

DEPARTEMENT DE
L'AUDE

ARRONDISSEMENT
DE NARBONNE

DOMAINE :
Transports

SOUS DOMAINE :

OBJET :
**Approbation du plan
vélo communal**

Le nombre de
conseillers municipaux
en exercice est de 27.

CONVOCAION ET
AFFICHAGE DU CM
EN DATE DU
22/05/2024



REPUBLIQUE FRANCAISE
LIBERTE – EGALITE – FRATERNITE

N°2024/60

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du Conseil Municipal du 28 mai 2024.
Le Conseil Municipal de la commune de CUXAC D'AUDE
Légalement convoqué, s'est rassemblé au lieu ordinaire de ses séances,
Sous la présidence de M. DELFOUR Grégory, Maire.

Présents : M. DELFOUR Grégory, M. BERTO David, Mme BONHOMME Mireille, M. COMBES Romain, Mme ALVAREZ Nathalie, M. BORSNAK Philippe, M. BOUTET Jean-Marc, Mme LEBORGNE Céline, M. BARDY Philippe, M. BERGER Dominique, M. KNECHT Gérard, Mme PEROZENI Denise, M. BEYLACQ Dominique, Mme SIMOES-ROLA Gaëlle, Mme REY Céline, M. AUBARD Olivier, M. FOURMOND Yoann, Mme POIRRIER Eve, Mme BENAVIDES Amanda, M. LORENZO Nicolas, M. WATELLIER Eric, Mme SERRES Christelle, Mme DE LAULANIE DE SAINTE CROIX Linda, M. MAGGIO Antoine.

Formant la majorité des membres en exercice.

Absents:

Mme MEILLIERE Peggy, procuration à Mme LEBORGNE Céline.
Mme GROUARD Anne-Marie, procuration à M. BORSNAK Philippe.
Mme CABES Sarah, procuration à Mme POIRRIER Eve.

Rapporteur : M. le Maire

M. le Maire rappelle que la commune avait missionné le bureau d'études ITER pour la réalisation d'une étude stratégique pour la mise en place d'une politique de structuration des déplacements en vélo sous la forme d'un plan vélo.

Ce plan vélo, présenté en décembre 2023 lors d'une réunion publique, décline les points suivants :

- Phase diagnostic : Enjeux et attentes de l'étude, éléments de contexte, mobilité et potentiels cyclables, aménagements et services
- Phase stratégie : scénarios envisagés par secteurs de desserte
- Phase plans d'actions : fiches opérationnelles et subventions mobilisables

Les principales actions projetées sont :

- Aménager une zone 30
- Aménager une zone de rencontre
- Généraliser les double-sens cyclables
- Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-bourg
- Connecter les quartiers nord au centre-ville
- Créer une liaison de desserte interne des quartiers nord
- Identifier des liaisons vers les communes limitrophes
- Déployer un plan de communication

M. le Maire propose aux membres du Conseil d'adopter le Plan vélo communal et le Plan Pluriannuel d'Investissement pour les années 2024-2028, 2028-2030 et postérieur à 2030.

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Où l'exposé du rapporteur et après en avoir délibéré,
Décide d'adopter le Plan vélo communal et le Plan Pluriannuel d'Investissement pour les années 2024-2028, 2028-2030 et postérieur à 2030.

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Berger
Levrault

POUR : 27
CONTRE : 0
ABSTENTIONS : 0

Le Secrétaire

Philippe BARDY



Le Maire,

Grégory DELFOUR



Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Elaboration d'un plan vélo communal

Livrable final



Version 1
Décembre 2023





Ce document regroupe l'ensemble des livrables produits dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur cyclable.

La première partie présente les éléments de diagnostic et les grands enjeux identifiés, la seconde partie présente la stratégie de construction du schéma et la dernière partie est consacrée au plan d'actions.

sommaire

01 | Éléments de diagnostic

3

02 | Présentation de la démarche de construction de la stratégie

56

03 | le plan d'actions

92

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Berser
Levrault

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Phase Diagnostic





Cette première partie permet de contextualiser l'étude, présente les éléments de diagnostic et identifie les grands enjeux mobilités actives pour la commune.

sommaire

01 | Enjeux et attentes de l'étude

4

02 | Eléments de contexte

9

03 | Mobilité et potentiels cyclables

14

04 | Aménagements et services

31

05 | Synthèse et enjeux

51

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Berser
Levrault



Envoyé en préfecture le 31/05/2024

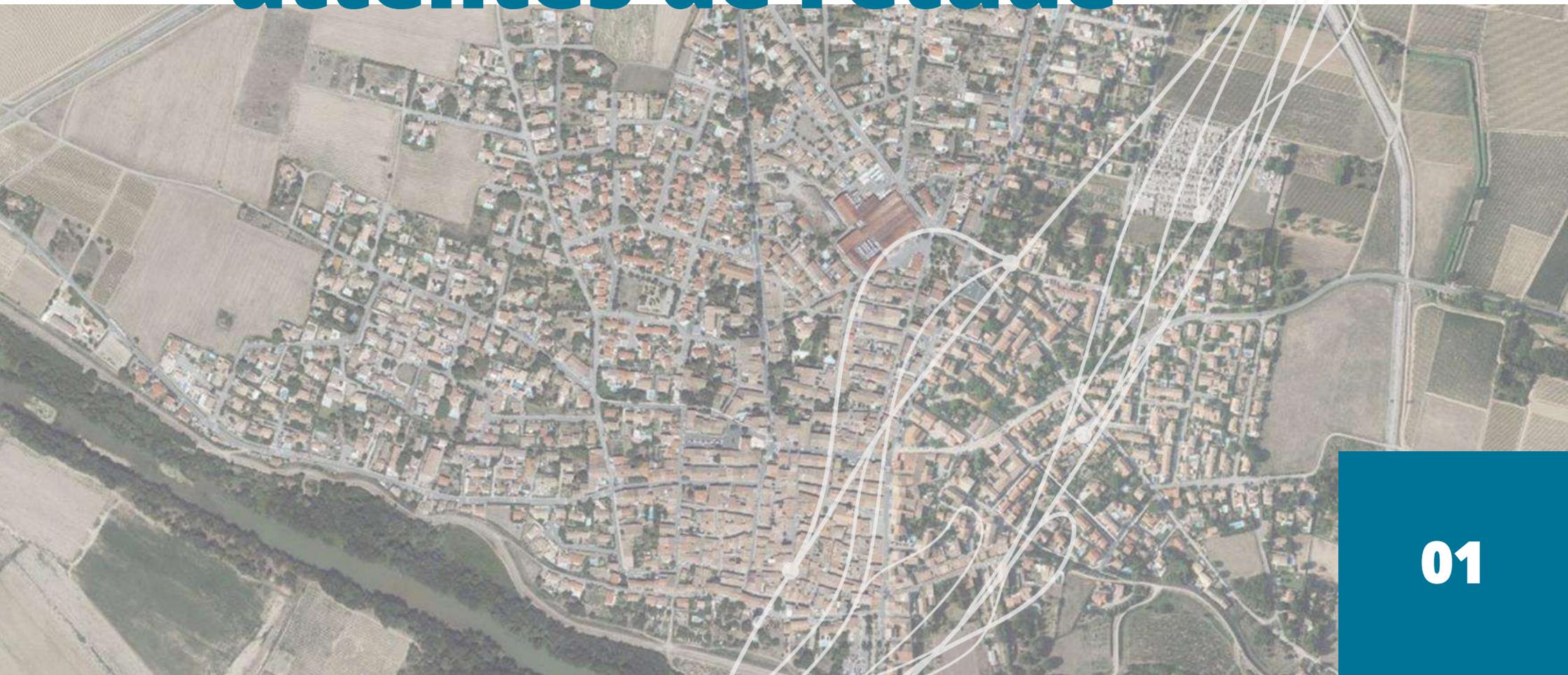
Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



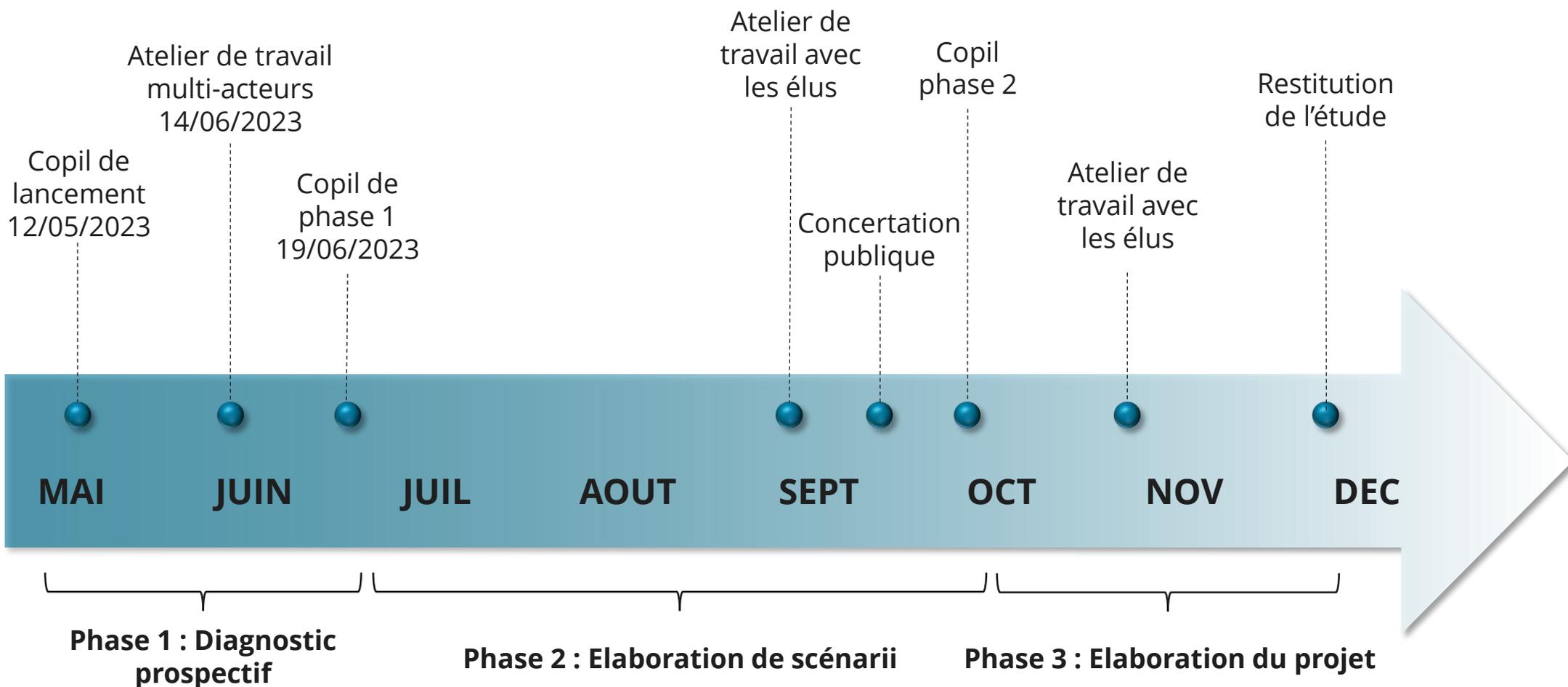
Les enjeux et attentes de l'étude



01



Le calendrier d'étude



Rappel de la commande

Ce **Plan Vélo communal** a pour ambition **d'augmenter significativement la part modale du vélo** pour les trajets du quotidien.

Il a deux principaux enjeux :

- **Stratégique** : en définissant la politique cyclable de la commune à mener dans les années à venir,
- **Opérationnel** : avec l'objectif de pouvoir rapidement rentré dans une phase de mise en œuvre, notamment en candidatant à l'AAP Fonds Mobilité Actives.

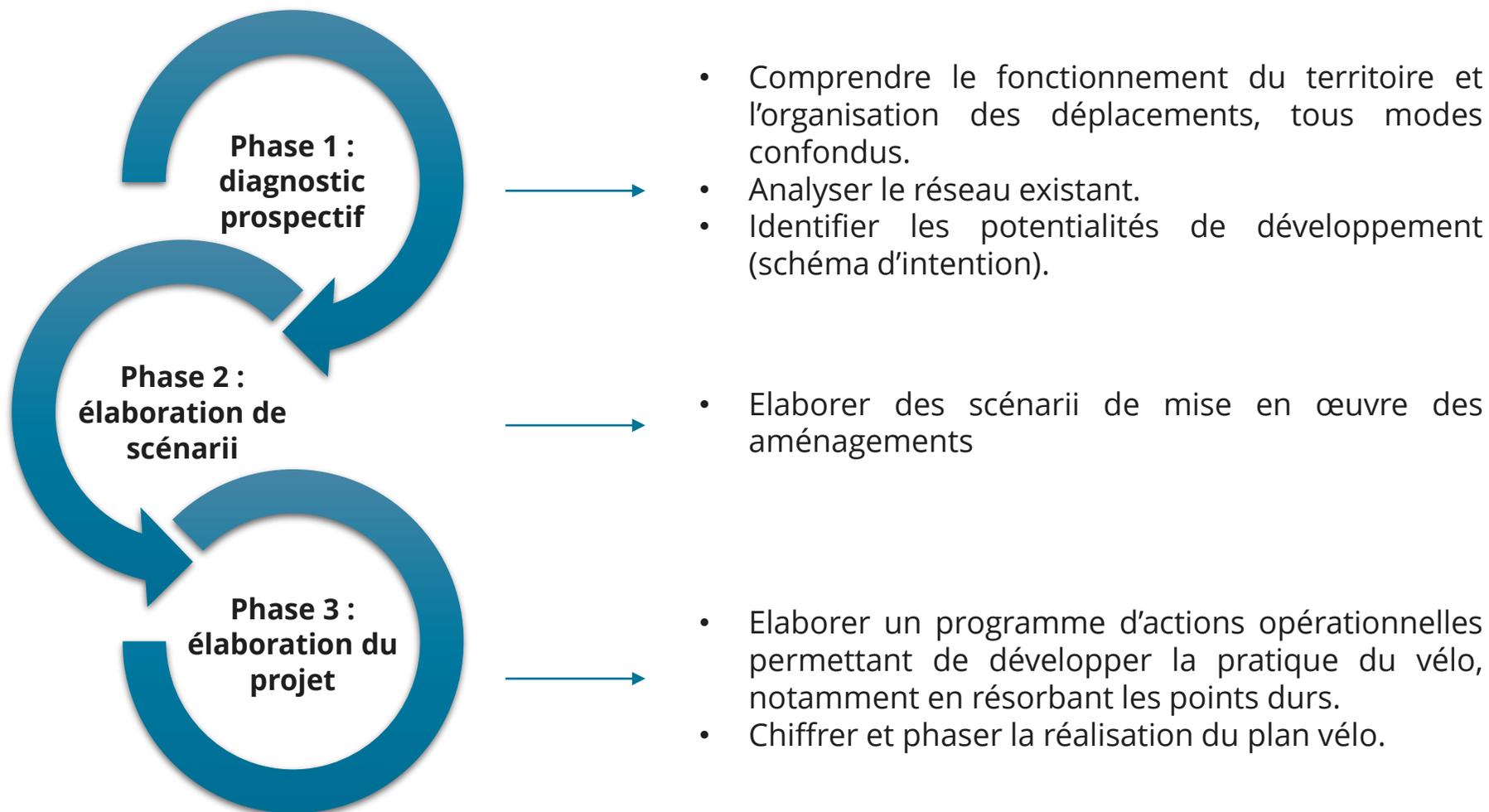
Au-delà d'une vision monomodale orientée exclusivement sur le vélo, cette étude a également pour objectif de **définir une hiérarchisation multimodale de la voirie**, en questionnant la place allouée à la voiture.

Enjeux et attentes de l'étude

La réunion de lancement organisée le 12 mai dernier a permis de clarifier les attentes de cette étude :

- Amorcer un début de changement de comportement ;
- Faciliter les déplacements du quotidien à vélo/pieds au sein de la commune ;
- Disposer d'une étude opérationnelle, permettant de candidater aux futurs appels à projet nationaux ;
- Identifier des liaisons cyclables entre le centre de Cuxac et les quartiers nord, qui représentent la seule zone géographique pouvant accueillir de nouveaux habitants (contraintes liées au PPRI) ;
- Identifier les poches de stationnement cyclable à déployer ;
- Créer un maillage cyclable en relation avec les projets des territoires limitrophes (notamment Coursan qui a récemment réalisé son plan vélo) ;
- Un enjeu de calendrier lié aux financeurs, avec une fin d'étude programmée pour décembre 2023 ;

Rappel de la méthodologie d'étude





Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Eléments de contexte



02

Les leviers d'action d'une politique cyclable

- Une politique vélo se structure autour de différentes thématiques.
- L'objectif recherché est de créer un réel « écosystème vélo » permettant d'enclencher un changement de comportement sur le temps long.
- La première « brique » indispensable pour développer le vélo au quotidien est la **sécurisation de la pratique par la création d'aménagements dédiés.**

1 - ÉQUIPER ET AMÉNAGER



LA RÈGLEMENTATION

Pour apaiser et créer de nouvelles possibilités de parcours



LES AMÉNAGEMENTS

Pour équiper et sécuriser les déplacements à vélo



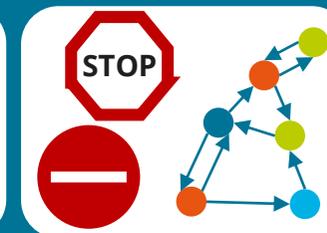
LE JALONNEMENT

Pour proposer des itinéraires plus sûrs



LE STATIONNEMENT

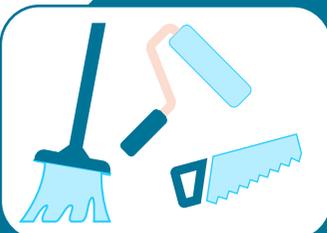
Pour sécuriser les cycles et compléter les chaînes de déplacements



LES SENS DE CIRCULATION

Pour libérer de la place pour les aménagements et/ou la pratique

2 - LÉGITIMER



L'ENTRETIEN

Pour maintenir la qualité des aménagements et la sécurité de l'usage



LES SERVICES

Pour compléter l'écosystème, et ôter les freins techniques à la pratique



LE CONTRÔLE

Pour sensibiliser, garantir le respect et la sécurité des cyclistes face aux conflits d'usages



LA COMMUNICATION

Pour donner l'exemple, montrer l'ambition, ôter les freins psychologiques à la pratique

3 - ENCOURAGER



L'URBANISME

Pour intégrer le vélo dans les projets urbains



L'INCITATION À L'USAGE

Pour encourager l'usage du vélo (acquisition de vélo, équipement, réparation)

Différents usages = différents besoins

Cible prioritaire



Quotidien

- **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



Tourisme

- Vacances en vélo (voyages et visites en vélo) ou vacances et vélo (détente, découverte et visites en vélo)
- Vacances en vélo : 300 à 500 km 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 : 30 km quotidiens max, recherche d'un cadre agréable et d'itinéraires jalonnés et sécurisés,



Loisirs / balade

- 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
- Utilisation de tous types de vélos. Les enfants de moins de 8 ans à vélo sont autorisés sur les trottoirs



Sportif

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

Les différents aménagements cyclables

APAISER € — €€

PARTAGER €

SÉPARER €€€



Deux typologies d'aménagements pour les vélos peuvent être distingués :

- Les aménagements dits « séparatifs » : piste cyclable et voie verte
- Les aménagements « partagés » : chaucidou, zone apaisée, vélo rue, itinéraire sur route jalonnée, ...

Le choix de la typologie d'aménagement est intimement lié au niveau de trafic observé et à la vitesse réelle pratiquée :

- Un trafic > 4000 v/j et une vitesse supérieure à 50 km/h nécessite de séparer physiquement le cycliste de la chaussée (ou le cas échéant d'abaisser la vitesse motorisée et/ou le niveau de trafic).
- Un trafic < 4000 v/j et une vitesse réelle pratiquée inférieure à 50 km/h permet d'envisager un partage de la voirie entre cyclistes et automobilistes.

Contexte territorial et institutionnel

La commune est intégrée au sein de l'**agglomération du Grand Narbonne**.

En matière de stratégie cyclable, la compétence est partagée entre :

- **Département** : en tant que gestionnaire de voirie (hors zone agglomérée)
- **Grand Narbonne** : coordination globale de la stratégie cyclable à l'échelle de l'agglomération (AOM) et compétente sur les axes interterritoriaux
- **Communes** : compétentes pour les stratégies locales et **gestionnaires de voirie**.

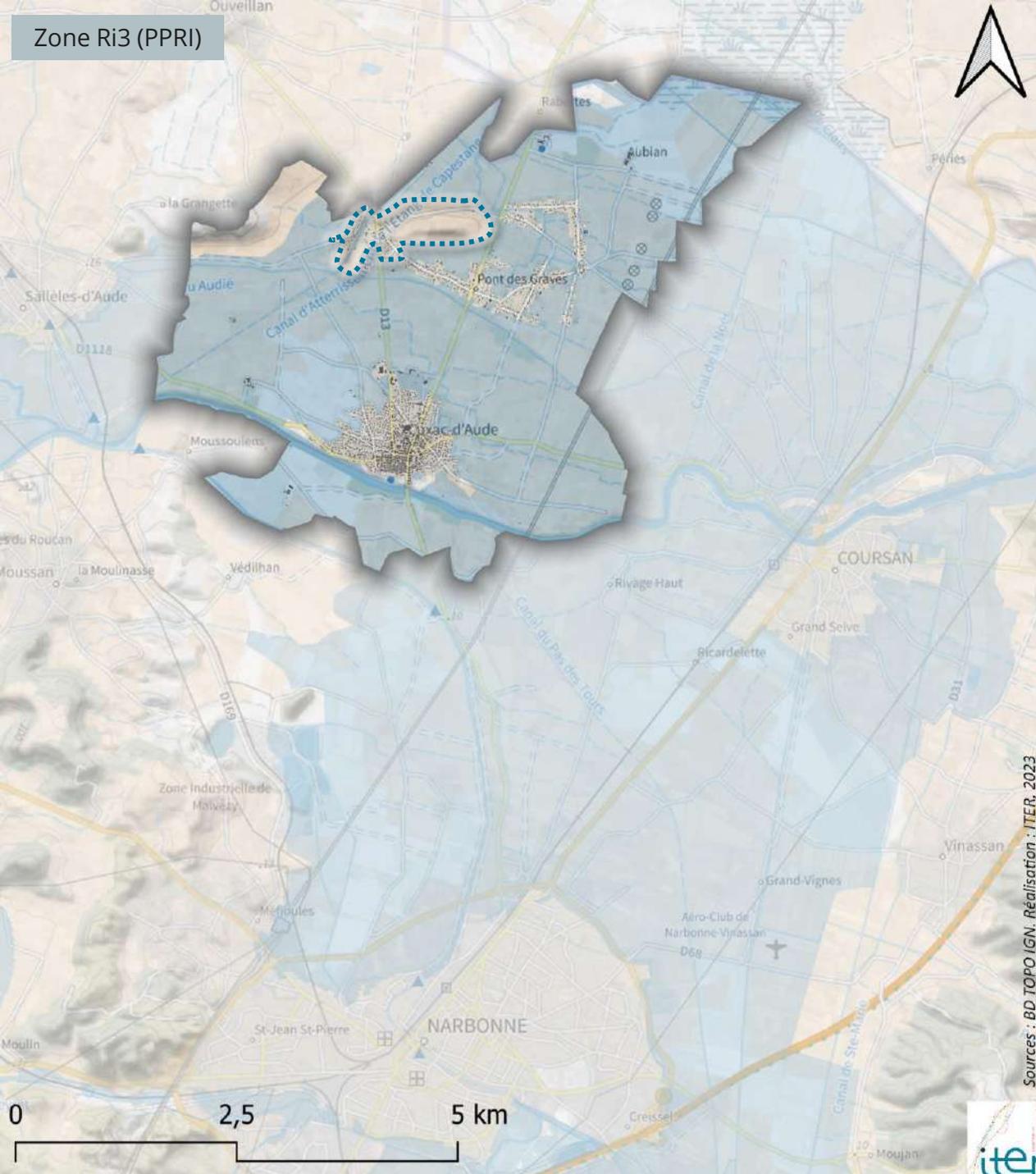
Un enjeu spécifique sur la commune est la présence d'un **PPRI** particulièrement contraignant, **avec la quasi-totalité du territoire en zone Ri3**. La seule zone pouvant accueillir de nouvelles habitations étant située au niveau du Mont Carrétou (voir carte ci-contre).

Une **urbanisation de la commune disjointe**, entre un cœur de bourg historique dense et des quartiers Nord plus récents relativement excentrés.

Une relative **proximité avec le pôle de Narbonne** (7 km).

Une commune **traversée par des axes départementaux** supportant un trafic important de VL et PL.

- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - **Eléments de contexte**
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux





Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



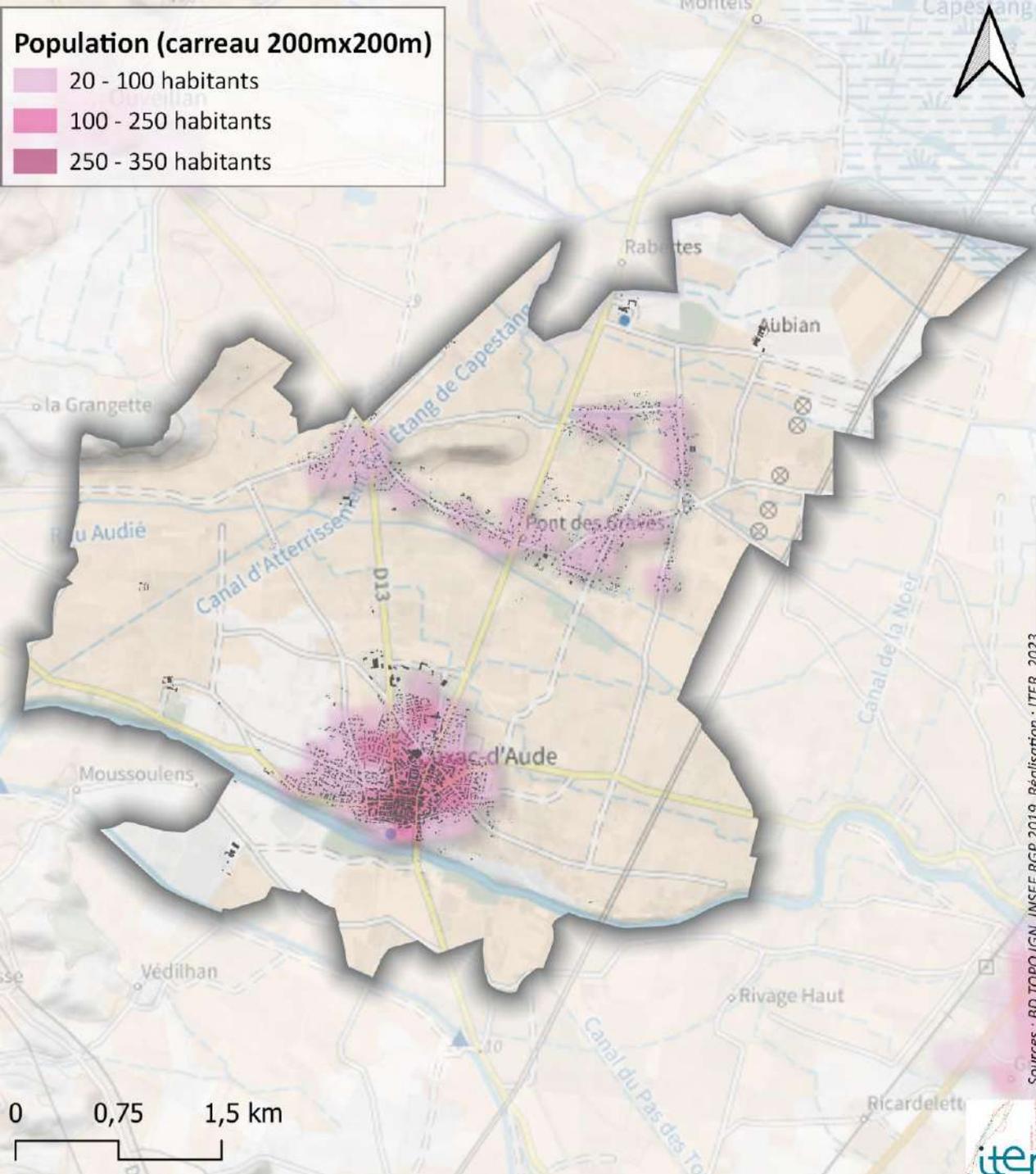
Mobilité et potentiels cyclables



03

Population (carreau 200mx200m)

- 20 - 100 habitants
- 100 - 250 habitants
- 250 - 350 habitants



Une urbanisation contrainte d'inondation L'habitat

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Berser
Levrault

La commune de Cuxac d'Aude compte un peu plus de 4 000 habitants (en 2020), qui se répartissent dans deux secteurs : le centre-bourg, relativement dense et les quartiers nord à l'habitat plus dispersé.

Cette concentration de l'urbanisation est la résultante d'un plan de prévention des risques d'inondations particulièrement contraignant, conséquence d'un risque d'inondation élevé.

Cette concentration de l'habitat a pour corollaire une densité élevée, surtout sur le centre-ville (environ 3 000 habitants pour 1,2km², soit environ 2 500 habitants au km²).

Cette forte densité est un atout pour les déplacements à pied et en vélo.

Toutefois, il est important de noter que le solde naturel de la commune est négatif et que le solde migratoire ne permet qu'à peine de contrebalancer ce phénomène. La commune a d'ailleurs perdu près de 400 habitants entre 2008 et 2019 (soit 10% de sa population).

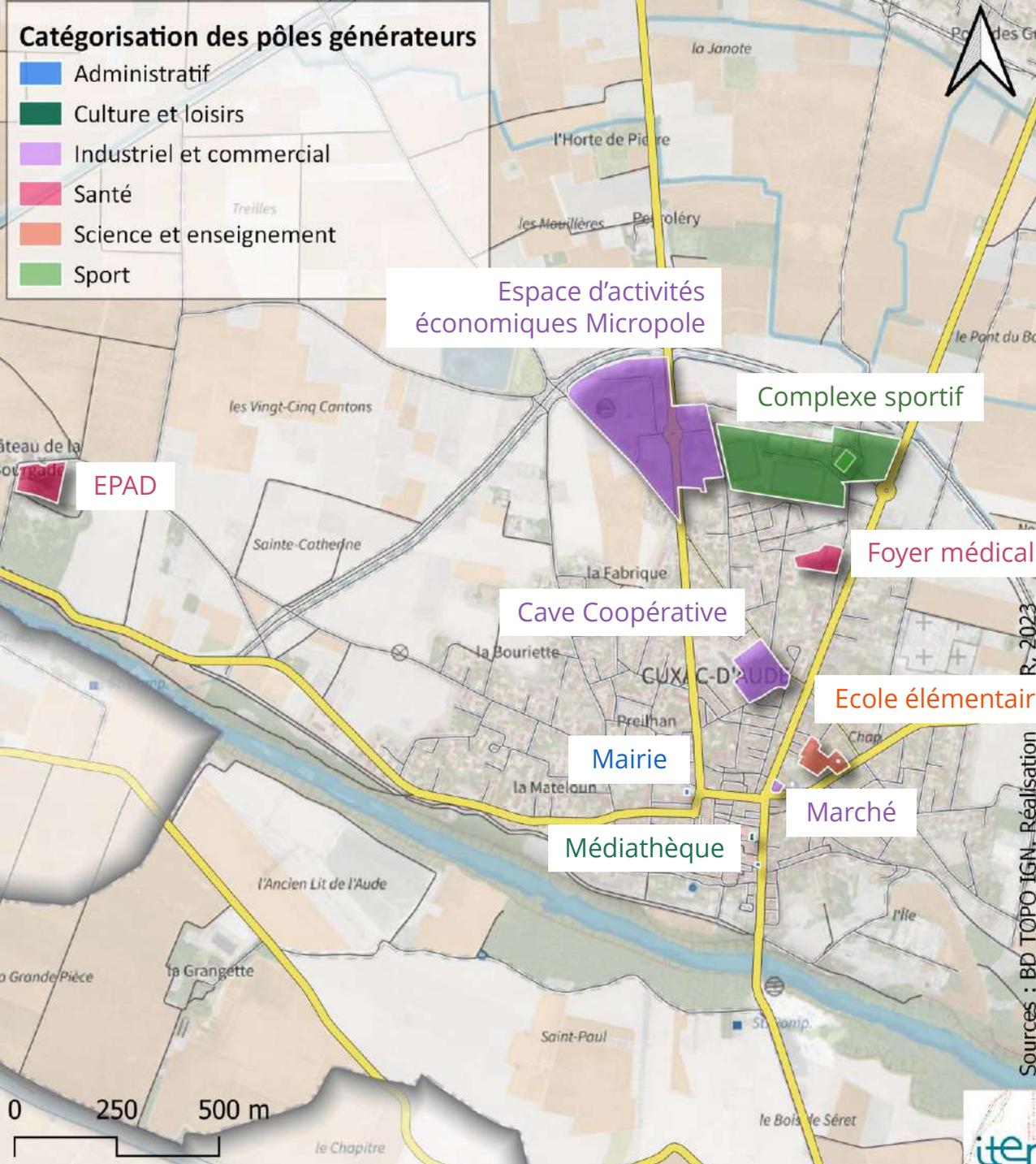
Une urbanisation contrainte d'inondation

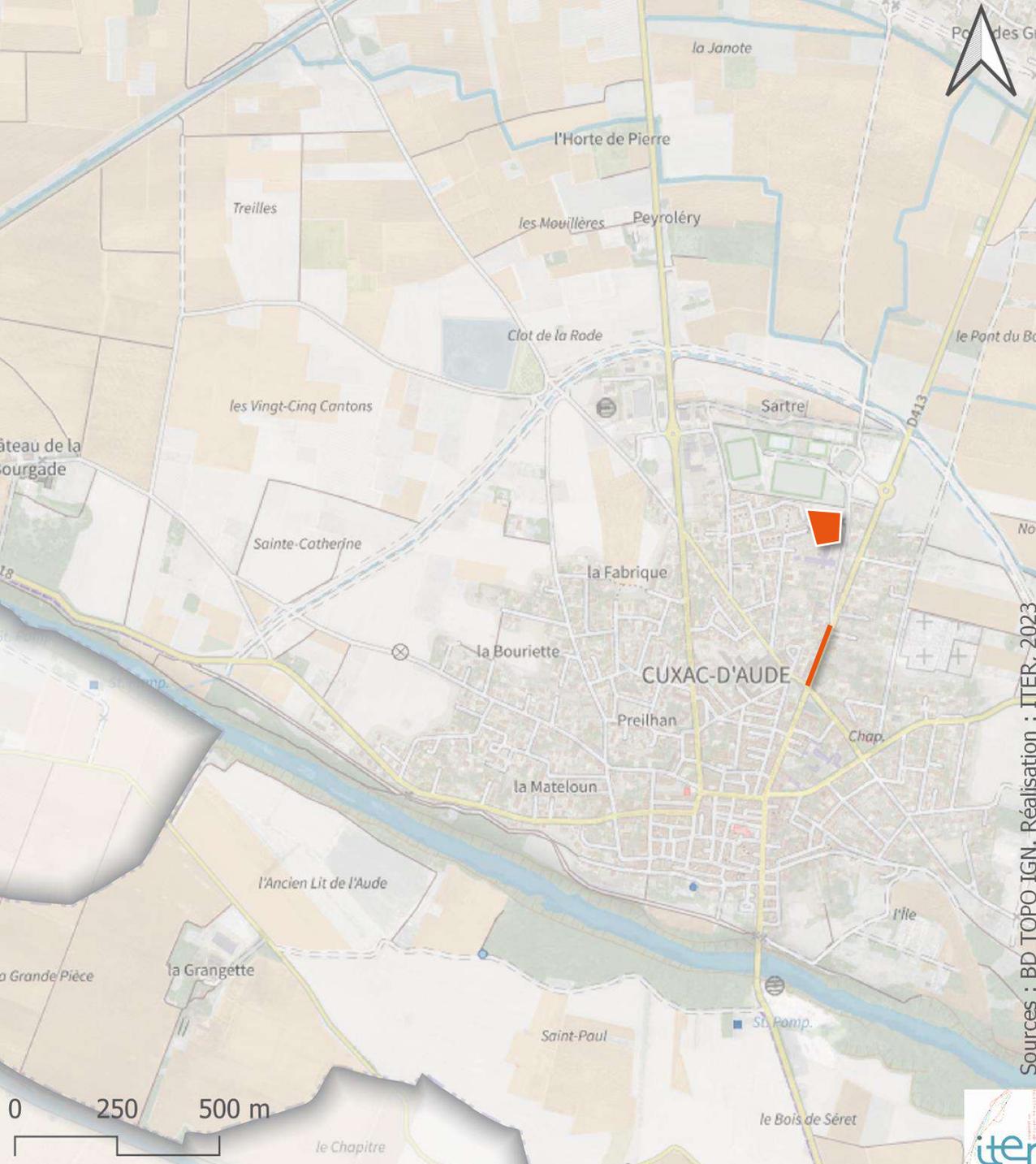
Les pôles générateurs

Les principales polarités génératrices de déplacement sont localisées dans le centre-bourg de la commune : écoles, commerces, zones d'activités, ...

Cette proximité géographique n'est pour autant pas synonyme d'accessibilité. En effet, passer d'une polarité à une autre nécessite de traverser des axes routiers d'envergure supportant un trafic important.

L'école est ainsi particulièrement isolée, entre les RD 413 et 1118. Ainsi, malgré sa proximité avec la population du centre-ville, son accès à pied ou en vélo n'est pas aisé.





Envoyé en préfecture le 31/05/2024
Reçu en préfecture le 31/05/2024
Publié le 31/05/2024
ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Une urbanisation contrainte par le risque d'inondation

Les projets à court terme

Les projets suivants d'aménagement urbain sont programmés à court terme, et peuvent impacter les mobilités sur la commune :

- Création d'un parking entre la rue du stade et la rue de Coubertin (2024)
- Réaménagement d'un tronçon de l'Av de Béziers (avec insertion d'un aménagement cyclable) (2023)
- A plus long terme, la reprise des couches de roulement des voiries des quartiers nord

Une urbanisation contrainte d'inondation L'emploi

La commune dénombre environ 860 emplois, majoritairement concentrés dans le centre-bourg (INSEE, RP 2019).

Bien qu'en augmentation, l'indice de concentration de l'emploi est relativement faible (56,1 en 2008, 64,9 en 2019), appuyant la vocation résidentielle de la commune.

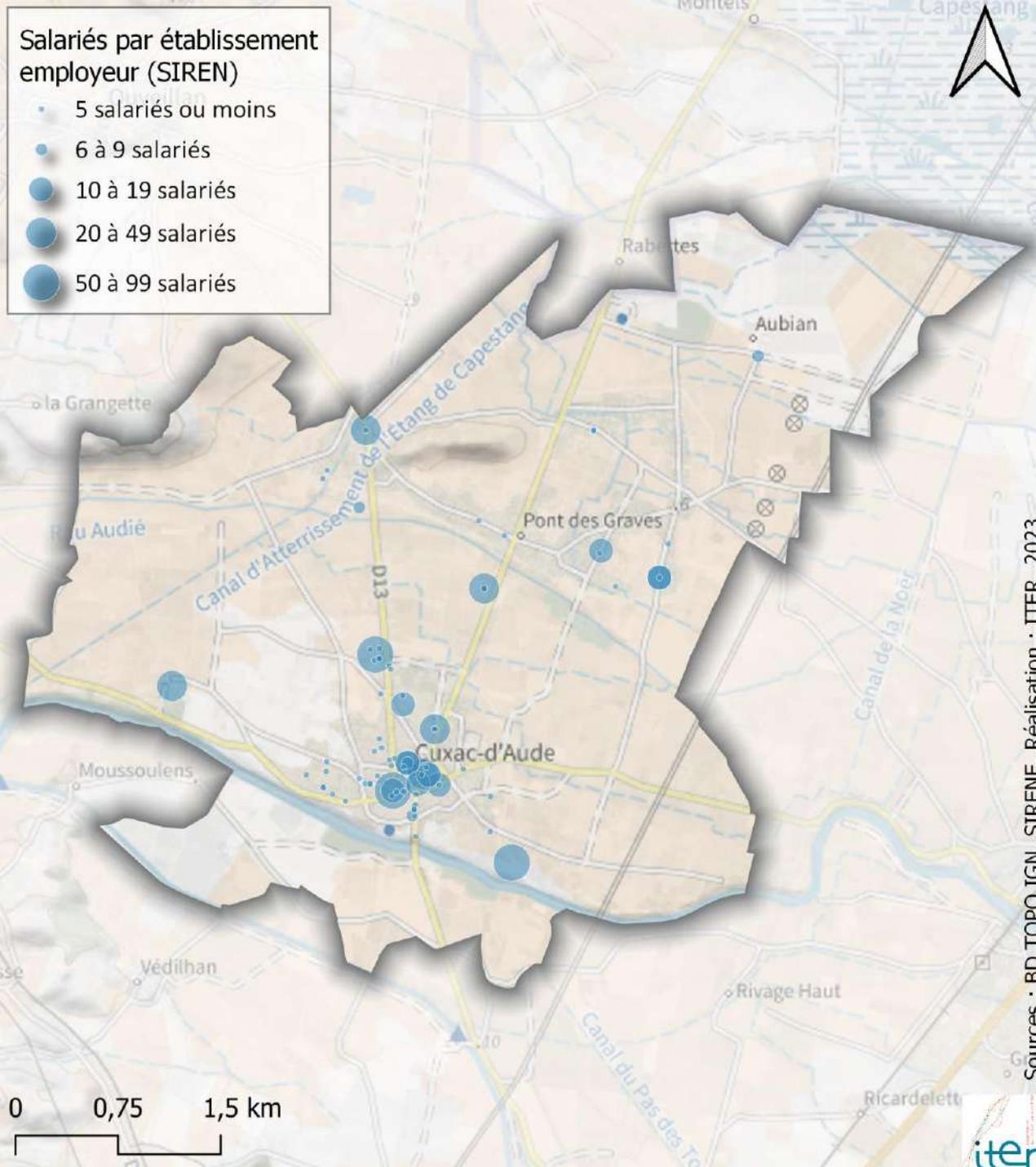
Les principaux employeurs du territoire sont :

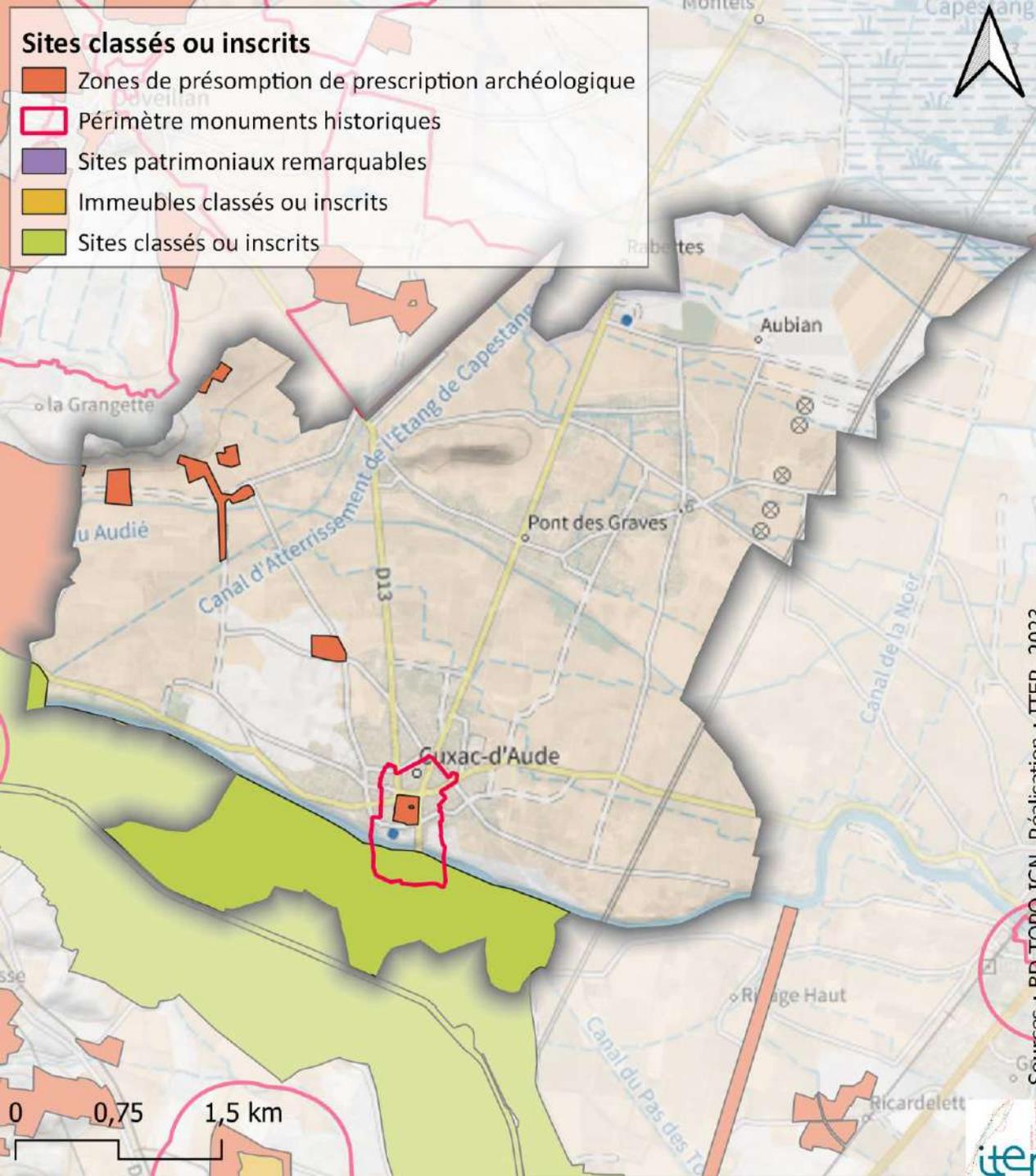
- L'entreprise Kalhye (entre 50 et 100 salariés)
- La Mairie de Cuxac (entre 50 et 100 salariés)

La localisation de ces établissements employeurs renvoie à un enjeu d'accessibilité, en particulier pour les quartiers nord, à vocation quasi exclusivement résidentielle. Bien que proche du centre-ville, l'absence de liaisons sécurisées pour les piétons ou les cyclistes rend peu attractif ces modes de déplacement.

Indice de concentration de l'emploi : L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone (définition INSEE)

- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - **Mobilité et potentiels cyclables**
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux





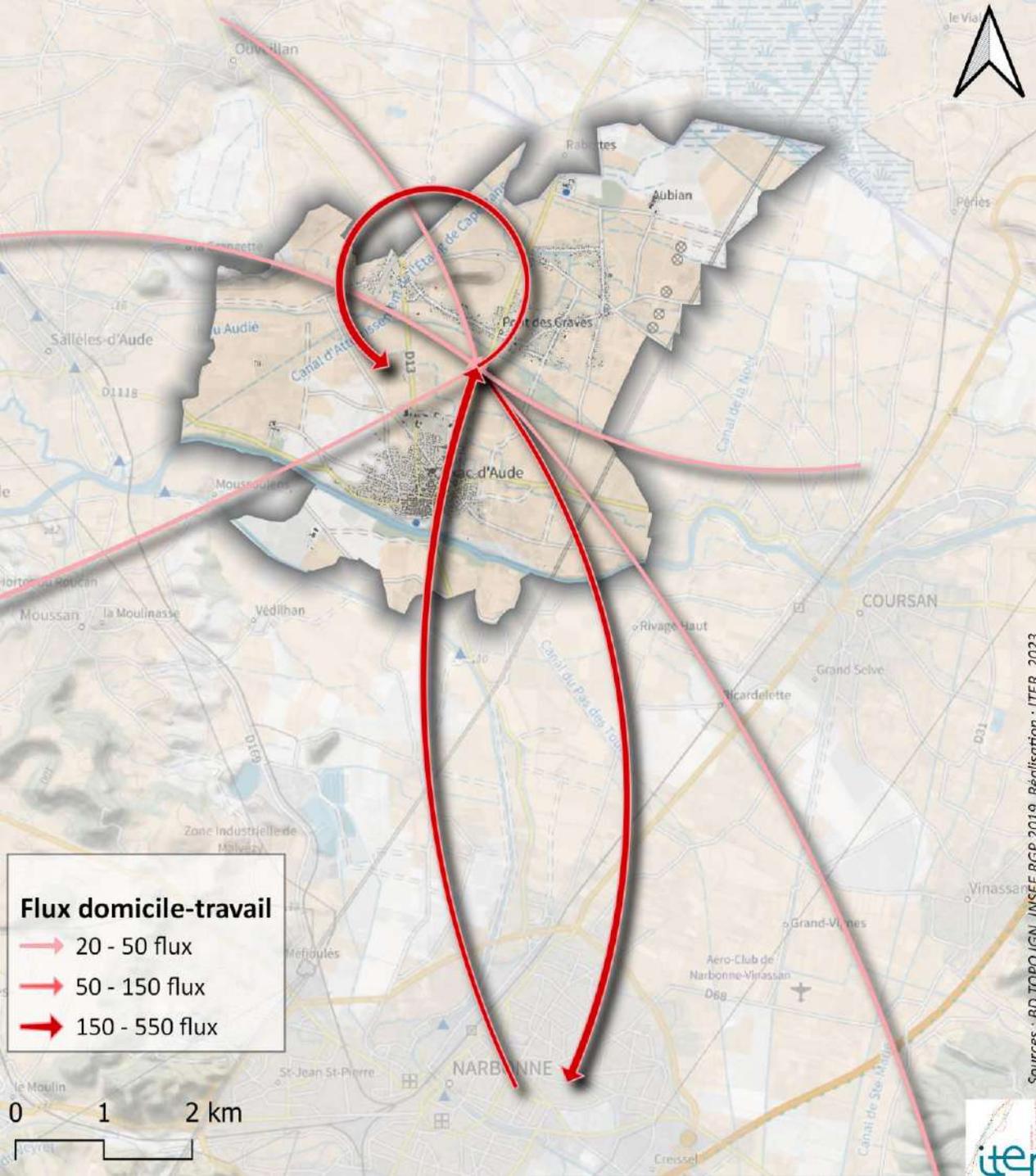
Envoyé en préfecture le 31/05/2024
 Reçu en préfecture le 31/05/2024
 Publié le 31/05/2024
 ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Sites classés ou inscrits

Des zonages de sites classés ou inscrits en considération dans les aménagements projetés

Des zonages de sites classés ou inscrits sont présents sur la commune, qui peuvent influencer sur les aménagements projetés, notamment :

- **Le site classé aux abords du canal du midi**, qui concerne la partie sud du territoire (post pont de l'Aude)
- **Le périmètre des monuments historiques**, qui s'étend sur la majeure partie du centre historique
- **Les zones de présomption de prescription archéologique**, notamment dans le cœur du centre historique.



Sources : BD TOPO IGN, INSEE.RGP 2019. Réalisation : ITER, 2023

Mobilité quotidienne

Le tropisme de Narbonne pour les flux domicile-travail...

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
 Reçu en préfecture le 31/05/2024
 Publié le 31/05/2024
 ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Concernant les mobilités pendulaires (du domicile vers son lieu de travail), près de 70% des actifs habitants sur le territoire travaillent en dehors de la commune.

La grande majorité de ces « navetteurs » se rendent sur la ville de Narbonne, principale polarité économique de l'agglomération.

Environ 330 actifs habitent et travaillent sur la commune. Des trajets de très courte distance qui sont aujourd'hui réalisés majoritairement en voiture, alors qu'au vu de la concentration de l'habitat et des emplois sur le centre-ville, la marche et le vélo sont des modes de déplacement très efficaces (en termes de temps de parcours).

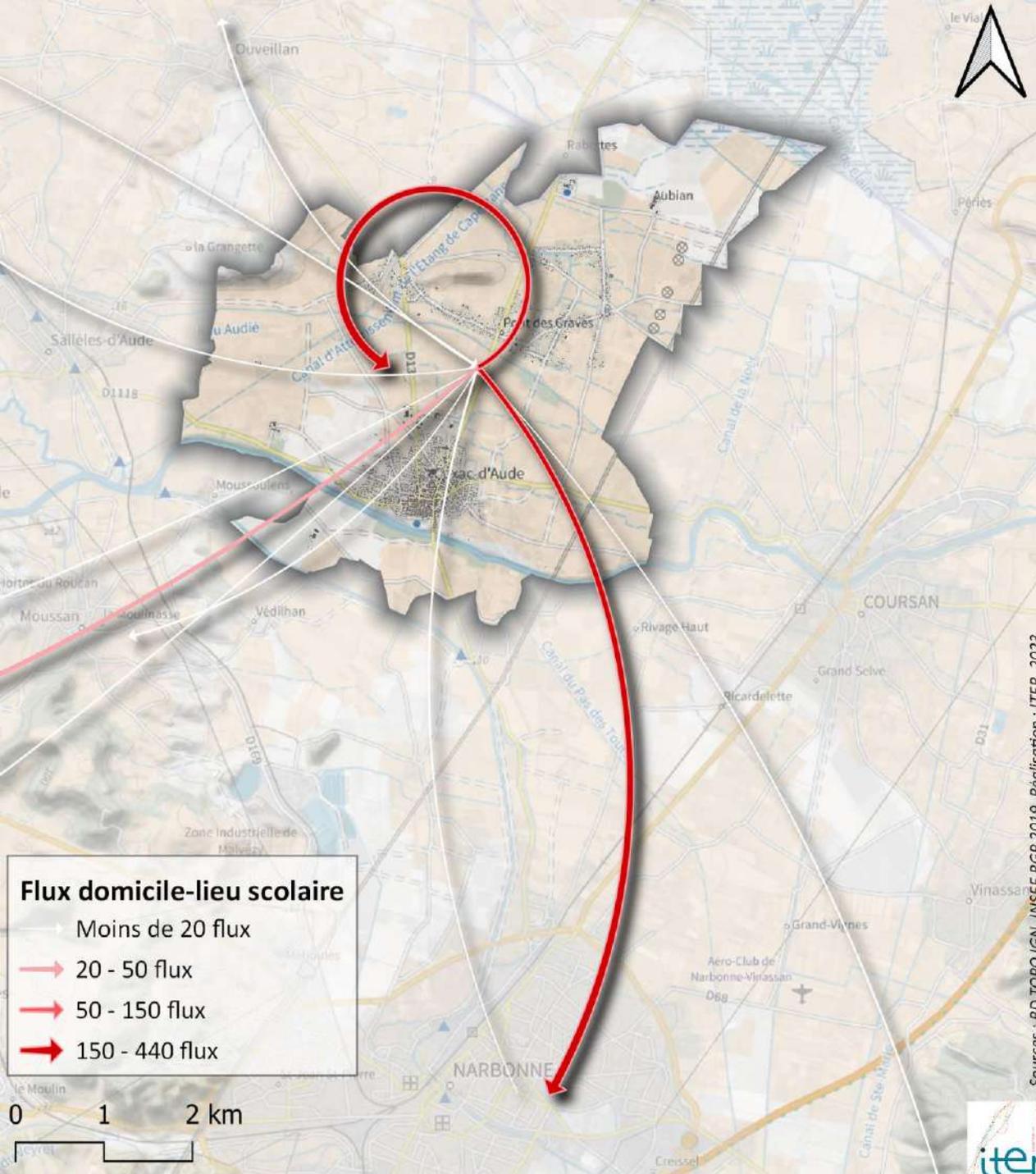
Commune de résidence	Commune de travail	Flux quotidiens
Cuxac-d'Aude	Narbonne	550
Cuxac-d'Aude	Cuxac-d'Aude	325
Narbonne	Cuxac-d'Aude	157
Cuxac-d'Aude	Béziers	60
Cuxac-d'Aude	Gruissan	35
Ouveillan	Cuxac-d'Aude	34
Cuxac-d'Aude	Carcassonne	30
Sallèles-d'Aude	Cuxac-d'Aude	29
Coursan	Cuxac-d'Aude	20
Cuxac-d'Aude	Coursan	20

Mobilité qu'otidiennne ... et les flux domicile- écolle

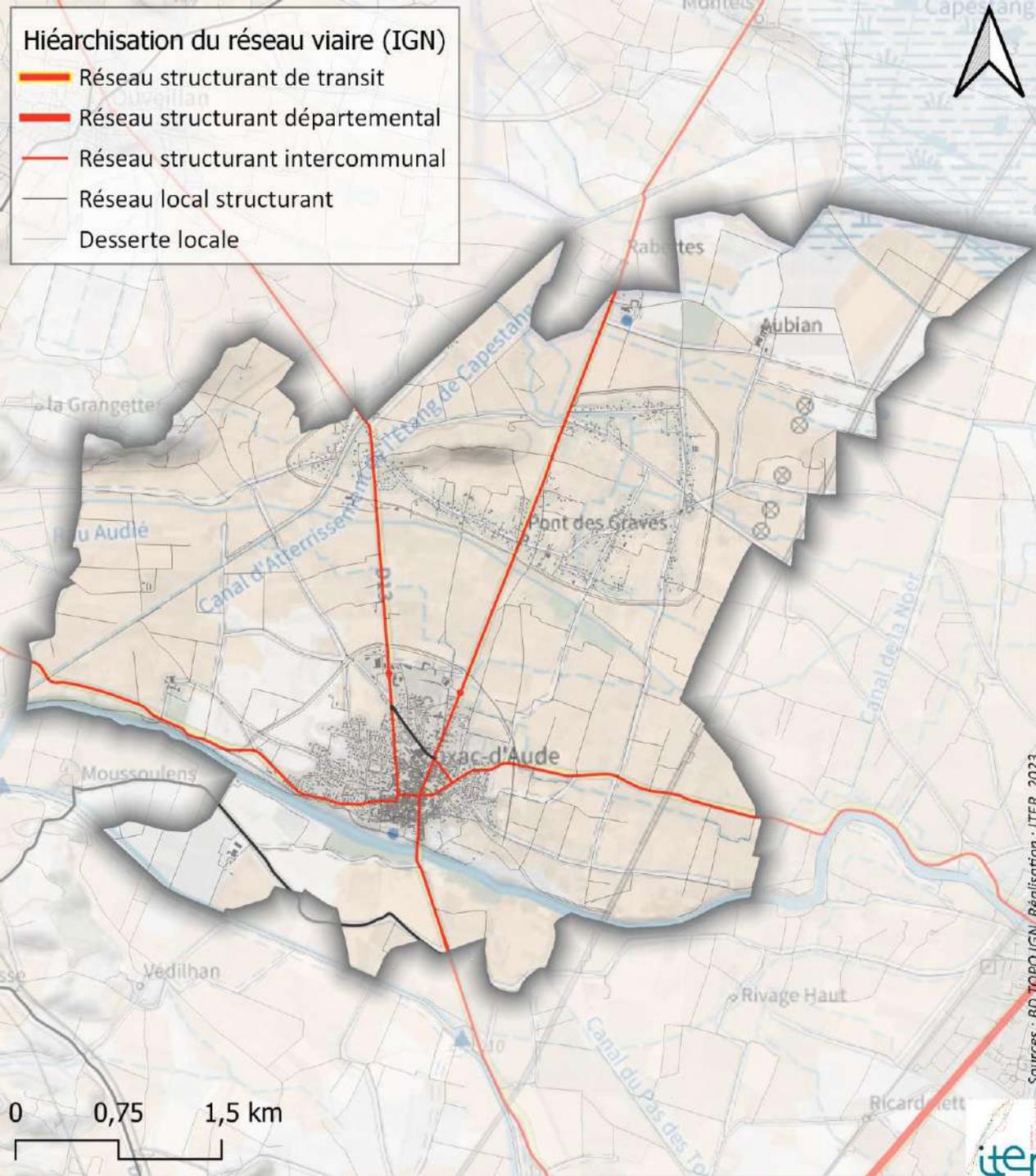
Narbonne représente également le pôle principal en termes de mobilité scolaire. 440 élèves se rendent quotidiennement sur ce pôle.

Une mobilité liée au motif scolaire également locale, avec 250 élèves accompagnés de leur(s) parent(s) habitant le territoire qui se rendent quotidiennement au sein des 2 écoles de la commune (élémentaire et maternelle).

Les autres flux sont très faibles et dispersés, ils ne constituent donc pas un enjeu prioritaire pour le développement du vélo.



