

Ribérac, xx avril 2022



## Elaboration d'un schéma directeur cyclable

COPIL Phase 3 – Plan d'action

# Sommaire



1 – Objectif de la phase 3 et intégration dans la démarche complète de SDC

2 – Les fiches itinéraires

3 – Les fiches-action d'accompagnement

4 – Programmation pluriannuelle



1 – Objectif de la phase 3 et intégration dans la démarche complète



## Etapes du schéma vélo



### Diagnostic et enjeux

Par une analyse sur le terrain, la prise en compte du contexte, des enjeux et la concertation des principaux acteurs du territoire, les grands enjeux ont pu être dessinés



### Co-construction et choix d'un scénario

Dans la phase 2 de l'étude, il s'agit désormais de coconstruire les scénarios de maillage du territoire et de dimensionnement des actions d'accompagnement



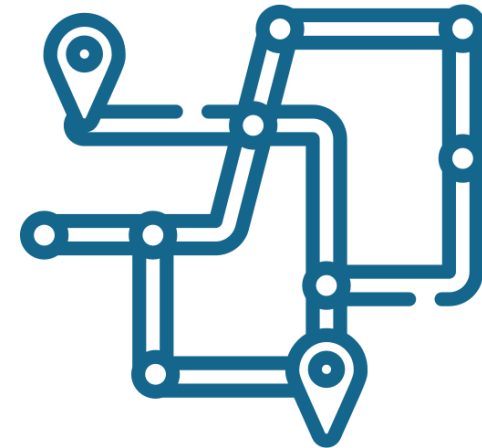
### Déclinaison du scénario retenu en fiches-actions

Une fois le scénario retenu, la déclinaison en fiches-action et la programmation des actions pourra se faire

## Objectifs du schéma cyclable :

Compte tenu des enjeux résumés précédemment, mais également étant donné l'engagement de la **Communauté de Communes du Périgord Ribéracois** dans le développement de politiques publiques durables (la CCPR a été lauréate de l'appel à projets TEPOS), le schéma directeur cyclable se doit de viser plusieurs objectifs:

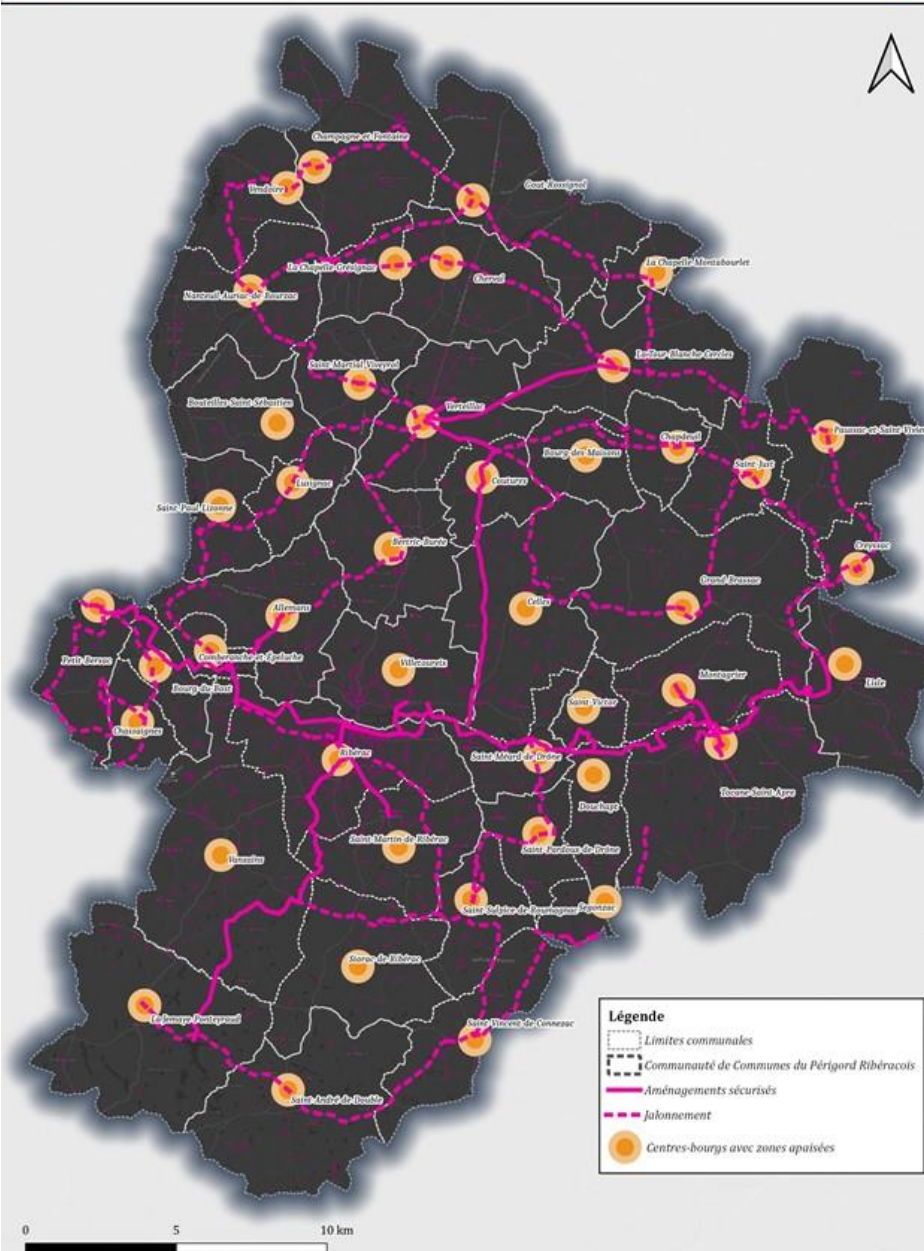
- ❑ Développer la pratique cyclable comme mode de déplacement utilitaire en milieu rural
- ❑ Imaginer les services et mesures de promotion du vélo pouvant impacter le développement du vélo
- ❑ Casser les barrières et freins à la pratique
- ❑ Accompagner le cyclotourisme pour dynamiser l'économie locale
- ❑ Mettre en place des itinéraires calmes et sécurisés dans une démarche de maillage territorial



## Scénario retenu :

Les élus de la Communauté de Communes du Périgord Ribéracois ont retenu le scénario 3 lors du COPIL de phase 2. Celui-ci s'articule autour des éléments suivants :

- ❑ 90 km de linéaire d'aménagements cyclables dédiés
- ❑ Environ 220 km de jalonnement
- ❑ Un maillage cyclable qui concerne l'ensemble des communes du territoire
- ❑ Le développement massif des aménagements de zones à vitesse modérée en centre-bourg
- ❑ Les publics cibles suivants: actifs, jeunes, familles, vélo-loisir, touristes
- ❑ Des actions d'accompagnement ambitieuses



## Les orientations retenues pour le schéma directeur cyclable de la CCPR

**1.**

Engager la CCPR dans le développement d'axes cyclables sécurisés et de zones apaisées

**2.**

Mettre en valeur le patrimoine local par la création d'itinéraires « calmes »

**3.**

Développer des services vélos adaptés à tous les publics

**4.**

Communiquer, éduquer et former à la pratique du vélo

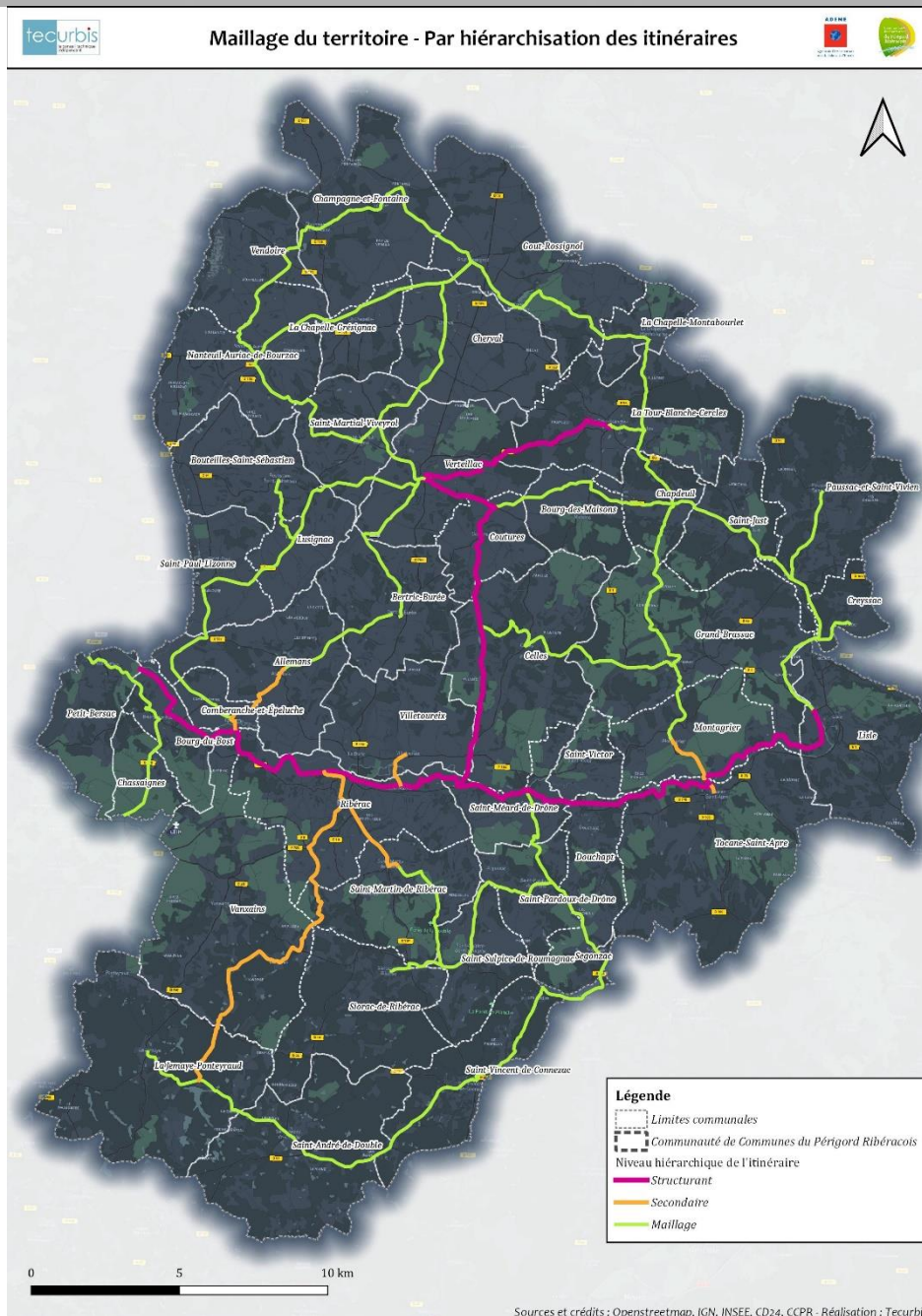
**5.**

Créer des outils et méthodes de suivi pour une gestion de projet efficace

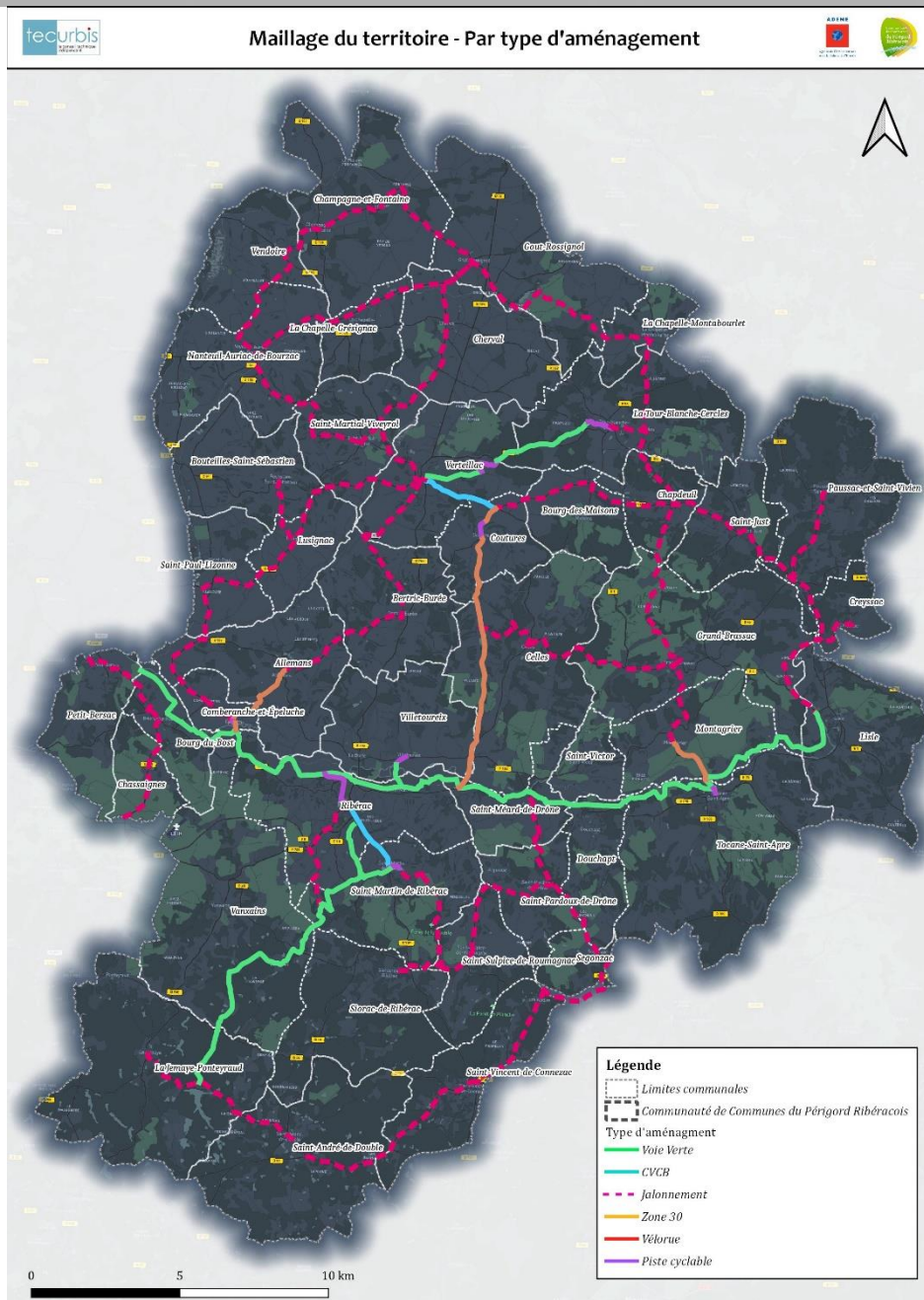
The image shows six rolled-up maps, each secured with a piece of natural twine. The maps are stacked diagonally from the top-left towards the bottom-right. They feature various geographical details, including borders, cities, and topographical features. Some text is visible on the maps, such as "СОДИТЕЛЬНАЯ БОЯ" and "СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМ". The background is a faded, light-colored map with orange and brown tones.

## 2 – Les fiches itinéraires

# Maillage du territoire



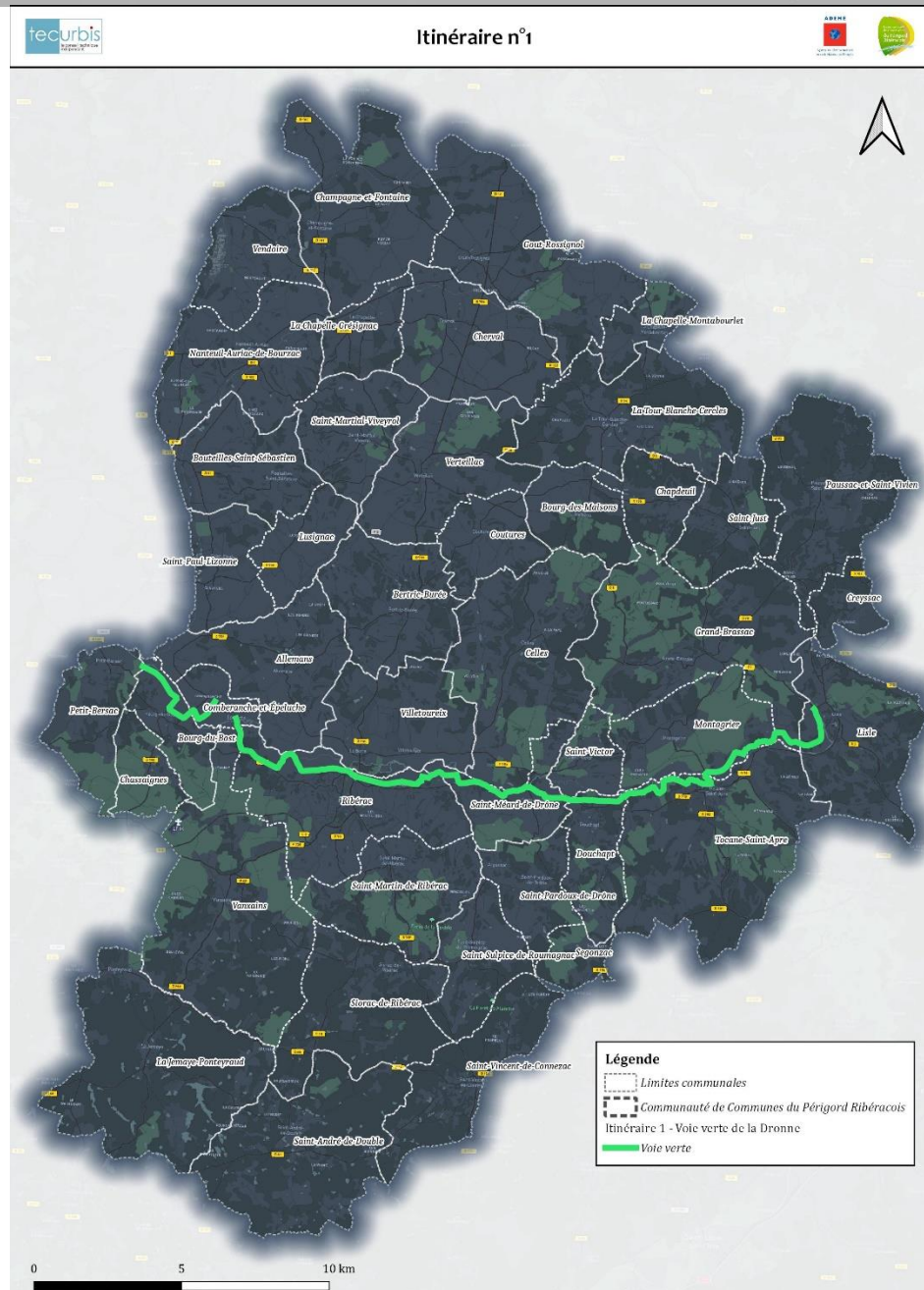
# Maillage du territoire





## Itinéraire n°1: La voie verte de la Dronne

Cet itinéraire est l'axe emblématique du projet de maillage cyclable du territoire. Il vise à créer une première armature Est – Ouest permettant de relier les principales polarités du territoire. :

- ❑ Une liaison entre L'Isle, Tocane et Ribérac
- ❑ Un axe avec des aménagements cyclables forts
- ❑ De nombreuses difficultés (foncières, techniques et financières)



## Itinéraire n°1: La voie verte de la Dronne

	Itinéraire n°1	
	Type d'itinéraire	Itinéraire structurant
	Communes concernées	Bourg-du-Bost, Comberanche-et-Épeluche, Douchapt, Lisle, Montagnier, Petit-Bersac, Ribérac, Saint-Méard-de-Drôme, Saint-Victor, Tocane-Saint-Apre, Villetoueix.
	Linéaire concerné par l'itinéraire	31,5 km
	Type d'aménagement	Voie verte intégrale
	Pôles générateurs de déplacement desservis	Centre-bourg de Lisle, centre-bourg de Tocane-Saint-Apre, centre-bourg de Ribérac
	Publics cible	Familles, vélo-loisir, touristes et actifs en « cabotage »

## Itinéraire n°1 – Tronçon 1

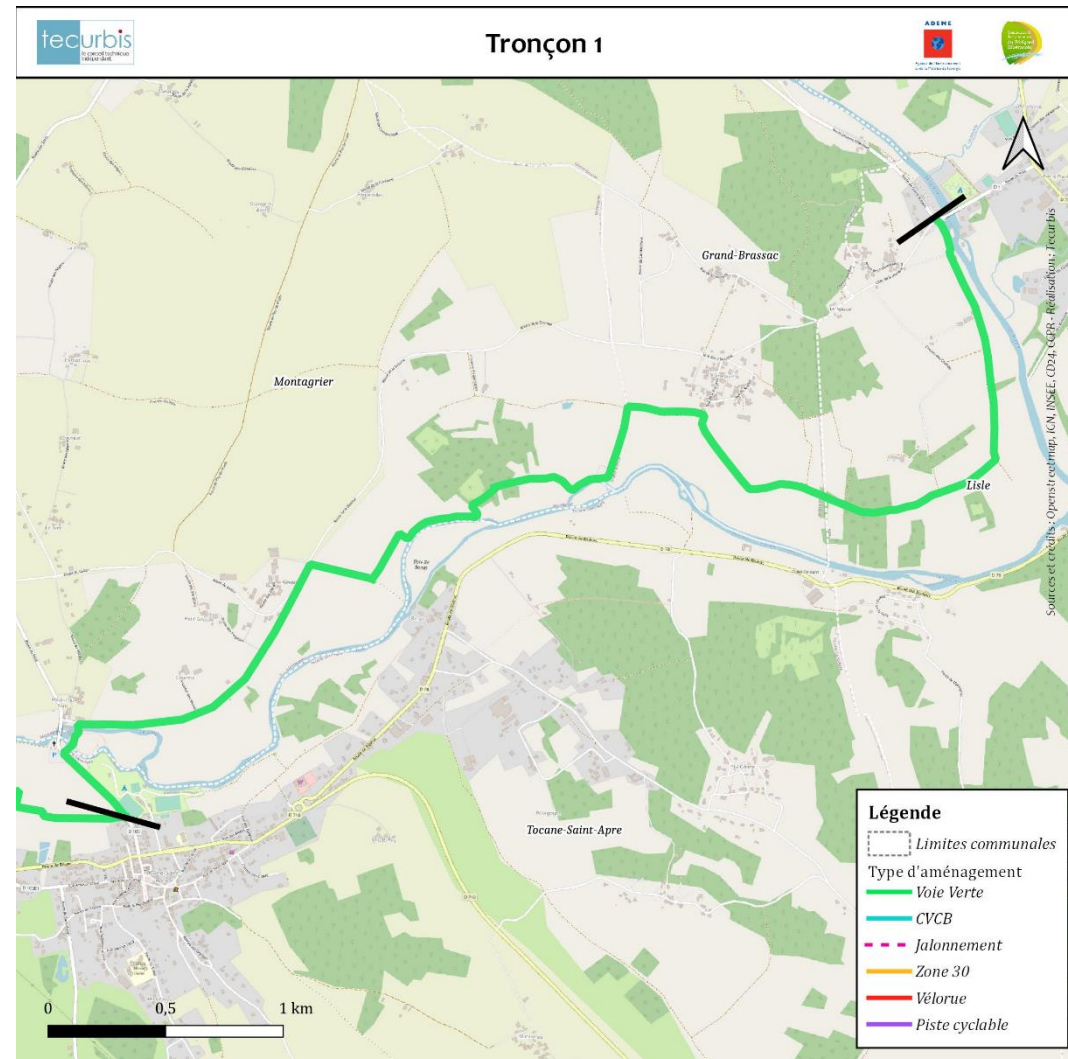


**Commune(s) concernées** : Lisle, Grand-Brassac, Montagrier, Tocane-Saint-Apre.



**Points d'intérêt et pôles générateurs desservis:**

- Camping du pont (Lisle)
- Centre-bourg de Lisle
- Centre de loisirs de Tocane
- Centre-bourg de Tocane
- Camping du Pré sec (Tocane)

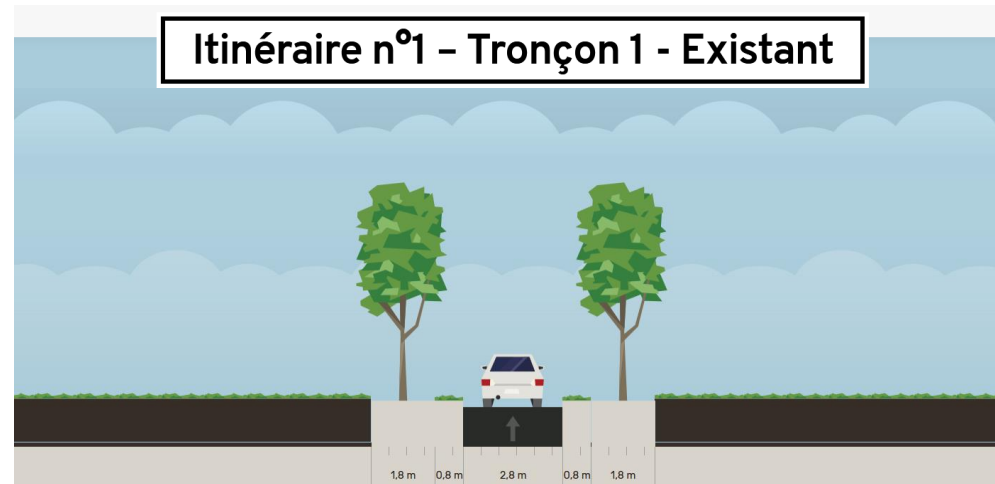


★ Ouvrage à créer

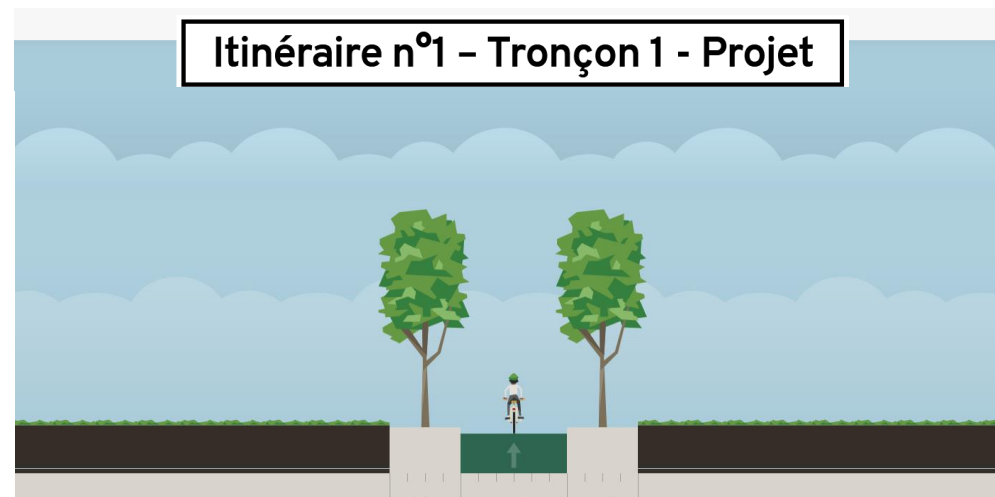
### Itinéraire n°1 – Tronçon 1

- Longueur: 6,7km
- Type d'aménagement: Voie verte
- Largeur de l'aménagement cyclable: 3,0m
- Emprise disponible: Oui partiellement
- Programmation: 2023
- Mesures d'accompagnement nécessaires:
  - Acquisitions foncières sur la commune de Montagnier
- Coût estimé: 1 000 000€
- Commentaire: Gestion de la cohabitation avec les agriculteurs notamment pour les traversées d'exploitations

