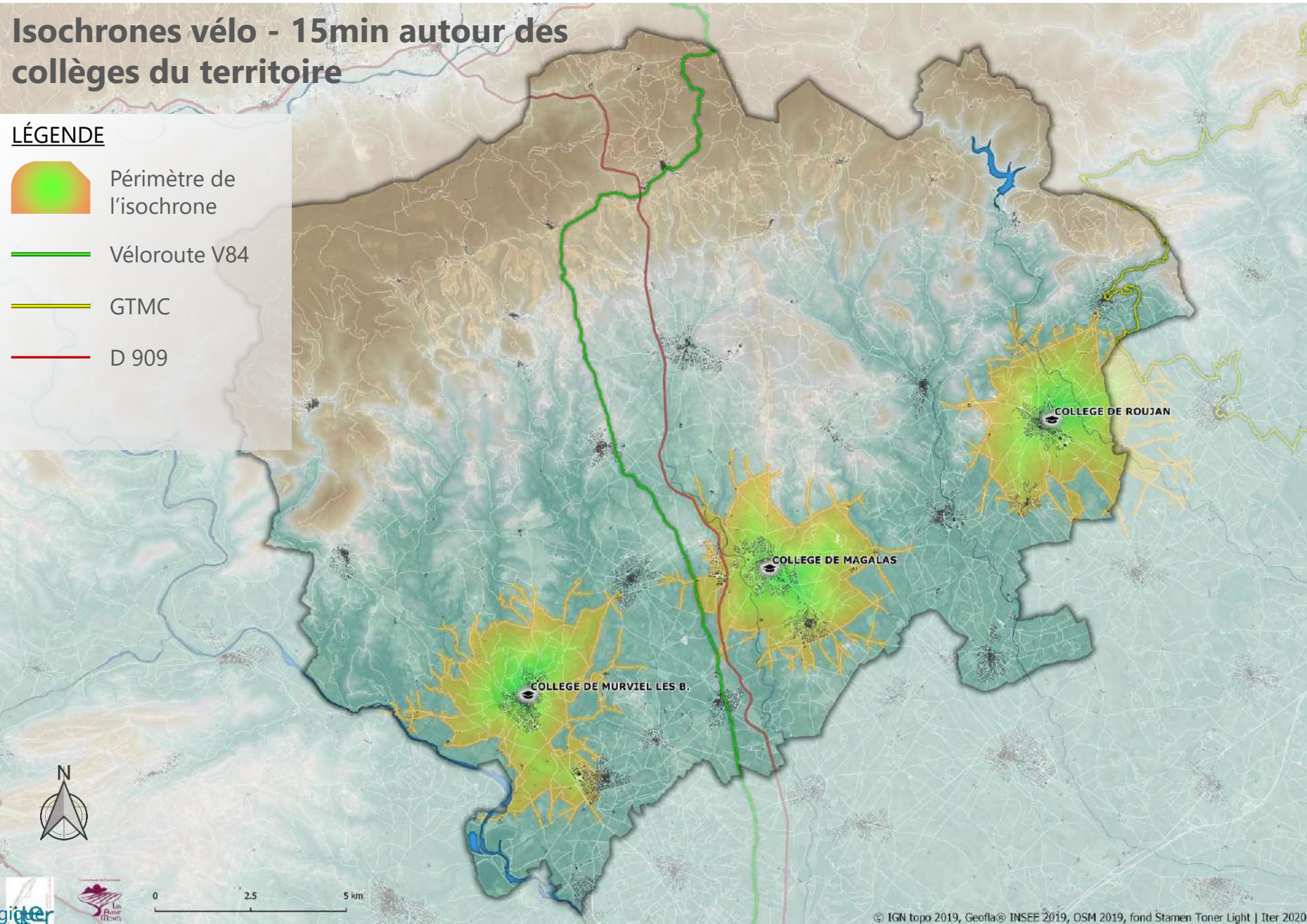


- Le potentiel de développement du vélo pour accéder aux pôles générateurs s'apprécie en comptabilisant la population habitant à l'intérieur d'un isochrone représentant une aire de chalandise, entre 15 et 30 minutes à vélo. Au-delà de 30min, la pratique du vélo, dans un cadre utilitaire, perd en attractivité.
- Les sites importants retenus pour l'analyse par isochrone sont les suivants :
  - Les 3 collèges de la CCAM
  - La gare de Magalas (mais aussi les anciennes haltes ferroviaires<sup>1</sup>)
  - Les principales zones d'activité économique du territoire

<sup>1</sup>Bien que le territoire ne compte actuellement qu'une seule gare ferroviaire en service il existe pour autant deux autres haltes/gares ferroviaires à Faugères et Laurens, aujourd'hui fermées, qu'il ne faut toutefois pas écarter de la réflexion dans l'hypothèse d'une réouverture future



La représentation par isochrones permet de visualiser les territoires dans l'aire d'attractivité directe d'un pôle générateur de mobilité, à travers le réseau viaire existant. Cela ne signifie pas pour autant que toutes les voiries comprises dans ce périmètre sont accessibles au vélo.



- L'aire de chalandise du collège de Murviel-Lès-Béziers s'étend jusqu'à Thézan ;
- Puissalicon, entre 10 et 15 min à vélo du collège de Magalas ;
- St-Geniès en limite de la zone d'attractivité des collèges de Magalas et Murviel ;
- Gabian et Neffiès entre 15 et 20min à vélo du collège de Roujan.



# Potentiel cyclable autour des principaux pôles générateurs de mobilité

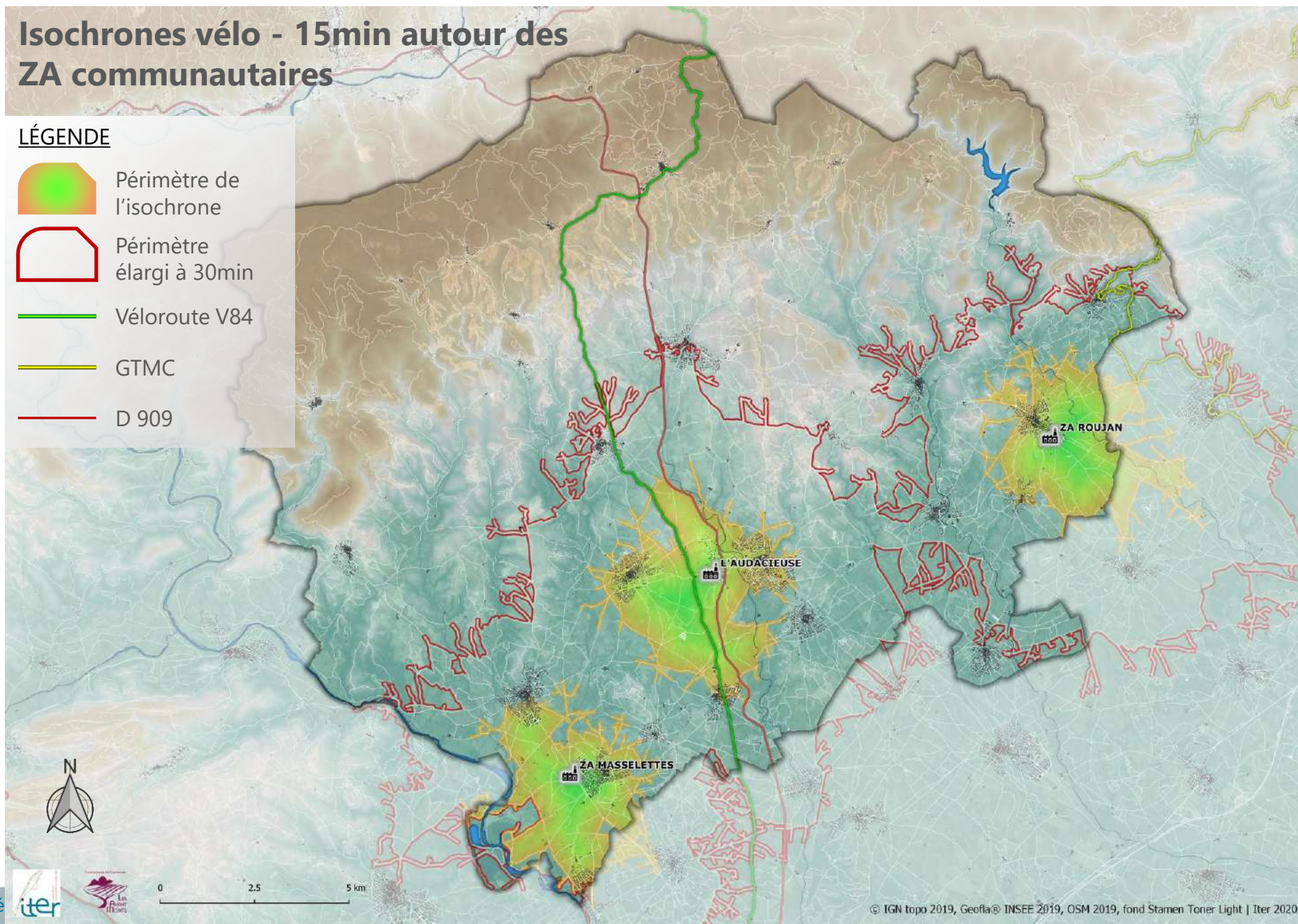
1 2 3 4

La représentation par isochrones permet de visualiser les territoires dans l'aire d'attractivité directe d'un pôle générateur de mobilité, à travers le réseau viaire existant. Cela ne signifie pas pour autant que toutes les voiries comprises dans ce périmètre sont accessibles au vélo.

Au total, près de 13 500 habitants du territoire sont à moins de 15min à vélo des principales zones d'activités :

- ZA l'Audacieuse = 5630 hab.
- ZA Roujan = 2727 hab.
- ZA Masselettes = 5085 hab.

Ce chiffre monte à 21 193 habitants si on étend l'isochrone à 30 minutes, soit plus de 80% de la population de la CCAM



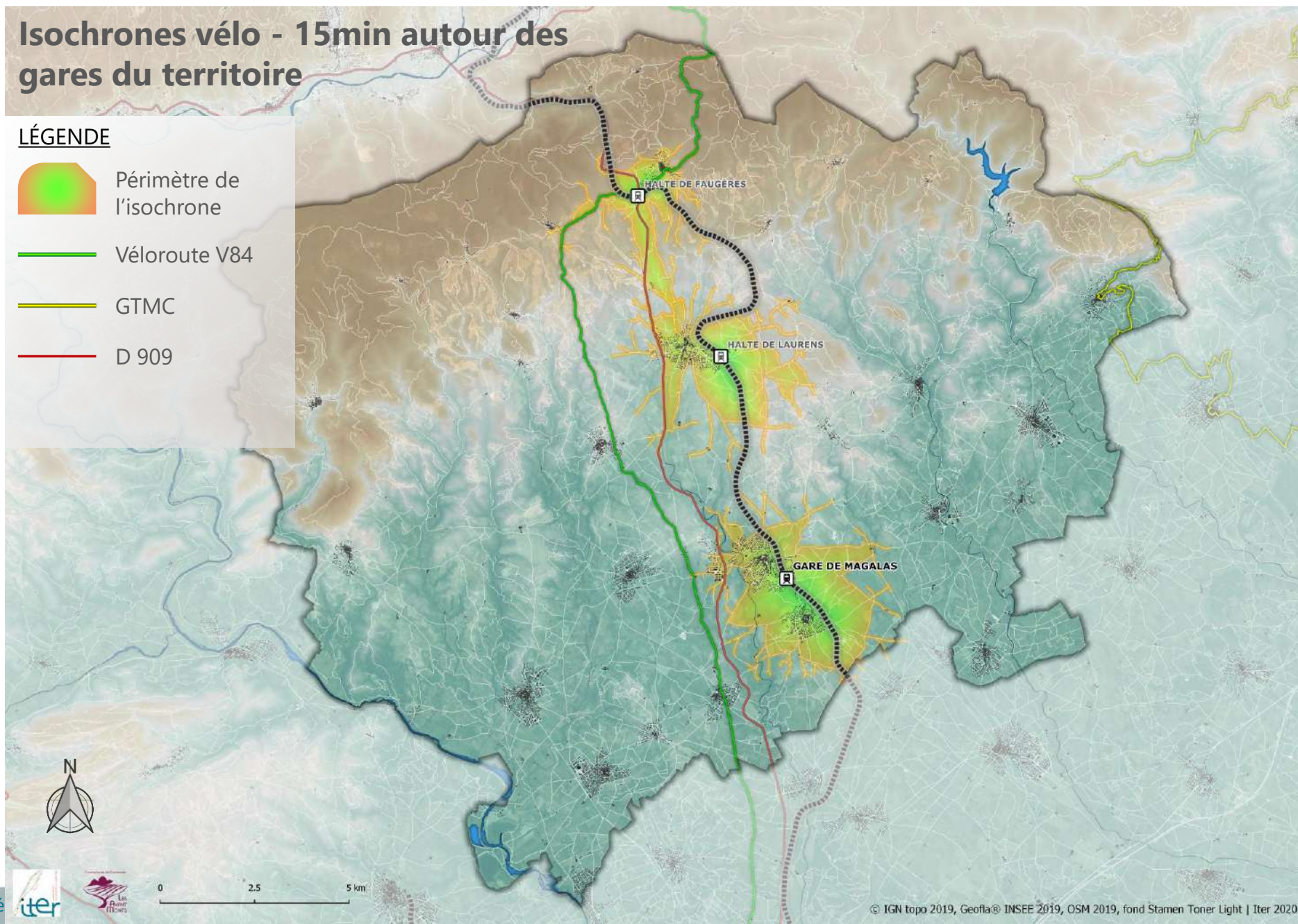


La représentation par isochrones permet de visualiser les territoires dans l'aire d'attractivité directe d'un pôle générateur de mobilité, à travers le réseau viaire existant. Cela ne signifie pas pour autant que toutes les voiries comprises dans ce périmètre sont accessibles au vélo.

Au total, près de 7 000 habitants du territoire sont à moins de 15min à vélo des 3 gares du territoire :

- Magalas = 4 630 hab.
- Laurens = 1 650 hab.
- ZA Masselettes = 610 hab.

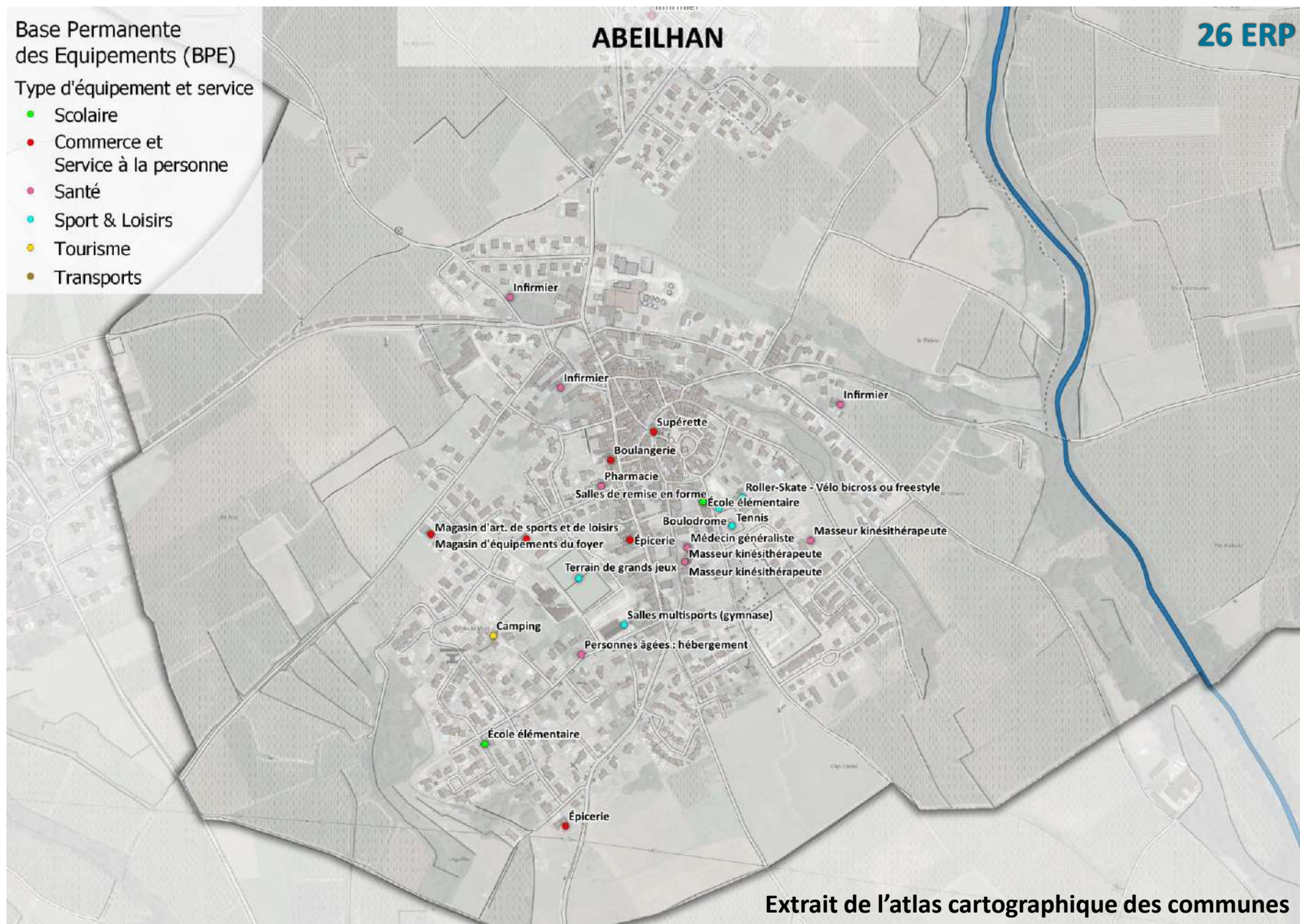
Le plus gros potentiel de rabattement vélo se situe autour de la gare de Magalas



**La base permanente des équipements publiée par l'INSEE permet de localiser les établissements potentiellement générateurs de déplacement sur le territoire.**

**Le traitement cartographique et statistique de la base de données présenté dans les diapositives suivantes identifie pour chaque communes les lieux potentiels d'implantations de stationnement.**