Champs statistique = population de 2 ans ou plus, inscrite dans un établissement d'enseignement



Réseau viaire

Une convergence d'axes majeurs dans le cœur de la commune

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
 Reçu en préfecture le 31/05/2024
 Publié le 31/05/2024
 ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

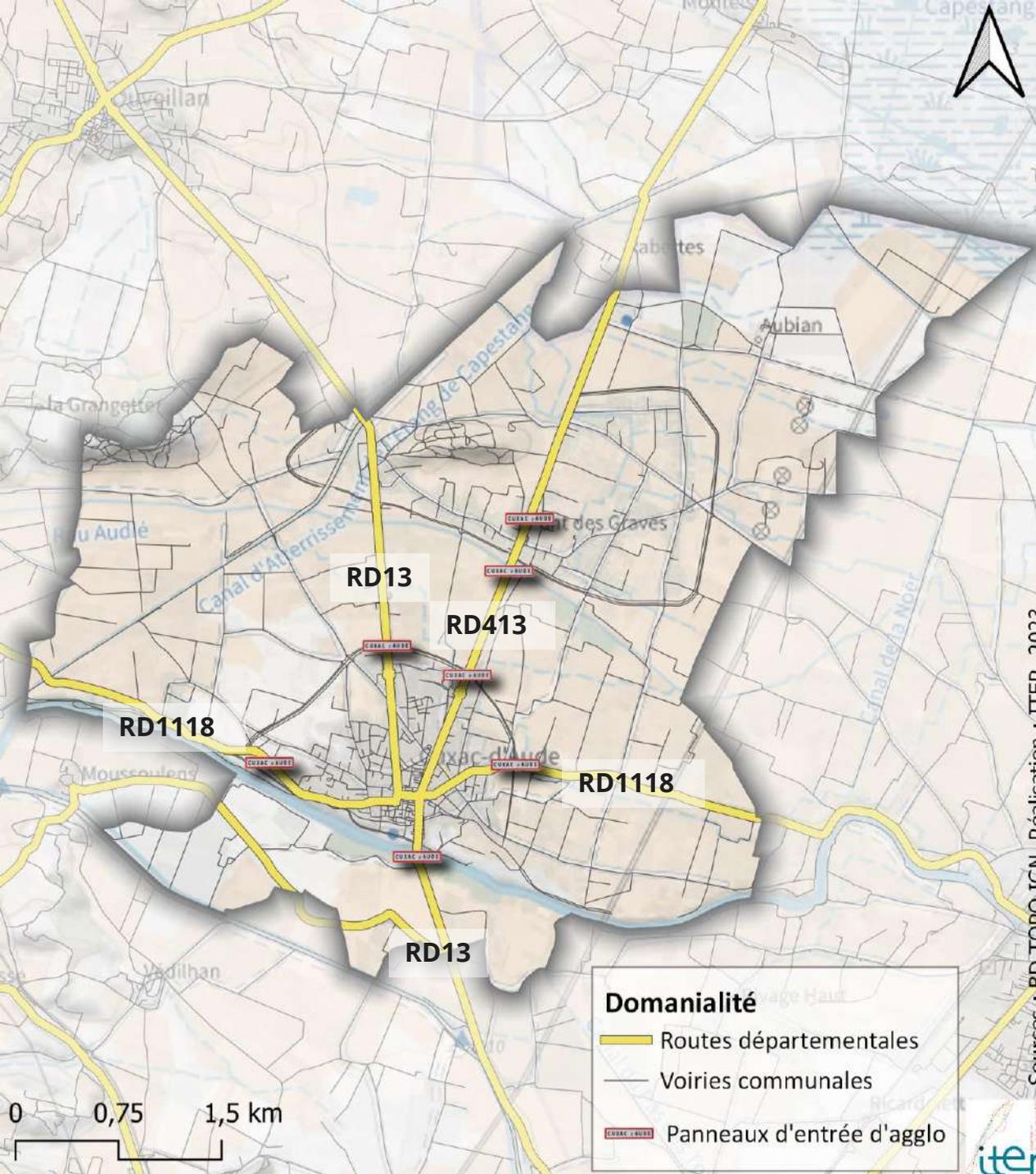


Cette hiérarchisation de la voirie issue de l'IGN permet de catégoriser les axes routiers selon leur rôle dans la distribution des flux, notamment de transit.

Cette carte se recoupe avec celle des axes départementaux qui traversent de nord au sud et d'est en ouest la commune.

On peut souligner le caractère rectiligne des voiries principales, qui favorisent des vitesses motorisées élevées.

On constate également une convergence des axes routiers majeurs au niveau du pont de l'Aude, du boulevard Jean Jaurès et du boulevard Yvan Pélissier, créant un « goulet d'étranglement » concentrant les flux de transit motorisés.



Réseau viaire Une commune traversée par 3 axes départementaux...

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
 Reçu en préfecture le 31/05/2024
 Publié le 31/05/2024
 ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Les principaux axes routiers sur la commune (en termes de trafic) sont des axes départementaux.

Le territoire est en effet traversé par 3 RD :

- D13
- D413
- D1118

Ces voiries sont gérées par le Conseil Départemental de l'Aude lorsqu'elles sont situées en dehors de la zone agglomérée (matérialisé par les panneaux d'entrée/sortie d'agglo sur la carte).

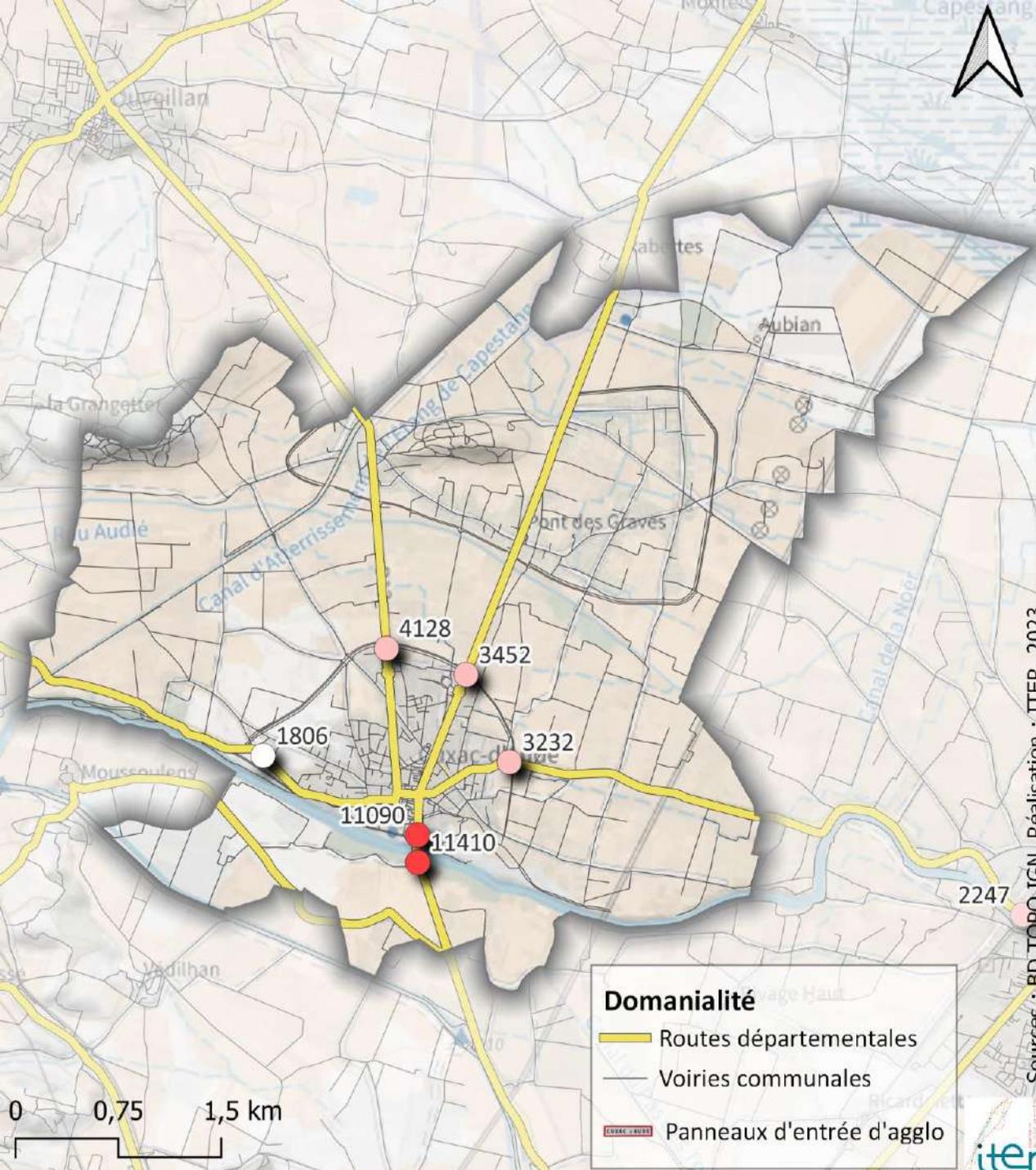
Pour autant, cela ne signifie pas que le Département financera 100% des travaux se situant sur voirie départementale hors zone agglomérée, mais dans le périmètre de la commune (par exemple, la réalisation d'un aménagement cyclable entre le centre-ville et les quartiers nord).

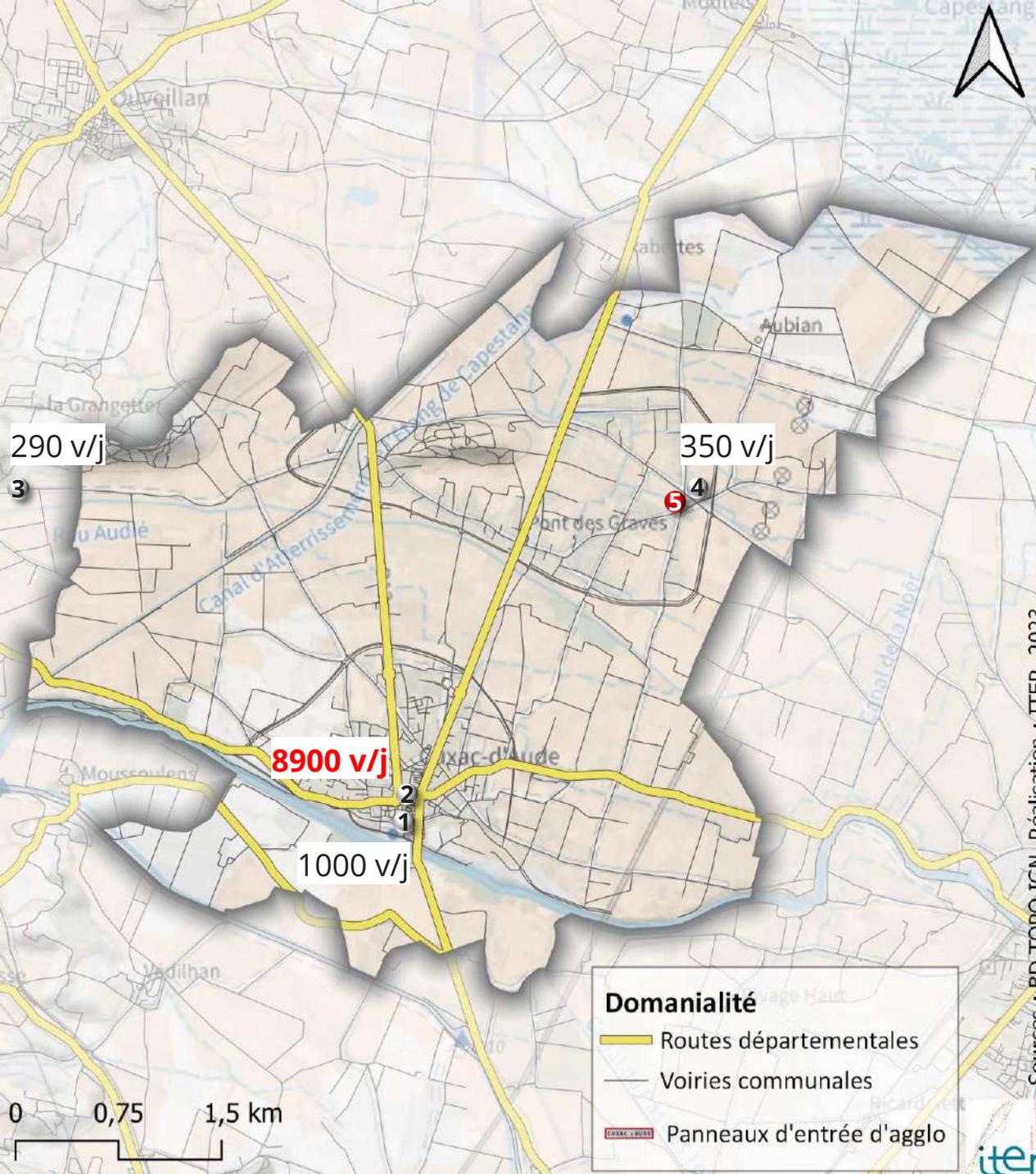


Réseau viaire au niveau de trafic important

Les comptages routiers réalisés récemment (2022) sur les axes départementaux permettent de mettre en exergue une concentration des flux sur la RD13 au niveau de l'entrée sud de la commune.

Ce sont plus de **11 000 véhicules/jour** qui circulent quotidiennement en cœur du bourg, renvoyant à des enjeux de qualité de vie et de sécurité pour les modes actifs.





Réseau viaire

Le Bd Y. Pélissier supporte un très haut niveau de trafic

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



5 compteurs ont été posés du mardi 6 juin au mercredi 14 juin.

Le compteur localisé chemin des Garrigots a été volontairement déplacé le lendemain de la pose. Aucune donnée n'a pu être analysée.

En synthèse :

- Rue Paul Gris
 - 1000 Véhicules/jour (hors week-end) en moyenne, 2 sens confondus (50/50 par sens)
 - Une vitesse moyenne de 21 km/h (V85 = 36km/h)
- Bd Yvan Pélissier
 - **8900 Véhicules/jour** (hors week-end) en moyenne, 2 sens confondus (50/50 par sens). Des pointes à plus de **850 v/h entre 17h et 18h (soit 1 véhicule toute les 4/5 seconde)**
 - Une vitesse moyenne de 25 km/h (V85 = 38km/h). Près de **30 000 véhicules en excès de vitesse (>30km/h)**
- Chemin de Sallèles à Montel
 - 290 Véhicules/jour (hors week-end) en moyenne, 2 sens confondus (50/50 par sens)
 - Une vitesse moyenne de 19 km/h (V85 = 30km/h). ATTENTION : le compteur était positionné au niveau d'un dos d'âne (seul emplacement disponible). Les vitesses pratiquées sur certain tronçon de l'axe sont très probablement fortement supérieures.
- Chemin Mouchairas
 - 350 Véhicules/jour (hors week-end) en moyenne, 2 sens confondus (50/50 par sens)
 - Une vitesse moyenne de 34 km/h (V85 = 47km/h)

V85 = Vitesse en dessous de laquelle roulent 85% des usagers

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Réseau viaire

Une réglementation des vitesses peu lisibles

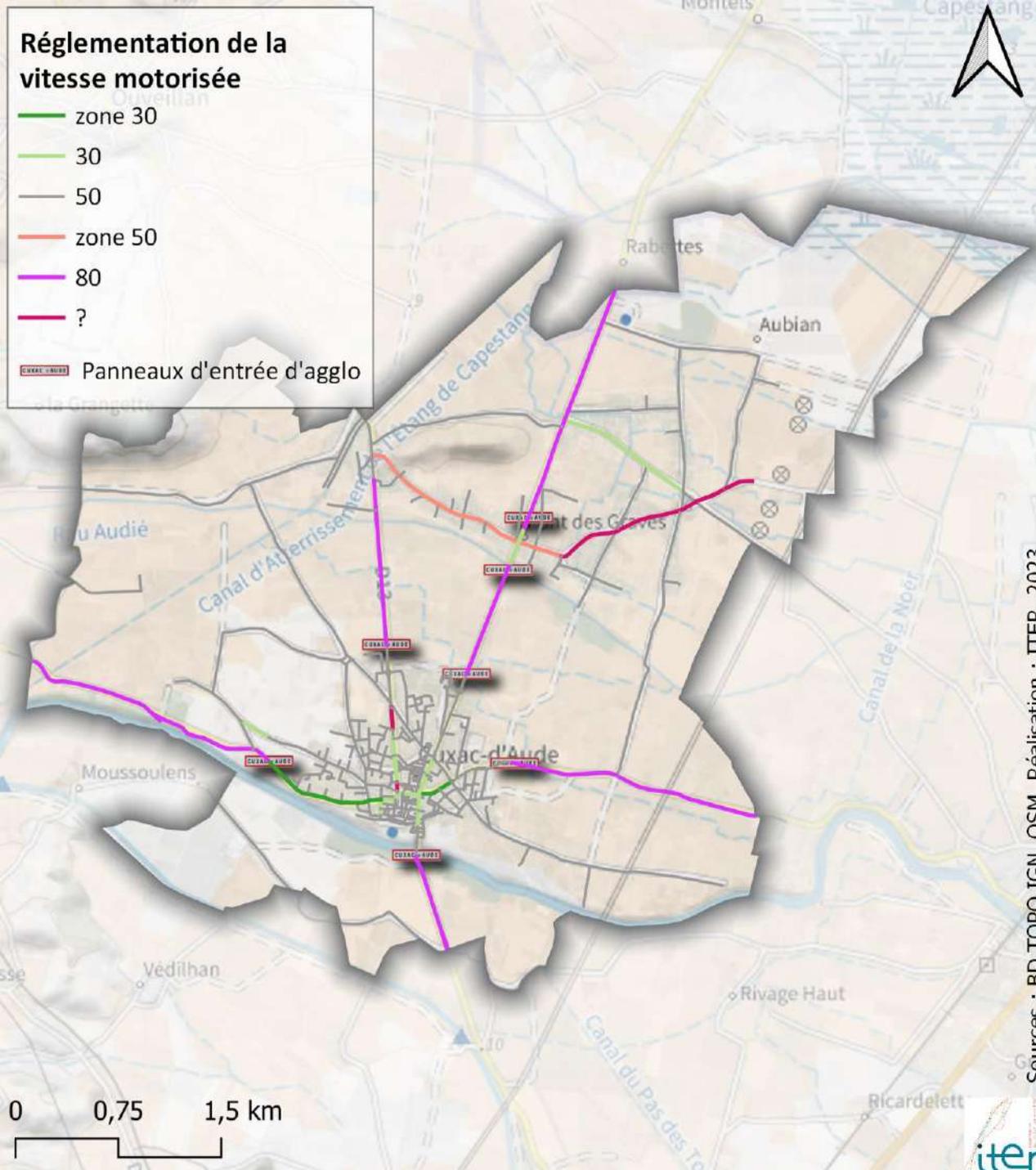
Les réglementations des vitesses sur la commune sont particulièrement hétérogènes et peu lisibles.

La présence de « Zones 50 » dans les quartiers nord non conformes et peu pertinentes.

Le secteur centre historique mériterait une réglementation en zone 30, voire en zone de rencontre pour certaines rues, étant donné l'étroitesse des ruelles et la non-présence de trottoirs.

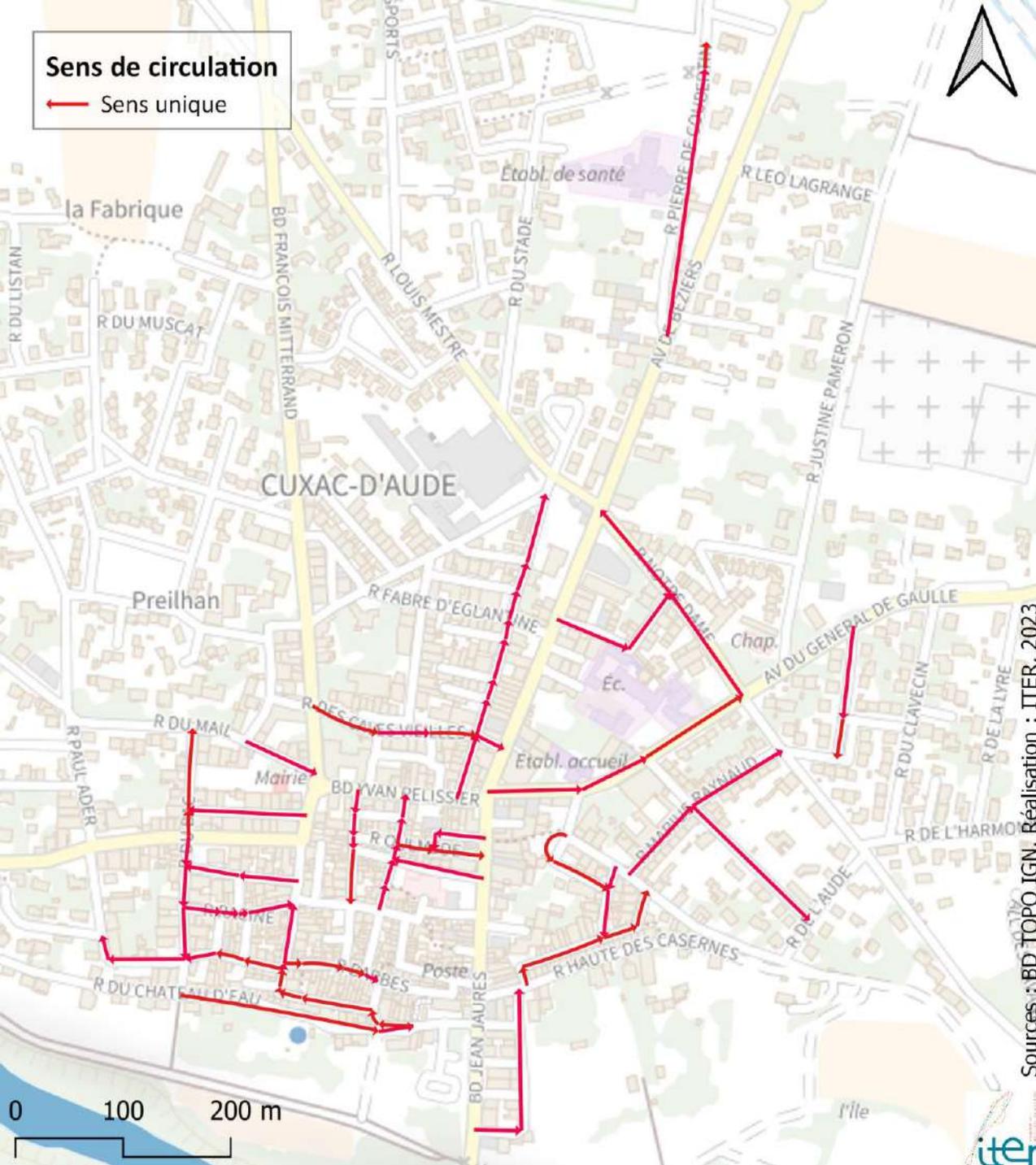


- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - **Mobilité et potentiels cyclables**
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux



Sens de circulation

← Sens unique



Sources : BD TOPO IGN. Réalisation : ITER, 2023

Réseau viaire Un plan de circulation qui n'intègre pas les cyclistes

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Le plan de circulation du centre-bourg de la commune permet d'éviter du trafic de transit, avec la présence de rues à sens unique, hormis sur le boulevard Yvan Pélissier.

Le réseau viaire du centre historique est également composé de ruelles étroites sinueuses, propices à un partage de la voirie en faveur des modes actifs.

Néanmoins, **aucunes des rues à sens unique ne disposent aujourd'hui de double sens cyclable (DSC)**. Pour rappel, le DSC est la norme réglementaire dans toutes les rues à sens unique où la vitesse est limitée à 30 km/h ou moins.



Accidentologie

Une concentration des accidents sur les RD

Cette cartographie illustre les accidents corporels de la circulation routière ayant nécessité l'intervention des forces de l'ordre entre 2012 et 2022.

Cette représentation ne permet donc pas une vision exhaustive de l'accidentologie, mais cible les accidents majeurs.

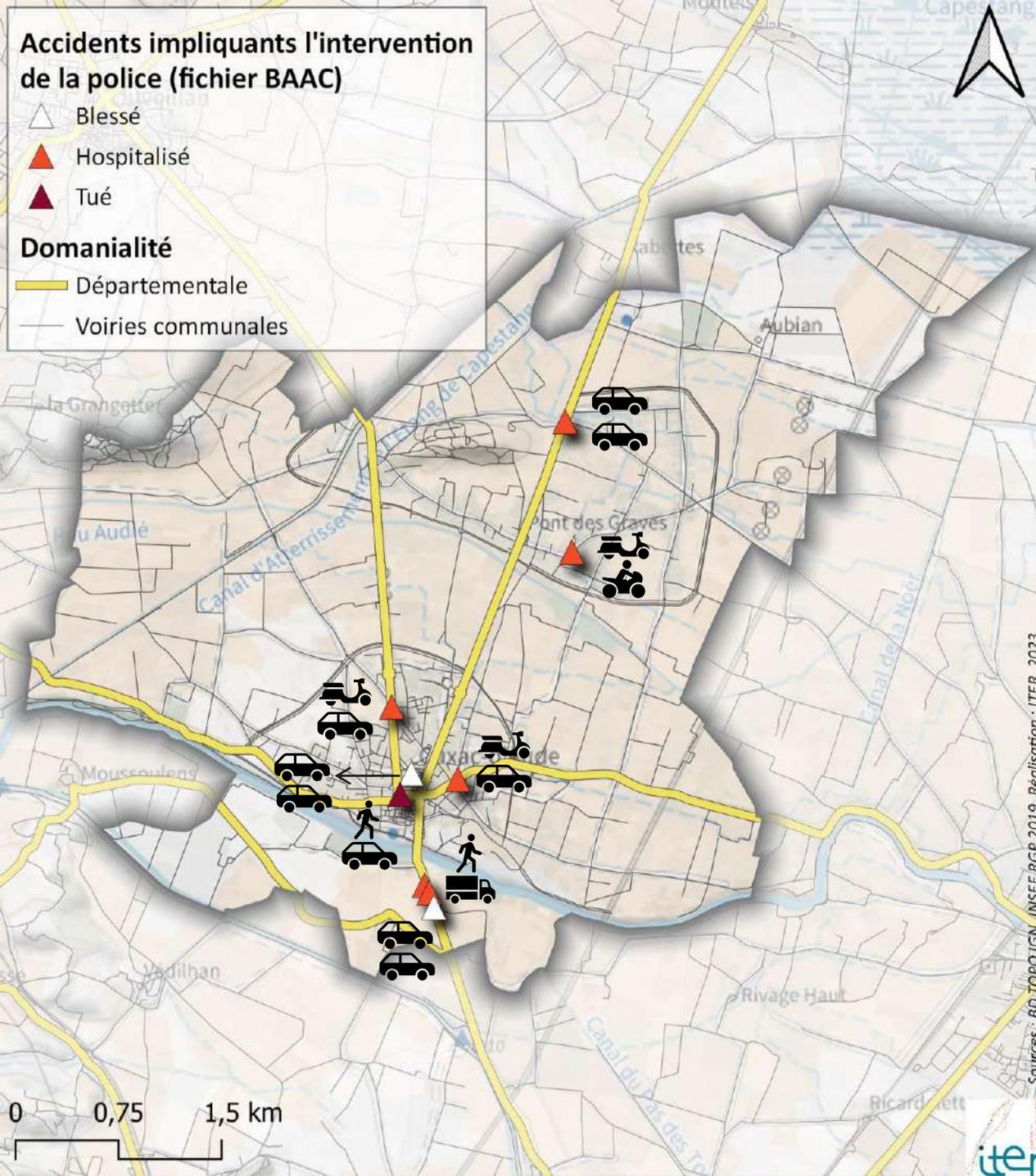
Une grande partie de ces accidents se sont déroulés sur les axes départementaux, et notamment au niveau d'intersections.

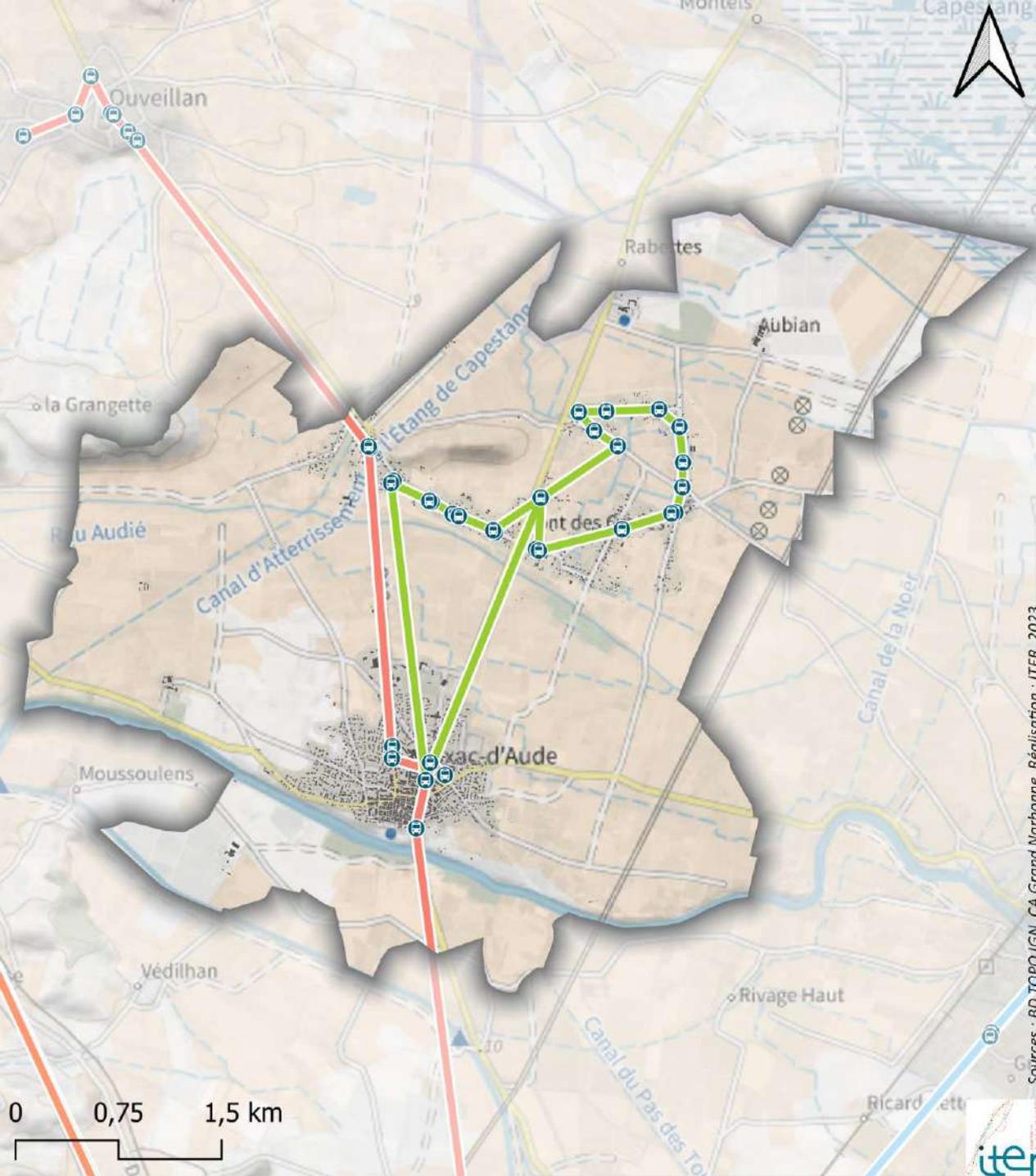
Aucun accident avec un cycliste n'est répertorié, compte tenu de la très faible pratique actuelle. Des piétons ont été quant à eux victimes d'accidents, dont un décès au niveau du Bd Yvan Pélissier.

Modes de transport impliqués :

-  Véhicule utilitaire
-  Voiture
-  Moto
-  Scooter
-  Piéton

- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux





Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Intermoda

Un territoire desservi par le réseau Citibus

La commune dispose d'une **ligne scolaire** interne, permettant un rabattement des élèves habitants le quartier nord vers l'école.

L'arrêt de bus le plus éloigné est situé à 3,6 km de l'école, et le plus proche à moins de 2 km.

Un service qui répond donc à des trajets de très courte distance, pour un coût à porter certainement non négligeable par la collectivité.

Des trajets qui, demain, pourraient être réalisés pour partie à vélo si un itinéraire sécurisé de bout-en-bout était aménagé.

La commune est également desservie par la **Ligne 7** Narbonne <-> Cuxac d'Aude <-> Ouveillan qui propose :

- 6/7 aller-retour par jour en ligne régulière
- Une diminution de l'offre pendant les vacances scolaires
- Quelques services sont à la demande

Intermodalité Une absence de services pour le covoiturage

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Berser
Levrault



Aucune infrastructure de covoiturage n'est aujourd'hui présente sur la commune.

Compte tenu de la convergence des flux de transit sur la commune, le covoiturage pourrait être une solution intéressante à développer (notamment pour rejoindre Narbonne).

L'intermodalité vélo + covoiturage représente également une réponse intéressante pour répondre à des déplacements quotidiens relativement long, en permettant un rabattement à vélo sur les aires de covoiturage (préalablement équipé de stationnements sécurisés).



Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Aménagements et services



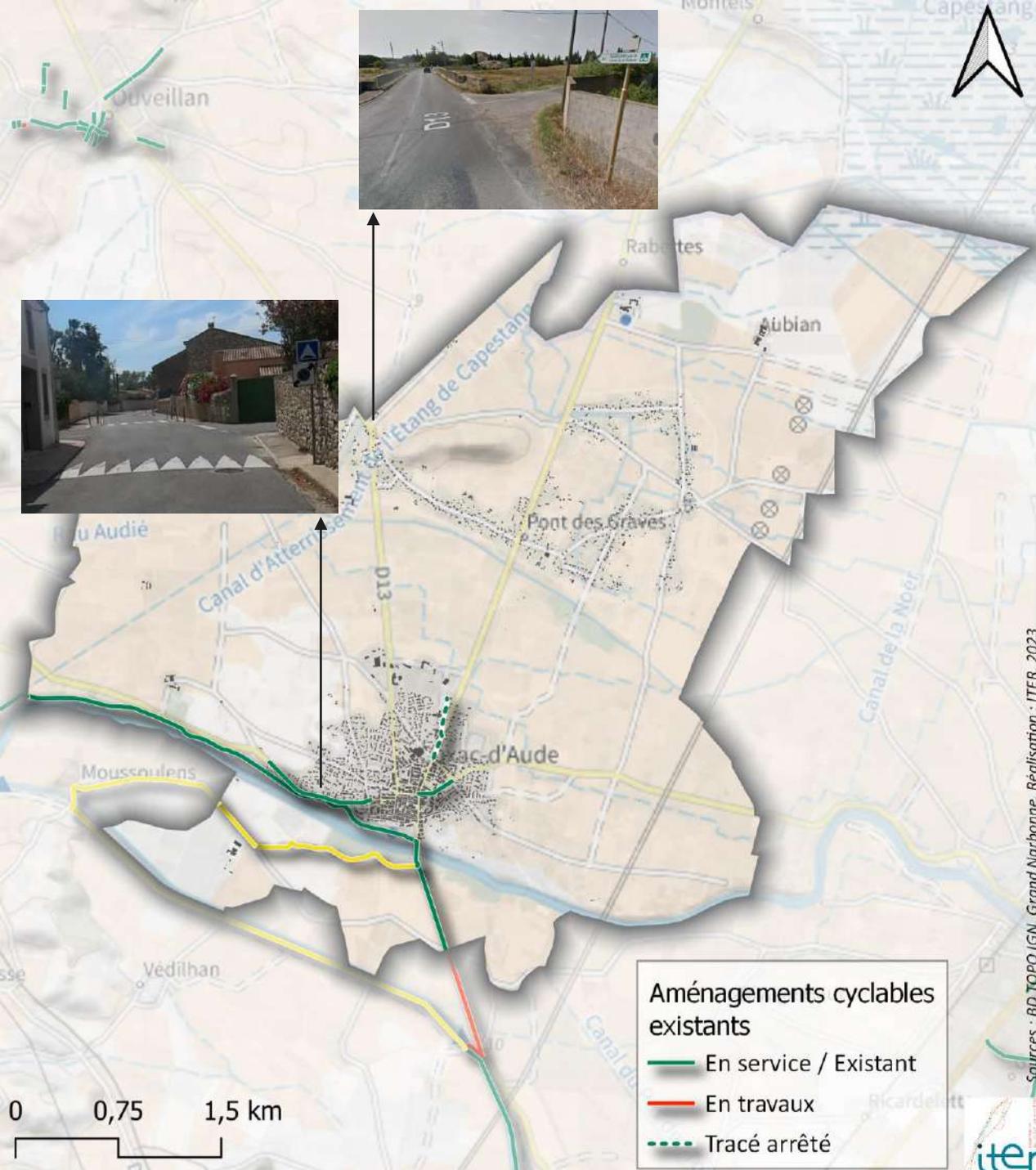
Les aménagements cyclables existants

Le territoire est traversé par l'**EuroVélo 8** « Véloroute de la Méditerranée ». L'itinéraire est en site propre sur l'ensemble du périmètre communal et représente à court terme (lorsque le point noir sur la RD13 sera résorbé) un aménagement particulièrement intéressant et attractif pour se rendre à Narbonne, pôle économique et serviciel majeur.

Des aménagements pour abaisser la vitesse motorisée sont présents sur le territoire (plateaux, écluses, coussins Berlinois), permettant dès à présent d'apaiser sur certain axe la vitesse motorisée (à l'instar du Bd Jeanne d'Arc) et de sécuriser les traversées.

Quelques jalonnements sont également implantés permettant un rabattement vers l'EV8. A noter cependant le **renvoi des cyclistes parfois dangereux** sur des axes à fort trafic.

Mais globalement, en dehors de l'EV8, le vélo reste inexistant dans le paysage, que ce soit en termes d'aménagements, de signalisation ou de réglementation.





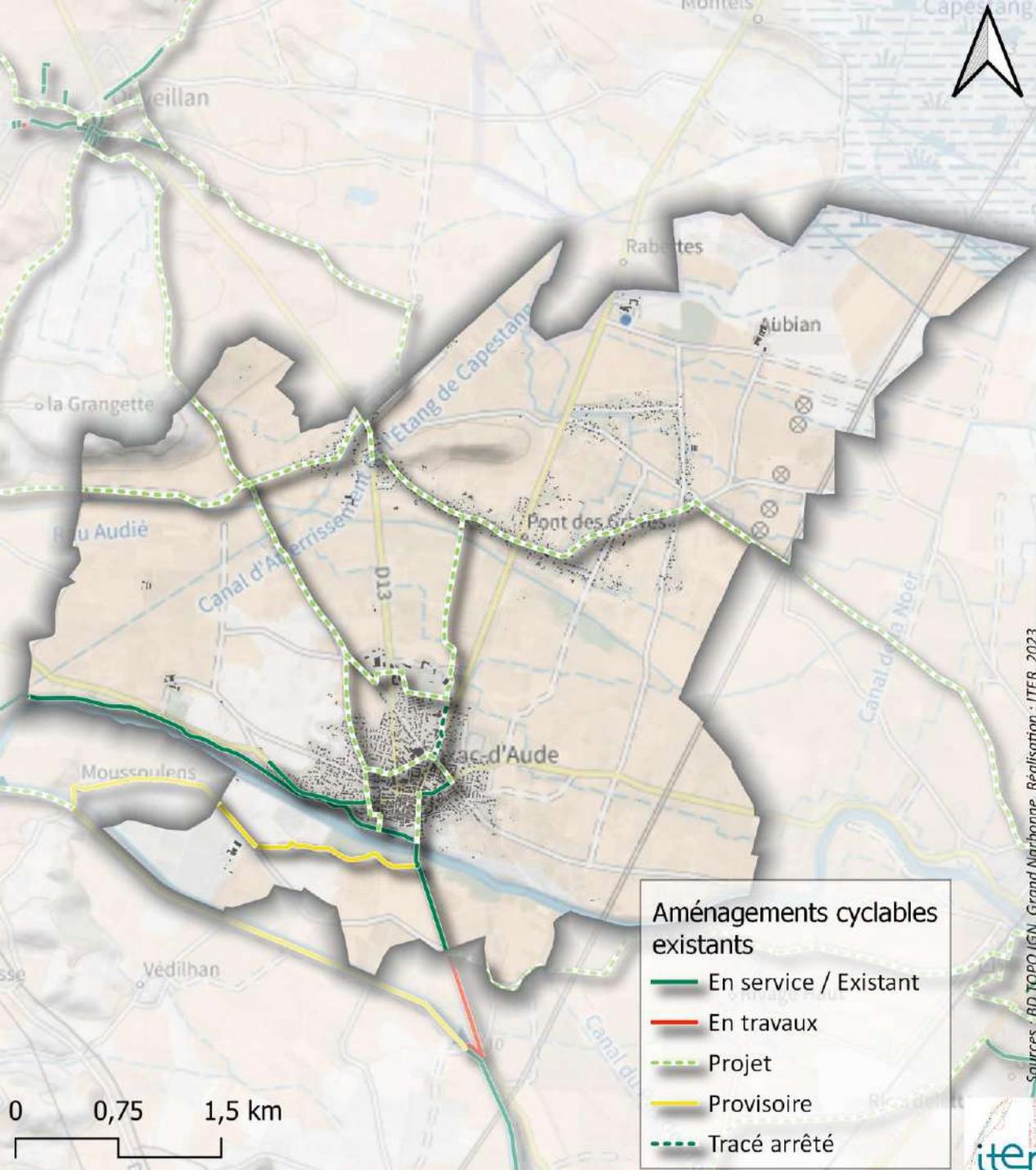
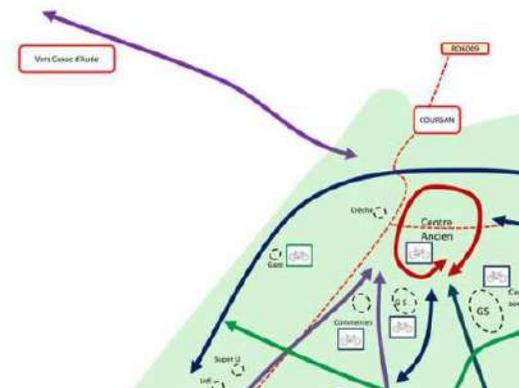
Les aménagements cyclables existants et en projet

Le Grand Narbonne est en cours de réalisation d'un schéma directeur vélo, ciblant et hiérarchisant des axes pertinents à aménager.

Sur le territoire, plusieurs itinéraires ont été envisagés, notamment le lien centre-bourg/quartier nord et les liaisons vers Ouveillan.

Ces liaisons à vocation intercommunale pourraient faire l'office de co-financement (par le prisme d'un fond de concours). Cet élément reste à préciser. Le Grand Narbonne étant en cours de définition de sa politique d'intervention.

A noter également la réalisation récente d'un plan vélo par la commune voisine de Coursan, qui identifie dans son schéma d'intentions un enjeu de connexion avec Cuxac.



Les aménagements cyclables existants et en projet

Le département de l'Aude a élaboré en 2018 son schéma directeur vélo.

Outre l'enjeu de la continuité de l'EV8, le schéma identifie un itinéraire à vocation de loisir/touristique qui traverse la commune de Cuxac d'Aude, en passant par le pont de l'Aude, jusqu'à Trèbes.

Dans le cadre de ce schéma, le département a défini un règlement d'intervention pour la mise en œuvre d'aménagements cyclables.

L'aménagement d'itinéraires inscrits au schéma départemental peuvent être cofinancés à hauteurs de 30 à 40% (plafond de 30K à 40K€/km).

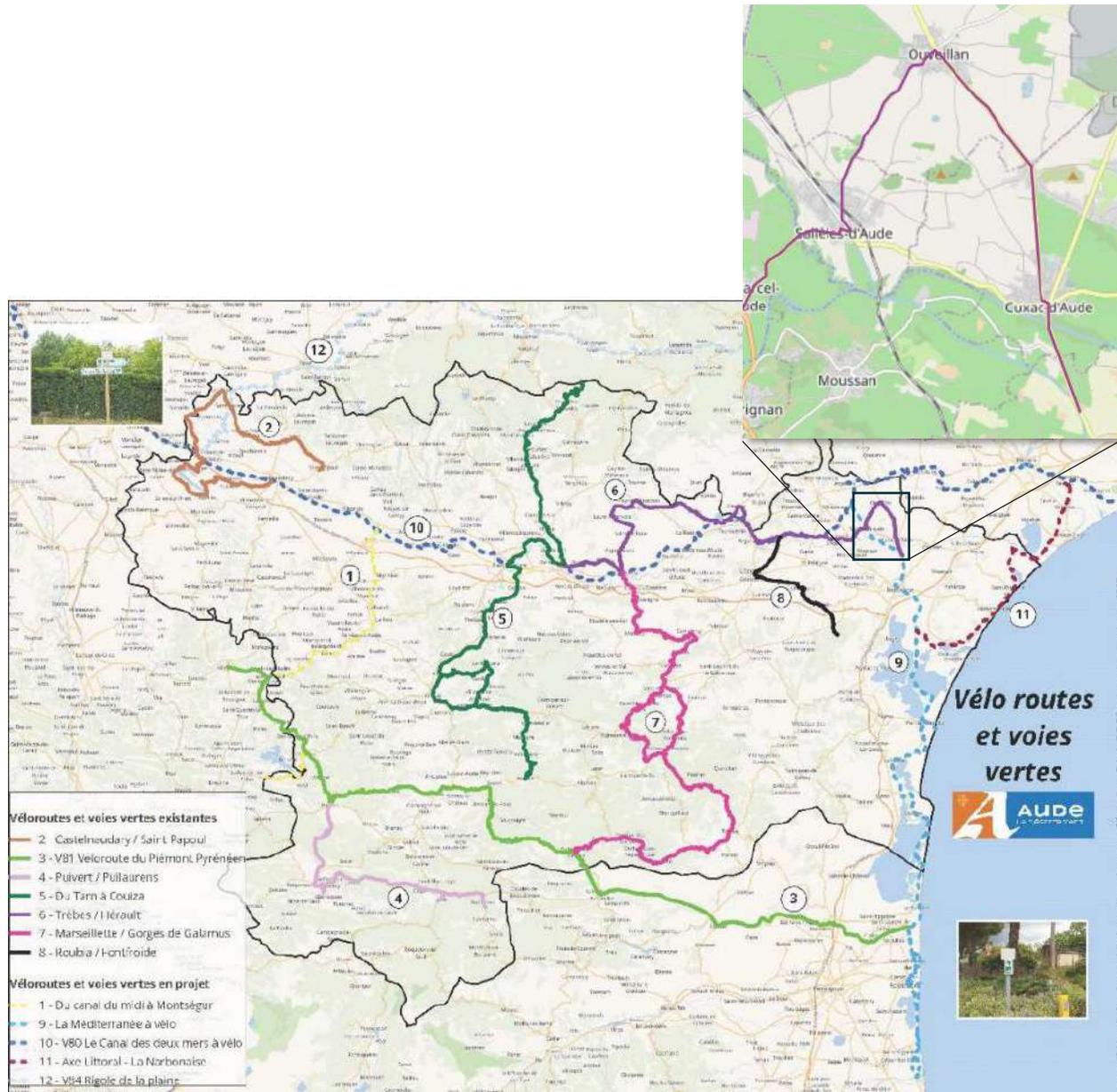


Schéma départemental des véloroutes et voies vertes (2018-2022)

Retours de l'enquête « Parlons vélos » de la FUB

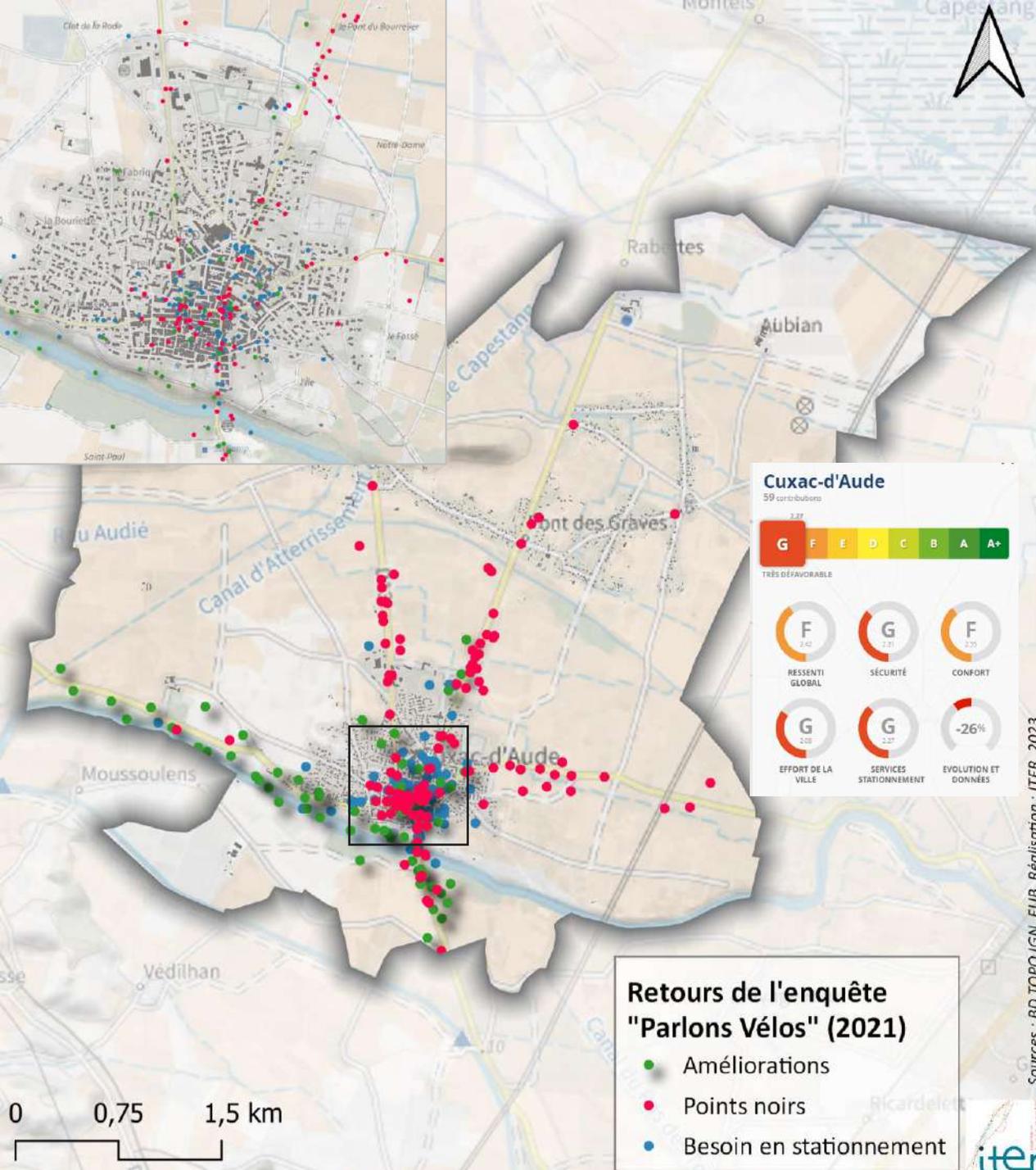
L'enquête « Parlons Vélos » s'inscrit dans le cadre du baromètre des villes cyclables porté par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).

La dernière enquête réalisée en 2021 a permis de faire remonter des éléments concrets d'utilisateurs (59 contributions).

La cyclabilité globale du territoire a été jugée de « Très défavorable » sur le territoire communal.

Les éléments remontés mettent en évidence :

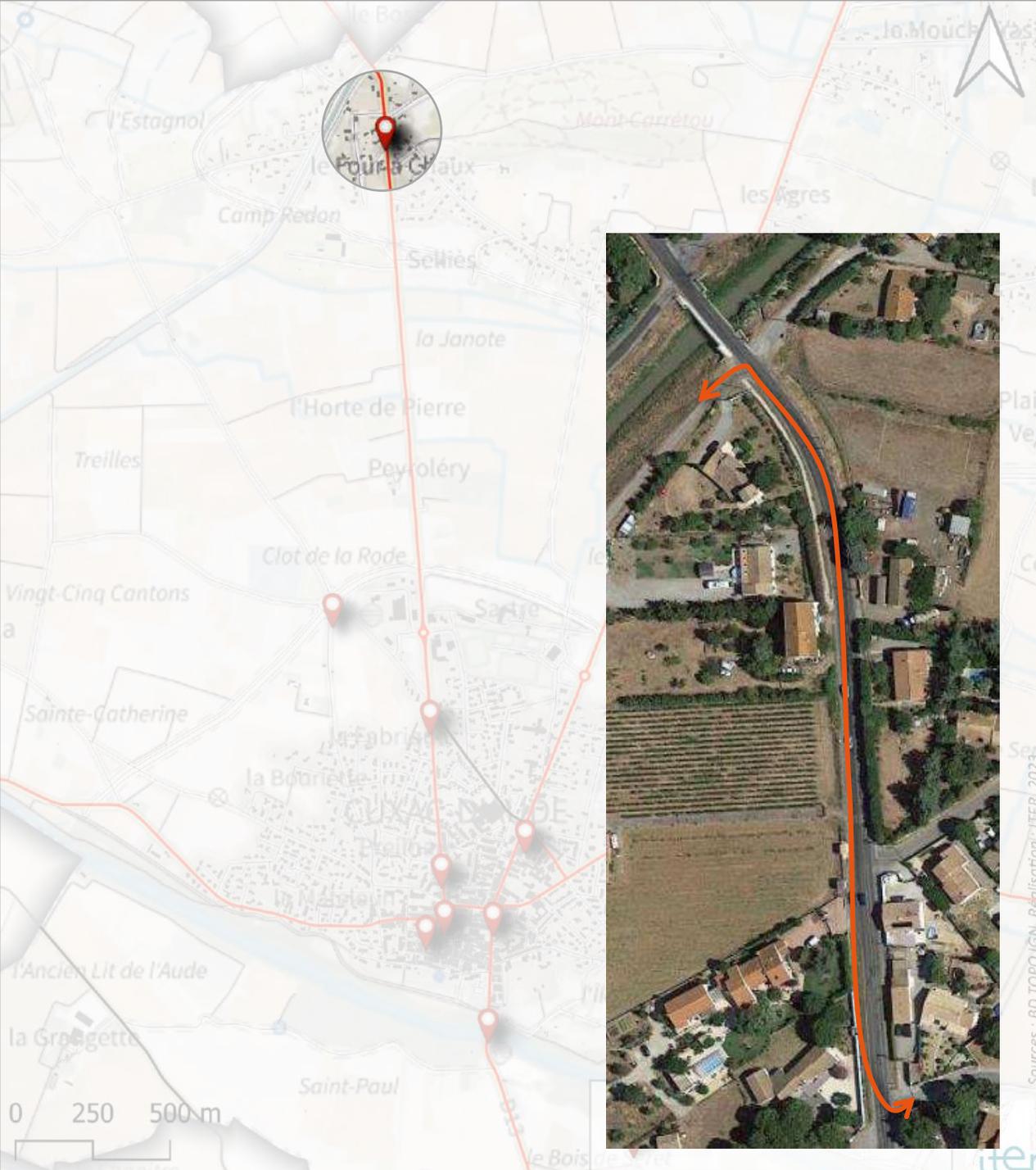
- Les axes départementaux jugés très accidentogènes et anxiogènes.
- Une amélioration positive constatée liée à l'aménagement de la digues sud (tracé EV8).
- Un besoin en stationnement vélo concentré dans le cœur de bourg.