### Itinéraire n°1 – Tronçon 1 - Existant



### Itinéraire n°1 – Tronçon 1 - Projet



## Itinéraire n°1 – Tronçon 2

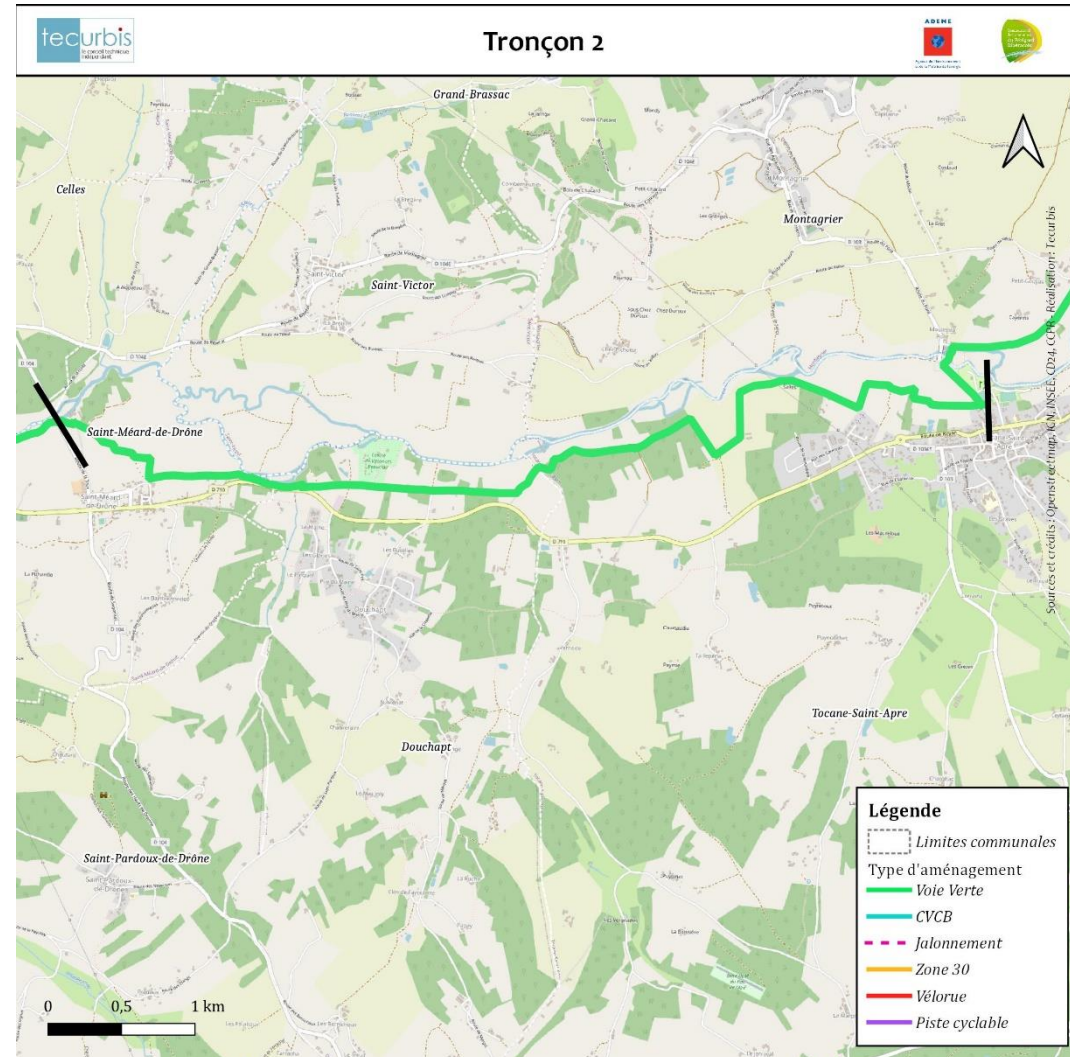


**Commune(s) concernées :** Montagnier, Douchapt, Tocane-Saint-Apre, Saint-Méard-de-Drôme.



**Points d'intérêt et pôles générateurs desservis:**

- Centre-bourg de Douchapt
- Centre de vacances Beauclair

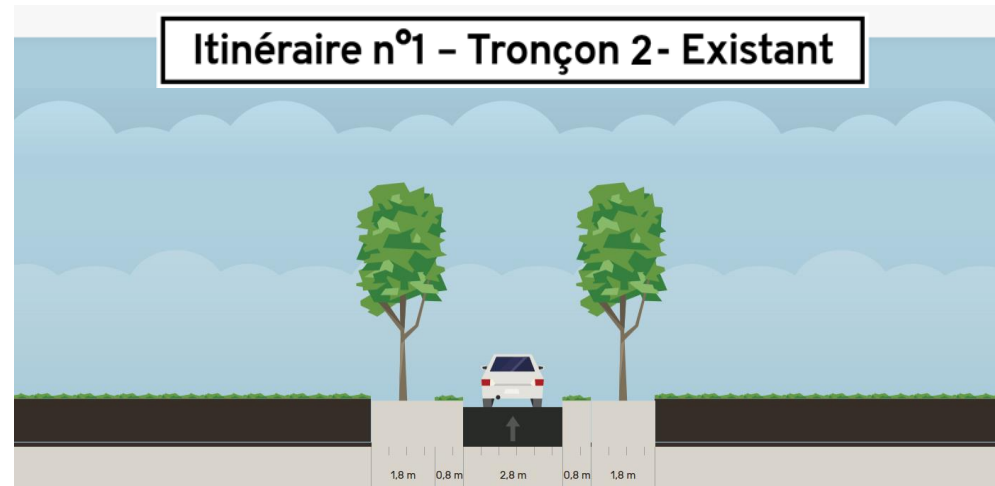


★ Ouvrage à créer

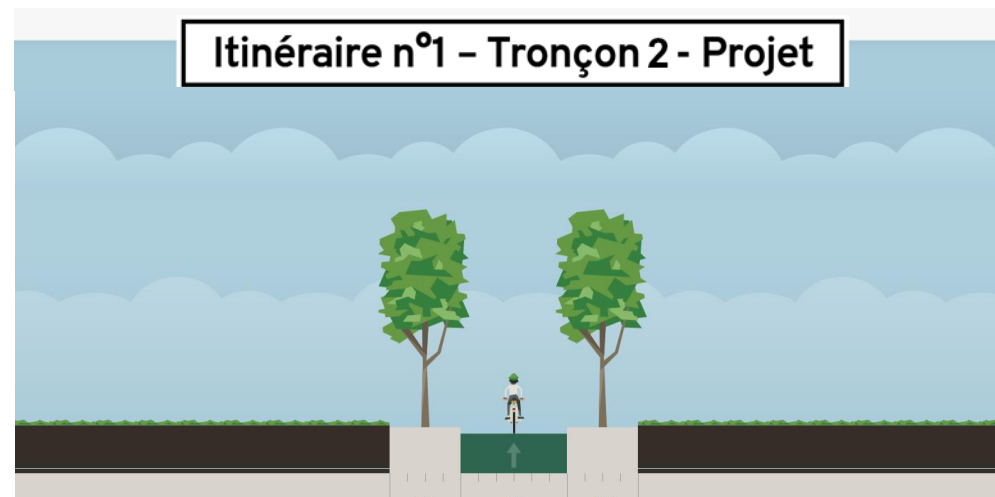
## Itinéraire n°1 – Tronçon 2

- Longueur: 7,6km
- Type d'aménagement: Voie verte
- Largeur de l'aménagement cyclable: 3,0m
- Emprise disponible: Oui partiellement
- Programmation: 2024
- Mesures d'accompagnement nécessaires:
  - Acquisitions foncières
- Coût estimé: 1 150 000€
- Commentaire: Gestion de la cohabitation avec les agriculteurs notamment pour les traversées d'exploitations et les accès riverains pour les rares habitations

### Itinéraire n°1 – Tronçon 2 - Existant



### Itinéraire n°1 – Tronçon 2 - Projet



## Itinéraire n°1 – Tronçon 3

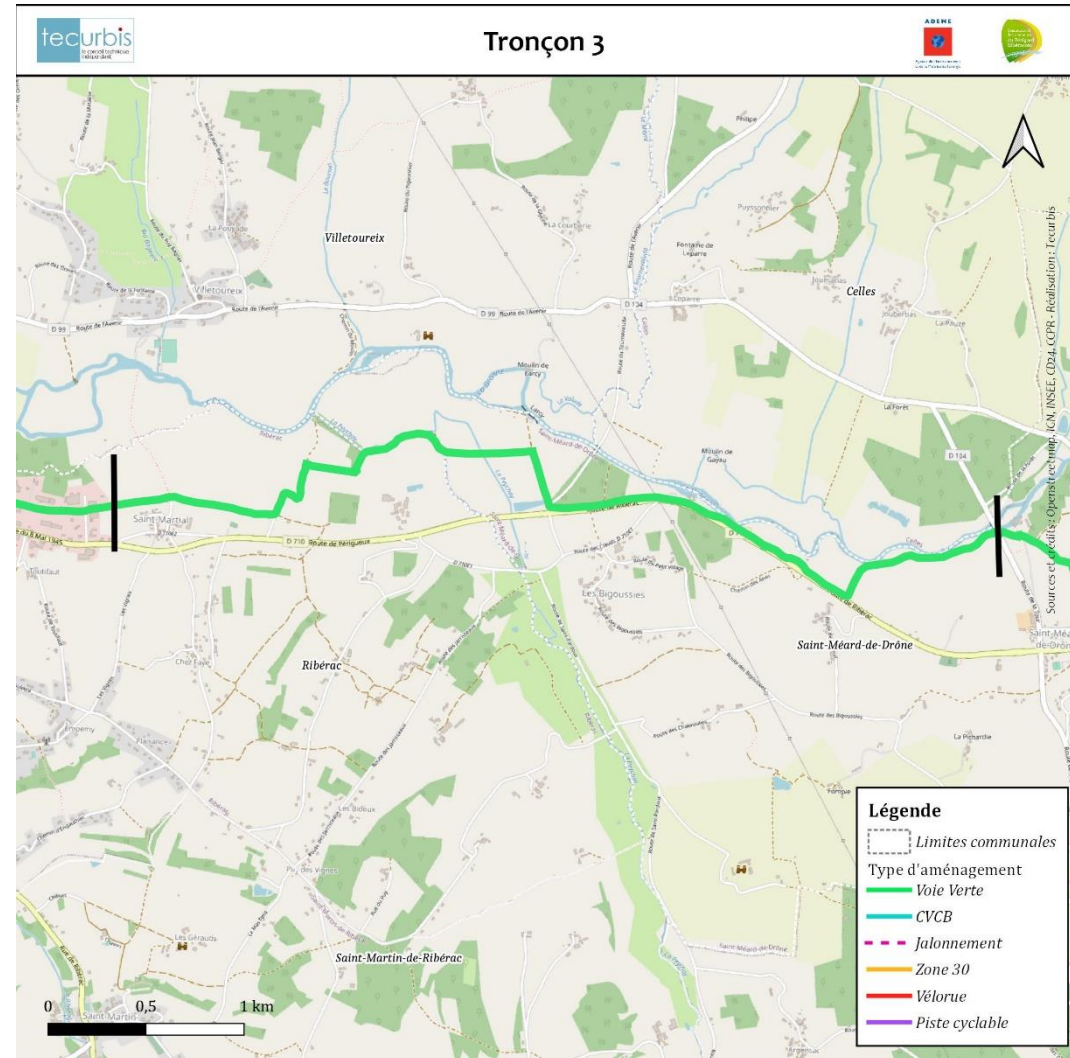


**Commune(s) concernées :** Saint-Méard-de-Drône, Villetoueix.



**Points d'intérêt et pôles générateurs desservis:**

- Château de Villetoueix
- Centre-bourg de Saint-Méard-de-Drône

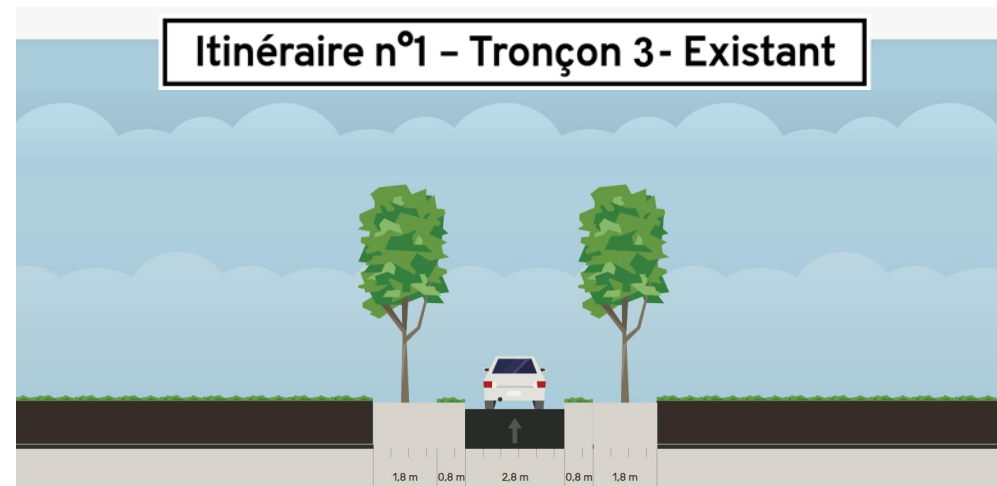


★ Ouvrage à créer

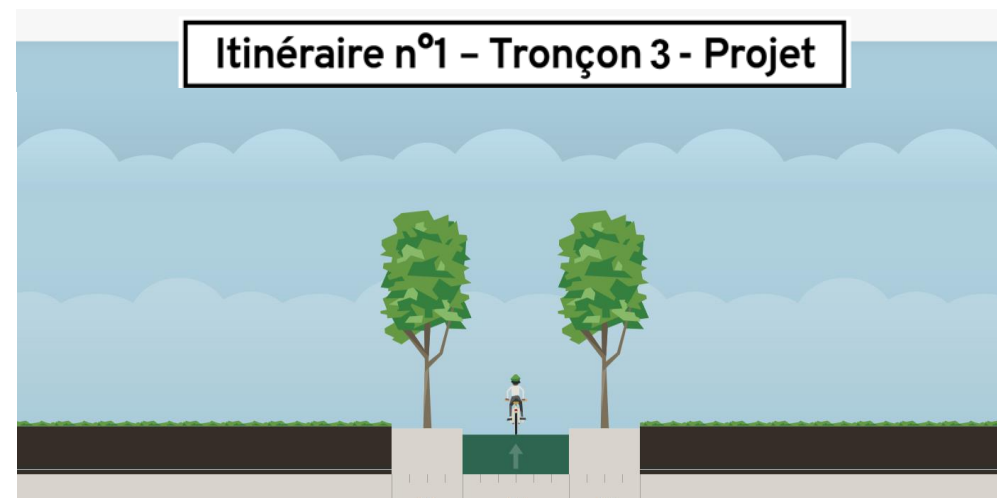
### Itinéraire n°1 – Tronçon 3

- Longueur: 5,4km
- Type d'aménagement: Voie verte
- Largeur de l'aménagement cyclable: 3,0m
- Emprise disponible: Oui
- Programmation: 2025
- Mesures d'accompagnement nécessaires:
  - Traversée de la Drôme à créer Saint-Méard-de-Drôme et Villetoureix au lieu-dit « chemin du moulin»
- Coût estimé: 810 000€
- Commentaire: Gestion de la cohabitation avec les agriculteurs notamment pour les traversées d'exploitations

### Itinéraire n°1 – Tronçon 3 - Existant



### Itinéraire n°1 – Tronçon 3 - Projet



## Itinéraire n°1 – Tronçon 4

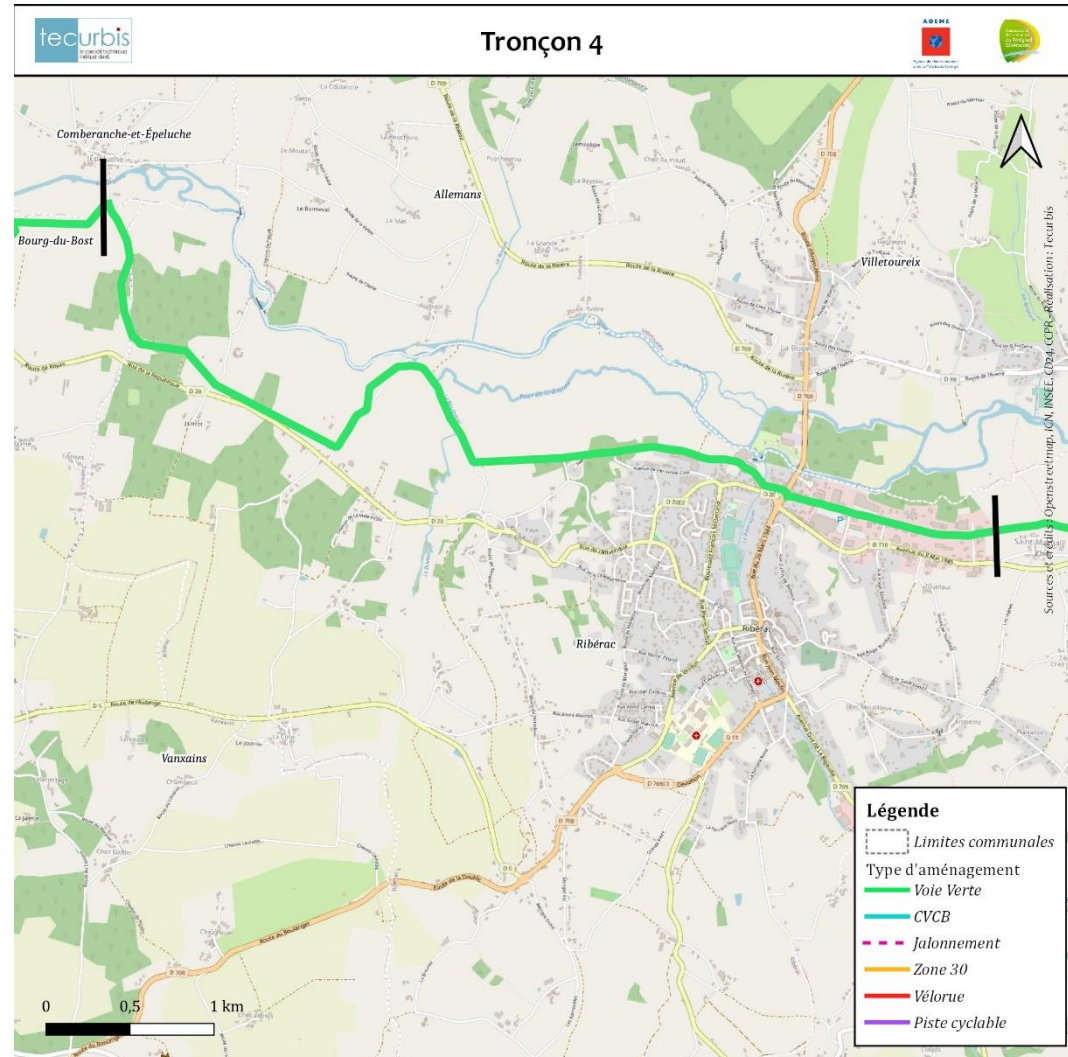


**Commune(s) concernées :** Villetoureix, Ribérac, Comberanche-et-Epeluche.



**Points d'intérêt et pôles générateurs desservis:**

- Centre de Ribérac
- Zone commerciale et industrielle de Ribérac

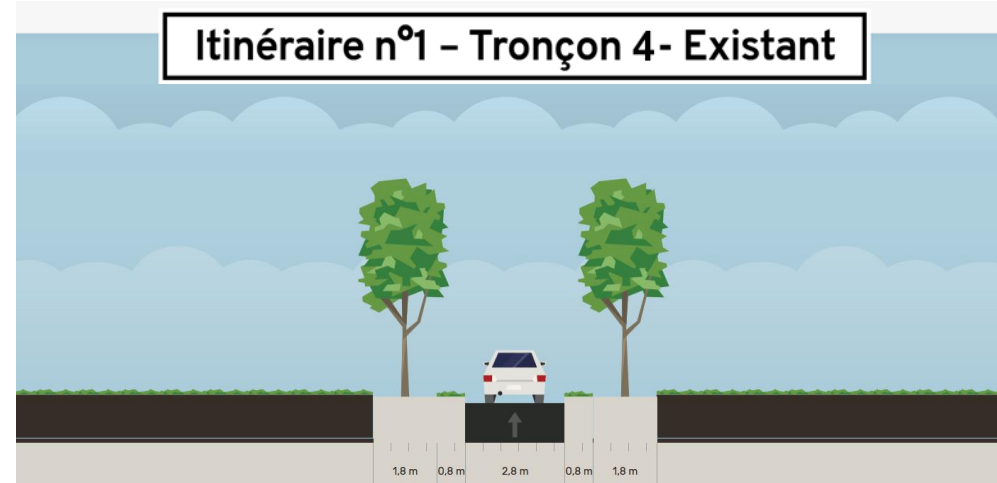


 Ouvrage à créer

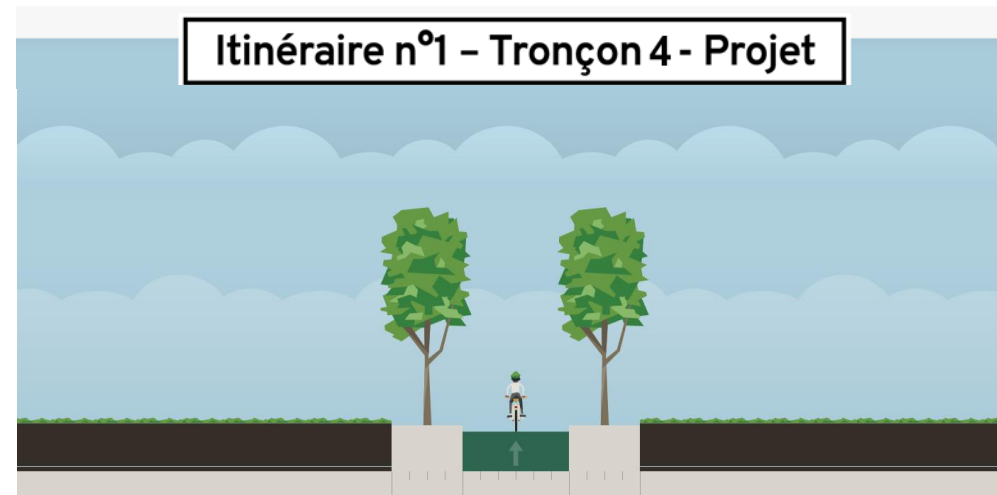
### Itinéraire n°1 – Tronçon 4

- Longueur: 6,9km
- Type d'aménagement: Voie verte
- Largeur de l'aménagement cyclable: 3,0m
- Emprise disponible: Oui partiellement
- Programmation: 2026-2027
- Mesures d'accompagnement nécessaires:
  - Gestion du passage urbain dans Ribérac et insertion routière
  - Acquisitions foncières nécessaires
- Coût estimé: 1 050 000€
- Commentaire:

### Itinéraire n°1 – Tronçon 4 - Existant



### Itinéraire n°1 – Tronçon 4 - Projet



## Itinéraire n°1 – Tronçon 5

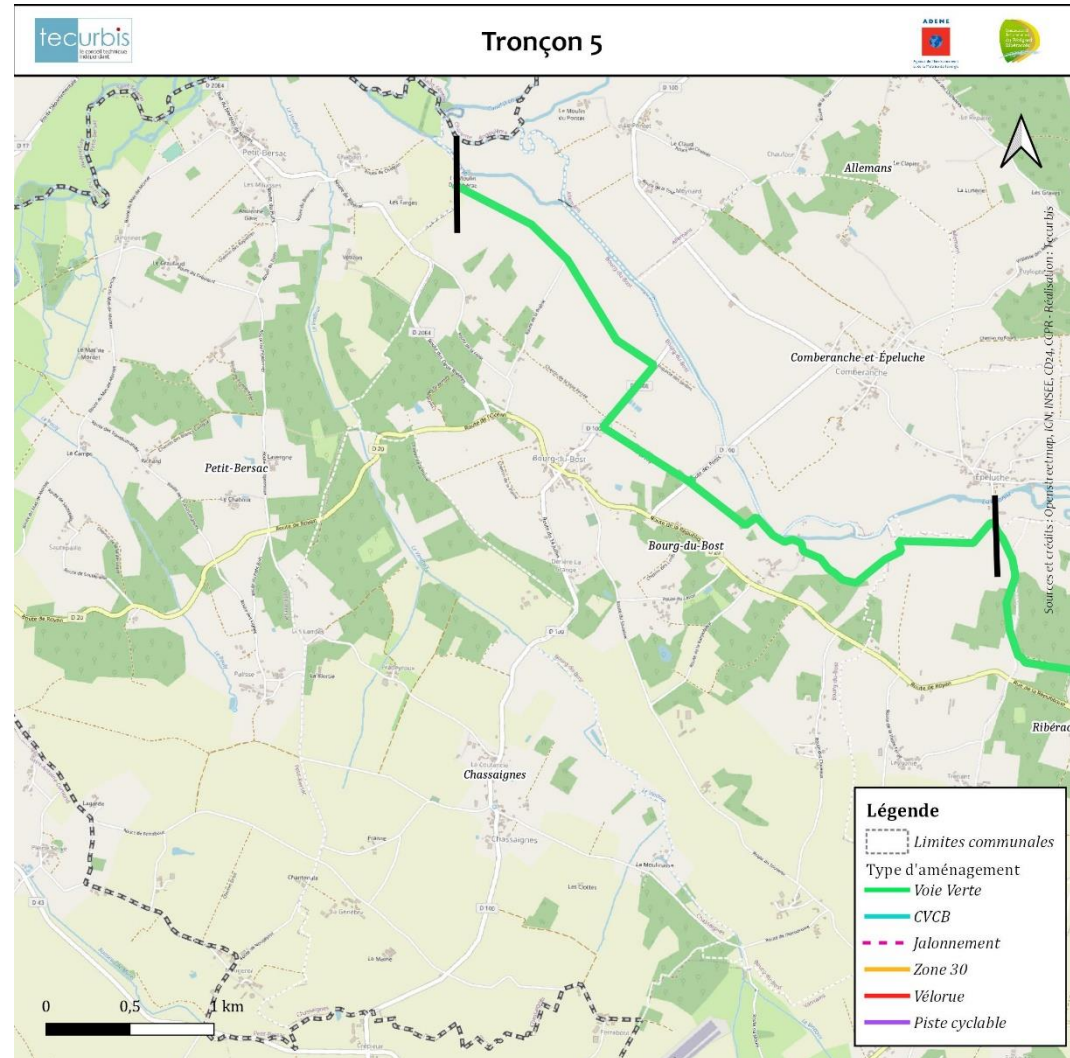


**Commune(s) concernées** : Comberanche-et-Épéluche, Petit-Bersac, Bourg-du-Bost.



**Points d'intérêt et pôles générateurs desservis:**

- o Bourg-du-Bost

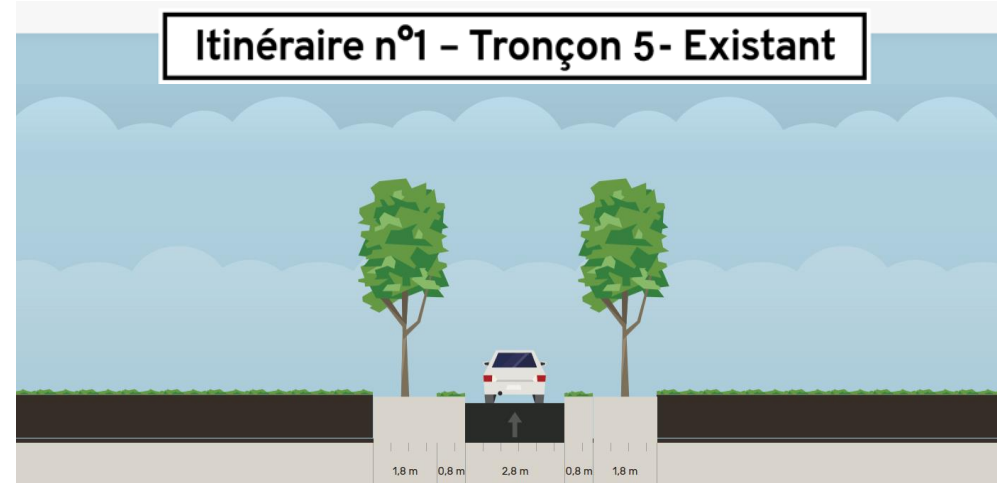


★ Ouvrage à créer

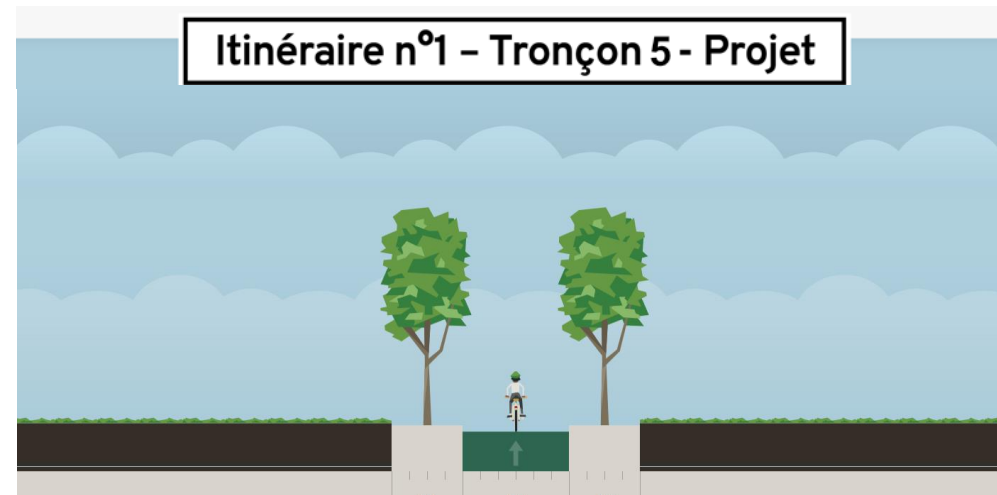
### Itinéraire n°1 – Tronçon 5

- Longueur: 5,0km
- Type d'aménagement: Voie verte
- Largeur de l'aménagement cyclable: 3,0m
- Emprise disponible: Oui partiellement
- Programmation: 2028-2029
- Mesures d'accompagnement nécessaires:
  - Acquisitions foncières
- Coût estimé: 800 000€
- Commentaire:

### Itinéraire n°1 – Tronçon 5- Existant



### Itinéraire n°1 – Tronçon 5- Projet



## Itinéraire n°1: La voie verte de la Dronne

### Focus technique

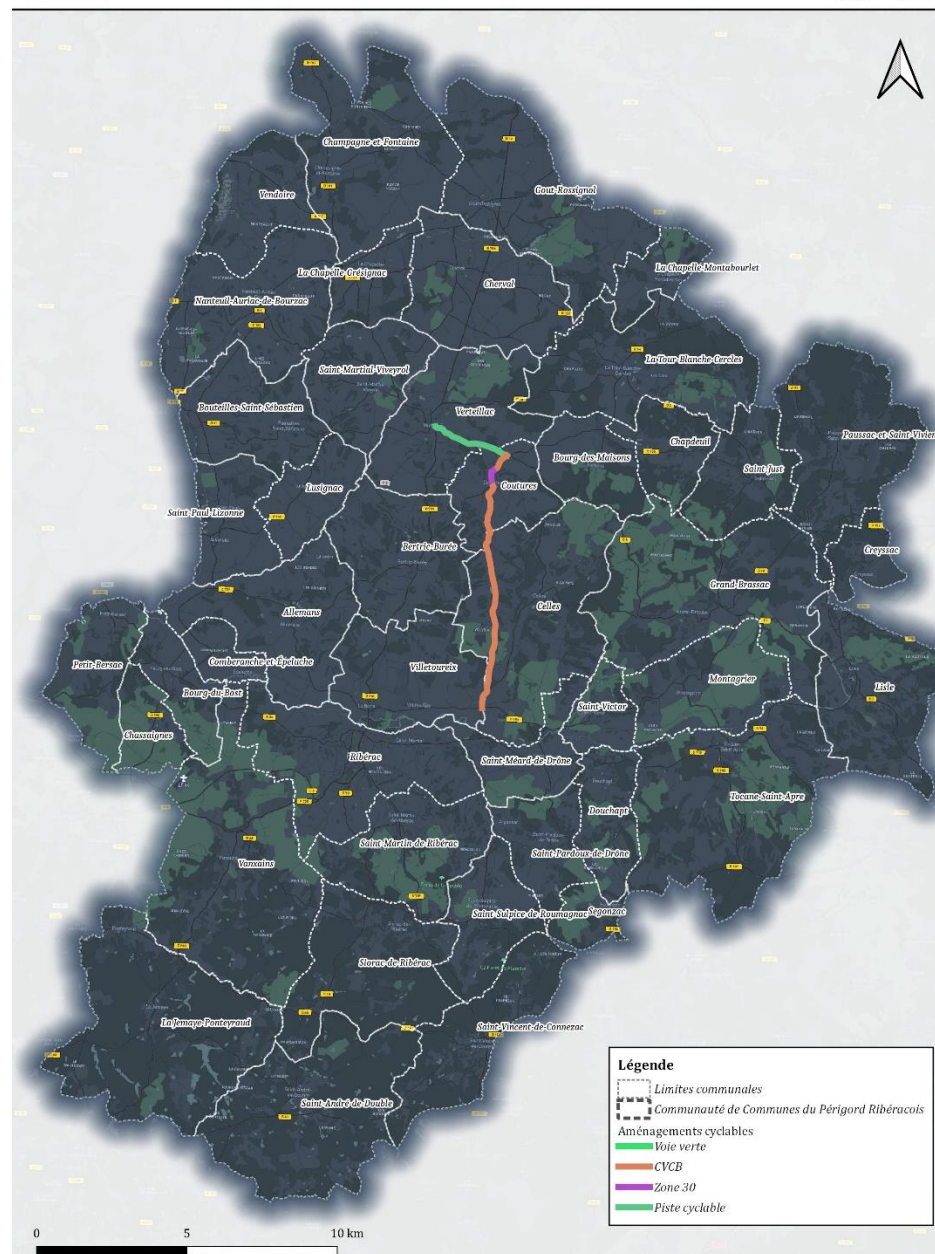
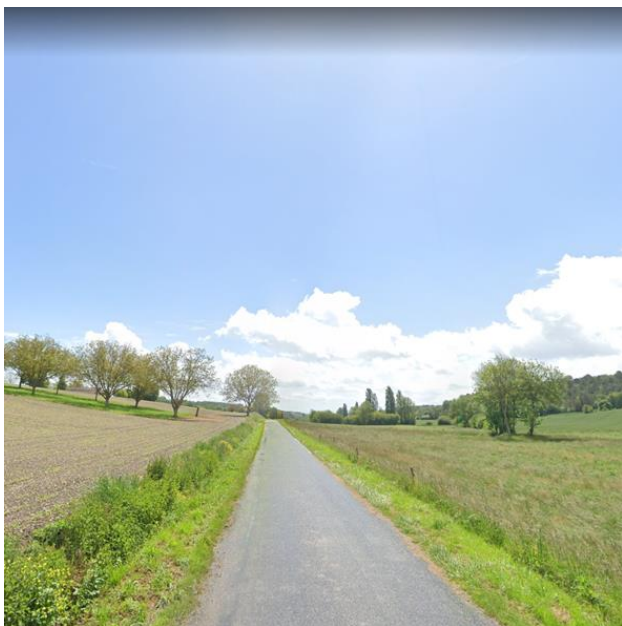
- ❑ Une voie verte correspond aux caractéristiques suivantes:
  - ❑ Circulation limitée aux vélos et aux piétons (ouverture possible aux cavaliers)(photo 1)
  - ❑ Largeur de 3m minimum sur l'ensemble de l'aménagement
  - ❑ Revêtement adapté à la circulation de tous les vélos (enrobé avec liant végétal ou stabilisé avec liant)
- ❑ L'itinéraire proposé permet d'éviter la création de traversées de la Dronne, souvent très onéreuses.
- ❑ Une attention particulière à la question du foncier est à prévoir à court terme par toutes les communes concernées
  - ❑ Recherche de propriété foncière
  - ❑ Mise en place d'emplacements réservés si besoin
- ❑ La cohabitation avec les activités agricole doit être bien prise en compte en amont
  - ❑ Possibilité d'envisager de prévoir des surlargeurs tous les 1 ou 2 km pour le stationnement d'engins agricoles si croisement avec cyclistes et/ou piétons par exemple (photo 3).



## Itinéraire n°2: Verteillac - Villeteureix

Cet itinéraire permet de créer un axe Nord-Sud reliant le pôle de Verteillac avec le pôle de Ribérac :

- ❑ Une liaison entre Verteillac, Coutures, Celles et Villeteureix
- ❑ Une liaison avec la Voie Verte de la Drôme
- ❑ Une solution technique d'aménagement cyclable à explorer



## Itinéraire n°2: Verteillac - Villetoureix

		Itinéraire n°3
	Type d'itinéraire	Itinéraire structurant
	Communes concernées	Verteillac, Coutures, Celles, Villetoureix.
	Linéaire concerné par l'itinéraire	12,5 km
	Type d'aménagement	Chaussée à voie centrale banalisée
	Pôles générateurs de déplacement desservis	Centre-bourg de Verteillac, centre-bourg de Coutures, liaisons vers les centres de Celles et Villetoureix, Voie Verte de la Drôme, Ribérac
	Publics cible	Actifs, jeunes, familles, touristes

## Itinéraire n°2 – Tronçon 1



Commune(s) concernées : Verteillac, Coutures.



Points d'intérêt et pôles générateurs desservis:

- Centre de Verteillac
- Centre de Coutures



## Itinéraire n°2 – Tronçon 1

- ❑ Longueur: 3,9km
- ❑ Type d'aménagement: Piste cyclable puis zone 30
- ❑ Largeur de l'aménagement cyclable: 2,5m +0,5m (séparateur)
- ❑ Emprise disponible: Non (chaussée de 5m environ actuellement, besoin de surlargeurs)
- ❑ Programmation: 2027
- ❑ Mesures d'accompagnement nécessaires:
  - Reprise des bas-côté pour gagner en surlargeur
- ❑ Coût estimé: 1 275 000€ y compris reprise des bordures
- ❑ Commentaire: Zone 30 à mettre en place dans le centre-bourg de Coutures.

### Itinéraire 2 - Tronçon 1 - Existant



### Itinéraire 2 - Tronçon 1 - Projet





## Itinéraire n°2 – Tronçon 2

- ❑ Longueur: 4,8km
- ❑ Type d'aménagement: Chaussée à Voie Centrale Bandisée (CVCB)
- ❑ Largeur de l'aménagement cyclable: 2x 1,6m soit au total une emprise de 5,8m (2,6m pour l'axe central)
- ❑ Emprise disponible: Non (chaussée de moins de 5m actuellement, besoin de surlargeurs)
- ❑ Programmation: 2029
- ❑ Mesures d'accompagnement nécessaires:
  - Reprise des bas-côté pour gagner en surlargeur
  - Limitation de la vitesse à 50 km/h sur l'ensemble du tronçon
- ❑ Coût estimé: 385 000€ y compris reprise des bordures)
- ❑ Commentaire: mise en place de doubles chevrons dans les rives

## Itinéraire 2 - Tronçon 2 - Existant



## Itinéraire 2 - Tronçon 2 - Projet



## Itinéraire n°2 – Tronçon 3

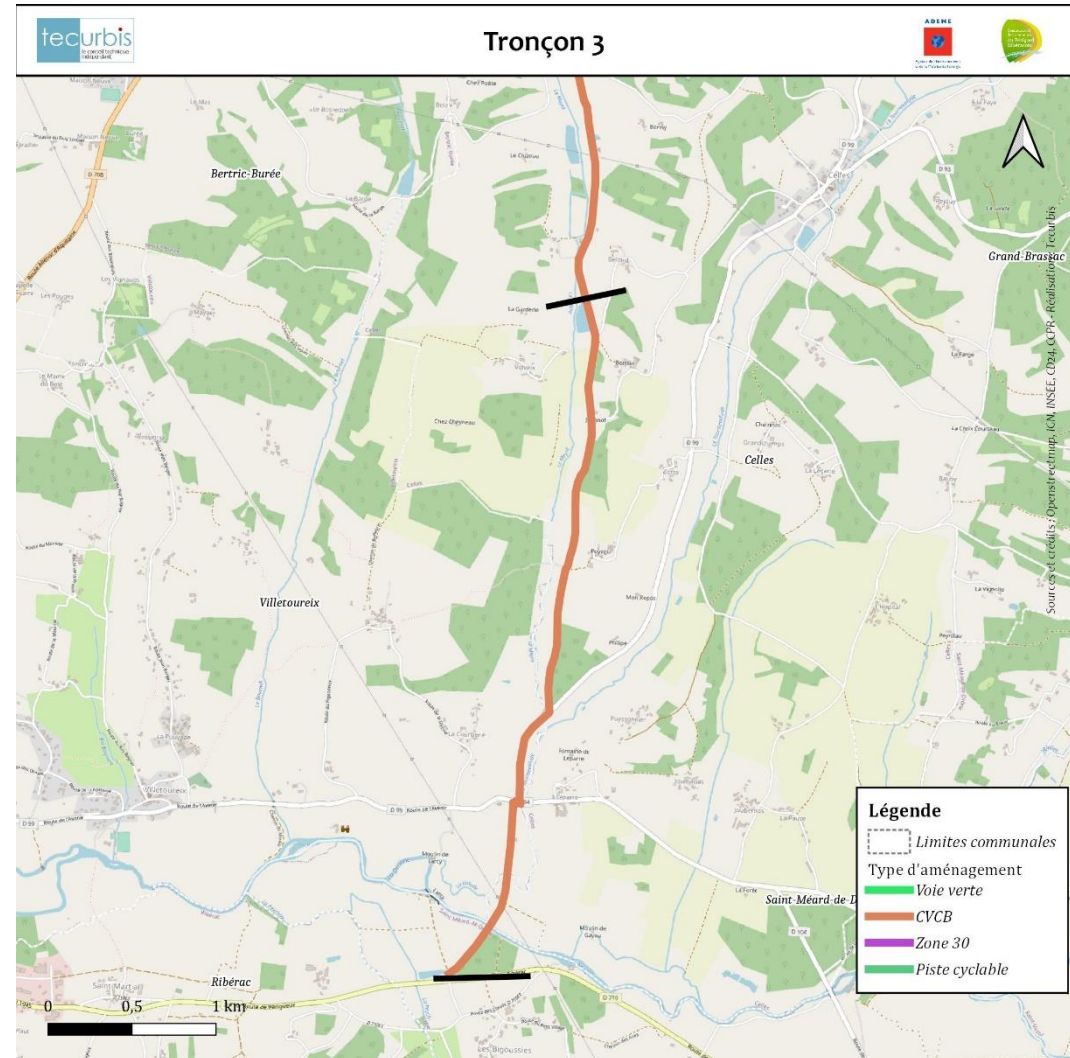


Commune(s) concernées : Celles, Villetoureix.



Points d'intérêt et pôles générateurs desservis:

- o Voie verte de la Dronne



## Itinéraire n°2 – Tronçon 3

- ❑ Longueur: 4,1km
- ❑ Type d'aménagement: Chaussée à Voie Centrale Bandisée (CVCB)
- ❑ Largeur de l'aménagement cyclable: 2x 1,6m soit au total une emprise de 5,8m (2,6m pour l'axe central)
- ❑ Emprise disponible: Non (chaussée de moins de 5m actuellement, besoin de surlargeurs)
- ❑ Programmation: 2029-2030
- ❑ Mesures d'accompagnement nécessaires:
  - Reprise des bas-côté pour gagner en surlargeur
  - Limitation de la vitesse à 50 km/h sur l'ensemble du tronçon
- ❑ Coût estimé: 390 000€ y compris reprise des bordures)
- ❑ Commentaire: mise en place de doubles chevrons dans les rives et panneaux explicatif en entrée d'aménagement

## Itinéraire 2 - Tronçon 3 - Existant



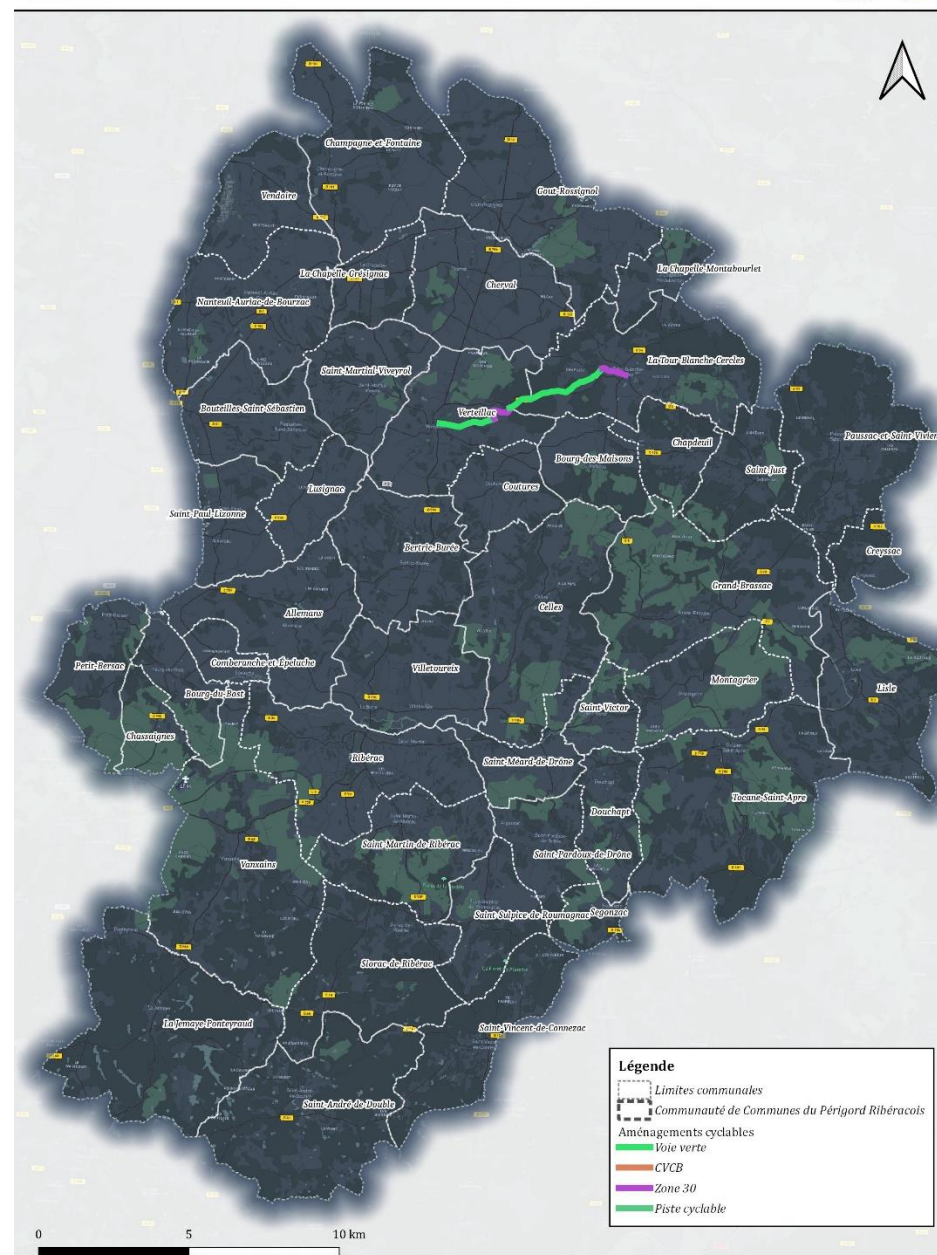
## Itinéraire 2 - Tronçon 3 - Projet



## Itinéraire n°3: Verteillac – La Tour-Blanche

Cet itinéraire complète le maillage cyclable de la CCPR par la liaison transversale du pôle d'équilibre de Verteillac et de La Tour-Blanche qui bénéficie de plusieurs points d'attraits de loisir et patrimoniaux :

- ❑ Une liaison entre Verteillac et La Tour-Blanche
- ❑ Un axe avec des aménagements sécurisés
- ❑ La possibilité de réutiliser au moins partiellement le tracé de l'ancienne voie ferrée



## Itinéraire n°3: Verteillac – La Tour-Blanche

	Itinéraire n°3	
	Type d'itinéraire	Itinéraire structurant
	Communes concernées	Verteillac, La Tour-Blanche.
	Linéaire concerné par l'itinéraire	6,5 km
	Type d'aménagement	Voie verte, zone 30
	Pôles générateurs de déplacement desservis	Centre-bourg de Verteillac, Camping de Verteillac, salle multisport de Verteillac, centre-bourg de La Tour-Blanche
	Publics cible	Actifs, jeunes, familles, touristes

## Itinéraire n°3 – Tronçon 1



Commune(s) concernées : Verteillac



Points d'intérêt et pôles générateurs desservis:

- o Centre de Verteillac



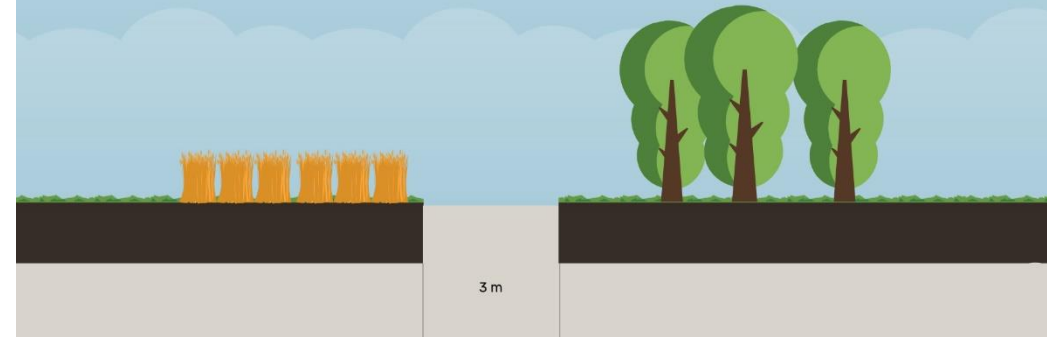
★ Ouvrage à créer

### Itinéraire n°3 – Tronçon 1

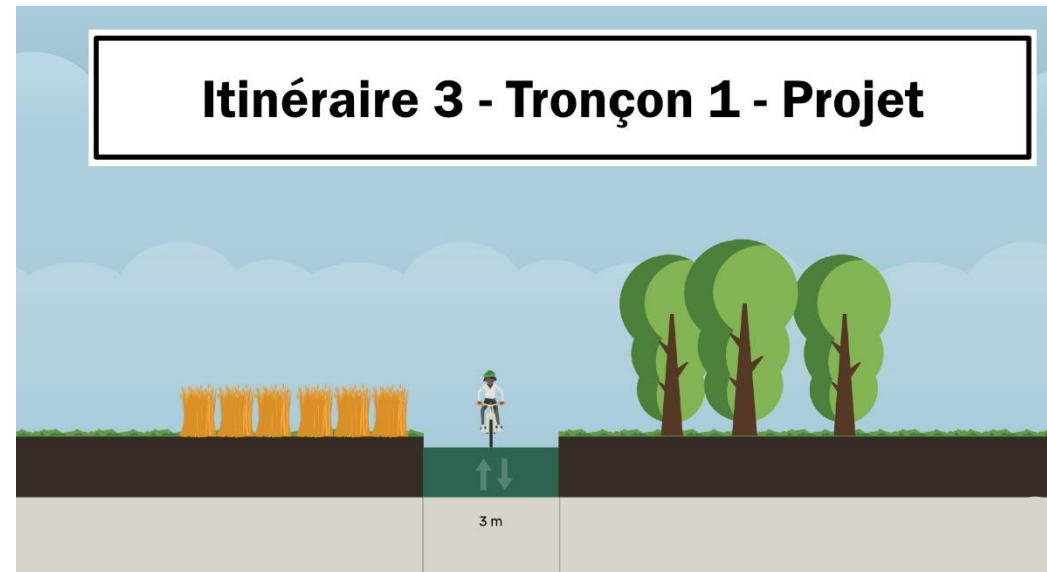
- Longueur: 3 km
- Type d'aménagement: Voie verte & Zone 30
- Largeur de l'aménagement cyclable: 3m
- Emprise disponible: Réutilisation partielle d'un chemin déjà existant
- Programmation: 2025-2026
- Mesures d'accompagnement nécessaires:
  - Mise en place d'outils de réduction de la vitesse sur les rues limitées à 30 km/h
- Coût estimé: 400 000€
- Commentaire:



### Itinéraire 3 - Tronçon 1 - Existant



### Itinéraire 3 - Tronçon 1 - Projet



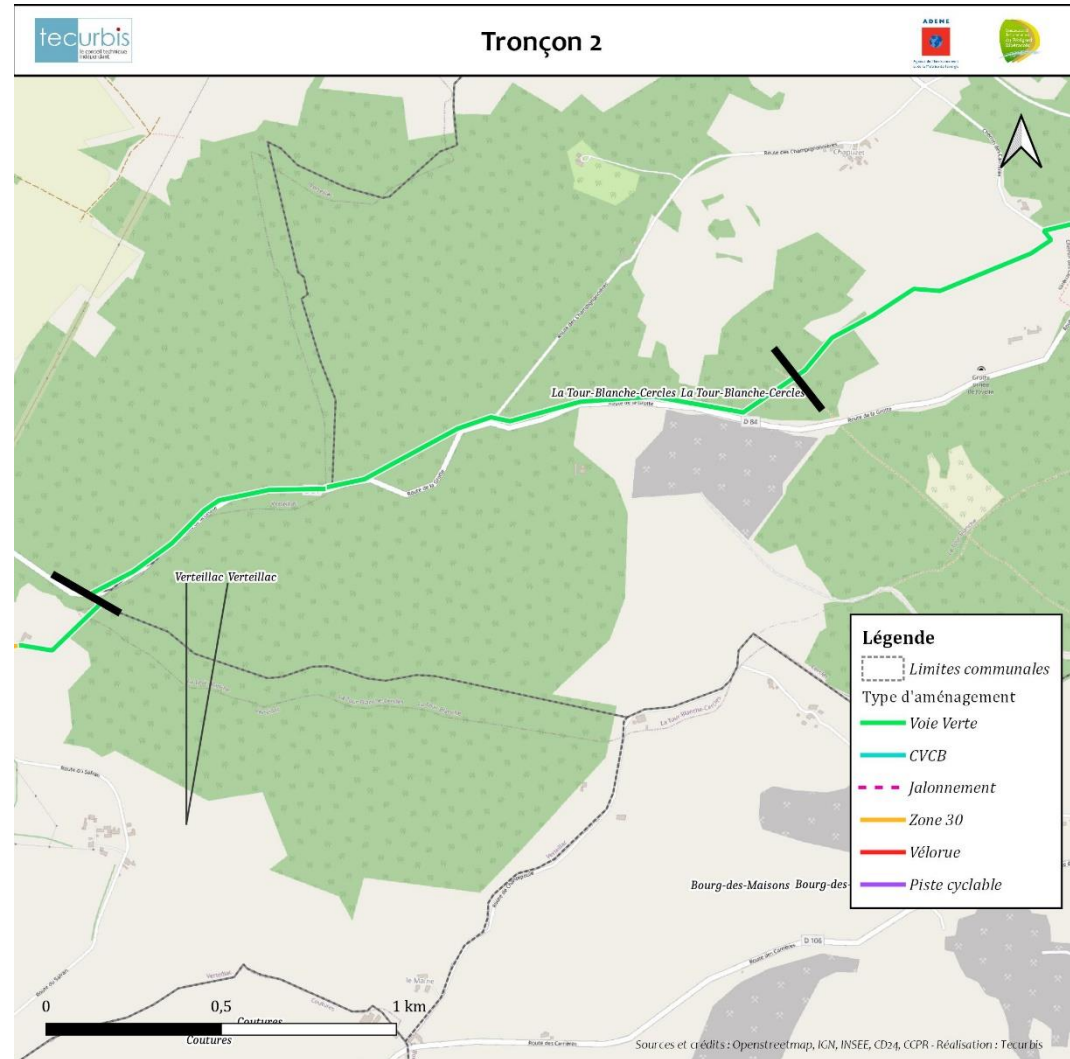
## Itinéraire n°3 – Tronçon 2



Commune(s) concernées : La Tour-Blanche



Points d'intérêt et pôles générateurs desservis:

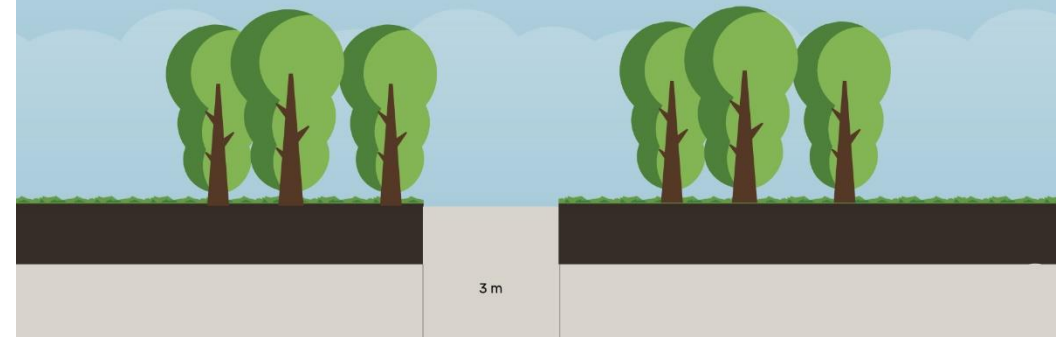


★ Ouvrage à créer

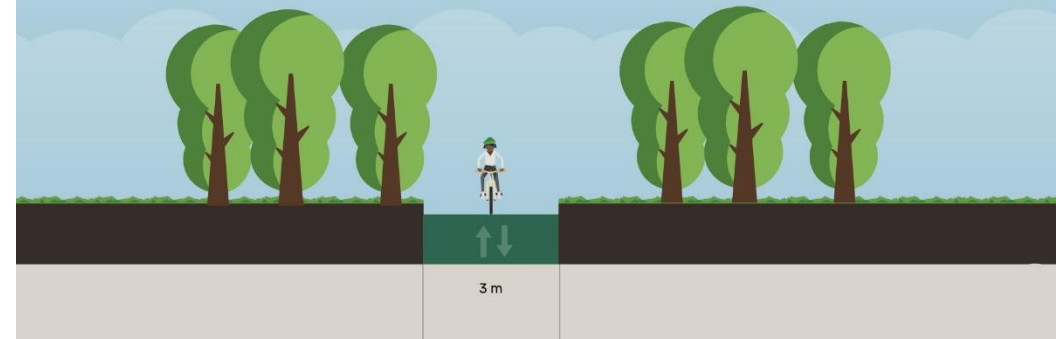
### Itinéraire n°3 – Tronçon 2

- ❑ Longueur: 2,2km
- ❑ Type d'aménagement: Voie verte
- ❑ Largeur de l'aménagement cyclable: 3m
- ❑ Emprise disponible: Réutilisation partielle d'un chemin déjà existant
- ❑ Programmation: 2027
- ❑ Mesures d'accompagnement nécessaires:
  - Gestion des intersections
- ❑ Coût estimé: 350 000€
- ❑ Commentaire:

### Itinéraire 3 - Tronçon 2 - Existant



### Itinéraire 3 - Tronçon 2 - Projet



## Itinéraire n°3 – Tronçon 3

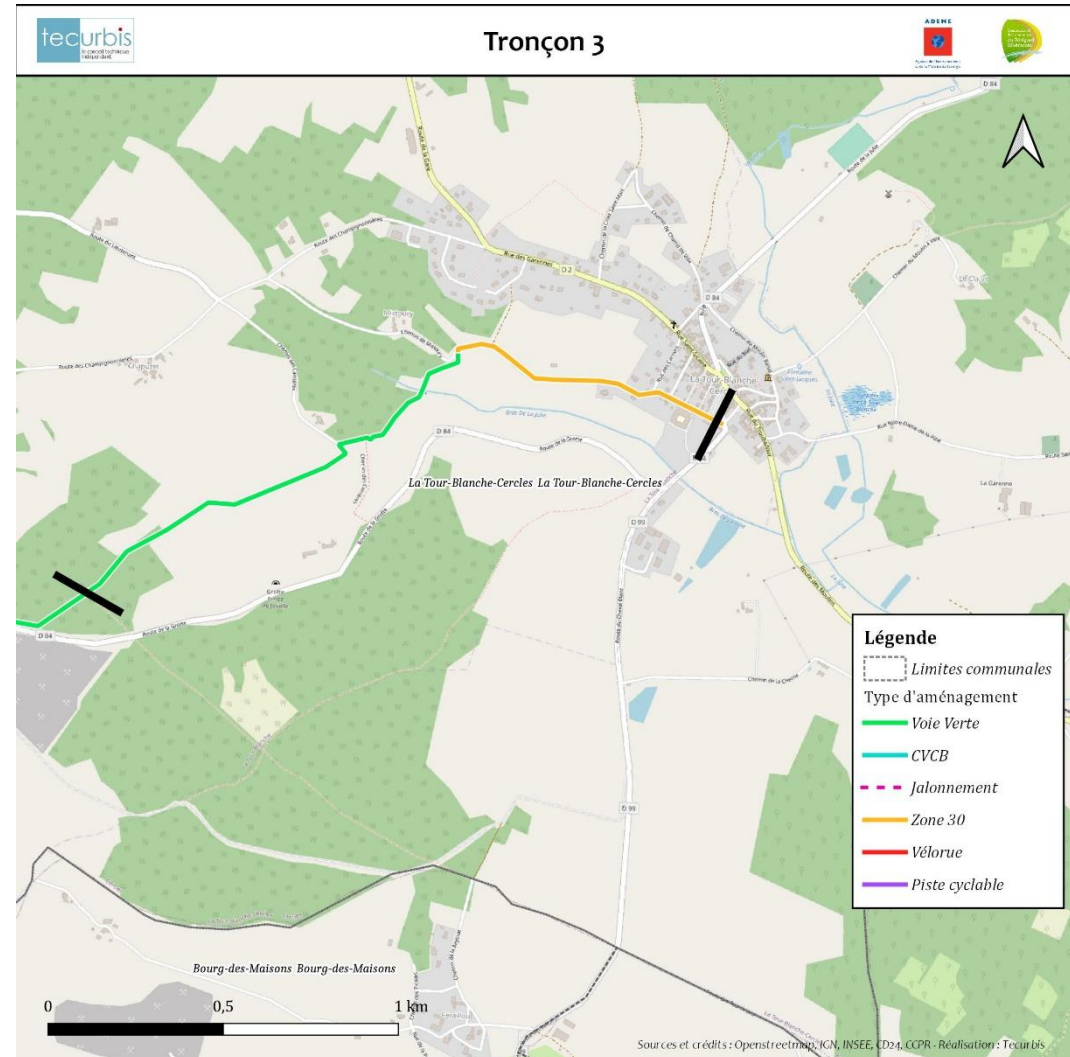


**Commune(s) concernées :** La Tour-Blanche



**Points d'intérêt et pôles générateurs desservis:**

- Centre de la Tour-Blanche



★ Ouvrage à créer

### Itinéraire n°3 – Tronçon 3

- Longueur: 2,km
- Type d'aménagement: Voie verte & Zone 30
- Largeur de l'aménagement cyclable: 3m
- Emprise disponible: Réutilisation partielle d'un chemin déjà existant
- Programmation: 2028-2029
- Mesures d'accompagnement nécessaires:
  - Gestion des intersections
  - Mise en place d'outils de réduction de la vitesse sur les rues limitées à 30 km/h
- Coût estimé: 300 000€
- Commentaire:

### Itinéraire 3 - Tronçon 3 - Existant

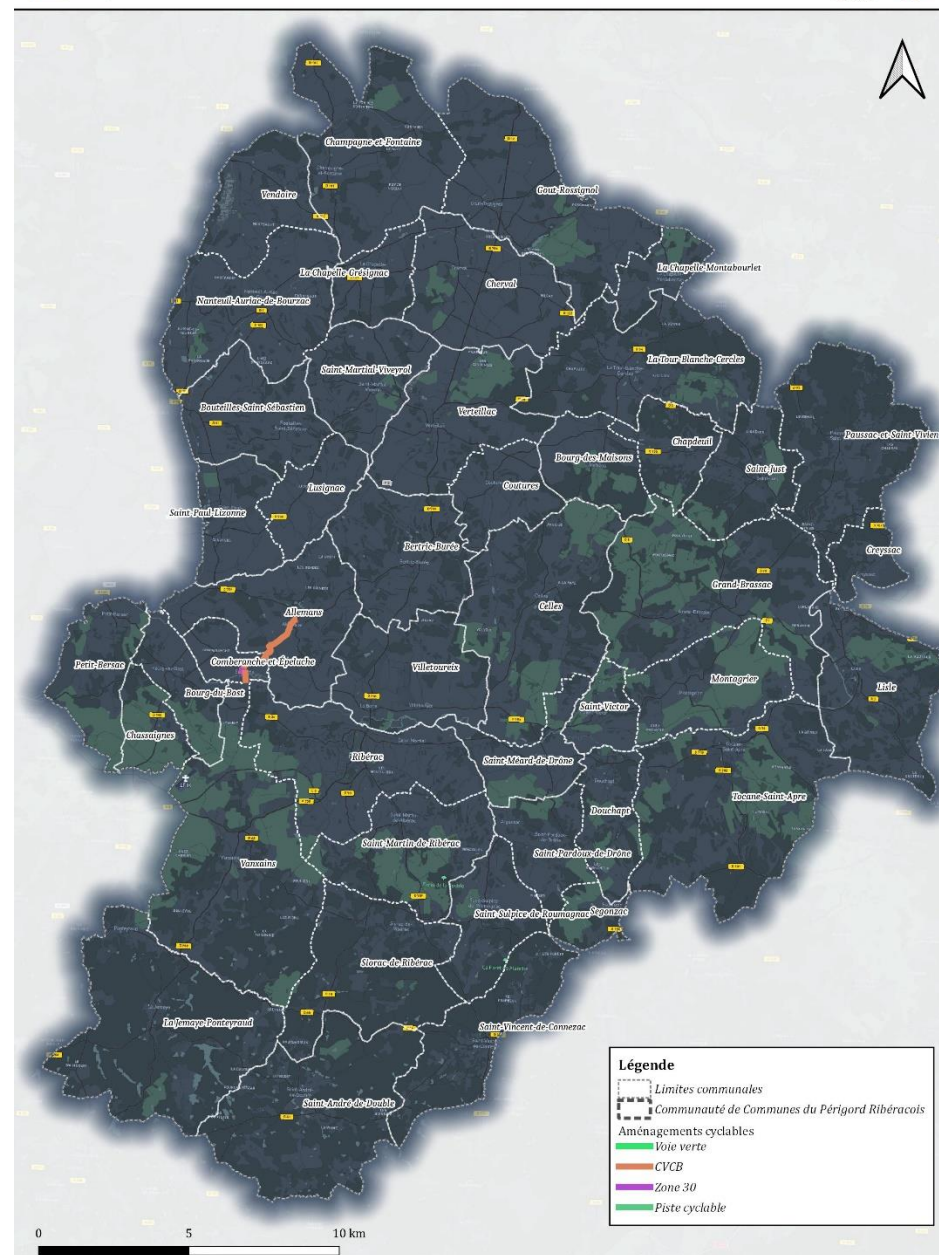


### Itinéraire 3 - Tronçon 3 - Projet



## Itinéraire n°4: Allemans - Epluche - VoieVerte

Cet itinéraire permet de relier la future voir verte de la Dronne aux communes de Comberanche-et-Épéluche et d'Allemans

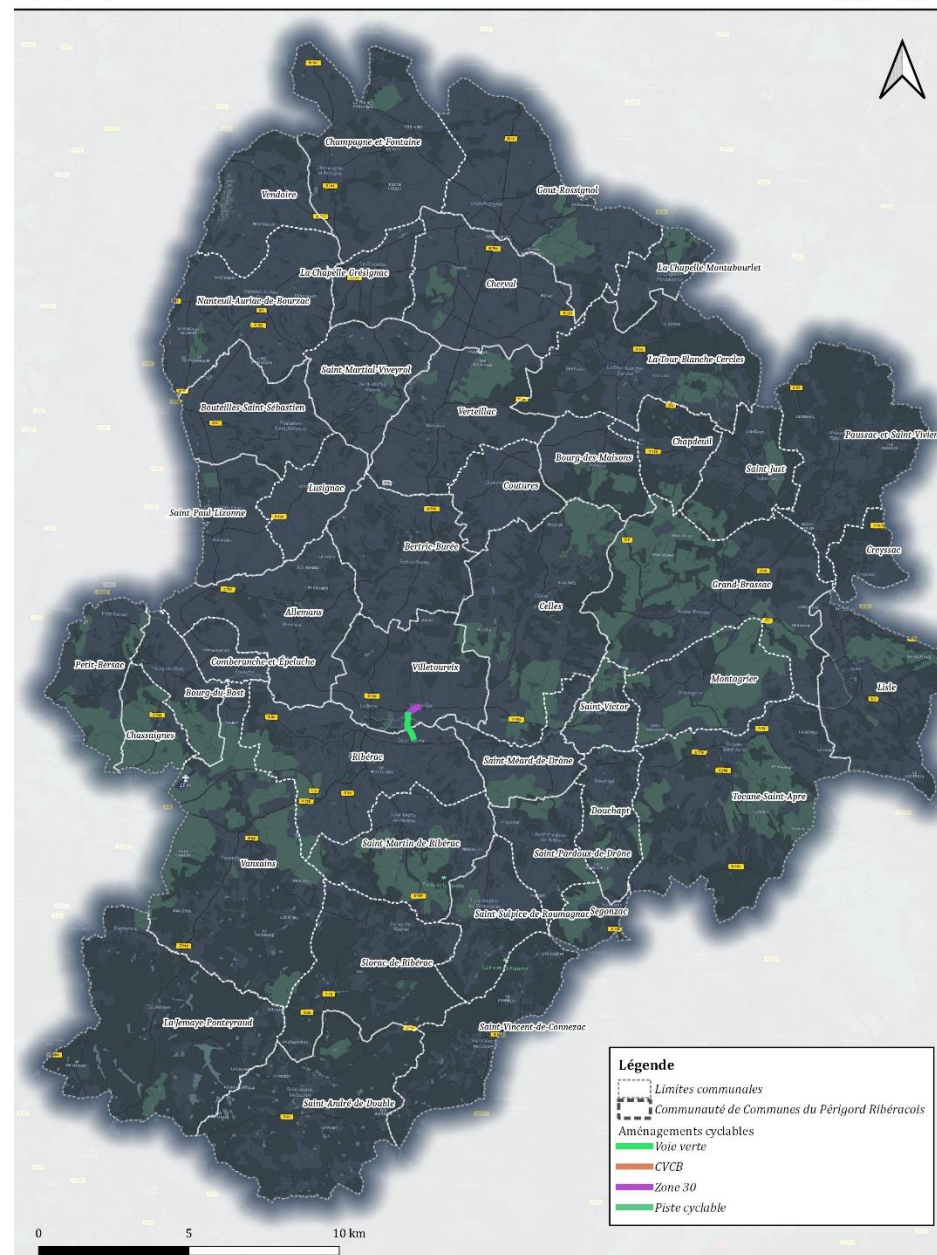


## Itinéraire n°4: Allemans - Epluche - VoieVerte

	Itinéraire n°4	
	Type d'itinéraire	Itinéraire secondaire
	Communes concernées	Comberanche-et-Épeluche et Allemans
	Linéaire concerné par l'itinéraire	3,2 km
	Type d'aménagement	Chaussée à voie centrale banalisée et Zone 30
	Programmation	2030
	Coût	260 000€

## Itinéraire n°5: Villeteureix - Voie verte de la Dronne

Cet itinéraire vise la connexion de Villeteureix à la future voie verte de la Dronne en réutilisant une majeure partie de chemins et traversées existants.

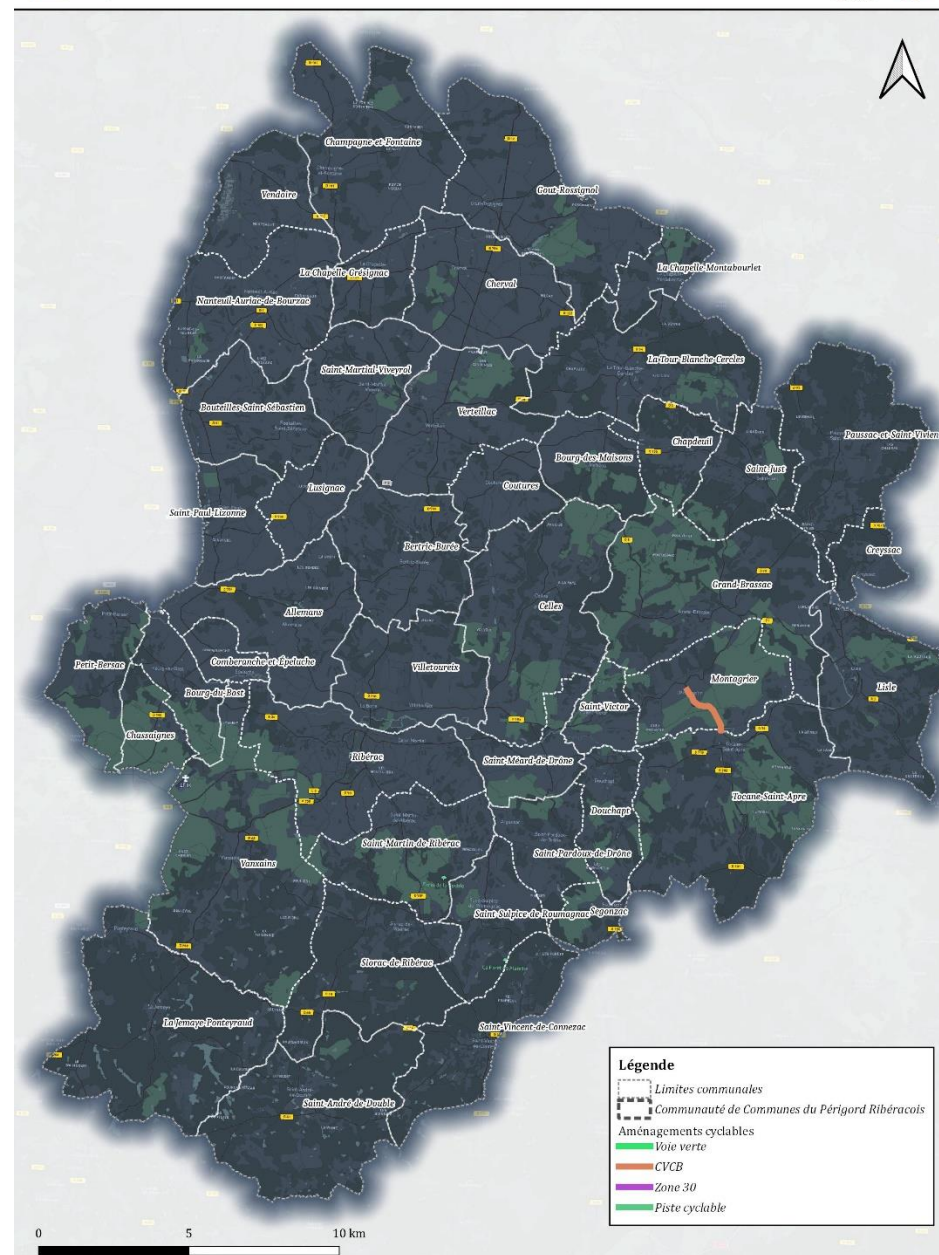


## Itinéraire n°5: Villetoueix - Voie verte de la Dronne







	Itinéraire n°5	
	Type d'itinéraire	Itinéraire secondaire
	Communes concernées	Villetoueix
	Linéaire concerné par l'itinéraire	1,2 km
	Type d'aménagement	Voie verte et zone 30
	Programmation	2027-2030
	Coût	350 000€

## Itinéraire n°6: Montagrier – Voie verte - Tocane

La liaison Montagrier – Tocane permet de connecter la future voie verte de la Dronne aux communes alentours



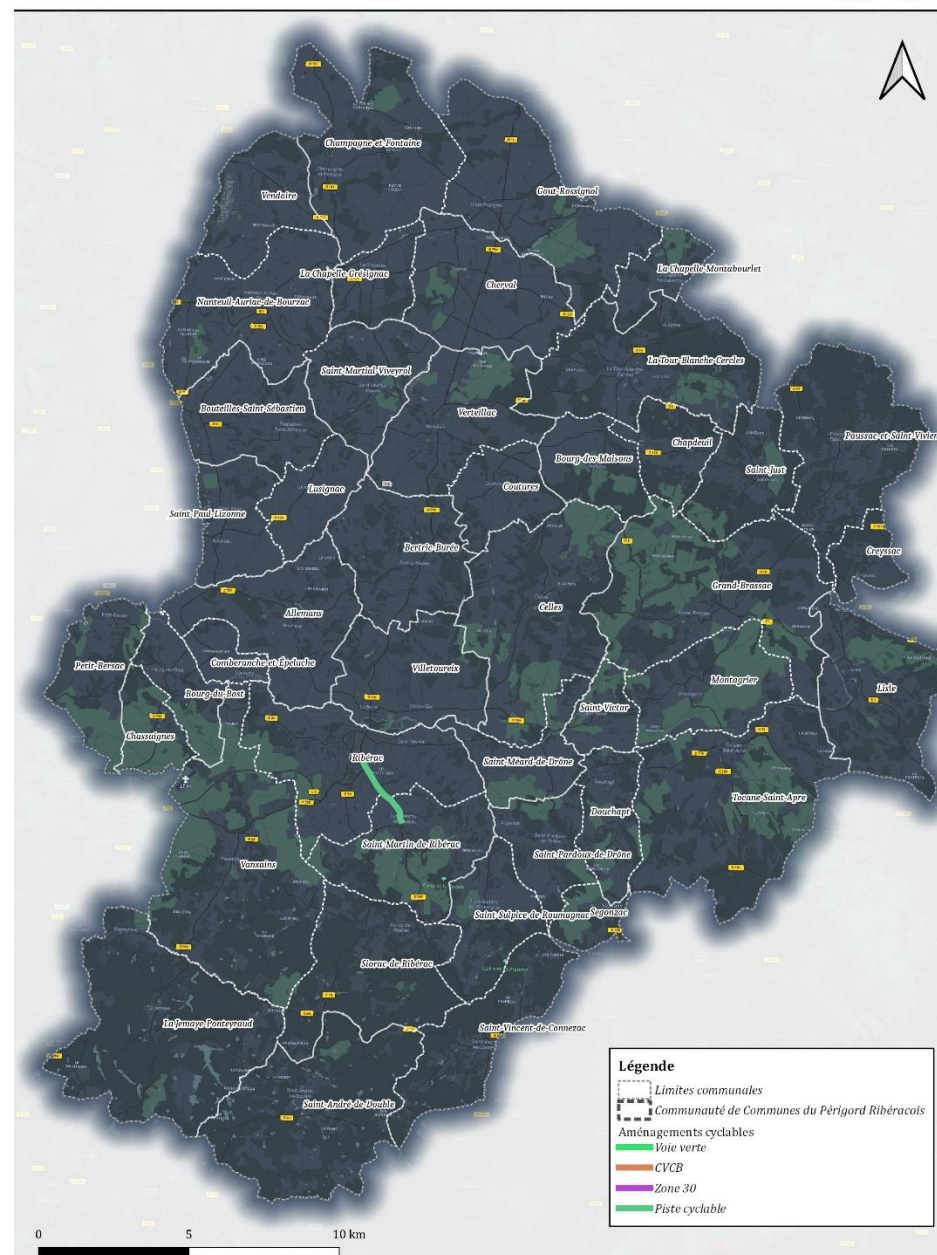
## Itinéraire n°6: Montagrier – Voie verte - Tocane

	Itinéraire n°4	
	Type d'itinéraire	Itinéraire secondaire
	Communes concernées	Montagrier, Tocane-Saint-Apre
	Linéaire concerné par l'itinéraire	2,2 km
	Type d'aménagement	Chaussée à voie centrale banalisée et Zone 30
	Programmation	2028-2030
	Coût	250 000€

## Itinéraire n°7: Saint-Martin-de-Ribérac - Ribérac

Saint-Martin de Ribérac représente la première couronne autour de Ribérac. Aussi les déplacements pendulaires entre les 2 communes sont importants. L'aménagement d'une liaison sécurisée entre les 2 communes représenterait donc un enjeu important de report modal. 2 itinéraires sont envisagés :

- ❑ Une liaison directe par la D709
- ❑ Une liaison type voie verte en utilisant des cheminements existants mais avec un partage de l'espace à requestionner

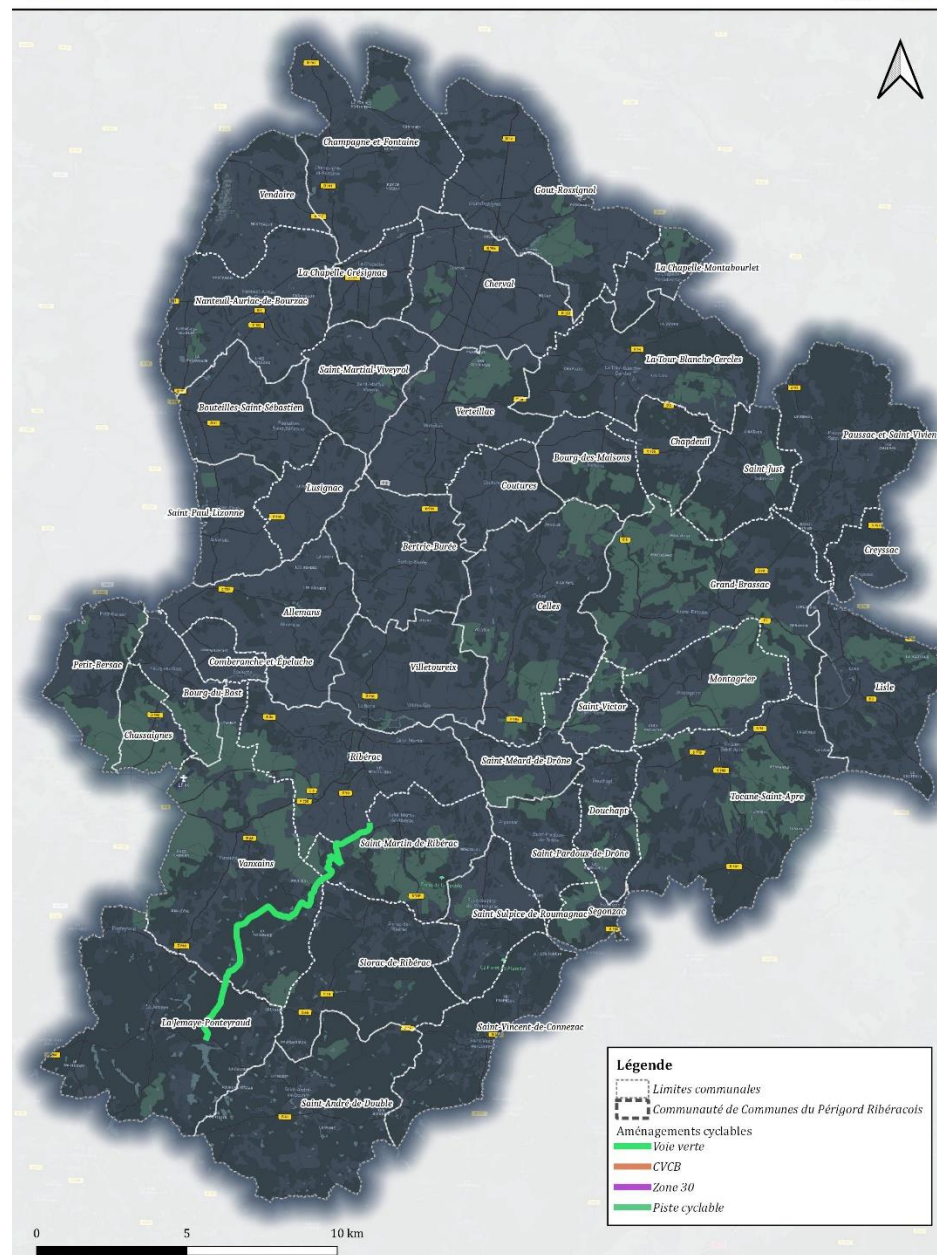


## Itinéraire n°7: Saint-Martin-de-Ribérac - Ribérac






	Itinéraire n°4
 <b>Type d'itinéraire</b>	Itinéraire secondaire
 <b>Communes concernées</b>	Ribérac, Saint-Martin-de-Ribérac
 <b>Linéaire concerné par l'itinéraire</b>	2,5 km
 <b>Type d'aménagement</b>	Piste cyclable
 <b>Programmation</b>	2028
 <b>Coût</b>	885 000€


## Itinéraire n°8: Ribérac - Etang de la Jemaye

Le Grand Etang de la Jemaye constitue aujourd'hui, une voire la principale attraction touristique du territoire. Situé à une peu plus de 10km au Sud de Ribérac, il a été placé sur un axe cyclotouristique par le Département de la Dordogne qui a mis en place un jalonnement. Toutefois, l'itinéraire emprunté ne permet que la circulation des VTT et quand les conditions climatiques le permettent, les VTC. Aussi l'aménagement d'une véritable voie verte sur cet axe permettrait d'ouvrir à tous son parcours.



## Itinéraire n°8: Ribérac - Etang de la Jemaye

	Itinéraire n°4	
	Type d'itinéraire	Itinéraire secondaire
	Communes concernées	Saint-Martin-de-Ribérac, Vanxains, La Jemaye
	Linéaire concerné par l'itinéraire	12,0 km
	Type d'aménagement	Voie verte
	Programmation	2031
	Coût	1 400 000€ - Maitrise d'Ouvrage Département de la Dordogne et CCPR

A hand with dark nail polish is holding a yellow sticky note in the bottom right corner. The background shows a grid of nine yellow sticky notes on a light-colored wall. A dark diamond-shaped graphic is overlaid on the right side of the image, containing the text.