*Une enquête en ligne pour ...*

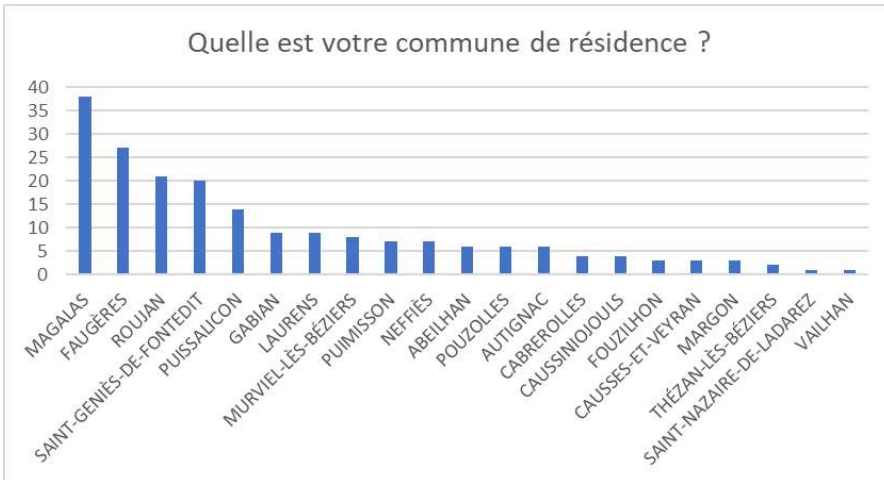


239 participants à l'enquête

↳ Dont **176 questionnaires complets**

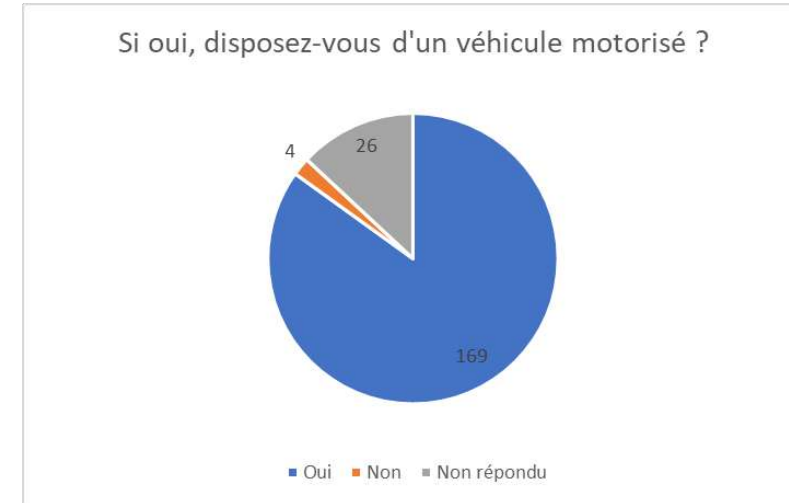
- Identifier les freins à la pratique du vélo
- Recueillir les attentes des habitants du territoire (aménagement, sécurisation de l'existant, incitation financière, stationnement ...)
- Cibler les secteurs qui concentrent le plus d'attente en matière d'aménagement

## Le profil des répondants



Une localisation des répondants qui reflète la distribution démographique du territoire. On note une forte participation à Faugères

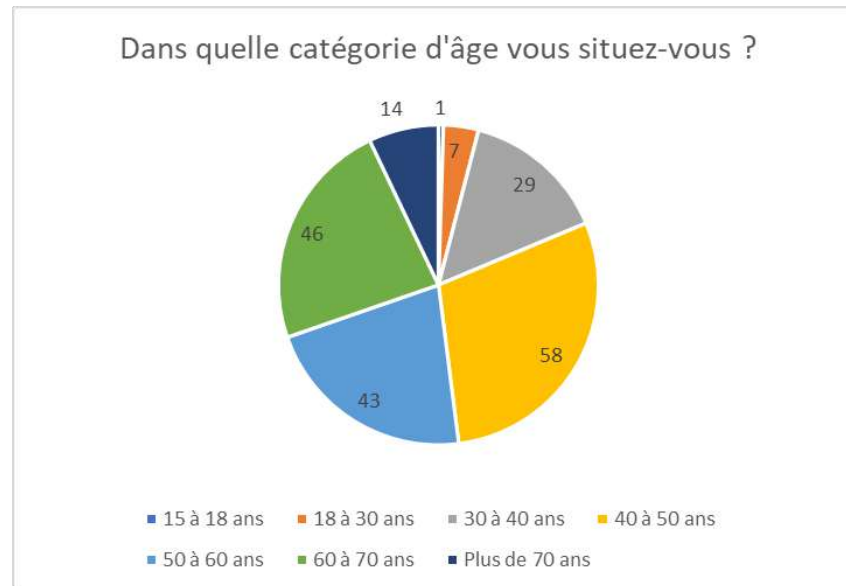
Une population relativement âgée (plus la moitié des participants ont plus de 50 ans)



Le public de l'enquête dispose majoritairement d'un moyen motorisé alternatif au vélo pour se déplacer



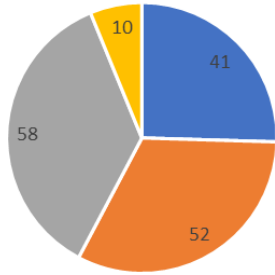
Le recours au vélo pour se déplacer est un choix plus qu'une contrainte





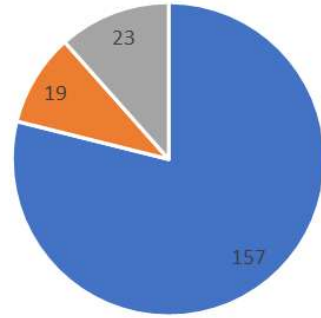
## La pratique du vélo

A quelle fréquence utilisez-vous un vélo pour effectuer vos déplacements ?



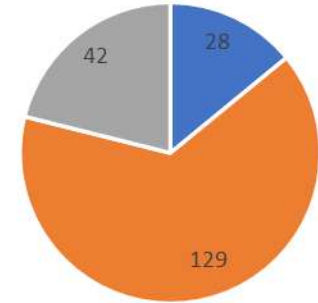
■ Jamais  
■ Fréquemment (1 à 2 fois par semaine)  
■ Occasionnellement (1 à 2 fois par mois)  
■ Quotidiennement

Disposez-vous d'au moins un vélo ?



■ Oui ■ Non ■ Non répondu

Si oui, disposez-vous, d'au moins un vélo à assistance électrique (VAE) ?



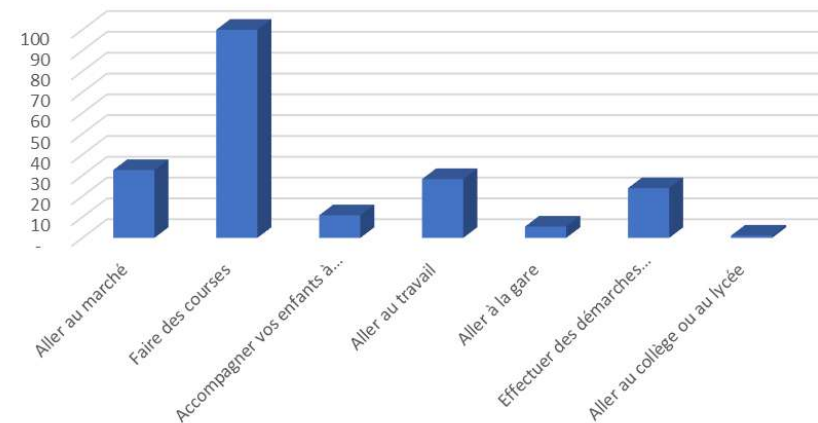
■ Oui ■ Non ■ Non répondu

Vous utilisez le vélo pour :



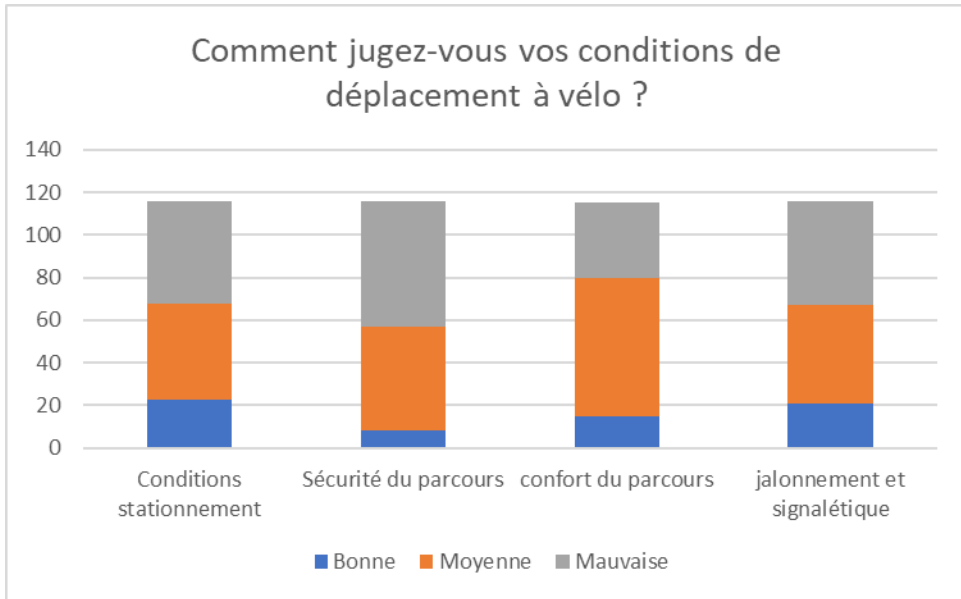
Seulement 42 personnes, soit 1/3 des cyclistes de l'enquête affirment utiliser le vélo pour des trajets utilitaires et le plus souvent pour des motifs « non obligés »

Score du motif (base 100 "faire des courses")



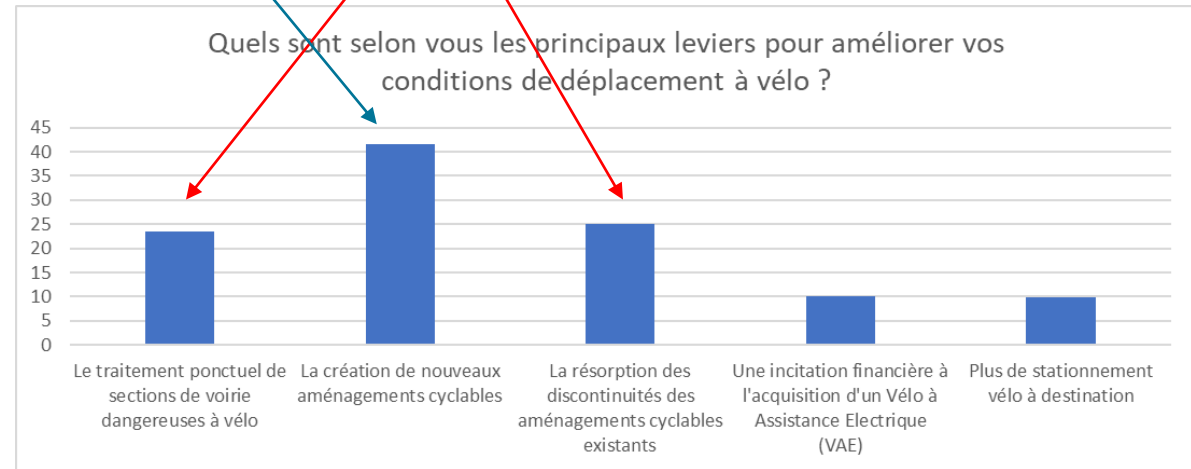
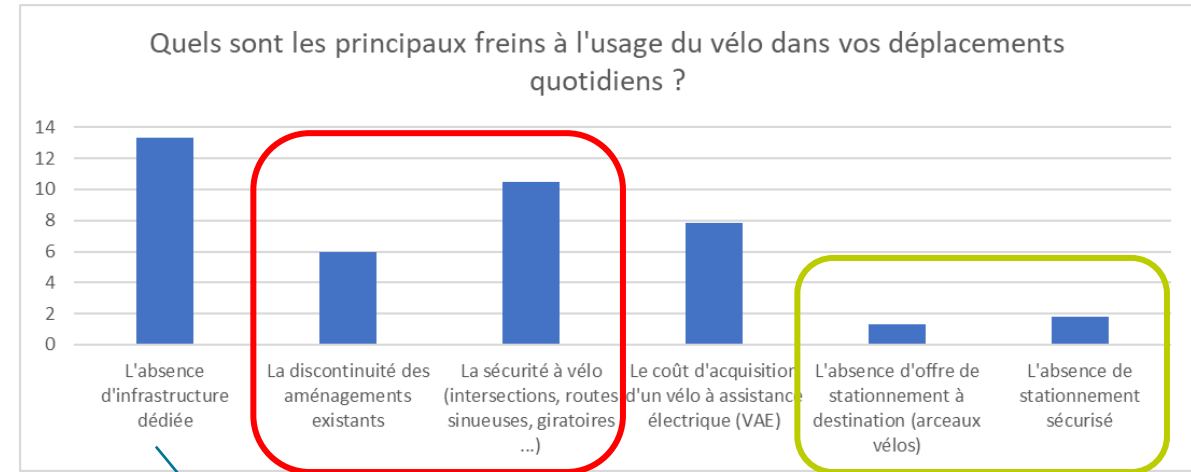


## Freins et leviers à la pratique du vélo



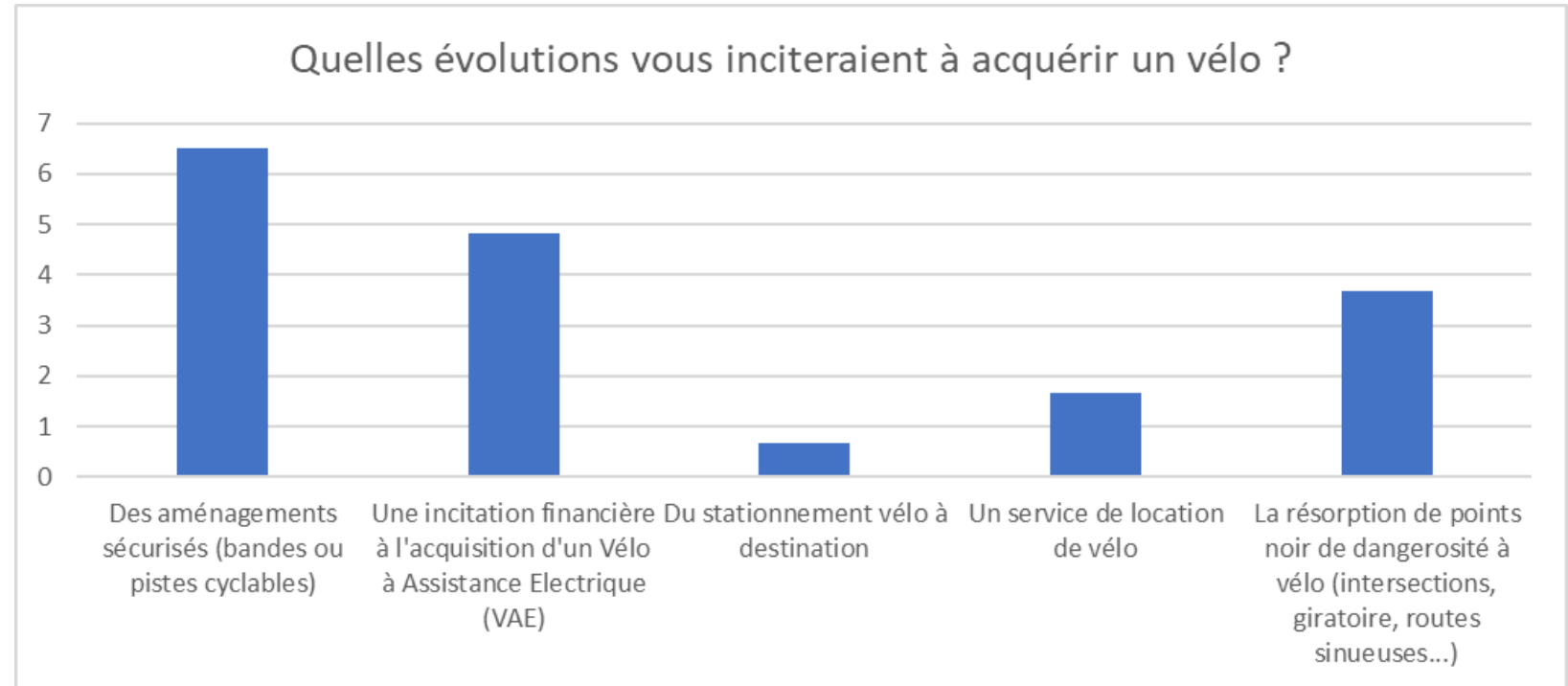
Des conditions de circulation à vélo jugées globalement défavorables.

L'absence d'infrastructure et l'insécurité vues comme les principaux freins au développement de la pratique. A l'inverse le stationnement semble être un sujet secondaire en terme de priorité.



## Inciter à l'acquisition d'un vélo

La question portant sur les évolutions attendues pour entraîner l'acquisition d'un vélo confirme **l'attente en matière de sécurité et d'infrastructures dédiées à la pratique.**



On observe également une attente forte d'accompagnement et **d'aide financière à l'achat d'un VAE.**

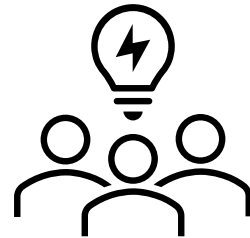
La région Occitanie propose une aide cumulative à celle de l'Etat de 100€ pour les personnes non imposables ou ayant un QF inférieur à 27 086€.