Sources : BD TOPO IGN, FUB. Réalisation : ITER, 2023

Retours de l'enquête "Parlons Vélos" (2021)

- Améliorations
- Points noirs
- Besoin en stationnement



Points durs

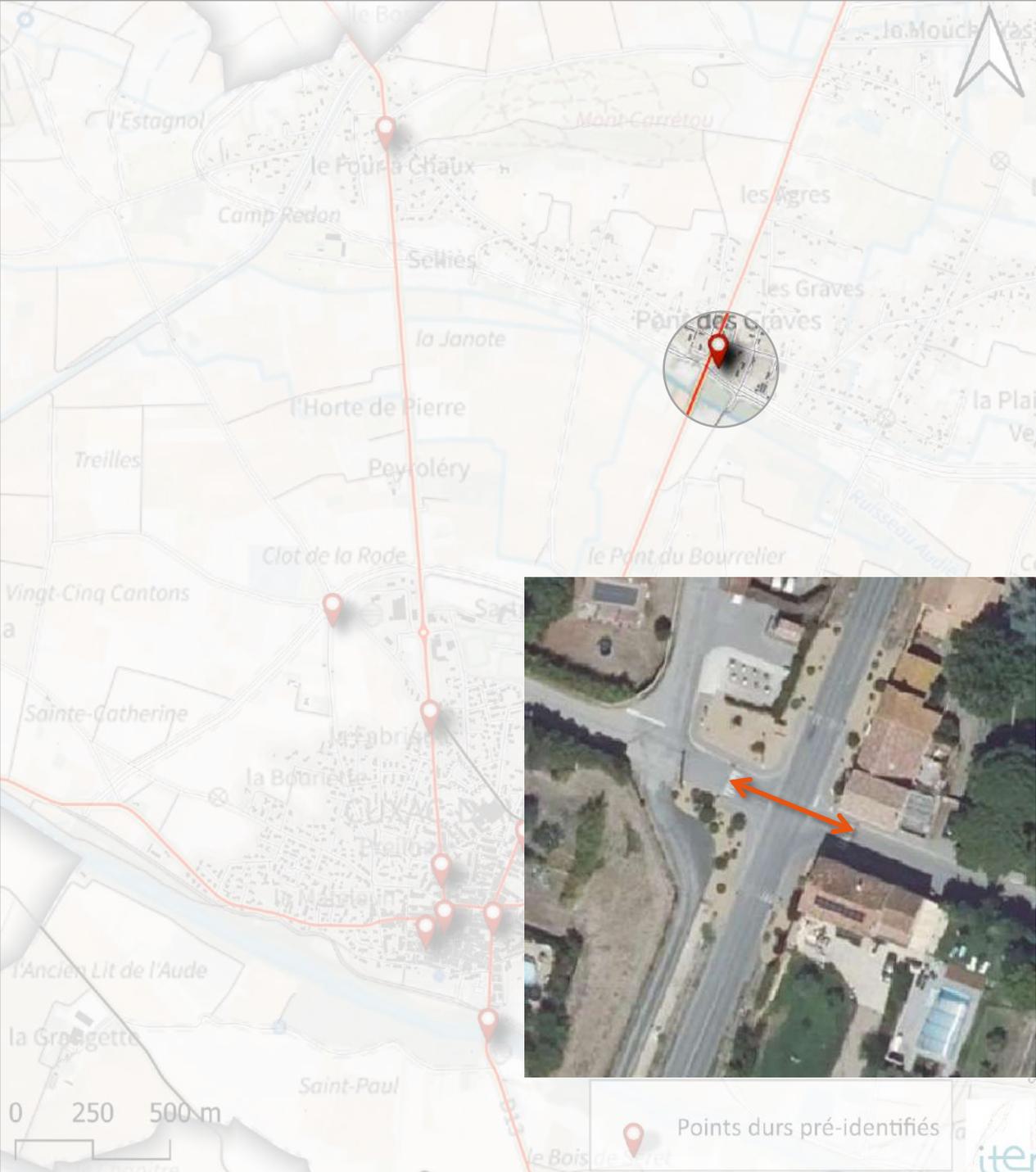
- Contexte du point dur : franchissement + aménagement d'une RD entre le Chemin des Olivettes et le canal
- Vitesse limitée à 50 km/h
- Trafic : 4000 v/j
- Section située hors zone agglomérée → gestion départementale

Complexité technique



Dangerosité actuelle du point dur

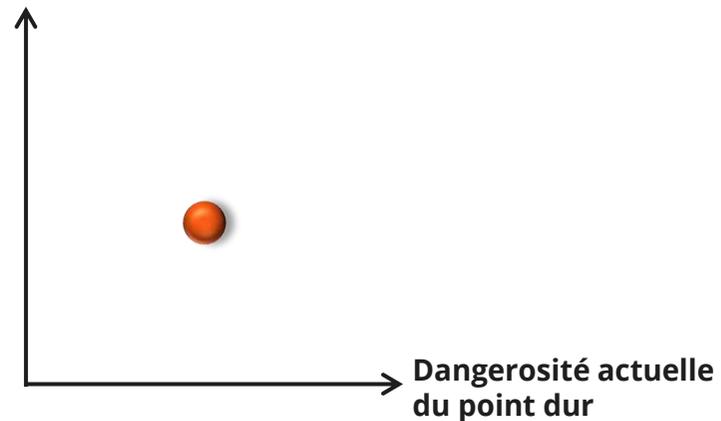
- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux



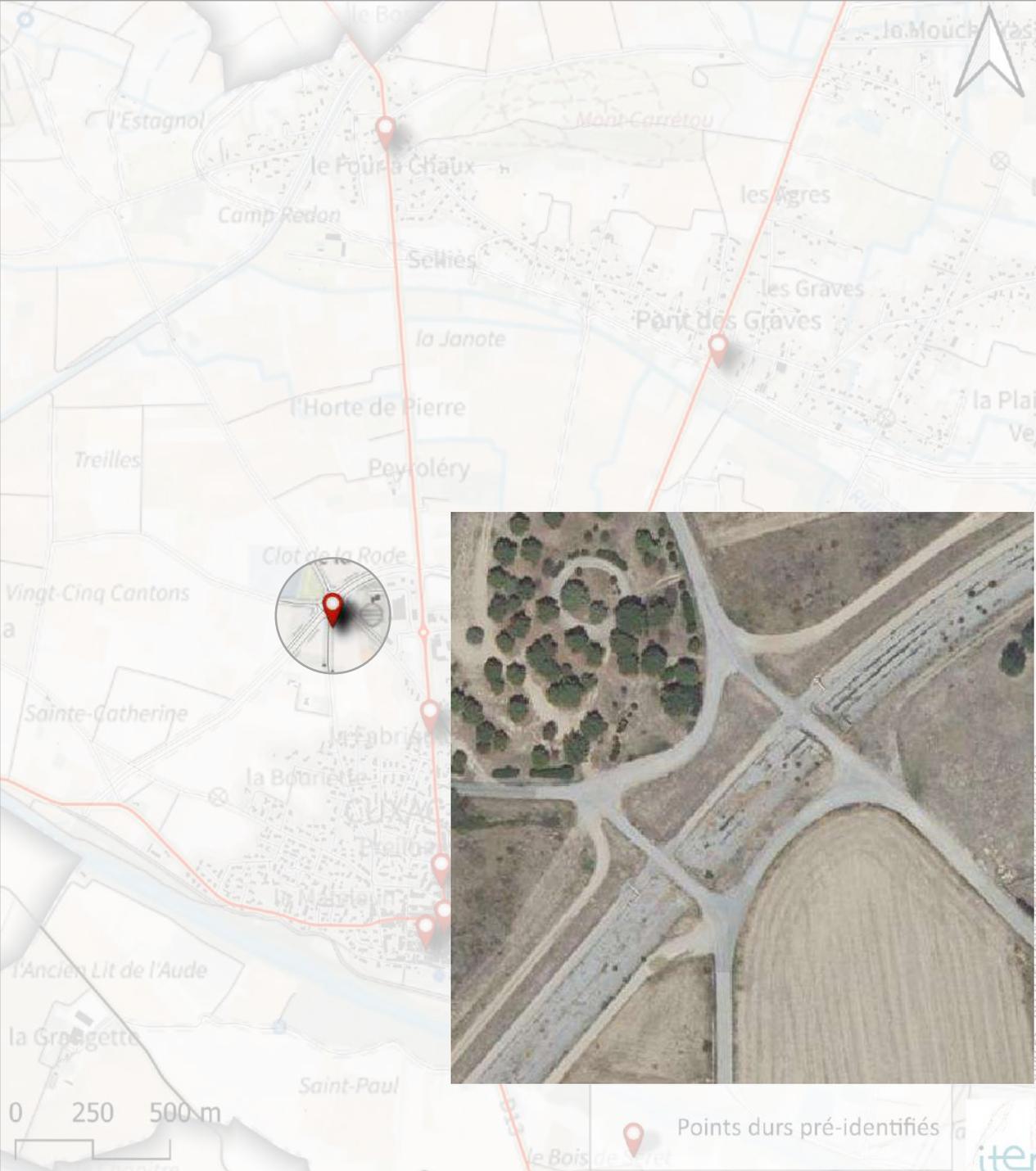
Points durs

- Contexte du point dur : franchissement d'une RD (hors zone agglomérée)
- Vitesse limitée à 30 km/h (présence d'un plateau)
- Trafic : 3500 v/j
- Section située dans la zone agglomérée → gestion communale

Complexité technique



- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux



Points durs

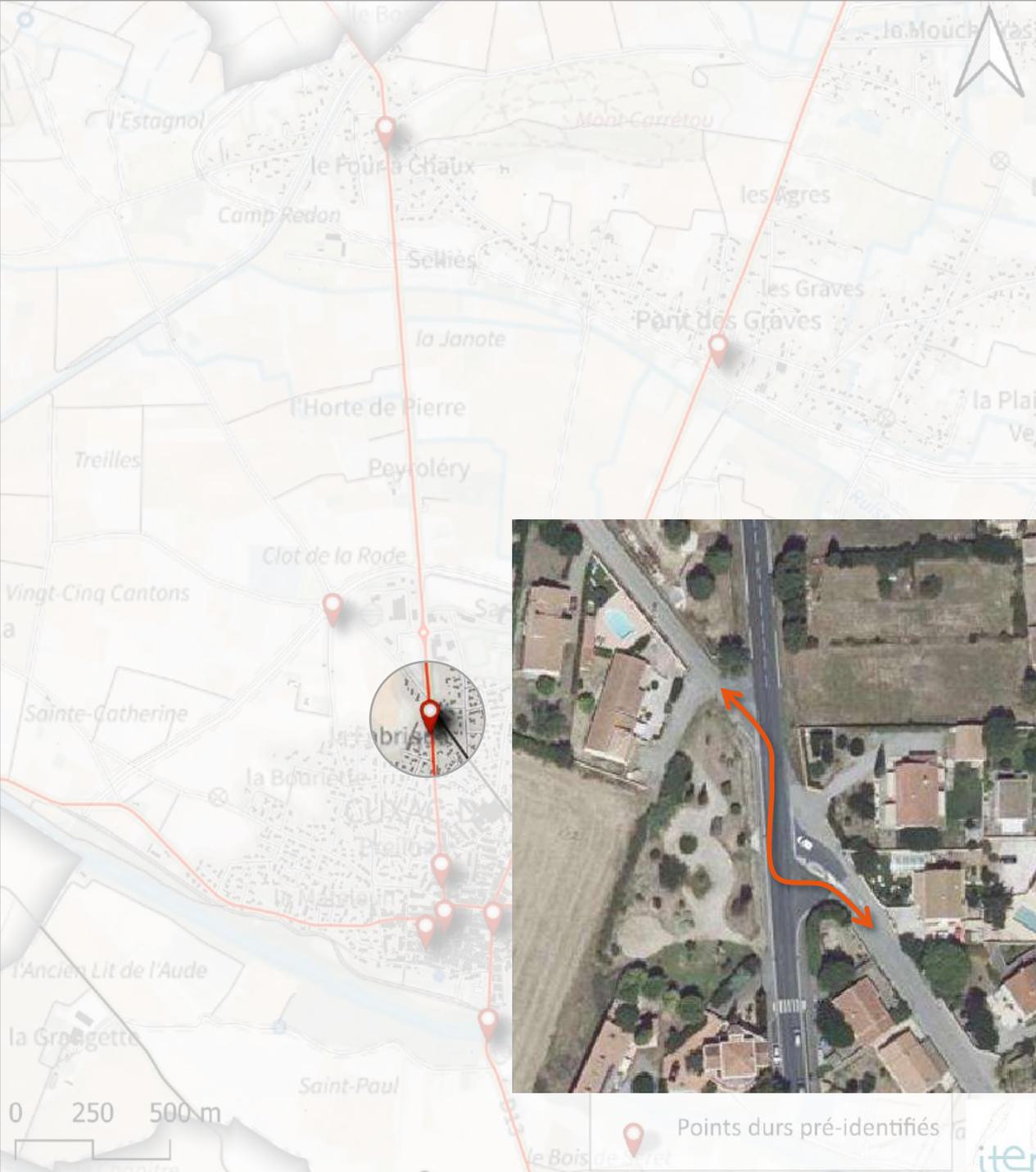
- Contexte du point dur : zone de retournement des engins agricoles

Complexité technique



Dangerosité actuelle du point dur





Points durs

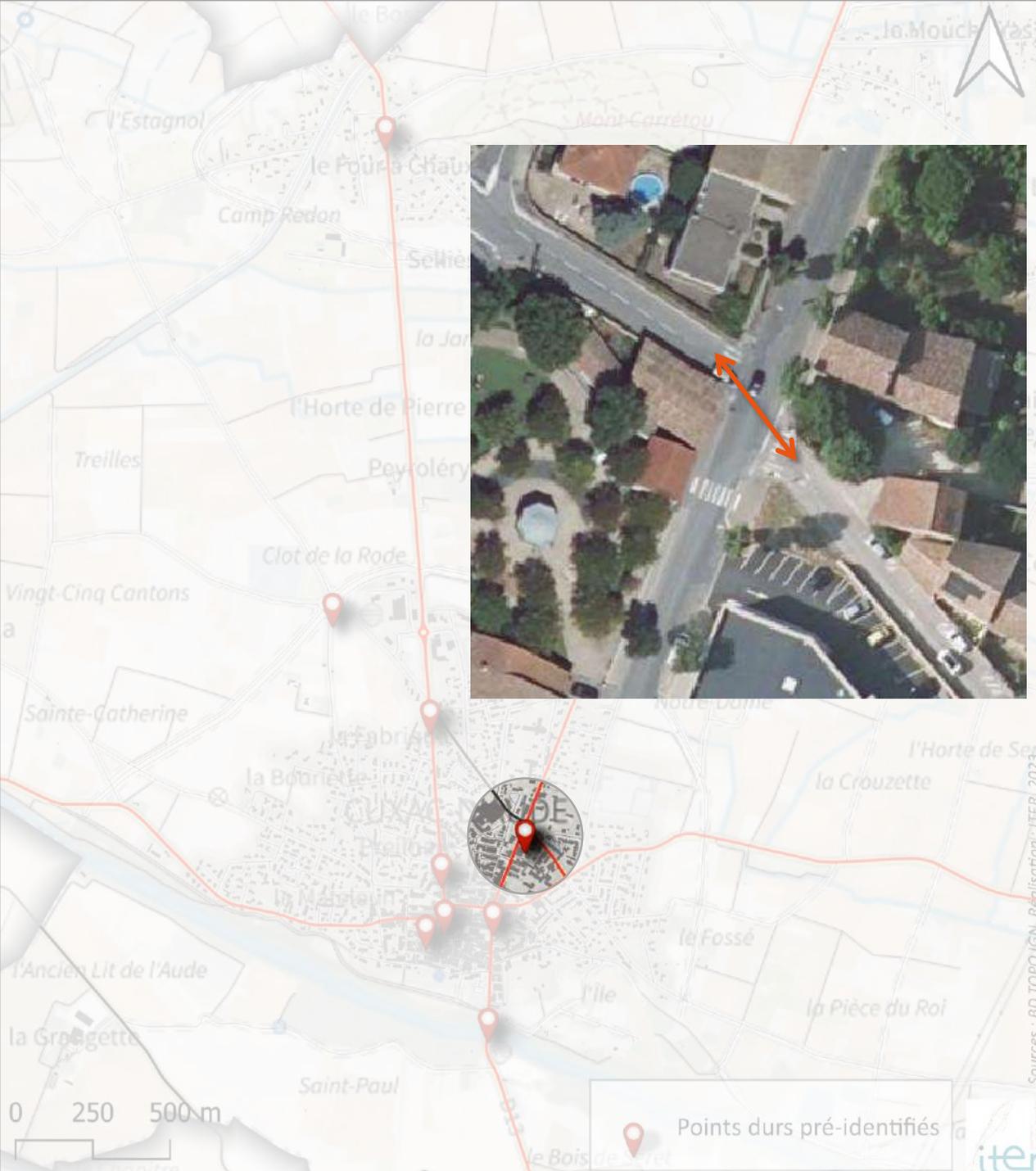
- Contexte du point dur : franchissement d'une RD entre le Chemin de l'Arbre Blanc et la rue Louis Mestre
- Vitesse limitée à ?
- Trafic : 4000 v/j
- Section située en zone agglomérée → gestion communale

Complexité technique



Dangerosité actuelle du point dur

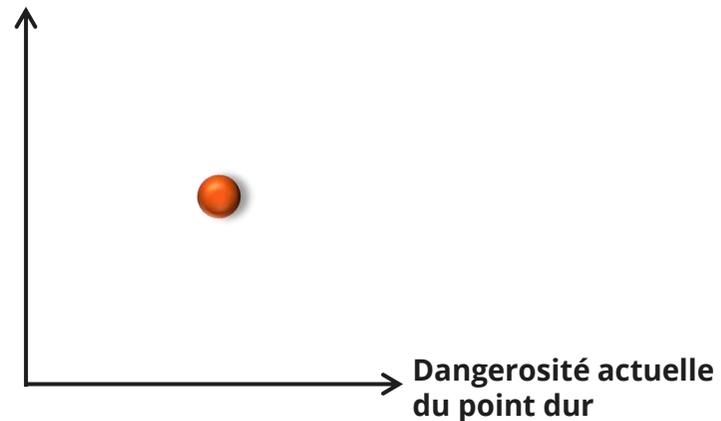




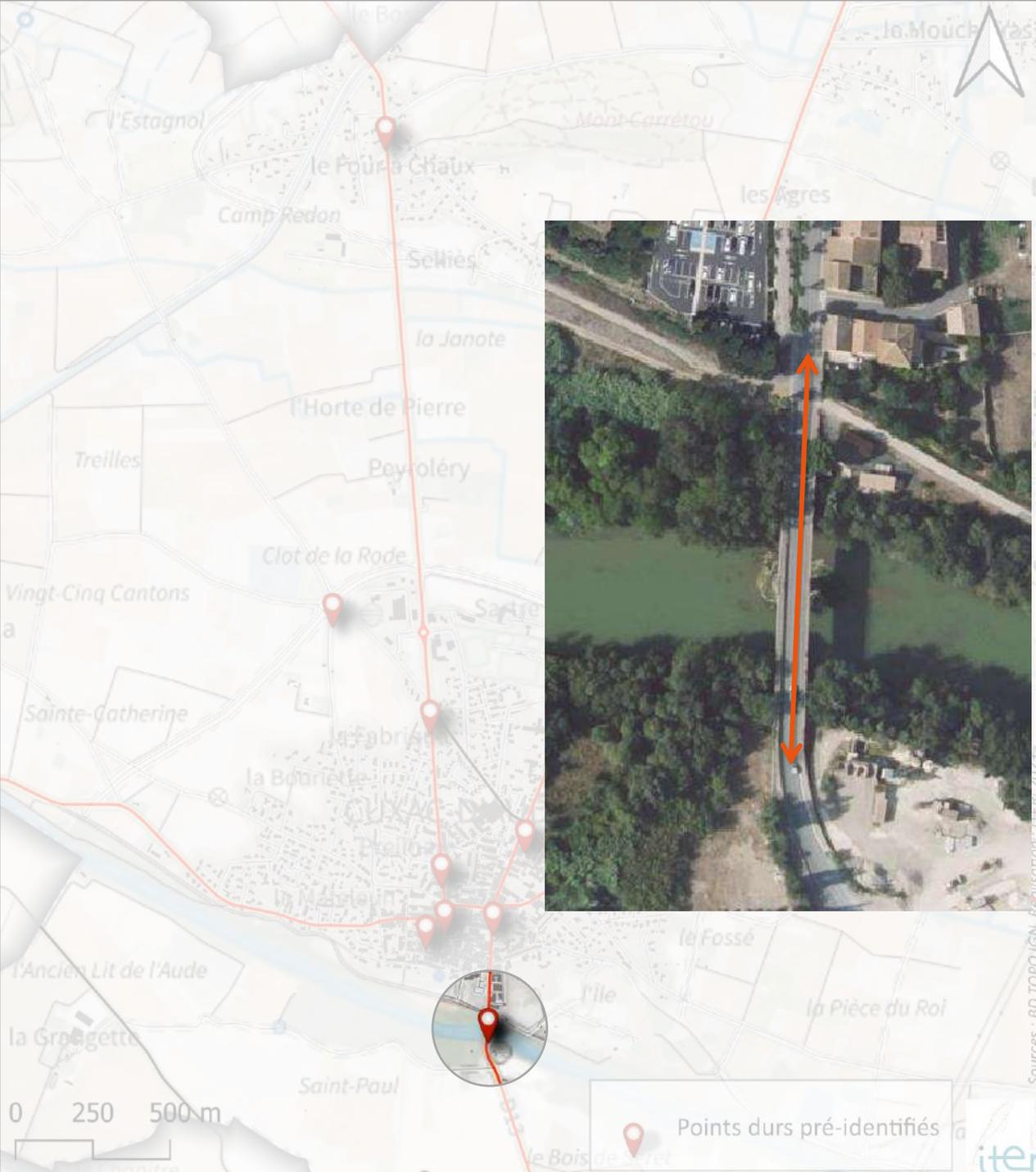
Points durs

- Contexte du point dur : franchissement d'une RD entre la rue Louis Mestre et la rue Notre Dame
- Vitesse limitée à 50 km/h (à priori)
- Trafic : 3500 v/j
- Section située en zone agglomérée → gestion communale

Complexité technique



- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux



Points durs

- Contexte du point dur : franchissement de l'Aude
- Vitesse limitée à 50 km/h
- Trafic : **11 000 v/j**
- Section située en zone agglomérée, mais gestion départementale de l'ouvrage.

Complexité technique



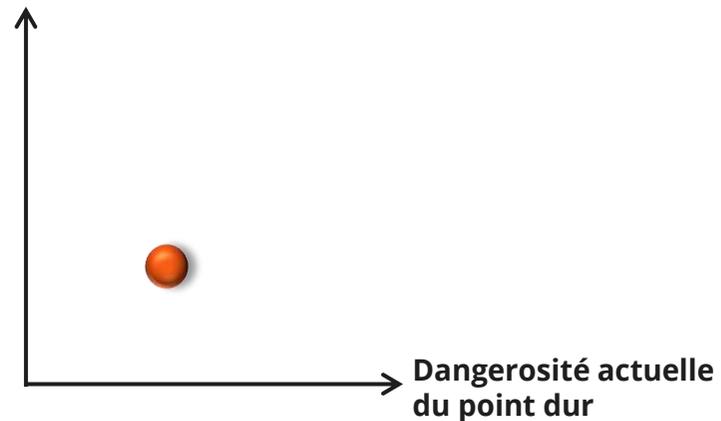
Dangerosité actuelle du point dur

- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux

Points durs

- Contexte du point dur : franchissement d'une RD
- Vitesse limitée à 30 km/h (plateau existant)
- Trafic : 4000/5000 v/j
- Section située en zone agglomérée → gestion communale

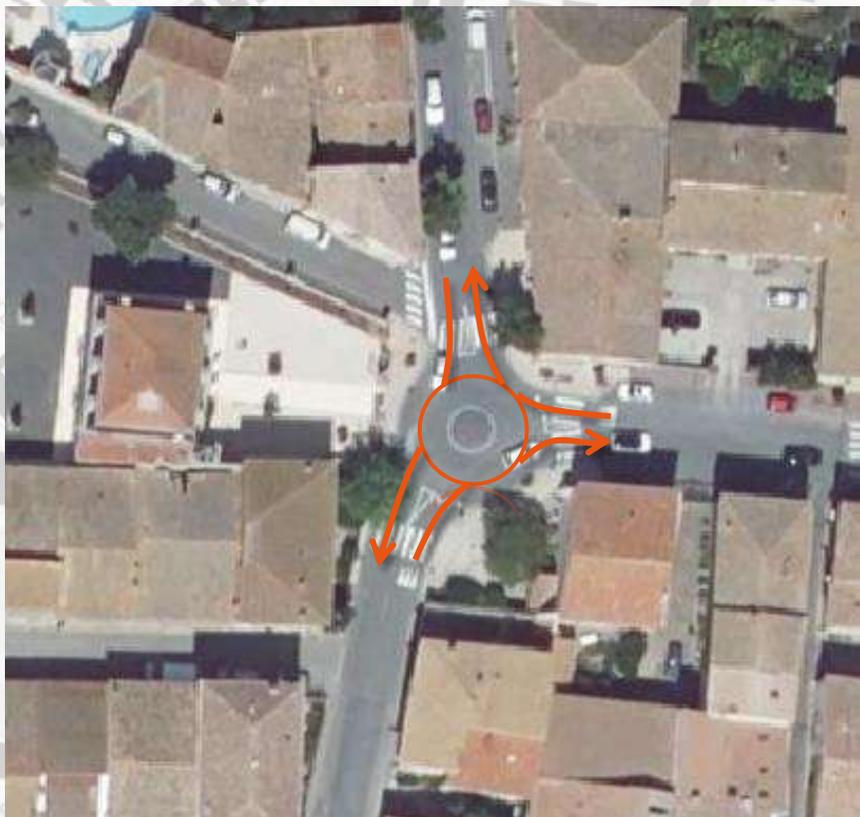
Complexité technique



- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux

Points durs

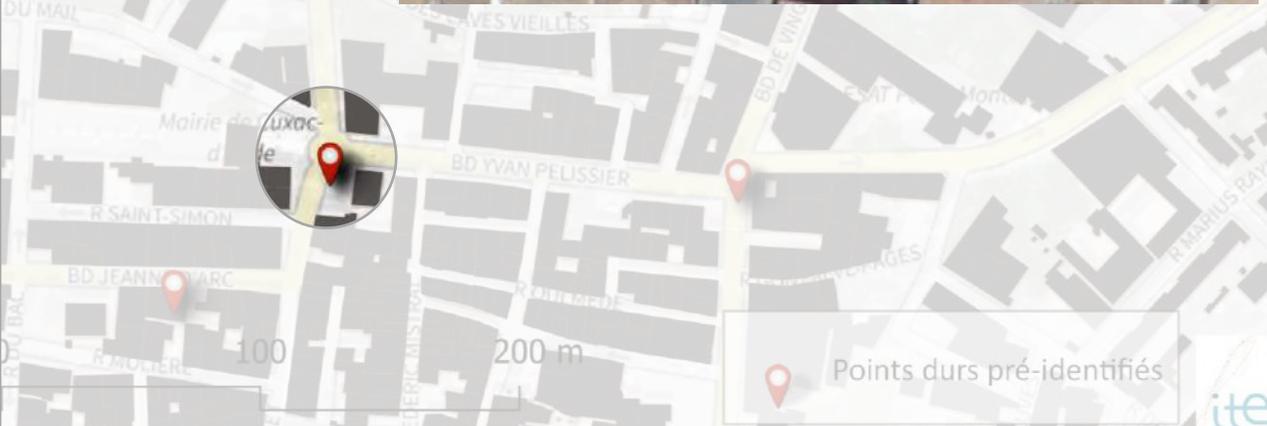
- Contexte du point dur : franchissement du mini-giratoire devant la Mairie
- Vitesse limitée à 30 km/h
- Trafic : **8900 v/j**
- Section située en zone agglomérée → gestion communale



Complexité technique



Dangerosité actuelle du point dur



Points durs

- Contexte du point dur : pacifier la cohabitation vélo/voiture sur le Bd Jeanne d'Arc
- Vitesse limitée à 30 km/h
- Trafic : 2000 v/j
- Section située en zone agglomérée → gestion communale

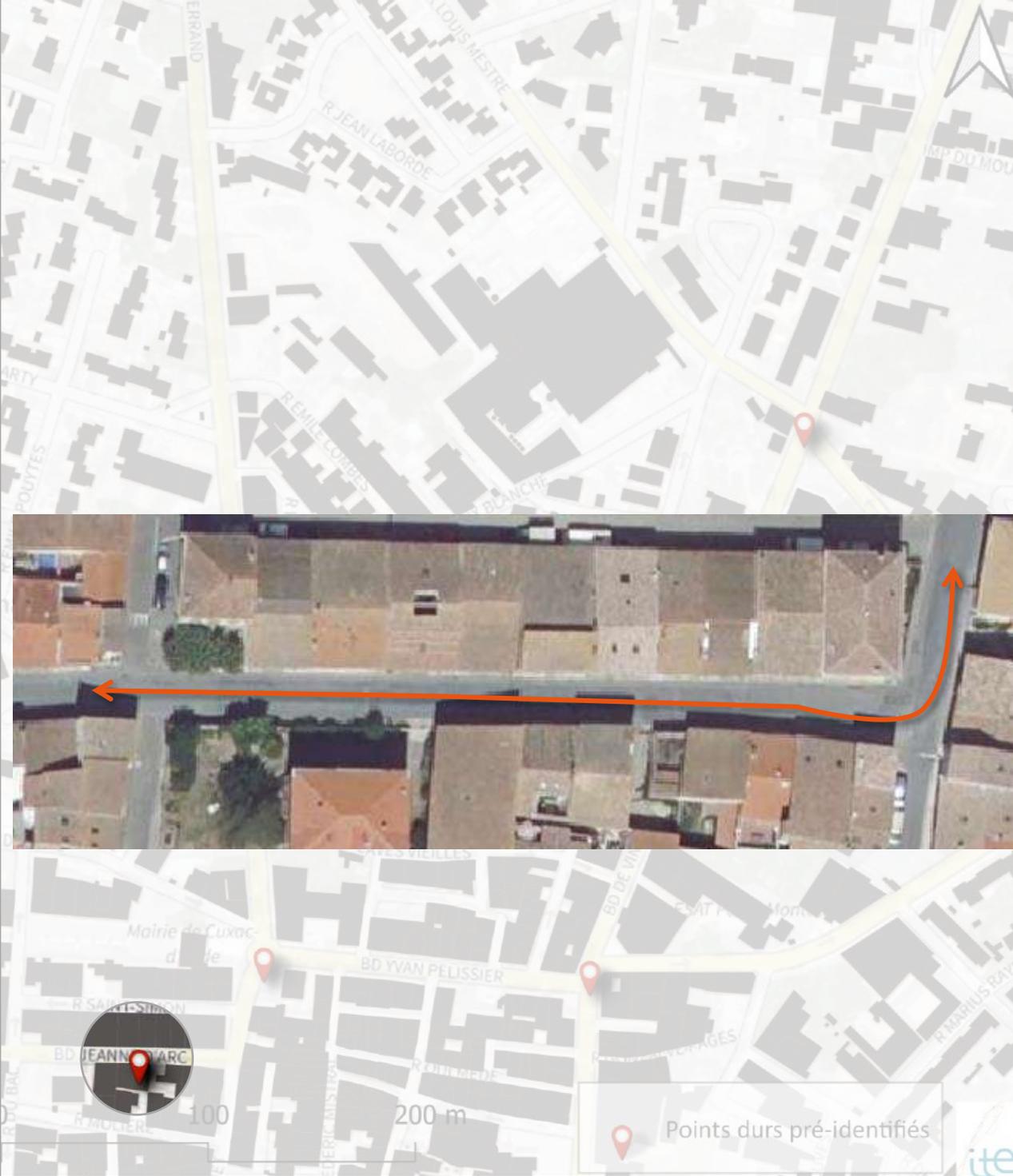
Complexité technique



Dangerosité actuelle du point dur

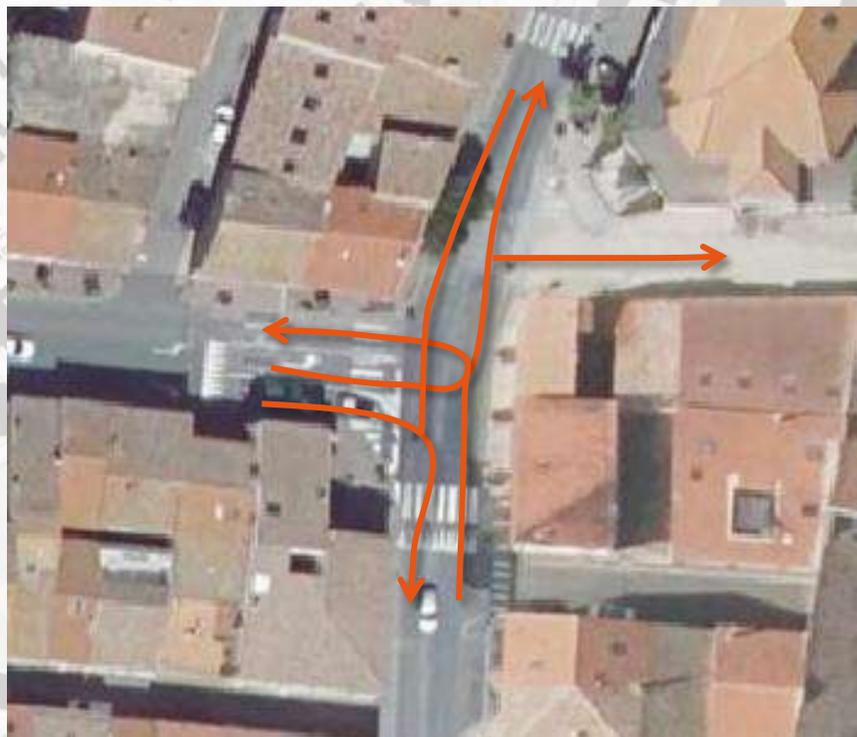


- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux



Points durs

- Contexte du point dur : sécurisation du carrefour Bd Jean Jaurès
- Vitesse limitée à 30 km/h
- Trafic : **11 000 v/j**
- Section située en zone agglomérée → gestion communale



Points durs pré-identifiés

Complexité technique



Dangerosité actuelle du point dur

- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux

Le stationnement cyclable

Quelques stationnements vélos sont présents sur la commune, mais en nombre encore insuffisants

ATTENTION : les stationnements en « râtelier » sont à proscrire :

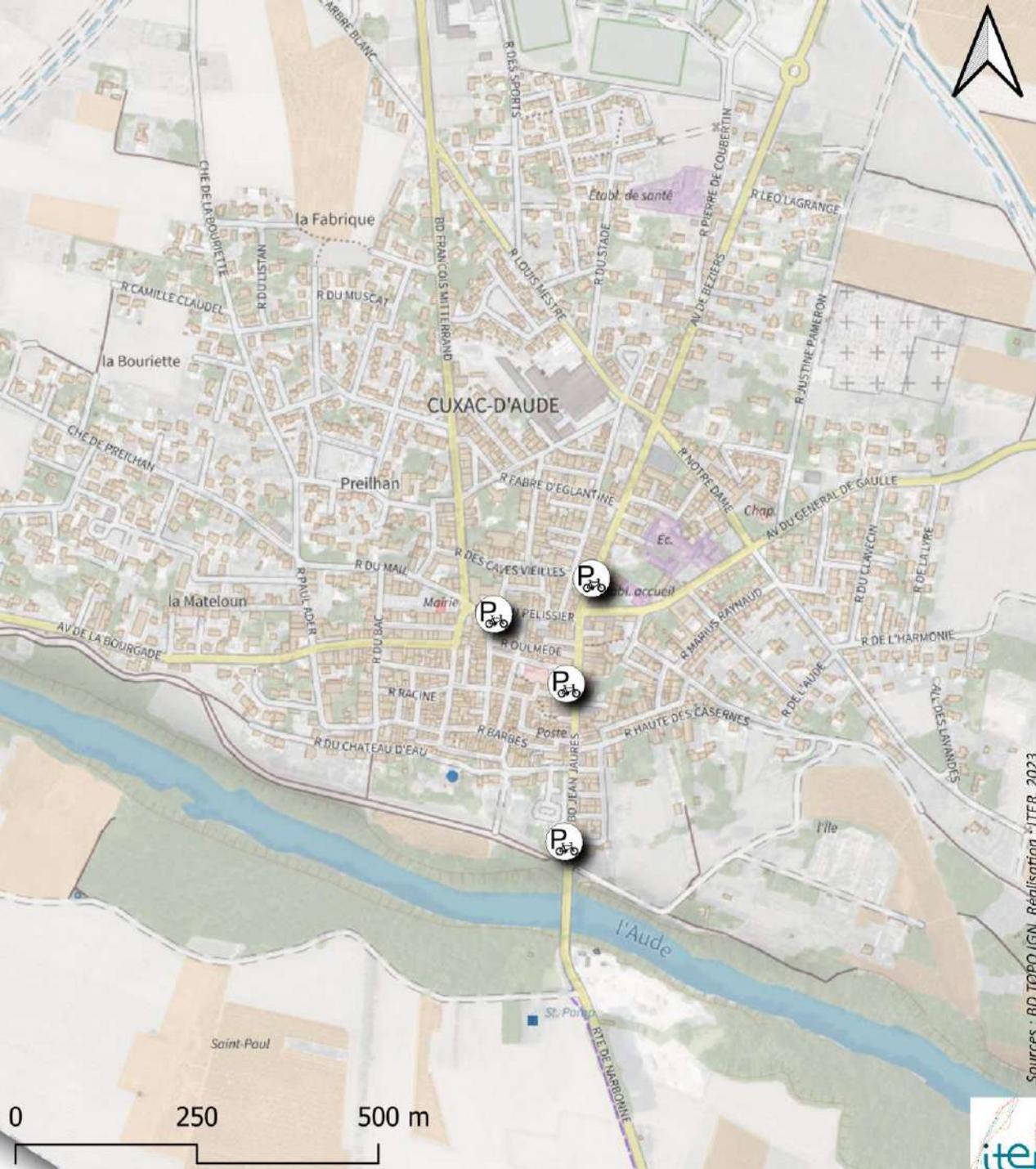
- Ils ne sécurisent pas le vélo (pas d'attache du cadre),
- Ils voilent les roues des vélos,
- Ils ne permettent pas l'attache de tous les types de vélos

Le déploiement de stationnement vélo ne doit pas nuire au déplacement des piétons

- ✗ Râtelier
- ✗ Créé un obstacle au passage des piétons



- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux



Les services pour encourager la pratique du vélo

- **Commune de Cuxac d'Aude :**
 - Bornes de réparation (projet)
 - 6 vélos en locations longue durée (projet)
 - Absence de vélocistes sur la commune et à proximité
- **Grand Narbonne :**
 - Accompagnement pour déployer le SRAV
 - Mise à disposition de vélos cargos



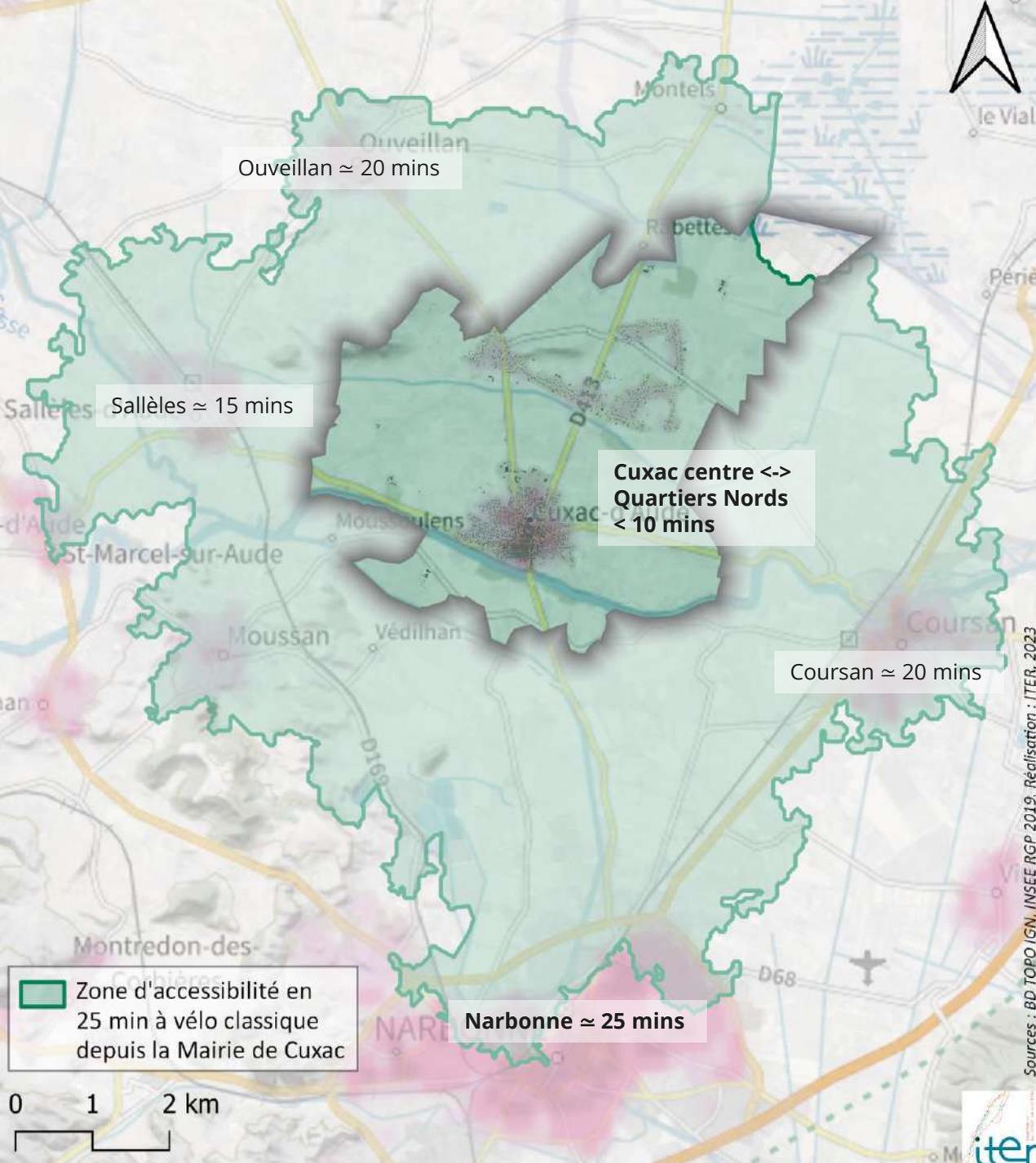
Source : Grand Narbonne

Un potentiel important de développement de la pratique du vélo

Cette cartographie dite en « isochrone » illustre la zone accessible en 25 mins à vélo classique depuis la Mairie de Cuxac.

Les potentiels de desserte sont importants :

- L'ensemble de la commune de Cuxac est accessible en moins de 10 mins de vélo,
- Les pôles de proximité tels que Coursan, Ouveilan ou Sallèles peuvent être rejoins en 15/20 mins,
- Le centre de Narbonne est accessible en 25 mins de vélo, voire moins de 20 min en VAE. Un temps concurrentiel à la voiture en heure de pointe et en comptant le temps de recherche d'une place de stationnement.





Un réseau chemins qui peuvent représenter des supports intéressants

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



La commune dispose d'un important maillage de chemins et sentiers existants, qui peuvent représenter des supports particulièrement pertinents pour déployer des aménagements cyclables sécurisés et qualitatifs.

Sur le seul périmètre communal, il existe plus de 130 km de chemins, sentiers et routes empierrées.



Envoyé en préfecture le 31/05/2024

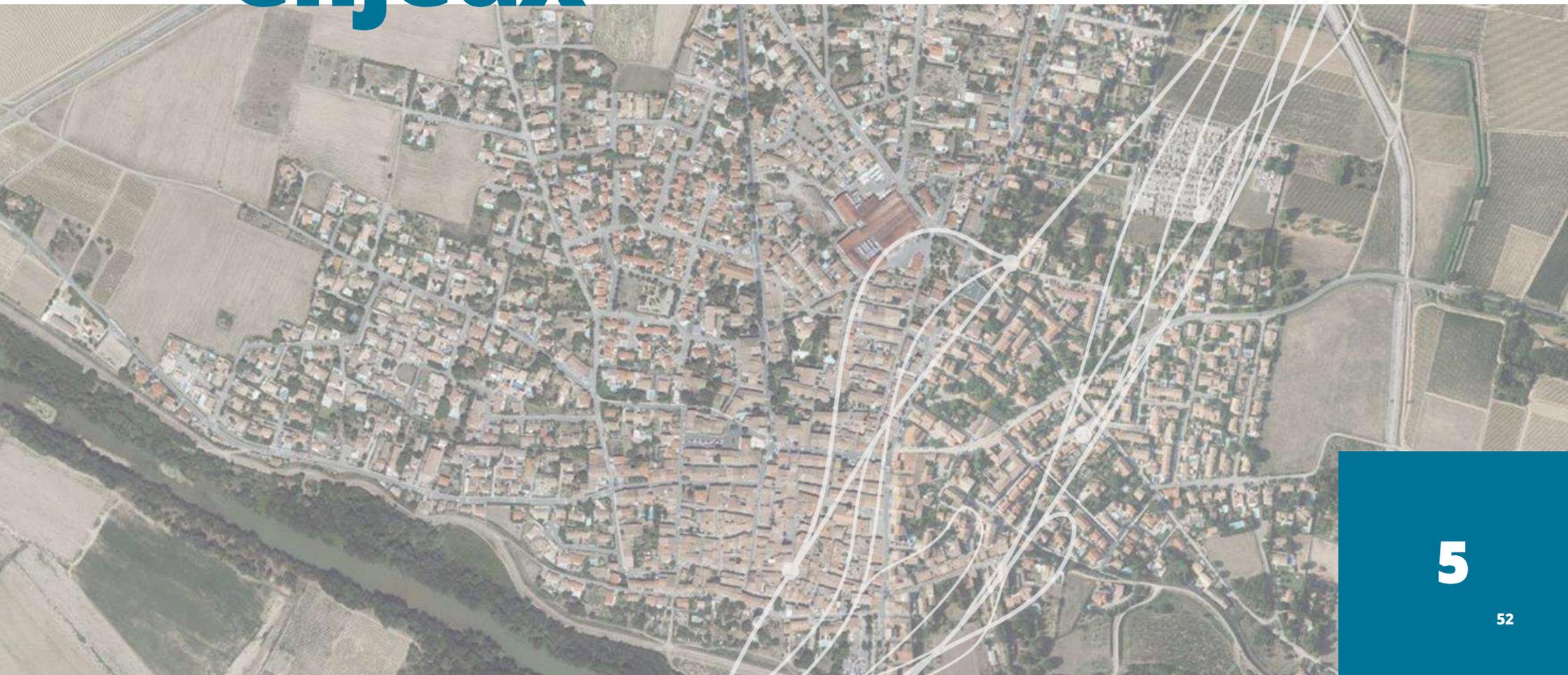
Reçu en préfecture le 31/05/2024

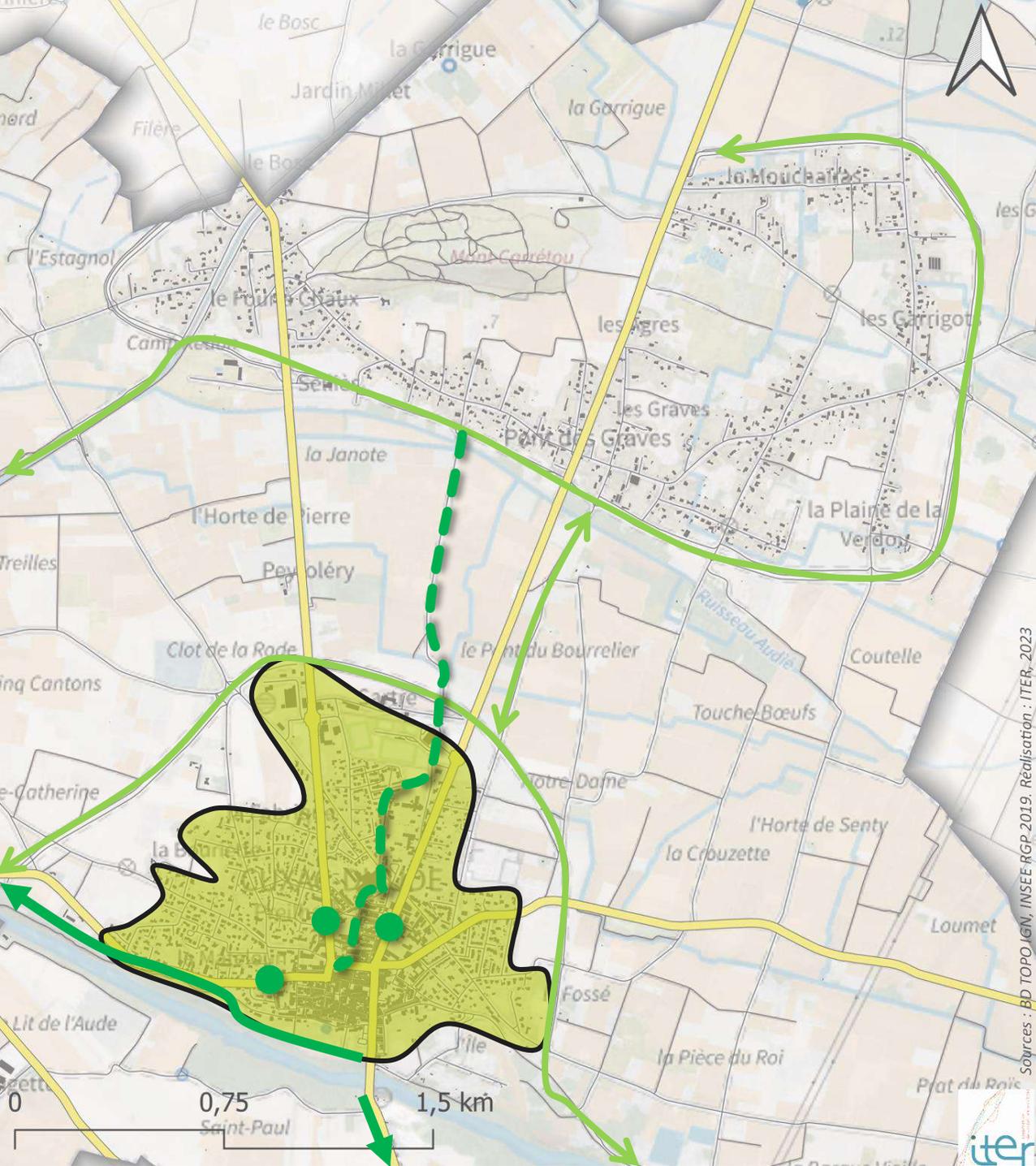
Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Synthèse et enjeux





Points forts



Une urbanisation concentrée avec des densités élevées propices au développement de la pratique des modes actifs.



Un plan de circulation qui limite relativement bien le trafic de transit dans le centre bourg. Une morphologie urbaine (ruelles étroites) qui participe également à l'apaisement de la vitesse motorisée.



L'EV8 : un aménagement qualitatif au niveau de la digue et en direction de Narbonne



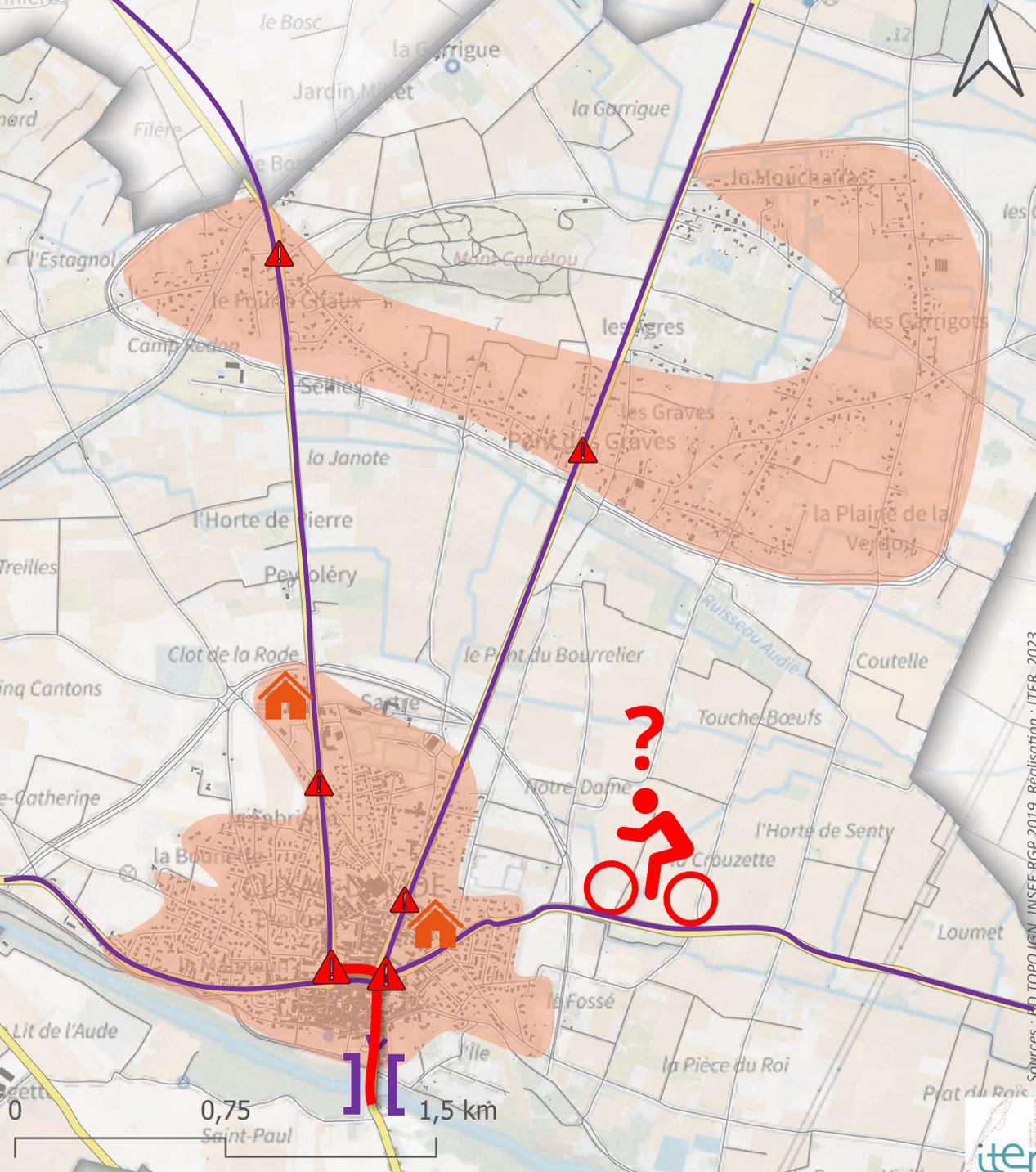
Des dispositifs de ralentissement des vitesses et de sécurisation des traversées.



Des potentiels de liaisons cyclables via des chemins existants



Une liaison simple à mettre en œuvre pour connecter les quartiers nord depuis le centre



Points faibles



Un déficit généralisé d'infrastructures et de réglementations indispensables pour augmenter la part modale du vélo



Une réglementation des vitesses peu lisibles et non homogènes



Des axes de transit qui débouchent sur un goulet d'étranglement



Une convergence des axes de transit en plein cœur du centre-bourg



Des intersections routières dangereuses



Des polarités, notamment l'école et le Carrefour, excentrées et/ou difficilement accessibles à pied/vélo.

- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux

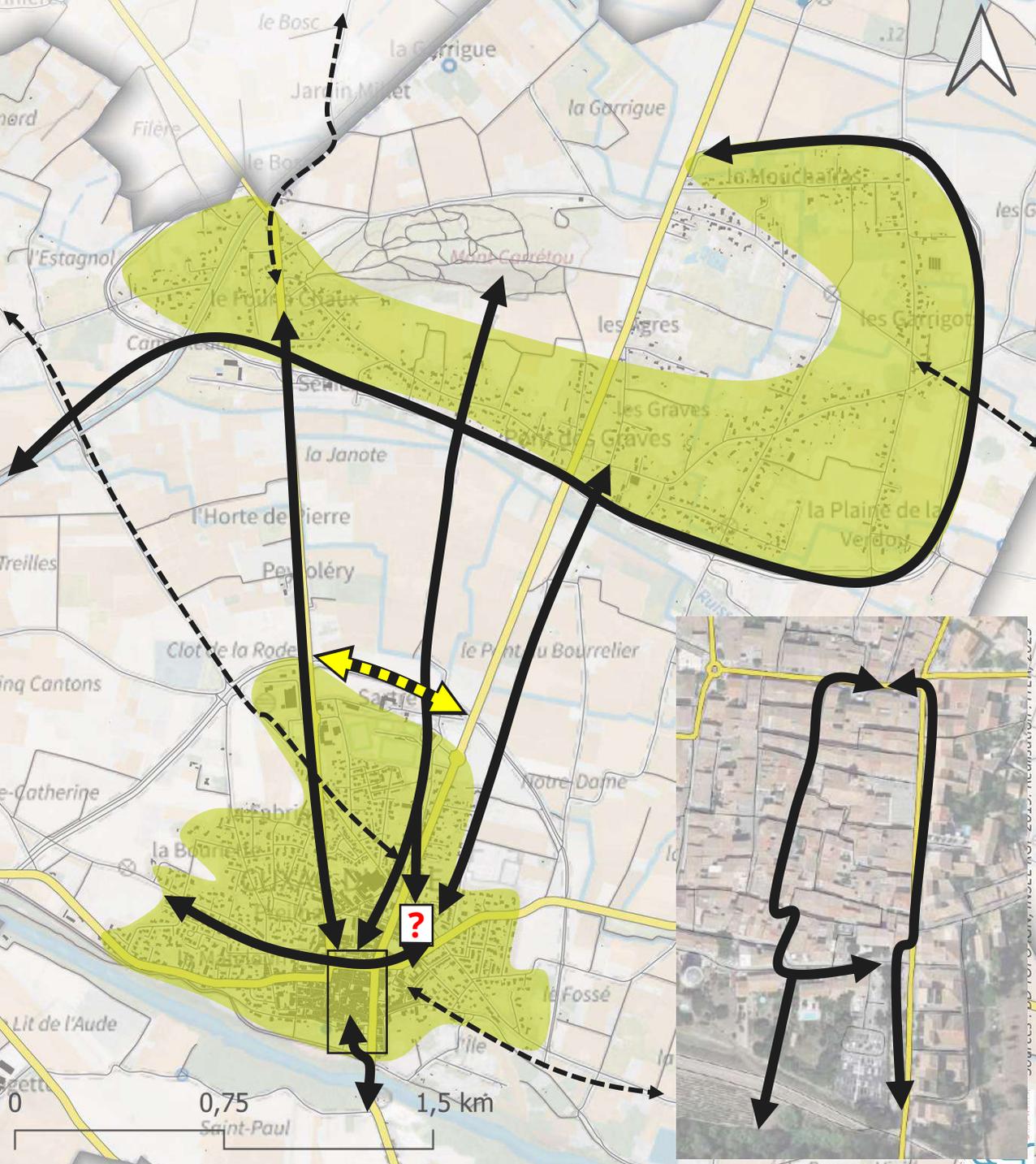


Schéma d'intentions

Des enjeux de liaisons à prioriser et affiner en phase 2

-  Apaisement et homogénéisation des vitesses (zone 30 voire zone de rencontre)
-  Des liaisons internes à aménager en priorité
-  Des connexions aux territoires limitrophes à intégrer
-  Une sécurisation de l'accès aux écoles complexe
-  Un projet à long terme de rocade pour apaiser la traversée du centre de la commune ?

- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Phase Stratégie



- 1 - Rappel des enjeux issus du diagnostic
- 2 - Les scénarios envisagés par secteur de desserte
- 3 - Synthèse et arbitrage



Cette partie présente et analyse les scénarios envisagés pour développer les modes actifs sur la commune de Cuxac d'Aude.

Les actions présentées ci-après ne constituent pas le plan d'actions finalisé mais illustre la démarche de construction de la stratégie opérationnelle.

sommaire

01 | Les scénarios envisagés par secteur de desserte

58

02 | Synthèse et arbitrage

90

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Berser
Levrault



Envoyé en préfecture le 31/05/2024

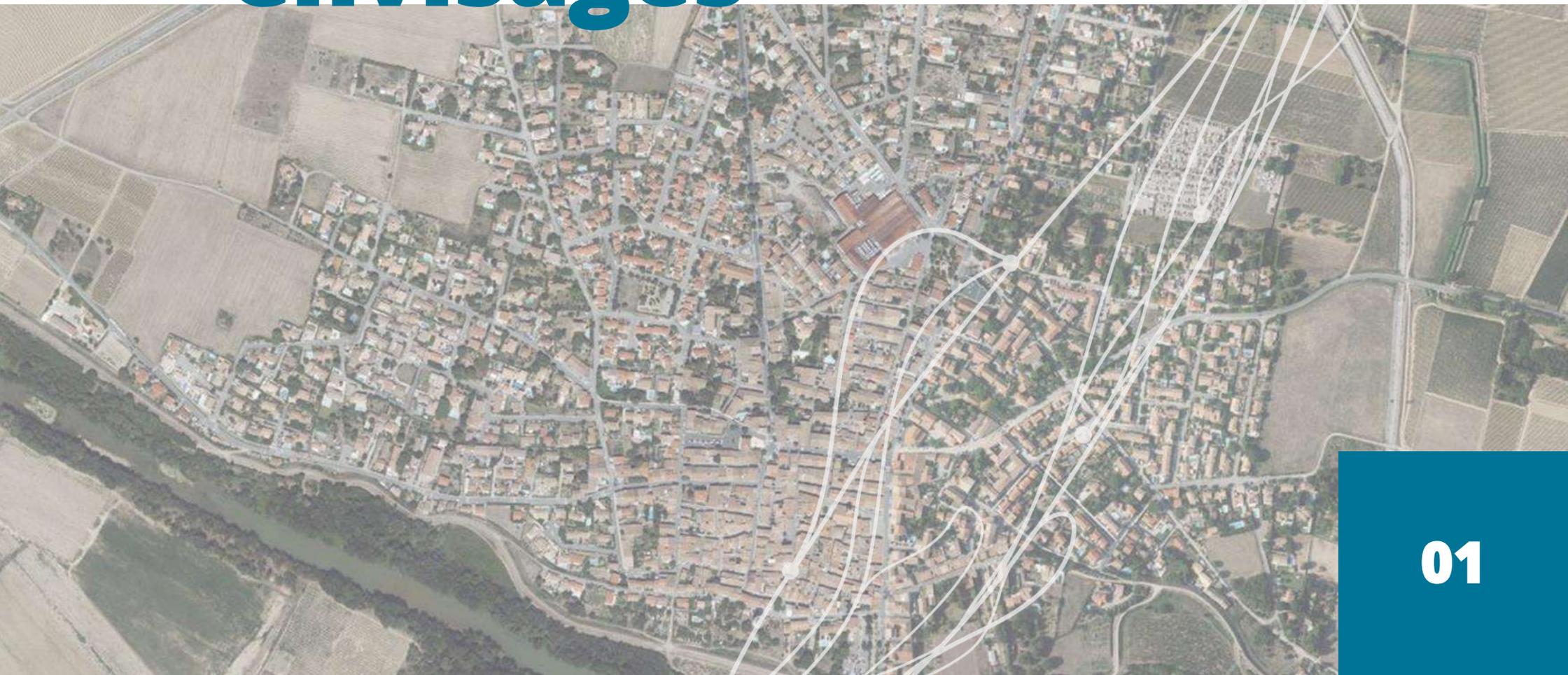
Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Les scénarios envisagés



01



Une stratégie décomposée en 3 secteurs à enjeux

Secteur centre-ville	Secteur quartiers nord	Liaison aux communes limitrophes
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Création d'une zone de rencontre dans les rues étroites du cœur historique, ▪ Le 30 km/h devient la règle, le 50 l'exception, ▪ Généralisation des doubles sens cyclables dans les rues à sens unique, ▪ Aménagement d'itinéraires continus et autant que possible sécurisés pour connecter les principaux pôles générateurs : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Accès à l'école/marché couvert ▪ Connexion à la véloroute ▪ Liaison vers la ZA Micropole (Carrefour) ▪ Liaison vers la salle du jeu de Paume 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménagement d'une liaison sécurisée centre-ville/école <-> quartiers nord ▪ Aménagement d'une liaison de desserte interne des quartiers nord 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vers/depuis Coursan ▪ Vers/depuis Sallèles

Secteur centre-ville

Création d'une zone de rencontre



■ Description du scénario :

- Création d'une zone de rencontre dans le secteur du centre-ville historique. L'étroitesse des voiries ne permettant pas d'aménager d'espaces pour les piétons et les cycles.

■ Avantages :

- Permet un apaisement du centre ancien à moindre coût.

■ Points de vigilances :

- Nécessité de sécuriser les traversées des RD,
- Le stationnement voiture est interdit dans les zones de rencontre / aires piétonnes en l'absence de places matérialisées.

La proposition de **passer l'Avenue Charles de Gaulle en rue scolaire** n'a pas été retenue lors de la réunion avec les élus du 19 septembre, compte tenu de la difficulté à dévier le trafic poids-lourds et de l'impossibilité de gérer le stationnement des parents lors de la dépose/reprise des enfants.



Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Secteur ce

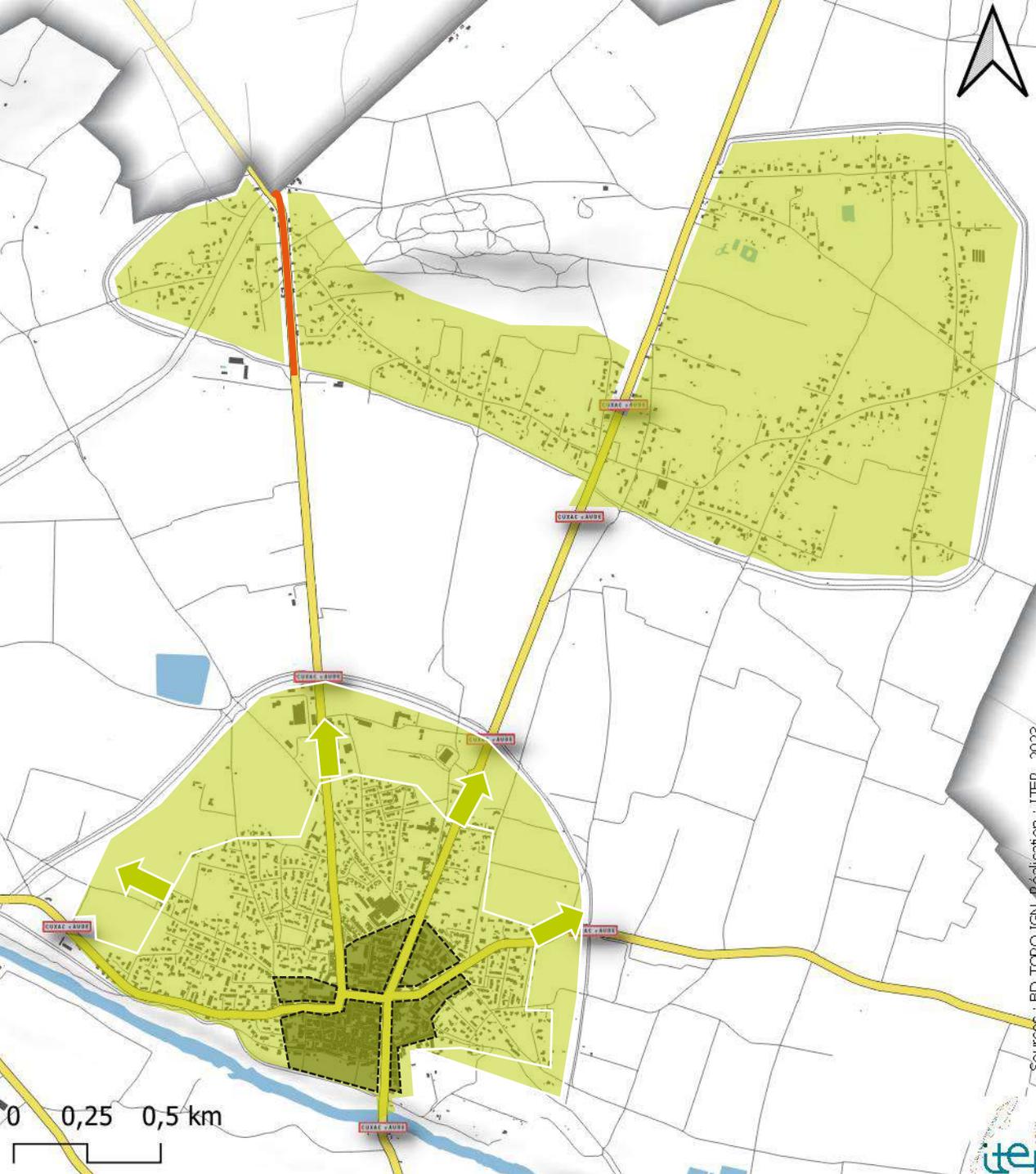
Création d'une zone de rencontre

■ Les éléments restants à arbitrer :

- Passage en zone de rencontre de la rue Notre Dame ?
 - Point de vigilance : à trafic constant et sans aménagement qualitatif, la zone de rencontre ne sera pas un aménagement attractif. Le stationnement longitudinal est également problématique pour aménager un espace partagé, où le piéton est privilégié.
 - Cf. p 14 sur la mise en double sens cyclable

Secteur ceinturé

Le 30 km/h devient la règle



- **Description du scénario** : homogénéisation des limitations de vitesse dans les secteurs agglomérés avec un passage généralisé à 30 km/h ou zone 30.
- **Avantages** :
 - Amélioration de la lisibilité pour l'utilisateur : une seule limitation de vitesse homogène,
 - Apaisement de l'ensemble des zones agglomérées de la commune,
 - Réduit l'impact des accidents entre automobilistes/piétons/cyclistes.
- **Points de vigilance** :
 - Le profil de la voirie doit être cohérent avec la limitation de vitesse,
 - La RD 13 qui traverse le quartier des Olivettes n'est pas située en zone agglomérée,
 - Le maintien de trafic de transit complexifie le fonctionnement de la zone 30 et rend difficile le respect de la vitesse réglementée sans aménagements de ralentissement.

Secteur ceinture de la ville

Le 30 km/h devient la règle

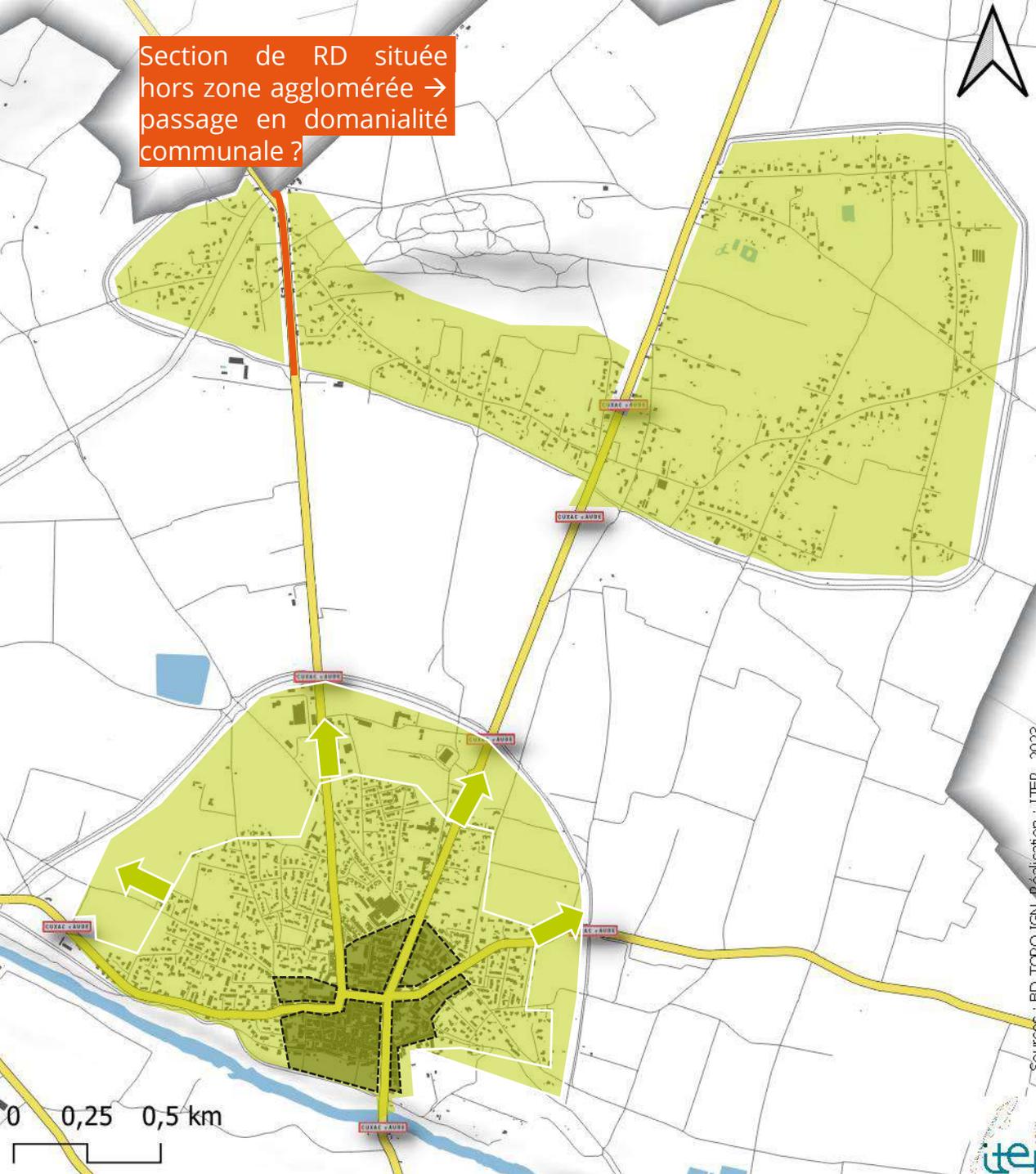
■ Les éléments restants à arbitrer :

1) Zone 30 ou vitesse limitée à 30 km/h ? (la zone 30 implique d'aménager la voirie en cohérence avec la réglementation)

2) Le tronçon de RD au niveau du quartier des Olivettes est basculé sous domanialité communale ?

- Si oui → possibilité de réduire la vitesse et d'aménager la voirie pour sécuriser notamment la traversée, MAIS représente un coût supplémentaire pour la commune
- Si non → peu ou pas de souplesse pour aménager la voirie pour faire ralentir les automobilistes, la concertation avec le Conseil Départemental de l'Aude est obligatoire .

Section de RD située hors zone agglomérée → passage en domanialité communale ?



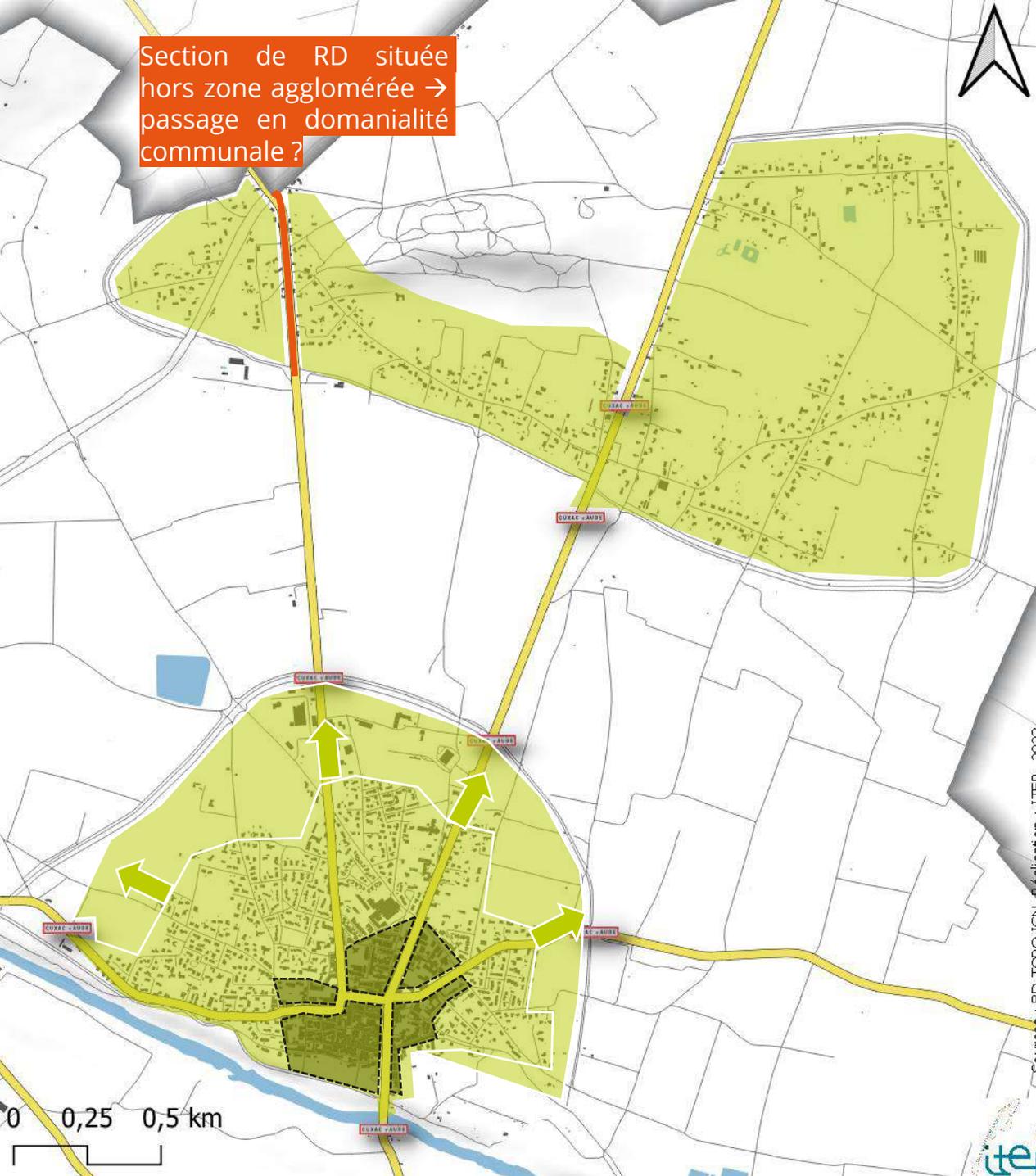
Secteur ceinture verte

Le 30 km/h devient la règle

■ Les éléments restants à arbitrer :

3) Quel scénario pour la zone 30 ? :

	Les +	Les -
Zone 30 intégrale	<ul style="list-style-type: none">• Lisibilité pour l'utilisateur• Evite la profusion de panneaux	<ul style="list-style-type: none">• Passage de 80 à 30 km/h sans zone tampon• Incohérence sur les entrées de ville entre le paysage urbain et la limitation de vitesse
Zone 30 sur l'espace « urbain » et 50 km/h sur les entrées de ville	<ul style="list-style-type: none">• Permet une transition progressive entre le 80 km/h sur RD et le 30 km/h en ville• Meilleure cohérence entre contexte urbain et limitation de vitesse	<ul style="list-style-type: none">• Nécessite de déployer des panneaux 30 km/h sur chacune des voiries en entrée de ville / connexion avec la RD



Secteur central de la ville

Généralisation des doubles sens cyclables

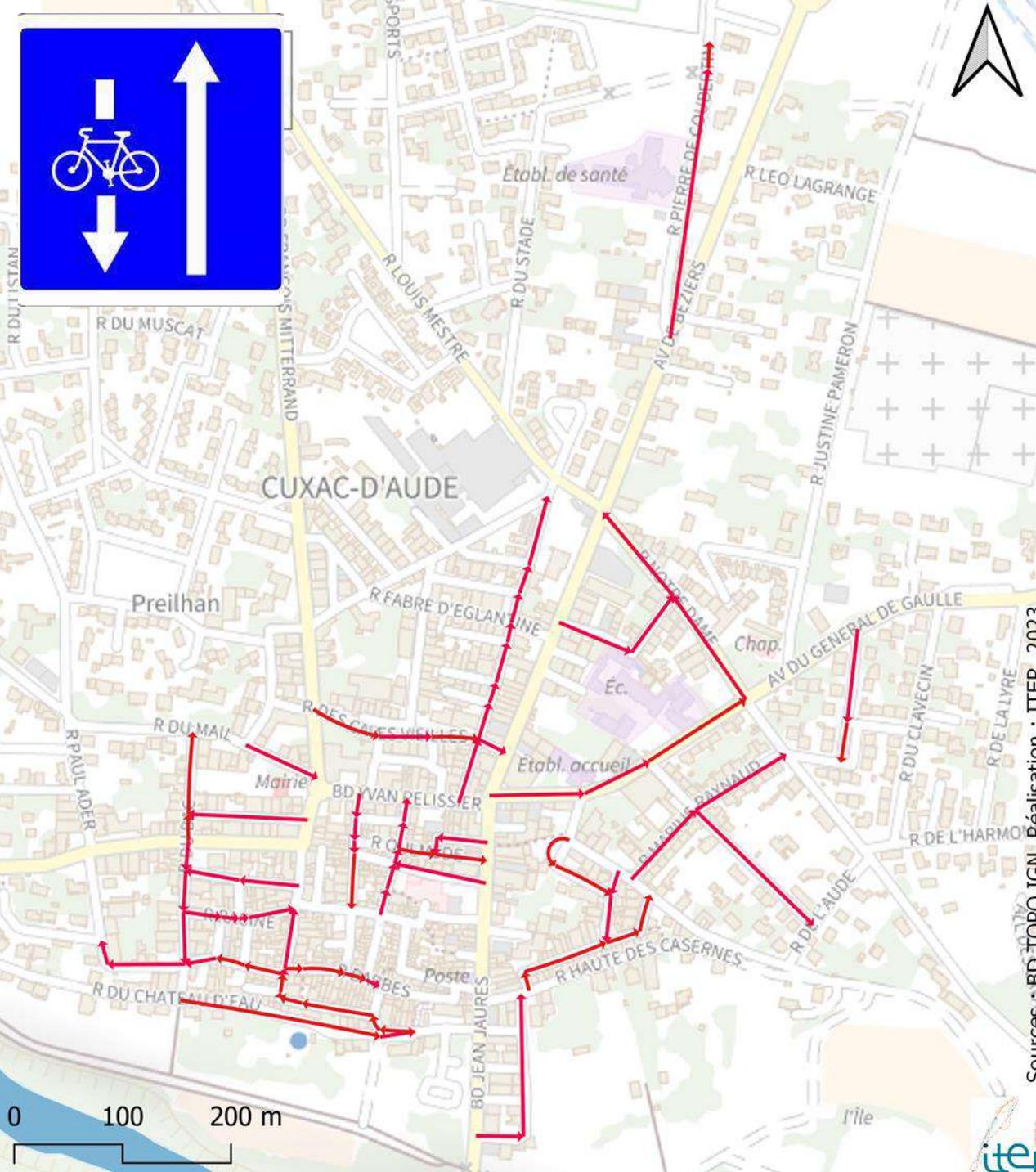
- **Description du scénario** : mise en place de doubles sens cyclables dans les rues à sens uniques. Pour rappel, le DSC est la norme réglementaire dans les rues à sens unique limitées à 30 km/h ou moins.

■ Avantages :

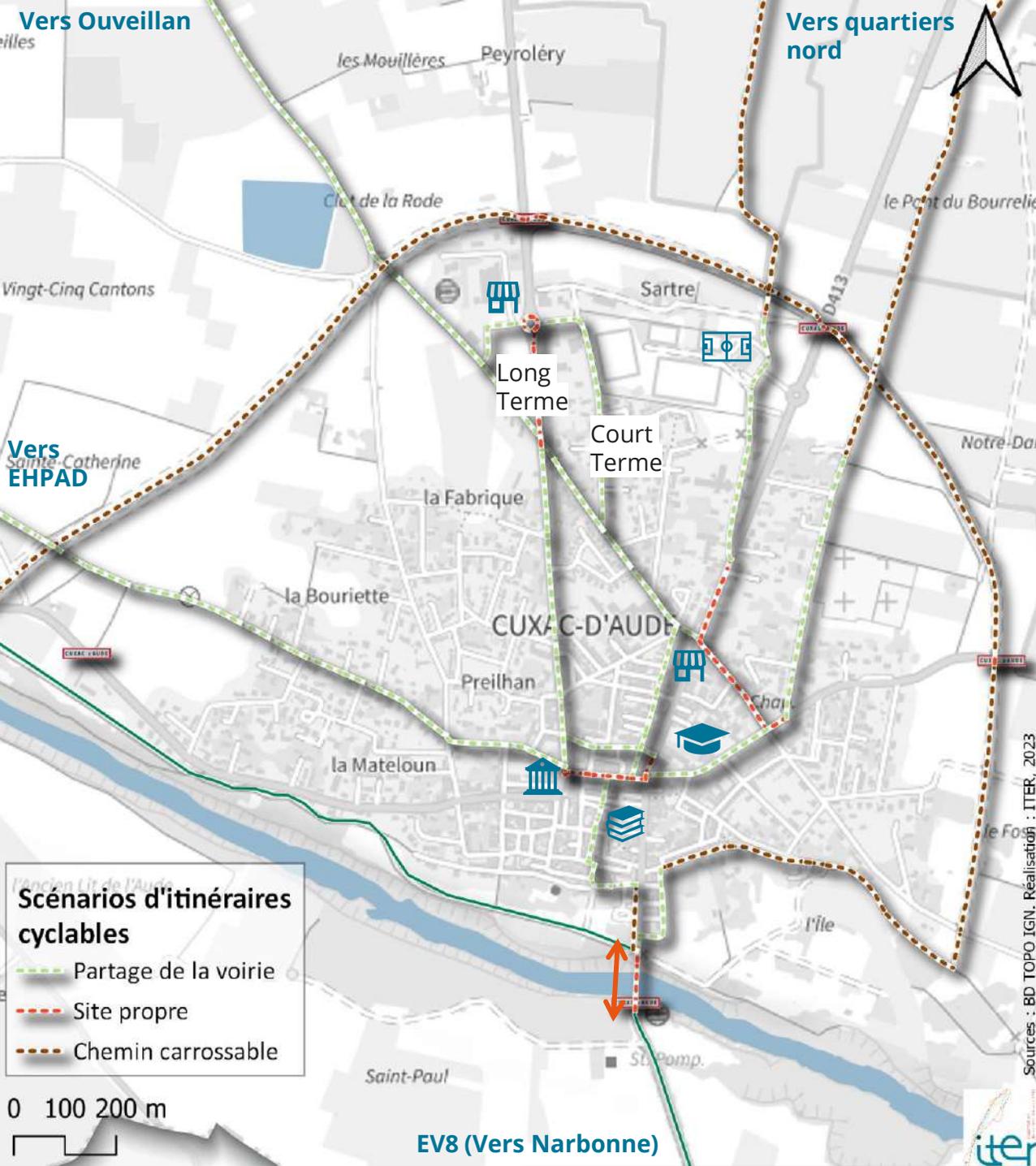
- Inscrit le vélo dans le paysage et légitime la pratique,
- Offre aux cyclistes un avantage en termes d'itinéraire comparé aux automobilistes,
- Contrairement aux idées reçues, le DSC est un aménagement très sûr en section courante.

■ Points de vigilance

- Nécessite une forte sécurisation des intersections et une campagne de communication d'envergure pour expliquer ce dispositif,
- Suppression de stationnement nécessaire sur certaines rues pour sécuriser la pratique du vélo (notamment rue Notre Dame).



Sources : BD TOPO IGN. Réalisation : ITER, 2023



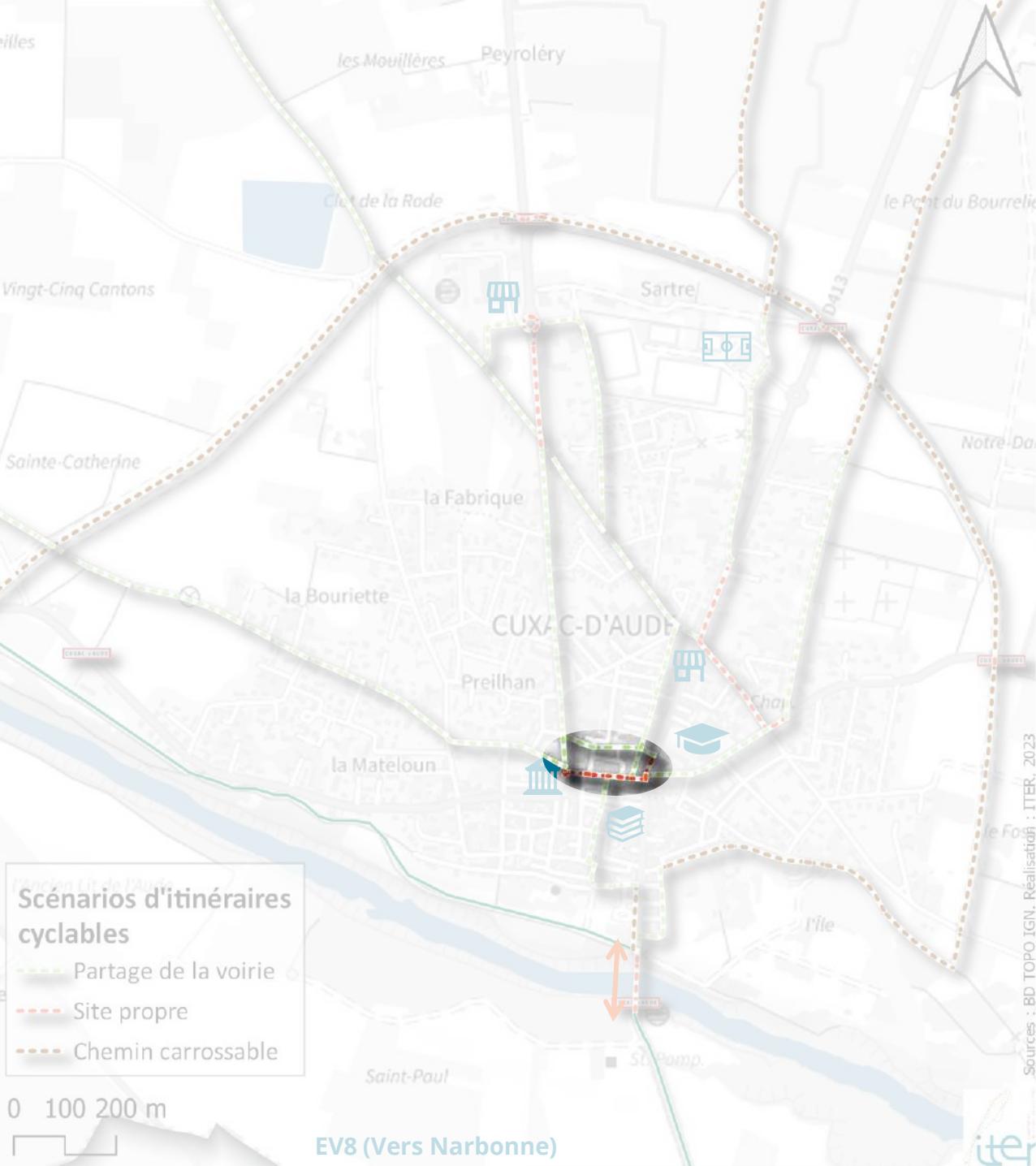
Secteur central - Ville de Cuxac-d'Aude

Aménagement d'itinéraires cyclables continus

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
 Reçu en préfecture le 31/05/2024
 Publié le 31/05/2024
 ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



- **Description du scénario** : aménagement d'itinéraires cyclables permettant de connecter les principales polarités de la commune



Secteur central - Ville de Cuxac-d'Aude

Aménagement d'itinéraires cyclables continus

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
 Reçu en préfecture le 31/05/2024
 Publié le 31/05/2024
 ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



■ Les éléments restants à arbitrer :

1) Passage par Yvan Pélissier ou rue des Caves Vieilles ?

- Si passage par le Bd Yvan Pélissier, l'insertion d'un aménagement nécessite soit de :
 - passer le boulevard en sens unique,
 - supprimer du stationnement.



- 1 - Rappel des enjeux issus du diagnostic
- 2 - Les scénarios envisagés par secteur de desserte
- 3 - Synthèse et arbitrage

Secteur centre-ville

Aménagement d'itinéraires cyclables continus



Zoom sur la rue des Caves Vieilles

- Rue très étroite en sens unique, avec un trafic très faible (riverains, et encore)
- Rue parallèle au boulevard Pélissier
- Itinéraire au trafic tellement réduit qu'il peut être considéré comme sécurisé, même s'il n'y a pas d'aménagement séparatif (les intersections devront être sécurisées)
- Vigilance sur la mise en DSC (très étroit)
- Et quid de la connexion avec l'Avenue Charles de Gaulle ?



Itinéraire à privilégier pour éviter le passage du giratoire de la Mairie



Nécessite de créer un passage : ouverture du mur existant de l'ANSEI + servitude pour connecter à De Gaulle ?

Secteur centre-ville

Aménagement d'itinéraires cyclables continus

Zoom sur le Bd Yvan Pélissier : les enjeux de l'insertion d'un aménagement



Sécurisation de la traversée de la branche nord du giratoire → largeur contrainte

Aménagement d'une piste bidirectionnelle sur le Bd Yvan Pélissier → Nécessite la suppression des places de stationnement.

Suppression de la voie de tourne à gauche pour insérer la piste bidirectionnelle

Sécurisation de la traversée des cycles/piétons

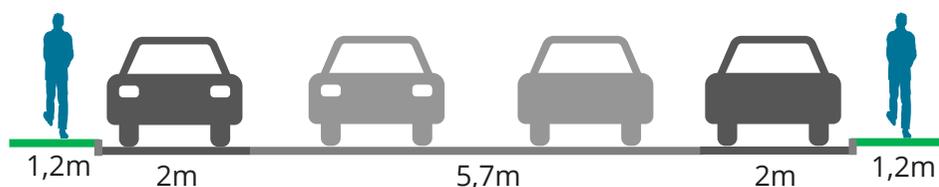
Pour rappel : 8 900 Véhicules/jour sur le boulevard Y. Pélissier (dont 260 PL). Des pointes à plus de 850 v/h entre 17h et 18h (soit 1 véhicule toute les 4/5 secondes)

Secteur centre-ville

Aménagement d'itinéraires cyclables continus

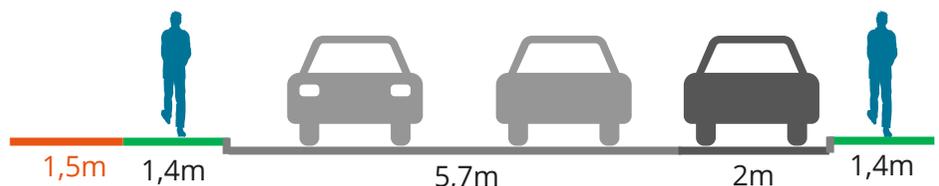
Zoom sur le Bd Yvan Pélissier : les enjeux de l'insertion d'un aménagement

Situation actuelle :



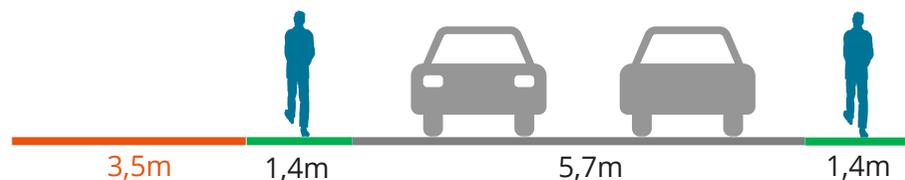
Le boulevard est aujourd'hui monopolisé par la voiture. Le trottoir pour les piétons présente de forts rétrécissements. Aucun aménagement pour les vélos. Nombre de places de stationnement voitures = 16

Situation projetée. En gardant du stationnement d'un côté :



En gardant du stationnement longitudinal d'un côté de la voirie et en aménageant des trottoirs accessibles → **1,5m restant : insuffisant pour aménager une infrastructure cyclable à double sens**. Reprise totale du boulevard nécessaire. Nombre de stationnement voitures restant = 8/10

Situation projetée. En supprimant le stationnement :

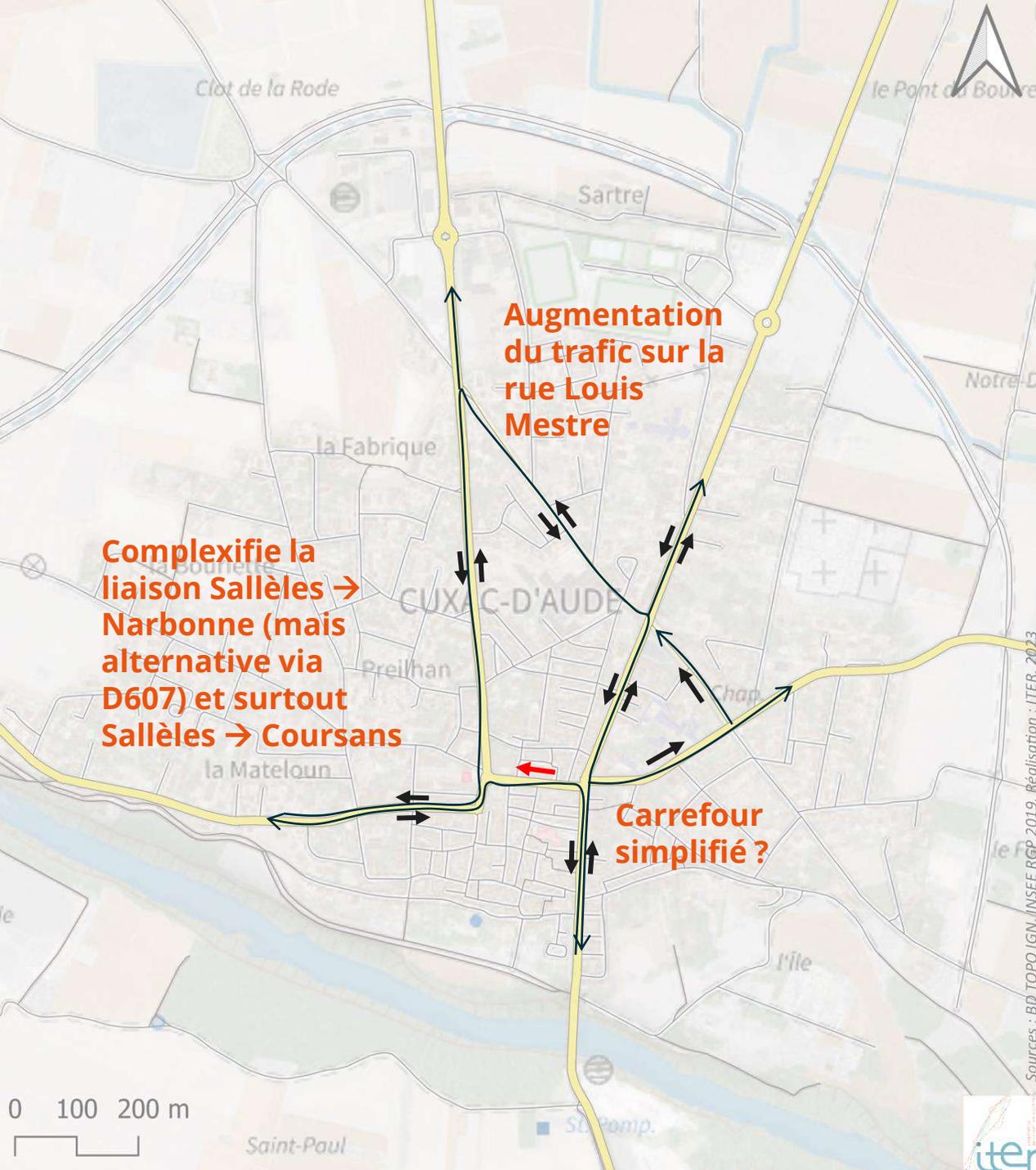


En supprimant la totalité du stationnement → **3,5m restant : permet d'aménager une piste cyclable bidirectionnelle de 3m et d'élargir le trottoirs**. Reprise totale du boulevard nécessaire. Nombre de stationnements voitures = 0

Secteur central de la ville

Proposition d'évolutions du plan de circulation

Mise en sens unique du Bd Yvan Péliissier (sens Est → Ouest)



Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

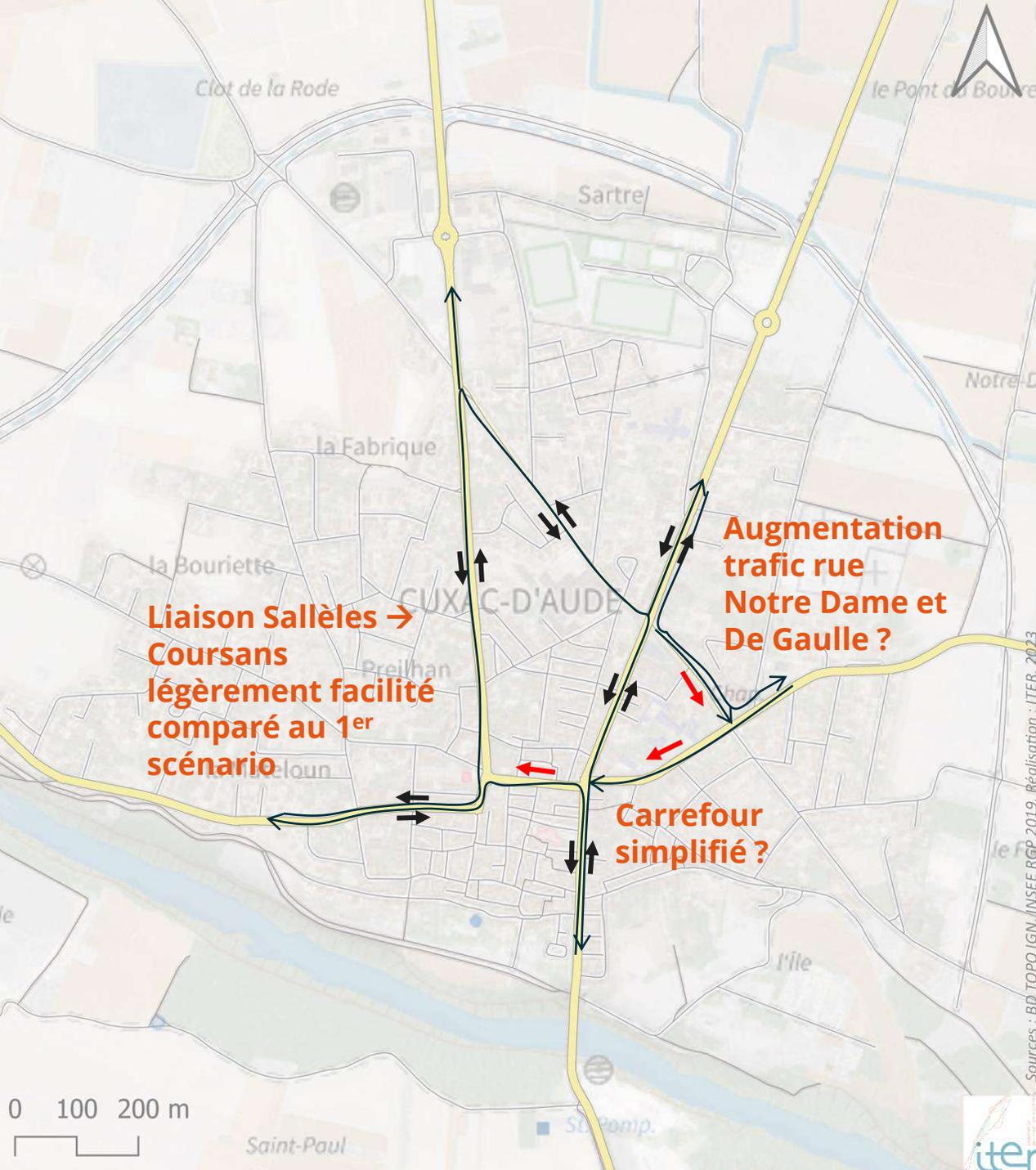
ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Secteur central de la ville

Proposition d'évolutions du plan de circulation

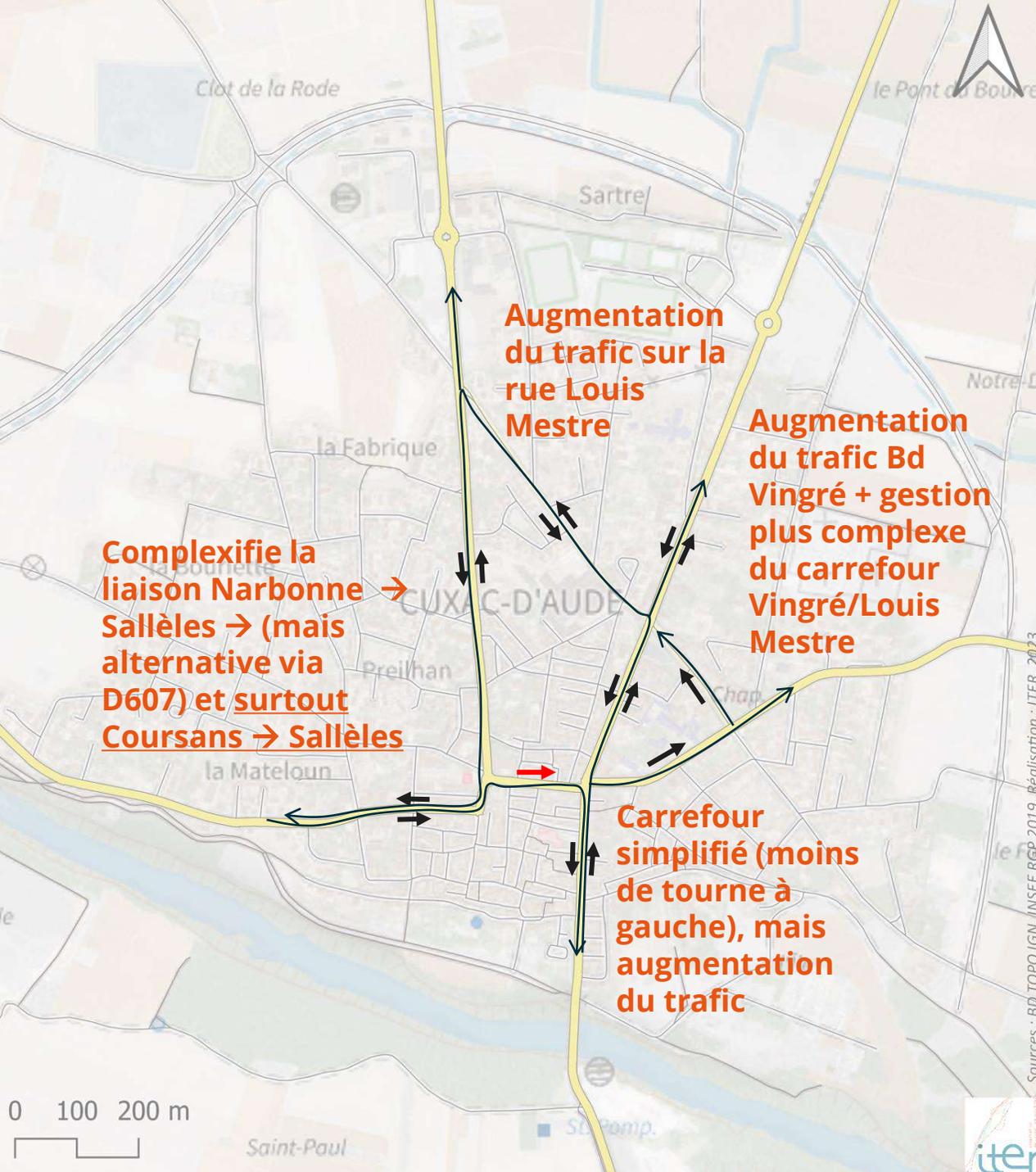
Mise en sens unique du Bd Yvan Pélissier (sens Est → Ouest) + inversion des sens de circulation rue Notre Dame et Avenue Charles de Gaulle



Secteur central de la ville

Proposition d'évolutions du plan de circulation

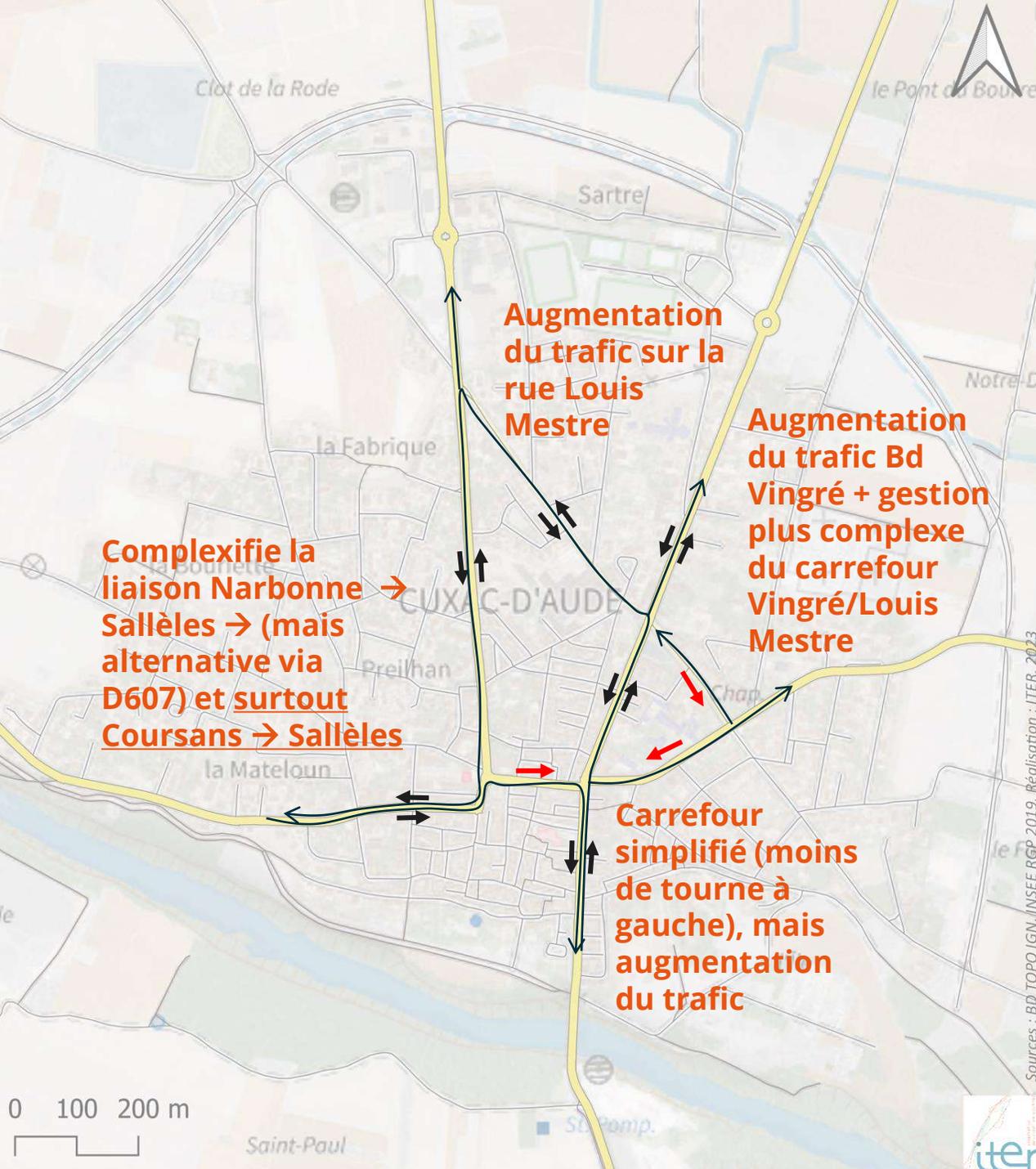
Mise en sens unique du Bd Yvan Péliissier (sens Ouest → Est)



Secteur central de la ville

Proposition d'évolutions du plan de circulation

Mise en sens unique du Bd Yvan Pélissier (sens Ouest → Est) + inversion des sens de circulation rue Notre Dame et Avenue Charles de Gaulle



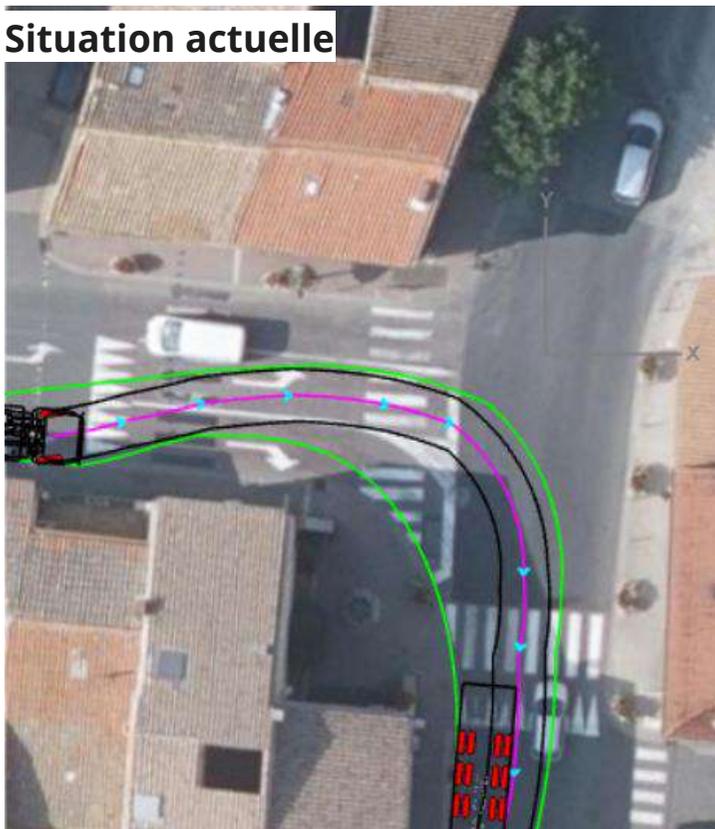
Secteur centre-ville

Aménagement d'itinéraires cyclables continus

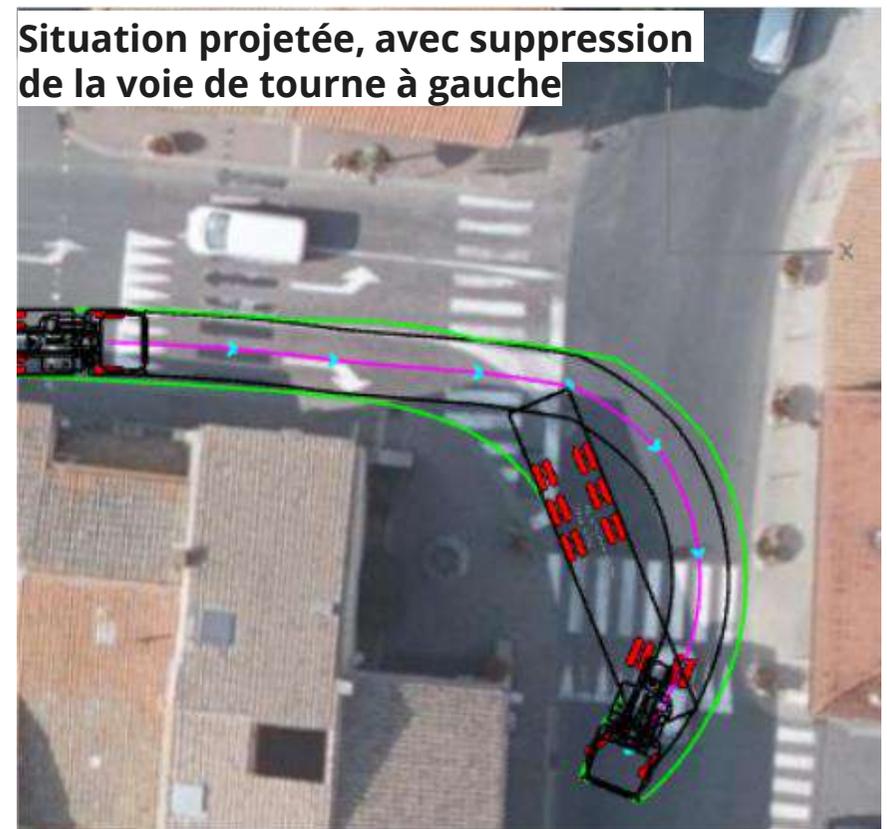
Zoom sur le carrefour Yvan Péliissier / Jean Jaurès / De Vingré

→ Vigilance sur la giration des PL

Situation actuelle



Situation projetée, avec suppression de la voie de tourne à gauche



→ Sans toucher au tissu bâti et/ou au trafic = pas de solution miracle

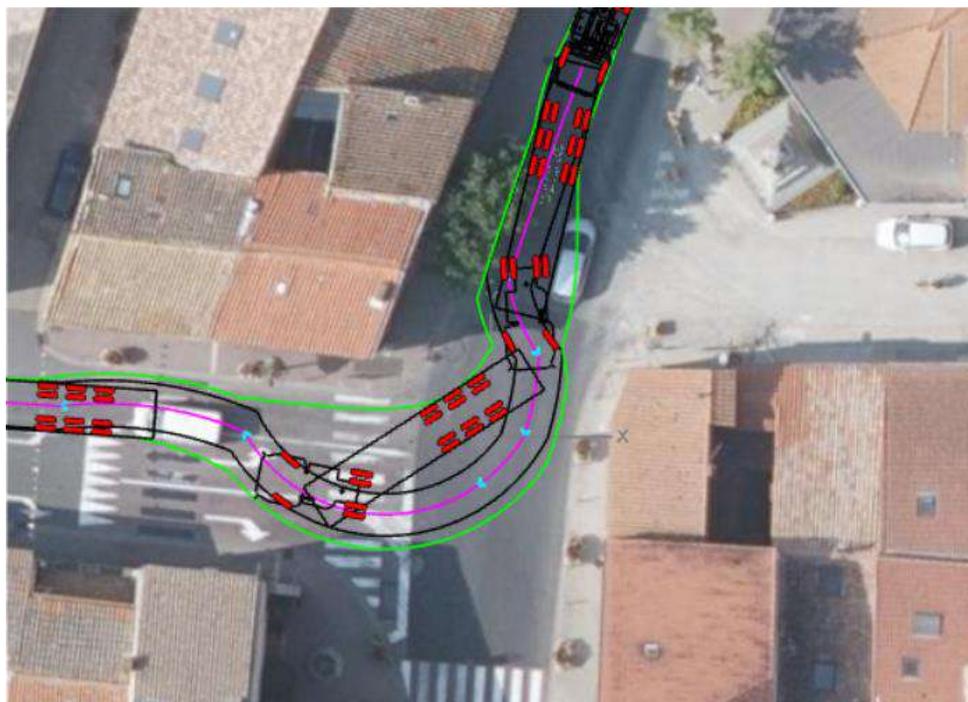
Secteur centre-ville

Aménagement d'itinéraires cyclables continus

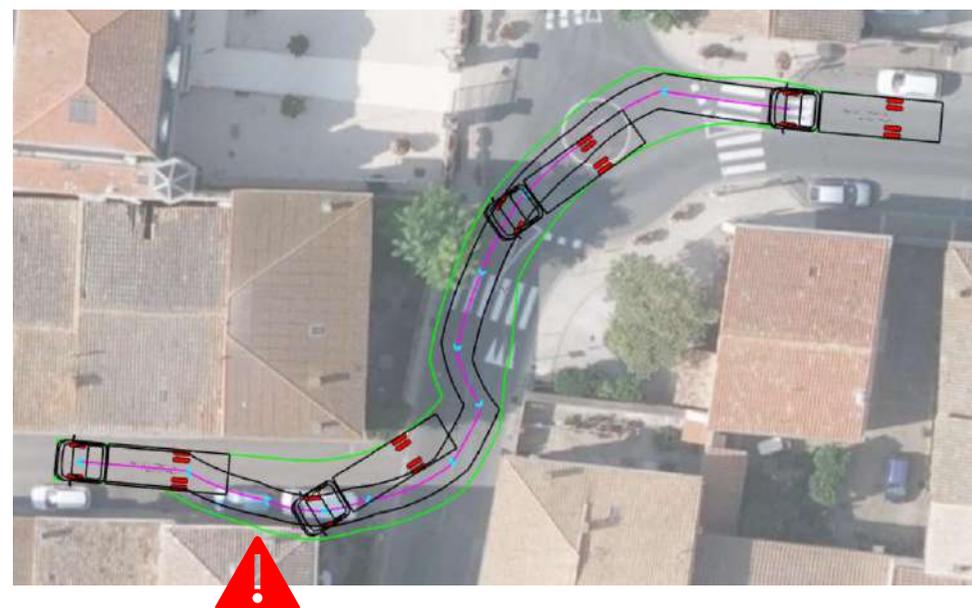
Zoom sur le carrefour Yvan Pélissier / Jean Jaurès / De Vingré

→ Vigilance sur la giration des PL

Comment ça se passe aujourd'hui pour des PL venant de Vingré ?



Les PL peuvent très difficilement s'insérer sur le Bd Jeanne d'Arc. Il n'y a donc pas d'enjeu à maintenir une liaison PL entre Cuxac et Sallèles.

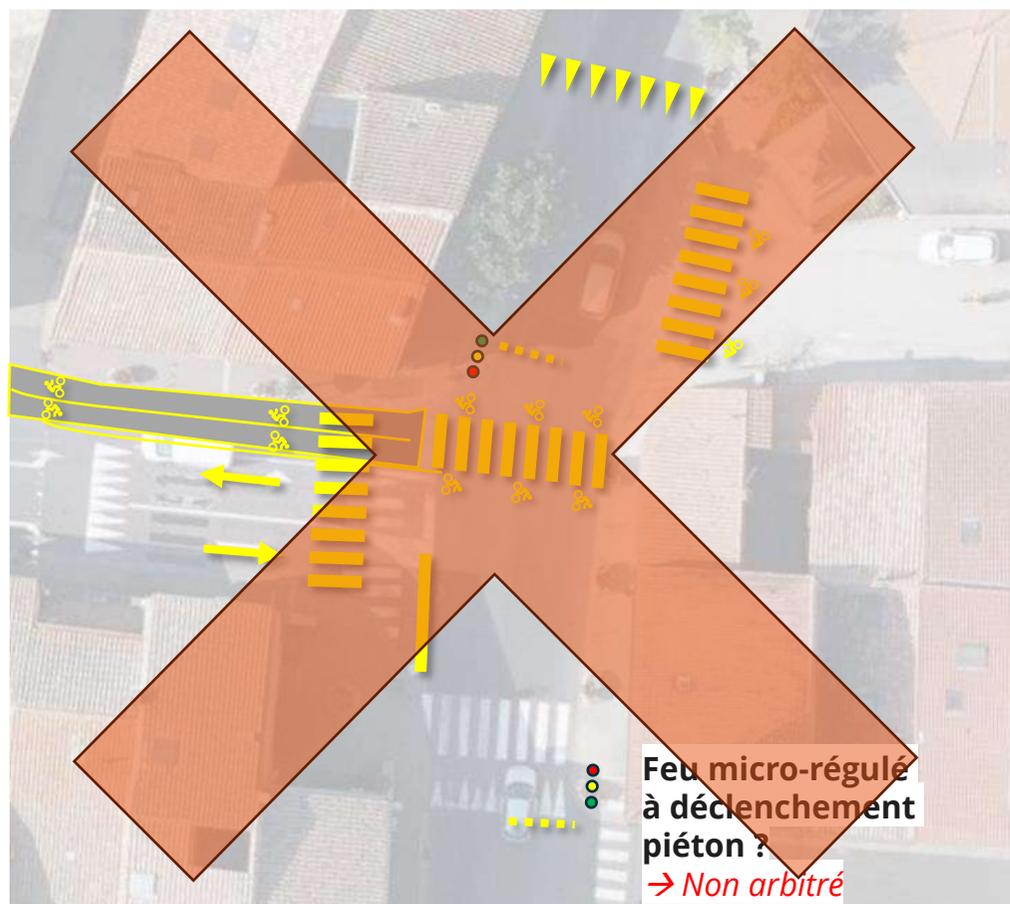


→ Sans toucher au tissu bâti et/ou au trafic = pas de solution miracle

Secteur centre-ville

Aménagement d'itinéraires cyclables continus

Zoom sur le carrefour Yvan Pélissier / Jean Jaurès / De Vingré



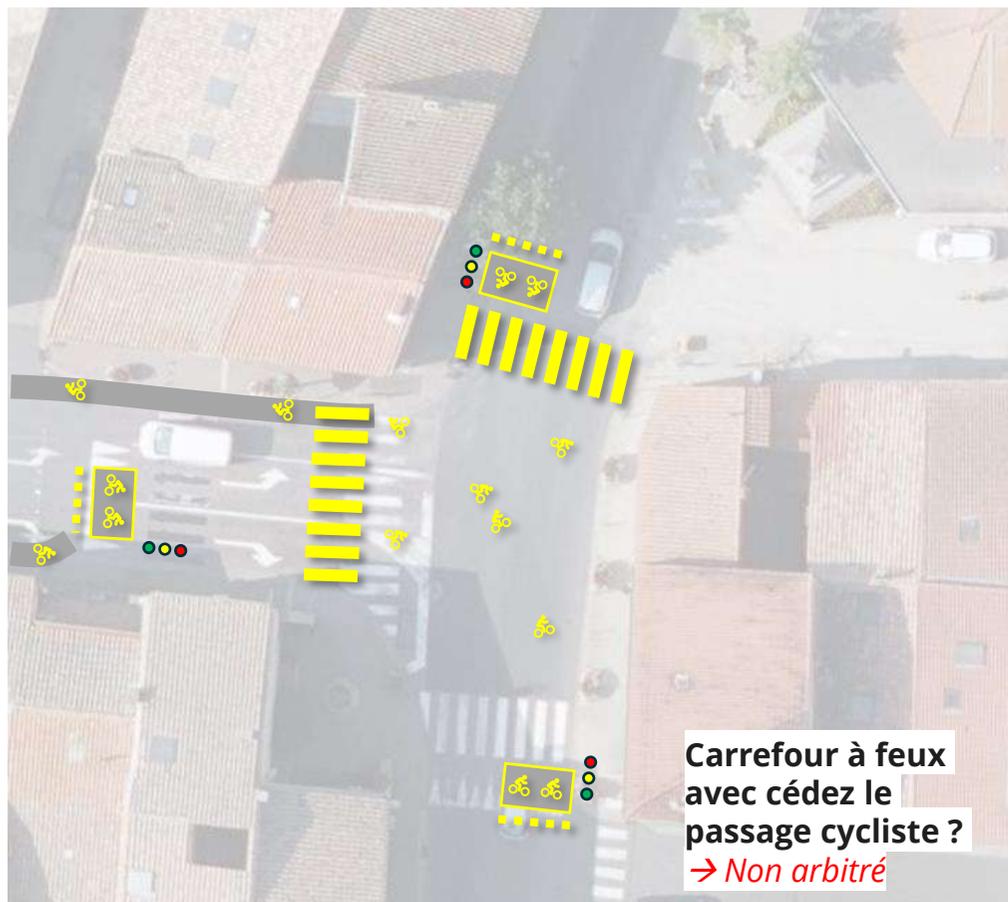
Proposition 1 : mise en place d'un feu à déclenchement piéton + piste bidirectionnelle sur Yvan Pélissier.