3 – Les fiches-  
actions  
d'accompagnement

### Les orientations retenues pour le schéma directeur cyclable de la CCPR

1. Engager la CCPR dans le développement d'axes cyclables sécurisés et de zones apaisées
2. Mettre en valeur le patrimoine local par la création d'itinéraires « calmes »
3. Développer des services vélos adaptés à tous les publics
4. Communiquer, éduquer et former à la pratique du vélo
5. Créer des outils et méthodes de suivi pour une gestion de projet efficace

1.

Engager la CCPR dans le développement d'axes cyclables sécurisés et de zones apaisées

## Les actions à mettre en œuvre

- ❑ 1.1 – Développer un véritable réseau cyclable
- ❑ 1.2 – Avoir les clefs pour mettre en place les aménagements pertinents et les rendre homogènes
- ❑ 1.3 – Apaiser la circulation dans les centres-bourgs et co-construire avec les communes les aménagements dédiés
- ❑ 1.4 – Créer des rues scolaires



1.

Engager la CCPR dans le développement d'axes cyclables sécurisés et de zones apaisées

## Enjeux & objectifs :

La **Communauté de Communes du Périgord Ribéracois** ne dispose pas à ce jour d'axe cyclable sécurisé. L'absence d'aménagements constitue un des principaux freins à la pratique (sur le territoire comme ailleurs).

Un premier axe structurant, de type voie verte entre Lisle, Tocane, Ribérac et Petit-Bersac constituerait une véritable « colonne vertébrale » du futur maillage cyclable du territoire.

Les connexions des différents centres-bourgs à cette voie verte seront également des axes structurants du maillage.

Enfin, l'apaisement des centres-bourgs, de Ribérac, Tocane-Saint-Apre, Lisle et Verteillac notamment sont également autant de potentiels supports au développement de la pratique cyclable sur le territoire.



## 1. 1.1 – Développer un véritable réseau cyclable

### Enjeux & objectifs :

La pratique du vélo, comme réelle alternative au tout voiture, passe nécessairement par la mise en œuvre d'un réseau cyclable sur le territoire.

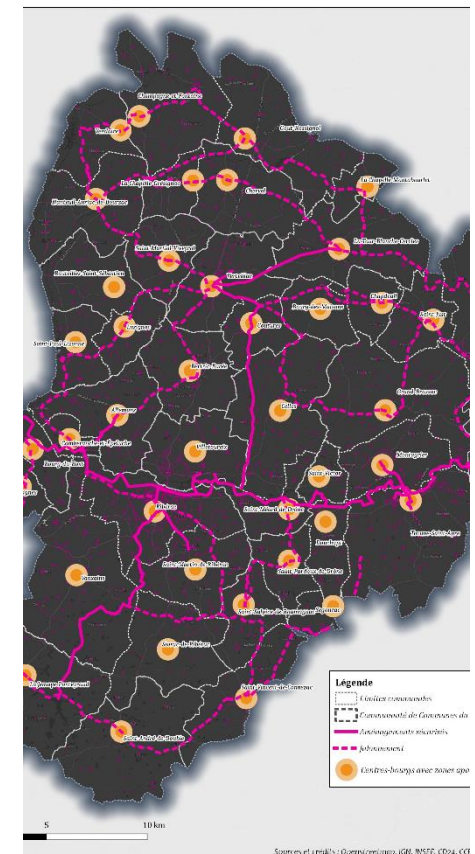
Le diagnostic a souligné la forte attente des habitants quant à la création d'aménagements vélo sécurisés et d'itinéraires cyclables apaisés. En effet, actuellement, très peu d'aménagements cyclables sont présents sur le territoire (quelques zones 30 ou zones partagées).

La Communauté de Communes du Périgord Ribéracois par le biais de cette action, vise à créer et développer un véritable réseau cyclable intercommunal. Pour cela, un maillage cyclable a été adopté et les axes structurants déclinés en fiches-itinéraire.

Maillage du territoire - Scénario 1



Maillage du territoire - Scénario 3



## 1. 1.1 – Développer un véritable réseau cyclable



### Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCHF – Maitrise d'Ouvrage
- ◆ Communes et Département pour la co-maitrise d'ouvrage
- ◆ Prestataires privés pour la MOE et les travaux



### Programmation :

- ◆ Programmation par aménagement



### Moyens de suivi :

- ◆ Km d'aménagements réalisés
- ◆ Km d'aménagements en site propre



### Estimation financière

- ◆ Chiffrage réalisé par aménagement

1.

1.2 – Avoir les clefs pour mettre en place les aménagements pertinents et les rendre homogènes

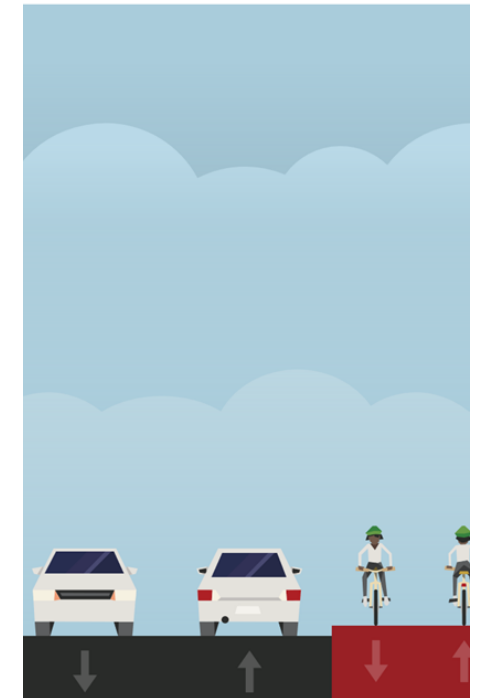
## Enjeux & objectifs :

Les aménagements cyclables, pour être efficaces se doivent de respecter certains principes techniques et certaines règles. La multiplicité des acteurs (communes, intercommunalité, Département) et de temporalité, fait qu'il est plus que commun de voir sur un même territoire des pratiques et des réalisations très différentes pour un même type d'aménagement.

En ce sens, une charte des aménagements cyclable, à pour objet de créer un discours commun sur les modalités de réalisation de chaque type d'aménagement cyclable sur le territoire et sa pertinence.



## Profil en travers cyclable bidirectionnel



1.

1.2 – Avoir les clefs pour mettre en place les aménagements pertinents et les rendre homogènes



## Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR – Maître d'Ouvrage
- ◆ Acteur privé – Rédige la Charte des aménagements cyclables



## Programmation :

- ◆ Lancement en 2022



## Moyens de suivi :

- ◆ Nombre de contacts auprès de la CCPR pour discuter de la charte des aménagements



## Estimation financière

- ◆ 5 000 à 7 000€

## 1. 1.3 – Apaiser la circulation dans les centres-bourgs

### Enjeux & objectifs :

Sur le territoire de la **Communauté de Communes du Périgord Ribéracois**, les centres-bourgs apportent des fonctions essentielles à la vie locale. Dans ces espaces majoritairement ruraux, la circulation dans les centres-bourgs est parfois dense à très dense, surtout dans des espaces initialement pas ou peu dimensionnés pour de tels trafics.

La cohabitation des modes de déplacements motorisés et non motorisés est parfois difficile. C'est pourquoi l'apaisement de la circulation, par la réfection des espaces publics, l'agrandissement des trottoirs et la réduction de la vitesse autorisée et pratiquée est importante.

Aussi, chaque commune du territoire pourra étudier plus finement la desserte de ses quartiers et équipements afin de proposer des itinéraires ou aménagements dédiés au vélo.



## 1.

### 1.3 – Apaiser la circulation dans les centres-bourgs



#### Caractéristiques détaillées

- ◆ Une zone de rencontre:
  - ➔ La zone de rencontre est un aménagement donnant la priorité aux modes de déplacement les plus fragiles (piétons et cyclistes). L'aménagement se fait sur une zone signalée en entrée et sortie. La vitesse y est limitée à 20km/h.
  
- ◆ Une zone 30:
  - ➔ La zone 30 est un espace dans lequel la circulation est limitée à 30km/h. Les cyclistes y bénéficie de l'autorisation de circuler à double sens dans toutes les rues.
  
- ◆ Une étude fine des connexions au centre-bourg des équipements et quartiers
  - ➔ Chaque commune pourra s'appuyer sur la CCPR pour élaborer son propre maillage cyclable

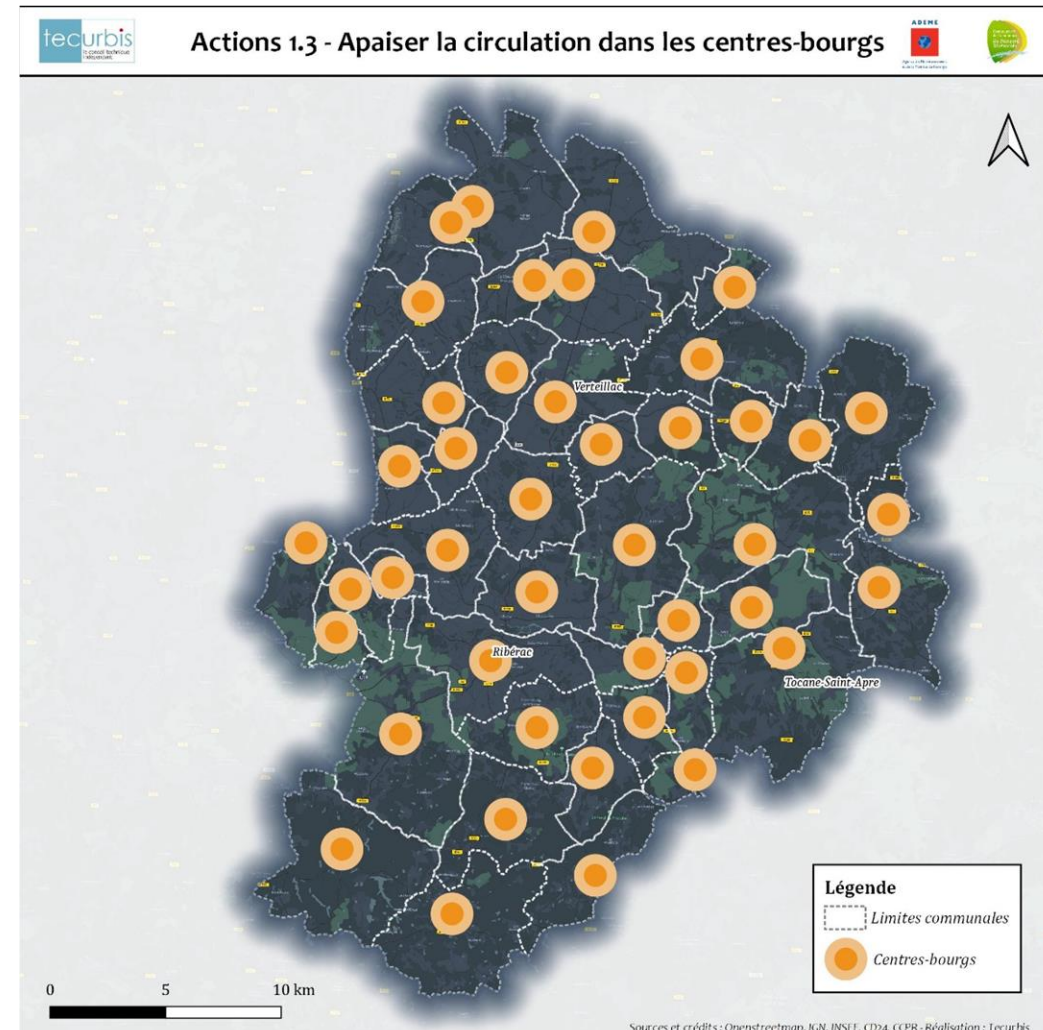


## 1.

### 1.3 – Apaiser la circulation dans les centres-bourgs

#### Modalités de mise en œuvre

- ◆ Réalisation d'un plan de circulation pour chacun des centres-bourgs du territoire
  - ➔ Etude de l'existant
  - ➔ Proposition de modification de sens de circulation et de dimensionnement des voiries
  - ➔ Propositions de mise en œuvre de Zones 30 ou de Zones de rencontre (20km/h)
  - ➔ Proposition d'aménagements cyclables vers les équipements ou quartiers périphériques
- ◆ Travaux de mise en conformité de l'espace public
- ◆ Mise en place de solutions de modulation de la vitesse
- ◆ Communication auprès de la population
  - ➔ Sur les nouvelles règles de circulation
  - ➔ Sur les bénéfices de ces aménagements (santé, environnement, déplacement des personnes vulnérables, etc.)



## 1. 1.3 – Apaiser la circulation dans les centres-bourgs



### Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR – Porte le message auprès des communes, fait remonter les bonnes pratiques, travaille sur la co-construction du maillage communal
- ◆ Les communes de la CCPR en maîtrise d'ouvrage



### Programmation :

- ◆ 2022 à 2030



### Moyens de suivi :

- ◆ Nombre de zones de rencontre créées
- ◆ Nombre de zones 30 créées



### Estimation financière

- ◆ 100 000 à 150 000€ par centre-bourg (financement des communes)
- ◆ Possibilité de cofinancement pour les aménagements cyclables vers des équipements

## 1.

### 1.4 – Créer des rues scolaires

#### Enjeux & objectifs :

Les enfants font partie des publics dits « fragiles ». En ce sens leurs déplacements doivent être le plus sécurisé possible.

Depuis plusieurs années, on observe dans les pratiques de déplacement, une très forte hausse des déplacements en voitures des enfants vers leur école/collège via l'accompagnement des parents. Parallèlement à cette situation les enfants français font partie des « mauvais élèves » européens en matière d'activité physique.

Les abords des écoles et établissements scolaires sont très souvent des espaces chaotiques déposés/retour d'enfants par les parents en voiture. En effet, arriver le plus proche de la porte d'établissement constitue un objectif pour certains.

Apaiser les abords d'une école et permettre aux enfants de se rendre en sécurité à leur établissement scolaire à pied ou à vélo correspond donc à un réel enjeu de politique de santé publique. Cela permet aussi d'ancrer une pratique qu'ils pourront reproduire plus tard.



## 1.

### 1.4 – Créer des rues scolaires



### Caractéristiques détaillées

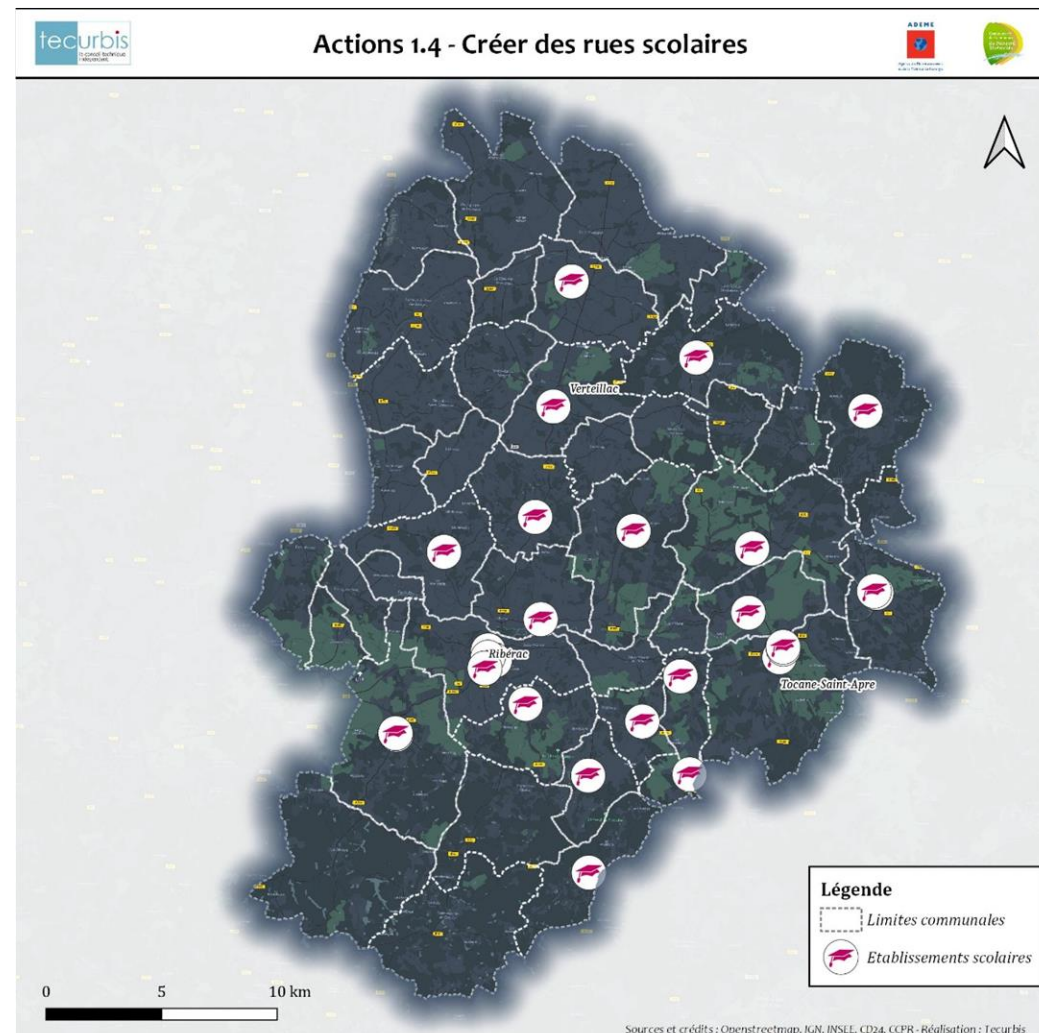
- ◆ Une rue scolaire ou « rue aux écoles » est une voie publique qui dessert une entrée ou à proximité immédiate d'un établissement scolaire qui est temporairement ou non fermée à la circulation motorisée.
  - ◆ La rue scolaire ne bénéficie pas en France d'une signalisation particulière inscrite dans le Code de la Route.
  - ◆ La fermeture de la rue aux véhicules motorisés peut se faire soit par l'utilisation de barrières (amovibles ou fixes) ou par le postage d'une personne habilitée du pouvoir de circulation du Maire
  - ◆ Dans le cas le plus courant la fermeture de la rue se fait environ 30min avant l'entrée en classe et 15min après. Soit une fermeture de 45 min à 1h.
  - ◆ Il peut être intéressant de faire de même lors de la sortie en fin de journée, même si avec les garderies les horaires sont plus étalés.

## 1.

### 1.4 – Créer des rues scolaires

#### Modalités de mise en œuvre

- ◆ Réflexion avec les différentes communes du territoire disposant d'au moins un établissement scolaire
  - ➔ Soit 20 communes sur le territoire de la CCPR: Allemans, Bertruc-Burée, Celles, Cherval, Douchapt, Grand-Brassac, La Tour-Blanche, Lisle, Montagrier, Paussac-et-Saint-Vivien, Ribérac, Saint-Martin-de-Ribérac, Saint-Pardoux-de-Drôme, Saint-Sulpice-de-Roumagnac, Saint-Vincent-de-Connezac, Segonzac, Tocane-Saint-Apre, Vanxains, Verteillac et Villetoureix
- ◆ Discussion avec les chefs d'établissement
- ◆ Proposition d'une solution homogène sur le territoire (horaires / modalités / etc.)
- ◆ Communication auprès des parents et du grand public



## 1. 1.4 – Créer des rues scolaires



### Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR – Porte le message auprès des communes, fait remonter les bonnes pratiques
- ◆ Les communes de la CCPR en maîtrise d'ouvrage
- ◆ Les établissements scolaires



### Programmation :

- ◆ 2022



### Moyens de suivi :

- ◆ Nombre de rues scolaires créées
- ◆ Enquêtes de satisfaction au bout de 6 mois puis 12 mois



### Estimation financière

- ◆ 2 000€ par établissement scolaire

2.

Mettre en valeur le patrimoine local par la création d'itinéraires « calmes »

### Enjeux & objectifs :

Le territoire de la Communauté de Communes du Périgord Ribéracois est vaste et divers tout au long des 44 communes qui le composent. En grande partie rural, ce territoire attire également les touristes pour son caractère « nature ».

Le réseau viaire sur la CCPR, est composé pour bonne partie de petites routes et chemins « calmes », peu fréquentés. En s'appuyant sur ce vaste réseau, sur le principe des boucles de randonnée pédestre, un véritable réseau d'itinéraires cyclables pourrait se dessiner afin de relier les communes entre-elles et venir compléter le maillage des axes structurants et secondaires.



2.

Mettre en valeur le patrimoine local par la création d'itinéraires « calmes »

## Les actions à mettre en œuvre

- ❑ 2.1 - Développer des itinéraires cyclables sur route sur l'ensemble du territoire
- ❑ 2.2 – Mettre en œuvre un plan de jalonnement
- ❑ 2.3 – Proposer des circuits touristiques dotés d'équipements et d'infrastructures adaptés



## 2.

### 2.1 - Développer des itinéraires cyclables sur route sur l'ensemble du territoire

#### Enjeux & objectifs :

Le territoire de la Communauté de Communes du Périgord Ribéracois est un vaste territoire très majoritairement rural. Son réseau viaire est composé de nombreuses routes à faible trafic ayant une utilité de desserte très locale.

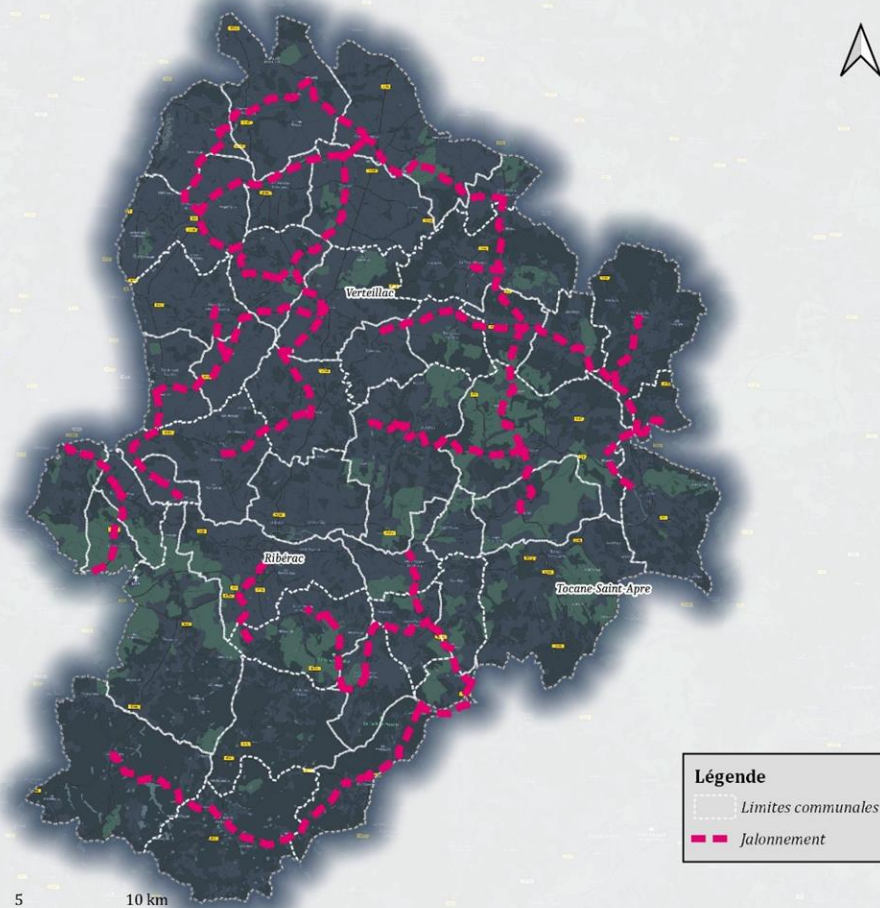
La volonté de la CCPR est d'impliquer l'ensemble des communes du territoire dans la mise en place d'une politique vélo. Aussi, en s'appuyant sur ce vaste réseau viaire de petites routes, le développement d'itinéraires cyclables par le biais de jalonnement et d'un partage de la route représente un enjeu fort du Schéma Directeur Cyclable.



## 2.

### 2.1 - Développer des itinéraires cyclables sur route sur l'ensemble du territoire

#### Action 2.1 - Développer des itinéraires cyclables sur route sur l'ensemble du territoire



#### Légende

- Limites communales
- Jalonement

### Caractéristiques détaillées et modalités de mise en œuvre

- ◆ 179km de linéaire de véloroutes
- ◆ 28 communes concernées
- ◆ Validation du tracé final avec chaque commune concernée
- ◆ Jalonement de chaque itinéraire
- ◆ Mise en place si nécessaire d'actions d'accompagnement pour garantir la sécurité des usages
  - ◆ Changement de plan de circulation
  - ◆ Baisse de la vitesse

2.

## 2.1 - Développer des itinéraires cyclables sur route sur l'ensemble du territoire



### Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR – Maitrise d'Ouvrage en concertation avec les communes
- ◆ Prestataire privé pour la mise en œuvre du jalonnement et des actions correctives



### Programmation :

- ◆ A partir de 2022 (après la finalisation du plan de jalonnement)



### Moyens de suivi :

- ◆ Nombre de boucles cyclables créées
- ◆ Nombre de km de jalonnement
- ◆ Nombre de panneaux de jalonnement



### Estimation financière

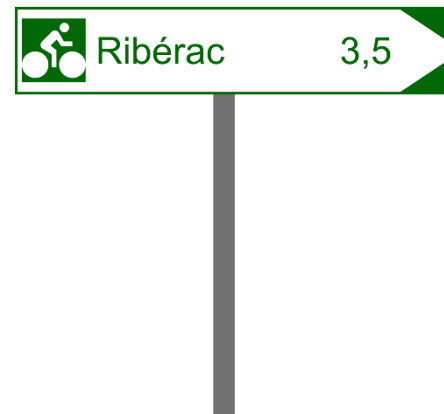
- ◆ 300€ par panneau

## 2. 2.2 – Mettre en œuvre un plan de jalonnement

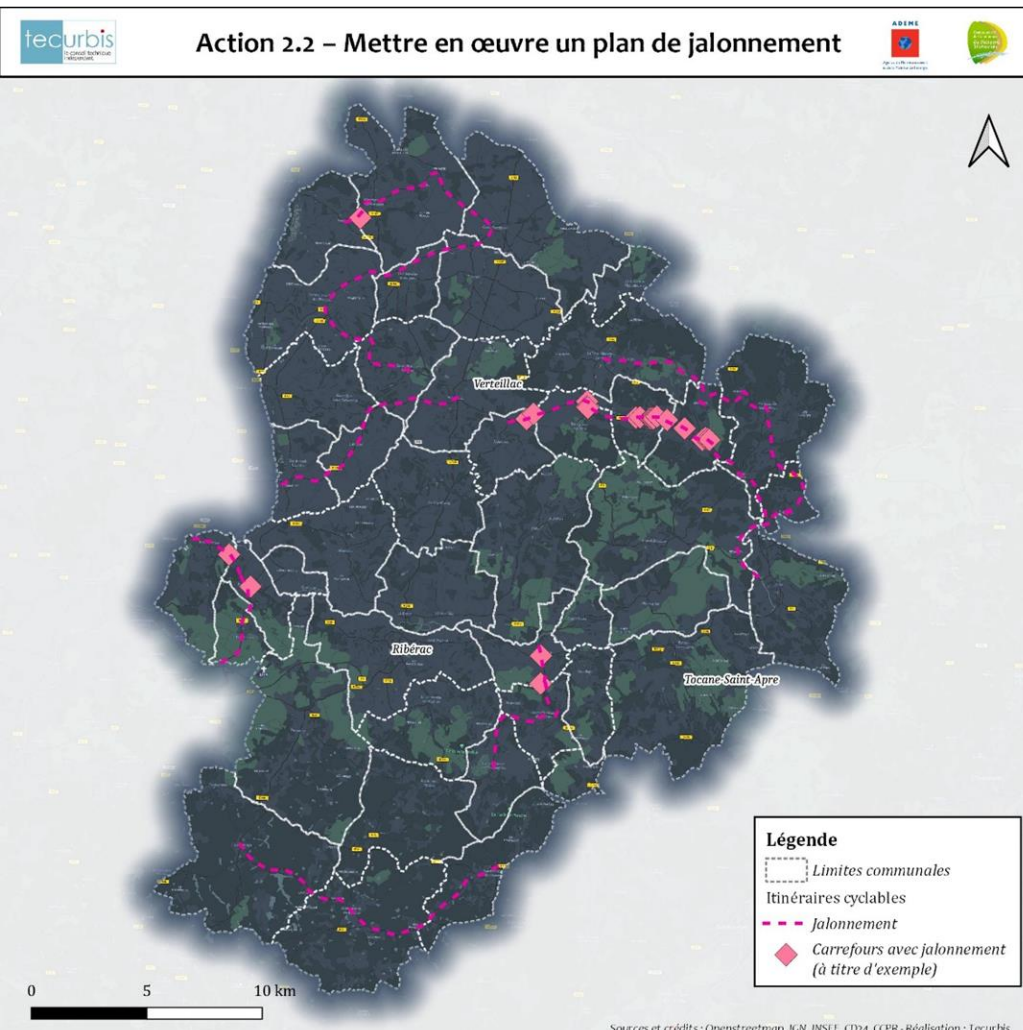
### Enjeux & objectifs :

Les itinéraires cyclables, pour être connus, compréhensibles et réellement efficaces doivent faire l'objet d'un jalonnement cyclable dédié.

