



**PLAN D'ACTIONS
POUR UN
VILLENEUVE
À VÉLO**



EDITORIAL

Second poumon économique du département, Villeneuve-sur-Lot est une ville moyenne dont la configuration économique et topographique paraît très favorable à la pratique cycliste quotidienne : 65 % des habitants travaillent dans leur commune de résidence, Villeneuve-sur-Lot, qui a l'avantage d'avoir un relief plat, permettant de rouler en ne faisant que peu d'efforts. Le constat est le même dans les communes limitrophes : chaque jour, près de 2 000 personnes viennent à Villeneuve depuis les communes de Pujols, Sainte-Livrade-sur-Lot et Bias dans le cadre de leur travail ou de leurs études¹. Pourtant, 85 % des Villeneuvois actifs utilisent l'automobile pour se rendre au travail.

Pourquoi ? Depuis les années 1950, la ville autour de la bastide s'est construite en voiture, et Villeneuve en est un exemple : des rues étroites, même dans les quartiers de la fin du XXe siècle, où les bas-côtés sont parfois réduits à peau de chagrin et où les piétons frôlent les automobiles reines de l'emprise routière à 50 km/h, ainsi que des artères principales où les trottoirs servent de zone de stationnement. L'étalement urbain est la conséquence de cet effet, et la périurbanisation a fini d'achever la consécration du tout-auto, les actifs pouvant habiter à des kilomètres de leur domicile...

Néanmoins, cet effet peut être inversé, et plusieurs éléments incitent à l'émergence de la pratique cycliste : prise de conscience écologique, effet bénéfique sur la santé, réduction du temps de trajet aux heures de pointe, coût de plus en plus élevé d'une voiture sur les ménages... Le vélo est également un moyen de transport économique et pratique pour les personnes laissées pour compte sur ces problématiques de mobilité : jeunes, personnes âgées, personnes à faible revenu... ne pouvant supporter ou posséder une automobile.

L'un des principaux freins au développement de la pratique cycliste est le sentiment d'insécurité pour les usagers lors de leurs déplacements : l'absence d'aménagements cyclables, la vitesse des automobilistes et l'étroitesse de certaines rues où les voitures doublent les cyclistes sans respecter les distances réglementaires peuvent décourager de potentiels usagers d'utiliser leur cycle, et ainsi préférer la voiture. Malheureusement, force est de constater que la majorité des aménagements cyclables existants dans l'agglomération n'ont été pensés que pour et grâce au cyclotourisme, en développement depuis de nombreuses années. Villeneuve-sur-Lot est en effet une étape de la Véloroute de la Vallée du Lot, reliant Cahors à Aiguillon et à la Voie verte du Canal latéral à la Garonne, faisant partie du Schéma national des véloroutes et voies vertes adopté en 1998. La ville et le Département ont ainsi créé des réseaux cyclables de qualité sur cet itinéraire, essentiellement grâce aux emprises des lignes ferroviaires déposées de l'ancienne « étoile de Villeneuve-sur-Lot » : la *Voie verte en Villeneuvois* jusqu'à Casseneuil, ou plus récemment celle reliant Bias au Temple-sur-Lot.

¹ Source : INSEE, mobilités professionnelles et scolaires en 2016.

Malheureusement, la pratique cycliste quotidienne a été quasiment oubliée des choix d'urbanisme de ces dernières années. Alors que la loi LAURE impose depuis 1998 aux municipalités de réaliser des itinéraires cyclables à l'occasion de rénovations de rues², de nombreuses routes ont été refaites dans l'Agglomération sans penser à ces aménagements, hormis quelquefois des pictogrammes vélo de 20 x 20 centimètres jonchant les rues à intervalle régulier, comme à l'avenue Jean-Claude Cayrel. Cependant, hormis quelques excentricités, le réseau actuel est un réseau de qualité qui ne manque plus qu'à être complété et valorisé. On peut citer la voie verte longeant le contournement sud-ouest de Villeneuve, qui n'est pas balisée et n'est reliée à aucune autre piste cyclable hormis la voie verte, sans signalisation ; ou encore la piste cyclable bidirectionnelle de l'avenue de Fumel qui ne manque plus qu'à être complétée jusqu'au centre-ville.