- **Principe** : le feu est en position vert et passe au rouge seulement lorsqu'une demande est faite par un piéton/cycliste (bouton poussoir). Aménagement d'une piste bidirectionnelle sur Yvan Pélissier.
- **Avantages** :
 - Offre une traversée sécurisée pour les piétons/cycles d'un carrefour anxiogène et très circulé à proximité immédiate de l'école.
- **Points de vigilances** :
 - La gestion du carrefour renvoie à une compétence départementale,
 - Priorise la connexion Mairie - Ecole/marché. Quid de la connexion secteur médiathèque depuis Pélissier ?
 - Nécessite un comptage directionnel pour objectiver les impacts,
 - Nécessite de prendre en compte la giration des PL
 - Sans toucher aux bâtiments et au trafic = pas de solution miracle pour la gestion de cette intersection.

Secteur centre-ville

Aménagement d'itinéraires cyclables continus

Zoom sur le carrefour Bd Yvan Pélissier / Jean Jaurès / De Vingré / Avenue Charles de Gaule



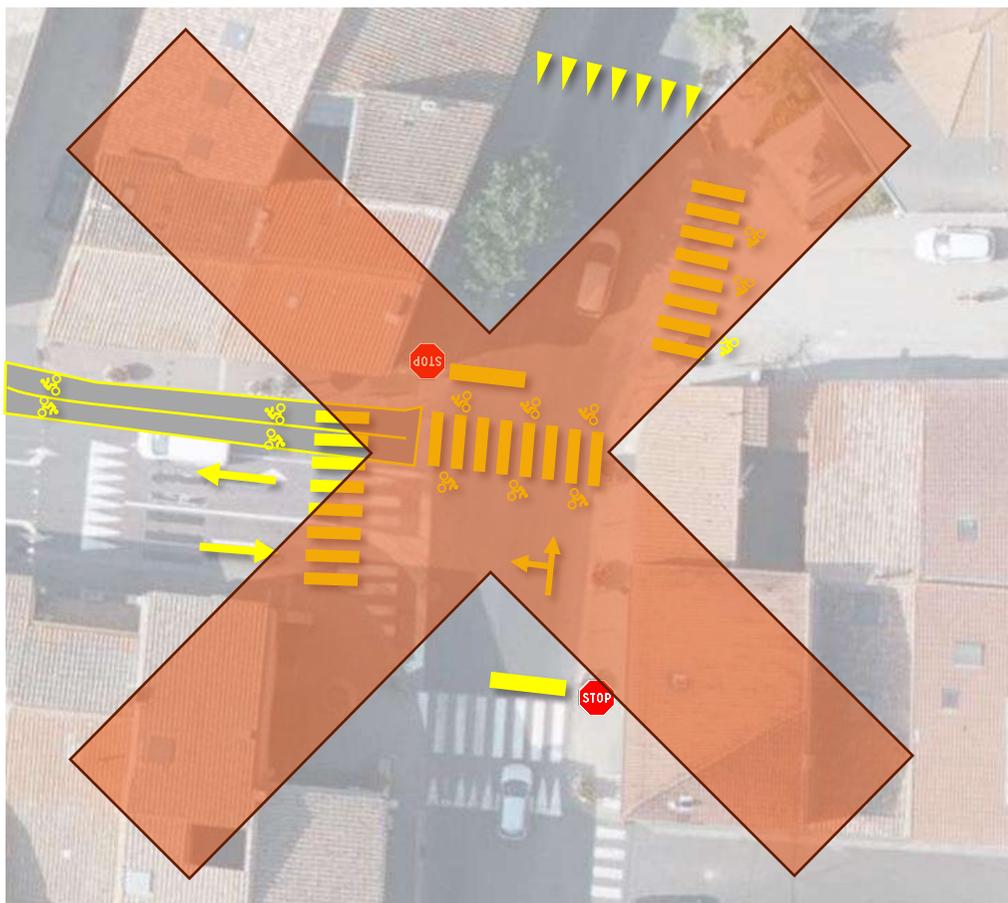
Proposition 2 : carrefour à feux + pistes unidirectionnelles sur Yvan Pélissier → solution à privilégier

- **Principe** : mise en place d'un carrefour à feux à 2 ou 3 phases de feu avec sas cyclistes et des cédez-le-passage cyclistes. Aménagement de pistes unidirectionnelles sur Yvan Pélissier.
- **Avantages** :
 - Rend plus lisible le carrefour pour tous les usagers
 - Les pistes unidirectionnelles facilitent les connexions aux aménagements
- **Points de vigilances** :
 - La gestion du carrefour renvoie à une compétence départementale,
 - Nécessite des comptages directionnels pour objectiver les remontées de files
 - L'insertion de pistes unidirectionnelles nécessitent une largeur plus importante qu'une bidirectionnelle

Secteur centre-ville

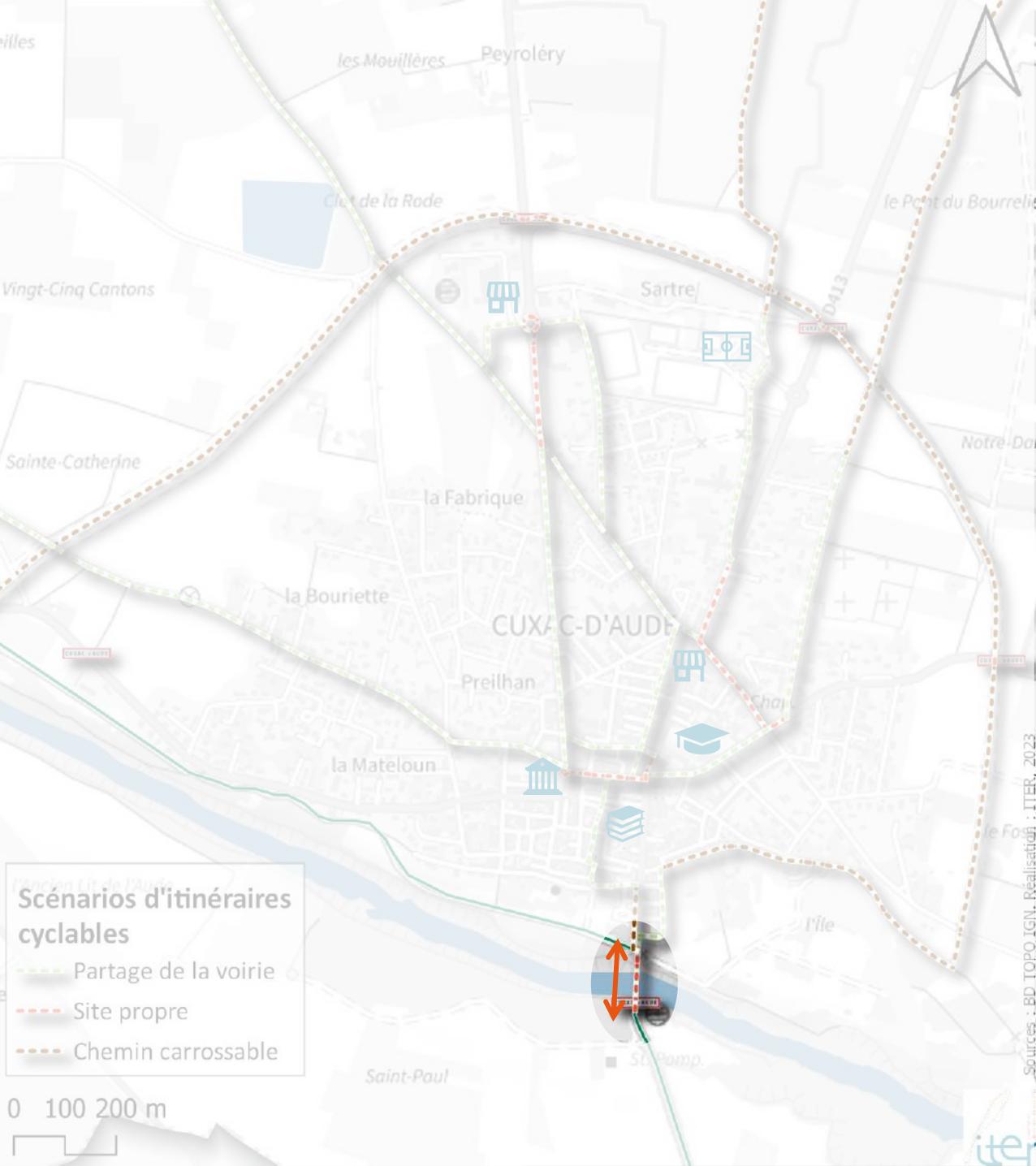
Aménagement d'itinéraires cyclables continus

Zoom sur le carrefour Bd Yvan Pélissier / Jean Jaurès / De Vingré / Avenue Charles de Gaule



Proposition 2 : modification du système de priorité du carrefour

- Proposition non retenue lors de la réunion avec les élus du 19 septembre

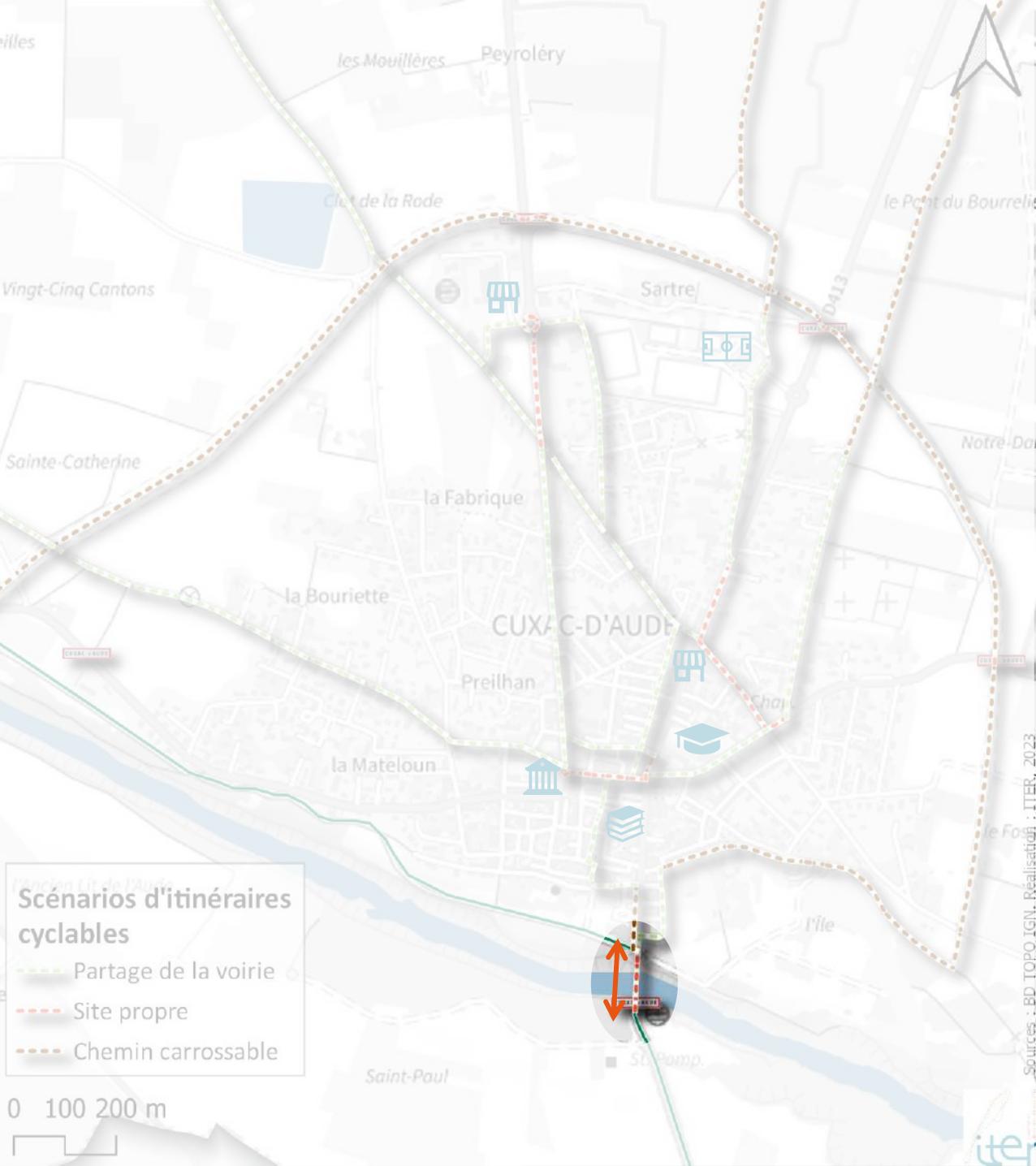


Secteur central de la ville Aménagement d'itinéraires cyclables continus

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
 Reçu en préfecture le 31/05/2024
 Publié le 31/05/2024
 ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



- **Description du scénario** : aménagement d'itinéraires cyclables permettant de connecter les principales polarités de la commune
 - **Les éléments restants à arbitrer** :
- 2) Traversée de l'Aude



Secteur central - Ville de Cuxac-d'Aude

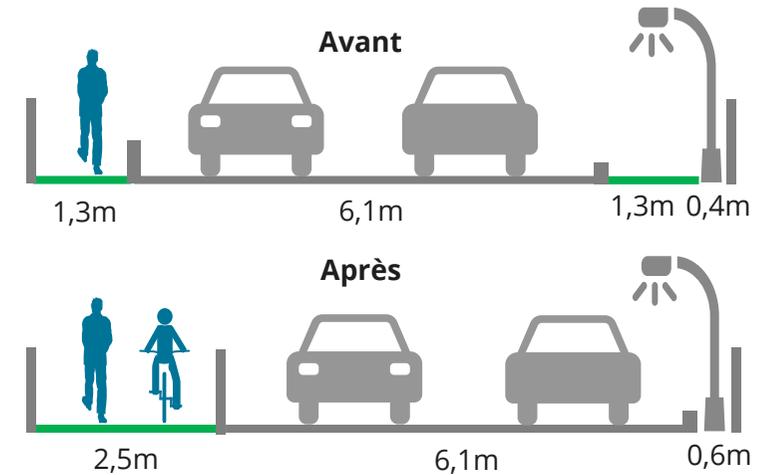
Aménagement d'itinéraires cyclables continus

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
 Reçu en préfecture le 31/05/2024
 Publié le 31/05/2024
 ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

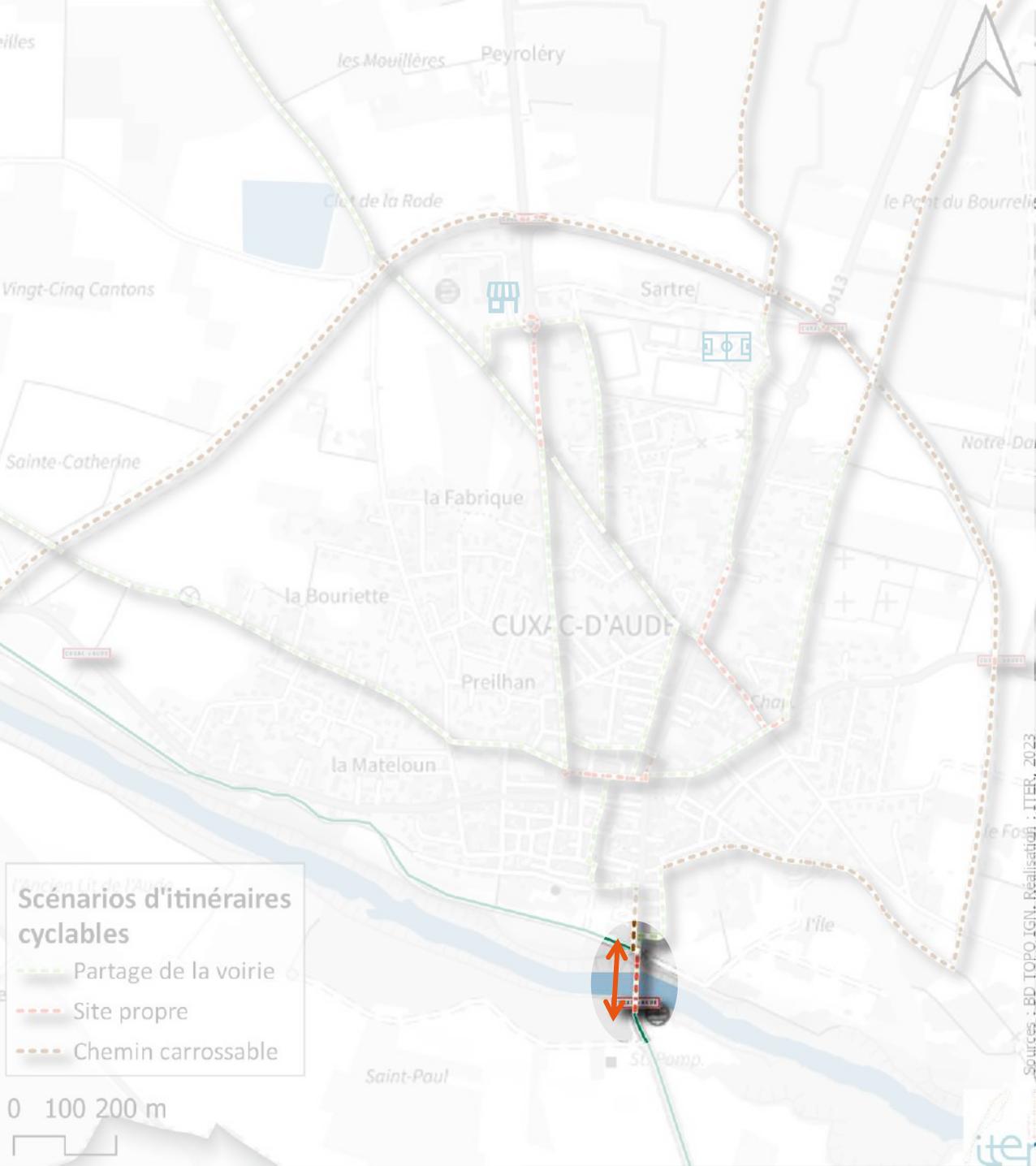


Zoom sur la traversée de l'Aude

- Option 1 : réaménagement du pont existant
 - suppression du trottoir à droite (en venant de Narbonne) permettant d'élargir l'aménagement cycles/piétons existant en décalant la bande de roulement



Création d'un déséquilibre dans la répartition des charges sur le pont. Ce scénario doit être approfondi (calcul de la répartition des poids sur la dalle) avant de prendre une décision définitive.



Secteur central - Ville de Cuxac-d'Aude

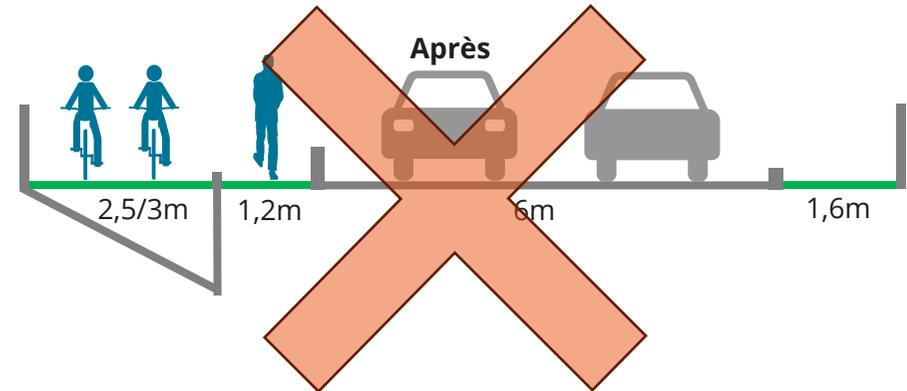
Aménagement d'itinéraires cyclables continus

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
 Reçu en préfecture le 31/05/2024
 Publié le 31/05/2024
 ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Zoom sur la traversée de l'Aude

- Option 2 : création d'une voie verte en encorbellement



- Scénario abandonné : après échange avec le Conseil Départemental de l'Aude (gestionnaire du pont), il s'avère que la structure du pont ne permet pas d'implanter un ouvrage en encorbellement

Scénarios d'itinéraires cyclables

- Partage de la voirie
- Site propre
- Chemin carrossable



Secteur central - Ville de Cuxac-d'Aude

Aménagement d'itinéraires cyclables continus

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Zoom sur la traversée de l'Aude

- **Option 3 : création d'une passerelle modes actifs parallèle au pont en s'appuyant sur la culée existante côté Cuxac.**
- **Avantages :**
 - Ouvre la possibilité de création d'une poche de stationnement voiture au sud de l'Aude (sous réserves de levées des contraintes PPRI, environnementales, urbanistiques ...),
 - Offre une liaison particulièrement sécurisée et attractive en connexion directe avec l'EV8.
- **Points de vigilances :**
 - Nécessite d'importantes études préalables
 - Secteur situé en site classé (canal du midi)
 - Nécessité de compenser le volume de remblai nécessaire à la création de la culée sud de l'ouvrage (zone inondable)

Sources : BD TOPO IGN, Réalisation : ITER

Scénarios d'itinéraires cyclables

- Partage de la voirie
- Site propre
- Chemin carrossable



Secteur central - Ville de Cuxac-d'Aude

Aménagement d'itinéraires cyclables continus

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

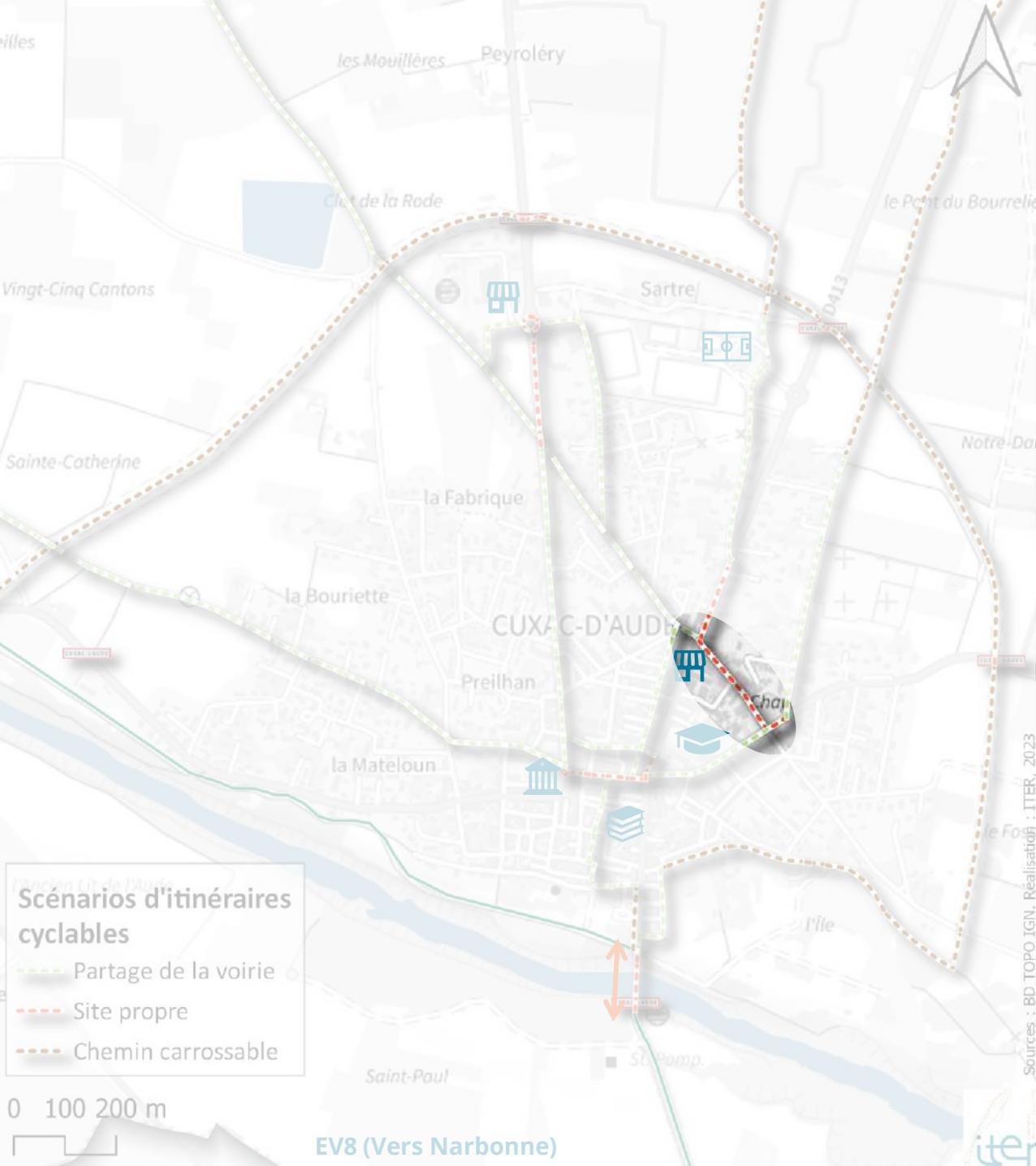
Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Zoom sur la traversée de l'Aude

- **Option 4 : création d'une passerelle modes actifs excentrée**
- **Avantages :**
 - Ouvre la possibilité de création d'une poche de stationnement voiture au sud de l'Aude (sous réserves de levées des contraintes PPRI, environnementales, urbanistiques ...),
 - Offre une liaison particulièrement sécurisée et attractive en connexion directe avec l'EV8.
- **Points de vigilances :**
 - Nécessite d'importantes études préalables
 - Secteur situé en site classé (canal du midi)
 - Nécessité de compenser le volume de remblai nécessaire à la création des deux culées de l'ouvrage (zone inondable).



Secteur central - Ville de Cuxac-d'Aude

Aménagement d'itinéraires cyclables continus

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
 Reçu en préfecture le 31/05/2024
 Publié le 31/05/2024
 ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

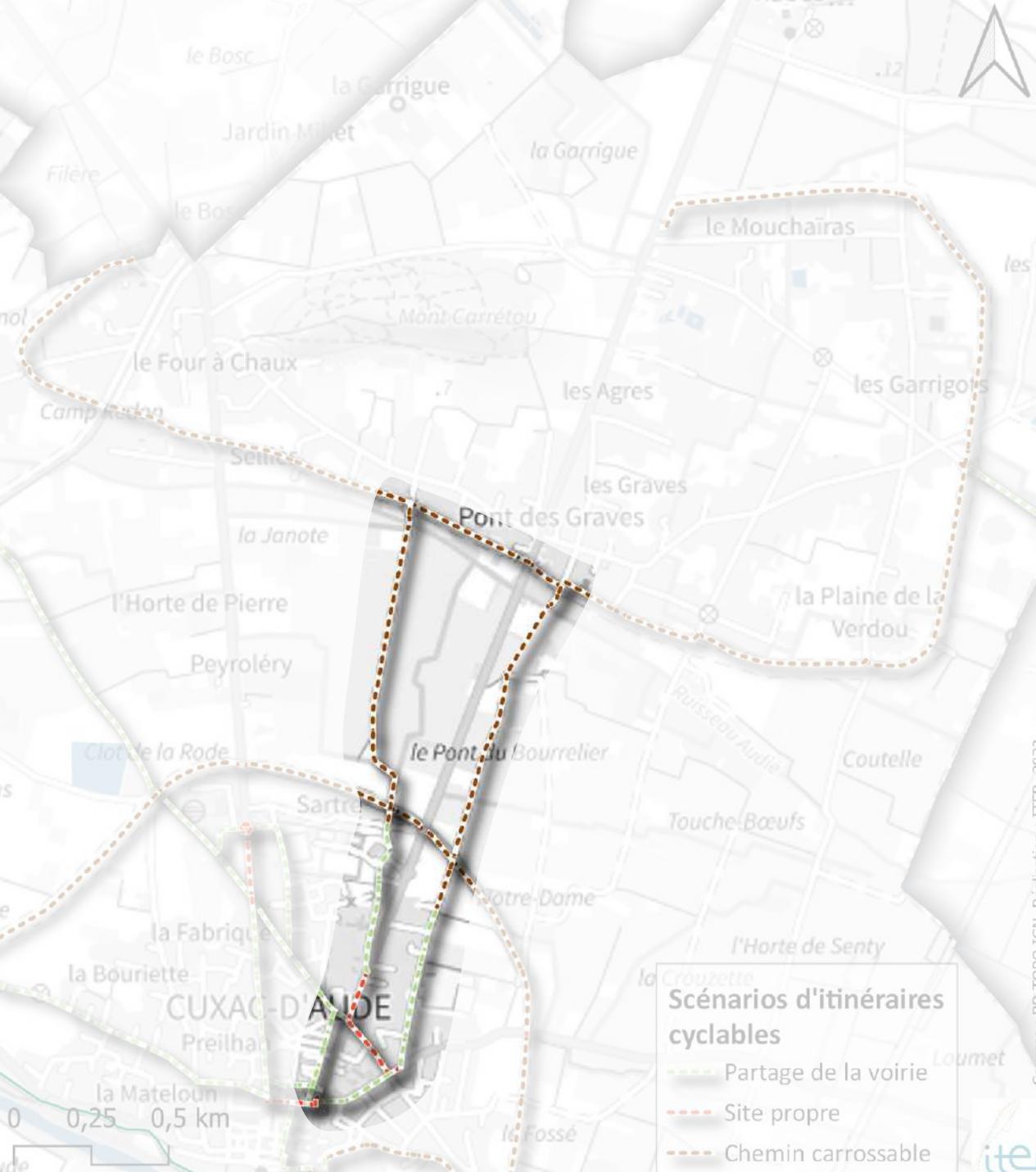


- **Description du scénario** : aménagement d'itinéraires cyclables permettant de connecter les principales polarités de la commune

■ Les éléments restants à arbitrer :

3) Sécurité de la rue Notre Dame

- La voirie dispose de largeurs contraintes. Insérer un aménagement nécessite de supprimer tout ou partie du stationnement :
 - Quid de la dépose/reprise des enfants ?
 - Quid de l'accès aux parcelles et du stationnement pour les riverains qui ne dispose pas de stationnement sur parcelle ?



Secteur quartiers nord

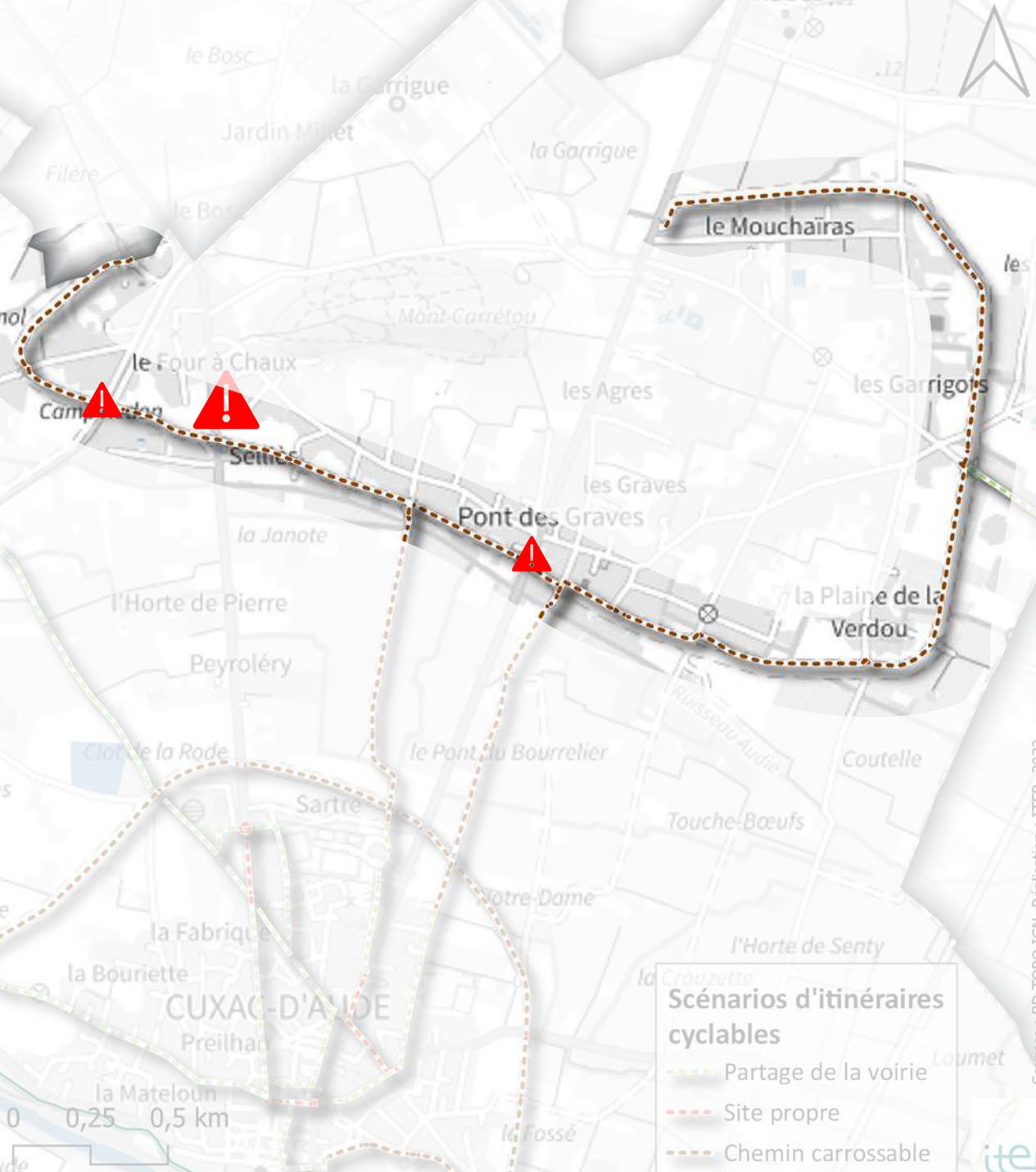
Aménagement d'une liaison CV <-> Quartiers nord

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
 Reçu en préfecture le 31/05/2024
 Publié le 31/05/2024
 ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

- **Description du scénario :** lors de la réunion du 19 septembre avec les élus, deux itinéraires ont été retenus :
 - Aménagement d'un itinéraire cyclable via le chemin du Passage de Sartre – Rue Pierre de Coubertin / Avenue de Béziers
 - aménagement d'un itinéraire cyclable via des chemins existants – rue Justine Pameron
- **Points de Vigilance :**
 - La rue Notre Dame est complexe à aménager
 - Le passage d'engins agricoles nécessite un traitement particulier du revêtement des chemins (et de leurs structures)
 - Quid de l'attractivité de l'itinéraire en période de traitement des vignes ?

Secteur qu

Aménagement d'une liaison de desserte interne



- **Description du scénario** : aménagement d'un itinéraire cyclable de desserte interne des quartiers nord sur la digue existante ou en contre-bas de celle-ci.

- **Avantages** :

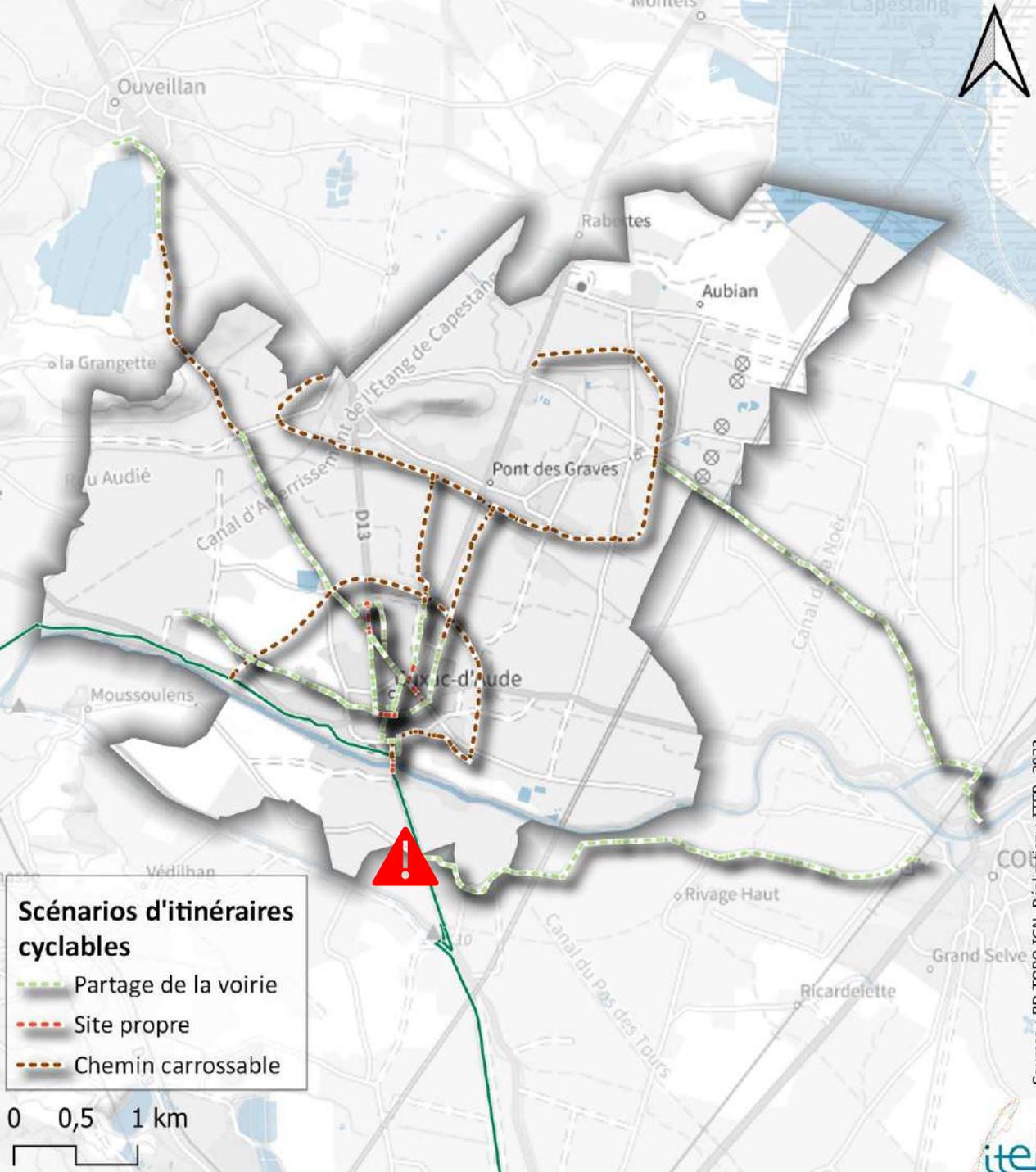
- Offre un itinéraire sécurisé et attractif pour relier entre eux les quartiers du nord de la commune

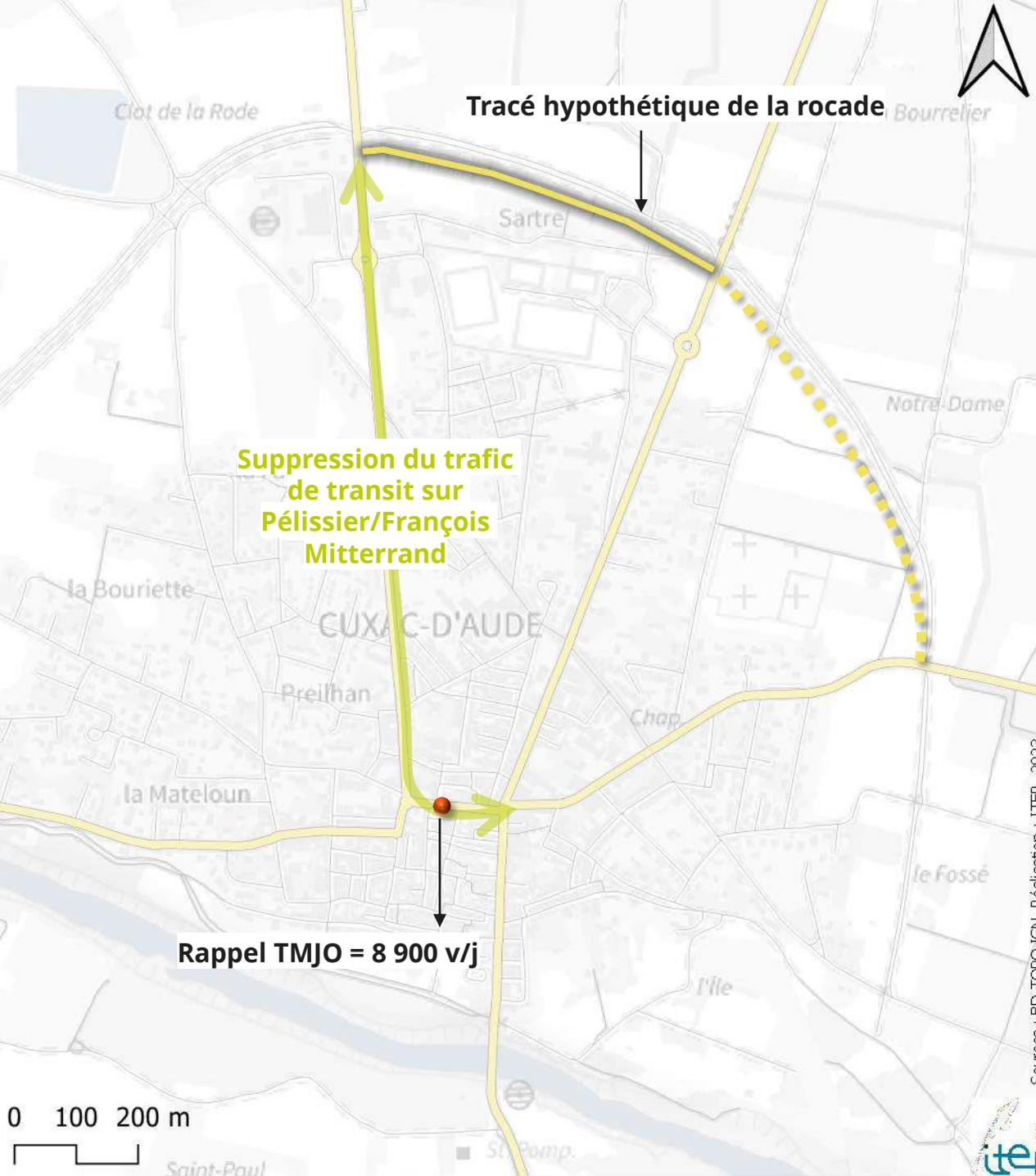
- **Points de vigilance** :

- Nécessité de sécuriser la traversée des RD, dont la RD 13 qui est située hors zone agglomérée
- Quelle possibilité d'aménagement de la digue ?

Connexion aux communes limitrophes

- **Description du scénario** : lors de la réunion du 19 septembre avec les élus, les itinéraires suivants ont été retenus :
 - Vers Coursan :
 - jalonnement/aménagement d'itinéraires cyclables pour connecter la commune de Coursan depuis le centre et les quartiers nord de Cuxac (pose la question de la coordination de l'aménagement de l'itinéraire avec Coursan pour s'assurer d'un accès sécurisé pour les cyclistes au centre de la commune),
 - Par le chemin de l'Etape : coordination nécessaire avec les communes de Narbonne et Coursan pour l'aménagement de l'itinéraire, traitement du franchissement de la RD 13 à travailler avec le Conseil Départemental de l'Aude (de la voie verte au chemine de l'Etape)
 - (abandon du scénario par la RD 1118)
 - Vers Ouveillan : jalonnement d'un itinéraire cyclable entre Cuxac et Ouveillan (routes secondaires + chemin rural). Coordination nécessaire avec Ouveillan pour l'aménagement de l'itinéraire, notamment sa partie à proximité de l'étang, où le chemin est dégradé.





Scénario rocade

- L'ensemble des scénarios présentés précédemment sont impactés plus ou moins fortement par le trafic automobile (de transit pour sa majeure partie).
- La création d'une rocade permettrait de concentrer les flux et de limiter l'impact du trafic de transit dans le cœur de ville (notamment bd Yvan Pélissier).
- La rocade permettrait en particulier d'enlever le trafic de transit Nord-Sud sur les axes Pélissier/RD13.
- Néanmoins, le volume de flux sera plus important sur le Bd de Vingré





Envoyé en préfecture le 31/05/2024

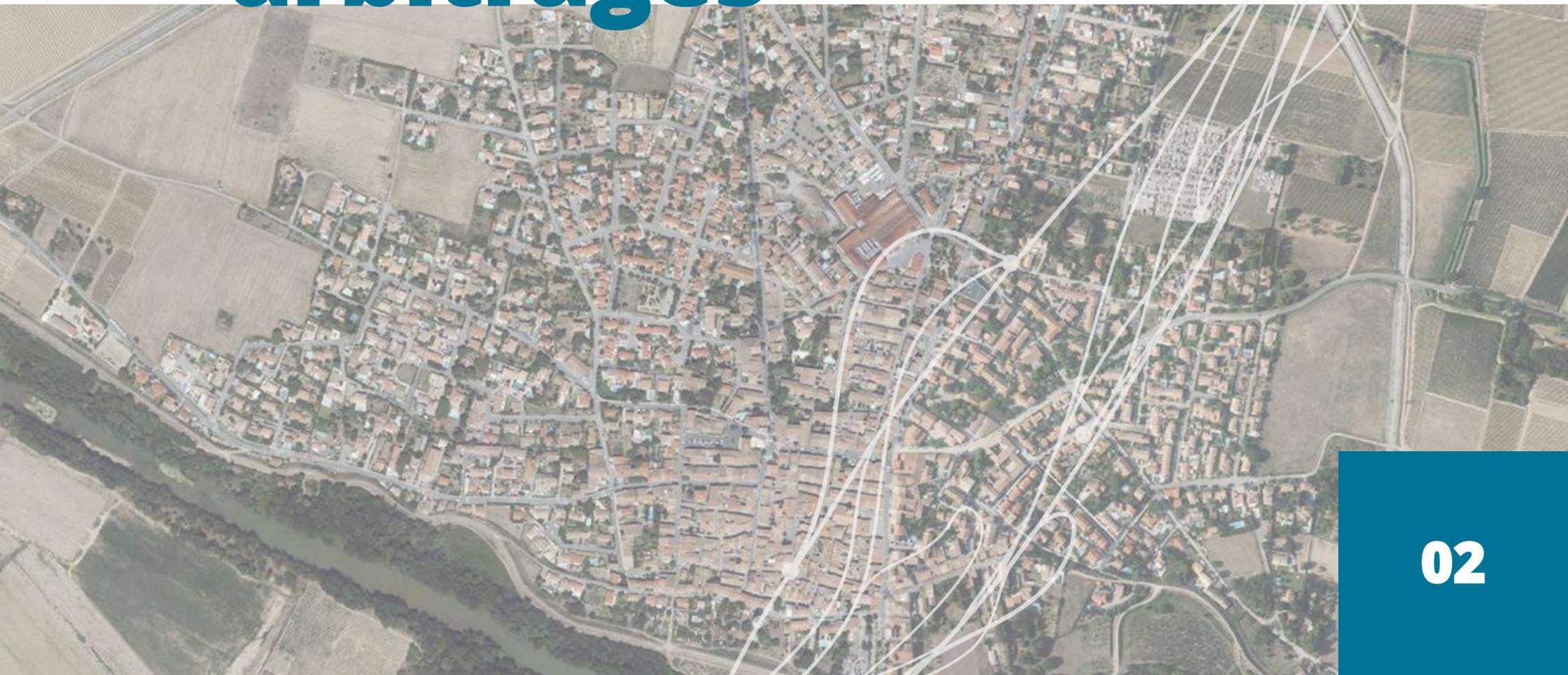
Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Synthèse et arbitrages





Synthèse des scénarios et arbitrages

Secteurs	Scénarios	Hypothèses	Difficultés techniques de mise en œuvre	Impact financier	Capacité à favoriser le report modal
Centre-ville	Création d'une zone de rencontre		+	+	++
	Le 30 km/h devient la règle	Zone 30 ?	+	++	+++
		Limitation à 30 ?	+	+	+
		Sur l'ensemble de la zone agglomérée ?	+	+	++
		Dissociation des entrées de ville ?	+	++	++
		Généralisation des doubles sens cyclables		+	+
	Aménagement d'itinéraires continus pour connecter les principaux pôles générateurs	Passage par Yvan Pélissier ?	+++	+++	+++
		Passage par Rue Caves Vieilles ?	+	+	++
		Modification du carrefour Y.Pélissier/JJ/De Vingré	+++	++	++
		Modification du plan de circulation	++	+	++
		Réaménagement du pont de l'Aude existant	++	++	++
		Aménagement d'une passerelle	+++	+++	+++
Quartiers nord	Liaisons quartiers nord - CV		++	++	+++
	Liaison interne aux quartiers nord		++	++	++

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Phase Plan d'actions



- 1 - Rappel des enjeux issus du diagnostic
- 2 - Les scénarios envisagés par secteur de desserte
- 3 - Synthèse et arbitrage



Cette partie présente les fiches actions opérationnelles du plan vélo de la commune de Cuxac d'Aude ainsi que les éléments de programmation.

sommaire

01 | Plan d'actions

94

02 | Synthèse et subventions mobilisables

147

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Berser
Levrault



Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Les fiches actions opérationnelles



01

Éléments liminaires

Les coûts affichés sont des estimations. Un travail plus fin est à mener lors d'études de maîtrise d'œuvre/VRD pour toutes les actions concernant des aménagements de voirie.

Les fiches actions

1. Aménager une zone 30	97
2. Créer une zone de rencontre	106
3. Généraliser les doubles sens cyclables	110
4. Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-bourg	114
<i>a) Aménagement de la rue des Caves Vieilles</i>	
<i>b) Scénarios de plans de circulation dans une logique de requalification du Bd Yvan Pélissier</i>	
<i>c) Aménagement d'un chaucidou rue Louis Mestre</i>	
<i>d) Aménagement d'une voie verte rue Notre Dame</i>	
<i>e) Aménagement de voies vertes sur la RD15 et sécurisation du giratoire</i>	
<i>f) Sécurisation des traversées des RD au niveau du chemin de la digue (secteur centre-ville)</i>	
5. Connecter les quartiers nord au centre-ville	131
6. Créer une liaison interne aux quartiers nord	133
7. Identifier des liaisons vers les communes limitrophes	134
8. Grands principes de jalonnement des itinéraires cyclables	136
9. Grands principes d'implantation de stationnements vélo sur voirie	139



Objectif : homogénéiser l'impact des accidents entre automobilistes / cyclistes et piétons



Descriptif de l'action :

- Le 30 km/h devient la norme, le 50 km/h l'exception
- Passage en zone 30 des secteurs agglomérés
- Une « zone tampon » avec une vitesse limitée à 50 km/h est mise en œuvre aux entrées de ville
- Tronçon de la RD13 → 2 possibilités :
 - Le tronçon passe sous domanialité communale → possibilité de réduire la vitesse et d'aménager la voirie pour sécuriser notamment la traversée, MAIS représente un coût supplémentaire pour la commune
 - Le tronçon reste sous domanialité départementale → peu ou pas de souplesse pour aménager la voirie pour faire ralentir les automobilistes, la concertation avec le Conseil Départemental de l'Aude est obligatoire .



Conditions de réussite :

- Limiter au maximum le trafic de transit, ce qui n'est pas possible à Cuxac au vu de la configuration urbaine de la commune (concentration des flux vers le pont)
- Aménager la voirie en cohérence avec la limitation de vitesse (art R110-2 du code de la route)



Coût estimatif :

Investissement : 150K€ (dont 20K€ de panneautique)



Portage et partenaires :

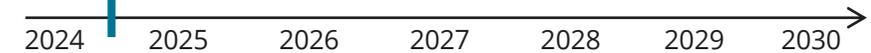
- Portage : Cuxac d'Aude
- Partenaires : CD11



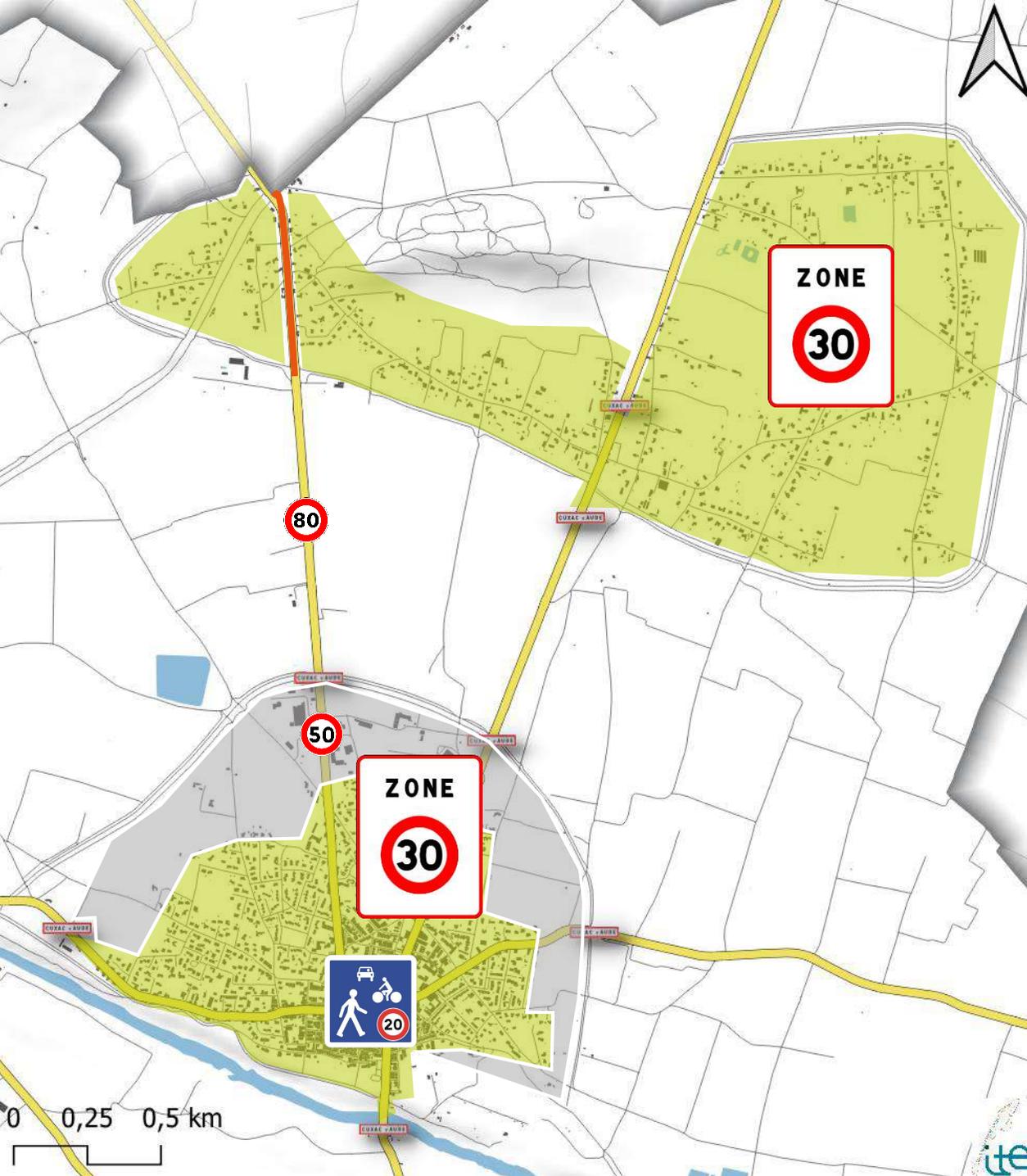
Subventions mobilisables :



Calendrier de mise en œuvre :

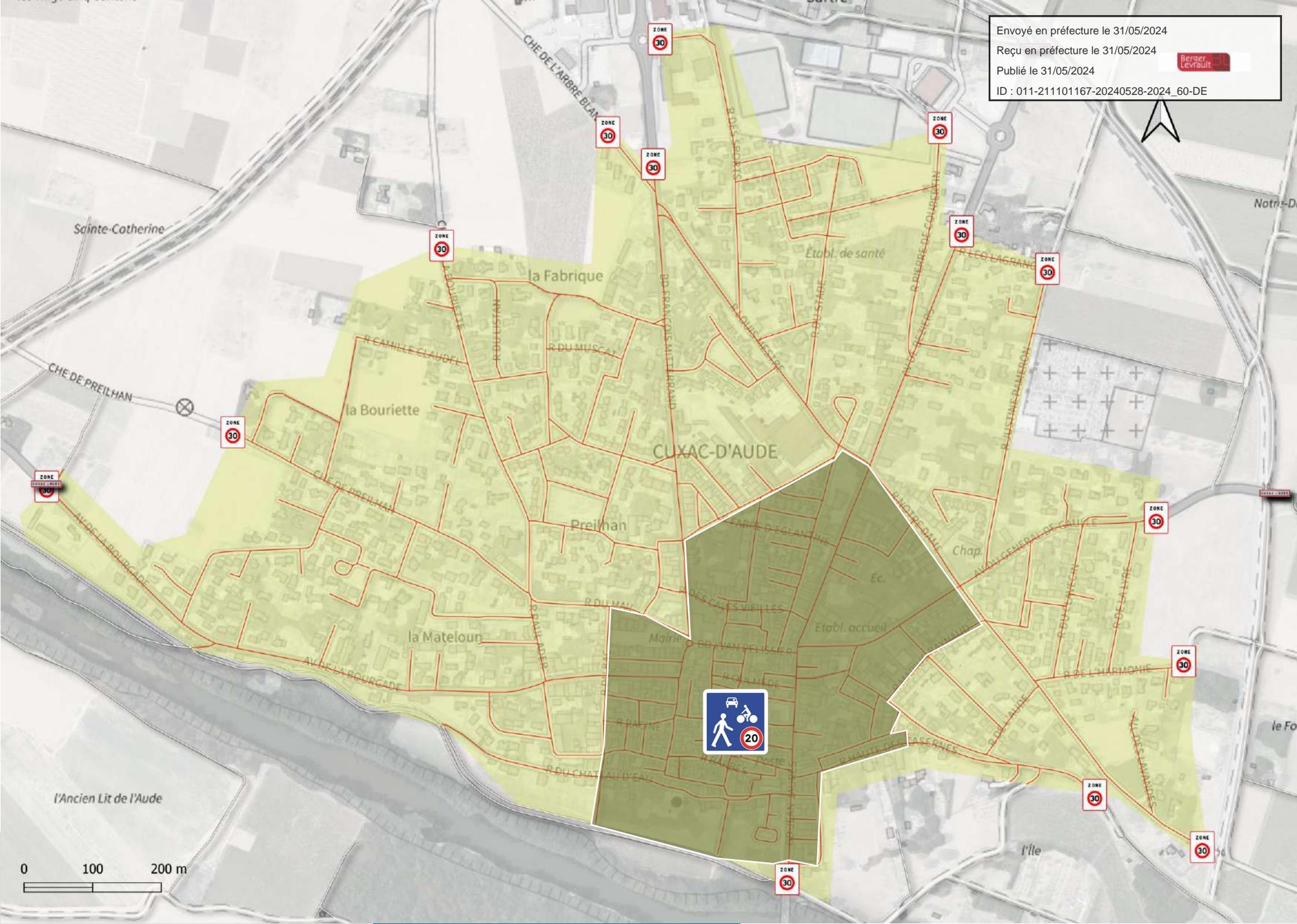


- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux



Sources : BD TOPO IGN, Réalisation : ITER, 2023

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
Reçu en préfecture le 31/05/2024
Publié le 31/05/2024
ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



0 100 200 m

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

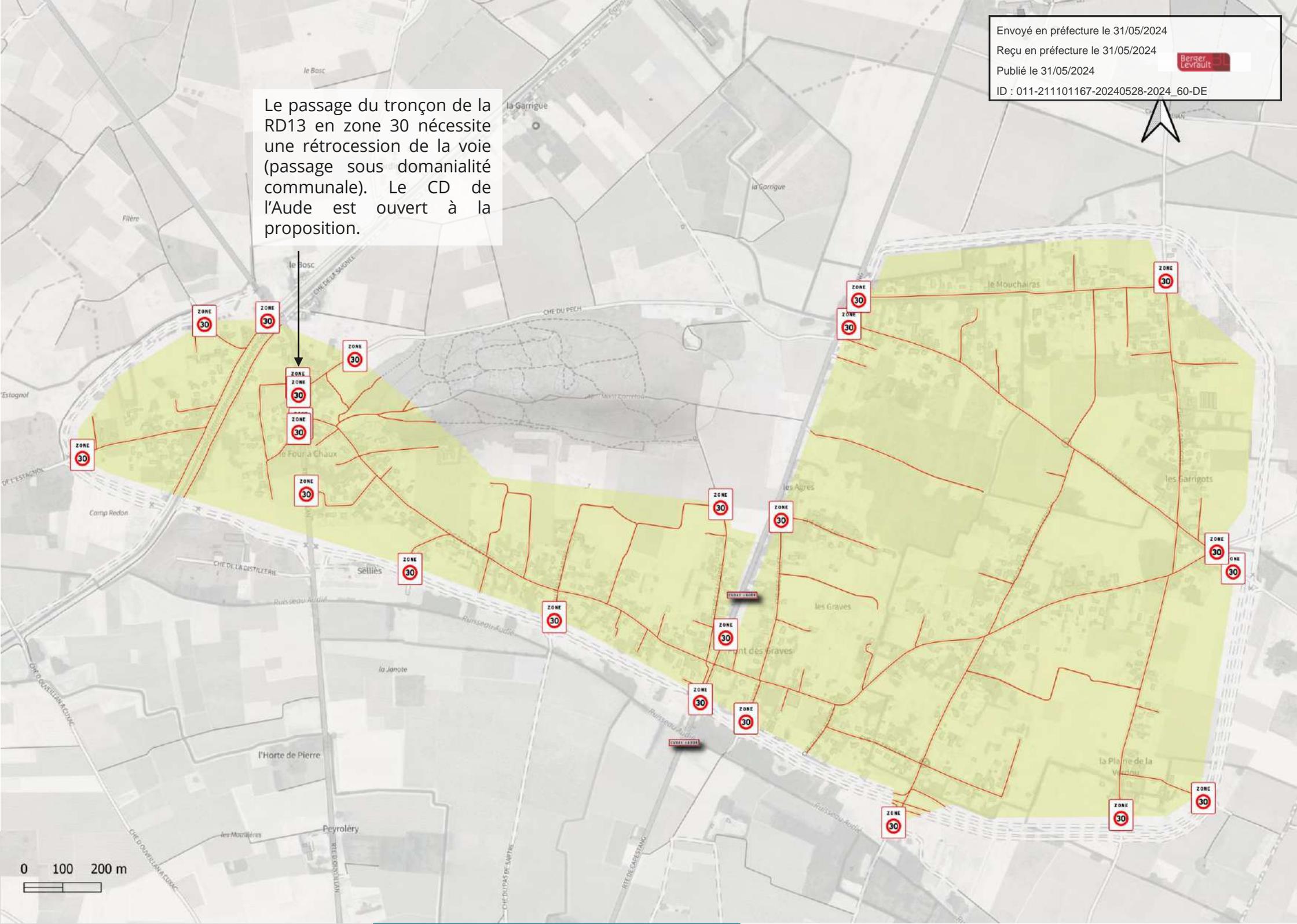
Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Le passage du tronçon de la RD13 en zone 30 nécessite une rétrocession de la voie (passage sous domanialité communale). Le CD de l'Aude est ouvert à la proposition.