En effet les cyclistes peuvent ressentir une forme de découragement à la pratique en l'absence de repères directionnels dédiés et par l'insuffisance de la signalisation indiquant leur présence aux autres usagers de la route.



## 2. 2.2 – Mettre en œuvre un plan de jalonnement



### Caractéristiques détaillées et modalités de mise en œuvre

- ◆ 177km de linéaire de véloroutes à jalonner + les axes avec aménagements cyclables
- ◆ 28 communes concernées
- ◆ Validation du tracé final avec chaque commune concernée
- ◆ Jalonnement de chaque itinéraire
- ◆ Mise en place si nécessaire d'actions d'accompagnement pour garantir la sécurité des usages
  - ◆ Changement de plan de circulation
  - ◆ Baisse de la vitesse

## 2. 2.2 – Mettre en œuvre un plan de jalonnement



### Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR – Maitrise d'Ouvrage en concertation avec les communes
- ◆ Prestataire privé pour la mise en œuvre du jalonnement et des actions correctives



### Programmation :

- ◆ A partir de 2022 (après la finalisation du plan de jalonnement)



### Moyens de suivi :

- ◆ Date de validation du Plan de Jalonnement



### Estimation financière

- ◆ 40 000€

## 2.

### 2.3 – Proposer des circuits touristiques dotés d'équipements et d'infrastructures adaptés

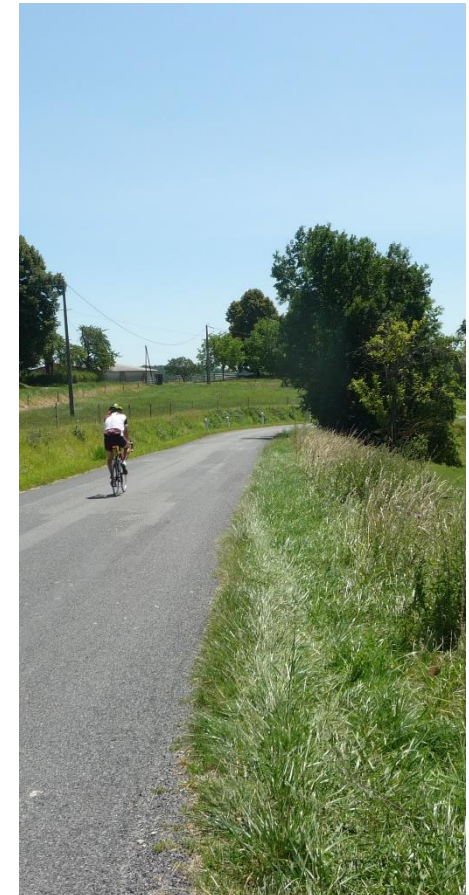
#### Enjeux & objectifs :

La Communauté de Communes du Périgord Ribéracois est un territoire très largement rural, avec des paysages variés par son relief, ses cours d'eau, sa végétation et son petit patrimoine.

Le tourisme nature et « vert » y est particulièrement développé, et de nombreux visiteurs souhaitent se balader à vélo sur le territoire.

Les cyclotouristes par ailleurs représentent un fort potentiel pour l'économie locale. En effet ils sont parmi les touristes qui dépensent le plus sur le territoire d'accueil.

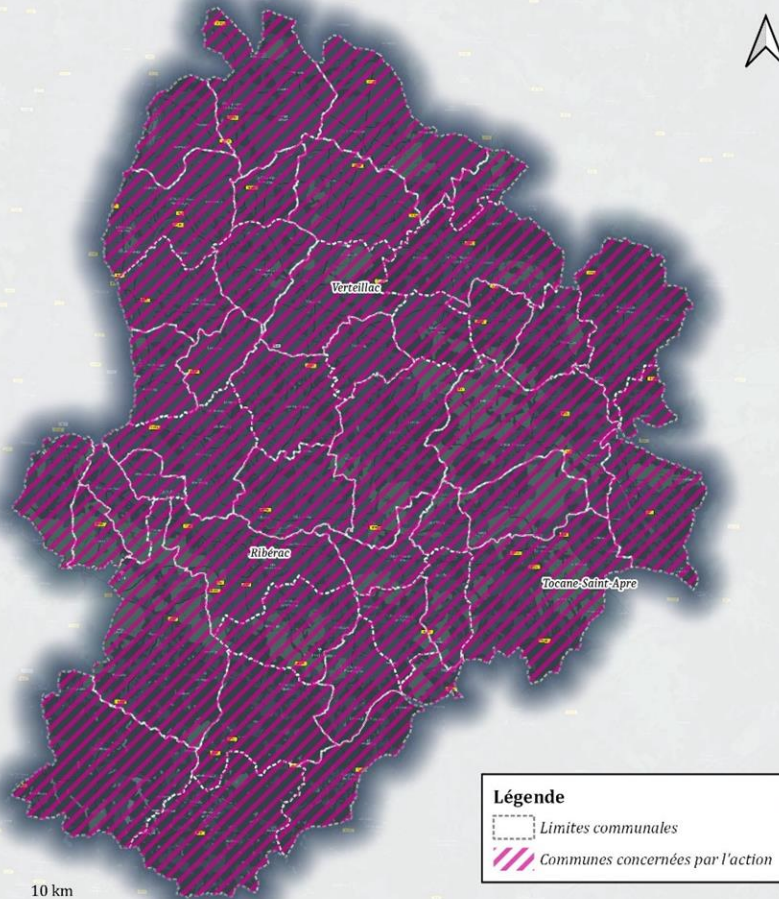
En lien avec le développement de boucles cyclables jalonnées, la CCPR pourra rechercher à attirer les cyclotouristes via l'obtention de labels.



## 2.

### 2.3 – Proposer des circuits touristiques dotés d'équipements et d'infrastructures adaptés

#### 2.3 – Proposer des circuits touristiques dotés d'équipements et d'infrastructures adaptés



### Caractéristiques détaillées et modalités de mise en œuvre

- ◆ **Le label *Ville et territoire vélotouristique* est délivré par la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT)**
  - ◆ Développement des cheminements sécurisés
  - ◆ Multiplication des stationnements sécurisés dans les lieux stratégiques.
  - ◆ Favoriser l'accès aux points d'information, de location et de réparation.
  - ◆ Proposer un ensemble de circuits permettant de découvrir le territoire
- ◆ **Le label *Accueil vélo par France Vélo Tourisme***
  - ◆ Le site doit être à moins de 5km d'un itinéraire cyclable
  - ◆ Il doit proposer des services adaptés aux touristes à vélo
  - ◆ Respect d'un cahier des charges

2.

## 2.3 – Proposer des circuits touristiques dotés d'équipements et d'infrastructures adaptés



### Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR
- ◆ Office de tourisme
- ◆ Hébergeurs, loueurs de vélo, réparateurs de vélo, sites de visite et de loisirs, restaurateurs.



### Programmation :

- ◆ 2023 - 2025



### Moyens de suivi :

- ◆ Obtention d'un label pour le territoire
- ◆ Nombre d'établissements labélisés



### Estimation financière

- ◆ A définir

## 3. Développer des services vélos adaptés à tous les publics

### Enjeux & objectifs :

Une politique vélo, ne peut se limiter à la création d'infrastructures cyclable ou l'aménagement de voirie. Pour être cohérent et impulser une dynamique, le développement de services vélo doit également être prépondérant.

Sur la CCPR, les attentes des habitants, des touristes et les travaux menés par les référents vélo, font apparaître plusieurs pistes d'action: le déploiement à grande échelle de solutions de stationnement vélo adaptées, une réorganisation des solutions de location de vélo, le développement d'ateliers ou points de réparation.



## 3. Développer des services vélos adaptés à tous les publics

### Les actions à mettre en œuvre

- ❑ 3.1 – Mise en place d'une aide à l'achat de vélo
- ❑ 3.2 – Développement des services de location vélo via la moyenne et longue durée
- ❑ 3.3 – Proposer des équipements en libre-service
- ❑ 3.4 – Créer un véritable réseau de stationnements sécurisés vélo sur le territoire



## 3.

### 3.1 – Mise en place d'une aide à l'achat de vélo

#### Enjeux & objectifs :

Le choix d'un mode de déplacement dépend de plusieurs facteurs. L'équipement des ménages en vélos, représente une part importante dans la probabilité d'utiliser le vélo dans les déplacements du quotidien.

Il est souvent entendu, qu'une très large majorité des foyers dispose d'un vélo, mais la part des vélos en mauvais état dans ce parc est importante. Aussi, les vélos à assistance électrique (VAE) ou les vélos utilitaires (type vélo-cargo) représentent des investissements conséquents.

Plus de 150 dispositifs d'aide à l'achat ont été réencensés par l'ADEME en 2020, soit 4x plus qu'en 2015. Signe d'une forte tendance et d'un large succès de ce type d'action.



## 3.

### 3.1 – Mise en place d'une aide à l'achat de vélo



#### Caractéristiques détaillées

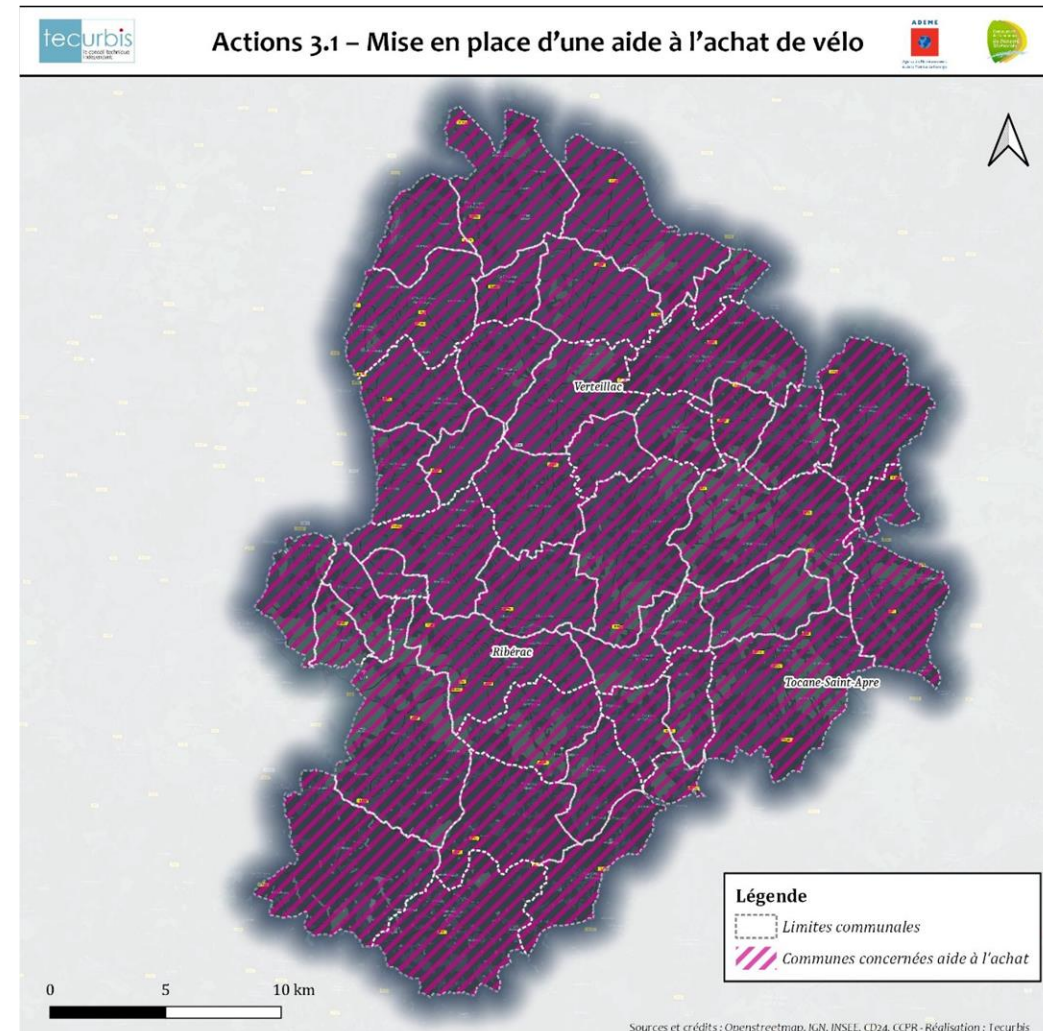
- ◆ L'aide à l'achat doit être encadrée par certaines caractéristiques:
  - ◆ Ouverte uniquement aux résidents de la CCPR
  - ◆ 2 demandes maximum par foyer
  - ◆ Aide plafonnée à 300€ par demande
  - ◆ Aide plafonnée à 30% du total d'achat
  - ◆ Sous forme de bon d'achat valable uniquement dans un réseau de commerçants locaux
  - ◆ Pour les vélos à assistance électrique et les vélos utilitaires
- ◆ L'aide est conditionnée à la signature d'une convention entre la CCPR et le bénéficiaire
  - ◆ Le bénéficiaire s'engage à conserver le vélo pendant une durée minimale de 3 ans. En cas de revente anticipée il doit rembourser l'aide
  - ◆ Le bénéficiaire s'engage à utiliser le vélo dans le cadre de déplacements utilitaires ou de loisir et non dans le cadre d'une pratique sportive

## 3.

### 3.1 – Mise en place d'une aide à l'achat de vélo

#### Modalités de mise en œuvre

- ◆ Délibération de la Communauté de Communes du Périgord Ribéracois sur la mise en place de cette aide à l'achat
- ◆ Mise à disposition d'un formulaire de demande d'aide pour le grand public sur le site de la CCPR et dans les mairies
- ◆ Gestion des demandes par la CCPR et traitement des dossiers
  - ➔ Dossier incomplet ou non conforme -> retour au demandeur avec refus
  - ➔ Dossier complet -> Envoi d'un bon d'achat valable dans les commerces partenaires et demande de preuve d'achat auprès du demandeur



## 3. 3.1 – Mise en place d'une aide à l'achat de vélo



### Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR – Financement de l'aide à l'achat et gestion des dossiers
- ◆ Acteurs privés de l'économie du cycle



### Programmation :

- ◆ A partir de 2023



### Moyens de suivi :

- ◆ Nombre de dossiers déposés
- ◆ Nombre de dossiers instruits et acceptés
- ◆ Retour des velocistes sur le programme



### Estimation financière

- ◆ 20 000€ par an

## 3.

### 3.2 – Développement des services de location vélo via la moyenne et longue durée

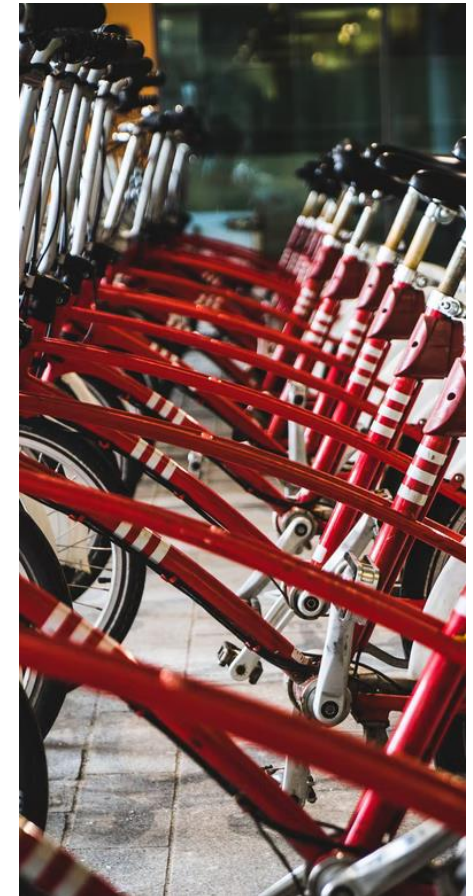
#### Enjeux & objectifs :

Le choix d'un mode de déplacement dépend de plusieurs facteurs. L'équipement des ménages en vélos, représente une part importante dans la probabilité d'utiliser le vélo dans les déplacements du quotidien.

Il est souvent entendu, qu'une très large majorité des foyers dispose d'un vélo, mais la part des vélos en mauvais état dans ce parc est importante. Aussi, les vélos à assistance électrique (VAE) ou les vélos utilitaires (type vélo-cargo) représentent des investissements conséquents.

La location d'un vélo pour une moyenne ou longue durée permet donc à l'utilisateur d'essayer un vélo à moindre coût.

Environ 160 dispositifs de ce genre étaient en service en France en 2020 d'après les dernières données disponibles.



## 3.

### 3.2 – Développement des services de location vélo via la moyenne et longue durée



#### Caractéristiques détaillées

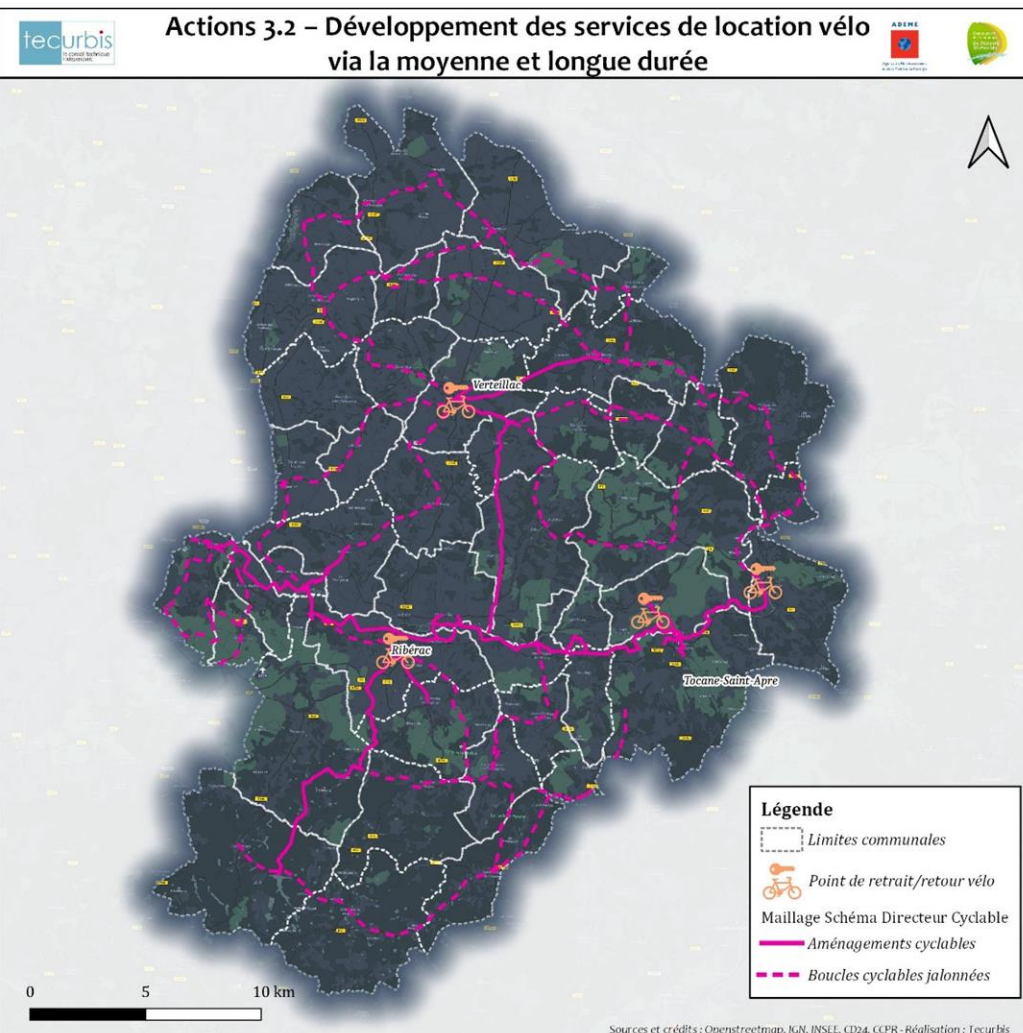
- ◆ Un service de location moyenne et longue durée (VLD) a vocation à permettre au maximum de personnes de «tester» le vélo sur tout ou partie de leurs trajets. En ce sens la rotation sur un même vélo doit donc être la plus importante possible:
  - ◆ Location possible pour 1,3 ou 6 mois
  - ◆ Renouvelable jusqu'à 6 mois au total
  - ◆ Location de vélos à assistance électrique, de vélos utilitaires type cargo
  - ◆ Tarification solidaire (un tarif général et un tarif réduit sous conditions de ressource)
- ◆ La couverture géographique et l'implantation du service envisagé sont ainsi détaillées:
  - ◆ Service ouvert uniquement aux habitants de la CCPR
  - ◆ 1 à 3 lieux de retrait (Ribérac + Verteillac par exemple) plus possibilité de livraison en option payante
  - ◆ Stockage au centre sport nature de Montagnier

## 3.

### 3.2 – Développement des services de location vélo via la moyenne et longue durée

#### Modalités de mise en œuvre

- ◆ Délibération de la Communauté de Communes du Périgord Ribéracois sur la mise en place de ce nouveau service
- ◆ Réflexion sur le dimensionnement de la flotte de vélos (5 à 10 vélos / 10 000 habitants)
- ◆ Réflexion sur les modalités de gestion du service (points de retrait, communication/commercialisation, entretien)
  - ➔ En régie
  - ➔ Via un marché public



3.

## 3.2 – Développement des services de location vélo via la moyenne et longue durée



### Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR – Financement de l'investissement pour l'achat des vélos
- ◆ CCPR et communes et/ou acteur privé pour la gestion du service et de la flotte



### Programmation :

- ◆ A partir de 2023



### Moyens de suivi :

- ◆ Nombre locations
- ◆ Taux de rotation des vélos



### Estimation financière

- ◆ 24 000€ par an (estimation pour 30 vélos)

## 3. 3.3 – Proposer des équipements en libre-service

### Enjeux & objectifs :

Les cyclistes tout au long de leurs pratiques peuvent avoir différents besoins en matière d'équipement.

Les cyclistes ayant une pratique utilitaire, peuvent en effet avoir des problèmes de petit entretien (gonflage des pneus, serrage d'écrous, crevaision, etc.)

Les cyclo-touristes, pour leur part, ont généralement des attentes en matière de recharge de batterie pour les personnes équipées de VAE, mais aussi de stationnement sécurisé ou encore de points d'eau.



## 3.

### 3.3 – Proposer des équipements en libre-service



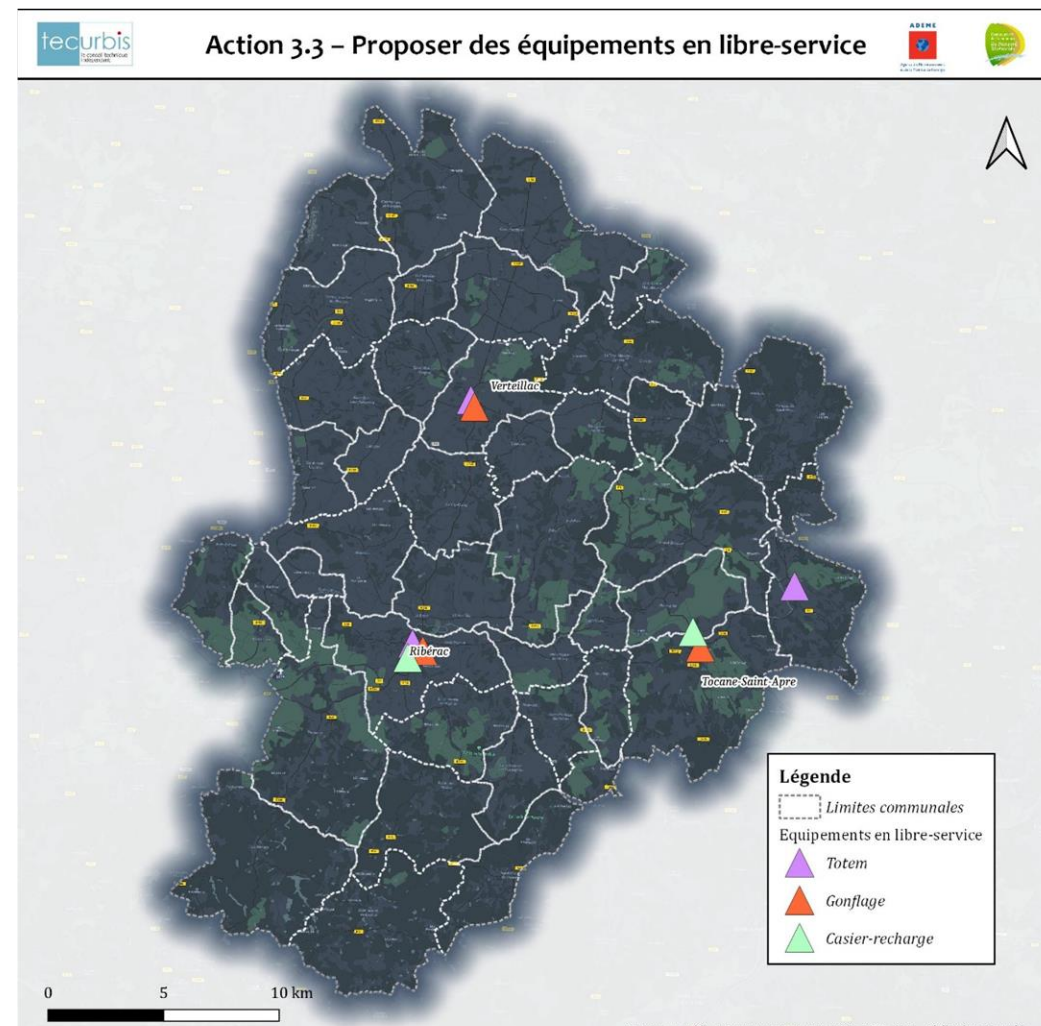
#### Caractéristiques détaillées

- ◆ Totem d'équipement de réparation:
  - ◆ Nombre: 3
  - ◆ Localisation: Ribérac, Lisle, Verteillac
- ◆ Station de gonflage vélo
  - ◆ Nombre: 3
  - ◆ Localisation: Ribérac, Tocane, Verteillac
- ◆ Casier / recharge de VAE
  - ◆ Nombre: 3
  - ◆ Localisation: La Tour-Blanche, Ribérac, Tocane

## 3. 3.3 – Proposer des équipements en libre-service

### Modalités de mise en œuvre

- ◆ Demande des communes pour l'implantation d'un ou de plusieurs équipements en libre-service
- ◆ Réflexion en commun avec la CCPR sur la pertinence de la demande et la localisation de l'implantation en regard du schéma cyclable intercommunal
- ◆ Co-investissement entre la CCPR et la commune
  - ➔ 50 % par la commune
  - ➔ 50% par la CCPR



## 3. 3.3 – Proposer des équipements en libre-service



### Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR – Gestion globale et conseil auprès des communes
- ◆ CCPR et communes en cofinancement de l'investissement



### Programmation :

- ◆ A partir de 2023



### Moyens de suivi :

- ◆ Nombre totems d'autoréparation installés
- ◆ Nombre de station de gonflage vélo installées
- ◆ Nombre de casier/bornes de recharge vélo installés



### Estimation financière

- ◆ Totem d'équipement : 1 000€ / pièce
- ◆ Station de gonflage: 1 500€ / pièce
- ◆ Casier de recharge pour VAE: 5 000€ / pièce
- ◆ **Total action : 22 500€**

## 3.

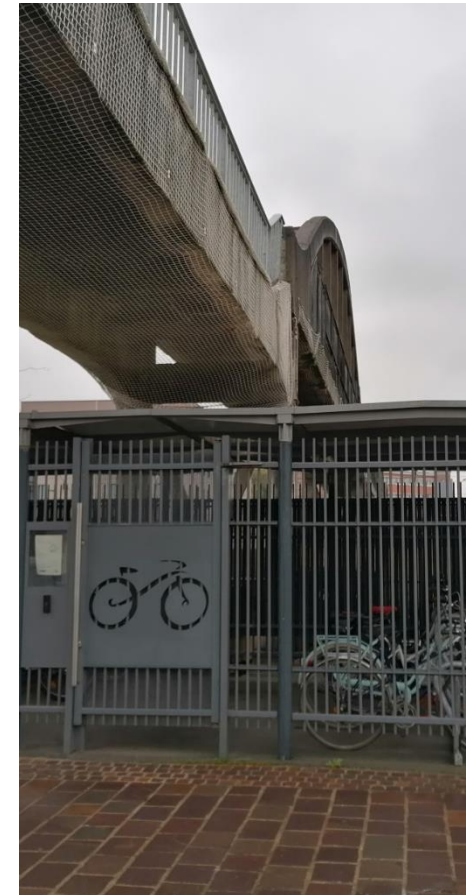
### 3.4 – Créer un véritable réseau de stationnements sécurisés vélo sur le territoire

#### Enjeux & objectifs :

La peur du vol et les difficultés de stationnement sont deux freins importants à la pratique du vélo au quotidien. Environ 300 000 ménages sont victimes d'un vol de vélo chaque année (CEREMA, 2020) en France. Or après un vol, les usagers ne rachètent pas forcément de vélo ou descendent en gamme (notamment pour les VAE).