## Verbatim & expression libre

créer une piste  
entre  
Puissalicon et  
Magalas

En priorité, une  
liaison Puissalicon /  
Magalas sécurisée,  
ensuite, Magalas /  
l'Audacieuse mieux  
signalée et  
sécurisée.

aucunes piste cyclable a Murviel,  
pour accéder à la voie verte la  
route est dangereuse surtout  
quand on circule avec des enfants



Accès a la gare et aux villages voisins.  
Sécuriser les parcours avec des tracés  
adaptés et une signalétique pour que les  
voitures tiennent compte des cyclistes.  
Permettre aux cyclistes de prendre  
des voies courtes même parfois les rues  
en sens unique pour éviter les grands  
détours ou sens uniques qui rallongent  
les parcours

Je ne sais pas  
très bien en  
faire

Saint genies  
de fontedit /  
pouzolles

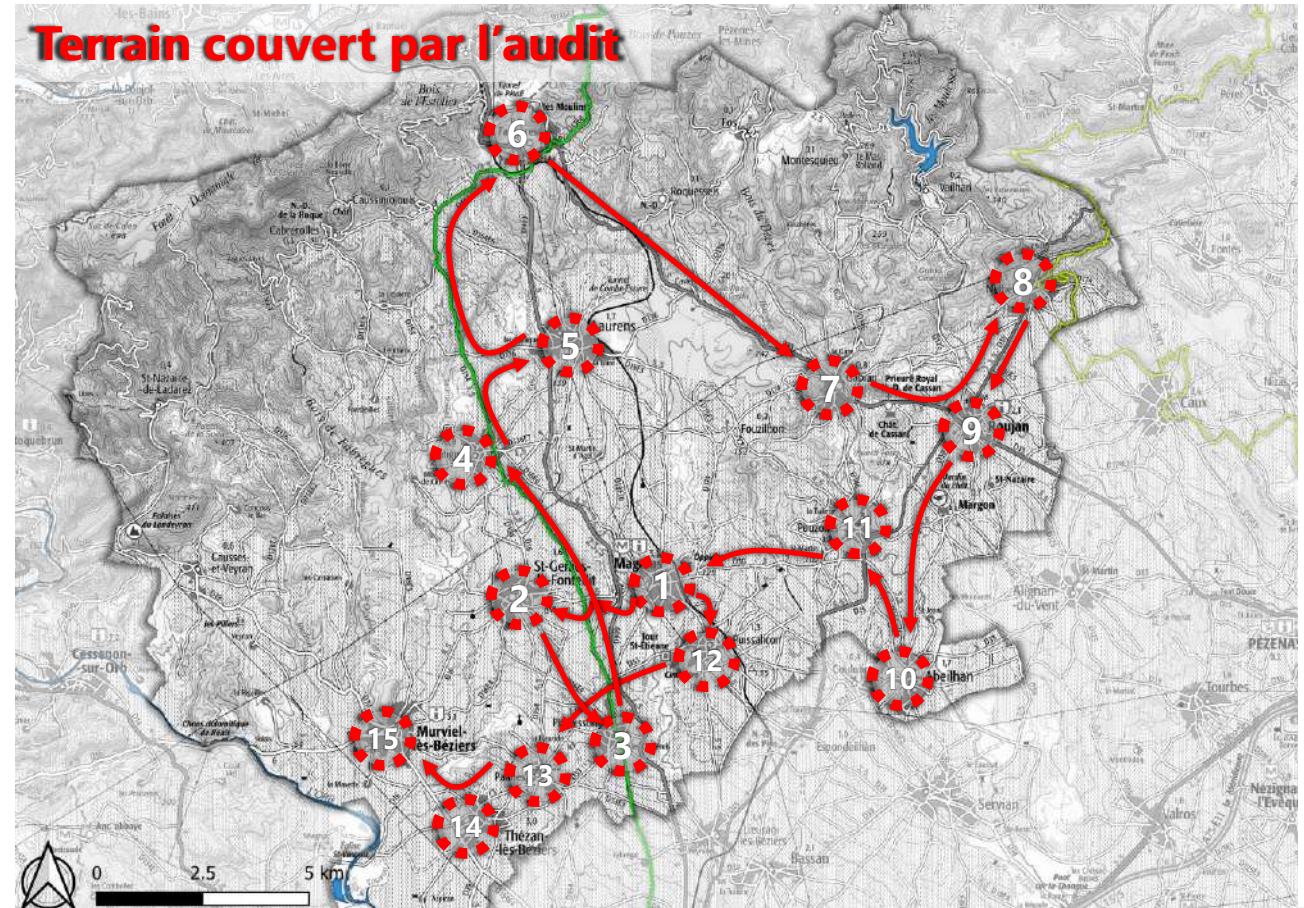
# Etat des lieux, infrastructures et services existants



Un audit de terrain a été mené sur l'ensemble du territoire afin d'analyser et de qualifier les infrastructures de circulation et de stationnement dédiée au vélo d'une part, et les itinéraires potentiels (au regard des enjeux ressorti lors du premier travail de diagnostic du territoire) d'autre part. En la matière, les principaux bourgs et polarités du territoire ont été privilégiés. Il s'agit donc d'une démarche **qualitative et ciblée** plutôt que quantitative et exhaustive de la totalité de la voirie du territoire.

## Les principaux enseignements

- ❖ Très peu d'aménagements cyclables existants sur le territoire, hormis la V84
- ❖ Une volonté de pacification et de mise en valeur de certains centres bourgs, mais souvent à compléter
- ❖ Des distances relativement importantes dès lorsqu'on aborde des liaisons intercommunales
- ❖ Une ramification de petites routes pouvant être le support de ces itinéraires



Détail de l'audit en annexe

# Les infrastructures cyclables existantes

- ❖ Dans l'ensemble, très peu d'aménagements dédiés à la pratique du vélo ont été recensés sur le territoire hormis quelques tronçons en voies vertes sur des zones d'urbanisation récentes
- ❖ Une démarche de pacification et de valorisation des centres-bourgs a été entreprise dans un certain nombre de communes avec des zones de rencontre et sections à 30km/h, mais pas toujours aménagées et discontinues
- ❖ Le territoire est traversé du nord au sud par la Véloroute V84. Elle dessert les communes de Faugères, Caussiniojols, Autignac, Magalas et Puimisson.
- ❖ A noter, la présence de la Grande traversée du Massif Central en bordure Est du territoire, qui passe par la commune de Neffiès. Il s'agit là d'un itinéraire orienté pour la pratique du VTT plus que pour du cyclotourisme type VTC.



**Centre-ville calme et apaisé par les zones de rencontre**



**Voie verte correctement dimensionnée assurant pour partie la liaison Magalas <-> ZA**



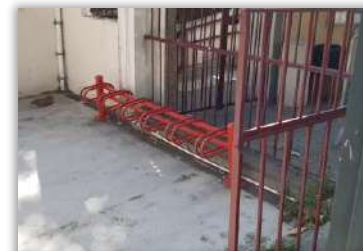
**Panneaux de jalonnement au droit de la Véloroute**



**Une véloroute utilisée principalement pour des pratiques de loisirs**



**Opportunités d'aménagement sur les délaissés de départementale**



**Des stationnements vélos peu qualitatifs (rack)**



**Pas de jalonnement pour rejoindre la Véloroute**



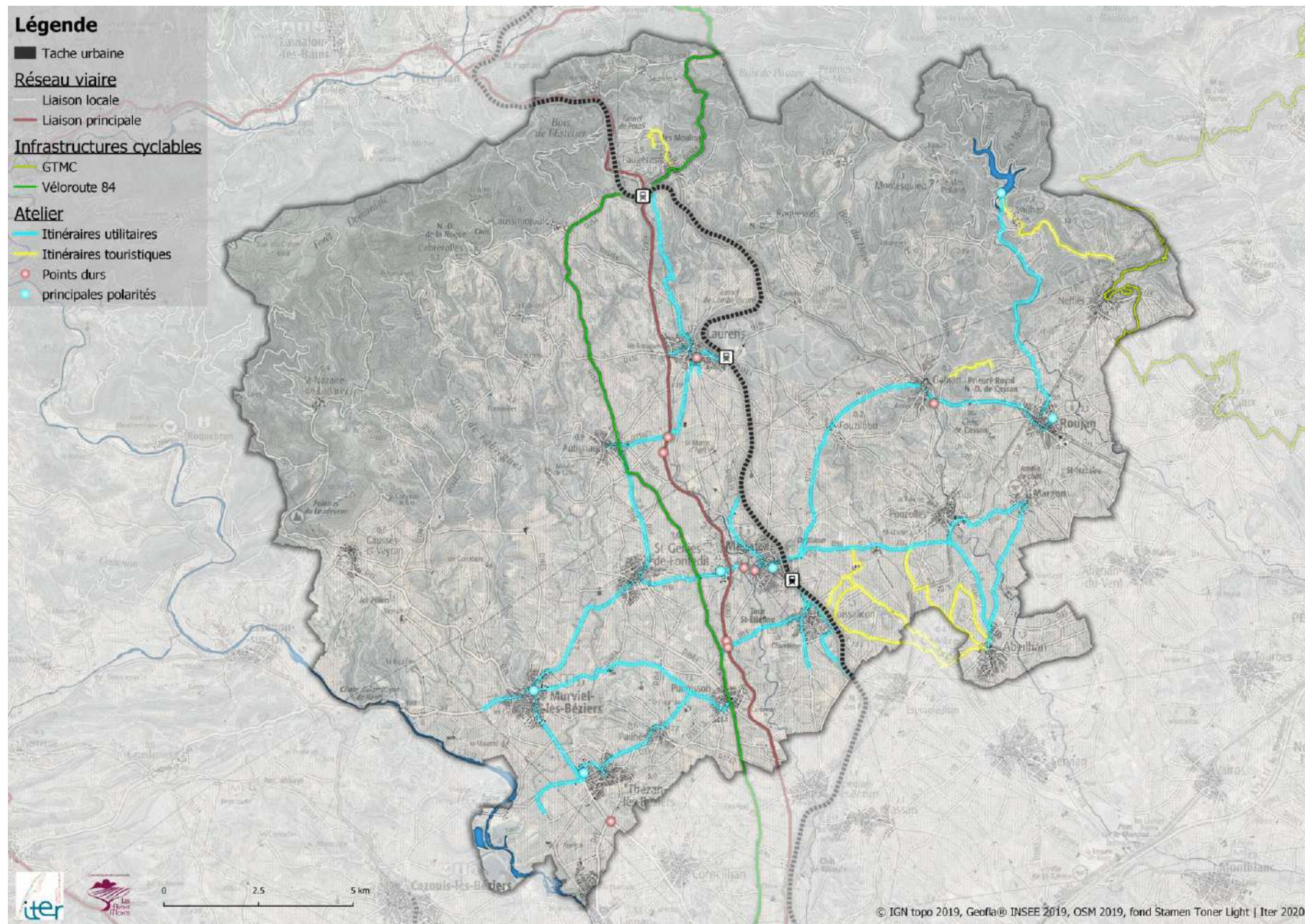


Un atelier participatif a été réalisé le 2 juillet 2020 avec les élus, techniciens et représentants de la société civile pour l'ensemble des communes du territoire.

Il a permis de compléter le travail de terrain pour cibler les liaisons à développer pour la pratique du vélo et les équipements et pôles générateurs de mobilité à desservir en priorité selon leur typologie.

Les participants ont ainsi identifiés des itinéraires à vocation intercommunale sur le territoire et les points noirs d'insécurité qui les composent.

Par ailleurs, le travail réalisé a permis de distinguer les liaisons utiles des liaisons touristiques et de loisirs.



Détail des itinéraires en annexe

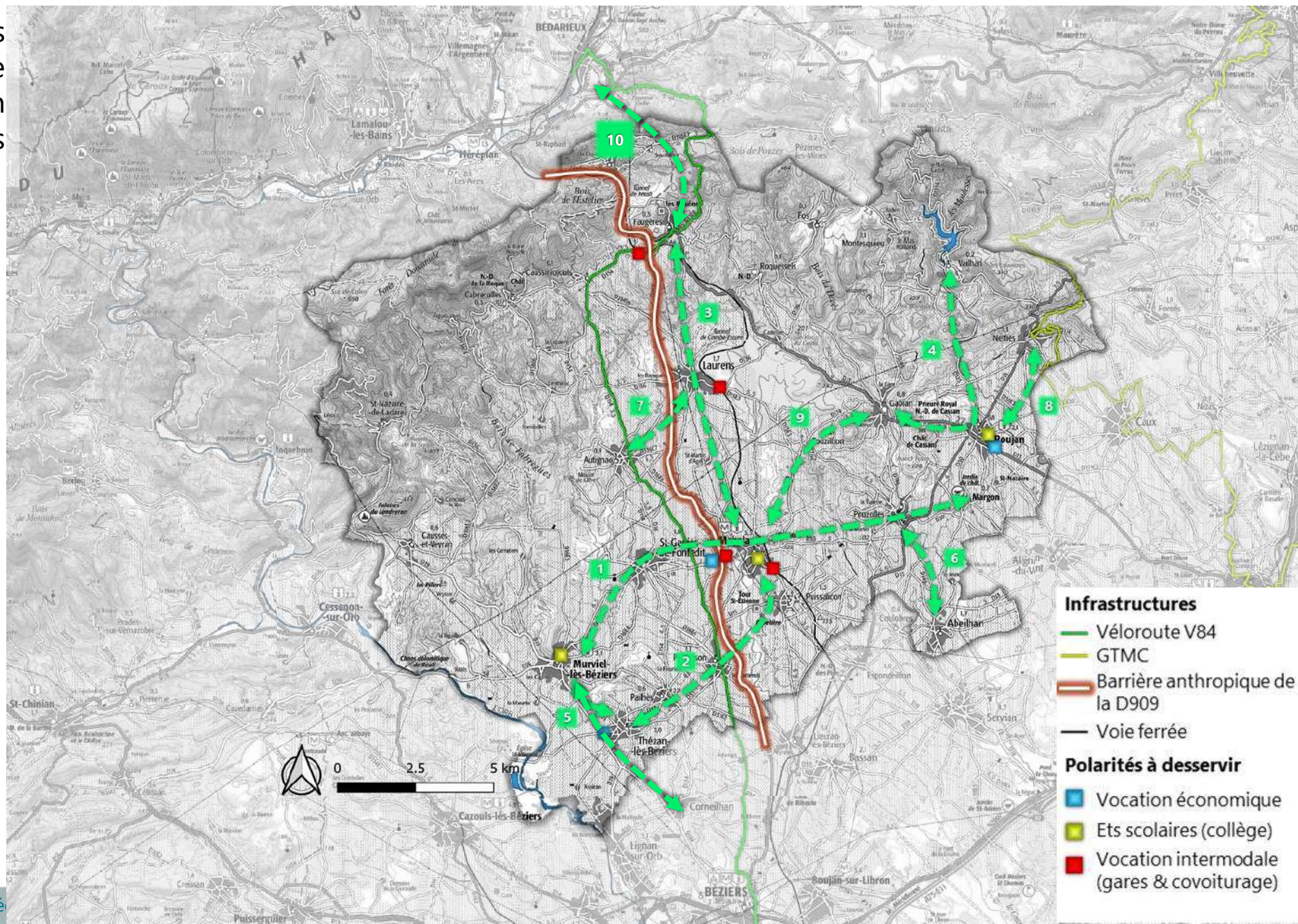
# hiérarchisation des objectifs et leviers d'actions mobilisables



# Synthèse des enjeux de liaisons sur le territoire

Les principaux enjeux de liaisons cyclables qui émergent à la lumière du diagnostic, de l'audit de terrain et de l'atelier participatif sont les suivants :

- 1 Murviel <> Magalas <> Pouzolles
- 2 Thézan <> Magalas
- 3 Faugères <> Magalas
- 4 Gabian <> Roujan <> Vailhan
- 5 Murviel <> Thézan <> Corneilhan
- 6 Abeilhan <> Pouzolles
- 7 Autignac <> Laurens
- 8 Roujan <> Neffiès
- 9 Gabian <> Magalas
- 10 Faugères <> Bédarieux





ENCOURAGER



**L'incitation financière**

*Pour encourager la « démotorisation »*



**L'urbanisme**

*Pour intégrer le vélo dans les projets urbains*

Niveau d'avancement de la CCAM :

Bon

Faible

Nul

LEGITIMER



**Le contrôle**

*Pour sensibiliser, garantir le respect et la sécurité des cyclistes*



**L'entretien**

*Pour maintenir la qualité*



**Les services**

*Pour compléter l'écosystème.*



**La communication**

*Pour donner l'exemple et montrer l'ambition.*

**EQUIPER  
AMENAGER**

**Priorité n°1**



**La réglementation**

*Pour créer de nouvelles possibilités de parcours*



**Les aménagements**

*Pour sécuriser les déplacements à vélo.*



**Le jalonnement**

*Pour proposer des itinéraires plus sûrs.*



**Le stationnement**

*Pour faciliter l'usage du vélo.*



# Principes d'élaboration et choix des aménagements cyclables



## Les aménagements

Pour sécuriser les déplacements à vélo.

La prise en compte des déplacements en vélo est obligatoire lors de tout réaménagement de voirie. Les aménagements ont pour but de sécuriser les flux. Ils doivent donc tenir compte de la vitesse automobile réelle, tout en restant praticables pour les cyclistes au quotidien.

Au-dessus de 50 Km/h, la règle est la séparation des flux et donc la création d'infrastructures spécifiques (pistes ou voies vertes). En zone agglomérée, lorsque l'emprise (stationnement compris) ne permet pas de créer de piste ou de bande cyclable, on cherchera à réduire les vitesses pour pouvoir partager l'espace avec les voitures. Les aménagements en ville sont généralement moins coûteux.

Les intersections méritent un soin particulier car elles sont génératrices d'accidents graves liés aux angles de vue. Les sas cyclistes et les céder-le-passage cyclistes ont pour but de laisser partir les vélos en premier afin qu'ils soient très visibles.