0 100 200 m

Présentation

ZONE



La zone 30, selon l'article R. 110-2 du code de la route, est une section ou un ensemble « de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police (L'article R412-28-1 du code de la route). Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».

FIN DE ZONE



Le panneau B30 est à poser en début de zone et le panneau B51 en sortie de zone 30.

La zone 30 en elle-même n'est pas un aménagement cyclable, mais elle rend possible plusieurs aménagements dédiés aux cyclistes telles que le Double Sens Cyclable, les vélorues et les trajectoires matérialisées pour les cyclistes.

Les aménagements des zones 30 doivent être cohérents avec la réglementation de vitesse : si la vitesse constatée est supérieure à la réglementation, il faut recourir à divers dispositifs réduisant la vitesse, en étant attentif à ce que ces aménagements ne viennent pas handicaper les déplacements en modes actifs.

Si les aménagements permettent réellement d'abaisser la vitesse à 30 km/h et si les trafics automobiles sont limités (< 4000 veh/j deux sens confondus), il devient possible d'intégrer le vélo sur la chaussée sans aménagement particulier.

Propositions d'aménagement :

1. Entrées / sorties de zone 30 sur les axes magistraux
2. Entrées / sorties de zone 30 sur les axes secondaires
3. Aménagement des intersections et des traversées piétonnes
4. Rappel de la zone 30

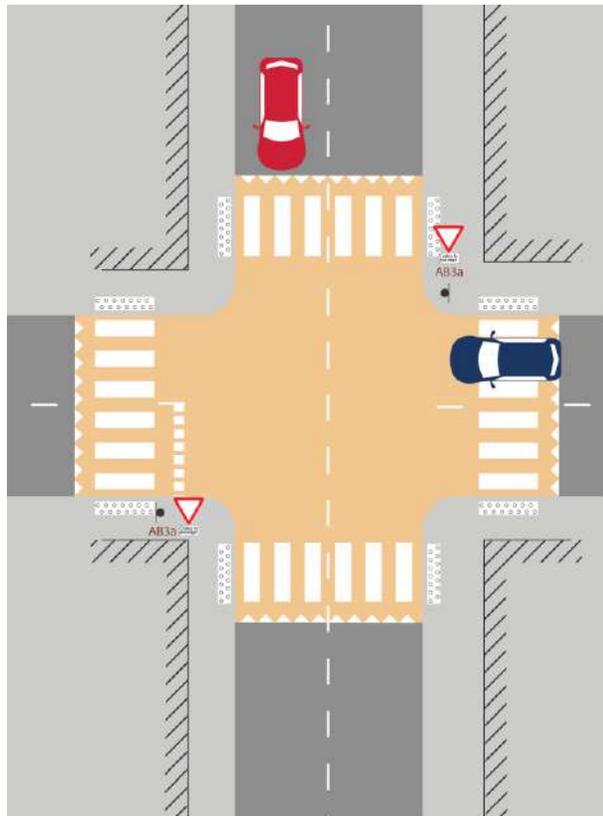
L'entrée et la sortie de la zone 30 sont aménagées de façon à rendre l'espace public lisible et de permettre aux automobilistes de comprendre facilement le contexte et ainsi adapter rapidement leur comportement.

Il est recommandé d'avoir un traitement unifié à l'échelle de la commune, avec un distinguo entre les voies structurantes et les voies secondaires.

Pour les entrées / sorties en zone 30 des voiries structurantes, l'aménagement de **plateaux / trottoirs traversants est l'option choisie, de couleur ocre (proposition : RAL 2000)**

Propositions d'aménagement :

1. Entrées / sorties de zone 30 sur les axes magistraux
2. Entrées / sorties de zone 30 sur les axes secondaires
3. Aménagement des intersections et des traversées piétonnes
4. Rappel de la zone 30



Source : ITER



Source : Cerema, Aménager des rues apaisées

L'entrée et la sortie de la zone 30 sont aménagées de façon à rendre l'espace public lisible et de permettre aux automobilistes de comprendre facilement le contexte et ainsi adapter rapidement leur comportement.

Il est recommandé d'avoir un traitement unifié à l'échelle de la commune, avec un distinguo entre les voies structurantes et les voies secondaires.

Pour les entrées / sorties en zone 30 des voiries secondaires, l'aménagement retenu consiste à **encadrer la traversée par une bande pavée en roxem ou un bitume de couleur ocre (proposition : RAL 2000)**



Source : <https://blog.ugau.fr/s%C3%A9curit%C3%A9-routi%C3%A8re-les-zones-30>

Propositions d'aménagement :

1. Entrées / sorties de zone 30 sur les axes magistraux
2. **Entrées / sorties de zone 30 sur les axes secondaires**
3. Aménagement des intersections et des traversées piétonnes
4. Rappel de la zone 30

Plusieurs possibilités pour aménager les traversées piétonnes, selon le niveau de trafic et la dangerosité de l'axe

Encadrer la traversée par une bande rugueuse ou un bitume de couleur différente de celle de la chaussée



Source : <https://blog.ugau.fr/s%C3%A9curit%C3%A9-routi%C3%A8re-les-zones-30>

Propositions d'aménagement :

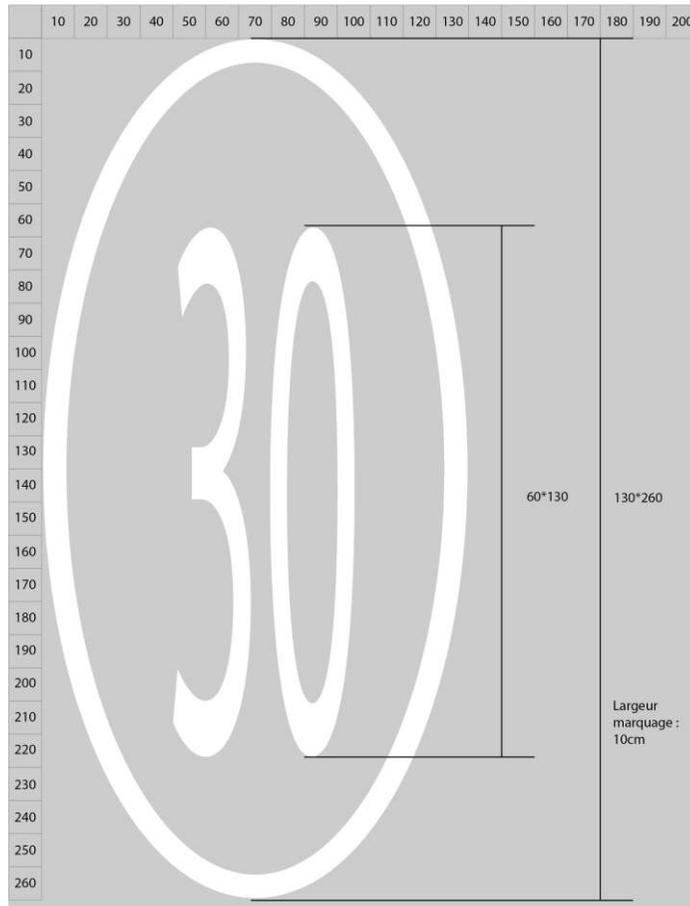
1. Entrées / sorties de zone 30 sur les axes magistraux
2. Entrées / sorties de zone 30 sur les axes secondaires
3. **Aménagement des intersections et des traversées piétonnes**
4. Rappel de la zone 30

Présentation

Afin de rappeler la limitation de vitesse, le marquage au sol est plus efficace que la répétition de panneaux.

Le modèle ci-dessous peut être utilisé. Nous recommandons de positionner le marquage au centre de la voie, pour une meilleure lisibilité et une moindre usure.

Attention, cette ellipse ne sert que de rappel, elle n'a pas de valeur réglementaire.



Propositions d'aménagement :

1. Entrées / sorties de zone 30 sur les axes magistraux
2. Entrées / sorties de zone 30 sur les axes secondaires
3. Aménagement des intersections et des traversées piétonnes
4. **Rappel de la zone 30**

Présentation

Afin de faire respecter la limitation de vitesse, des aménagements peuvent être mis en place :



Les coussins berlinois sont pénalisants pour les vélos, notamment avec remorques. Ils doivent respecter le coefficient de rugosité préconisé par le Cerema (0,45) pour éviter les glissades en cas de pluie. L'utilisation est possible lorsqu'il n'y a pas d'autre solution pour ralentir les véhicules motorisés.

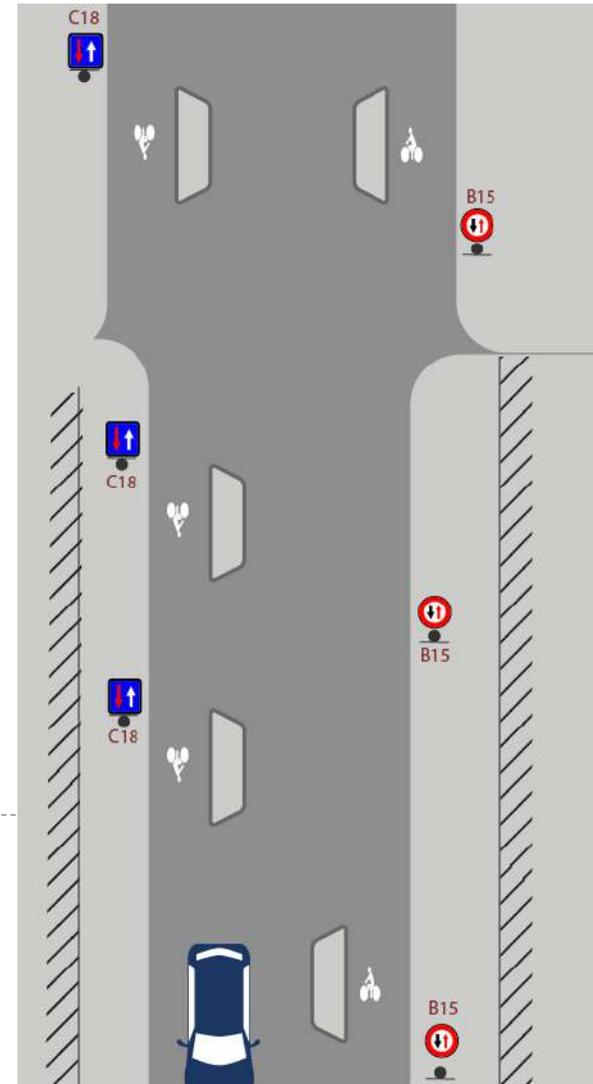


En cas d'implantation d'écluses ou d'autres dispositifs de rétrécissement de la chaussée, prévoir de conserver un « bypass » vélo de 1,5 m de large minimum. Ces by-pass doivent être courts pour ne pas créer un effet tunnel. Pour les écluses, les plots sont à proscrire (utiliser si nécessaire des balises J12 de protection).

Source : Cerema, PAMA n°14, Les aménagements pour cyclistes en zones 30

Propositions d'aménagement :

1. Entrées / sorties de zone 30 sur les axes magistraux
2. Entrées / sorties de zone 30 sur les axes secondaires
3. Aménagement des intersections et des traversées piétonnes
4. **Rappel de la zone 30**



Panneaux B15 et C18 non obligatoires, mais forte recommandés.

Source : ITER

- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux



Créer une zone de rencontre

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Objectif : légitimer la priorité aux modes actifs dans les ruelles étroites du centre historique



Descriptif de l'action :

- Création d'une zone de rencontre dans le secteur du centre-ville historique. L'étroitesse des voiries ne permettant pas d'aménager d'espaces pour les piétons et les cycles



Conditions de réussite :

- Limiter au maximum le trafic de transit et le stationnement sur chaussée,
- Aménager un espace d'un seul tenant (sans trottoirs) pour inviter les piétons à circuler au centre de la voirie



Coût estimatif :

Investissement : 18 000€ (panneaux uniquement)



Portage et partenaires :

- Portage : Cuxac d'Aude
- Partenaires : Département



Subventions mobilisables :



Calendrier de mise en œuvre :



- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux

Présentation



B52



B53

La zone de rencontre selon l'article R. 110-2 du code de la route, est une section ou un ensemble de « sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».

La Zone de rencontre est, sur le plan réglementaire, considérée comme un aménagement cyclable. C'est une zone ouverte à la circulation de tous les usagers, où l'usager le plus vulnérable (le piéton) est prioritaire sur tous les autres, (exceptés les transports publics guidés → tramway). Elle est aménagée d'un seul tenant, sans différencier chaussée et trottoir. La vitesse y est limitée à 20 km/h. La zone de rencontre est l'un des aménagements cyclables que l'on peut réaliser à l'occasion d'une intervention sur voirie conforme à l'article L. 228-2 du Code de l'environnement. La présence potentiellement importante de piétons n'en fait cependant pas un aménagement toujours idéal pour un axe magistral.

Dans les zones de circulation apaisée, notamment les zones de rencontre, la signalisation est la plus limitée possible, voire totalement supprimée, de façon à renforcer l'attention de chaque usager à son environnement proche. L'article R412-28-1 stipule que « les chaussées sont à double sens pour les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés et les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police ».

Zoom sur le stationnement :

« Idéalement, le stationnement devrait être supprimé sur l'ensemble de la zone. Toutefois, certaines contraintes locales ne peuvent être levées. La réglementation a donc maintenu la possibilité du stationnement des véhicules motorisés. Ce dernier est alors limité et organisé afin de ne pas obstruer la visibilité entre les usagers ni la perméabilité de l'espace » (CEREMA, aménager des rues apaisées)

Zoom sur des exemples d'aménagements



Source : la roue libre

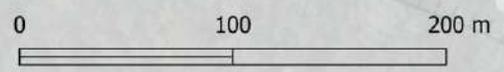
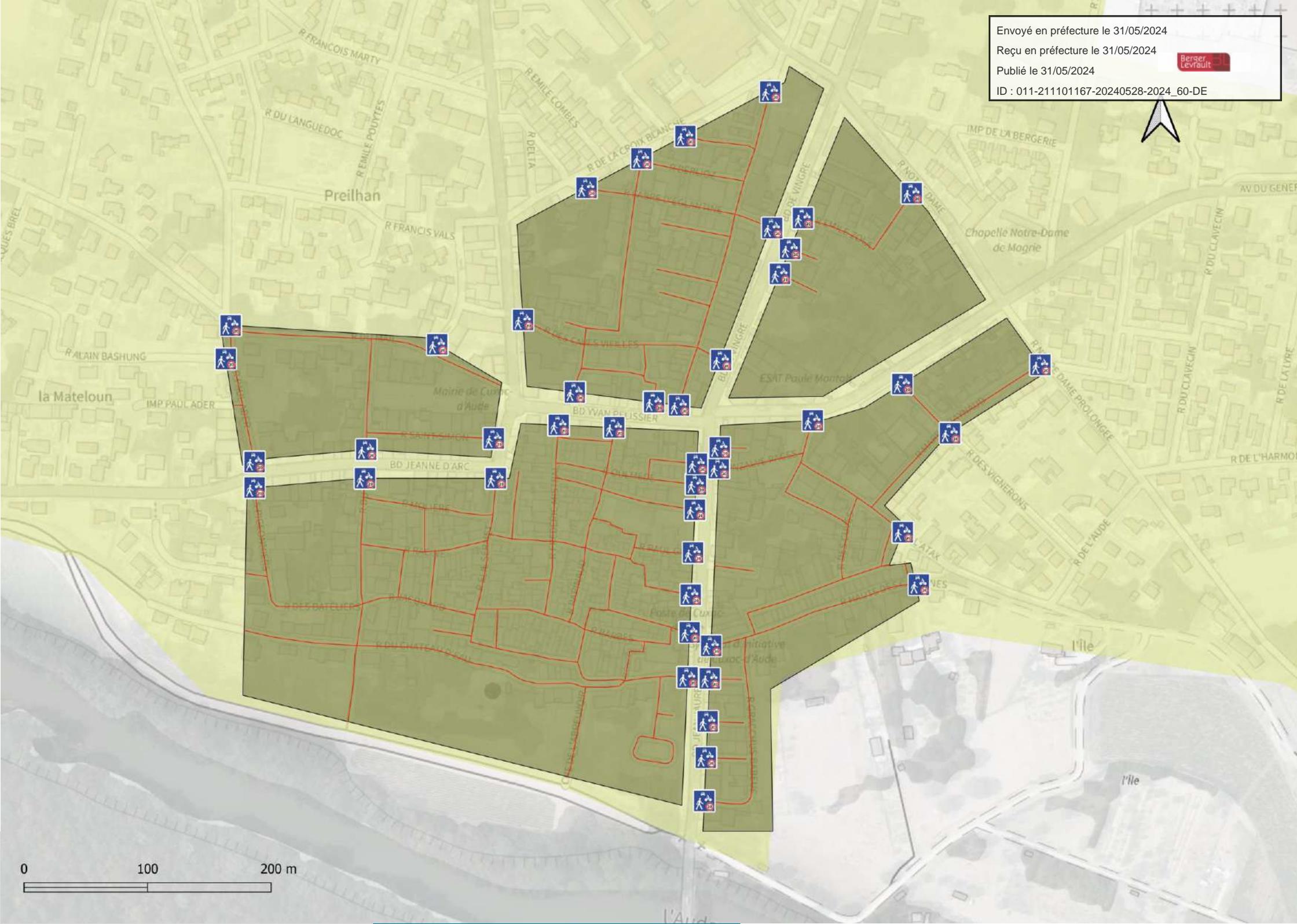


Source : googlemaps, Grenade sur Garonne

Source : CEREMA,
Aménager des rues
apaisées



Envoyé en préfecture le 31/05/2024
Reçu en préfecture le 31/05/2024
Publié le 31/05/2024
ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Généraliser les doubles sens cyclables

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



03

Sens de circulation

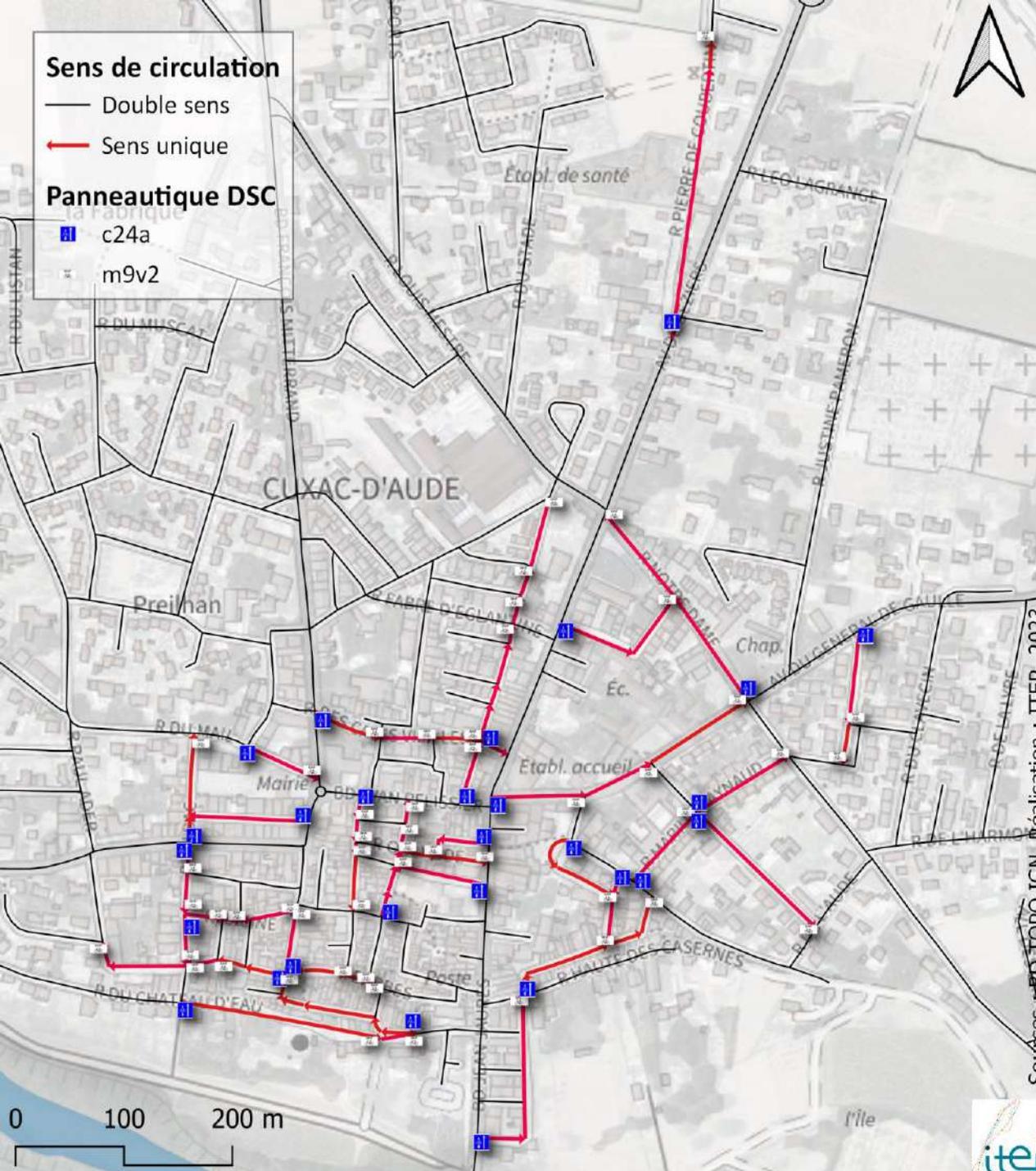
— Double sens

— Sens unique

Panneautique DSC

■ c24a

■ m9v2



Sources : BD TOPO IGN. Réalisation : ITER, 2023



Objectif : inscrire le vélo dans le paysage et donner aux cyclistes un avantage en termes de temps de parcours



- Descriptif de l'action :**
- Le Double Sens Cyclable est l'aménagement permettant au vélo de prendre les voies à sens unique à contre sens des véhicules motorisés. Les DSC sont gérés par l'article R. 412-28-1 du Code de la route : « Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. ».
 - Le panneau m9v2 vient en complément du panneau sens interdit (B1). Les panneaux c24a/c24c sont facultatifs mais conseillés.



- Conditions de réussite :**
- Nécessite une forte sécurisation des intersections et une campagne de communication d'envergure pour expliquer ce dispositif,
 - Suppression de stationnement nécessaire sur certaines rues pour sécuriser la pratique du vélo (notamment sur la rue Notre Dame).



Coût estimatif :
Investissement : 22K € (panneaux + marquage au sol)



Portage et partenaires :

- Portage : Cuxac d'Aude
- Partenaires :



Subventions mobilisables :



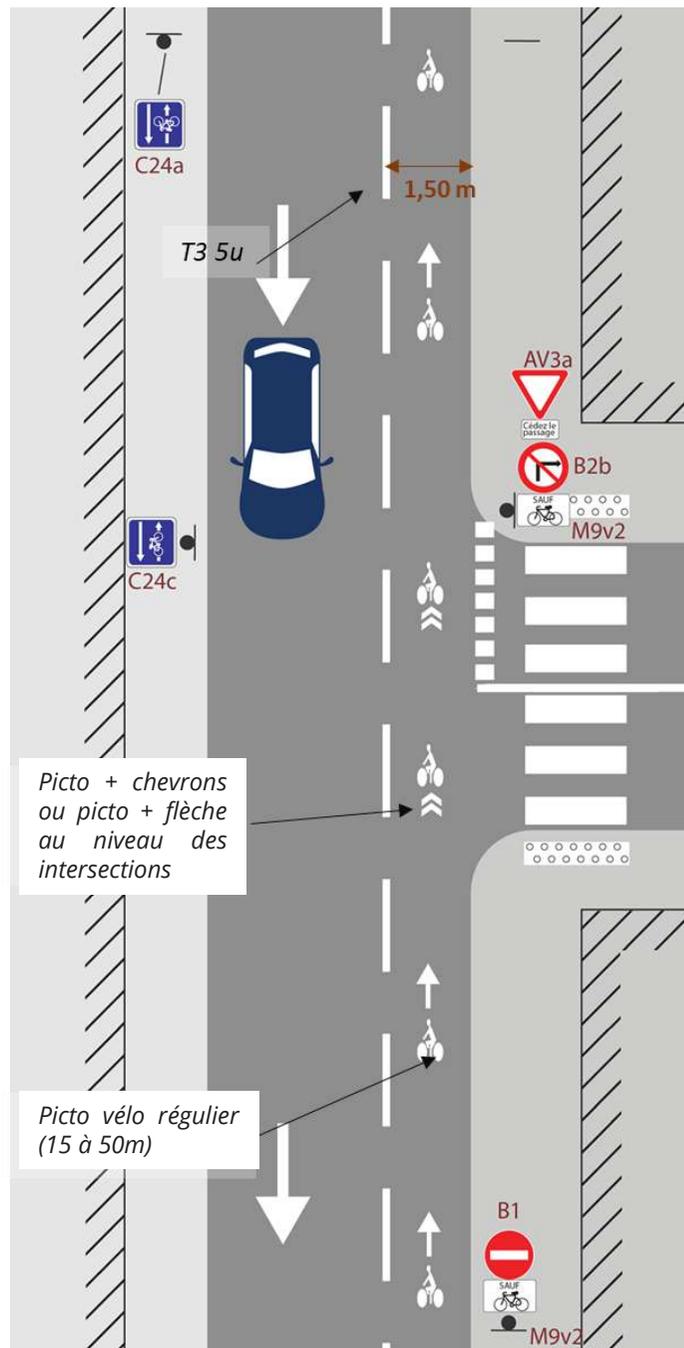


Schéma de principe d'aménagement : largeur de chaussée > 4m

Section courante :

- Panneau C24a en entrée de sens unique sauf cyclistes, panneau M9v2 sous le panneau B11 (sens interdit sauf cyclistes)
- Largeur de la bande en double sens cyclable : 1,5m hors marquage. En cas d'impossibilité de matérialiser une bande de cette largeur, il est possible exceptionnellement de dimensionner une bande d'1,25m de large. Ce sous dimensionnement est à proscrire si la vitesse effective est supérieure à 30 Km/h.
- Le risque principal de collision se trouve aux intersections intermédiaires. Prévoir une signalisation verticale (c24c) et horizontale (pictogramme vélo + double chevron) en plus du panneau M9v2
- En section, Picto vélo au milieu de la bande de 1,5 m + flèche tous les 15m

Intersections :

- Mise en place du panneau DSC C24c sur les branches perpendiculaires.
- Cédez-le-passage et balise J12 (vérifier giration bus si nécessaire) en fin de section au niveau du carrefour.
- Pictogramme vélo et double-chevrons sur la traversée du carrefour

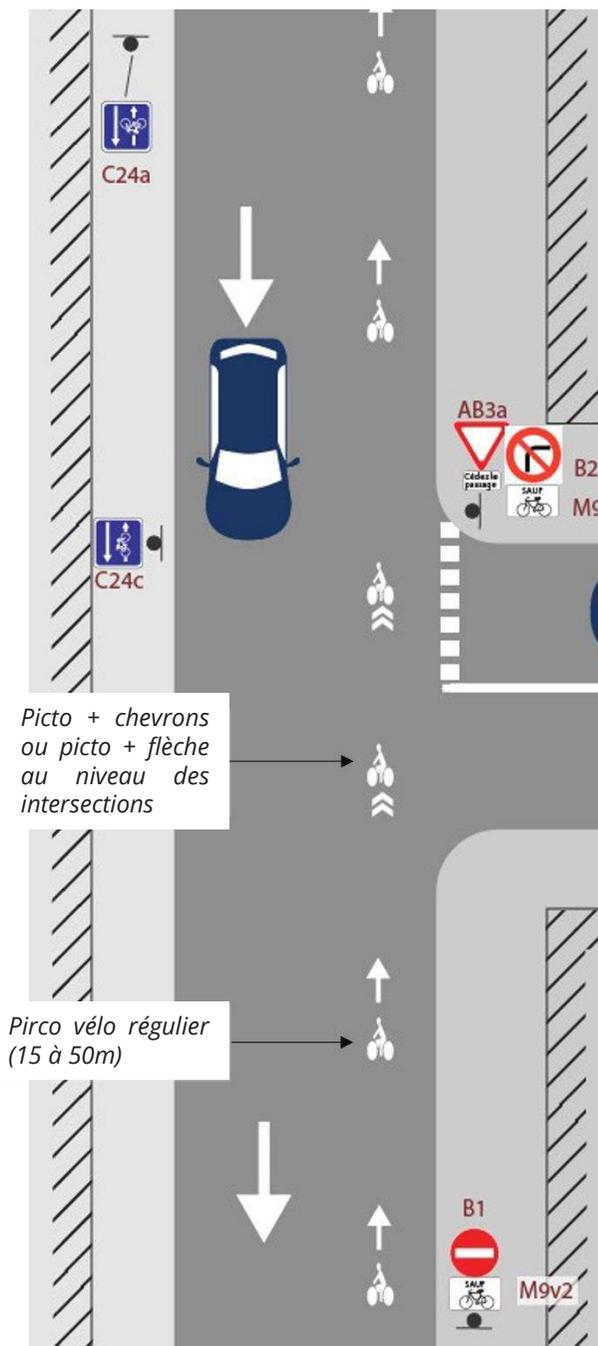


Schéma de principe d'aménagement : largeur de chaussée < 4m

Section courante :

- Le risque principal de collision se trouve aux intersections intermédiaires. Prévoir une signalisation verticale (c24c) et horizontale (vignette vélo + double chevron).
- Panneau C24a en entrée de sens unique sauf cyclistes, panneau M9v2 sous le panneau B11 (sens interdit sauf cyclistes)
- Marquage au sol (flèche + Picto vélo tous les 15m) et aux intersections (Picto vélo + chevrons devant le stop ou le céder le passage).

Intersections :

- Mêmes principes que pour une largeur de voirie < 4m

De préférence :



A défaut (non recommandé) :

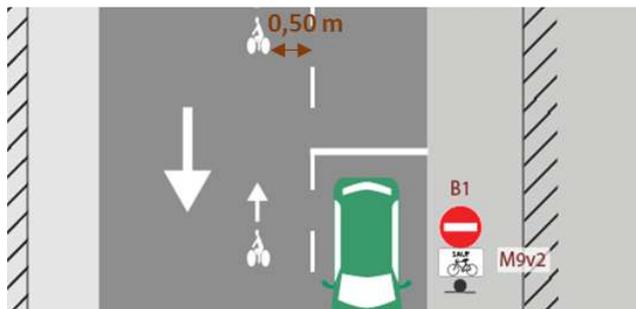
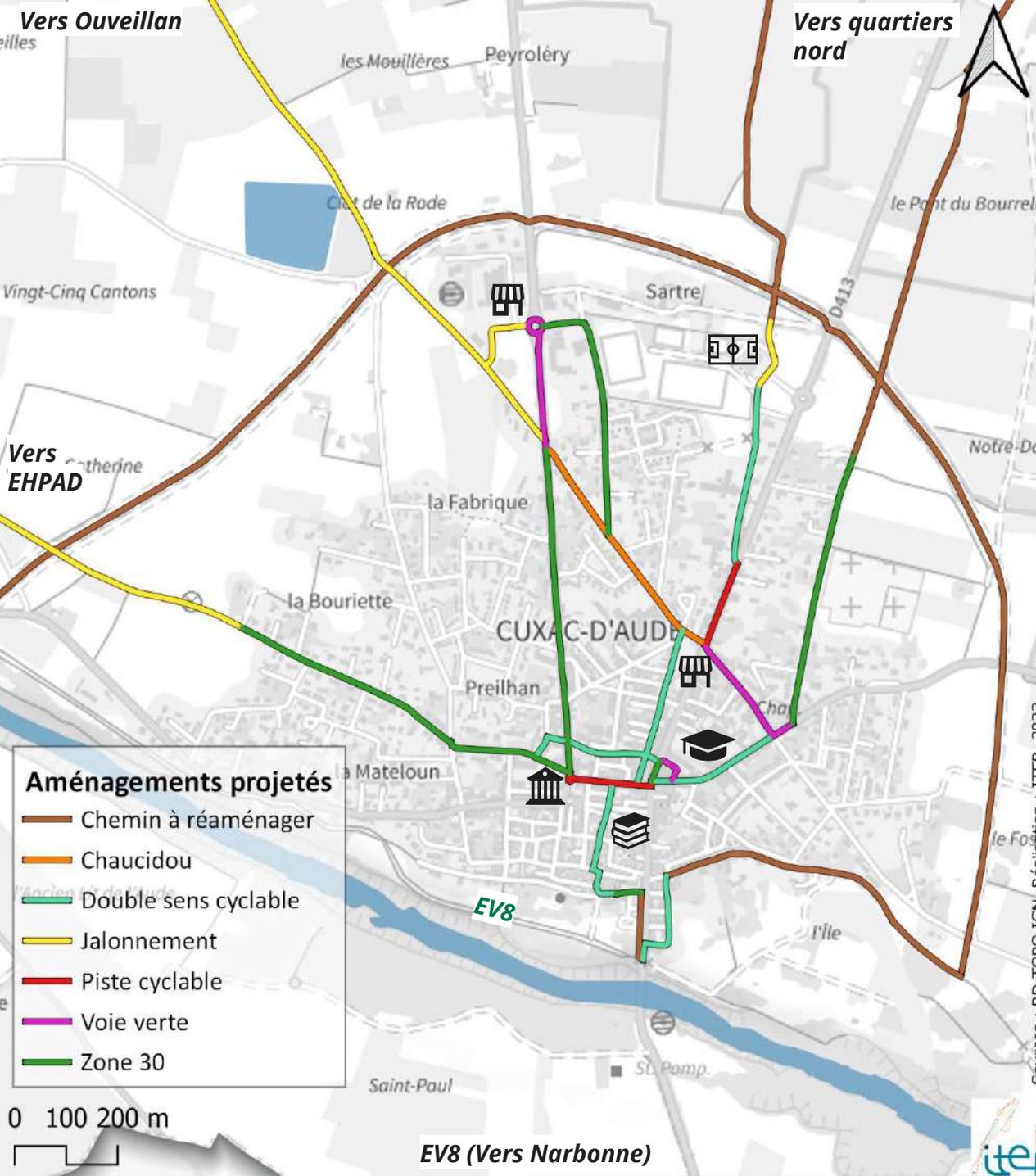


Schéma de principe d'aménagement : implantation du stationnement

- Le stationnement doit être implanté en priorité à droite dans le sens de la circulation automobile.
- Dans le cas contraire, le marquage au sol tient compte de l'éloignement nécessaire avec le véhicule (la figurine démarre à 50cm de la limite de place de stationnement, comme présenté dans le schéma ci-contre). Le marquage de la bande d'emportiage n'est pas nécessaire.
- En cas de présence de stationnement de part et d'autre de la chaussée, il est recommandé d'étudier la faisabilité d'une suppression du stationnement du côté du DSC afin d'insérer une bande à contre sens.
- Il est fortement déconseillé d'implanter du stationnement en épi, inversé ou non, du côté du DSC. Un réaménagement de la voirie doit permettre, le cas échéant, de positionner le stationnement en épi inversé à droite dans le sens de la circulation automobile.
- Si possible, supprimer ponctuellement une place de stationnement afin de faciliter les croisements entre cyclistes et automobilistes



Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-bourg

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
Reçu en préfecture le 31/05/2024
Publié le 31/05/2024
ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Objectif : encourager à la pratique des modes actifs pour des trajets réalisés sur la commune

Descriptif de l'action :

- Identifier un maillage cyclable permettant de desservir les principales polarités de la commune

Conditions de réussite :

- Aménager des itinéraires continus
- Porter une attention particulière sur les intersections

Coût total estimatif des itinéraires du centre-bourg :

Investissement :

- À court terme : 100K€
- À moyen terme : 200K€
- À long terme : 360K€

Portage et partenaires :

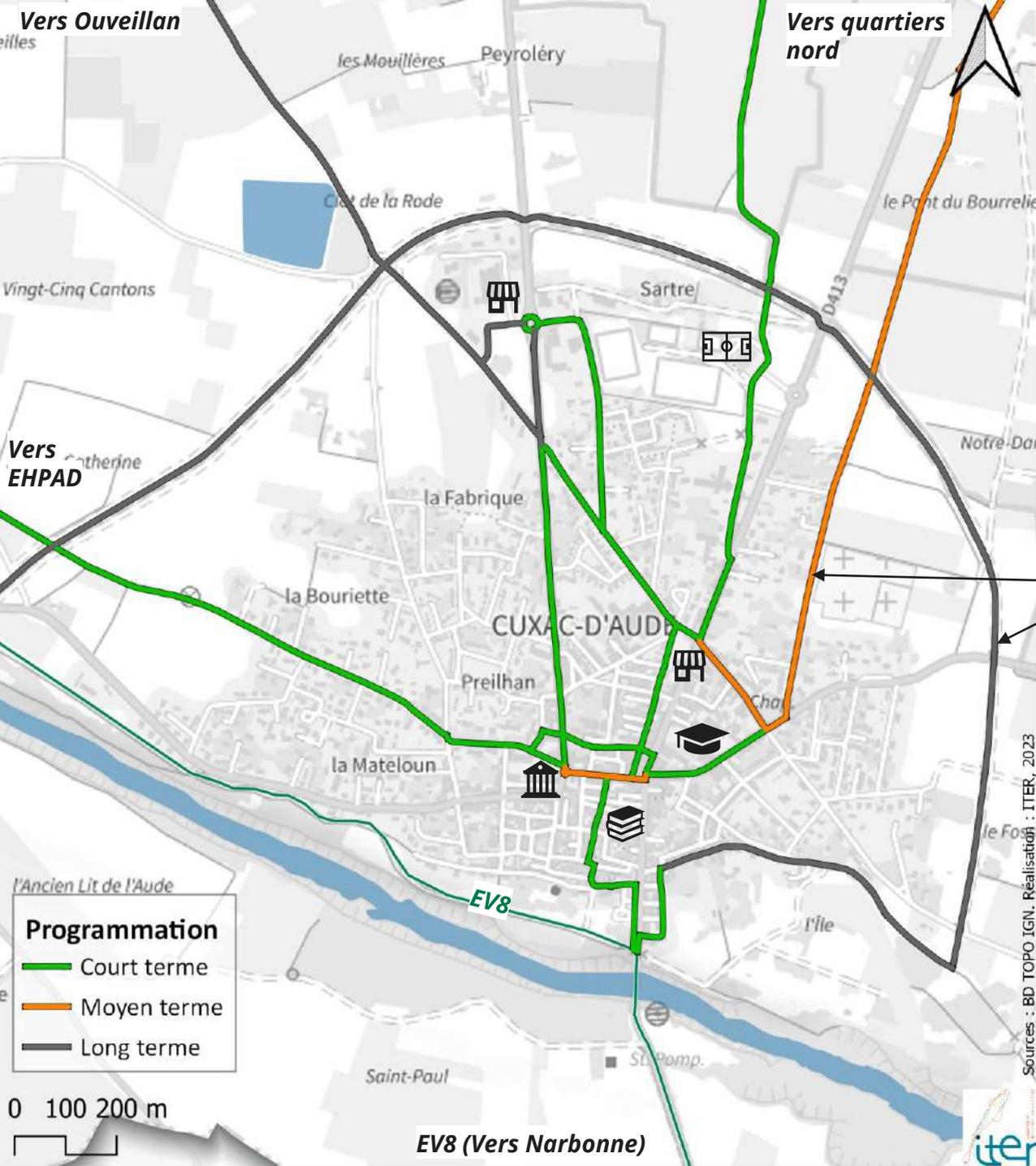
- Portage : Commune
- Partenaires : Département, syndicat des digues

Subventions mobilisables : AAP Fonds Mobilités Actives, fonds de concours Grand Narbonne, DSIL ou DETR

Calendrier de mise en œuvre :

← 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 →

Sources : BD TOPO IGN. Réalisation : ITER, 2023

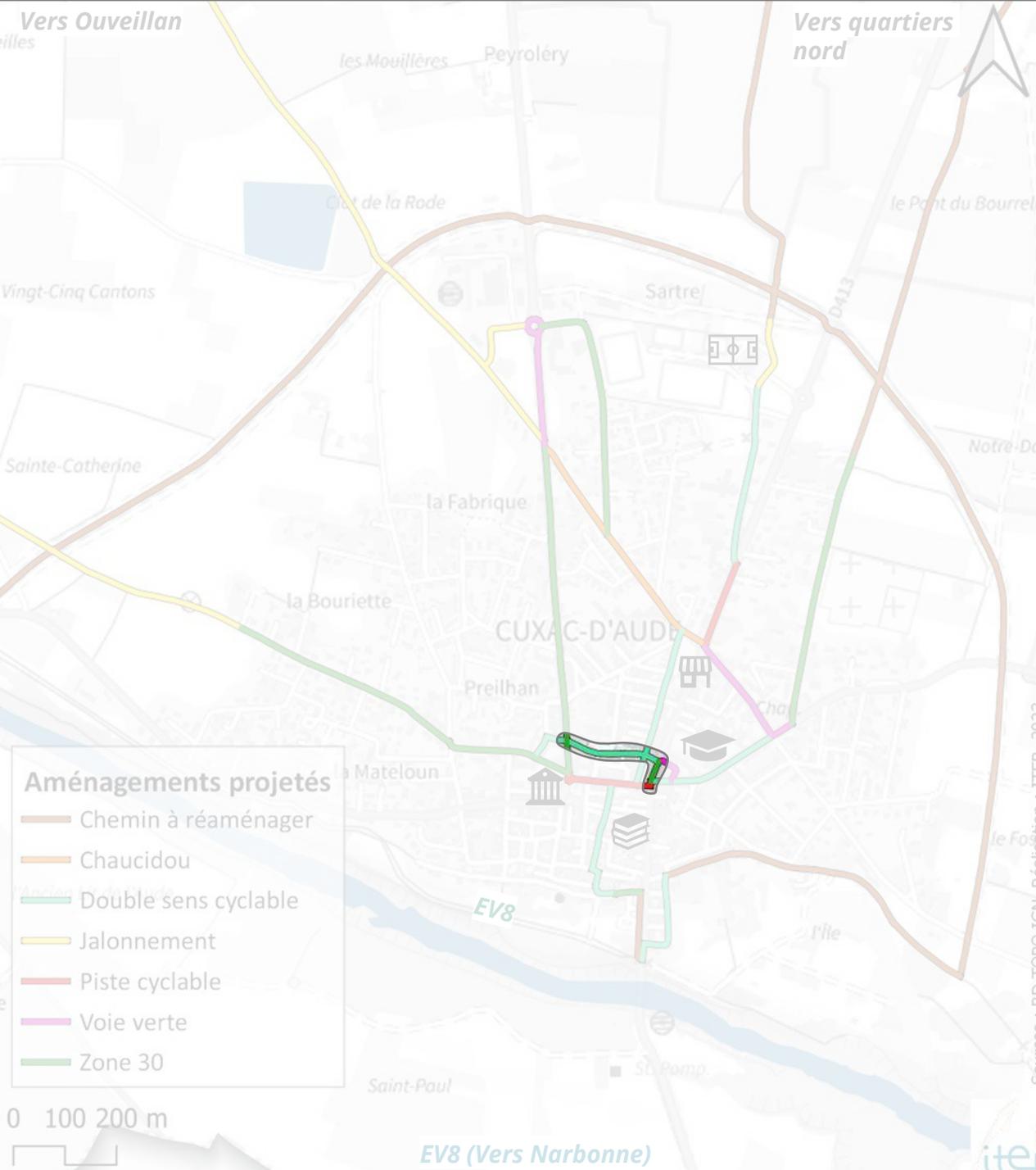


Proposition de programmation pluriannuelle des itinéraires du centre-bourg

Jalonnement à court terme des itinéraires

Sources : BD TOPO IGN. Réalisation : ITER, 2023





Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-ville

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

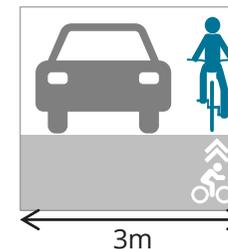


Objectif : aménager à moindre coût et à court terme un itinéraire cyclable via la rue des Caves Vieilles



Descriptif de l'action :

- Mise en double sens cyclable de la rue des Caves Vieilles (cf fiche action spécifique aux doubles sens cyclables).
- Sécurisation des connexions en amont/aval de la rue
- Coupe en travers :



Conditions de réussite :

- Sécurisation des carrefours en amont/aval de la rue des Caves Vieilles
- Communication à mener sur le double sens cyclable pour sensibiliser les usagers



Coût estimatif :

Investissement : 35 000 €



Portage et partenaires :

- Portage : Cuxac d'Aude
- Partenaires : Département (traversée des RD)



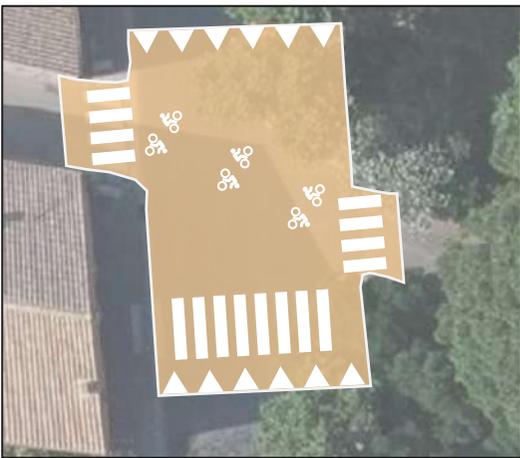
Subventions mobilisables : DSII ou DETR, fonds de concours du Grand Narbonne



Calendrier de mise en œuvre :



- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux



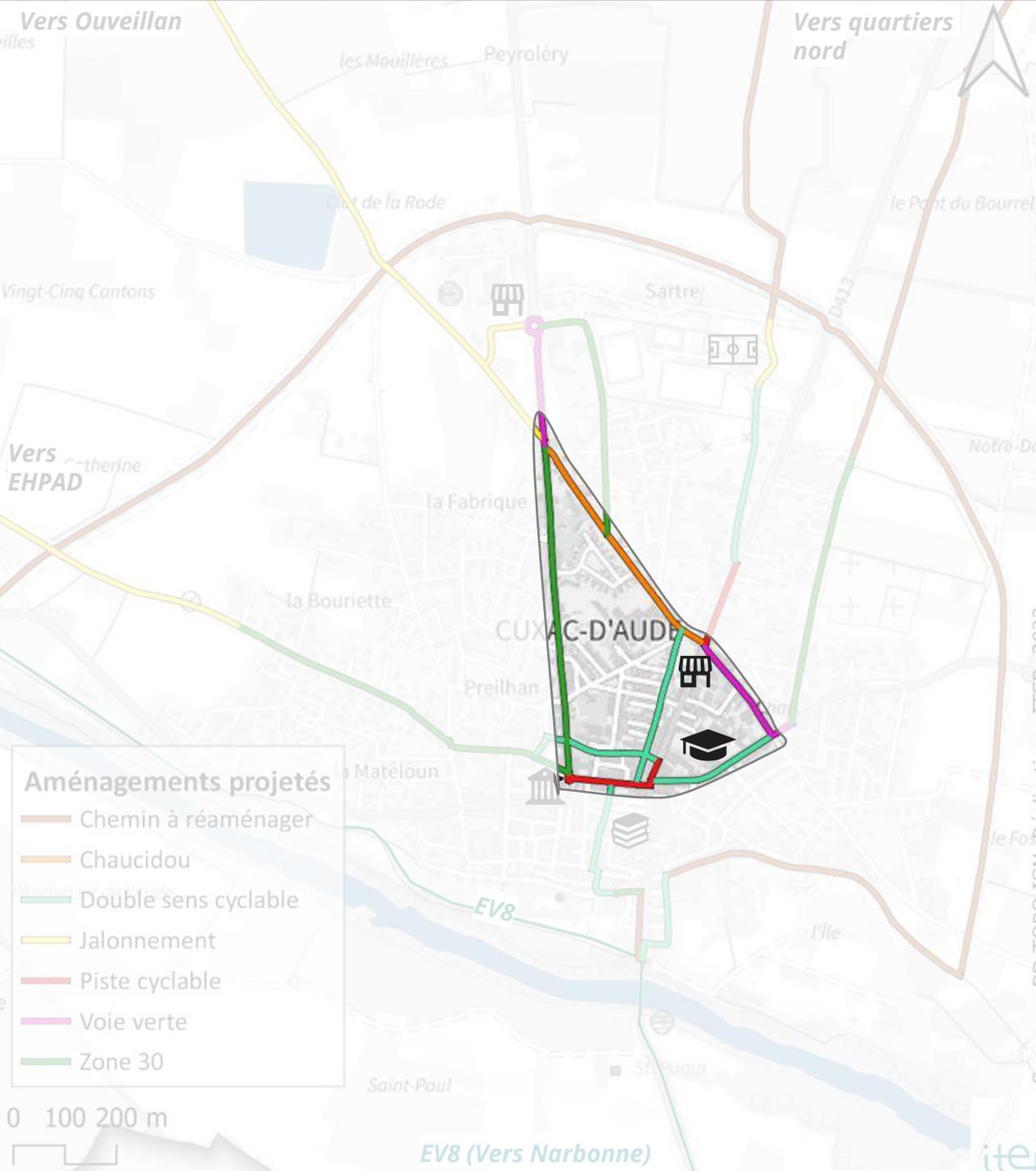
Aménagement d'un plateau pour sécuriser la traversée de la RD13



Rue des Caves Vieilles

Connexion aux écoles :

- Option 1 (à privilégier) : création d'un droit de passage au sein de l'Ansei permettant une connexion facilitée vers le secteur des écoles depuis la rue des caves vieilles. La traversée du Bd de Vingré nécessite une sécurisation par l'aménagement d'un plateau.
- Option 2 (dégradée) : Si la création d'un droit de passage au sein de l'Ansei est impossible, et compte tenu de la difficulté à aménager le boulevard de Vingré entre la rue des Caves Vieilles et l'Av Charles de Gaulle, les cyclistes sont renvoyés sur la chaussée (ou sur le trottoir pour les enfants de moins de 8 ans).



Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-ville

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



045

L'évolution du plan de circulation peut permettre de libérer de l'emprise pour implanter une infrastructure cyclable qualitative sur Pélissier.

Pour vérifier la faisabilité de cette évolution du plan de circulation, des comptages Origine-Destination par relevé de plaques ont été réalisés le mardi 21 novembre en heure de pointe du matin et du soir. Des compteurs automatiques ont également été posés du 21 au 27 novembre.

Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-ville

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

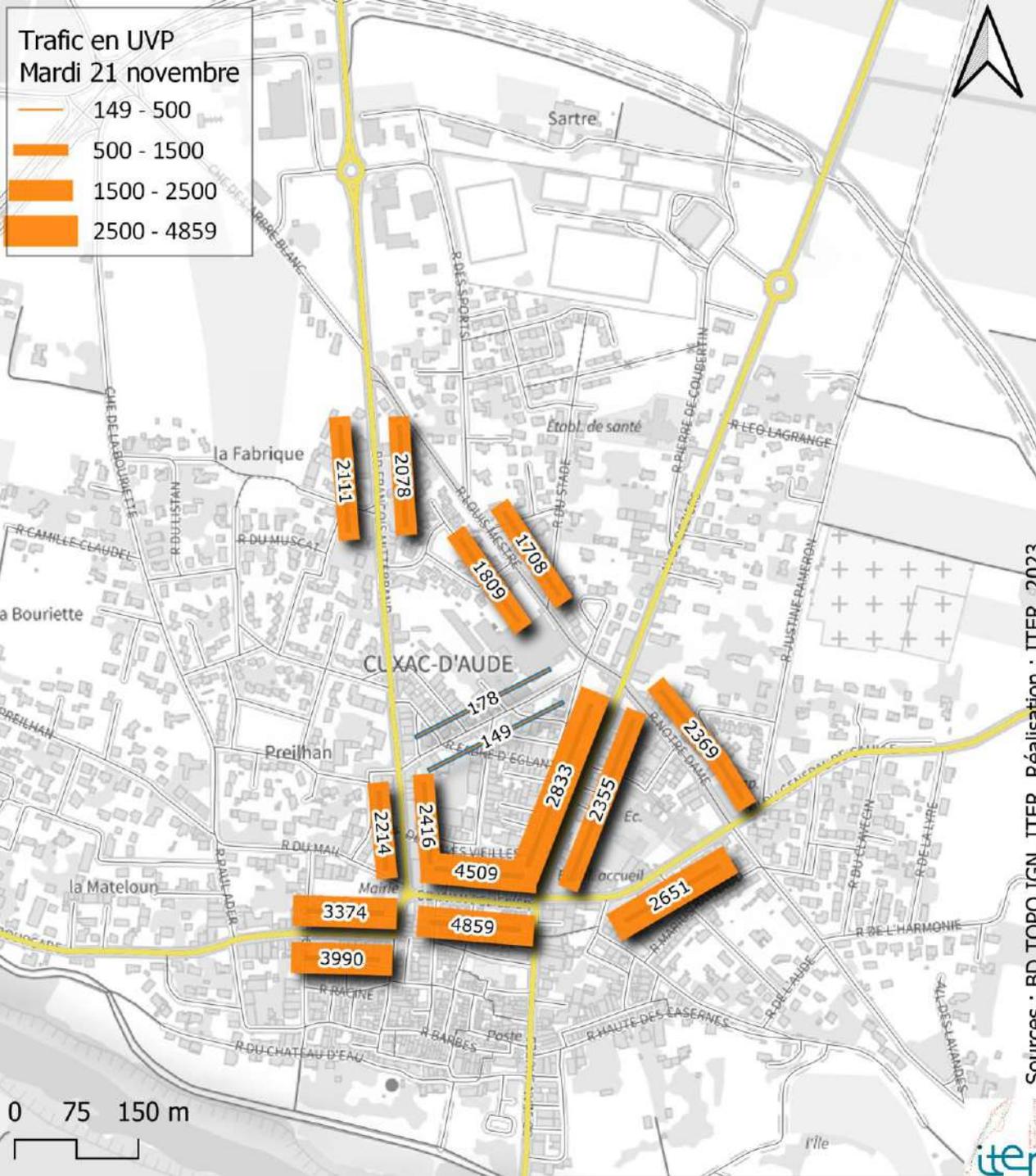
Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

04b



Trafic en UVP
Mardi 21 novembre



Sources : BD TOPO IGN, ITER. Réalisation : ITER, 2023

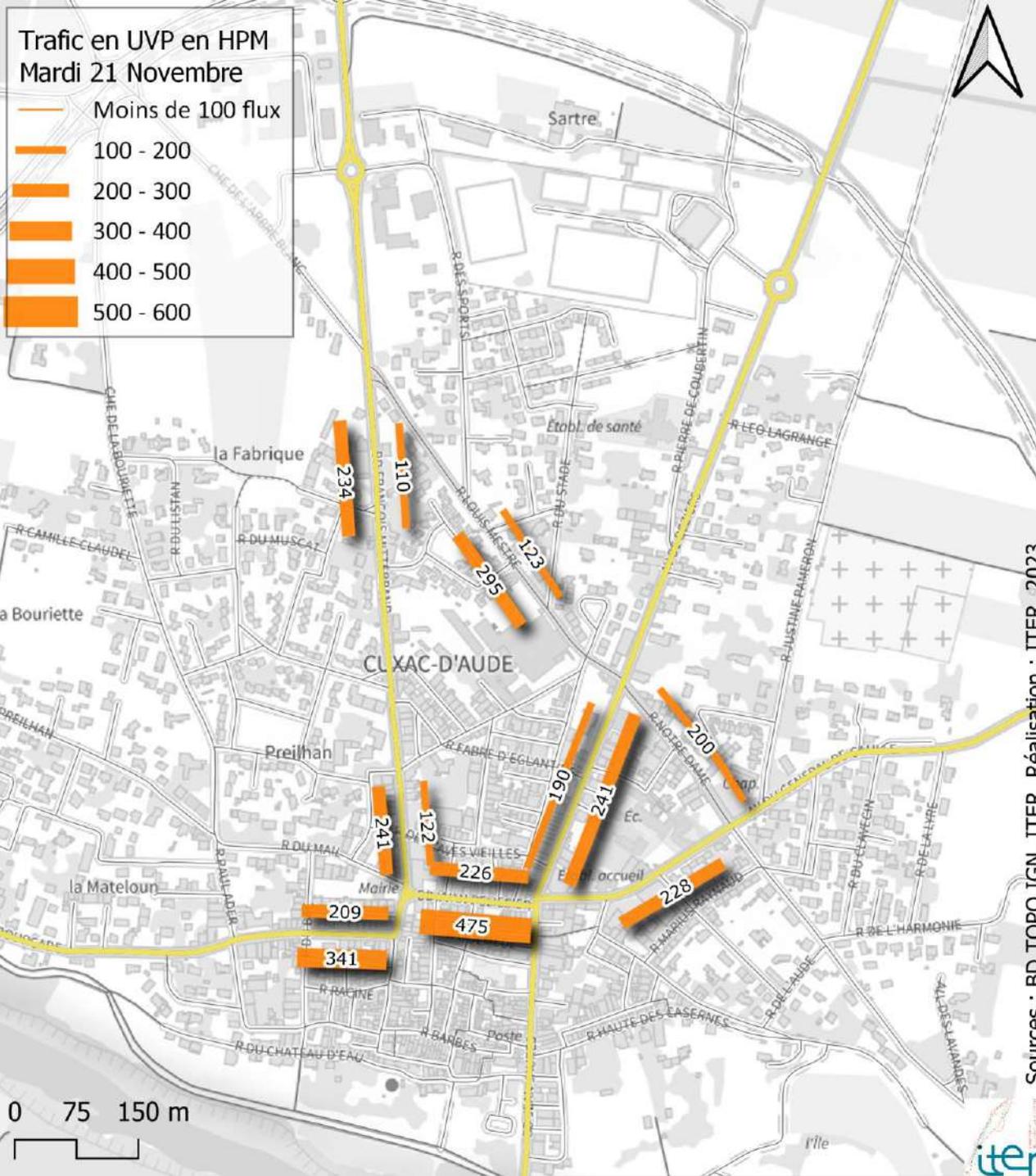
- Les parts PL sont assez faibles,
- L'axe Pélissier <-> Jeanne d'Arc est le plus chargé
- Louis Mestre est légèrement moins chargé que Mitterrand (nord)

Localisation du compteur	TOTAL_VL	TOTAL_PL	TOTAL UVP	TOTAL_Part_PL
Bd Pélissier	9154	107	9368	1,1%
Bd Jeanne d'Arc	7182	91	7364	1,2%
Bd Vingré	5068	60	5188	1,2%
Bd François Mitterrand Sud	4478	76	4630	1,6%
Bd François Mitterrand Nord	4047	71	4189	1,7%
Rue Louis Mestre	3447	35	3517	1,0%
Av de Gaulle	2597	27	2651	1,0%
Rue Notre Dame	2319	25	2369	1,1%
Rue de la Croix Blanche	323	2	327	0,6%

Voie	Sens	TOTAL_VL	TOTAL_PL	TOTAL UVP	TOTAL_Part_PL
Bd Pélissier	1	4401	54	4509	1,2%
Bd Pélissier	2	4753	53	4859	1,1%
Av de Gaulle	1	2597	27	2651	1,0%
Bd François Mitterrand Sud	1	2134	40	2214	1,8%
Bd François Mitterrand Sud	2	2344	36	2416	1,5%
Bd Jeanne d'Arc	1	3280	47	3374	1,4%
Bd Jeanne d'Arc	2	3902	44	3990	1,1%
Bd François Mitterrand Nord	1	2033	39	2111	1,8%
Bd François Mitterrand Nord	2	2014	32	2078	1,5%
Rue de la Croix Blanche	1	149	0	149	0,0%
Rue de la Croix Blanche	2	174	2	178	1,1%
Rue Louis Mestre	1	1692	8	1708	0,5%
Rue Louis Mestre	2	1755	27	1809	1,5%
Rue Notre Dame	1	2319	25	2369	1,1%
Bd Vingré	1	2301	27	2355	1,1%
Bd Vingré	2	2767	33	2833	1,2%

- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux

Trafic en UVP en HPM
Mardi 21 Novembre



Sources : BD TOPO IGN, ITER. Réalisation : ITER, 2023

- Les flux sont fortement déséquilibrés, avec un mouvement important vers Narbonne sur Mitterrand, Jeanne d'Arc et Pélissier.
- A l'inverse, Vingré est plus chargé dans la direction de Béziers que Narbonne.
- L'axe De Gaulle <-> Notre Dame traduit l'importance de la desserte scolaire.