Les cyclistes ont donc besoin de stationner leur vélo de manière sécurisée, au plus près de leur destination. Pour cela, une offre de stationnement de qualité et suffisamment dimensionnée est nécessaire.

Le stationnement sécurisé peut s'opérer via différentes solutions en fonction du contexte dans lequel il se place mais aussi de la durée envisagée du stationnement (zone urbaine ou avec peu de passage / stationnement pour quelques minutes ou plusieurs heures-jours).



## 3.

### 3.4 – Créer un véritable réseau de stationnements sécurisés vélo sur le territoire

#### Focus sur les différents types de stationnement vélo

Arceaux vélo	Abri vélo	Box à vélo	Garage à vélo	Parking-relai vélo
				
<p><b>Cible</b> : stationnement courte-durée (&lt;2h) pour des petits achats, des rendez-vous administratifs ou médicaux</p> <p><b>Implantation</b> : centre-ville, rues commerçantes</p> <p><b>Sécurisation</b> : Moyenne (attache du cadre + 1 roue possible), la proximité des flux permet un contrôle informel des passants</p> <p><b>Dimensionnement</b> : 2 places par arceau, pour les vélos et VAE uniquement (modèle spécifique pour les vélo-cargo)</p>	<p><b>Cible</b> : stationnement courte-durée (&lt;2h) pour des petits achats, des rendez-vous administratifs ou médicaux, offre un abri pour les intempéries</p> <p><b>Implantation</b> : centre-ville, rues commerçantes</p> <p><b>Sécurisation</b> : Moyenne (attache du cadre + 1 roue possible), la proximité des flux permet un contrôle informel des passants</p> <p><b>Dimensionnement</b> : 2 places par arceau, pour les vélos et VAE uniquement (modèle spécifique pour les vélo-cargo)</p>	<p><b>Cible</b> : stationnement moyenne à longue durée (1/2 journée / journée ou nuit). Peut être utile sur les sites touristiques « nature »</p> <p><b>Implantation</b> : centre-ville, arrêts de transport en commun, site touristique ou de loisir, ...</p> <p><b>Sécurisation</b> : Forte, chaque box bénéficie de sa propre sécurisation</p> <p><b>Dimensionnement</b> : 1 place par vélobox, pour les vélos et VAE uniquement</p>	<p><b>Cible</b> : stationnement longue durée, récurrent, pour des usagers réguliers</p> <p><b>Implantation</b> : zone d'activité - commerciale, établissement scolaire, entreprises</p> <p><b>Sécurisation</b> : Forte, les utilisateurs du local disposent chacun d'une clé ou d'un digicode pour entrer dans le local, la sécurisation repose aussi sur la confiance envers les autres utilisateurs</p> <p><b>Dimensionnement</b> : Environ 10 à 20 place en fonction des modèles</p>	<p><b>Cible</b> : stationnement longue durée, usage très récurrent, intermodalité importante</p> <p><b>Implantation</b> : essentiellement sur les gares</p> <p><b>Sécurisation</b> : Forte, soit par une surveillance humanisée, soit par vidéosurveillance, et par la fermeture du local via un badge d'accès (possibilité de mettre en place une interopérabilité via les cartes de transport)</p> <p><b>Dimensionnement</b> : de 40 à 300 places</p>

## 3.

### 3.4 – Créer un véritable réseau de stationnements sécurisés vélo sur le territoire



#### Caractéristiques détaillées

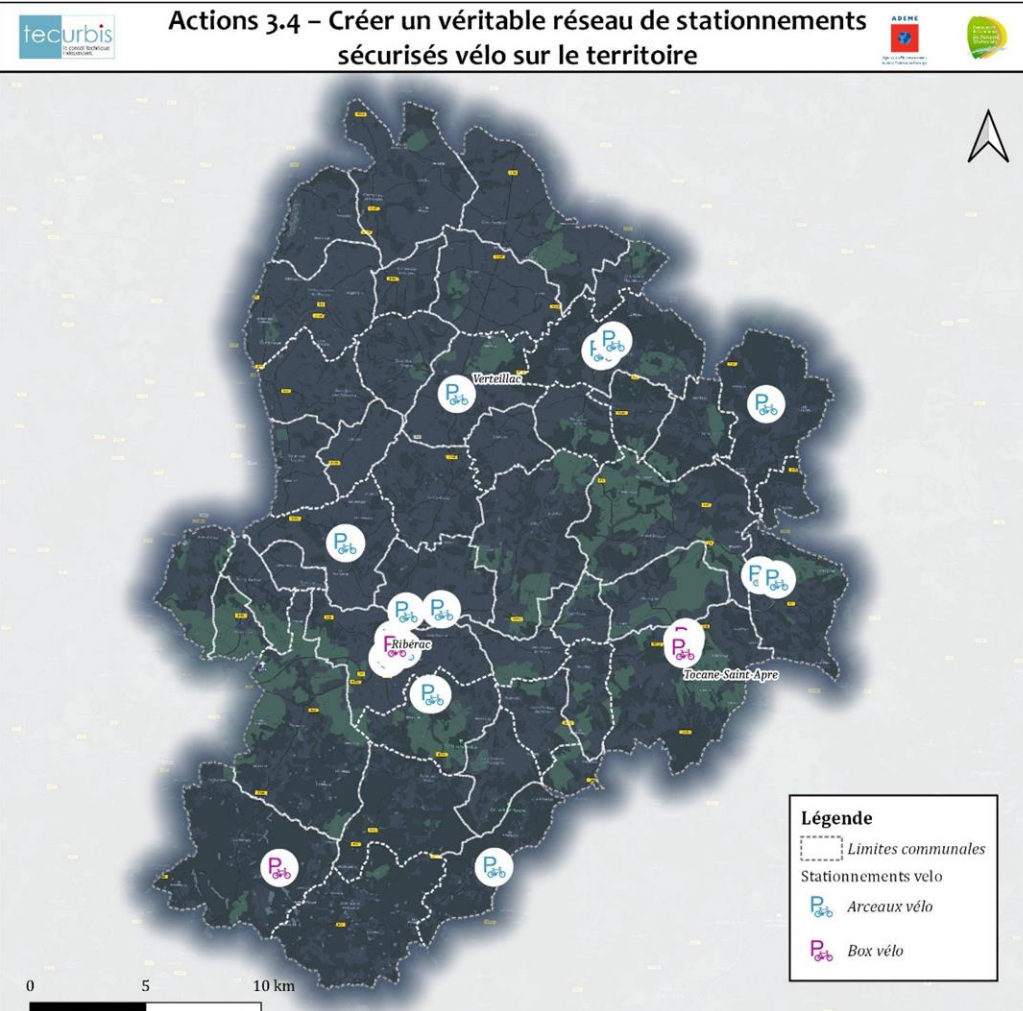
- ◆ Arceaux vélo pour des arrêts de courte durée
  - ◆ Nombre: 25 emplacements (3 à 5 arceaux par emplacement)
  - ◆ Localisation: Tout le territoire
- ◆ Box vélo pour des arrêts de moyenne et longue durée
  - ◆ Nombre: 6
  - ◆ Localisation: Ribérac, Tocane, la Jemaye
- ◆ Garage à vélo pour des arrêts réguliers et de longue durée
  - ◆ Nombre: 0
  - ◆ Localisation: Réflexion à mener

## 3.

### 3.4 – Créer un véritable réseau de stationnements sécurisés vélo sur le territoire

#### Modalités de mise en œuvre

- ◆ Demande des communes pour l'implantation d'un ou de plusieurs stationnements sécurisés vélo
- ◆ Réflexion en commun avec la CCPR sur la pertinence de la demande et la localisation de l'implantation en regard du schéma cyclable intercommunal
- ◆ Co-investissement entre la CCPR et la commune pour les arceaux vélo et box vélo
  - ➔ 50 % par la commune
  - ➔ 50% par la CCPR
- ◆ Investissement de la CCPR pour les stationnements en garage à vélo



3.

## 3.4 – Créer un véritable réseau de stationnements sécurisés vélo sur le territoire



### Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR – Gestion globale et conseil auprès des communes
- ◆ CCPR et communes en cofinancement de l'investissement



### Programmation :

- ◆ A partir de 2023



### Moyens de suivi :

- ◆ Nombre d'arceaux vélo installés
- ◆ Nombre de box à vélo installés
- ◆ Nombre garage à vélo installés



### Estimation financière

- ◆ Arceaux vélo: 150€ / pièce
- ◆ Box à vélo: 8 000 € / pièce
- ◆ Garage à vélo: 35 000 € / pièce
- ◆ **Coût total: 65 000€**

## 4. Communiquer, éduquer et former à la pratique du vélo

### Enjeux & objectifs :

Une action quelle qu'elle soit n'aura un impact que minime dans visibilité. Ainsi, les actions d'infrastructures et servicielles autour du vélo, doivent nécessairement s'accompagner d'une communication efficace afin d'avoir une réelle portée.

Aussi, les changements de pratique, ne s'opère généralement que peu sans éducation et formation à la « nouveauté. Le vélo ne fait pas exception à la règle.



## 4. Communiquer, éduquer et former à la pratique du vélo

### Les actions à mettre en œuvre

- ❑ 4.1 – Mettre en valeur le schéma vélo et proposer plusieurs évènements autour des mobilités actives tout au long de l'année
- ❑ 4.2 – Accompagner les entreprises et administrations dans leur transition
- ❑ 4.3 – Accélérer le rythme de la sensibilisation auprès des différents publics et notamment les jeunes



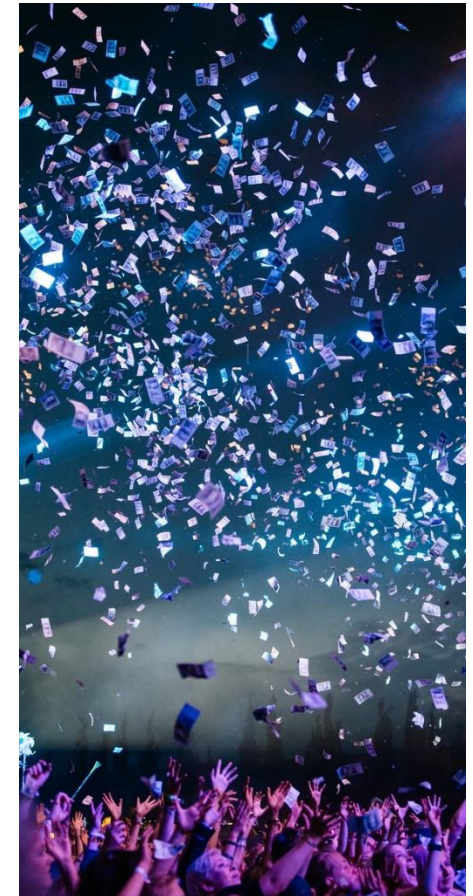
## 4.

### 4.1 – Mettre en valeur le schéma vélo et proposer plusieurs évènements autour des mobilités actives tout au long de l'année

#### Enjeux & objectifs :

La visibilité de la pratique du vélo et de son développement représente une composante importante de la politique vélo. En effet, de nombreuses études ont montré que plus les cyclistes étaient nombreux sur un territoire, meilleure était leur sécurité. C'est ce qu'on appelle « l'effet de masse ». Les autres usagers de la route, deviennent conscient de la possible présence de cyclistes et font par conséquent plus attention ce qui fait baisser la mortalité routière.

Afin de valoriser le développement de la politique vélo de la CCPR, l'organisation de 2 à 3 grands évènements chaque année pourrait entraîner une bonne visibilité de la solution vélo auprès du grand public.



## 4.

4.1 – Mettre en valeur le schéma vélo et proposer plusieurs évènements autour des mobilités actives tout au long de l'année



## Caractéristiques détaillées

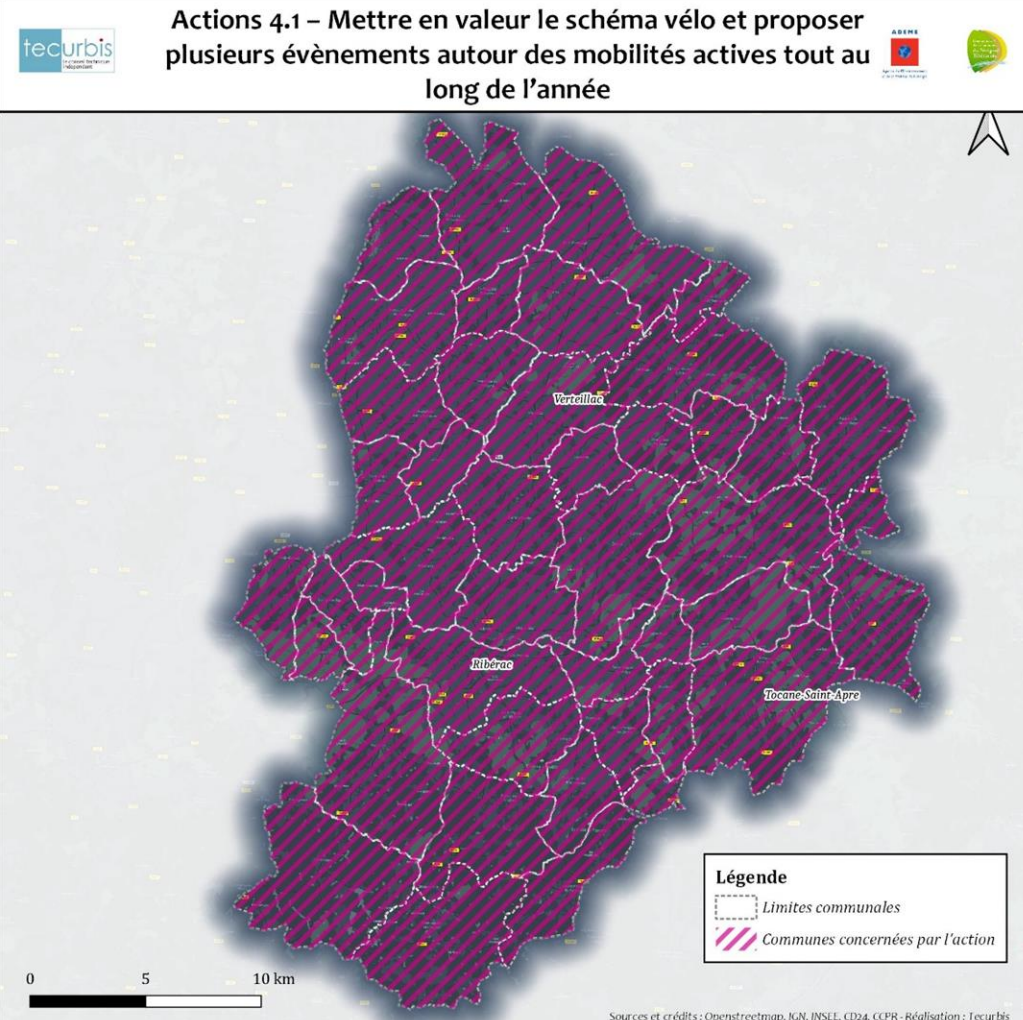
- ◆ **Journée type « le Périgord Ribéracois fête le vélo »**
  - ◆ Durée: 1 journée le weekend entre Avril et Juillet
  - ◆ Public: Résidents mais aussi visiteurs
  - ◆ Organisation: Fermeture à la circulation automobile de routes permettant de créer un circuit totalement sécurisé, où peuvent circuler familles, enfants, amis. Stands de producteurs locaux le long du parcours pour « ravitaillement ». Musique et animations – Exemple: Anjou vélo vintage
- ◆ **Semaine du vélo**
  - ◆ Durée: 1 semaine
  - ◆ Public: Résidents
  - ◆ Organisation: Atelier itinérant (1 jour / 1 commune) permettant d'apprendre l'auto-réparation des vélos, le marquage des vélos
- ◆ **Challenge de la mobilité**
  - ◆ Durée: 1 journée (décidée au niveau régional)
  - ◆ Public: Actifs
  - ◆ Organisation: <https://www.challengedelamobilite.com/>

## 4.

4.1 – Mettre en valeur le schéma vélo et proposer plusieurs évènements autour des mobilités actives tout au long de l'année

### Modalités de mise en œuvre

- ◆ Pour la **fête du vélo**, recensement de l'intérêt de 3 à 4 communes pour la définition d'un parcours, puis mise en place d'un comité d'organisation. Mobilisation des producteurs locaux pour la tenue de stands (boissons, nourriture, produits régionaux) le long du parcours. Presse et communication.
- ◆ Pour la **semaine du vélo**, recherche d'un appui (vélociste ou association), planification chaque année de la sélection des 5 communes visitées par l'opération (stand mobile), communication et presse
- ◆ Pour le **challenge de la mobilité**, envoi de l'invitation à toutes les entreprises du territoire et les administrations publiques, relai d'information



4.

4.1 – Mettre en valeur le schéma vélo et proposer plusieurs évènements autour des mobilités actives tout au long de l'année



## Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR – Organisation
- ◆ Communes et CCPR pour la mise en œuvre des actions
- ◆ Prestataire(s) privés + associations pour la gestion des évènements



## Programmation :

- ◆ A partir de 2022



## Moyens de suivi :

- ◆ Nombre de participants à la fête du vélo
- ◆ Nombre participants à la semaine du vélo et nombre de communes mobilisées
- ◆ Nombre d'entreprises et d'administrations participantes au challenge de la mobilité



## Estimation financière

- ◆ 30 000€ pour la fête du vélo
- ◆ 3 000€ pour la semaine du vélo
- ◆ 0€ pour la challenge de la mobilité (inscription gratuite)

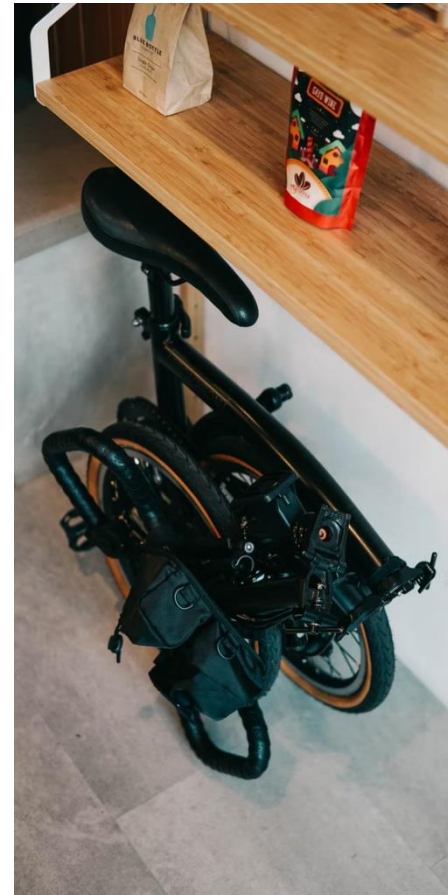
## 4.

### 4.2 – Accompagner les entreprises et administrations dans leur transition

#### Enjeux & objectifs :

Les déplacements domicile-travail représentent de façon générale environ 1/3 des déplacements du quotidien. Aussi, ce sont des déplacements souvent contraints et répétitifs. Ils ancrent d'une certaine façon nos pratiques de mobilité pour les autres motifs.

Les entreprises et les administrations ont ainsi un rôle central à jouer dans la mise en place d'actions en faveur du vélo. Que cela passe par la réorganisation du fonctionnement interne, mais aussi des aides financières ou encore matérielles.



## 4.

### 4.2 – Accompagner les entreprises et administrations dans leur transition



## Caractéristiques détaillées

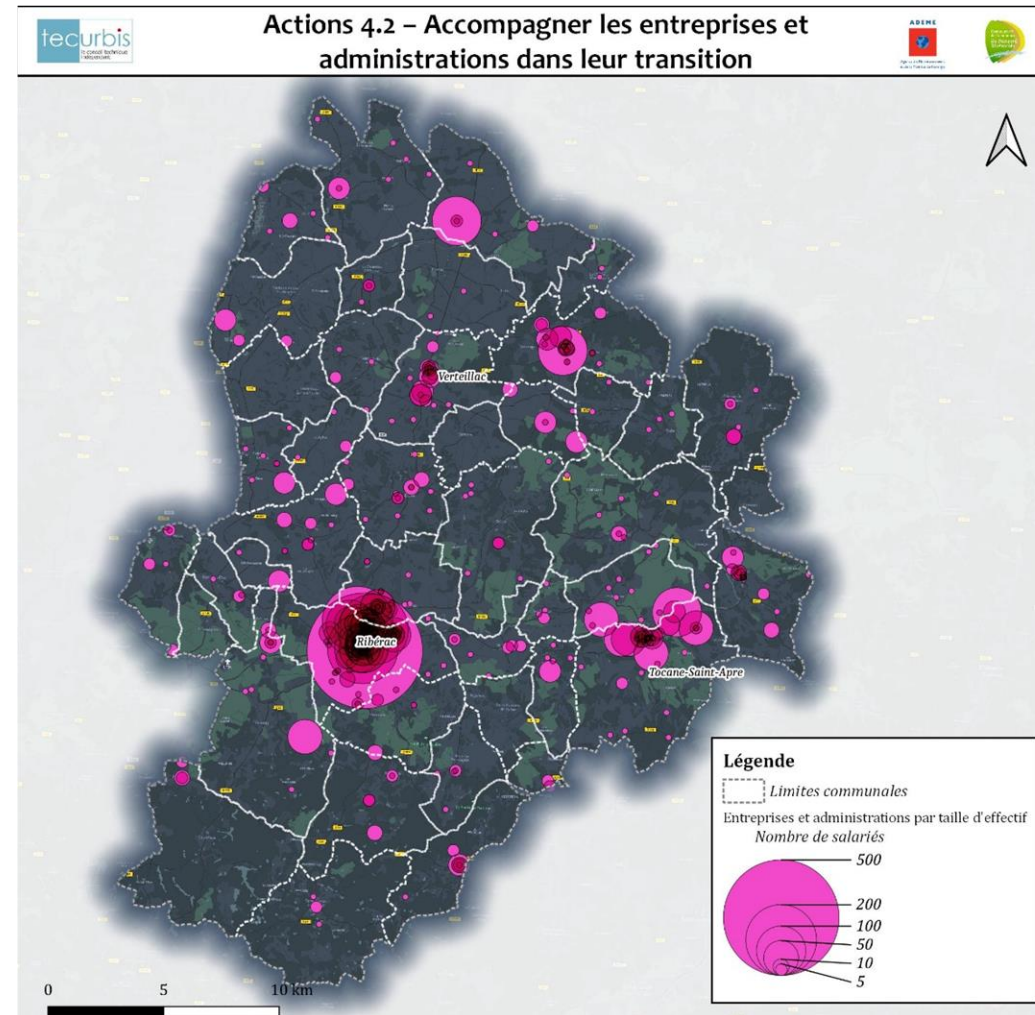
- ◆ **Réalisation d'un plan de mobilité entreprise ou administration**
  - ◆ Obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés, le PDM est un projet d'entreprise pouvant s'intégrer dans la démarche de Responsabilité Sociétale et Environnementale (RSE). Pour les entreprises de plus petite taille, le PDM reste possible et même recommandé. Il est possible de réaliser un PDM interentreprise lorsqu'elles sont situées sur un même site.
- ◆ **Mise en place du forfait mobilité**
  - ◆ Le forfait mobilité durable, offre aux employeurs la possibilité d'attribuer une indemnité (exonérée de cotisations) aux salariés privilégiant les modes de transport dits « à mobilité douce » pour effectuer leurs trajets entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. Le plafond est de 500€/an/salarié.
- ◆ **Challenge de la mobilité**
  - ◆ Le Challenge de la mobilité a été créé pour permettre aux établissements participants d'organiser et de sensibiliser les salariés à l'enjeu de la mobilité et à faire tester au moins une fois dans l'année un mode alternatif aux autosolistes réguliers.

## 4.

### 4.2 – Accompagner les entreprises et administrations dans leur transition

#### Modalités de mise en œuvre

- ◆ Pour les **Plans de Mobilité** entreprise et administration:
  - ◆ Communication auprès des entreprises et administrations du territoire
  - ◆ Relai et conseil
  - ◆ Concours financier
- ◆ Pour le **forfait mobilité durable**:
  - ◆ Communication auprès des entreprises et administrations du territoire
  - ◆ Relai et conseil
- ◆ Pour le **challenge de la mobilité**:
  - ◆ Communication auprès des entreprises et administrations du territoire
  - ◆ Relai et conseil



4.

## 4.2 – Accompagner les entreprises et administrations dans leur transition



### Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR – Mobilisation, information, accompagnement
- ◆ Entreprises et administrations



### Programmation :

- ◆ A partir de 2023



### Moyens de suivi :

- ◆ Nombre d'entreprise ayant réalisé un plan de mobilité
- ◆ Nombre d'administration ayant réalisé un plan de mobilité
- ◆ Nombre d'entreprises et d'administrations ayant mis en place le forfait mobilité



### Estimation financière

- ◆ 2 000€ de concours de la CCPR pour la réalisation d'un plan de mobilité entreprise ou administration

## 4.

### 4.3 – Accélérer le rythme de la sensibilisation auprès des différents publics et notamment les jeunes

#### Enjeux & objectifs :

Les jeunes sont les actifs de demain. Aussi, les pratiques ancrées tout au long de leur parcours scolaire vont généralement aiguiller les pratiques futures. En matière de mobilité, cette « expérience » est encore plus forte.

La Communauté de Communes du Périgord Ribéracois, via le Centre Sport Nature, a commencé à mettre en place des sessions de formations / information des enfants à la pratique du vélo.

Les enfants, mais aussi un nombre important d'adultes ne se sentent pas suffisamment à l'aise pour se déplacer à vélo ou n'ont pas eu la chance d'apprendre à faire du vélo.

Afin de gagner en autonomie, et pouvoir se déplacer à vélo, la CCPR doit accompagner ces personnes dans leur apprentissage.



### 4.

#### 4.3 – Accélérer le rythme de la sensibilisation auprès des différents publics et notamment les jeunes



### Caractéristiques détaillées

- ◆ **Renforcement de la sensibilisation type vélo-école**
  - ◆ La CCPR organise déjà des sessions de sensibilisation des enfants à la pratique du vélo des les écoles du territoire. La mise en place d'une véritable « vélo-école » représente donc l'occasion de renforcer cette action sur le territoire. Il s'agira alors selon un calendrier établi de viser l'exhaustivité de ces sessions d'information et de formation à la pratique du vélo pour les jeunes.
- ◆ **Création de journées de « remise en selle »**
  - ◆ Pour les adultes, un nouvel outil de sensibilisation et de formation pourrait être créé. Des sessions de « remise en selle ». Il s'agit sur un temps court, d'offrir la possibilité à des adultes n'ayant jamais appris ou très peu pratiqué le vélo, de se sentir assez en confiance pour utiliser ce moyen comme une réelle solution de déplacement. Les sessions se tiendront sur l'espace public et seront portées par les agents de la CCPR et du Centre Sports et Nature.