## Volet infrastructure

- ❖ Desserte des ZAE du territoire (Audacieuse, Massallettes, Roujan)
- ❖ Desserte des établissements scolaires, notamment les 3 collèges (Roujan, Magalas, Murviel)
- ❖ Développement de liaisons transversales intercommunales et à vocation intermodale (gare et aires de covoiturage)
- ❖ Jalonnement des itinéraires (dont V84)
- ❖ Stationnement sécurisé à destination ou en intermodalité



## Volet serviciel

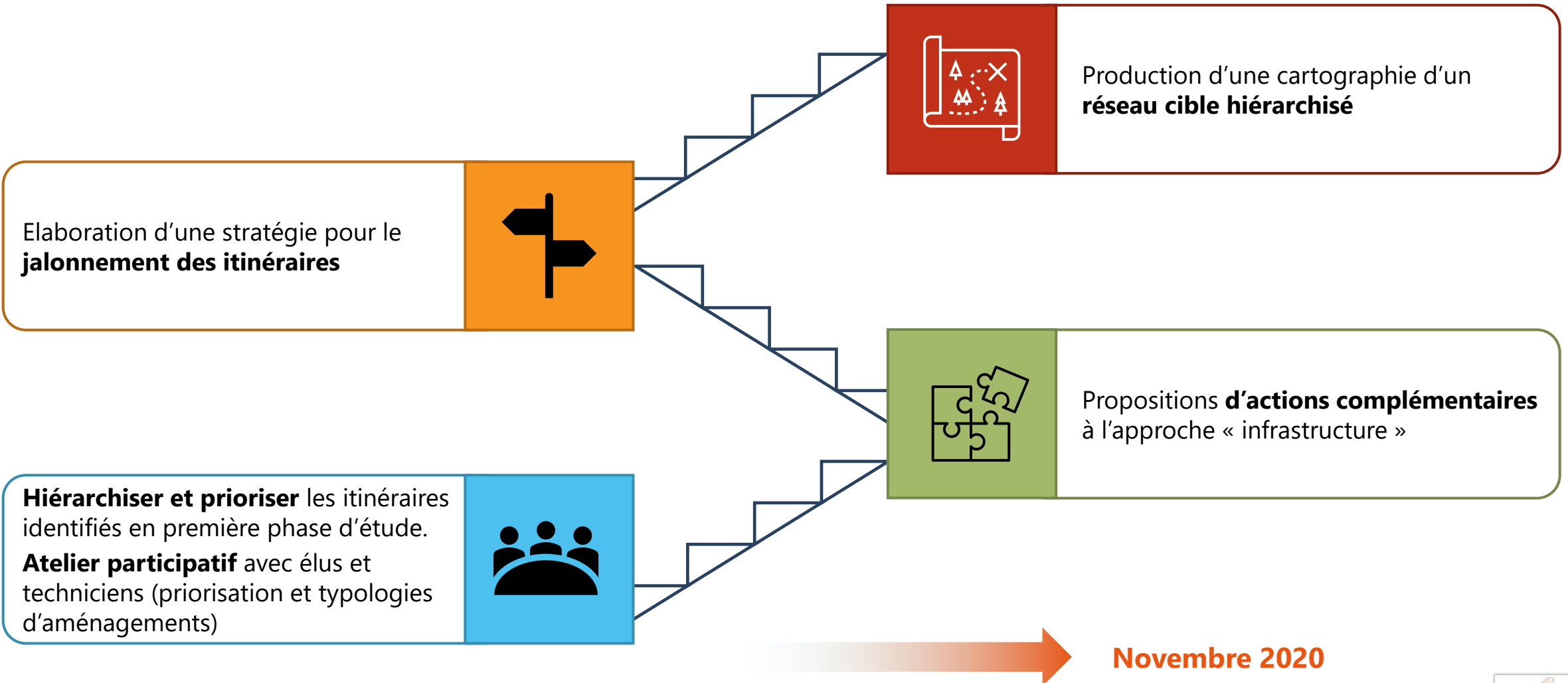
- ❖ Ateliers-garages réparation de vélos
- ❖ Ateliers-journées de remise en selle
- ❖ Prêt moyenne et/ou longue durée de Vélos à Assistance Electrique
- ❖ Incitation financière à l'acquisition de vélo ou de matériel de sécurité
- ❖ Organisation d'évènements autour de la mobilité active



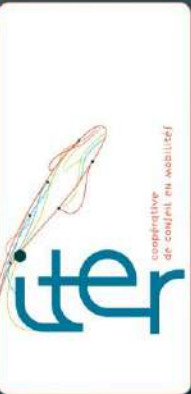
## Volet Réglementaire

- ❖ Harmonisation des politiques de stationnement et de circulation dans les centre-bourg, notamment la continuité et l'identification des zones 30 et zones de rencontre par l'aménagement et la panneautique
- ❖ Prise en compte des aménagements cyclables dans l'élaboration des documents d'urbanisme





## Phase 2 – Stratégie pré-opérationnelle



2 rue d'Austerlitz  
31000 Toulouse  
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier  
75012 Paris  
T / 01 43 72 10 09

iter@iternet.org  
<http://www.iternet.org>





01

**La hiérarchisation des itinéraires cyclables du territoire**



02

**Le jalonnement et la signalétique**



03

**Le plan d'actions complémentaires**

# Consolidation des itinéraires cyclables



# Rappel des principes d'aménagement des itinéraires cyclables

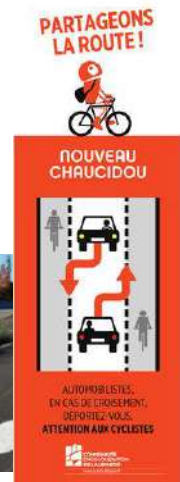


**Les aménagements**  
Pour sécuriser les déplacements à vélo.

La prise en compte des déplacements en vélo est obligatoire lors de tout réaménagement de voirie. Les aménagements ont pour but de **sécuriser les flux**. Ils doivent donc **tenir compte de la vitesse automobile réelle, tout en restant praticables pour les cyclistes au quotidien**.

Au-dessus de 50 Km/h, la règle est la séparation des flux et donc la création d'infrastructures spécifiques (pistes ou voies vertes). En zone agglomérée, lorsque l'emprise (stationnement compris) ne permet pas de créer de piste ou de bande cyclable, on cherchera à réduire les vitesses pour pouvoir partager l'espace avec les voitures. **Les aménagements en ville sont généralement moins coûteux.**

Les intersections méritent un soin particulier car elles sont génératrices d'accidents graves liés aux angles de vue. Les sas cyclistes et les céder-le-passage cyclistes ont pour but de laisser partir les vélos en premier afin qu'ils soient très visibles.



# Rappel des principes d'aménagement des itinéraires cyclables

**SÉPARER**

€€€



**Piste cyclable**



**Voie Verte**



**Bande cyclable**



**Chaucidou**



**Zones 30**



**Double sens cyclable**



**Vélorue & Zone de rencontre**

**APAISER / PARTAGER**

€—€€



**Itinéraire jalonné sur route**



Densité

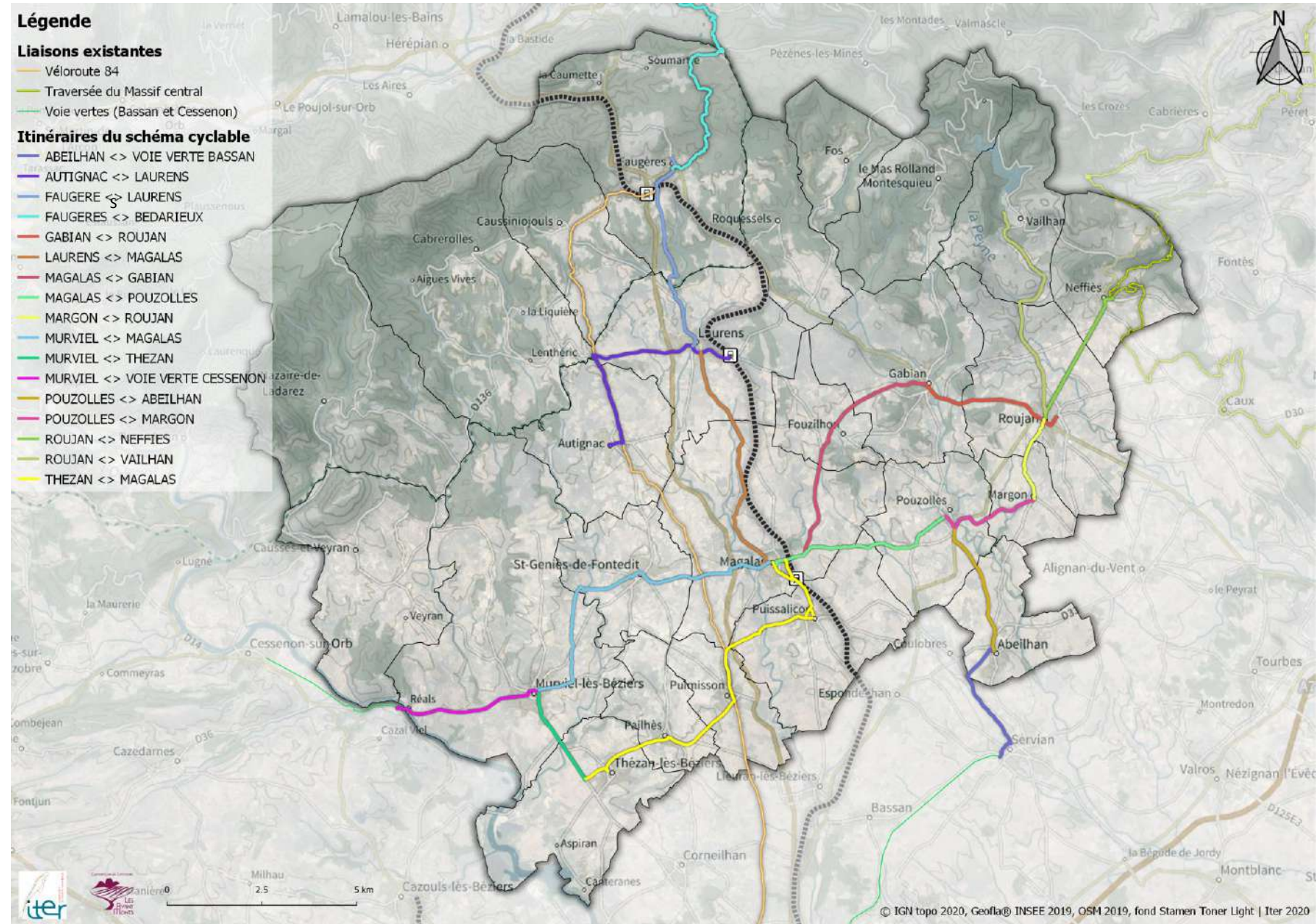
Trafic

Vitesse





- Pour rappel, la première phase de l'étude a permis d'identifier 16 itinéraires cyclable à développer sur le territoire des Avant-Monts
- Ils s'articulent autour des principales polarités du territoire, avec en premier lieu la ville de Magalas, mais aussi les points d'interconnexion aux grands réseaux de communication (gares ferroviaires), les zones d'activités, les grands axes cyclables (V84, voies vertes existantes ...)



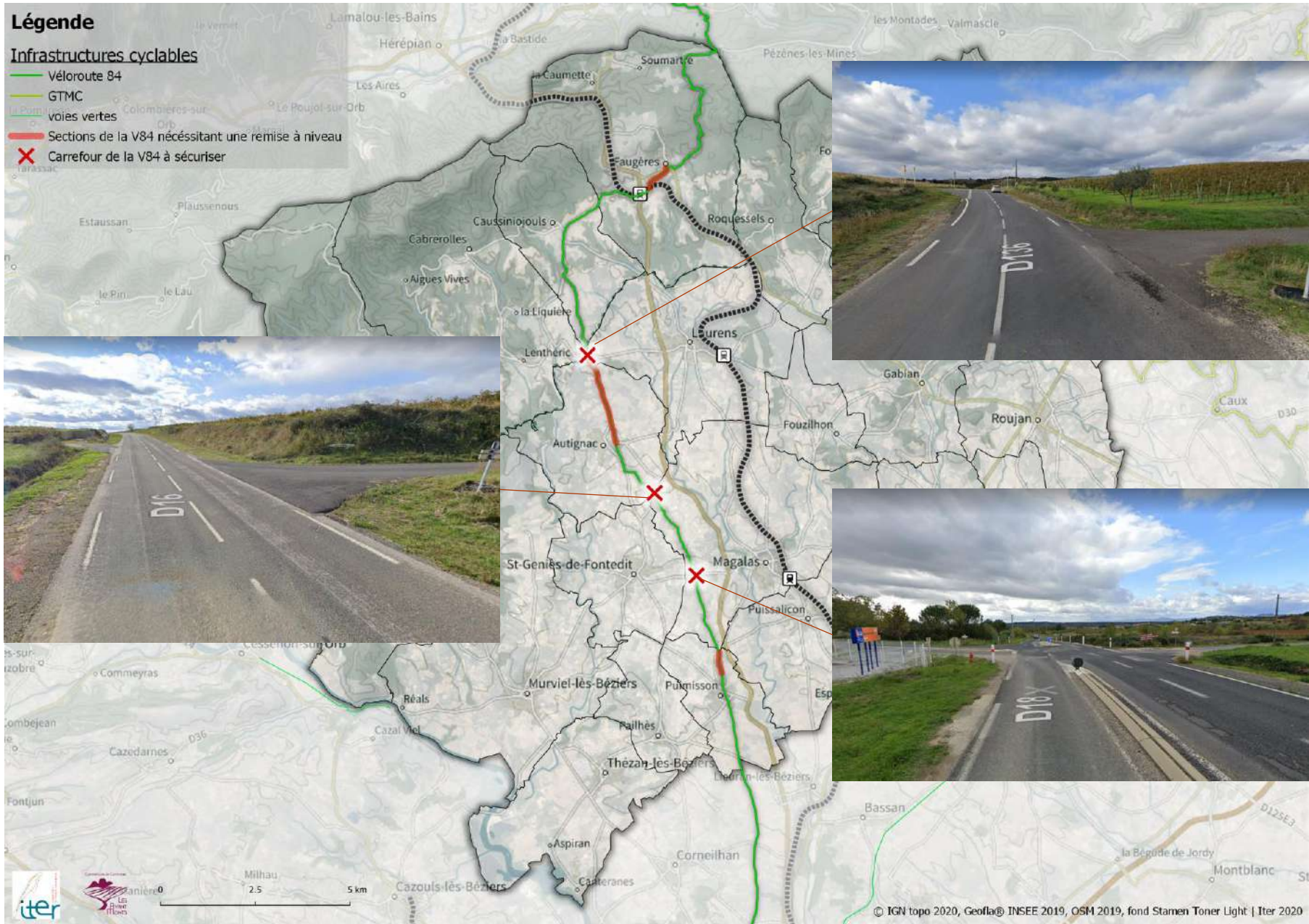


- 3 sections de la V84 s'inscrivant dans les itinéraires du schéma nécessitent une sécurisation et une amélioration de l'infrastructure.

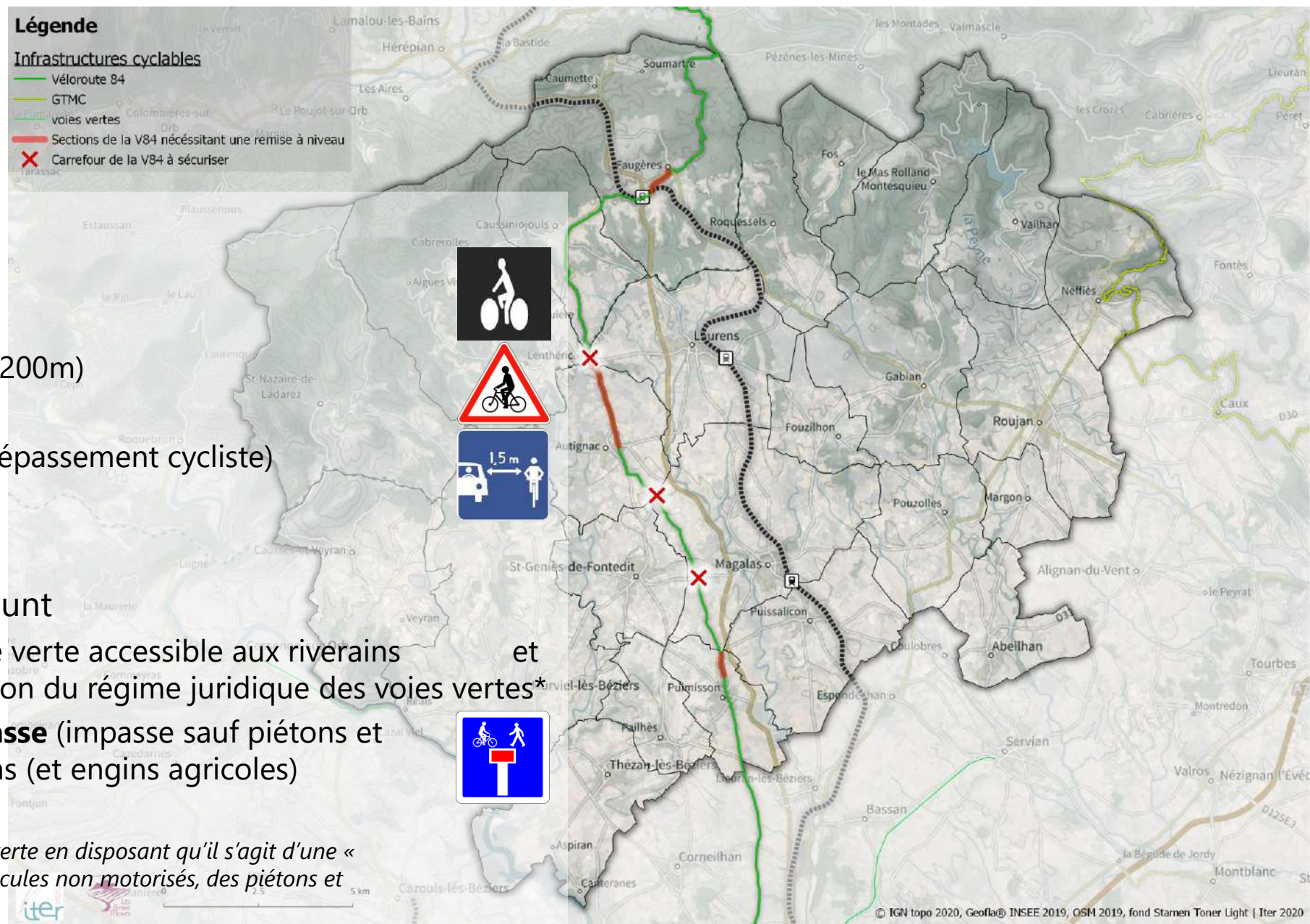
- Entre Puimisson et Magalas
- Entre Autignac et Laurens
- Entre Caussinijoûls et Faugères

- De même 3 carrefours sur la V84 font l'objet d'un enjeu de sécurisation :

- Sur la route de Saint-Geniès à hauteur du Centre d'Incendie et de secours de Magalas
- Sur la D16, limite communale entre Magalas et Autignac
- Au niveau du croisement avec la D136