Localisation du compteur	HPM_VL	HPM_PL	HPM_Total	UVP	Part_PL_HPM
Bd Pélissier	681	10	701	1,4%	
Bd Jeanne d'Arc	534	8	550	1,5%	
Bd Vingré	419	6	431	1,4%	
Bd François Mitterrand Sud	347	8	363	2,2%	
Bd François Mitterrand Nord	330	7	344	2,0%	
Rue Louis Mestre	408	5	418	1,2%	
Av de Gaulle	224	2	228	0,9%	
Rue Notre Dame	196	2	200	1,0%	
Rue de la Croix Blanche	32	1	34	2,9%	

Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-ville

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

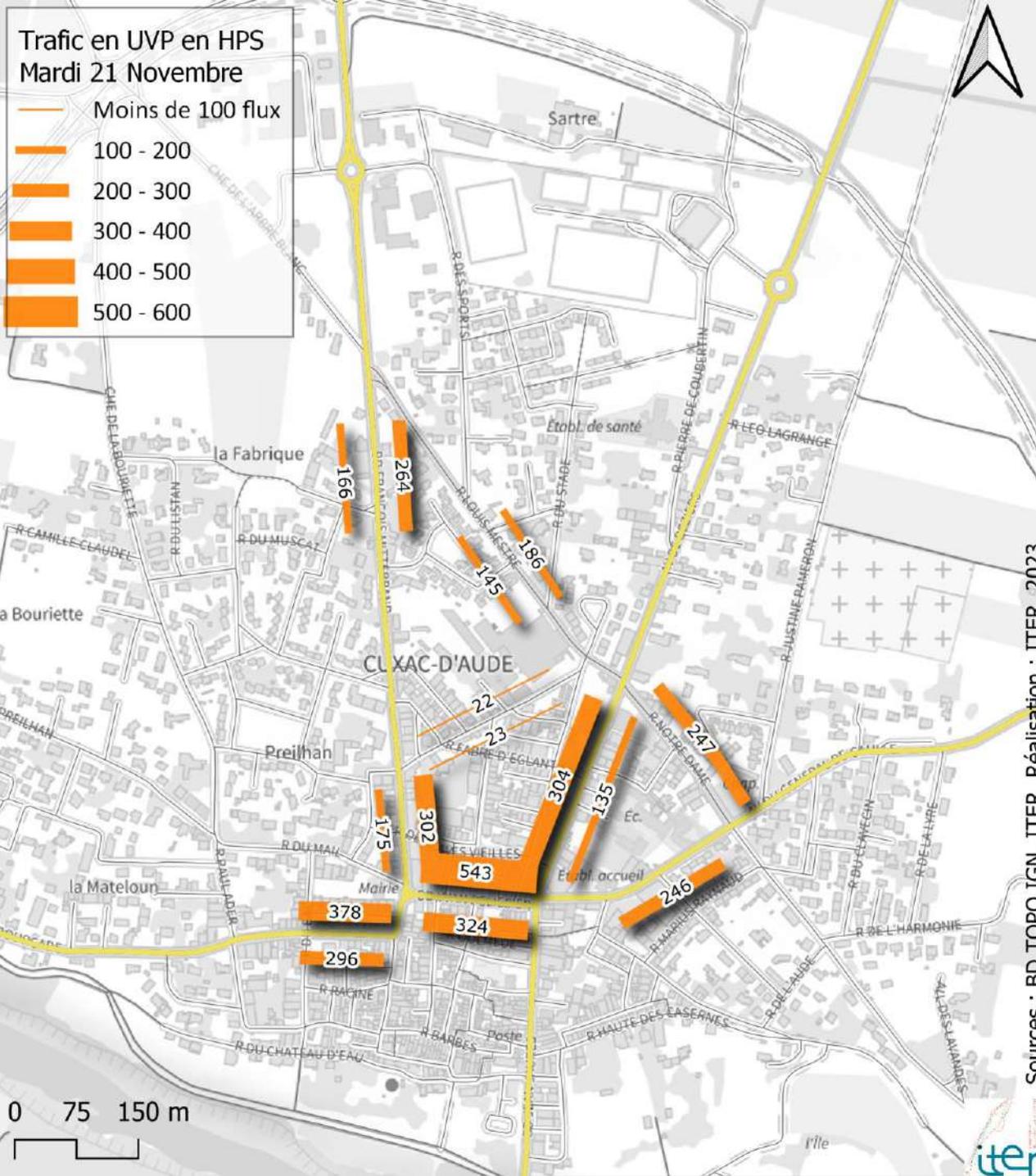
Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

04b



- On retrouve ce déséquilibre des flux, à l'inverse du matin.
- De la même façon, l'axe De Gaulle <> Notre Dame est chargé malgré la capacité réduite de la voie

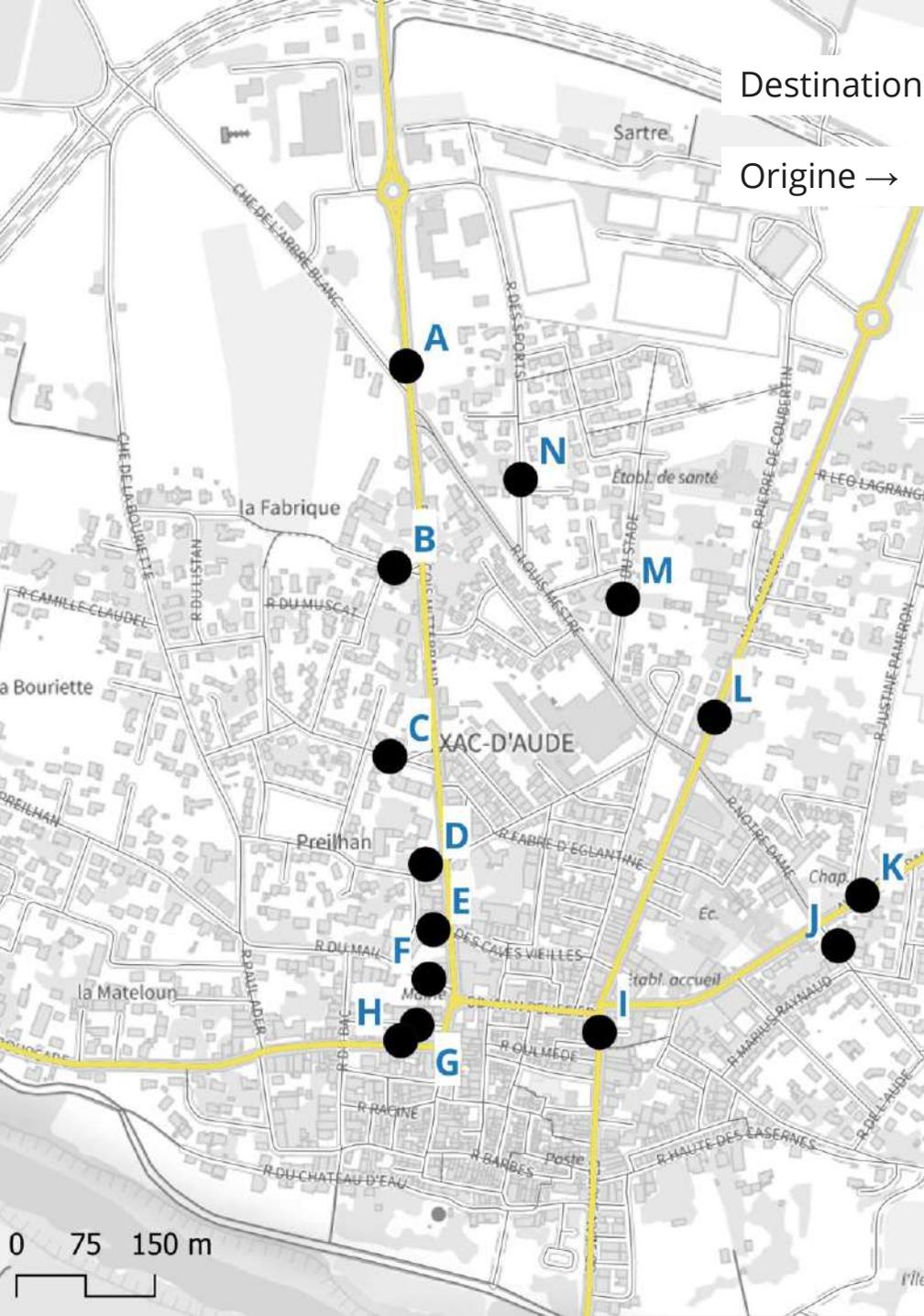


Sources : BD TOPO IGN, ITER. Réalisation : ITER, 2023

Localisation du compteur	HPS_VL	HPS_PL	HPS_Total	UVP	Part_PL_HPS
Bd Pélissier	857	5	867		0,6%
Bd Jeanne d'Arc	662	6	674		0,9%
Bd Vingré	433	3	439		0,7%
Bd François Mitterrand Sud	467	5	477		1,0%
Bd François Mitterrand Nord	422	4	430		0,9%
Rue Louis Mestre	329	1	331		0,3%
Av de Gaulle	242	2	246		0,8%
Rue Notre Dame	243	2	247		0,8%
Rue de la Croix Blanche	45	0	45		0,0%

0 75 150 m

- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux



Destination ↓

Origine →

HPM

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	
A	4	1	4	3	0	0	1	33	155	12	18	24	0	0	255
B	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4
C	2	0	0	0	0	0	0	2	10	0	0	1	0	0	15
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
F	1	0	0	0	0	0	0	1	9	0	1	1	0	0	13
G	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H	27	2	4	3	0	0	1	2	158	12	20	21	1	1	252
I	47	2	5	7	0	0	1	67	4	20	34	41	2	1	231
J	6	0	0	0	0	0	0	7	40	0	5	3	0	0	61
K	12	0	2	2	0	0	0	14	77	6	1	8	0	0	122
L	17	0	2	2	0	0	0	20	101	7	11	1	0	0	161
M	1	0	0	0	0	0	0	1	10	0	1	1	0	0	14
N	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3
	117	5	17	17	0	0	3	147	572	57	91	101	3	2	

HPM : 8h15-9h15

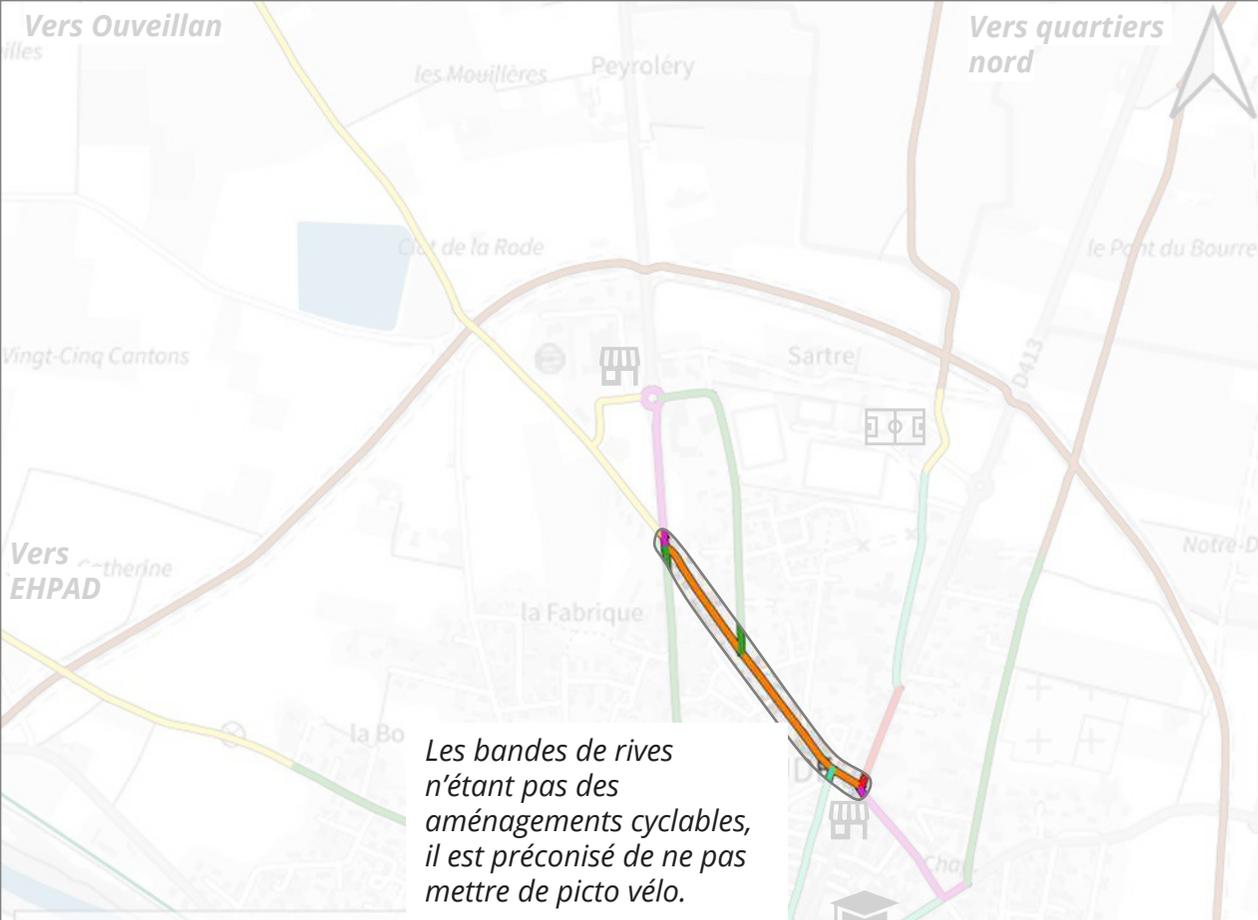
HPS : 16h45-17h45

Lecture : le matin, 155 UVP vont de A vers I. au total A émet 225 UVP et en reçoit 117.

HPS

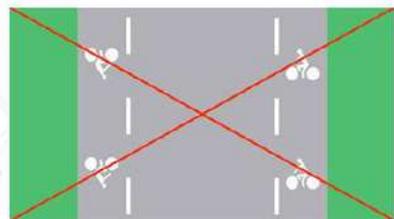
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	
A	1	0	6	6	0	0	1	29	95	2	15	23	3	0	181
B	2	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	1	0	0	8
C	7	0	7	0	0	0	0	6	18	0	2	4	0	0	44
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
F	5	0	1	0	0	0	0	5	19	0	1	4	0	0	35
G	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H	28	1	6	6	0	0	2	2	89	4	15	22	3	1	179
I	118	1	25	24	0	0	5	101	7	11	51	83	11	1	438
J	7	0	1	1	0	0	0	7	20	0	1	6	0	0	43
K	19	0	4	4	0	0	0	19	59	4	0	12	2	0	123
L	21	0	5	5	0	0	0	22	71	3	11	0	2	0	140
M	3	0	0	0	0	0	0	2	8	0	0	2	1	0	16
N	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	0	1	6
	212	2	55	46	0	0	8	195	393	24	96	158	22	3	

Quelques origines et quelques destinations concentrent la majorité des flux, en HPM et en HPS.

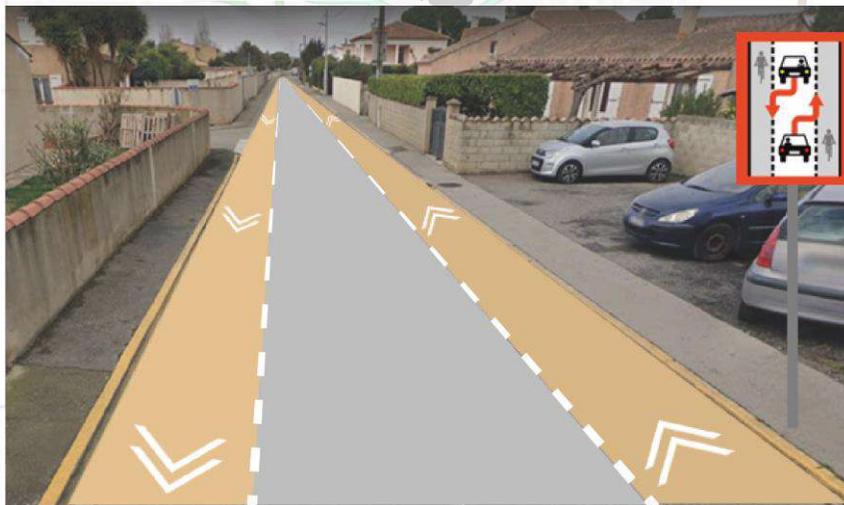


Les bandes de rives n'étant pas des aménagements cyclables, il est préconisé de ne pas mettre de picto vélo.

En revanche, l'ajout de la figurine vélo sur la rive est à proscrire, car il crée une confusion avec la bande cyclable, voie de circulation exclusivement réservée aux cyclistes, interdite à la circulation, l'arrêt et au stationnement motorisé¹.



Source : recommandations techniques du Cerema, fiche 37



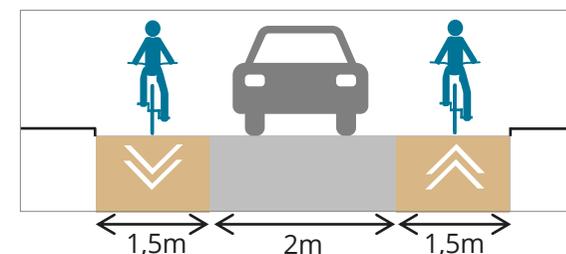
Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-ville

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024
ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Objectif : sécuriser la pratique du vélo et abaisser la vitesse motorisée

- Descriptif de l'action :**
- Mise en œuvre d'une chaussée à voie centrale banalisée sur la rue Louis Mestre
 - La largeur contrainte de la voirie ne permet pas de maintenir une largeur de voie de circulation à 2,5m, comme préconisé par le Cerema tout en aménageant des bandes de rives de 1,5m, largeur nécessaire au déplacement du cycliste.
 - Coupe en travers :



- Conditions de réussite :**
- La coloration des bandes de rive est une condition indispensable à la compréhension/visibilité du dispositif.
 - Une communication est nécessaire (notamment via des panneaux pédagogiques) auprès du grand public

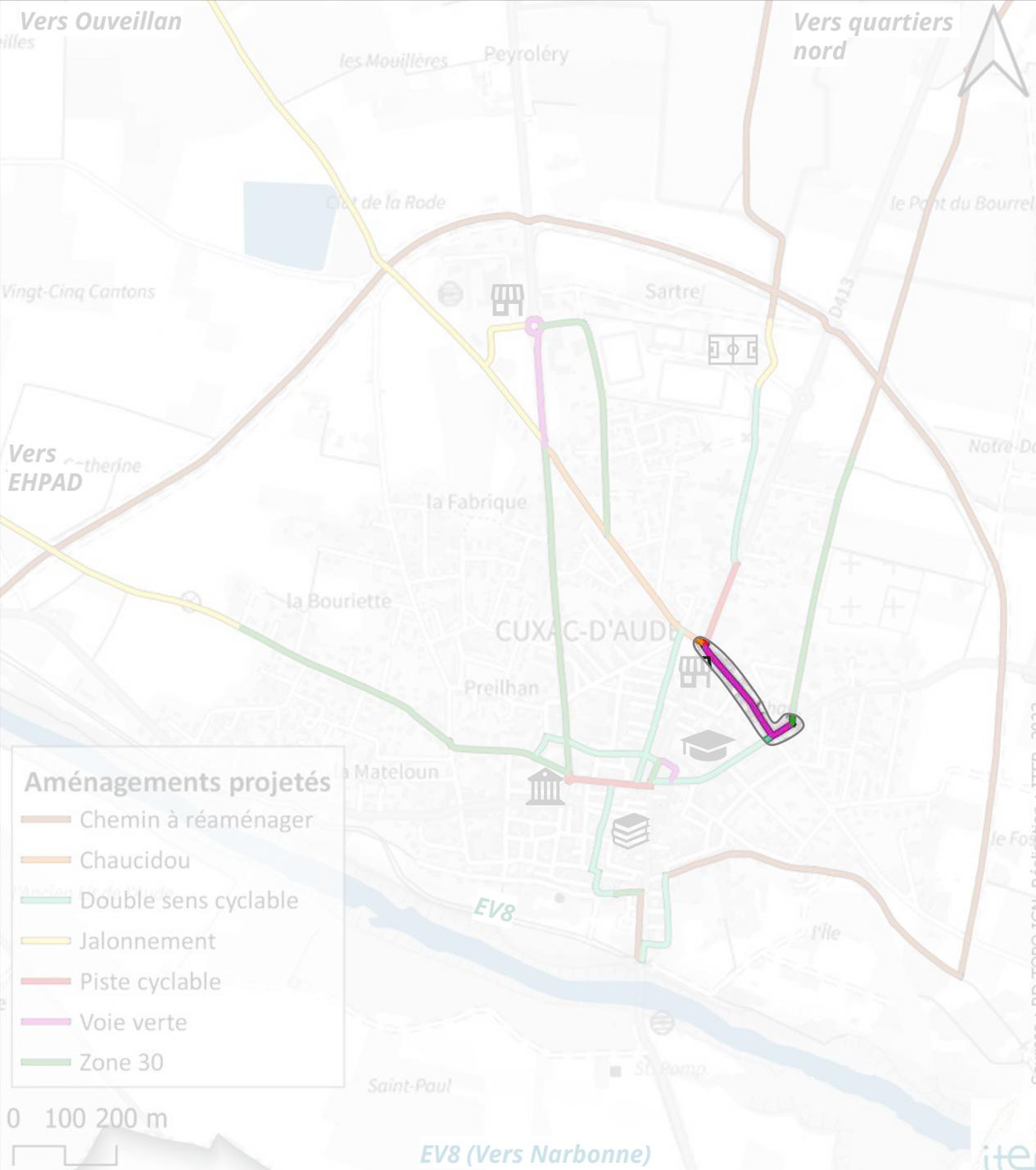
Coût estimatif :
Investissement : 13 500 €

- Portage et partenaires :**
- Portage : Cuxac d'Aude
 - Partenaires :

Subventions mobilisables : DSIL ou DETR



- Enjeux et attentes de l'étude
- Eléments de contexte
- Mobilité et potentiels cyclables
- Aménagements et services**
- Synthèse et enjeux



Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-pôle

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
 Reçu en préfecture le 31/05/2024
 Publié le 31/05/2024
 ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Objectif : sécuriser la pratique du vélo sur la rue Notre Dame passage obligé pour accéder aux écoles depuis les quartiers nord

Descriptif de l'action :

- La rue Notre Dame est un axe contraint en termes de possibilités d'aménagements :
 - C'est une voirie de transit supportant un tarif de PL
 - Les largeurs sont contraintes et non uniformes sur le linéaire
 - Il y a une nécessité de maintenir une dizaine de places de stationnement à destination des riverains
- Compte tenu de ce contexte, la proposition est d'aménager un site propre mixte piéton/cycles d'une largeur de 3m, tout en maintenant 10 places de stationnement à destination des riverains (voir explication ci-après).

Conditions de réussite :

- L'aménagement projeté ne doit pas descendre en dessous de 3m de largeur afin d'éviter des conflits entre piétons et cycles.
- Une étude de maîtrise d'œuvre/VRD est nécessaire, notamment pour vérifier la présence des réseaux enterrés.

Coût estimatif :
 Investissement : 100 000 €

Portage et partenaires :

- Portage : Cuxac d'Aude
- Partenaires : Département

Subventions mobilisables : AAP Fonds Mobilités Actives, DSIL ou DETR



- Enjeux et attentes de l'étude
- Eléments de contexte
- Mobilité et potentiels cyclables
- Aménagements et services**
- Synthèse et enjeux

Argumentaire sur le choix du type d'aménagement proposé rue Notre Dame

Cet axe a été mis en avant par la commune comme un tronçon aujourd'hui non sécurisé pour la pratique des piétons et cyclistes, notamment pour un public jeune voir très jeune (présence d'écoles). Pour rappel, la desserte des établissements scolaires et la sécurisation de leurs accès en modes actifs est une des priorités de la commune.

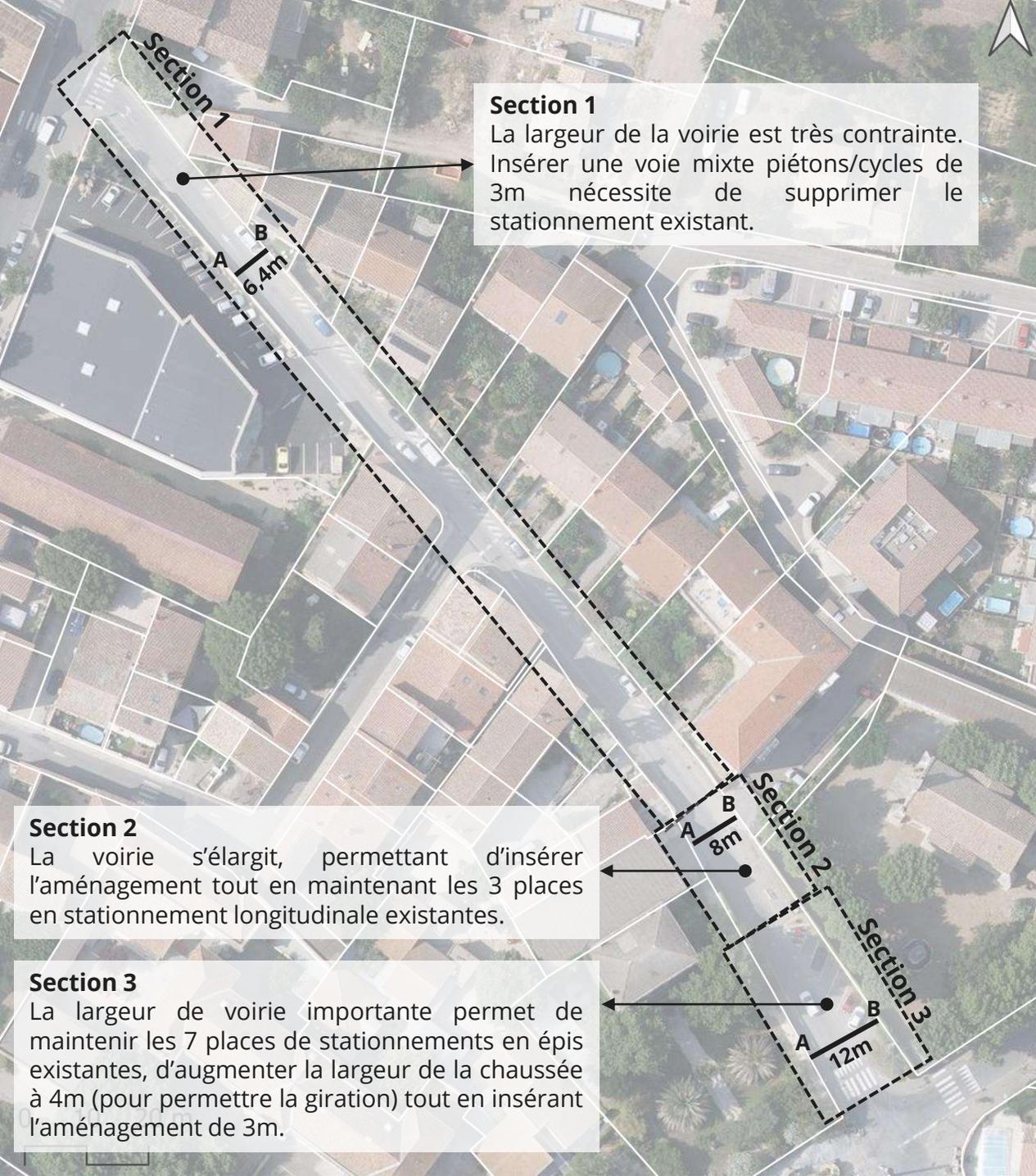
Cette voie est un axe de transit et un passage obligé pour les véhicules et poids lourds en provenance de Coursan.

Compte tenu de la vocation de cet axe en matière de trafic routier et du public cible (écoliers), il apparaît indispensable de créer un aménagement en site propre pour sécuriser la pratique des piétons et des plus jeunes cyclistes. La réglementation en zone 30 km/h de la rue Notre Dame est néanmoins également prévue dans le plan d'actions, et permettra de sécuriser une cohabitation vélo/voiture pour des cyclistes plus avertis et aguerris à la pratique du vélo.

La voirie est particulièrement contrainte en termes de largeur, et notamment sur sa partie Nord. Cet axe est déjà en sens unique, un travail sur le plan de circulation (suppression d'une voie de circulation) n'est donc pas envisageable.

La solution la plus qualitative possible compte tenu des contraintes fortes est d'insérer un aménagement en site propre continu de 3 m de large. Cet aménagement nécessite la suppression de places de stationnement et une réduction de la voie de circulation à 3m (impossibilité de descendre en dessous pour permettre l'accès des services de secours).

Nous sommes conscients que l'aménagement proposé ne respecte pas strictement les recommandations du Cerema, mais compte tenu des contraintes foncières et de circulation ainsi que du public cible, l'aménagement proposé est une solution qui améliore et sécurise grandement la pratique modes actifs (piétons et jeunes cyclistes) par rapport à aujourd'hui.



Section 1
La largeur de la voirie est très contrainte. Insérer une voie mixte piétons/cycles de 3m nécessite de supprimer le stationnement existant.

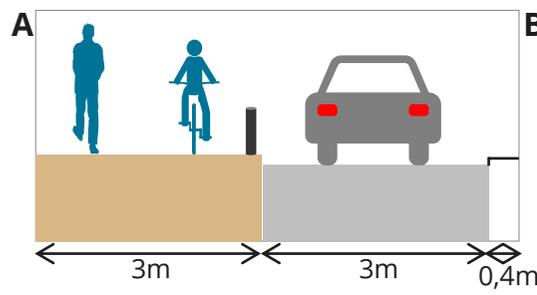
Section 2
La voirie s'élargit, permettant d'insérer l'aménagement tout en maintenant les 3 places en stationnement longitudinale existantes.

Section 3
La largeur de voirie importante permet de maintenir les 7 places de stationnements en épis existantes, d'augmenter la largeur de la chaussée à 4m (pour permettre la giration) tout en insérant l'aménagement de 3m.

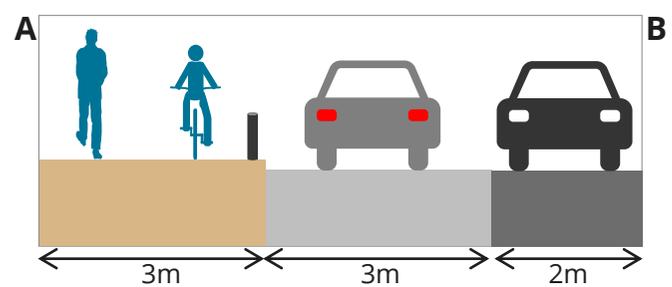
Propositions à compléter d'œuvre

Zoom sur la rue Notre Dame

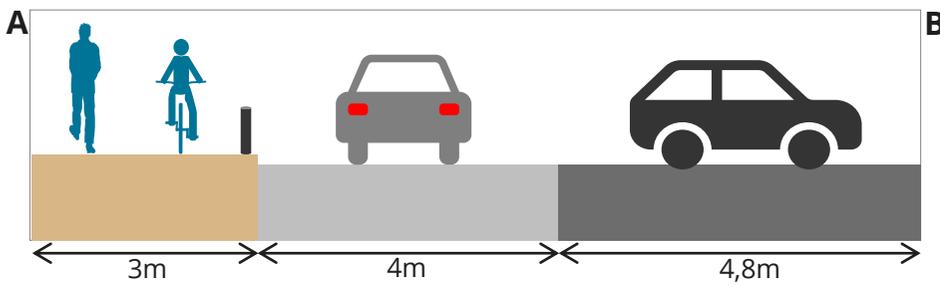
Section 1 :



Section 2 :



Section 3 :



- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux

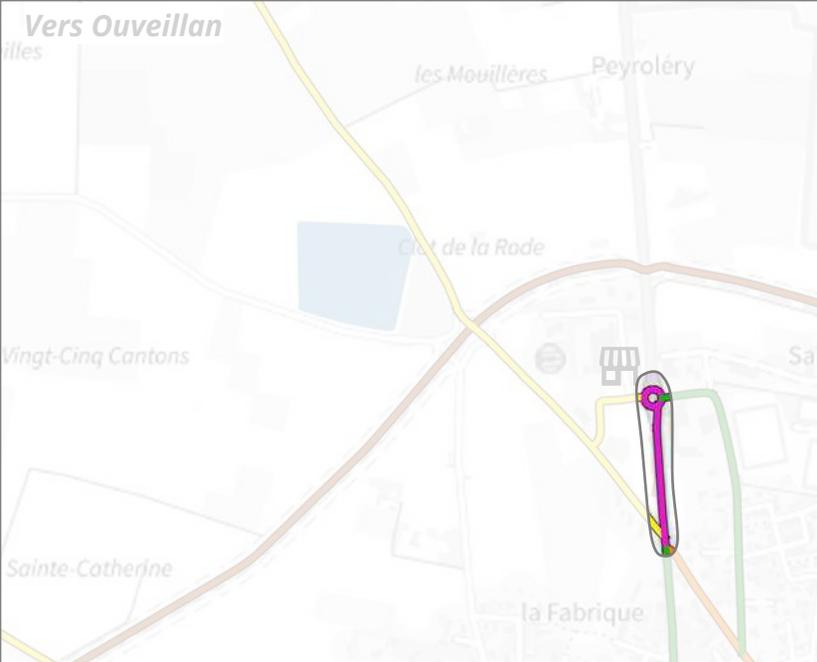


Schéma de principe d'aménagement du giratoire :



Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-pour

Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

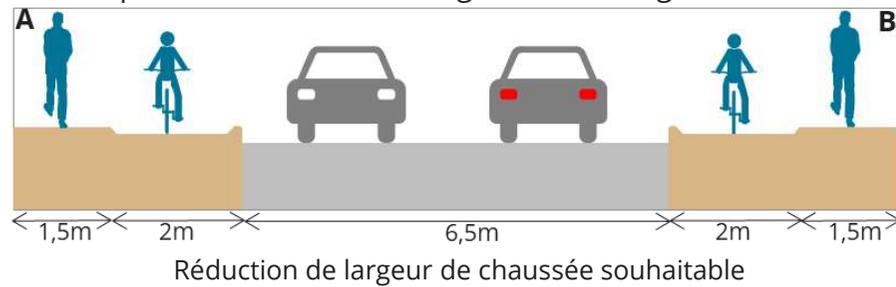
Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Objectif : sécuriser l'accès à la ZA Micropole et au Carrefour en aménageant le giratoire et le centre-pour dans un contexte non urbain

Descriptif de l'action :

- À court terme : aménagement de pistes cyclables autour de l'anneau du giratoire et matérialisation des traversées des branches. Le trafic, la vitesse pratiquée et la taille du giratoire ne permet pas d'envisager une cohabitation vélo/voiture.
- À plus long terme : insertion de pistes cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la RD13 depuis le giratoire et jusqu'au croisement avec la rue Louis Mestre. Un busage des fossés est nécessaire.
- Coupe en travers des aménagements le long de la RD :



Coût estimatif :

- Investissement :*
- à court terme : 50 K€ (sécurisation du giratoire)
 - à long terme : 120K€ (voies vertes le long de la RD)

Portage et partenaires :

- Portage : Cuxac d'Aude
- Partenaires : Département

Subventions mobilisables : AAP Fonds Mobilités Actives, fonds de concours Grand Narbonne, DSII ou DETR

Calendrier de mise en œuvre :



- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux



Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-pour

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024
ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Objectif : utiliser la digue existante pour aménager un itinéraire à vocation première de loisir en connexion avec l'EV8

Descriptif de l'action :

- La digue existante permet d'ores et déjà une pratique VTC/Gravel de l'itinéraire
- La priorité est de sécuriser les traversées des routes départementales : D1118, D13, D413 (voir fiche action ci-après)
- Dans un second temps, un travail peut également être mené sur le revêtement afin de permettre un accès à l'ensemble des types de vélo et aux autres modes de « glisse urbaine » (rollers, trottinettes, ...). Un travail fin est à mener avec le syndicat des digues pour identifier le revêtement adéquat.

Conditions de réussite :

- Sécurisation qualitative des traversées des RD

Coût estimatif :

Investissement :

- À long terme : 240K € (revêtement du chemin. Cout très variable selon le type de revêtement)

Portage et partenaires :

- Portage : Cuxac d'Aude
- Partenaires : Syndicat des digues, agence de l'eau, CD11

Subventions mobilisables : DSIL ou DETR



- Enjeux et attentes de l'étude
- Eléments de contexte
- Mobilité et potentiels cyclables
- Aménagements et services**
- Synthèse et enjeux



Schéma de principe de gestion des traversées des RD (option prioritaire)



Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-ville

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
Reçu en préfecture le 31/05/2024

041

Publié le 31/05/2024
ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Objectif : Rendre attractif et sécurisant les traversées des RD

Descriptif de l'action :

- Le principe est d'aménager des plateaux traversants au niveau des intersections avec les routes départementales. Les grands principes à suivre :
 - Même typologie d'aménagement que pour les matérialisations d'entrée en zone 30 sur le réseau principal (cf fiche action sur la zone 30) : plateau traversant coloré de couleur ocre.
 - Les cyclistes ne sont pas prioritaires pour traverser (matérialisation d'un cédez-le-passage)

Conditions de réussite :

- Assurer une bonne covisibilité entre cyclistes/piétons et automobilistes (vigilances sur la présence de masque de visibilité au niveau des traversées)
- Un simple marquage au sol ne suffit pas à sécuriser la traversée d'une route départementale

Coût estimatif :
Investissement : 25K €/traversée (à affiner avec le CD11)

Portage et partenaires :

- Portage : Cuxac d'Aude
- Partenaires : CD11

Subventions mobilisables : DSIL ou DETR



- Enjeux et attentes de l'étude
- Eléments de contexte
- Mobilité et potentiels cyclables
- Aménagements et services**
- Synthèse et enjeux

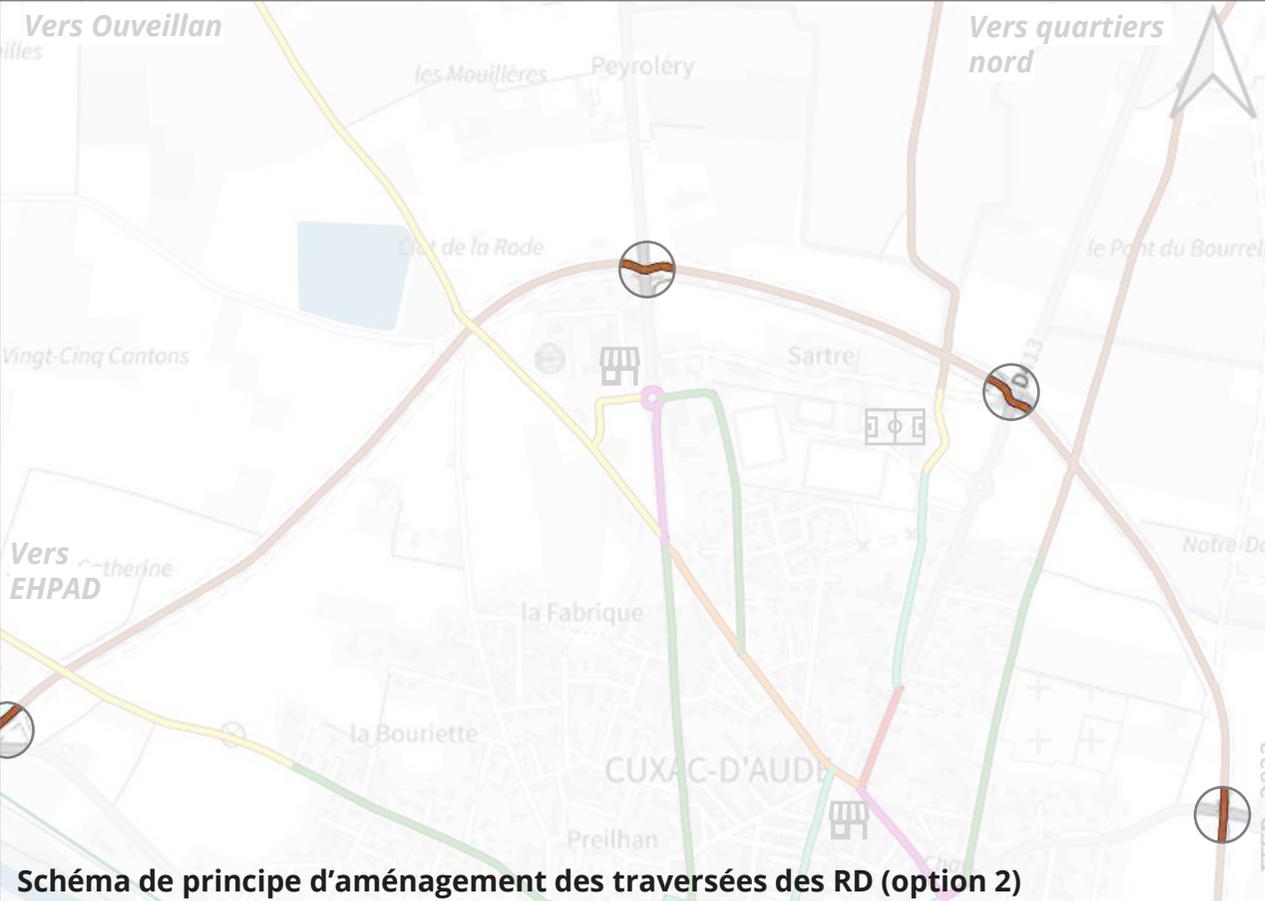
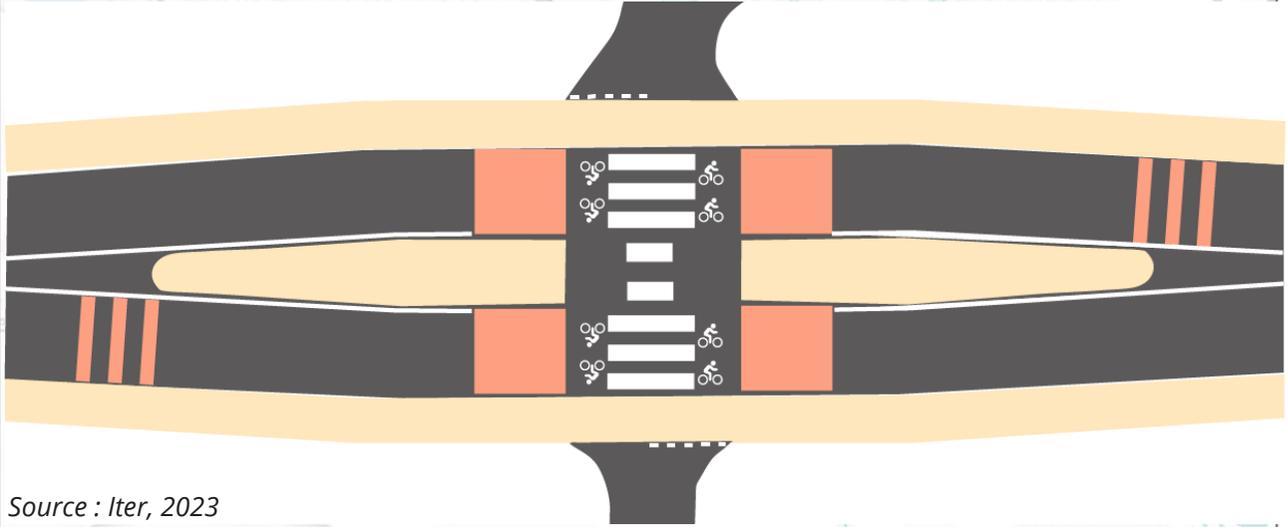


Schéma de principe d'aménagement des traversées des RD (option 2)



Source : Iter, 2023

Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-ville

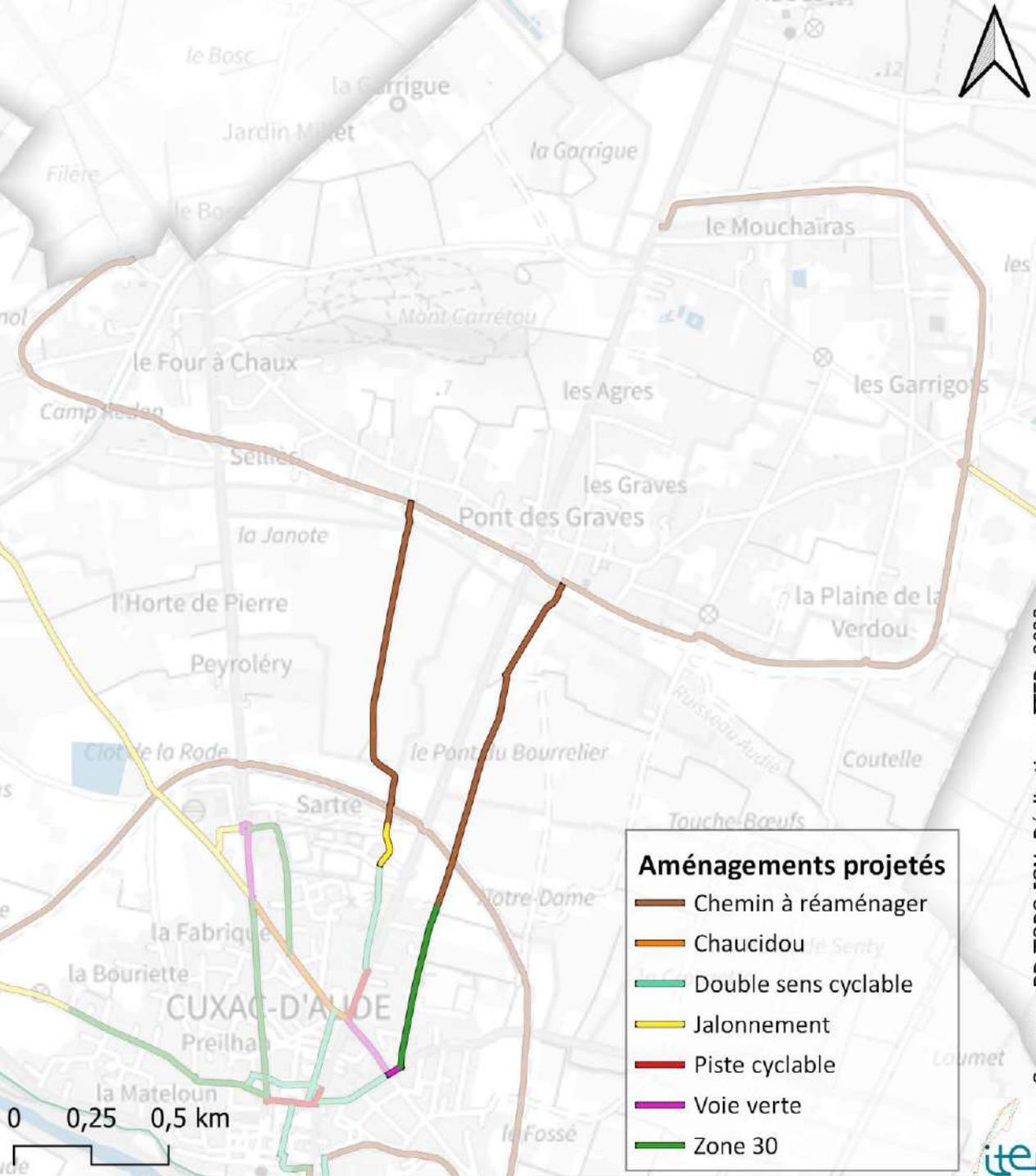
Envoyé en préfecture le 31/05/2024
 Reçu en préfecture le 31/05/2024
 Publié le 31/05/2024
 ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



D'autres aménagements sont possibles pour sécuriser les traversées des routes départementales.

Le schéma ci-contre illustre un aménagement « optimal ». Les grands principes sont les suivants :

- Les cyclistes ne sont pas prioritaires pour traverser (matérialisation d'un cédez-le-passage)
- Insertion d'un ilot central permettant de libérer une zone de stockage pour les cyclistes et piétons
- Léger décalage de la chaussée (chicane) + implantation de bandes rugueuses permettant de faire abaisser la vitesse motorisée en amont de la traversée
- Optionnel : ajout en amont/aval de la traversée des zones en résine gravillonnée colorée pour accentuer visuellement la zone de danger



Connecter les quartiers nord au centre-ville

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
Reçu en préfecture le 31/05/2024
Publié le 31/05/2024
ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Objectif : encourager à la pratique du vélo pour des trajets effectués entre les quartiers nord et le centre-ville, et notamment à destination des écoles

Descriptif de l'action :

- Aménagement d'itinéraires cyclables permettant de connecter les quartiers nord au centre-ville, et en particulier le secteur des écoles
- 1 : via le chemin du Passage de Sartre – Rue Pierre de Coubertin / Avenue de Béziers
- 2 : via des chemins existants – rue Justine Pameron
- A court terme, il s'agit de jalonner ces itinéraires sans aménager les chemins
- A plus long terme, aménagement plus qualitatif avec application d'un revêtement roulant

Conditions de réussite :

- Expérimenter l'itinéraire dans un premier temps sans engager de travaux lourds
- Lors du réaménagement des chemins, prendre en compte le passage d'engins agricoles pour choisir le type de revêtement

Coût estimatif :

Investissement :

- À court terme : 20 000 € (sans reprise des revêtements).
- À long terme : entre 180 000 (enrobé) et 400 000 € (béton)

Portage et partenaires :

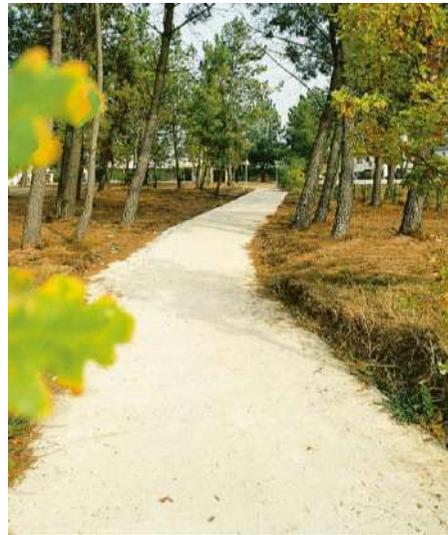
- Portage : Cuxac d'Aude
- Partenaires : Agriculteurs propriétaires des parcelles

Subventions mobilisables : AAP Fonds Mobilités Actives, fonds de concours Grand Narbonne, DSIL ou DETR

Calendrier de mise en œuvre :

2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030

1 - Enjeux et attentes de l'étude
2 - Eléments de contexte
3 - Mobilité et potentiels cyclables
4 - Aménagements et services
5 - Synthèse et enjeux



Exemple d'aménagement en revêtement béton

Proposition d'aménagement des chemins existants qui passent dans les vignes :

- A court terme : jalonnement de l'itinéraire et reprise minimaliste du chemin. Ce premier temps permet d'expérimenter l'itinéraire et d'initier une pratique. L'accès nécessitera un vélo VTC/Gravel.
- Dans un second temps :
 - **Option 1** : réaménagement des chemins existants qui passent dans les vignes via l'application d'un revêtement en béton. Le béton est nécessaire pour supporter le passage, et surtout le retournement, d'engins agricoles. Ce type de revêtement est 2,5 fois plus cher qu'un revêtement « classique » (type enrobé).
 - **Option 2** : Suppression d'une bande de vignes de chaque côté du chemin pour que les engins agricoles ne fassent pas leur demi-tour sur la voie, cause principale de la détérioration du chemin. Cette option permet d'envisager un revêtement moins coûteux, type enrobé.

Comparaison économique des 2 scénarios pour l'aménagement du chemin du Pas de Sartre (1 km de linéaire) :

	Coût estimatif du revêtement	Cout estimatif structure de chaussée*	Coût d'arrachage des vignes**	Total
Option 1	150K€	60K €	/	210K€
Option 2	60K€	20K €	12 000 €	92K €

*Coûts estimatifs à préciser dans le cadre d'une étude de maîtrise d'oeuvre

**ratio utilisé = cout arrachage 1 vigne = 10€. Cout acquisition parcelle agricole = 10 000 €/ha

Créer une liaison de desserte interne des quartiers nord

Envoyé en préfecture le 31/05/2024
Reçu en préfecture le 31/05/2024

06

Publié le 31/05/2024
ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Objectif : sécuriser la pratique des modes actifs pour des déplacements réalisés entre les quartiers nord de la commune

Descriptif de l'action :

- A moyen terme : jalonnement du chemin existant sur la digue et sécurisation des traversées des RD (v p43 le schéma de principe de gestion des traversées).
- A plus long terme : aménagement d'une passerelle au-dessus du canal d'atterrissement de l'étang de Capestang pour connecter les habitations situées à l'ouest du quartier des Olivettes

Conditions de réussite :

- Sécurisation qualitative des traversées des RD

Coûts :

Investissement :

- à moyen terme = 50 000 € (sécurisation des traversées)
- à long terme : 80 000 € (passerelle. Cout très variable selon la solution retenue).