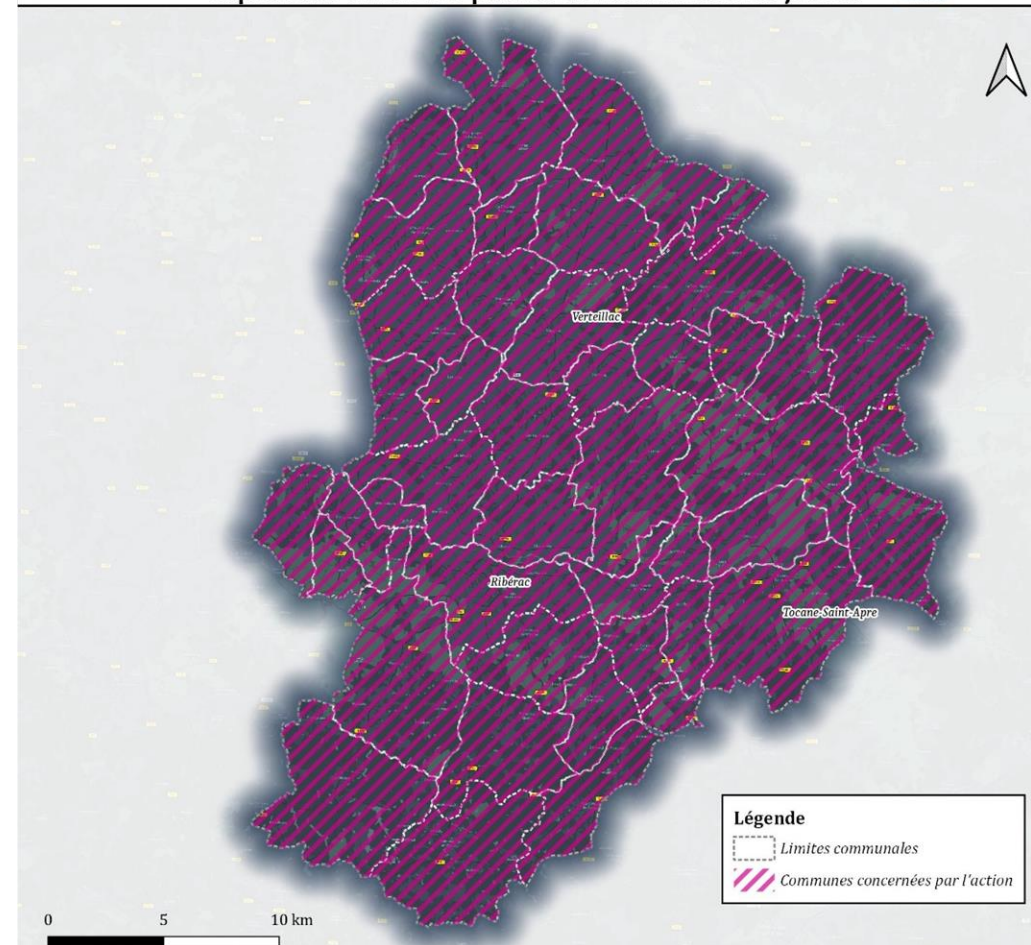
## 4.

### 4.3 – Accélérer le rythme de la sensibilisation auprès des différents publics et notamment les jeunes

#### Modalités de mise en œuvre

- ◆ Pour les sessions de **vélo-école** entreprise et administration:
  - ◆ Passage au sein d'un établissement scolaire toute les semaine
  - ◆ Une ½ journée de formation de 1 à 2 classes par semaine
- ◆ Pour les sessions **d'atelier remise en selle**:
  - ◆ Organisation d'un évènement sur une ½ journée à destination des adultes tous les 2 mois un samedi matin sur inscription

#### Actions 4.3 – Accélérer le rythme de la sensibilisation auprès des différents publics et notamment les jeunes



4.

4.3 – Accélérer le rythme de la sensibilisation auprès des différents publics et notamment les jeunes



## Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR & le Centre Sports et nature – Préparation, organisation et dispense des formations
- ◆ Association et communes volontaires



## Programmation :

- ◆ A partir de la rentrée 2022



## Moyens de suivi :

- ◆ Nombre de classes d'écoles ayant suivi une formation dans l'année
- ◆ Nombre d'adultes formés dans le cadre d'un atelier remise en selle



## Estimation financière

- ◆ En régie / association

5.

Créer des outils et méthodes de suivi pour une gestion de projet efficace

## Enjeux & objectifs :

Les outils de suivi sont nécessaires à la bonne mise en œuvre des actions prévues, mais aussi afin d'envisager des solutions additionnelles ou alternatives en fonction des résultats observés.

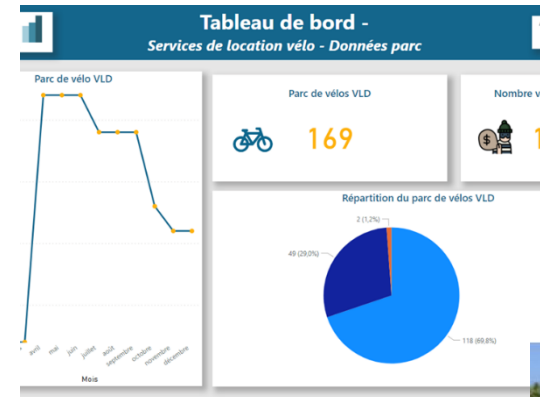


5.

Créer des outils et méthodes de suivi pour une gestion de projet efficace

## Les actions à mettre en œuvre

- ❑ 5.1 – Doter la CCPR d'un outil de suivi de la politique vélo
- ❑ 5.2 – Installer un compteur vélo sur la voie verte et faire des comptages temporaires sur les autres axes
- ❑ 5.3 – Inscire la CCPR au baromètre des villes cyclables



## 5.

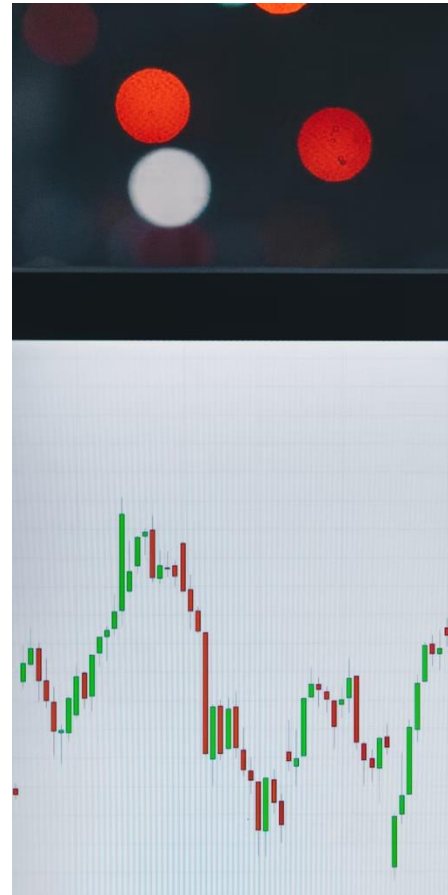
## 5.1 – Doter la CCPR d'un outil de suivi de la politique vélo

## Enjeux &amp; objectifs :

La mise en œuvre d'une politique vélo représente un effort intense et de longue durée pour un territoire. Certaines actions sont de court terme, d'autre de long terme et impliquent plus ou moins d'acteurs publics et privés.

Par conséquent il peut vite devenir compliqué d'avoir un réel suivi à la fois de la mise en œuvre du schéma cyclable mais aussi de ses impacts sur le terrain.

C'est en ce sens que la mise en place d'un outil de suivi dédié à la politique vélo sur la CCPR prend tout sons sens.



## 5.

### 5.1 – Doter la CCPR d'un outil de suivi de la politique vélo



## Caractéristiques et mise en œuvre

L'outil de suivi devra permettre à la CCPR à la fois de disposer d'un moyen de suivi de l'avancée des actions partie prenante du schéma vélo mais aussi de l'utilisation du vélo sur le territoire.

- ◆ Définir une liste d'indicateur de suivi:
  - ◆ Sur la base des informations issues des fiches-actions
  - ◆ Complétée par les discussion entre les agents et les élus de la CCPR
- ◆ Réfléchir à la possibilité de développer l'outil en interne ou d'utiliser un outil externe :
  - ◆ Sourcing
  - ◆ Cahier des charges
  - ◆ Estimation financière
- ◆ Utilisation de l'outil et des tableaux de bord
  - ◆ Un technicien ou agent de la collectivité se charge de mettre à jour les indicateurs tous les mois/trimestres.
  - ◆ Les tableaux de suivi annuels sont partagé auprès de la commission développement durable de la CCPR

5.

5.1 – Doter la CCPR d'un outil de suivi de la politique vélo



## Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR pour l'utilisation de l'outil et sa valorisation
- ◆ En interne ou en externe pour le développement de l'outil



## Programmation :

- ◆ A partir de la rentrée 2023



## Moyens de suivi :

- ◆ Date d'entrée en application de l'outil de suivi
- ◆ Nombre d'indicateurs de suivi utilisés
- ◆ Nombre de rapports de suivi édités



## Estimation financière

- ◆ 2 000€ / an

## 5.

### 5.2 – Installer un compteur vélo sur la voie verte et faire des comptages temporaires sur les autres axes

#### Enjeux & objectifs :

Afin de mieux comprendre les pratiques des cyclistes, de visualiser le succès de certains aménagements et les possibles améliorations pour d'autres, il est important de connaître les flux de cyclistes sur les axes majeurs de la CCPR.

Pour cela, les points de comptage sont un outil extrêmement efficaces et fiables. Ils permettent de comptabiliser heure par heure le nombre de cyclistes, l'évolution de la fréquentation en fonction du jour de la semaine etc.



5.

5.2 – Installer un compteur vélo sur la voie verte et faire des comptages temporaires sur les autres axes



## Caractéristiques détaillées

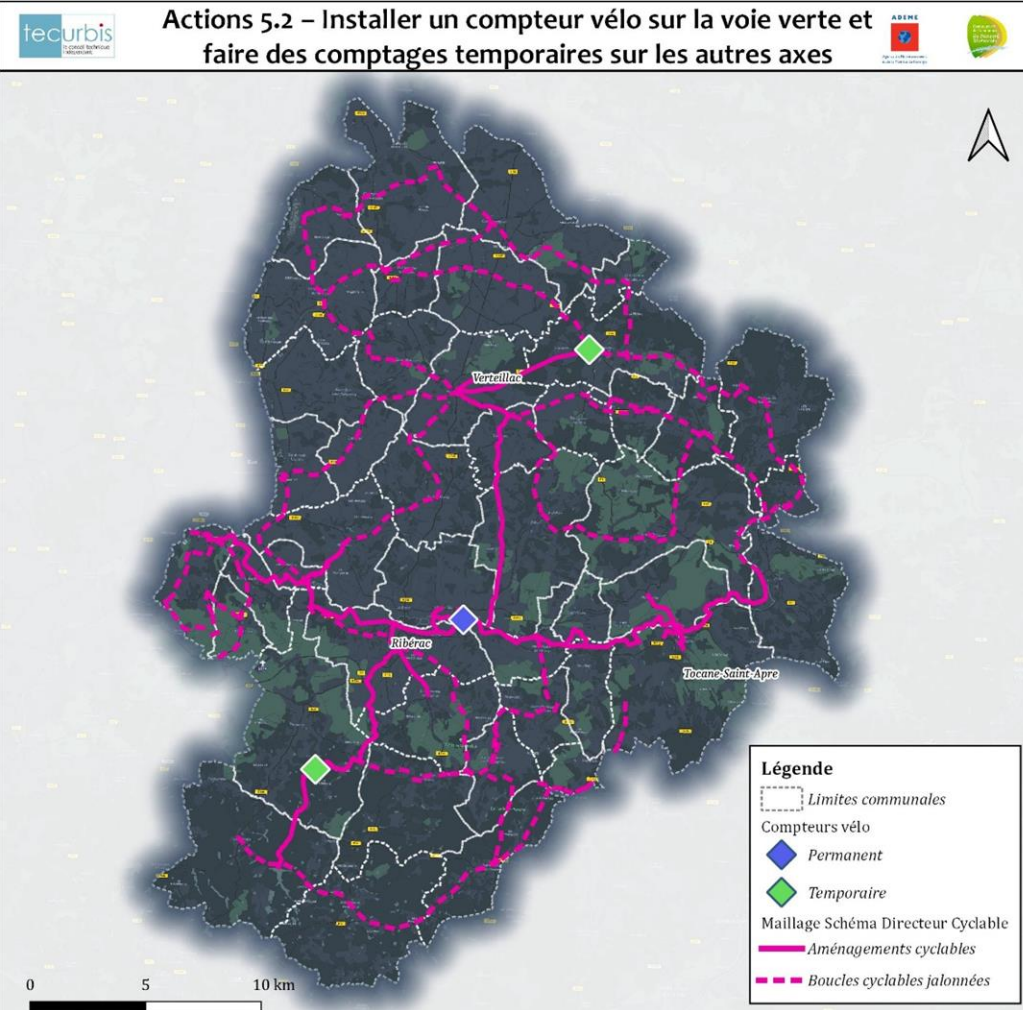
- ◆ **Mise en place d'un comptage permanent sur la Voie Verte de la Drôme**
  - ◆ La future Voie Verte de la Drôme constituera le « fer de lance » du maillage cyclable de la CCPR. Aussi, il sera intéressant de suivre l'évolution de la fréquentation tout au long des prochaines années. Cela permettra de visualiser l'impact des politiques de communication, d'animation, les futures connexions au reste du réseau cyclable, l'impact touristique, etc.
  
- ◆ **Installation de points de comptage temporaires**
  - ◆ Dans l'optique d'un développement de la politique vélo sur le territoire, l'acquisition de connaissance sur les flux de cyclistes sur d'autres axes à enjeu paraît pertinente. La CCPR pourrait ainsi installer de façon temporaire des points de comptage sur les itinéraires nouvellement créés.

5.

5.2 – Installer un compteur vélo sur la voie verte et faire des comptages temporaires sur les autres axes

## Modalités de mise en œuvre

- ◆ Pour le **point de comptage permanent sur la Voie Verte** de la Drôme:
  - ◆ Sélection de la localisation du point de comptage permanent (entre Tocane et Ribérac)
  - ◆ Passation d'un marché public pour la prestation de mise en œuvre du point de comptage et de transmission automatique des relevés
- ◆ Pour les points de **comptages temporaires** :
  - ◆ Marché public pour la prestation à hauteur de 2 points de comptage par an, sur 1 mois chacun.



5.

5.2 – Installer un compteur vélo sur la voie verte et faire des comptages temporaires sur les autres axes



## Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR – Maitrise d'ouvrage
- ◆ Prestataire privé – fourniture, installation et remontée des données



## Programmation :

- ◆ 2023



## Moyens de suivi :

- ◆ Nombre de compteurs installés (fixes et temporaires)
- ◆ Nombre de cyclistes sur le compteur fixe
- ◆ Nombre de cycliste sur les compteurs temporaires



## Estimation financière

- ◆ 8 000€ pour le compteur fixe et la remontée automatique des données
- ◆ 1 000€/ an pour les comptages temporaires (2 points pendant 1 mois chacun)

## 5.

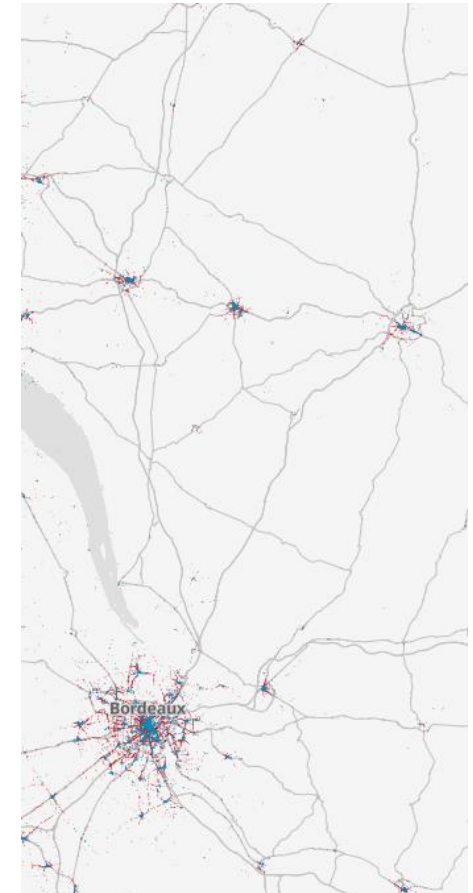
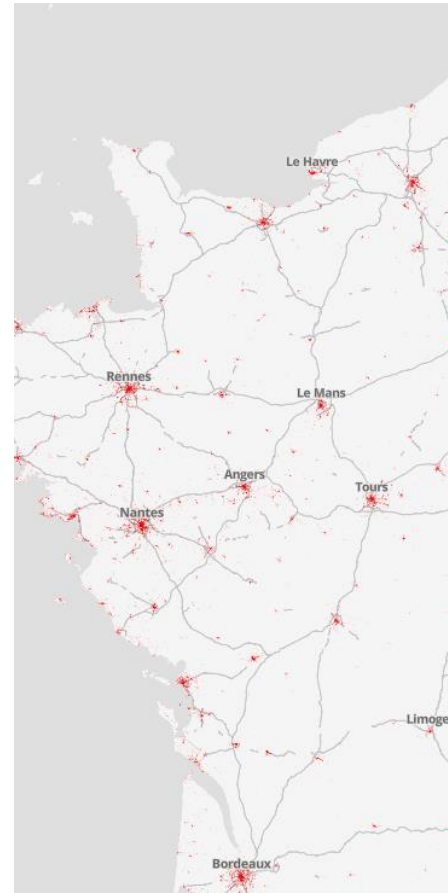
### 5.3 – Inscrire la CCPR au baromètre des villes cyclables

#### Enjeux & objectifs :

Le « Baromètre des villes cyclables » est un indice de satisfaction des usagers du vélo dans chacune des communes participants à l'enquête.

L'enquête est réalisée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) qui regroupe des associations vélo en France. Cyclistes et non cyclistes sont invités tous les deux ans à s'exprimer sur leur ressenti afin améliorer les conditions de déplacement à vélo.

Avec plus de 275 000 réponses et 1 625 communes classées lors de l'édition 2021, le Baromètre représente, une fois encore, la plus grande enquête citoyenne sur le vélo du monde.



## 5.

### 5.3 – Inscrire la CCPR au baromètre des villes cyclables



CIRCULEZ-VOUS FACILEMENT À VÉLO  
AU QUOTIDIEN ?



## Caractéristiques et mise en œuvre

Les communes recueillant plus de 50 participations sont classés dans l'enquête et peuvent bénéficier de ce retour, participatif et citoyen sur les conditions de déplacement à vélo sur leur territoire.

La CCPR via de l'information et de la communication, à la fois auprès des communes membres mais aussi du grand public, pourrait en donnant de la visibilité à cette enquête permettre à plusieurs communes du territoire d'obtenir la validation de la participation à la prochaine édition du « baromètre ».

- ◆ Une note globale (moyenne à 3,5) a été calculée pour chaque ville à partir de la moyenne des cinq thématiques :
  - ◆ ressenti général,
  - ◆ sécurité,
  - ◆ confort,
  - ◆ efforts de la commune,
  - ◆ stationnement et services vélo.

En fonction de cette note globale, les villes ont été catégorisées sur une échelle de A+ à G allant de « climat vélo excellent » à « climat vélo très défavorable ».

## 5. 5.3 – Inscrire la CCPR au baromètre des villes cyclables



### Acteurs et partenaires à mobiliser :

- ◆ CCPR
- ◆ Communes



### Programmation :

- ◆ 2022-2030



### Moyens de suivi :

- ◆ Nombre de communes dans le panel du baromètre des villes cyclables chaque année



### Estimation financière

- ◆ Aucun coût



4 –

# Programmation pluriannuelle

### Une programmation dans le temps pour une meilleure soutenabilité du projet

Le projet de Schéma Directeur Cyclable porté par la Communauté de Communes du Périgord Ribéracois est ambitieux. Porté sur des aménagements routiers, des aménagements urbains, la mise en œuvre de services et actions de communication et d'animation, le futur SDC est donc un projet de long terme pour la collectivité.

Afin de répondre à des enjeux de soutenabilité financière, mais aussi de qualité dans le suivi des actions, une réflexion programmatique doit être menée.

Aussi, les investissements nécessaires à la mise en œuvre du projet ont été répartis sur la période 2022-2029, soit 10 ans.

2022 - 2031

Action	Investissement	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
1.1 – Développer un véritable réseau cyclable	X	- €	999 870 €	1 211 754 €	1 268 729 €	934 226 €	1 937 696 €	1 457 692 €	1 113 108 €	893 000 €	1 419 695 €	11 235 770 €
1.2 – Avoir les clefs pour mettre en place les aménagements pertinents et les rendre homogènes												- €
1.3 – Apaiser la circulation dans les centres-bourgs	X		200 000 €	200 000 €	100 000 €	300 000 €	- €	300 000 €	200 000 €	100 000 €		1 400 000 €
1.4 – Créer des rues scolaires	X	2 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	6 000 €	40 000 €
2.1 – Développer des itinéraires cyclables sur route sur l'ensemble du territoire												- €
2.2 – Mettre en œuvre un plan de jalonnement												- €
2.3 – Proposer des circuits touristiques dotés d'équipements et d'infrastructures adaptés												- €
3.1 – Mise en place d'une aide à l'achat de vélo												- €
3.2 – Développement des services de location vélo via la moyenne et longue durée												- €
3.3 – Proposer des équipements en libre-service	X		7 500 €	7 500 €	7 500 €							22 500 €
3.4 – Créer un véritable réseau de stationnements sécurisés vélo sur le territoire	X		13 000 €	13 000 €	13 000 €	13 000 €		13 000 €				65 000 €
4.1 – Mettre en valeur le schéma vélo et proposer plusieurs évènements autour des mobilités actives												- €
4.2 – Accompagner les entreprises et administrations dans leur transition												- €
4.3 – Accélérer le rythme de la sensibilisation auprès des différents publics et notamment les												- €
5.1 – Doter la CCPR d'un outil de suivi de la politique vélo												- €
5.2 – Installer un compteur vélo sur la voie verte et faire des comptages temporaires sur les autres axes												- €
5.3 – Inscrire la CCPR au baromètre des villes cyclables												- €
<b>Total</b>		<b>2 000 €</b>	<b>1 224 370 €</b>	<b>1 436 254 €</b>	<b>1 393 229 €</b>	<b>1 251 226 €</b>	<b>1 941 696 €</b>	<b>1 774 692 €</b>	<b>1 317 108 €</b>	<b>997 000 €</b>	<b>1 425 695 €</b>	<b>12 763 270 €</b>

### **Esquisse financière des coûts de fonctionnement liés aux différentes actions du Schéma Directeur Cyclable**

Parallèlement aux investissements inhérents aux actions, leur efficacité dans le temps est dépendante à la fois de l'implication des acteurs mais aussi de financements en frais de fonctionnement (études, prestataires privés, entretien, etc.).

Afin de donner à la CCPR une visibilité maximale sur les enjeux financiers, une programmation annuelle des frais de fonctionnement, sur le modèle du PPI est proposée.

**2022 - 2031**

Action	Frais de fonctionnement	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
1.1 – Développer un véritable réseau cyclable	X	- €	6 666 €	15 969 €	23 605 €	30 205 €	38 560 €	45 040 €	56 346 €	65 205 €	74 669 €	356 265 €
1.2 – Avoir les clés pour mettre en place les aménagements pertinents et les rendre homogènes	X	7 000 €										7 000 €
1.3 – Apaiser la circulation dans les centres-bourgs												- €
1.4 – Créer des rues scolaires												- €
2.1 – Développer des itinéraires cyclables sur route sur l'ensemble du territoire	X											- €
2.2 – Mettre en œuvre un plan de jalonnement	X	40 000 €										40 000 €
2.3 – Proposer des circuits touristiques dotés d'équipements et d'infrastructures adaptés												- €
3.1 – Mise en place d'une aide à l'achat de vélo	X		20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	180 000 €
3.2 – Développement des services de location vélo via la moyenne et longue durée	X		24 000 €	24 000 €	24 000 €	24 000 €	24 000 €	24 000 €	24 000 €	24 000 €	24 000 €	216 000 €
3.3 – Proposer des équipements en libre-service												- €
3.4 – Créer un véritable réseau de stationnements sécurisés vélo sur le territoire												- €
4.1 – Mettre en valeur le schéma vélo et proposer plusieurs événements autour des mobilités actives tout au long de l'année	X			33 000 €	33 000 €	33 000 €	33 000 €	33 000 €	33 000 €	33 000 €	33 000 €	264 000 €
4.2 – Accompagner les entreprises et administrations dans leur transition	X	4 000 €	6 000 €	2 000 €	8 000 €	2 000 €	2 000 €	6 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	42 000 €
4.3 – Accélérer le rythme de la sensibilisation auprès des différents publics et notamment les jeunes	X	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
5.1 – Doter la CCPR d'un outil de suivi de la politique vélo	X	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	2 000 €	20 000 €
5.2 – Installer un compteur vélo sur la voie verte et faire des comptages temporaires sur les autres axes	X		1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €	9 000 €
5.3 – Inscrire la CCPR au baromètre des villes cyclables												- €
<b>Total</b>		<b>53 000 €</b>	<b>59 666 €</b>	<b>97 969 €</b>	<b>111 605 €</b>	<b>112 205 €</b>	<b>120 560 €</b>	<b>131 040 €</b>	<b>140 346 €</b>	<b>149 205 €</b>	<b>158 669 €</b>	<b>1 134 265 €</b>

## Les indicateurs de suivi

La mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable de la  
Communauté de Communes du Périgord Ribéracois

**2022 - 2029**

Action	Indicateur de suivi n°1	Indicateur de suivi n°2	Indicateur de suivi n°3
1.1 – Développer un véritable réseau cyclable	Km d'aménagements réalisés	Km d'aménagements en site propre	
1.2 – Avoir les clefs pour mettre en place les aménagements pertinents et les rendre homogènes	Nombre de contacts auprès de la CCPR pour discuter de la charte des aménagements		
1.3 – Apaiser la circulation dans les centres-bourgs	Nombre de zones de rencontre créées	Nombre de zones 30 créées	
1.4 – Créer des rues scolaires	Nombre de rues scolaires créées	Enquêtes de satisfaction au bout de 6 mois puis 12 mois	
2.1 – Développer des itinéraires cyclables sur route sur l'ensemble du territoire	Nombre de boucles cyclables créées	Nombre de km de jalonnement	Nombre de panneaux de jalonnement
2.2 – Mettre en œuvre un plan de jalonnement	Date de finalisation du Plan de Jalonnement		
2.3 – Proposer des circuits touristiques dotés d'équipements et d'infrastructures adaptés	Date d'obtention d'un label	Nombre d'établissements labélisés	
3.1 – Mise en place d'une aide à l'achat de vélo	Nombre de dossiers déposés	Nombre de dossiers instruits et acceptés	Retour des vélocistes sur le programme
3.2 – Développement des services de location vélo via la moyenne et longue durée	Nombre locations	Taux de rotation des vélos	
3.3 – Proposer des équipements en libre-service	Nombre totems d'autoréparation installés	Nombre de station de gonflage vélo installées	Nombre de casier/bornes de recharge vélo installés
3.4 – Créer un véritable réseau de stationnements sécurisés vélo sur le territoire	Nombre d'arceaux vélo installés	Nombre de box à vélo installés	Nombre garage à vélo installés
4.1 – Mettre en valeur le schéma vélo et proposer plusieurs événements autour des mobilités actives tout au long de l'année	Nombre de participants à la fête du vélo	Nombre participants à la semaine du vélo et nombre de communes mobilisées	Nombre d'entreprises et d'administrations participantes au challenge de la mobilité
4.2 – Accompagner les entreprises et administrations dans leur transition	Nombre d'entreprise ayant réalisé un plan de mobilité	Nombre d'administration ayant réalisé un plan de mobilité	Nombre d'entreprises et d'administrations ayant mis en place le forfait mobilité
4.3 – Accélérer le rythme de la sensibilisation auprès des différents publics et notamment les jeunes	Nombre de classes d'écoles ayant suivi une formation dans l'année	Nombre d'adultes formés dans le cadre d'un atelier remise en selle	
5.1 – Doter la CCPR d'un outil de suivi de la politique vélo	Date d'entrée en application de l'outil de suivi	Nombre d'indicateurs de suivi utilisés	Nombre de rapports de suivi édités
5.2 – Installer un compteur vélo sur la voie verte et faire des comptages temporaires sur les autres axes	Nombre de compteurs installés (fixes et temporaires)	Nombre de cyclistes sur le compteur fixe	Nombre de cycliste sur les compteurs temporaires
5.3 – Inscire la CCPR au baromètre des villes cyclables	Nombre de communes dans le panel du baromètre des villes cyclables chaque année		