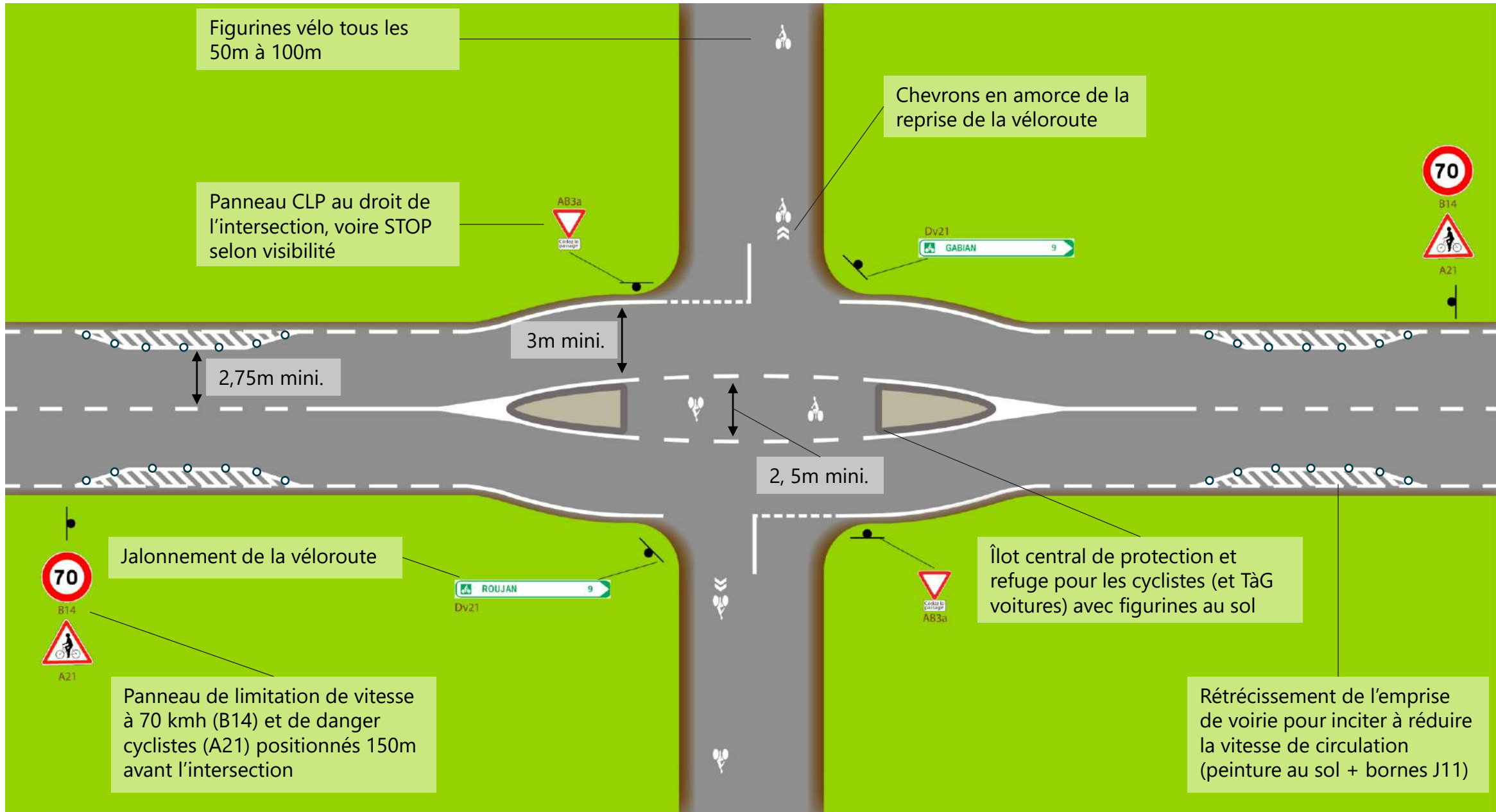




## Les pistes envisageables

- Renforcer la signalétique
  - Pictos vélo au sol (tous les 100 à 200m)
  - Panneaux de rappel (A21)
  - Panneaux pédagogiques (1,5m dépassement cycliste)
- Réduire, supprimer le trafic de shunt
  - Sections de V84 basculée en voie verte accessible aux riverains engins agricoles ... pose la question du régime juridique des voies vertes\*
  - Sections de V84 **en double impasse** (impasse sauf piétons et limitant le trafic aux seuls riverains (et engins agricoles)

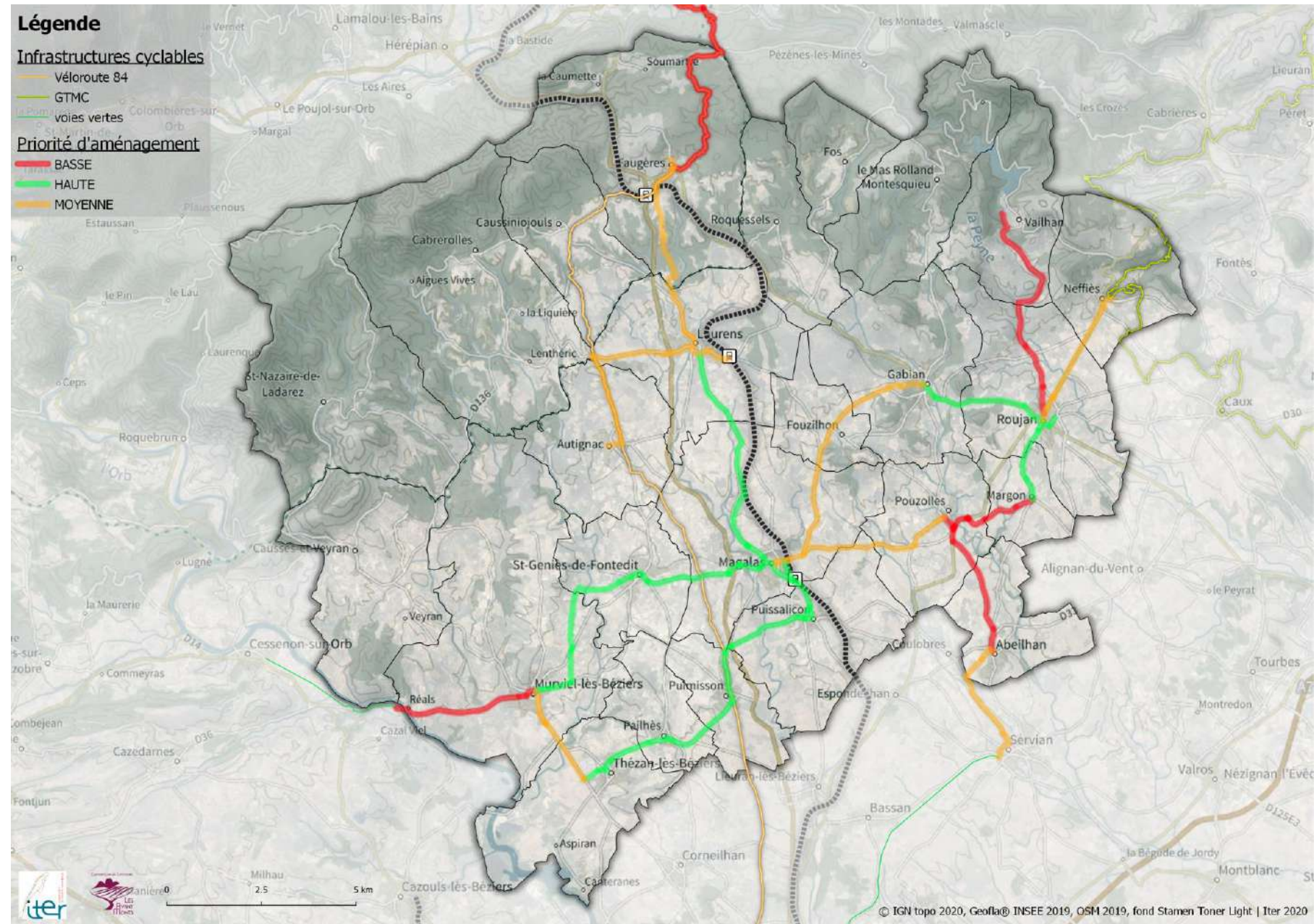
\*l'article R. 110-2 du code de la route définit la voie verte en disposant qu'il s'agit d'une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. »





- Les itinéraires jugés les plus prioritaires à l'issu de l'atelier de travail (15 décembre 2020), et disposant du plus fort potentiel d'usage sont les suivants :

- Murviel <> St-Geniès <> Magalas
- Thézan <> Puimisson <> Puissalicon <> Magalas
- Laurens <> Magalas
- Gabian <> Roujan

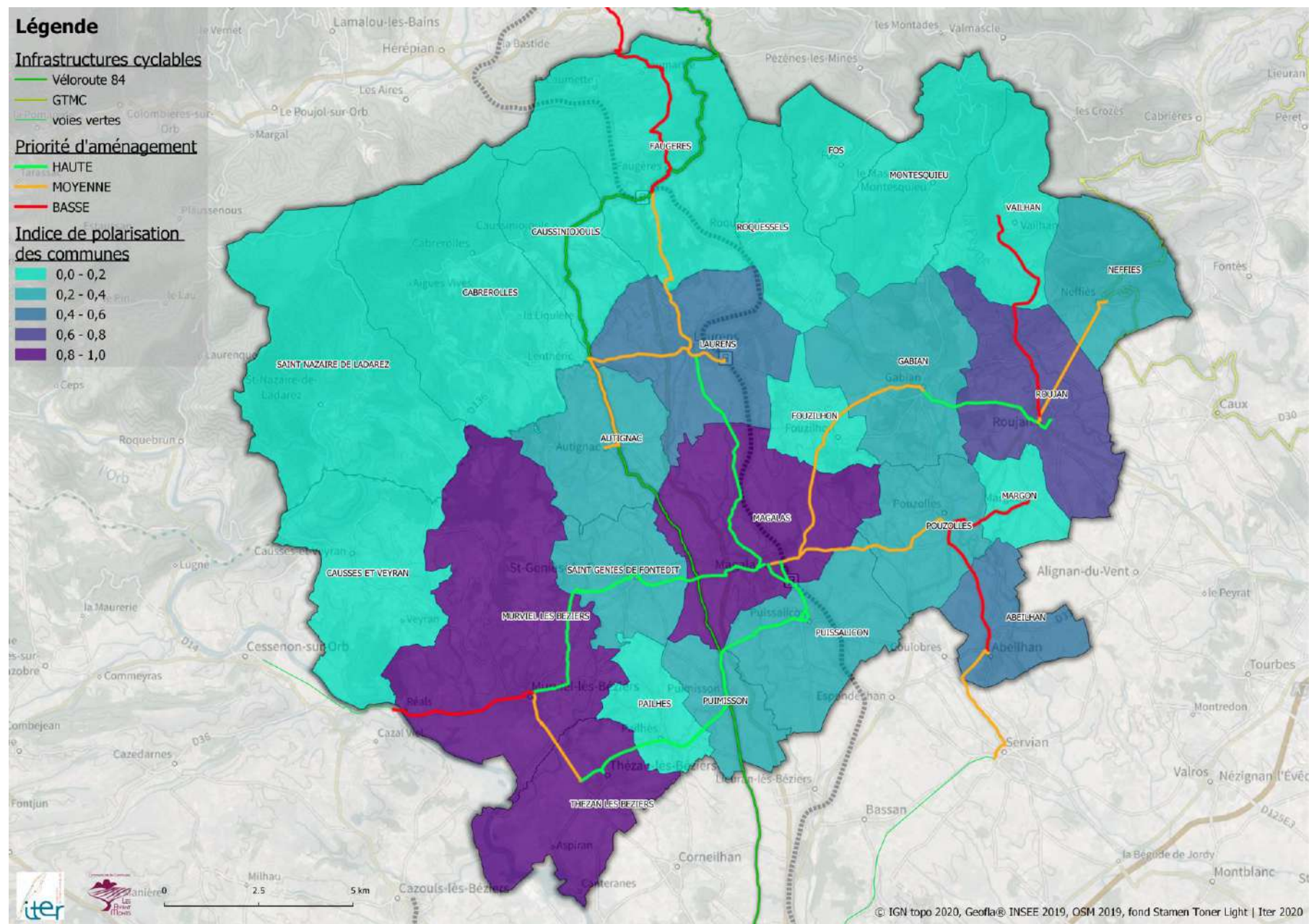


*Bien que ces itinéraires soient considérés comme prioritaires ils ne seront pas nécessairement tous réalisés à court terme en phase de planification du schéma. D'autres critères de facilitation techniques et financiers entre en ligne de compte pour la réalisation d'une grille impact-effort préalable au travail de planification.*



# Priorisation d'aménagement des itinéraires

- La mise en exergue des facteurs de polarisation des communes du territoire (cumul des indicateurs démographiques, d'emplois et de services) permet de superposer la priorisation des itinéraires avec les potentiels d'usages.
- On observe ainsi une corrélation entre les itinéraires prioritaires (Murviel <> Magalas; Thézan <> Magalas; Laurens <> Magalas; Gabian <> Roujan) et les communes au plus fort potentiel d'usage (Roujan, Magalas, Thézan, Murviel)

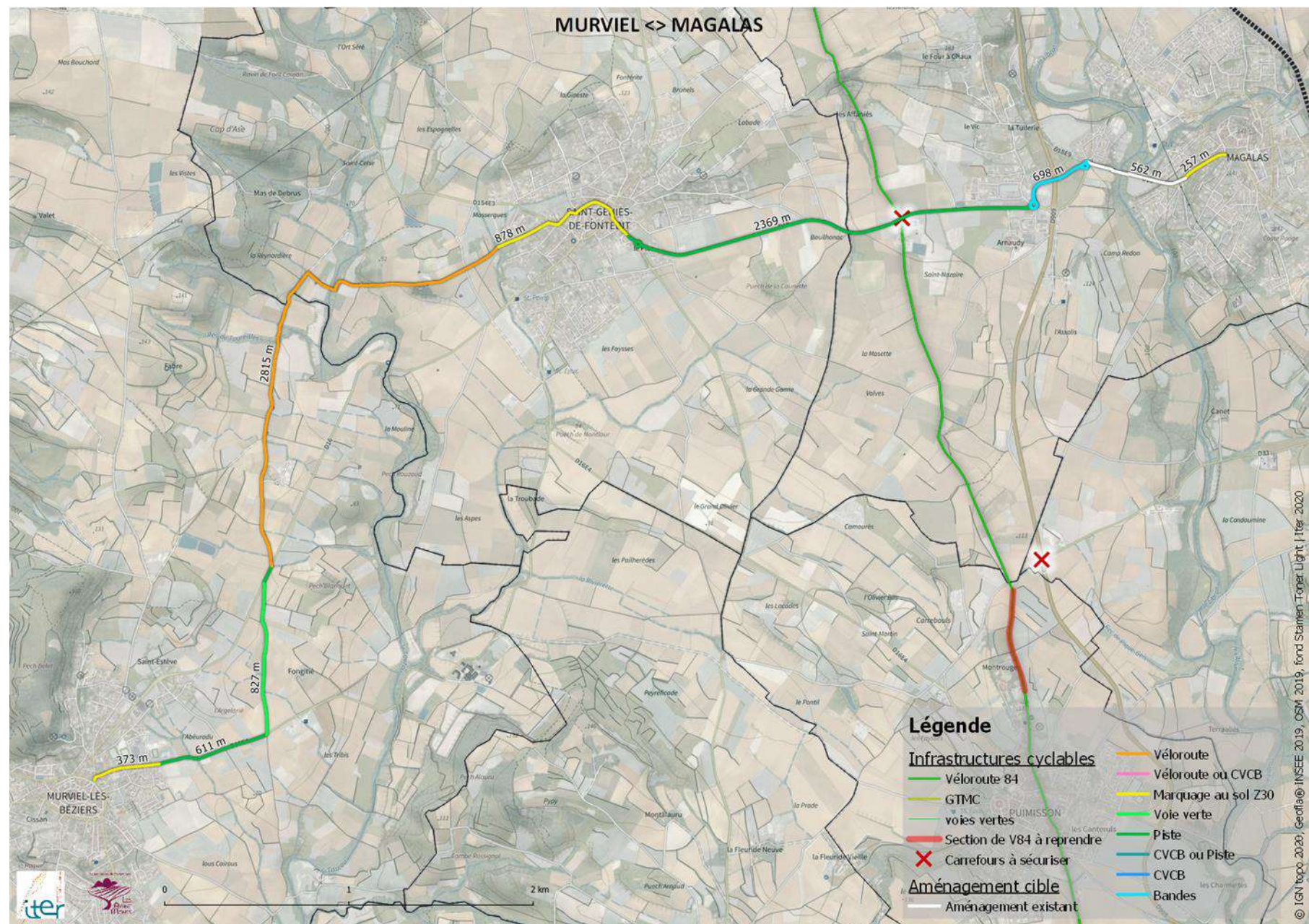




## Murviel <> Magalas

Les aménagements visés :

- Aménagement existant à Magalas (voie verte) = 560 ml de voirie
- Zone 30 = 1 500 ml
- Bandes cyclables = 700 ml
- Piste cyclable = 3 100 ml
- Voie verte = 800 ml
- Véloroute = 2 800 ml

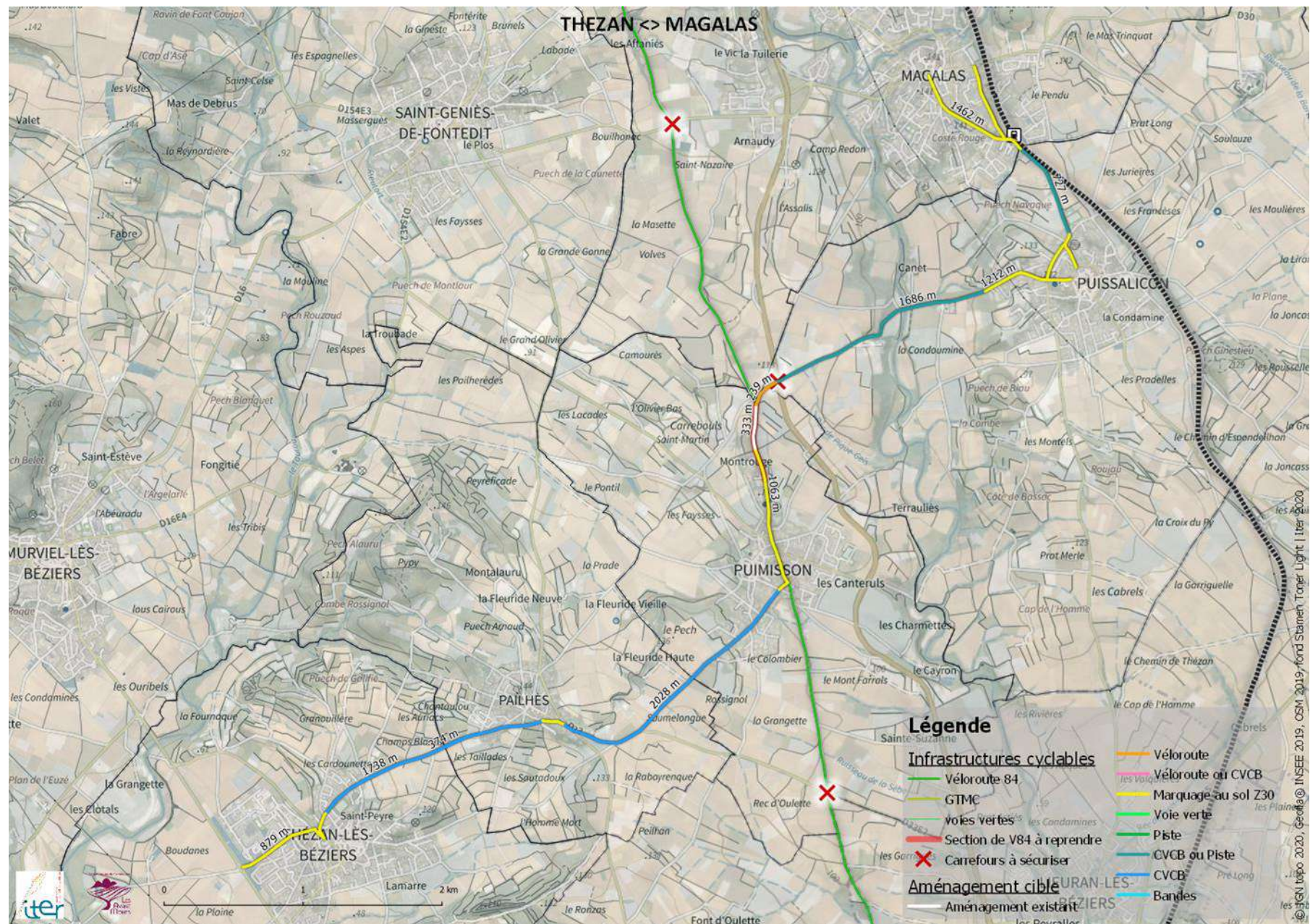




## Thézan <> Magalas

Les aménagements visés :