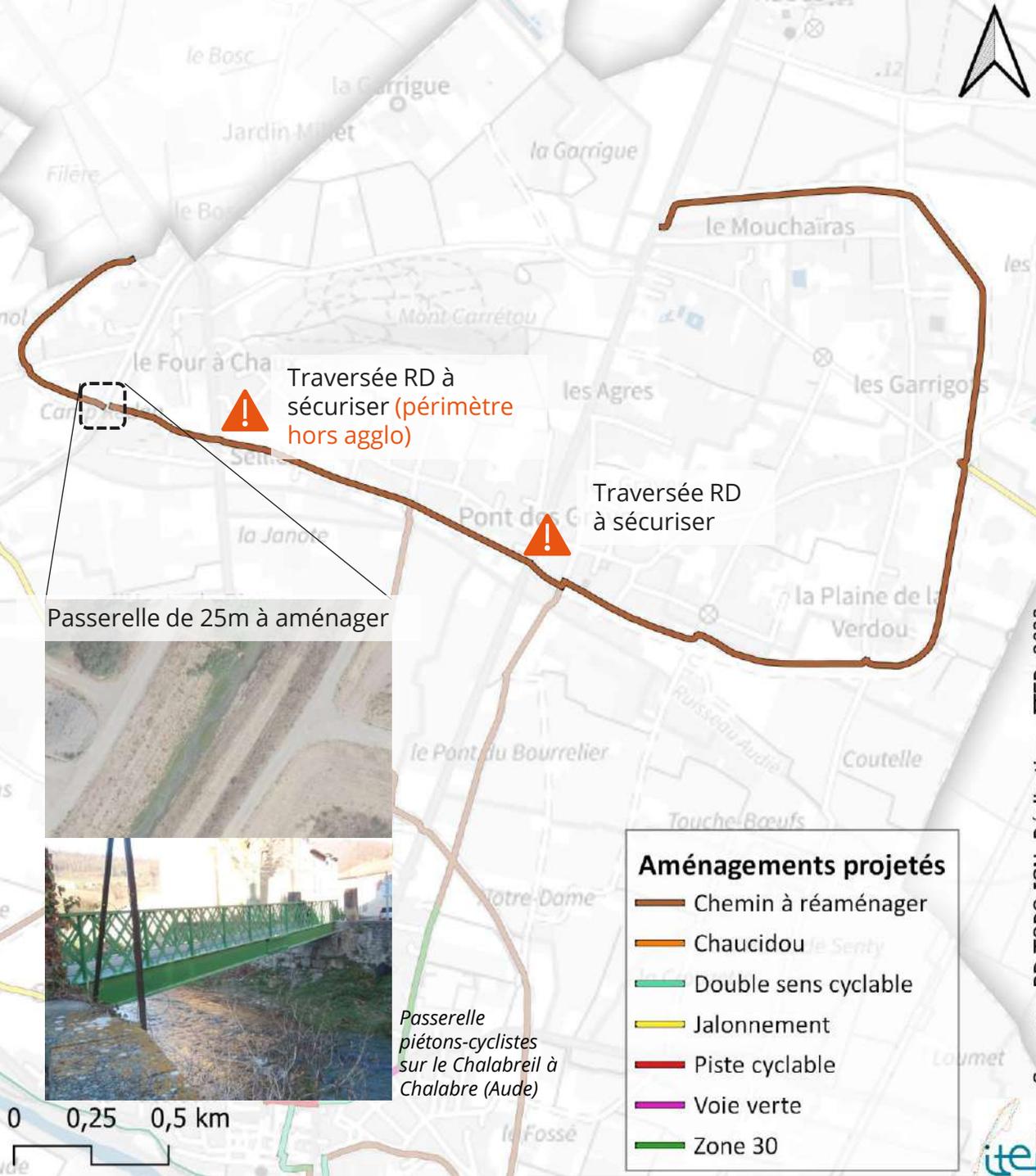
Portage et partenaires :

- Portage : Cuxac d'Aude
- Partenaires : CD11, syndicat des digues, agence de l'eau

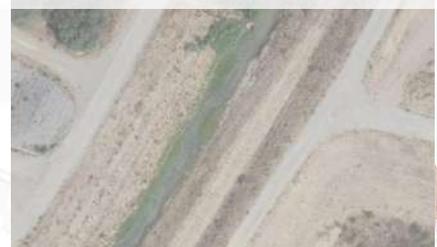
Subventions mobilisables : AAP Fonds Mobilité Active, DSIL ou DETR



- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux



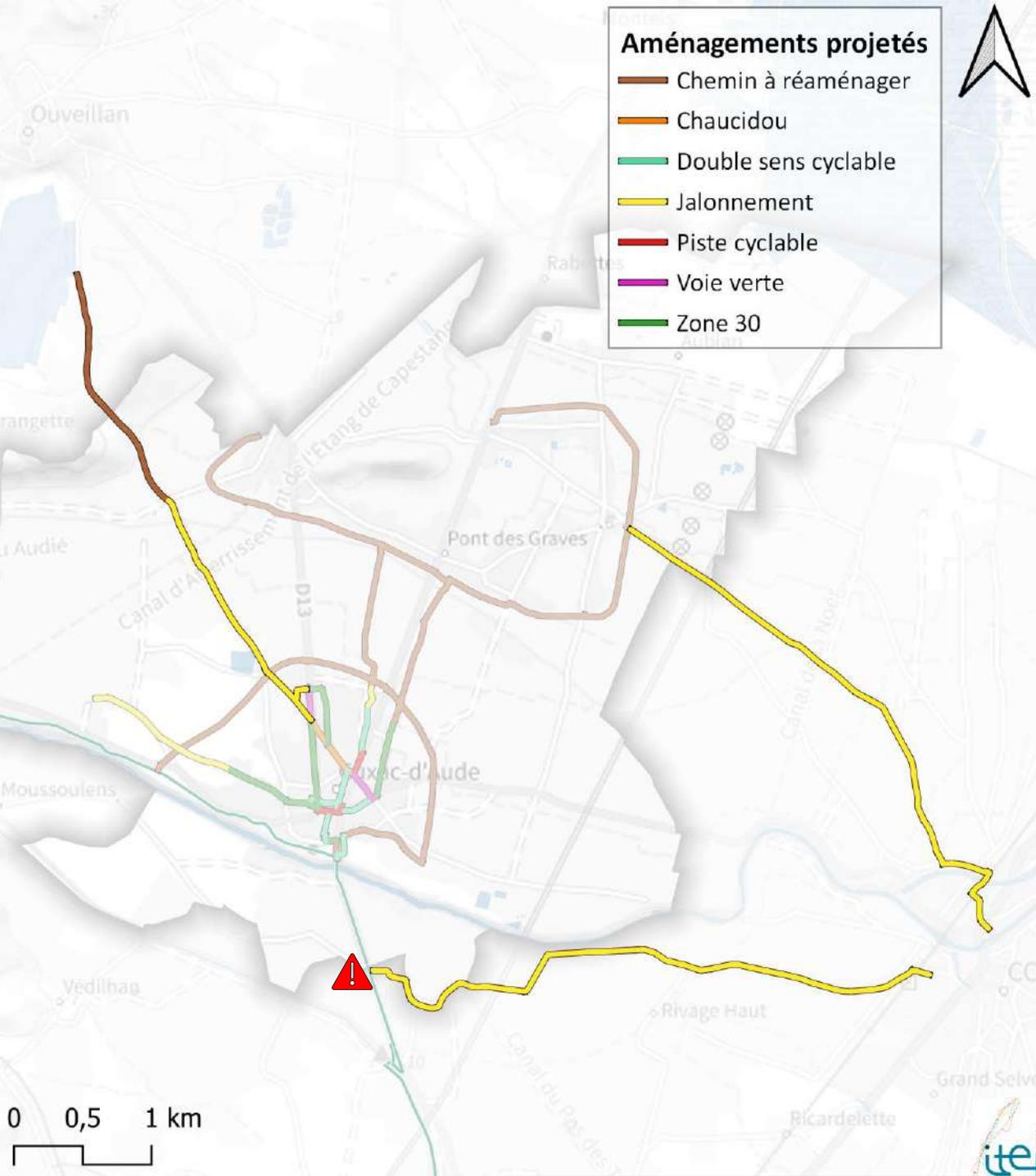
Passerelle de 25m à aménager



Passerelle piétons-cyclistes sur le Chalabreil à Chalabre (Aude)

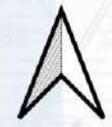
Aménagements projetés

- Chemin à réaménager
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Jalonnement
- Piste cyclable
- Voie verte
- Zone 30



Aménagements projetés

- Chemin à réaménager
- Chaucidou
- Double sens cyclable
- Jalonnement
- Piste cyclable
- Voie verte
- Zone 30



Envoyé en préfecture le 31/05/2024
 Reçu en préfecture le 31/05/2024
 Publié le 31/05/2024
 ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Objectif : identifier des itinéraires externes au territoire pour engager un dialogue avec les communes limitrophes

Descriptif de l'action :

- Vers Coursan :
 - Jalonnement du chemin de Mouchairas depuis les quartiers nord
 - Jalonnement du chemin de l'étape depuis l'EV8. Points de vigilance au niveau de la connexion à l'EV8 avec la traversée de la RD13
- Vers Ouveillan : jalonnement du chemin de la Bouriette, du chemin d'Ouveillan à Cuxac et reprise du chemin rural en arrivant sur Ouveillan

Conditions de réussite :

- Coordination nécessaire avec les communes gestionnaires de voiries limitrophes (Narbonne, Coursan, Ouveillan) pour assurer la continuité de l'itinéraire
- Traitement du franchissement de la RD 13 à travailler avec le Conseil Départemental de l'Aude (de la voie verte au chemin de l'Etape)

Coûts :
Investissement : à définir ultérieurement

Portage et partenaires :

- Portage : Cuxac d'Aude, Coursan, Ouveillan, Narbonne
- Partenaires : CD11

Subventions mobilisables : Fonds de concours du Grand Narbonne



- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux

Programmation pluriannuelle des itinéraires cyclables

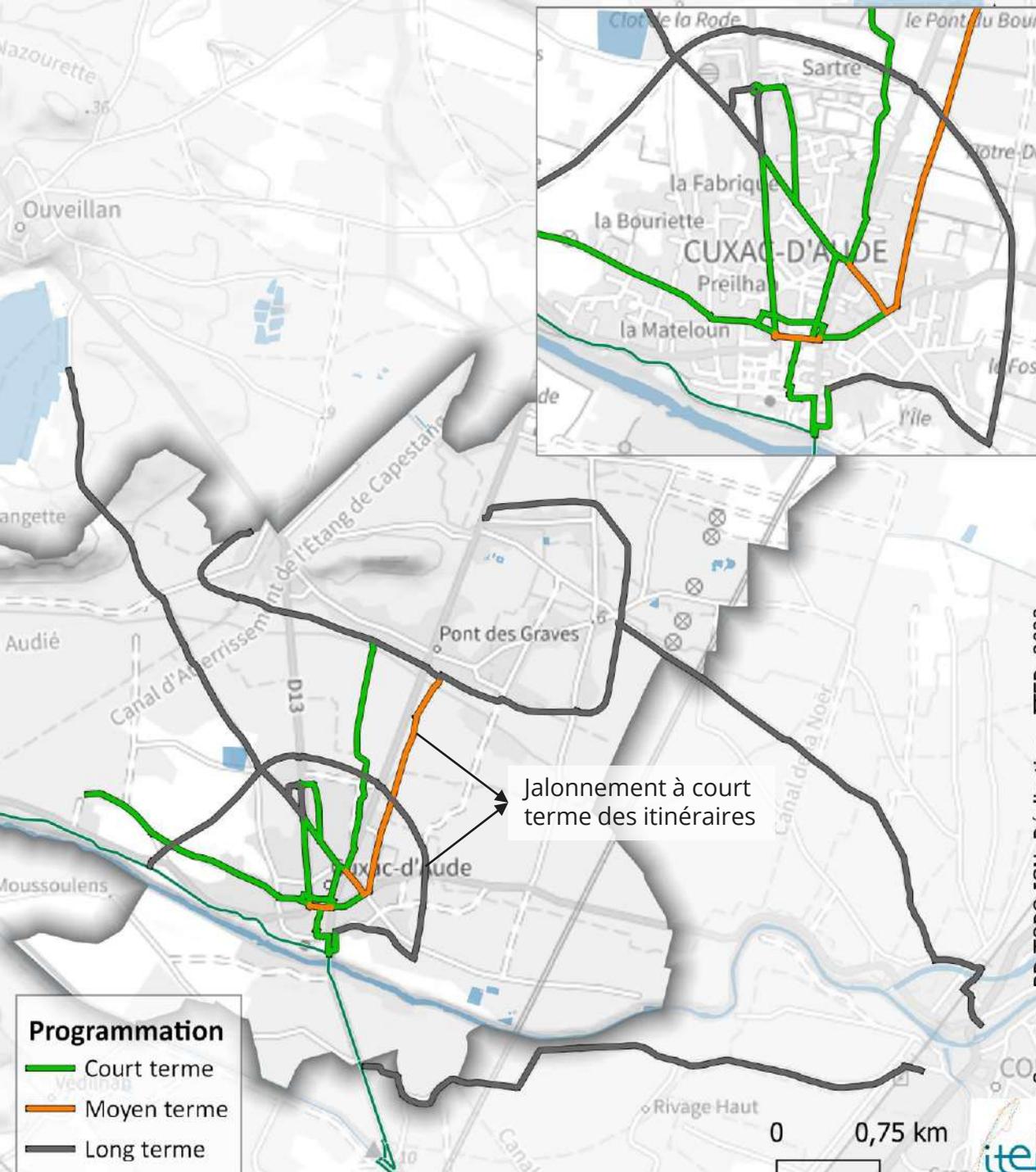
Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE

Berser
Levrault



■ A court terme (*horizon 2026*)

- Linéaire cyclable à aménager = 6,8 km

■ A moyen terme (*horizon 2028*)

- Linéaire cyclable à aménager = 2,1 km

■ A long terme (*post 2028*)

- Linéaire à aménager (sur le périmètre de la commune) = 14 km

Types de panneaux



Dv43a – pré signalisation avec figurine vélo



Dv21 –signalisation avec figurine vélo



Dv21 –signalisation avec figurine vélo



Dv21c –signalisation avec figurine vélo, sans mention de destination (ne pas utiliser en l'absence de pré-signalisation)



Dv61 –Confirmation avec figurine vélo

Le jalonnement et la signalétique - cadrage réglementaire :

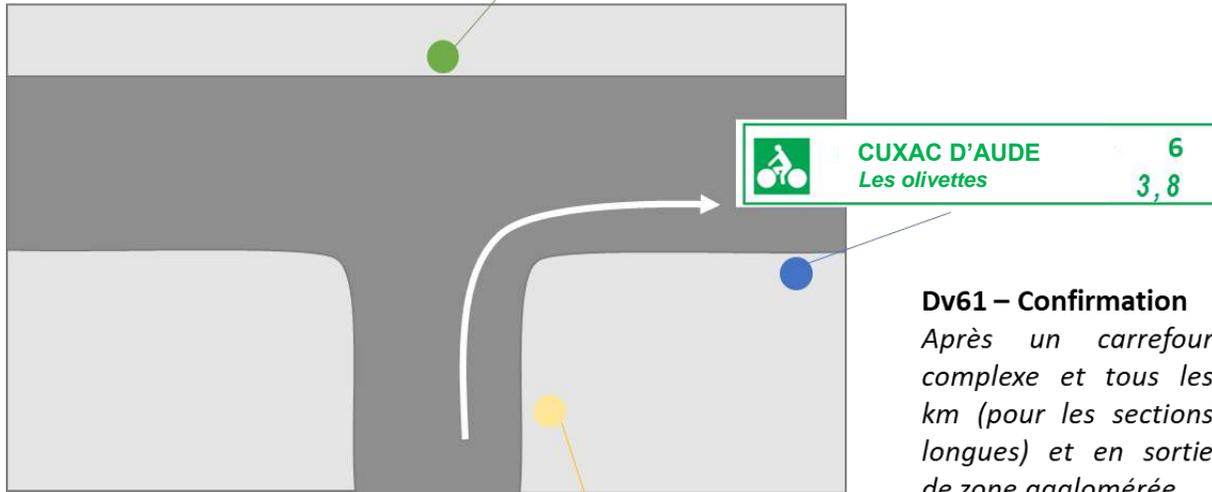
La signalisation directionnelle verticale standard dédiée aux cyclistes a pour objet d'orienter les cyclistes durant leur parcours, en complément de la signalisation routière standard. Le jalonnement des itinéraires vélo est géré par l'article 5-6 de l'arrêté du 24/11/267 (ISSR), qui décrit les conditions d'implantation des panneaux de type « Dv ». On distingue trois fonctionnalités dans le jalonnement vélo :

- **La pré-signalisation** : panneaux situés en amont ou sur les carrefours pour indiquer la direction à prendre.
- **La signalisation** : panneaux situés aux carrefours pour indiquer la direction à prendre.
- **La confirmation** : panneaux permettant de s'assurer que l'on est toujours sur le bon itinéraire, après une intersection ou sur une section longue

Dv21a – 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 (pour les sections longues) et en sortie de zone agglomérée.

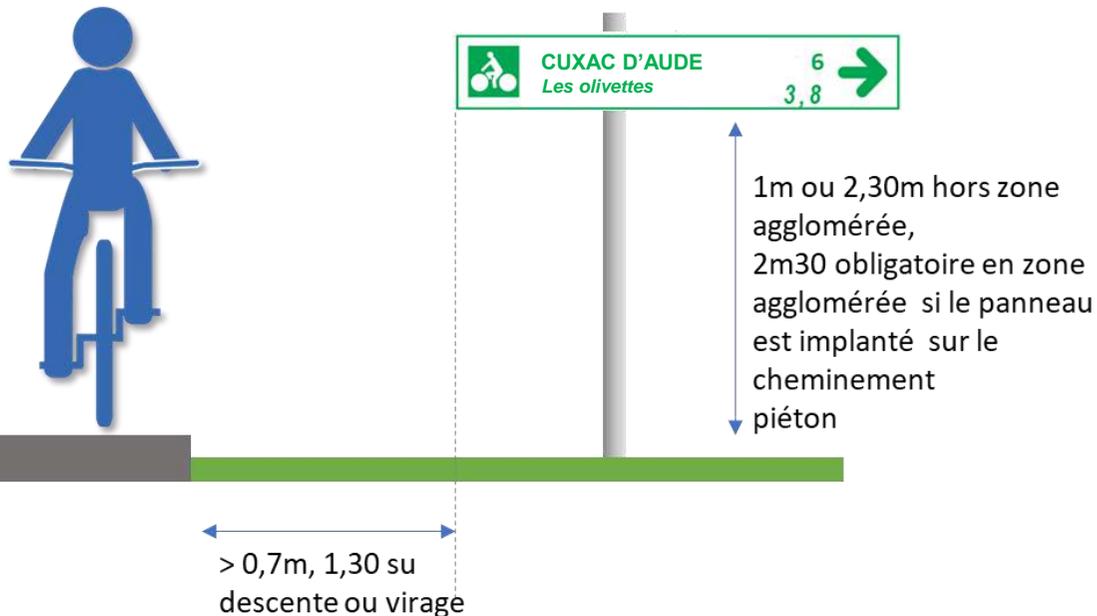


Dv43a – Pré-signalisation

Implanté au moins 15m avant le carrefour.
(au moins 30m si pente ou avant un virage)
A implanter en 1^{ère} intention.

Principes généraux du déploiement du jalonnement vélo

- Faire apparaître la distance et non le temps, du fait de l'hétérogénéité des types de vélo.
- Utiliser les supports existants (autant que possible) pour implanter la signalétique verticale.
- Augmenter la quantité de jalonnement hors zone agglomérée. Les itinéraires cyclables sont moins nombreux et le jalonnement revêt davantage d'importance : « rater » l'indication peut mettre en danger le cycliste.
- Prévoir des panneaux présentant une carte du réseau aux endroits stratégiques (gare, communes desservies par le réseau, ...).



Le panneau est implanté à une hauteur de 2,30m minimum s'il est sur un cheminement piéton (1m hors zone agglomérée), à une distance minimale de 70cm par rapport à la chaussée ou la piste cyclable.

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).

Au maximum 6 destinations sont indiquées par mat (3 mentions maximum par panneau) :

- La destination de l'itinéraire (par exemple « CUXAC D'AUDE ») : Caractère L1 50 mm
- Le prochain quartier ou bourg (par exemple « Les olivettes ») : Caractère L4 50 mm
- Eventuellement les polarités importantes ou les centre bourgs : Caractère L4 50 mm.

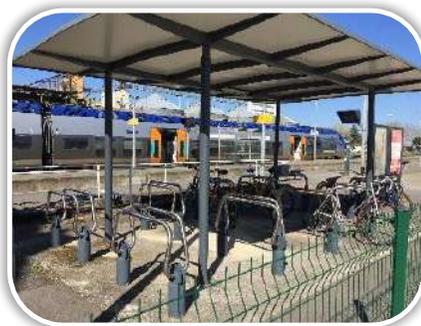
Le jalonnement peut aussi être mis en œuvre pour orienter vers l'axe cyclable, par exemple depuis un centre bourg (par exemple « Vers Voie Verte », en caractère L4).

La distance est au moins indiquée pour les panneaux de confirmation, idéalement pour l'ensemble des panneaux.



Arceau

Coût : environ 150€/unité



Abri

Coût : environ 500€ HT / place



Box sécurisé

Coût : environ 1500€ à 2000€ HT / place



Casier semi-collectif

Coût : environ 1000€ HT / place



Râteliers ou pincers-roues à proscrire : ne permet pas l'attache du cadre, peut voiler la roue avant, ...

SOURCES : FÉDÉRATION FRANÇAISE DES USAGERS DE LA BICYCLETTE et ITER

■ Stationnement de courte durée (<2h)

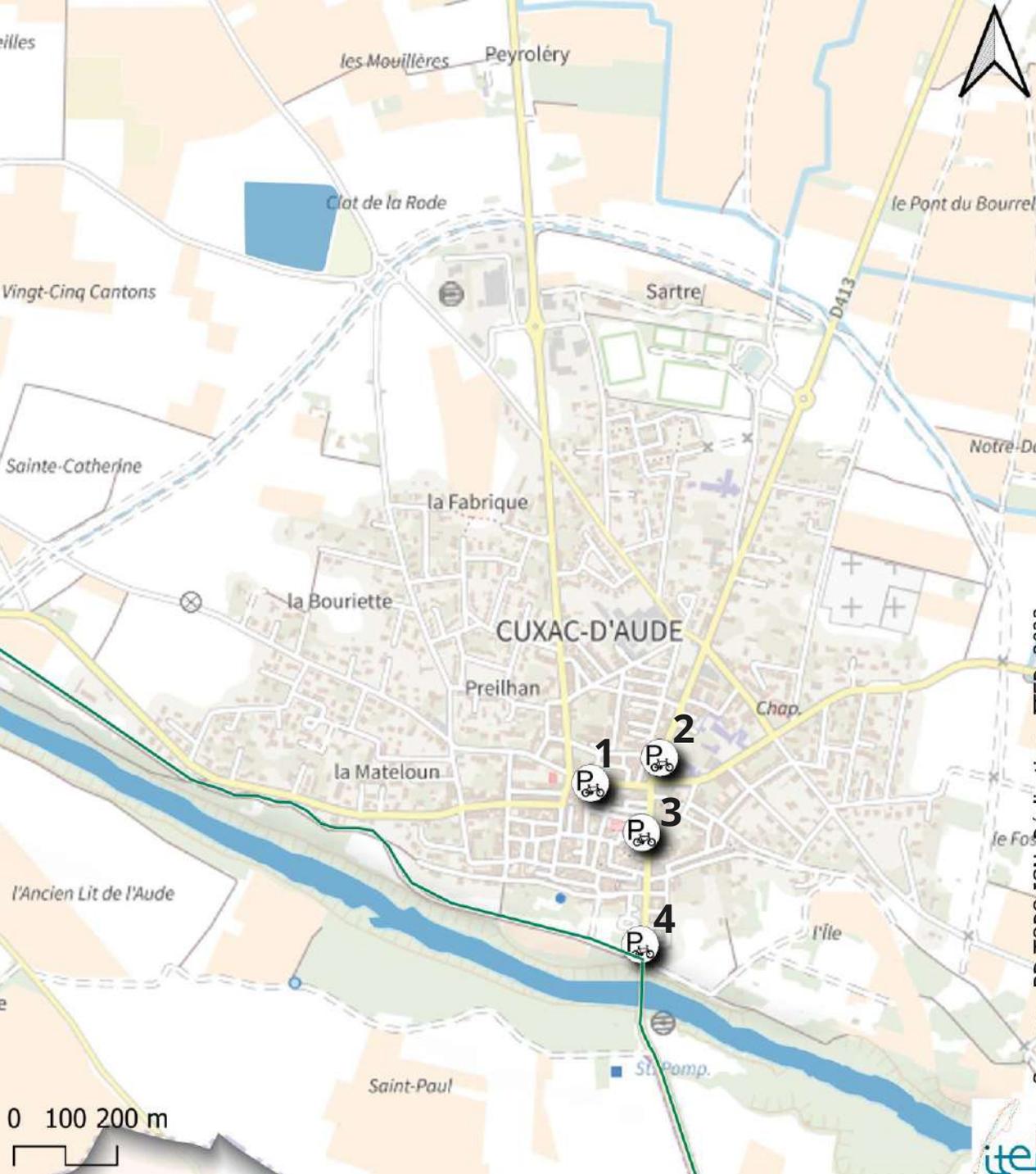
- Aménagement recommandé : arceaux
- Localisation : sur la voirie ou l'espace public
- Public : chalands
- Usages : démarches administratives, petits achats, loisirs, ...

■ Stationnement de moyenne durée (demi-journée)

- Aménagement recommandé : arceaux avec abri
- Localisation : sur l'espace public ou domaine privé (zone commerciale, ...)
- Public : visiteurs, chalands
- Usage : visites, achats (centre commercial)

■ Stationnement de longue durée (journée et plus) :

- Aménagements recommandés : Box sécurisé / casier semi-collectif
- Localisation : sur le domaine privé ou sur l'espace public (casier semi collectif)
- Public : Pendulaires (actifs, scolaires), résidents
- Usages : travail, intermodalité, résidentiel



Stationnements vélos existants



Râtelier : typologie de stationnement à éviter



Arceaux vélos devant la médiathèque



Box vélo à proximité de l'EV8

La commune a récemment investi dans du mobilier (arceaux + borne de gonflage) à hauteur de 3700 €

Zoom sur le programme CEE Alvéole+ : programme permettant de cofinancer des stationnements vélos à hauteur de 40%; Pour en savoir plus : [Programme Alvéole Plus : Stationnement, Conseil, Formation \(alveoleplus.fr\)](https://www.alveoleplus.fr)

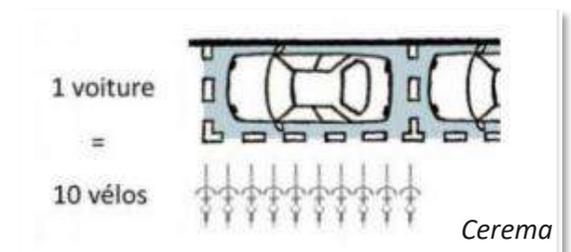
- 1 - Enjeux et attentes de l'étude
- 2 - Eléments de contexte
- 3 - Mobilité et potentiels cyclables
- 4 - Aménagements et services
- 5 - Synthèse et enjeux

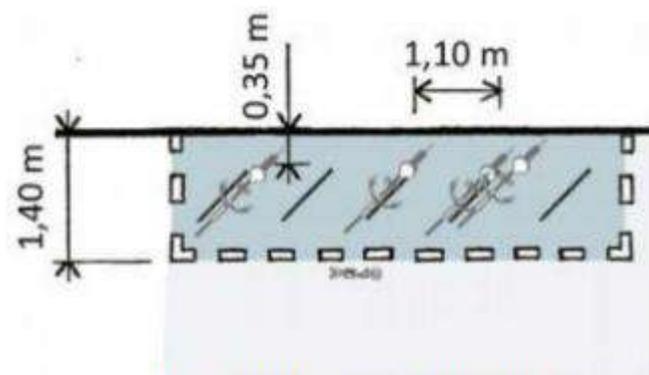
Les grands principes à suivre :

-  ■ **Visibilité** : positionner les stationnements sur un lieu de passage, éclairé, et ne pas les « cacher » dans du mobilier.
-  ■ **Sécurité** : pouvoir attacher le cadre et la roue du vélo et permettre un contrôle social en positionnant les arceaux sur un lieu de passage.
-  ■ **Accessibilité et praticité** : éviter les obstacles (trottoir à franchir, escalier, ...) et les conflits avec les autres usagers de l'espace public.

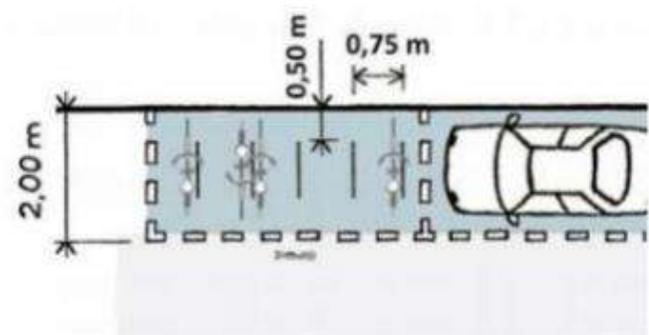
→ Utiliser **l'obligation de libérer 5m en amont des passages piétons** (horizon 2026) pour déployer du stationnement vélo : *"Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel"* Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière.

→ Le déploiement de stationnements vélo ne doit pas se faire au **détriment des piétons et en particulier des PMR**. Privilégier l'utilisation des places de stationnement. Pour rappel, 1 place de stationnement voiture = 4 à 5 arceaux (soit 8-10 vélos)

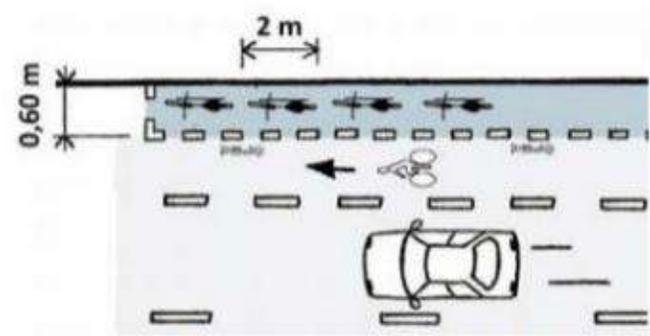




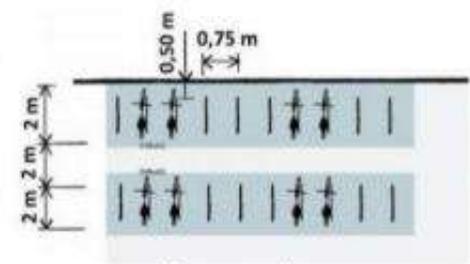
Organisation en épi à 45°
Solution à privilégier en termes de praticité d'usage par l'utilisateur



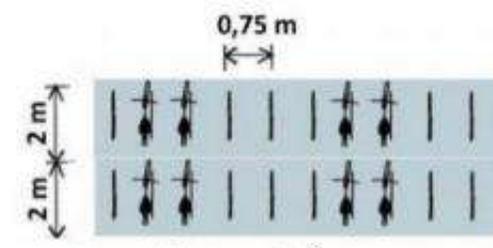
Organisation perpendiculaire
Utilisation d'une place de stationnement VL longitudinale



Organisation longitudinale
Solution accessible aux vélos spéciaux avec une longueur importante



Avec allée centrale



*Sans allée centrale*³

Organisation en poche

Cerema

Les grands éléments à définir avant de lancer une campagne de communication :

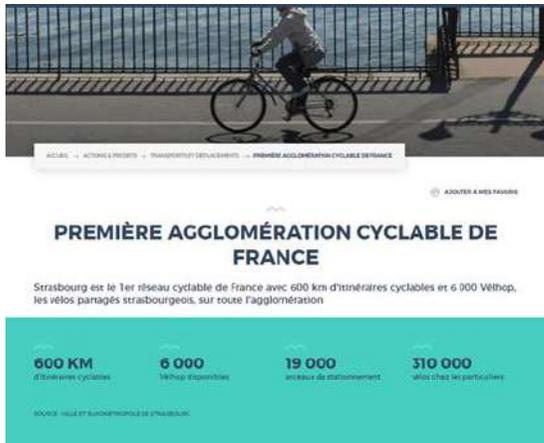
- **Etablir des objectifs de communication** (orienter les actions à mettre en œuvre) : augmenter la part modale du vélo ? encourager l'intermodalité sur les trajets domicile-travail ? faire connaître les nouveaux aménagements ? travailler plus finement avec les habitants sur leurs besoins / attentes en termes de politique cyclable ? Augmenter la part des déplacements réalisés en vélo par les scolaires ? Réduire les émissions de gaz à effet de serre ?
- **Déterminer les cibles prioritaires** afin d'éviter la multiplicité et la difficulté du choix des supports de communication
 - Enfants : dépendants des parents (non autonomes dans leurs déplacements), utilisent le vélo principalement pour les loisirs ou n'ont pas encore appris à faire du vélo (enjeu « Savoir Rouler A Vélo »).
 - Adolescents : les réseaux sociaux sont le principal moyen de communication.
 - Etudiants : sensibles à l'argumentaire économique / environnemental du vélo.
 - Actifs / parents : sensibles à l'argumentaire économique / pratique / environnemental du vélo. Les parents sont décisionnaires pour les enfants.
 - Séniors : sensible à l'argumentaire santé / sensation de liberté liée au vélo
 - Etc.
- **Déterminer le message (contenu / forme)** : message précis, facile et rapide à comprendre (éviter les termes « techniques » employés pour parler du vélo) accompagné d'illustrations parlantes pour attirer l'œil du lecteur.
- **Choisir les bons canaux de communication** :
 - Réseaux sociaux (Instagram, Facebook, Snapchat, Tiktok, YouTube, Twitter, LinkedIn ...)
 - Newsletters
 - Sites web (les articles doivent être pensés pour pouvoir être lu à la fois sur un smartphone et sur ordinateur).
 - Affichage / flyers (éco conception des supports à imprimer)
 - Presse (plutôt axée vers les parents, actifs, seniors).
- Par ailleurs, pour chacune des communications il est important **d'évaluer leur impact** en assurant un suivi des campagnes de communication (nombre de visiteurs sur la page de l'article, nombre d'abonnés sur les réseaux sociaux, nombre de participants aux événements organisés, nombre de personnes ayant ouvert la newsletter, etc).

Propositions méthodologiques pour déployer un plan de communication :

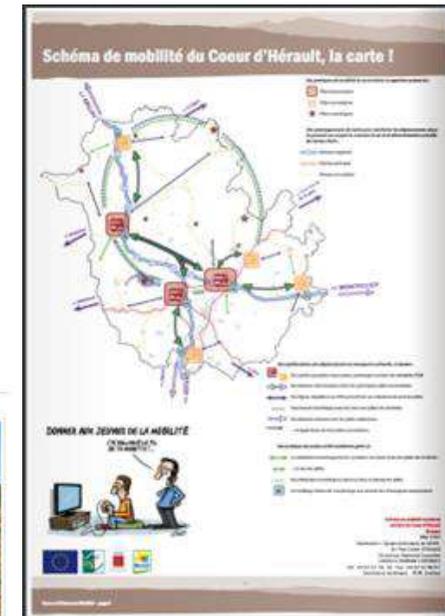
Quand ?	Objectifs	Cibles	Supports	Messages
Inauguration d'une nouvelle infrastructure ou d'un nouveau service	Générer du trafic sur la nouvelle infrastructure	Habitants des secteurs dont la connexion est améliorée	<ul style="list-style-type: none"> • Cartes des aménagements cyclables • Communiqué de presse • Publication officielle • Réseaux sociaux • Newsletter 	« Aller à xxx à vélo, c'est maintenant possible en toute sécurité et en x minutes, stationnement compris ! »
Evènements festifs (« Mai à Vélo », semaine de la mobilité durable, évènements locaux...)	Relayer les actions du territoire	Grand Public	<ul style="list-style-type: none"> • Publication officielle • Réseaux sociaux • Newsletter 	Interview des organisateurs avec question d'ouverture sur les raisons du choix du vélo.
1 à 2 fois / an	Relayer les actions à l'échelle « supra » (aides à l'achat, forfait mobilité durable ...)	Grand Public	<ul style="list-style-type: none"> • Newsletter 	« Vous envisagez d'acheter un vélo à assistance électrique, voici les aides auxquelles vous pouvez avoir droit ... »
1 à 2 fois / an	<p>Promouvoir les bienfaits du vélo ainsi que les règles de sécurité</p> <p>Valoriser les services du territoire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bienfaits du vélo : grand public • Règles de sécurité : cyclistes 	<ul style="list-style-type: none"> • Arrêts et véhicules de transport public • Publication officielle • Réseaux Sociaux 	« Grâce au service location vélo, j'ai pu tester un vélo à assistance électrique. Je fais xxx € d'économies sur mes trajets quotidiens ! »
Après une formation « Savoir Rouler à vélo » dans une école	Encourager les parents à utiliser le vélo pour aller à l'école et pour les autres déplacements quotidiens	Parents d'élèves	<ul style="list-style-type: none"> • Cartes des aménagements cyclables • Plaquette des services • Kits sécurité 	« Le vélo tous les jours, c'est facile ! » Exemples de trajets faciles depuis votre quartier
Adoption du Plan Vélo de la commune de Cuxac d'Aude	Porter à connaissance le schéma Rappel de quelques éléments clés (orientations)	Grand Public	<ul style="list-style-type: none"> • Synthèse 4 pages 	« Cuxac d'Aude s'engage pour améliorer les déplacements au quotidien à vélo ! Linéaire d'aménagement projetés, montant global, programmation, ...

Exemples d'actions/supports de communication :

Exemple de page dédiée sur le site de la métropole de Strasbourg et sur le site de la CC Gascogne Toulousaine dans le Gers (page mobilité).



Exemple de synthèse réalisée par le Pays Cœur d'Hérault suite à son Projet de Mobilité et disponible en ligne sur son site internet



Synthèse du Projet de mobilité pour le Cœur d'Hérault

Voir [Qu'est-ce que le ici](#)

Afin de s'approprier plus facilement l'étude mobilité (livre 1), s'est à dire le diagnostic, les enjeux et objectifs, nous avons réalisé une synthèse de cette dernière.

Cette synthèse présente des éléments de cadrage permettant d'identifier les principaux enjeux de mobilité du territoire du Pays Cœur d'Hérault.

La carte de projet de mobilité présente la volonté des élus en matière de développement d'une mobilité durable pour le Cœur d'Hérault.



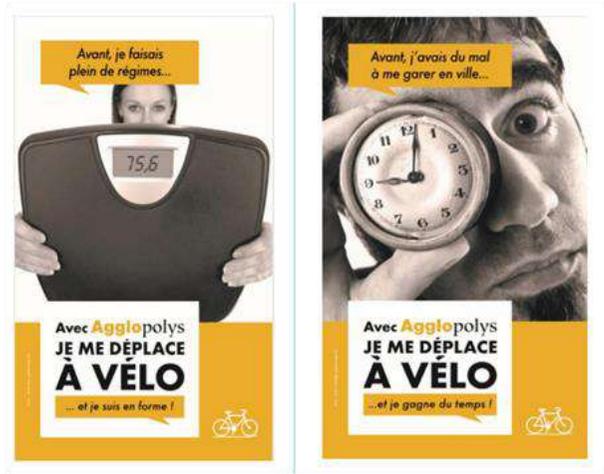
Les déplacements à vélos

Location de vélos à assistance électrique (VAE)
Location de 1 journée à 1 mois de vélos électriques.
Pour consulter les tarifs, les points de locations et les itinéraires cyclables touristiques :
<https://www.paysportetdegascogne.com>

Carte des voies cyclables et zones 30 : <https://drive.google.com>

Exemples d'actions/supports de communication :

Campagne d'affichage urbain – Exemple sur Agglopolys et la métropole de Grenoble



Dépliant éducatif tout public – Exemple de La Rochelle



Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Exemples d'actions/supports de communication :

Fiche synthétique des adresses des vélocistes – Exemple de la métropole de Grenoble

LES ADRESSES* VÉLO

ACHAT ET RÉPARATION DE VÉLOS

GRENOBLE

- 01 **Cyclable**
83 rue Malfeud - 38100 Grenoble
04.56.85.43.46 - www.cyclable.com
- 02 **L'art du vélo**
1 rue Abbé de la salle - 38000 Grenoble
04.76.83.91.19
www.artduvelo.e-monsite.com
- 03 **Dayak City**
3 rue Billery - 38000 Grenoble
09.84.36.84.43 - www.velo-dayak.fr
- 04 **Dayak Passion**
12 avenue Gabriel Péri
38400 St-Martin-d'Hères
04.39.12.86.57 - www.velo-dayak.fr
- 05 **Natura Vélo**
7 boulevard Clémenceau
38000 Grenoble
09.52.82.98.53 - www.naturevelo.com
- 06 **Energy bike**
22 quai de France - 38000 Grenoble
04.76.17.21.15 - www.energybikes.fr
- 07 **Cycloliveine**
22 rue Charrel - 38000 Grenoble
06.07.78.39.67 - www.cycloliveine.fr
- 08 **Bike Corner**
47 rue de Turanne - 38000 Grenoble
06.84.91.08.51
- 09 **Dead is Hype, bicycle workshop**
6 rue Paul Bert - 38000 Grenoble
09.83.98.44.39
- 10 **Atelier du Byclou**
2 square Charles Michels
38000 Grenoble
06.96.98.68.04 - www.atelierdubyclou.fr
- Bicycloprest**
(réparation à domicile)
38000 Grenoble
06.83.95.71.56 - www.bicycloprest.fr

ATELIERS D'AUTO-RÉPARATION

AUTRES COMMUNES DE LA MÉTROPOLE

- 11 **Cycles Routens**
2 rue Venti Duhamel - 38610 Gières
04.78.89.86.36 - www.routens.com
- 12 **Espace Vélo**
18 boulevard de la Chantourne
38700 La Tronche
04.76.24.56.37 - www.espacevelo.fr
- 13 **Kelvelo**
7 rue de Champ Roman
38400 Saint Martin d'Hères
04.76.03.39.85 - www.kelvelo.com
- 14 **Culture vélo**
21 avenue de l'Île Brune
38120 Saint Egrève
04.78.17.18.65 - www.culturevelo.com
- 15 **Giant Store**
21 rue des Glaciers
38120 Saint-Egrève
04.78.45.98.45
- 16 **Neway 38**
32 rue de Comboire - 38130 Echiroles
04.76.09.72.12
- 17 **Vélosport**
76 avenue de la République
38170 Seyssinet-Pariset
04.76.22.83.70 - www.velosport.fr
- 18 **DistriCycle Grenoble**
95 rue des Alibroges - 38180 Seyssins
04.38.12.33.27
- 19 **Vel'Isère**
8 Rue Joseph Incalet - 38 450 Vif
06.77.90.38.52
- Cycling Service Grenoble**
(réparation à domicile)
38320 Eybens
06.50.50.55.85
www.cycling-service-grenoble.fr

La Brico

- 20 **La Brico**
14 rue du Marchal Joffre
38600 Fontaine
07.67.05.99.01 - labrico@gresille.org
- 21 **Maison du temps libre**
38 bis mail Marcel Cachin
38600 Fontaine
- 22 **L'Atelier Solidaire**
45 rue Robert Thomas - 38100 Grenoble
all.achou38@gmail.com
- 23 **L'Atelier magique du 38**
39 rue d'Alambert - 38100 Grenoble
- 24 **STÉ Vélosolidaire**
2 avenue du Général de Gaulle
38120 Saint-Egrève
stavevelosolidaire@gmail.com
- 25 **L'Atelier «Pignon sur Roue» - Atelier à la Villeneuve**
9 allée des Frères - 38100 Grenoble
pignonsurroue@pigneurs-cyclage.org
http://www.pignonsurroue.fr/
- 26 **L'Atelier vélo de l'Île Verte**
3 bis rue Marchal Randon
38000 Grenoble
- 27 **L'Atelier du Troisième Plateau**
Résidence du Robot - 38000 Grenoble
- uN p'Tit véLO dAnS La Tête**
- 28 **Atelier de la rue de Londres**
5 bis rue de Londres - 38000 Grenoble
04.76.21.48.01 - contact@p'titvelo.net
- 29 **Atelier du campus**
821 rue des Résidences
38400 Saint Martin d'Hères
04.76.54.78.09 - contact@p'titvelo.net
- 30 **Le Café Vélo**
58 rue Nicolas Chérier - 38000 Grenoble
09.84.15.23.25

* Liste non exhaustive au 7^{ème} janvier 2019

Newsletter – exemple de Newsletter nouvelles mobilités produite par Iter & Delphine Fabro pour Grand Angoulême

Grand Angoulême NOUVELLE RENTRÉE, NOUVELLES HABITUDES ! **OCTOBRE 2020**

29 % de vélos en plus en 2020

LE VÉLO À LE VENT EN POINTE
COUP D'ACCELERATEUR SUR LE VÉLO DES GÉNÉRALISÉS ADUS !

En 2020, la vente de vélos, l'arrivée de nouvelles gammes de vélos, proposent des alternatives de plus en plus nombreuses à la petite voiture. Le vélo devient un mode de déplacement à part entière pour beaucoup de jeunes et moins jeunes, diplômés ou non, urbains ou ruraux, professionnels ou amateurs. Pourquoi le vélo a-t-il connu ce succès ?

Plus de vélos, c'est aussi plus de vélos électriques. Ils sont plus nombreux que jamais et ils sont plus utilisés. Ils sont plus nombreux que jamais et ils sont plus utilisés.

alveolè
COUP DE PISCINE, POUR QUI L'AMBIANCE MÉTÉO !

En pleine crise sanitaire, le grand retour de la piscine accompagnée en vélo est une excellente idée. C'est un sport qui permet de profiter de la fraîcheur de l'eau tout en profitant de la douceur du soleil. C'est un sport qui permet de profiter de la fraîcheur de l'eau tout en profitant de la douceur du soleil.

LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE) BOOSTÉ PAR GRANDANGOULÈME !

Depuis le mois de juillet, Grand Angoulême a mis en place une gamme de vélos à assistance électrique (VAE) boostés par Grand Angoulême. Ces vélos sont conçus pour être utilisés dans les zones urbaines et périurbaines. Ils sont plus nombreux que jamais et ils sont plus utilisés.

LES ACTUS DE GRANDANGOULÈME
C'est l'actualité de la ville de Grand Angoulême. C'est l'actualité de la ville de Grand Angoulême. C'est l'actualité de la ville de Grand Angoulême.

FOCUS : NOUVELLES OBLIGATIONS MAIS AUSSI NOUVELLES AIDES !

Le 26 Août 2020, le gouvernement a annoncé la loi d'orientation des mobilités pour le territoire.

Cette loi apporte une modification importante sur la façon d'obtenir la mobilité professionnelle. Elle permet de bénéficier de la mobilité professionnelle pour les salariés de l'industrie, de la construction, de l'agriculture, de la pêche, de la sylviculture, de la culture, de la viticulture, de la vitiviniculture, de la pisciculture, de la mariculture, de la chasse, de la cueillette, de la cueillette professionnelle, de la cueillette amateur, de la cueillette familiale, de la cueillette communautaire, de la cueillette associative, de la cueillette citoyenne, de la cueillette communautaire, de la cueillette associative, de la cueillette citoyenne.

LES AIDES
Le gouvernement a annoncé une série de mesures pour accompagner la loi d'orientation des mobilités. Ces mesures sont conçues pour être utilisées dans les zones urbaines et périurbaines. Elles sont plus nombreuses que jamais et elles sont plus utilisées.

RENCONTRE DU 3^{ème} TYPE : LE VÉLO SOUS TOUTES SES COULEURS !

Cette rencontre est organisée par Grand Angoulême. Elle est conçue pour être utilisée dans les zones urbaines et périurbaines. Elle est plus nombreuses que jamais et elle est plus utilisée.

- 1 – Enjeux et attentes de l'étude
- 2 – Eléments de contexte
- 3 – Mobilité et potentiels cyclables
- 4 – Aménagements et services
- 5 – Synthèse et enjeux



Exemples d'actions/supports de communication :

Guide de sensibilisation vélo – exemple du guide d'Angers disponible en ligne



Inauguration d'une nouvelle infrastructure cyclable – Exemple du CD de l'Hérault



Exemples d'actions/supports de communication :

Challenges dans les entreprises et les établissements scolaires - exemple de challenges organisés en 2021 par la ville de Strasbourg



Déploiement du programme Savoir Rouler A Vélo dans les écoles - exemple de Gaillac Graulhet Agglomération



Ateliers vélo organisés par des associations - exemple sur Pamiers (Regard de Femmes) et Foix (Maison des Mobilités) en Ariège



CONVENTION DE MISE A DISPOSITION D'UN VÉLO ELECTRIQUE

Envoyé en préfecture le 17/03/2023

Reçu en préfecture le 17/03/2023

Publié le 17/03/2023

ID : 011-211101167-20230315-2023_24-DE

ENTRE LA COMMUNE DE CUXAC D'AUDE ET LE PARTICULIER

ENTRE LES SOUSSIGNÉS :

La Commune de Cuxac d'Aude,

*représentée par Monsieur DELFOUR Grégory, Maire, agissant au nom et pour le compte de ladite commune dont le siège social est à la mairie,
Ci-après dénommée la COLLECTIVITE,*

ET

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse: _____

☎: _____

Courriel : _____

Produisant les pièces justificatives suivantes :

Pièce d'identité produite : CI ou Passeport n°

Justificatif de domicile : _____

Ci-après dénommée L'EMPRUNTEUR,

Il a été exposé et arrêté ce qui suit:

- Une flotte de 6 vélos à assistance sera disponible en location longue durée à destination des habitants de la commune à partir de 2024
- La location pourra s'effectuer sur une durée de 1 à 2 mois.
- L'objectif des prêts est de permettre aux habitants de la commune de tester l'utilisation de ce type de matériel en substitution à certains déplacements quotidiens actuellement effectués en voiture. Le but visé est d'apporter les éléments de décision justifiant (ou pas) l'acquisition personnelle de ce type de véhicule
- La location est gratuite pour les usagers.
- Cout d'investissement des 6 VAE : 8900 € HT



Envoyé en préfecture le 31/05/2024

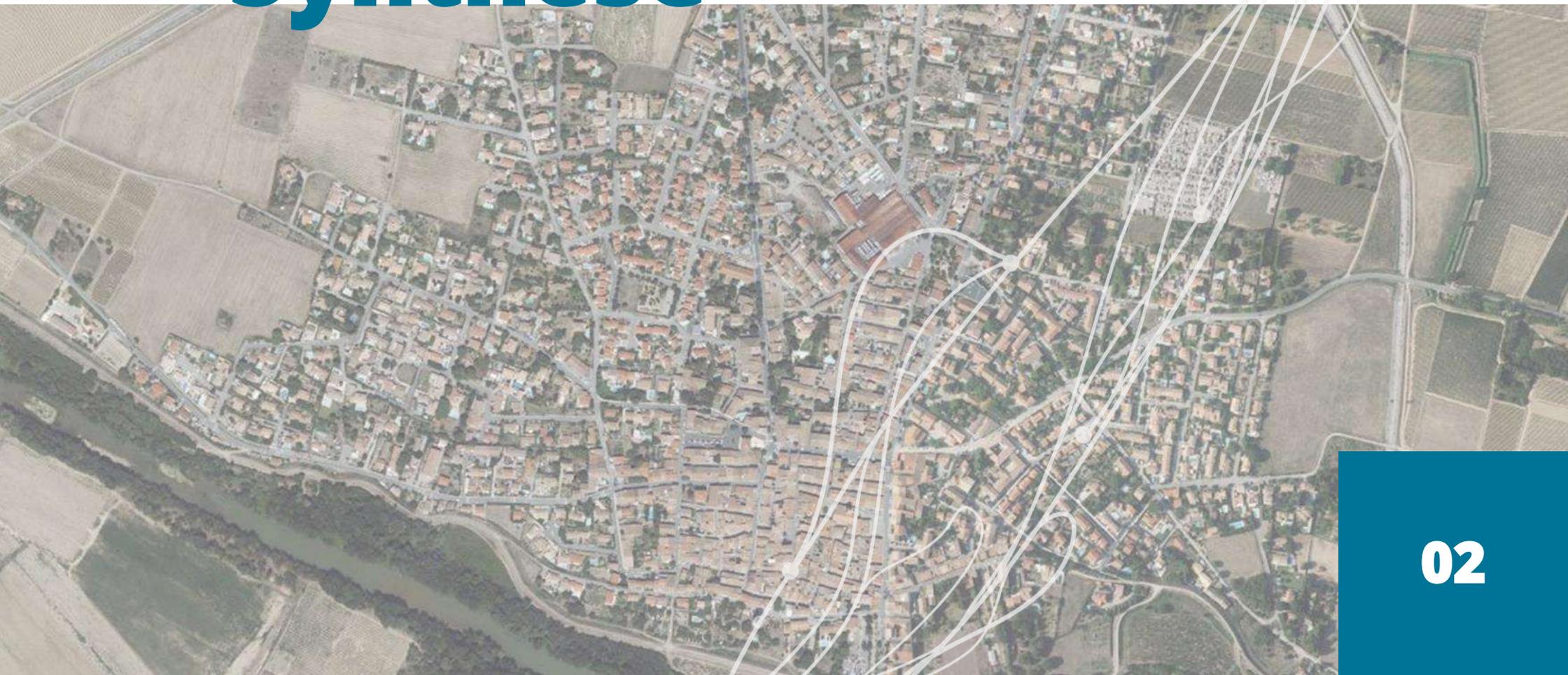
Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Synthèse





Synthèse financière du plan d'actions

Piste d'actions		N°	Coût total	PPI	Éligibilité AAP FMA - Reste à charge commune	
Aménager une zone 30		1	150K€ (panneautique = 20K €)	CT	Non éligible	
Aménager une zone de rencontre		2	18 000 € (panneautique)	CT	Non éligible	
Généraliser les doubles sens cyclables		3	22 000 € (panneautique)	CT	Non éligible	
Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-bourg	Aménagement rue des Caves Vieilles	4a	35 000 €	CT	Non éligible	
	Scénarios de modification du plan de circulation		4b	À définir ultérieurement	MT	Éligibilité pour le réaménagement du Bd Y.Pélissier
	CVCB Louis Mestre	4c	13 500 €	CT	Non éligible	
	Voie verte rue Notre Dame	4d	100 000 €	MT	50 000 €	
	Aménagement RD15	4e	120 000 €	LT	60 000 €	
	Aménagement giratoire Rd15		50 000 €	CT	25 000 €	
	Sécurisation des traversées des RD au niveau de la digue (secteur CV).	4f	100 000 €	MT	Non éligible	
Revêtement du chemin de la Digue		240 000 €	LT	Non éligible		
Connecter les quartiers nord au CV	Jalonnement + reprises minimales des chemins	5	20 000 €	CT	Non éligible	
	Revêtement des chemins (enrobé)		150 000 €	LT	75 000 €	
Créer une liaison interne aux quartiers nord	Sécurisation des traversées des RD	6	50 000 €	MT	25 000 €	
	Aménagement d'une passerelle		80 000 €	LT	40 000 €	
Achat d'une flotte de VAE à destination des habitants			8 920 €	Réalisé	NC	
Achat et mise en œuvre de stationnements vélos et d'une station de gonflage			3 700 €	Réalisé	NC	

Programmation des investissements (coût total hors subventions) :

- Court terme (2024-2026) : 300 000 €
- Moyen terme (2026-2028) : 250 000 €
- Long terme (2028-2030) : 570 000 €

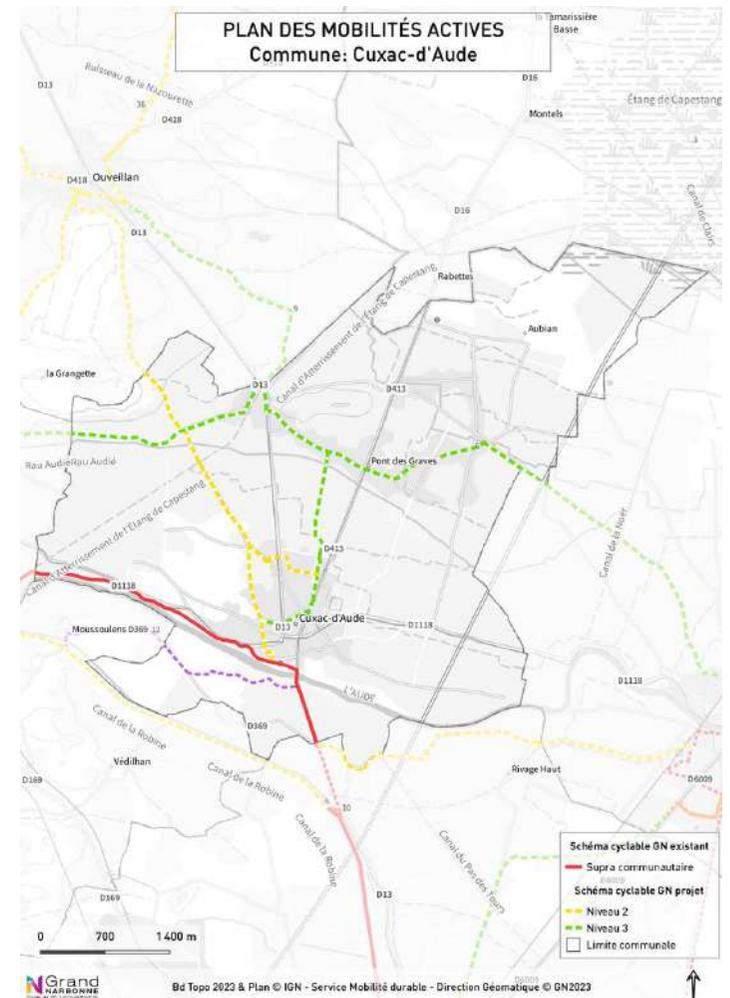
Soit un coût global de 40€/an/hab sur la période 2024-2030

Les principales subventions mobilisables (en date du mois de décembre 2023)

- **Fonds Mobilité Active : 7^{ème} AAP « Aménagements cyclables »**
 - Projets éligibles :
 - Projets de type discontinuité : ouvrages d'arts, points noirs de sécurité routière
 - Projet de type « itinéraires sécurisés »
 - L'assiette éligible ne prend en compte que les aménagements en site propre
 - Nécessité de prévoir un dispositif de comptages des cyclistes
 - Taux de cofinancement max : 50 %
 - Dépôt des candidatures : 22 novembre 2023 → 8 mars 2024

- **Fonds de concours du Grand Narbonne**
 - Participation financière sur des itinéraires qui s'inscrivent dans une dimension intercommunale et qui sont inscrits dans le PDMA du Grand Narbonne
 - L'enveloppe financière consacrée aux fonds de concours sera de 150 000 € par an sur la période 2024 - 2026 (à partager par l'ensemble des communes membres)

- **Aides du département de l'Aude»**
 - Le département est en cours de renouvellement de son Plan Vélo. Les nouvelles règles de cofinancement sont sujettes à évoluer d'ici 2025.
 - Actuellement, un taux de cofinancement de 30 à 40% est possible sur les investissements. L'aménagement doit néanmoins être connecté avec un itinéraire du réseau départemental.



PDMA, Grand Narbonne, 2023

Les principales subventions mobilisables (en date du mois de décembre 2023)

■ Aides de la Région Occitanie

- La région Occitanie est également en cours d'élaboration de son plan vélo. Les modalités de cofinancement pour les aménagements cyclables sont à préciser.
- Néanmoins, l'accompagnement de la Région cible en général des aménagements cyclables sur d'importants linéaires (plusieurs km).

■ Dotation de Soutient à l'Investissement Local (DSIL)

- Projets éligibles : aménagements cyclables/services vélos
- Financement : enveloppe nationale annuelle répartie à l'ensemble des EPCI qui permet de financer les grandes priorités d'investissement des communes

■ Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR)

- Projets éligibles : aménagement d'un chemin piéton ou d'une piste cyclable pour renforcer la mobilité douce
- Financement : enveloppe national répartie localement. Les taux de subvention peuvent varier de 20 à 80%.

■ Programme Alvéole+

- Projets éligibles : stationnements vélos (arceaux) couverts ou sécurisés
- Cofinancement à hauteur de 40%



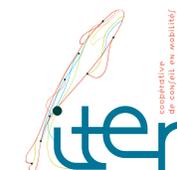
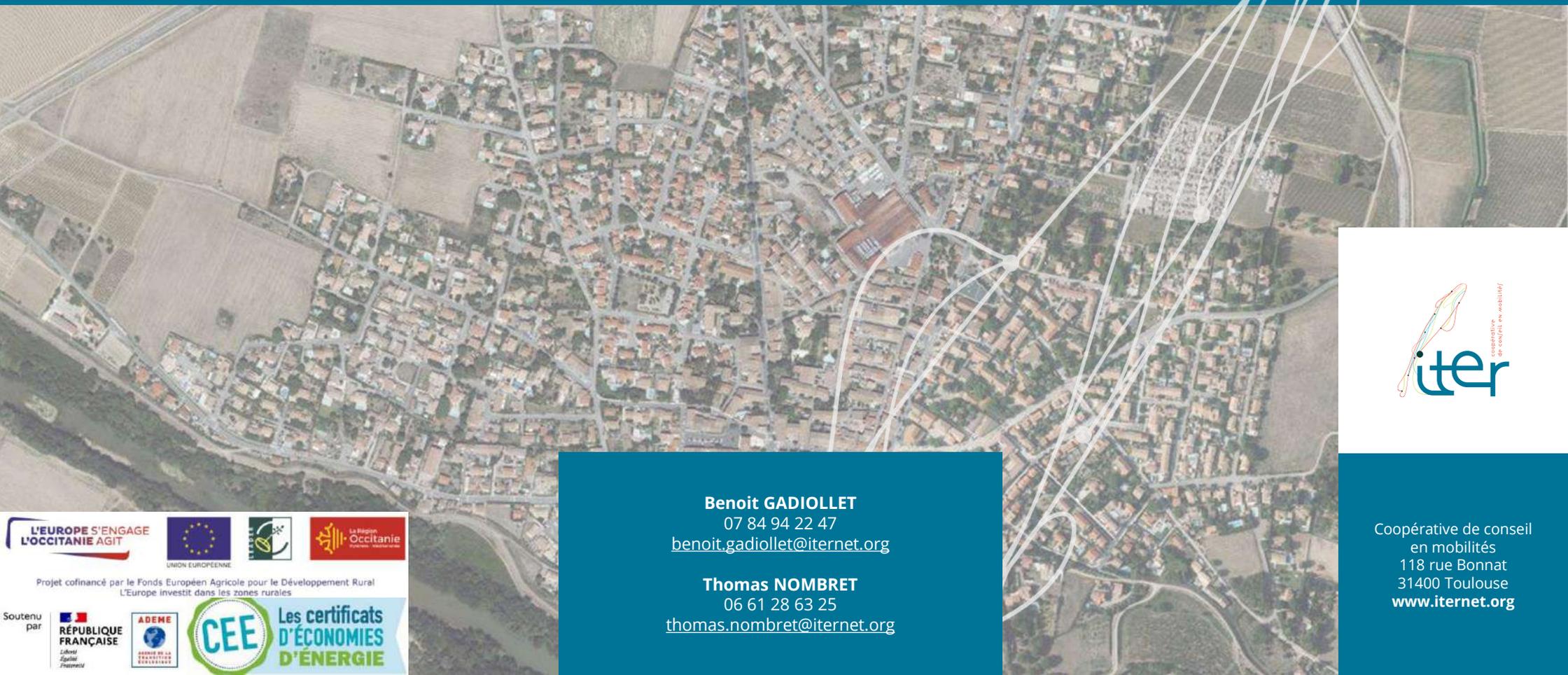


Envoyé en préfecture le 31/05/2024

Reçu en préfecture le 31/05/2024

Publié le 31/05/2024

ID : 011-211101167-20240528-2024_60-DE



Benoit GADIOLLET
07 84 94 22 47
benoit.gadiollet@internet.org

Thomas NOMBRET
06 61 28 63 25
thomas.nombret@internet.org

Coopérative de conseil
en mobilité
118 rue Bonnat
31400 Toulouse
www.internet.org





Action	N°	Typologie d'équipement / aménagement	Coût unitaire	Coût ml	Coût m2	Coût m3	Quantité	Coût total	Programmation pluriannuelle	- Court terme = 2024-2028 - Moyen terme = 2029 - 2030 - Long terme = post-2030		
Aménager une zone 30	1	Panneaux B30 et B51	200 €				102	20 400 €	Court terme			
		bandes rugueuses passages piétons	100 €				90	9 000 €	Court terme			
Aménager une zone de rencontre	2	Platbau	20 000 €				6	120 000 €	Court terme			
Généraliser les doubles sens cyclables	3	Panneaux B52 et B53	200 €				30	6 000 €	Court terme			
		Panneau C24a	200 €				30	6 000 €	Court terme			
		Panneaux m9v2	90 €				50	4 500 €	Court terme			
Aménagement rue des Coues Vieilles	4a	Picto vélo + chevrons (écluse)	40 €				285	11 400 €	Court terme			
		Platbau	15 000 €				2	30 000 €	Court terme			
		Panneau C24a	250 €				4	1 000 €	Court terme			
		Panneaux m9v2	100 €				4	400 €	Court terme			
		Traverse piétonne	800 €				4	3 200 €	Court terme			
		Picto vélo + chevrons (écluse)	40 €				16	640 €	Court terme			
Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-bourg	4b	Plan de circulation + aménagement Bd Pillavier à définir ultérieurement										
		4c	CVCB		30 €			450	13 500 €	Court terme		
		4d	Voie verte rue Notre Dame		450 €			210	94 500 €	Moyen terme		
		4e	Voies vertes RD15		60 €			45	2 700 €	Long terme		
			Aménagement Circulaire		60 €	25 €		840	50 400 €	Long terme		
		4f	Sécurisation des traversées des RD au niveau de la digue (secteur CV)	25 000 €				4	100 000 €	Moyen terme		
			Revêtement du chemin de la digue		100 €			2400	240 000 €	Long terme		
		Connecter les quartiers nord au CV	5	Via Chemin Pas de Sarrin (court terme, sans travail sur le revêtement)	10 000 €					10 000 €	Court terme	
				Via chemin de sortie revêtement en enrobé			20 €		3000	60 000 €	Long terme	
				Via chemin de sortie revêtement en béton			50 €		3000	150 000 € (coût indicatif non contractuel)	non programmé	
Via rue Justine Pamearon (court terme, sans travail sur le revêtement)	10 000 €							10 000 €	Court terme			
Via rue Justine Pamearon revêtement enrobé					20 €		3300	66 000 €	Long terme			
Créer une liaison interne aux quartiers nord	6	Sécurisation des traversées des RD	25000				2	50 000 €	Moyen terme			
		Aménagement d'une passerelle	80000					80 000 €	Long terme			

	N°	Coût total
Aménager une zone 30	1	149 400 €
Aménager une zone de rencontre	2	120 000 €
Généraliser les doubles sens cyclables	3	21 900 €
Aménagement rue des Coues Vieilles	4a	35 240 €
Plan de circulation + aménagement Bd Pillavier	4b	à définir ultérieurement
Créer un maillage cyclable à l'échelle du centre-bourg	4c	13 500 €
Voie verte rue Notre Dame	4d	94 500 €
Aménagement RD15 + giratoire	4e	171 200 €
Sécurisation des traversées des RD au niveau de la digue (secteur CV) Revêtement de la digue non inclus	4f	340 000 €
Connecter les quartiers nord au CV	5	146 000 €
Créer une liaison interne aux quartiers nord	6	130 000 €

2024-2028	359 040 €
2029-2030	244 500 €
Post-2030	507 200 €