Ce plan d'actions a ainsi pour objectif de permettre le développement de la pratique cycliste quotidienne à Villeneuve-sur-Lot et ses environs. D'un coût peu élevé si ces réalisations sont incluses au programme de

rénovations des rues de la ville, il serait compatible avec les contraintes budgétaires actuelles de la municipalité. À plus long terme, de grands investissements pourraient être réalisés avec le concours de l'État dans le cadre du Plan Vélo annoncé en 2018 par le Premier ministre, afin de supprimer des discontinuités cyclables nécessitant des travaux lourds.

Néanmoins, ce plan pour un vrai réseau cyclable villeneuvois ne serait rien sans un engagement à long terme des politiques en faveur du vélo, notamment par le suivi régulier des aménagements existants et qui seront faits, ou par la prise en considération constante des cyclistes dans les décisions d'urbanisme pour les années à venir. La période politique qui s'ouvre en perspective des élections municipales de mars 2020 est l'occasion parfaite pour les candidats de s'investir et d'ouvrir le débat public, pour que l'agglomération de Villeneuve-sur-Lot puisse montrer qu'elle est capable d'accueillir et de sécuriser ses cyclistes, et de prendre en compte les enjeux environnementaux, sanitaires et sociaux de la prochaine décennie.

UN PLAN EN CINQ ACTIONS

1 > RESPECTER LA LOI

2 > CRÉER UN VRAI RÉSEAU CYCLABLE VILLENEUVOIS

3 > FACILITER LA CIRCULATION DES CYCLISTES

4 > DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT ET LE JALONNEMENT SUR LES PÔLES

5 > LIER LES GRANDES MUNICIPALITÉS DE L'AGGLOMÉRATION ET D'AILLEURS

À PROPOS DE L'AUTEUR

Habitant du Lédat et bachelier du lycée Georges Leygues, Adrien Chaud est actuellement étudiant en mathématiques à l'Université de Bordeaux. Bénévole photographe à l'association Vélo-Cité de la métropole bordelaise, il s'engage individuellement pour la sécurisation des cyclistes sur l'agglomération villeneuvoise, en respectant les usages inhérents à la ruralité.

² Article L228-2 du Code de l'Environnement.



1 > RESPECTER LA LOI

CONSTAT

Derrière cet intitulé choc se cache une réalité simple : la loi oblige depuis des années les municipalités à penser aux cycles dans le cadre des nouveaux plans d'urbanisme. Plusieurs lois et jurisprudences ont conforté l'esprit de la loi :

- depuis décembre 1996, la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dans son article 20, devenu l'article L228-2 du Code de l'Environnement, impose la réalisation de pistes cyclables lors de toute rénovation de rue :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

Plus tard, plusieurs jurisprudences ont précisé les conditions d'application de cette loi (Douai, 30 décembre 2003 puis Nantes, 26 juin 2009) : à l'occasion de toute modification de rue nécessitant du gros travaux, est obligatoire la « mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés qui peuvent, en fonction des besoins et contraintes de la circulation, être réalisés sous forme soit de pistes, soit de marquages au sol, soit enfin de couloirs indépendants ».

- Depuis 2010 (décret n°2008-754), toutes les voies à sens unique en zone 30 et zone de rencontre doivent être « à double sens pour les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés³ et les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. » Depuis 2016, l'article R412-28-1 du Code de la Route généralise les doubles sens cyclables à l'ensemble des routes limitées à 30 km/h ou moins.

Malgré ces injonctions par la loi, les rues rénovées ne contiennent que trop rarement des aménagements cyclables, même lorsque l'emprise le permet. Rue Rauli, rue Sully, rue Jean Jaurès sont autant d'exemples de rues ayant subi une rénovation lourde sans les aménagements cyclables nécessaires. Avenue Jean-Claude Cayrel, seuls des pictogrammes de 20 x 20 centimètres sont censés être l'aménagement cyclable demandé : « Une rencontre a eu lieu avec les associations de vélos. Elles ont préféré que l'on appose des symboles vélo sur la chaussée car le vélo est un moyen de déplacement comme un autre. » dixit le Maire⁴.

³ Notion ajoutée par décret n°2019-1082, suite aux débats sur la trottinette électrique.