- Aménagement existant V84 à reprendre (signalisation) = 300 ml
- Zone 30 = 4 800 ml
- Chaucidou = 4 200 ml
- Chaucidou ou piste = 2 400 ml
- Voie verte = 800 ml

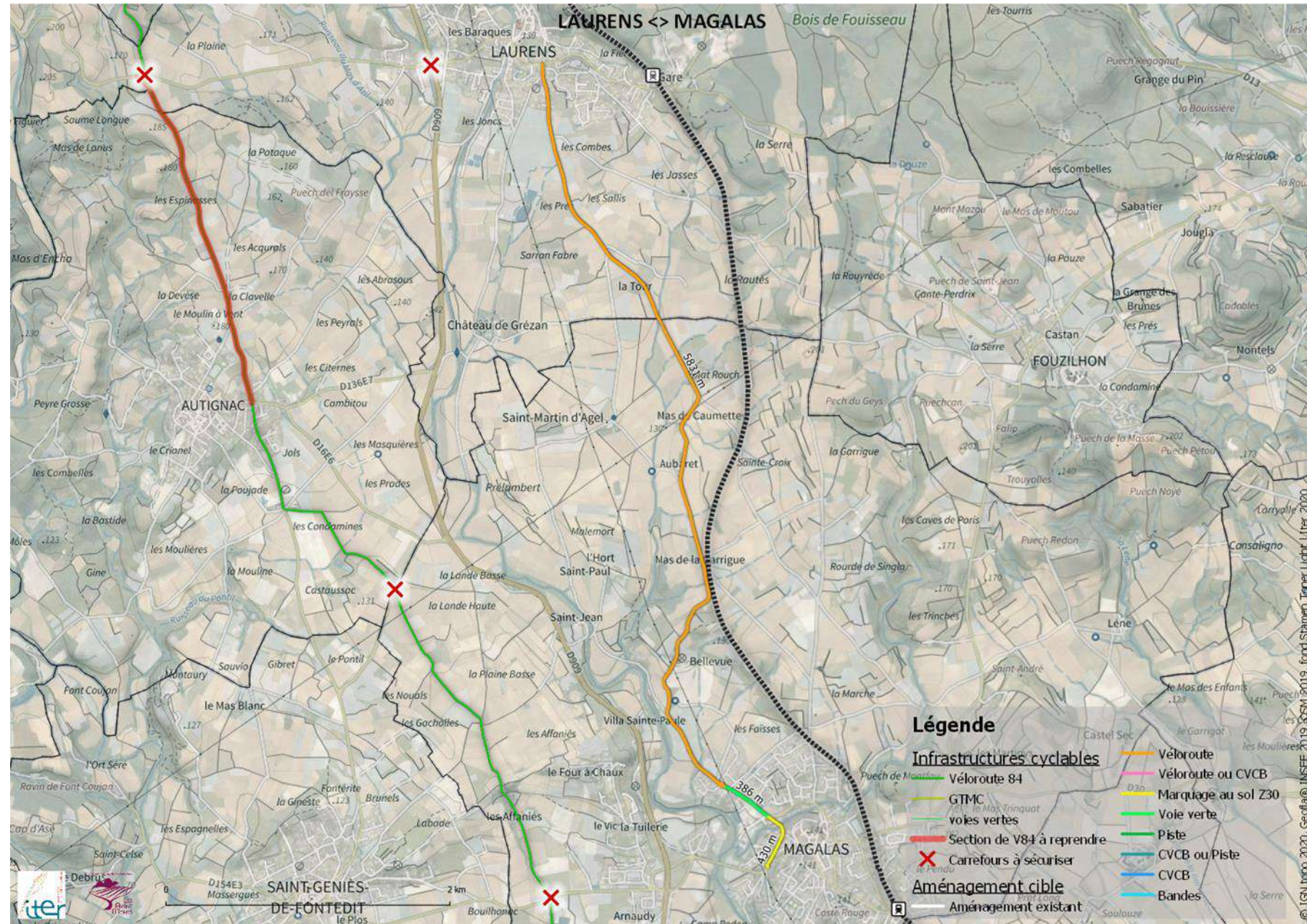




## Laurens <> Magalas

Les aménagements visés :

- Zone 30 = 400 ml
- Vélroute = 5 800 ml
- Voie verte = 400 ml

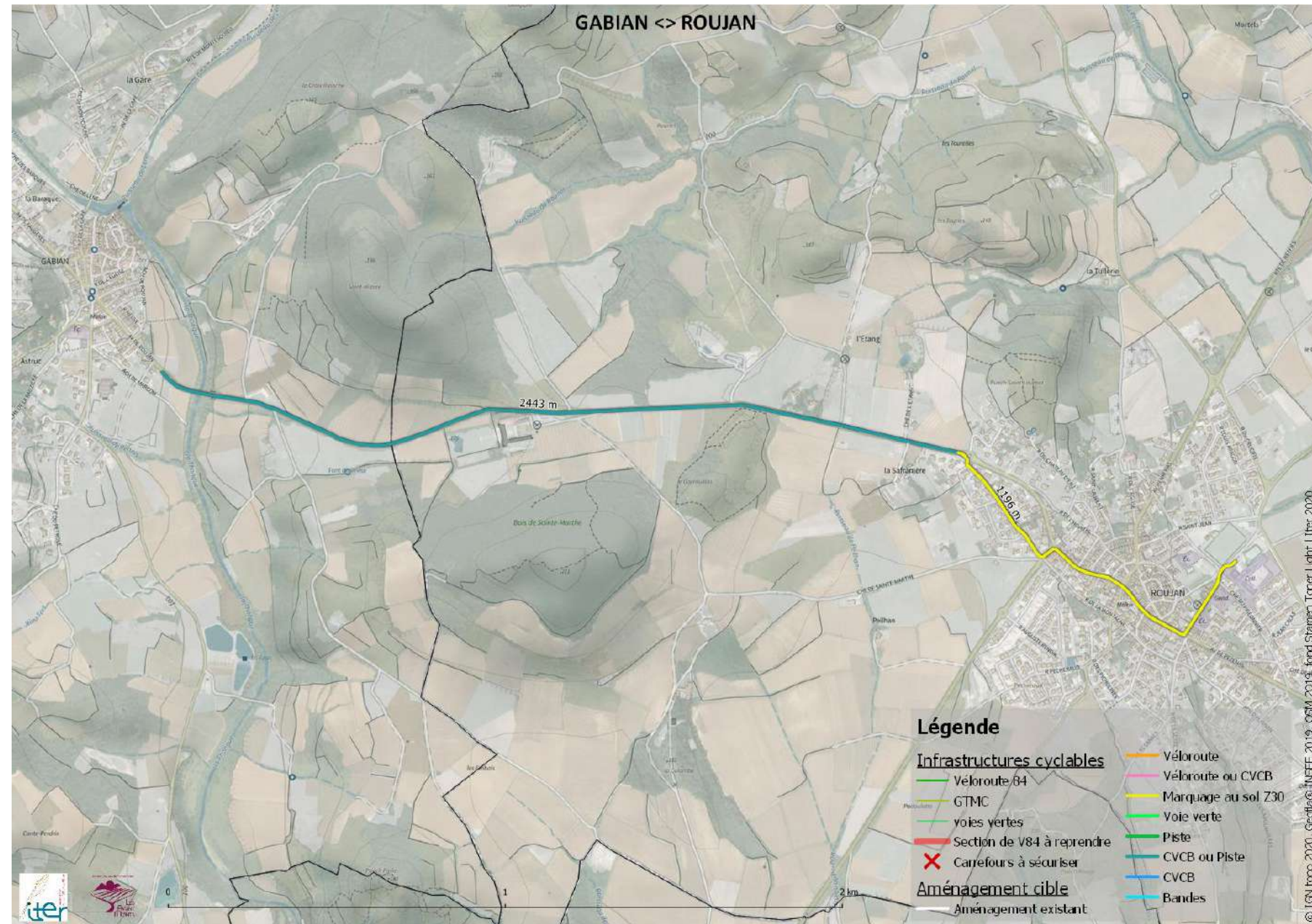




## Gabian < > Roujan

Les aménagements visés :

- Zone 30 = 1 200 ml
- Chaucidou ou piste = 2 400 ml

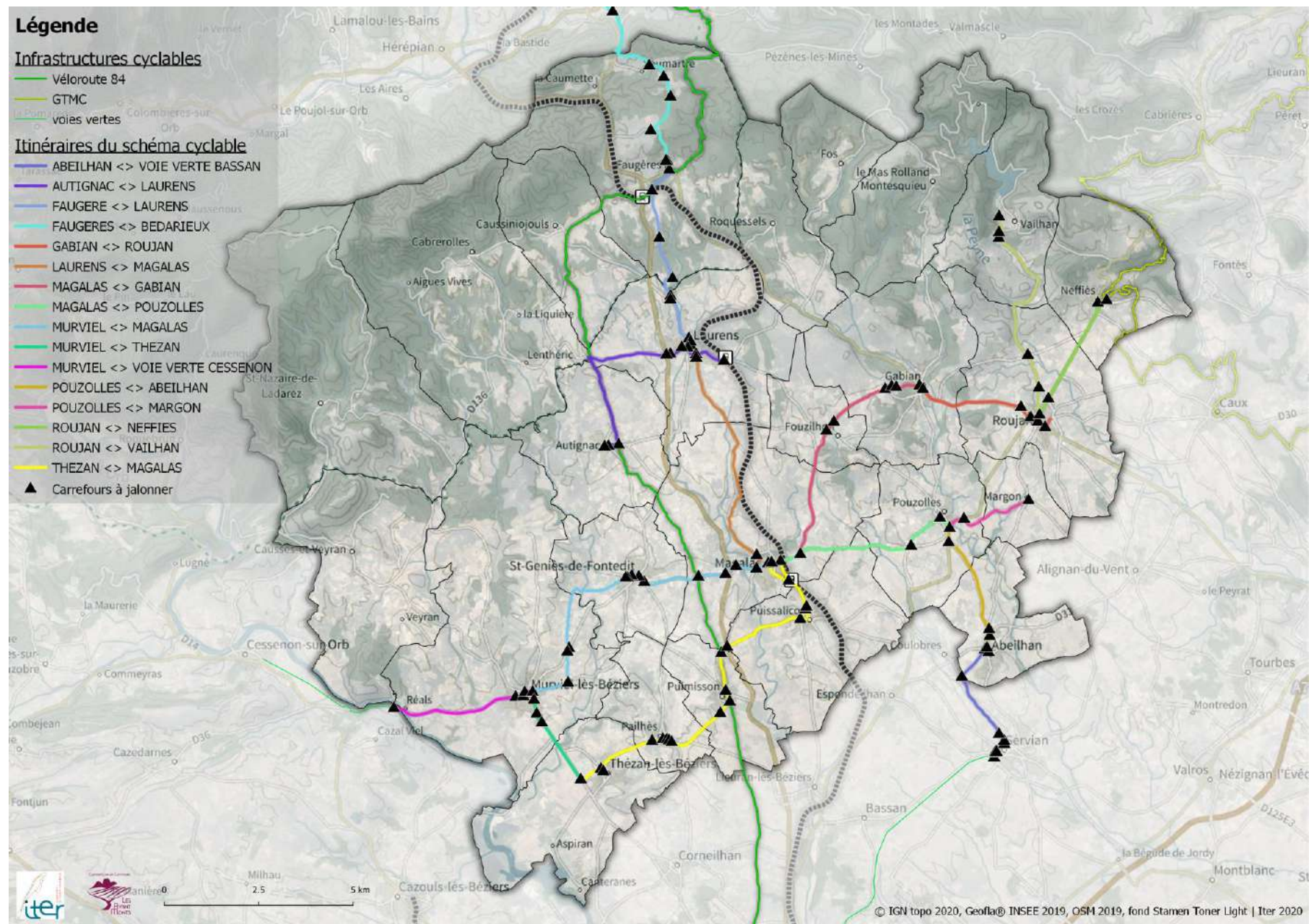




# Le jalonnement et la signalétique

## Un total de 111 carrefours à jalonner sur les itinéraires du schéma cyclable

- Dont 99 sur le territoire des Avant-Monts
- Dont 40 carrefours sur les itinéraires « prioritaires »





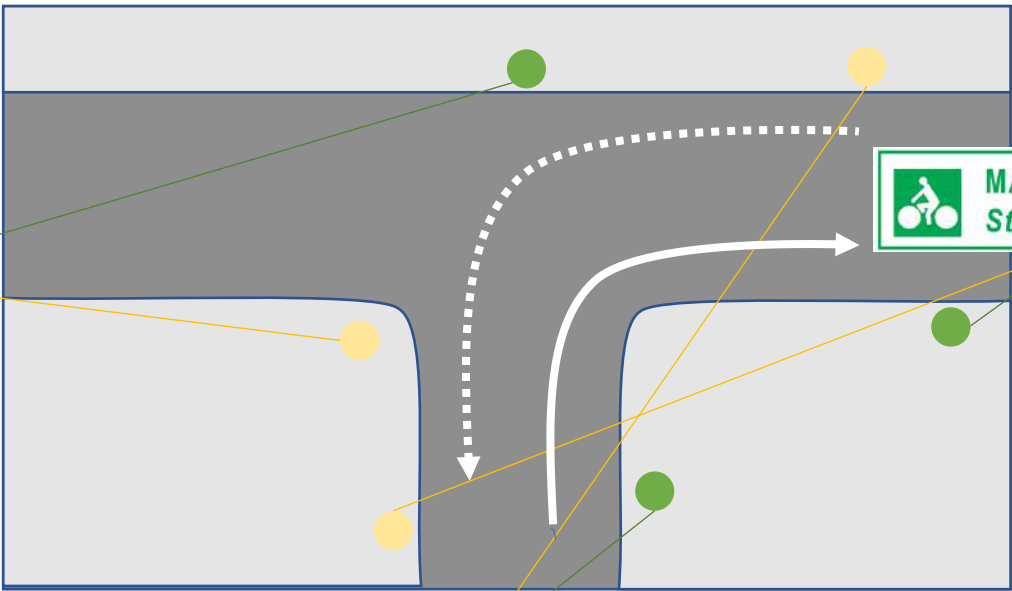
## Principes d'implantation des panneaux

**Le jalonnement vélo est complémentaire du jalonnement routier standard. C'est un élément de sécurité du cycliste.** Le fait de « rater » l'indication pouvant mettre en danger le cycliste, en cas de doute, il est préférable de ne pas minimiser le nombre de panneaux implantés.

Une destination vélo est jalonnée pour **indiquer un itinéraire privilégié pour les vélos**, différents de l'itinéraire emprunté par les véhicules à moteur. L'itinéraire est jalonné dans les deux sens, tout au long de l'itinéraire, en ayant recours aux panneaux de type Dv.

### Dv1a – Position

Implanté au droit du carrefour  
*Optionnel : si pas de pré-signalisation possible ou sur un carrefour peu lisible*



**Dv61 – Confirmation**  
*Après un carrefour complexe et tous les km et en sortie de zone agglomérée.*

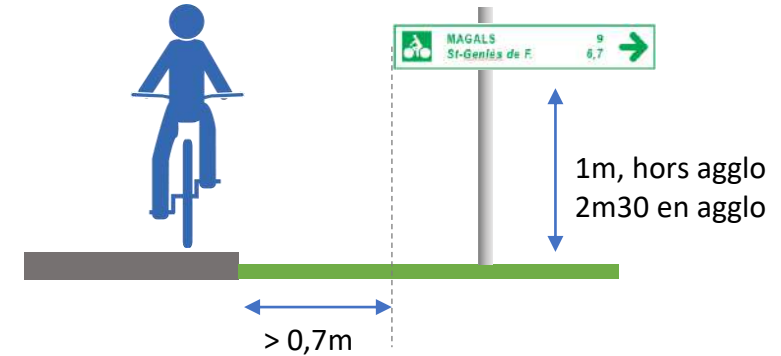


**Dv43a – Pré-signalisation**  
Implanté au moins 15m avant le carrefour. (au moins 30m si pente ou avant un virage)  
*A planter en 1<sup>ère</sup> intention.*



## Principes d'implantation des panneaux

- ❖ Les panneaux sont **implantés à une hauteur de 2,30m minimum** (1m hors agglomération), à une distance minimale de 70cm par rapport à la chaussée.
- ❖ Autant que possible, ils sont **ajoutés sur des supports existants**. Cette possibilité peut amener à implanter le panneau à gauche de la chaussée sur les petites routes (la réglementation préconise une implantation à droite mais une implantation à gauche est considérée comme peu impactante pour les cyclistes dans ce contexte).
- ❖ Le jalonnement peut aussi être mis en œuvre pour **orienter vers l'axes cyclable**, par exemple depuis un centre bourg (par exemple « Vers Voie Verte », en caractère L4).
- ❖ La distance est au moins indiquée pour les panneaux de confirmation, idéalement pour l'ensemble des panneaux.
- ❖ Les panneaux peuvent également indiquer le temps de parcours



Dv43a – pré signalisation avec figurine vélo



Dv21 –signalisation avec figurine vélo



Dv61 –Confirmation avec figurine vélo



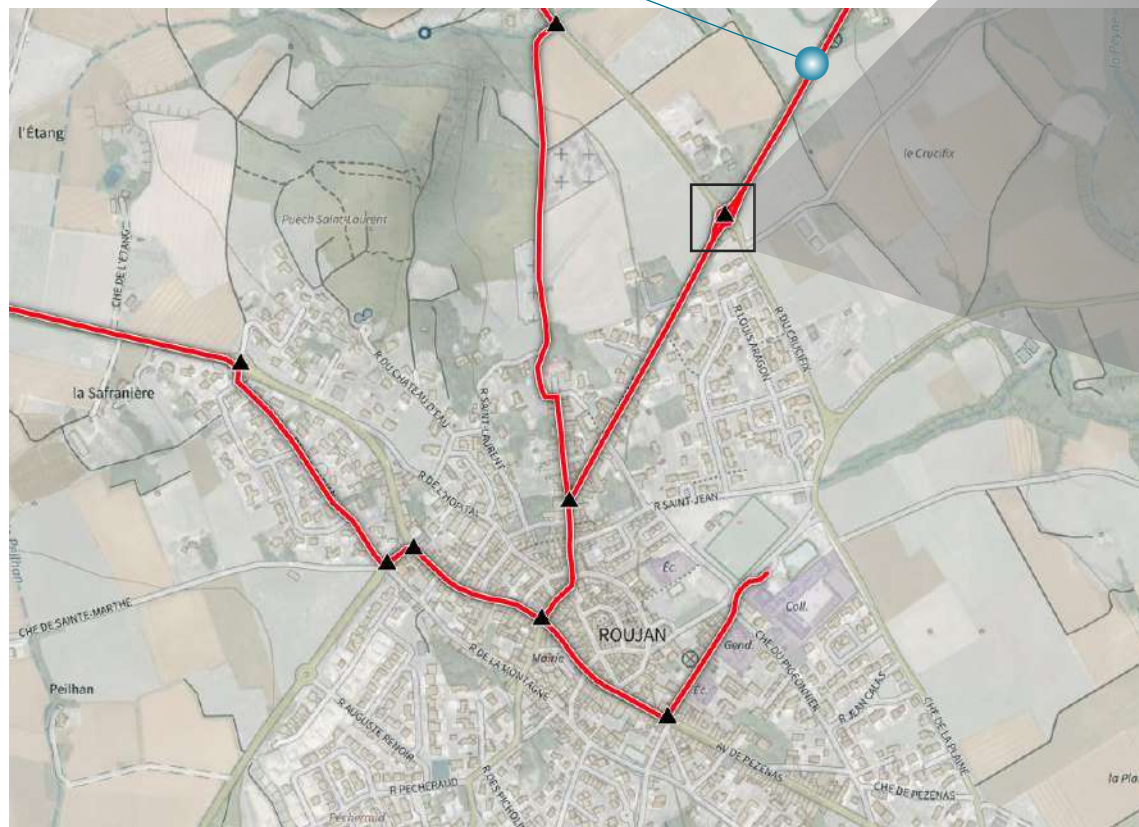


# Déclinaison type sur 5 carrefours

## Itinéraire Roujan <> Neffies

*Carrefour giratoire de la rue du Crucifix*

### Panneau Dv61 Rappel vers Neffies



### Panneau Dv21 vers Neffies



### Panneau Dv21 vers Roujan



Réutilisation des poteaux existants

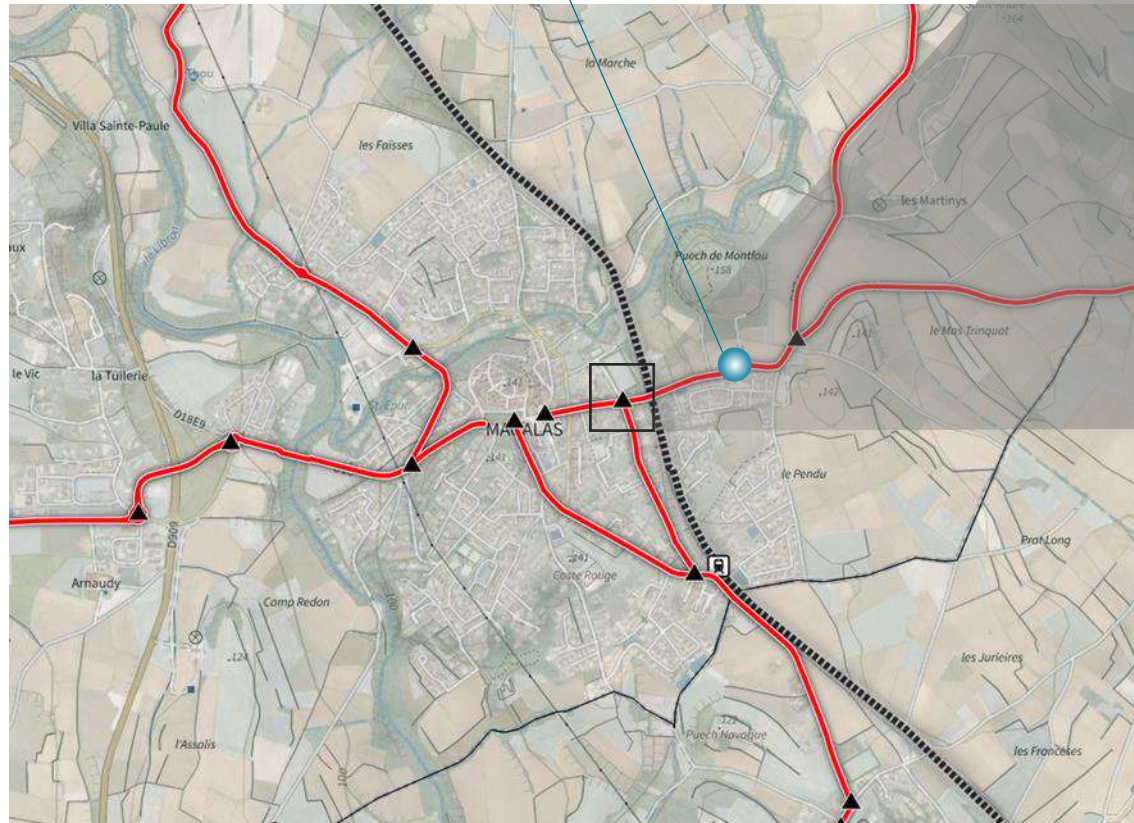


# Déclinaison type sur 5 carrefours

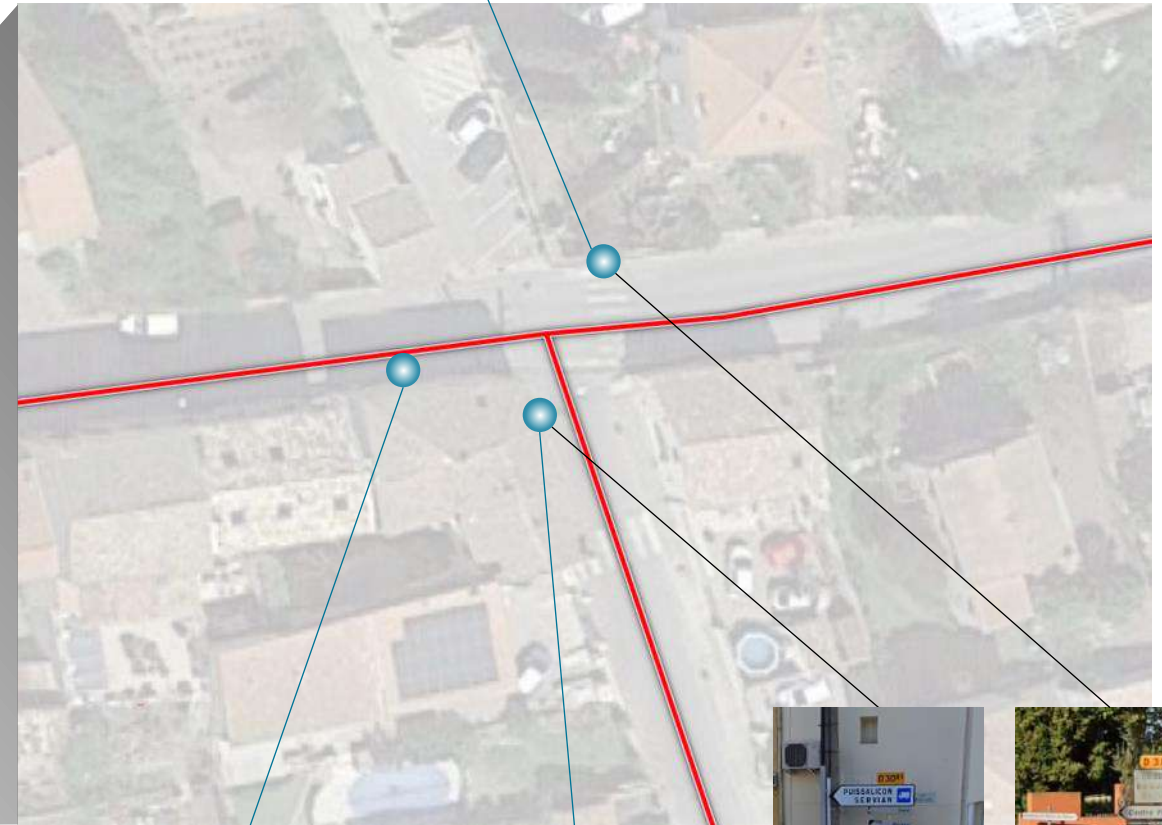
Itinéraire Maglas <> Pouzolles

Carrefour rue de la Cité // Av. du Stade

## Panneau Dv61 Rappel vers Pouzolles et Gabian



## Panneau Dv21 : droite vers Pouzolles / Gabian et gauche vers Magalas / St Geniès



Panneau Dv21 vers la Gare

Panneau D43a droite vers Gare et tout droit vers Pouzolles/Gabian

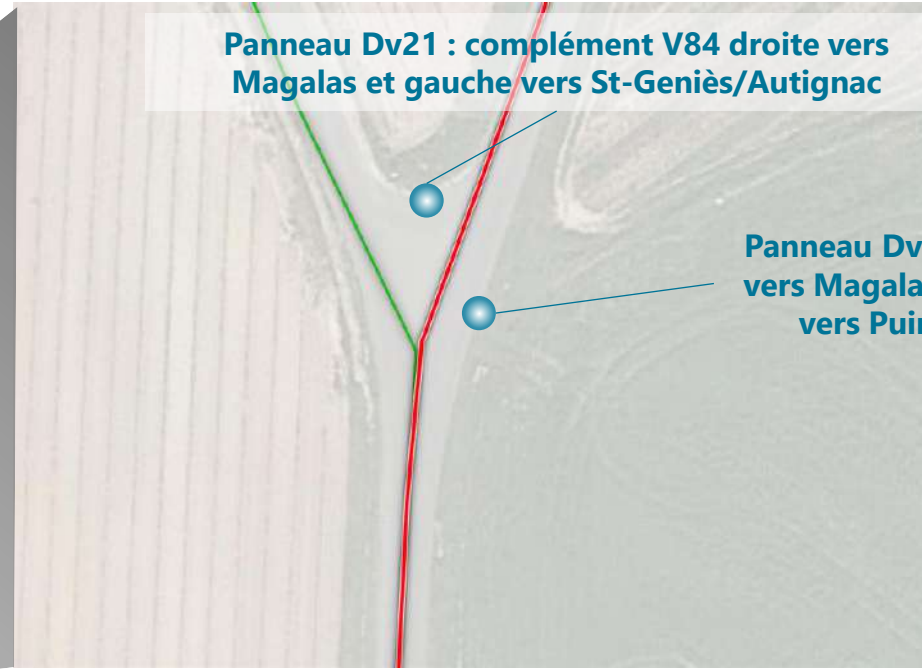
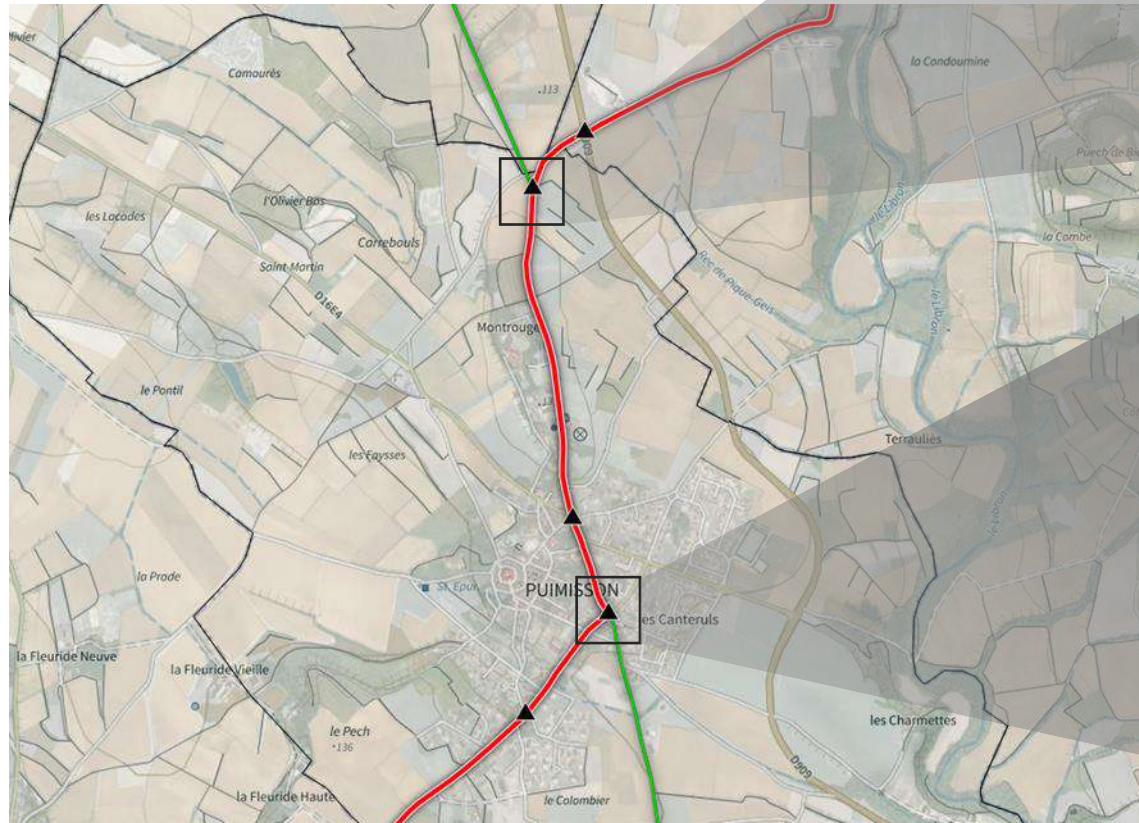


Réutilisation des poteaux existants



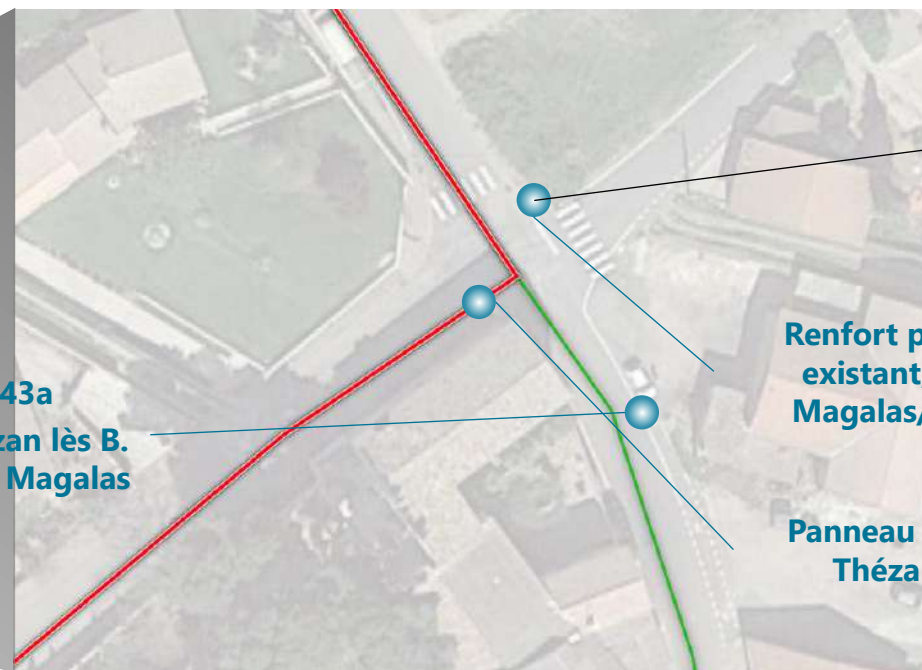
# Déclinaison type sur 5 carrefours

Itinéraire Thézan Lès B. <> Magalas  
*Carrefours Pins // Colombie et V84*



Panneau Dv21 : complément V84 droite vers Magalas et gauche vers St-Geniès/Autignac

Panneau Dv21 gauche vers Magalas et droite vers Puimisson



Panneau Dv43a  
Gauche vers Thézan lès B.  
et tout droit vers Magalas

Renfort panneau V81  
existant, Dv21 vers  
Magalas/Puissalicon

Panneau Dv21 vers  
Thézan lès B.

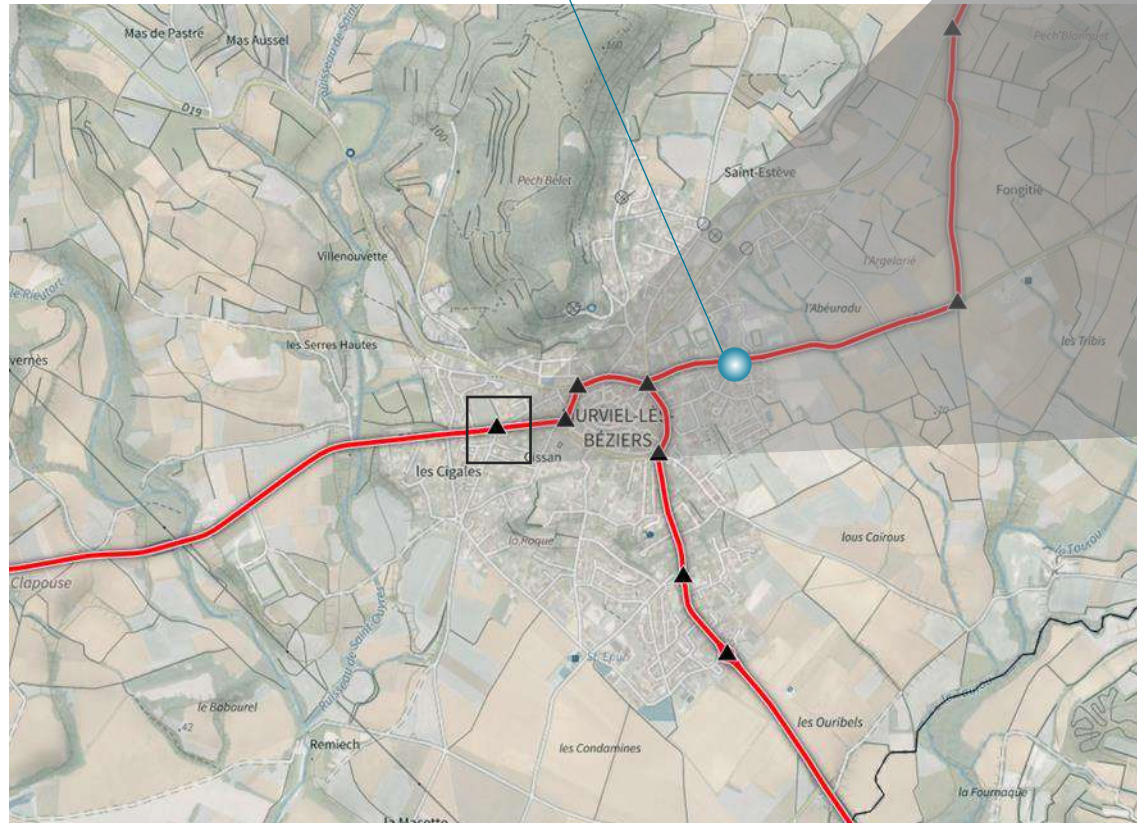




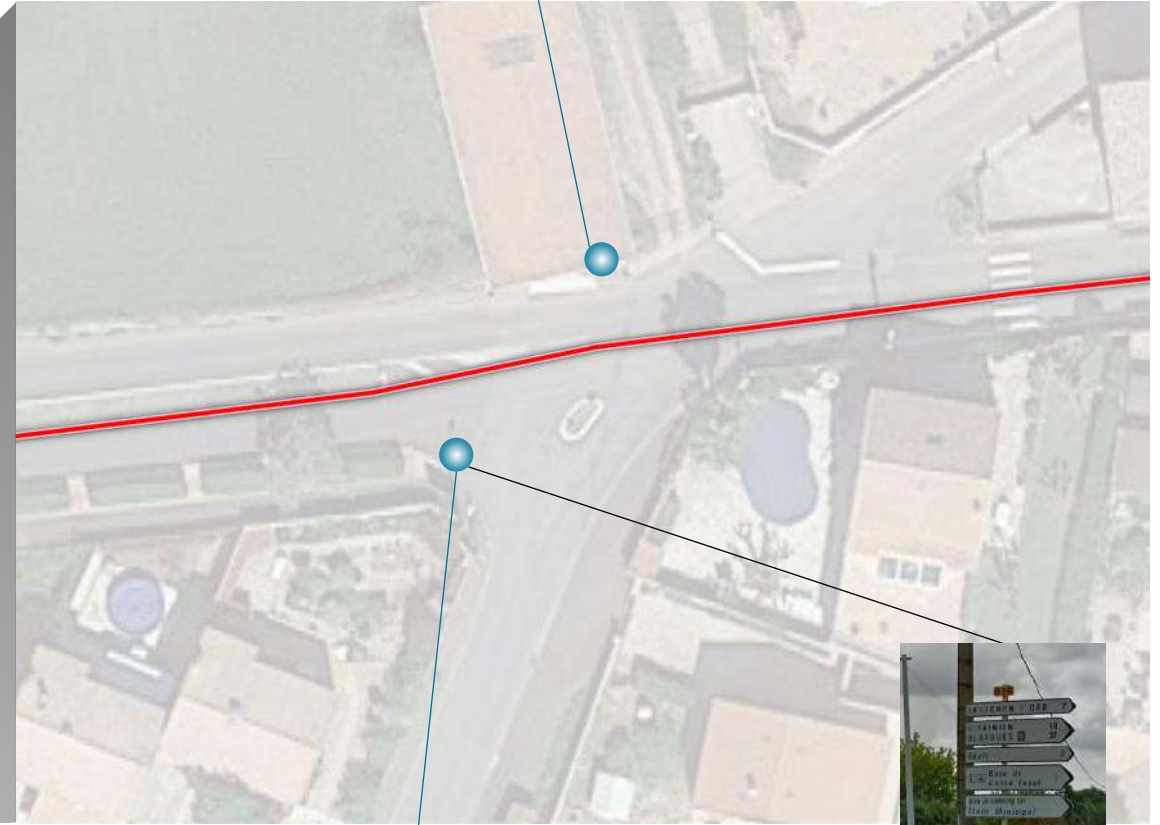
# Déclinaison type sur 5 carrefours

Itinéraire Murviel Les B. < > Voie verte Cessenon  
*Carrefour rue de la Cité // Av. du Stade*

## Panneau Dv61 Rappel vers Pouzolles et Gabian



## Panneau Dv21 : droite vers Murviel et gauche vers Cessenon



## Panneau Dv21 droite vers Cessenon et gauche vers Murviel

Réutilisation du poteau existant

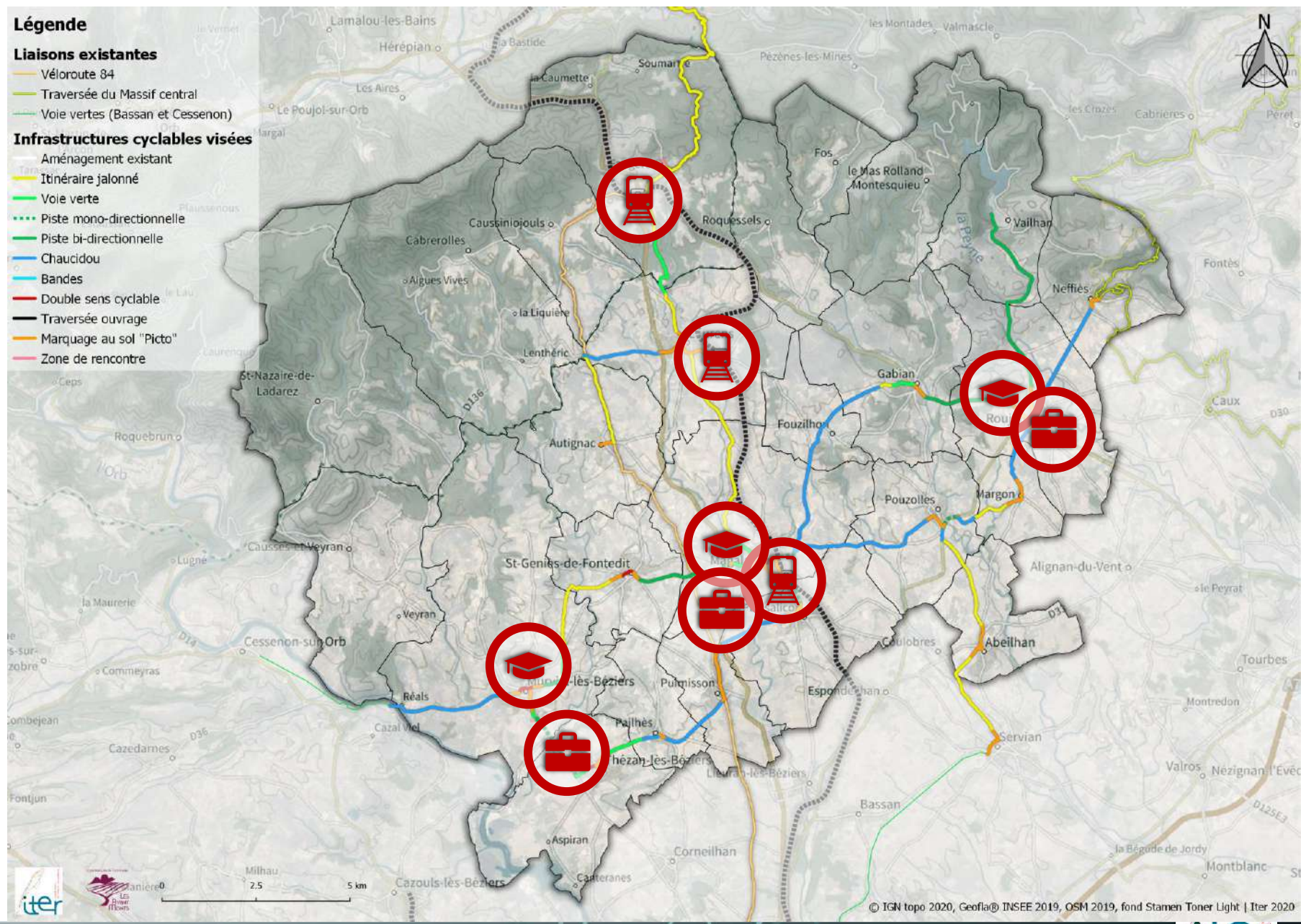


# LA PLANIFICATION DU SCHÉMA

# La planification du schéma – les aménagements de voirie

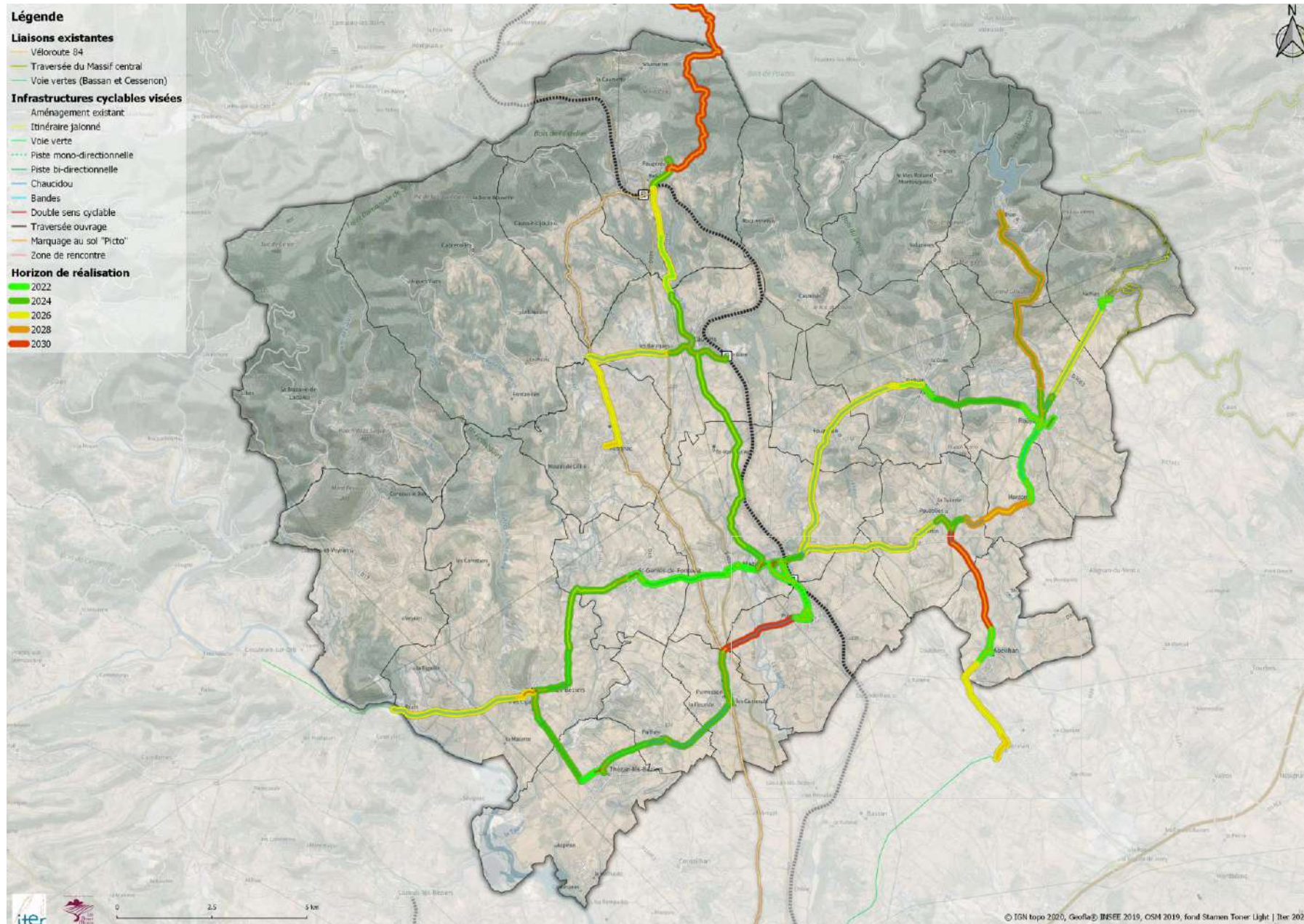
## Planifier par ordre de priorité

- Sécuriser l'accès aux collèges et écoles
- Accéder aux principales zones d'emplois
- Rabattre vers les pôles gare
- Intégrer les potentiels de déplacements en entrée de bourg
- Tenir compte de la facilité de réalisation des infrastructures





# La planification du schéma – les aménagements de voirie



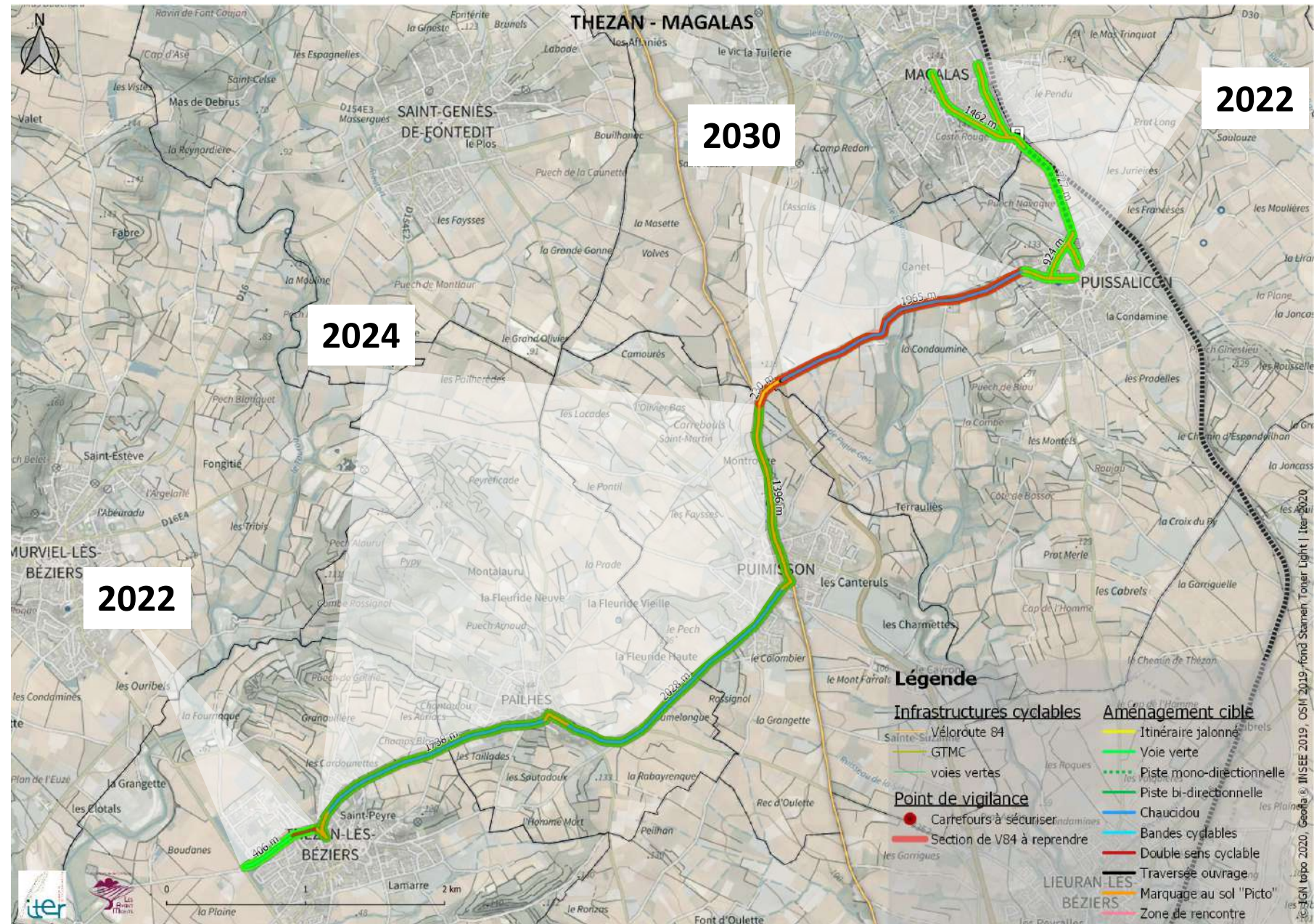


# La planification du schéma – les aménagements de voirie

## Zoom itinéraire Thézan - Magals

Horizon de réalisation :

-  2022
-  2024
-  2026
-  2028
-  2030



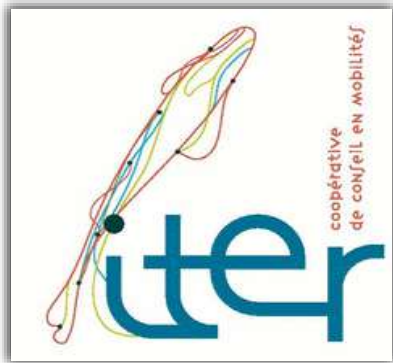




**A D E M E**



Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise de l'Energie



Document élaboré par :

**Sylvain VIDAL**

Iter, coopérative de conseil en mobilités

2 Rue d'Austerlitz, 31000 TOULOUSE

T : 07 84 93 05 90 - 05 62 73 53 93

[Sylvain.vidal@iternet.org](mailto:Sylvain.vidal@iternet.org)