⁴ Nouvelle phase d'aménagement pour l'avenue Jean-Claude-Cayrel, *La Dépêche du Midi*, 14 septembre 2016.

Similairement, le cœur intramuros de Villeneuve-sur-Lot, pourtant intégralement en zone 30, n'est toujours pas en double sens cyclable, neuf ans après la date limite de mise en conformité. Pire, à Bias, la route de Carabelle récemment mise en sens unique n'autorise pas non plus les cyclistes, malgré une emprise large. Plus globalement, à Villeneuve-sur-Lot, seules trois rues sont en double sens cyclable, le plus souvent avec une bande cyclable la longeant : rue André Crochepierre, rue de Romas et rue des Jardins.

NB : Dans le cadre de la Loi d'orientation et des mobilités qui sera promulguée dans les prochaines semaines, un dispositif équivalent existera pour les voies hors agglomération, où devra être réalisée une étude publique sur le besoin et la faisabilité d'un aménagement ou itinéraire cyclable.

LE PROJET

Dans le cadre de toutes les futures rénovations de rues non strictement résidentielles, des aménagements cyclables doivent être étudiés, conformément à la loi. Ils peuvent être multiples : piste cyclable, bande cyclable, trottoir mixte piétons/cyclable, zone 30 (obligeant les automobilistes à rester derrière les cyclistes)... Si rien n'est possible en raison de l'emprise routière, une déviation jalonnée doit être mise en place afin de conduire les cyclistes jusqu'au pôle de destination de la rue.

Dans toute l'agglomération, les rues à sens unique autorisent les cycles en double sens, sauf très rares exceptions liés à un manque dangereux de visibilité et d'emprise routière (comme sur le chemin Anglade). La signalisation obligatoire (panneau M9v2, « sauf vélos ») est mise en place, et les habitants prévenus en amont afin d'éviter des accidents liés à des sorties de garage imprévisibles. Les rues en sens unique étant limitées à 50 km/h doivent être préalablement étudiées pour considérer le passage en zone 30 si la visibilité ne permet pas une rencontre sereine entre automobiliste et cycliste.

POURQUOI DES DOUBLES SENS CYCLABLES ?

Contrairement à une idée répandue, les doubles sens cyclables ne sont pas plus dangereux que toute voie urbaine. À Paris, après leur mise en place, on recense en effet moins d'accidents impliquant un cycliste qu'avant alors que le nombre de cyclistes n'a fait qu'augmenter (source : CEREMA). Pour le cycliste, les doubles sens cyclables permettent, en plus d'éviter d'allonger un itinéraire, de passer par des rues à faible trafic, tout en ayant une visibilité sur la personne à croiser. Il vaut en effet mieux croiser une voiture plutôt que de se faire dépasser sur des routes sans aménagements cyclables. Les doubles sens cyclables ont aussi comme autre avantage de faire ralentir les automobilistes dans la rue empruntée, en raison de la vision du cycliste arrivant ou pouvant arriver en face.



Double sens cyclable sur l'avenue André Crochepierre, avec sa bande cyclable (aménagement facultatif).



2 > CRÉER UN VRAI RÉSEAU CYCLABLE VILLENEUVOIS

CONSTAT

Le réseau cyclable actuel est peu organisé, disparate et surtout discontinu. À Villeneuve-sur-Lot, les aménagements existants sont des voies vertes récemment faites sur les emprises ferroviaires déposées (Voie verte en Villeneuvois, tronçon Bias — Le-Temple-sur-Lot) ou près du contournement sud-ouest de la ville, des pistes cyclables sur des portions des avenues de Fumel, de Bias, de Pujols, de Scorailles, du Général de Gaulle ou de la rue Henri Barbusse, des bandes cyclables sur la moitié sud des boulevards, ainsi que quelques bouts de piste placés ci et là sans réelle cohérence ou cohésion avec le reste de la ville. Ailleurs dans l'Agglomération, on trouve aussi quelques aménagements cyclables, le plus souvent en lien avec les itinéraires de randonnée (Sainte-Antoine-de-Ficalba, Pujols...) ou dans le cadre de la Véloroute de la Vallée du Lot (comme à Sainte-Livrade-sur-Lot).

Au sein de la ville, les aménagements existants sont ainsi incomplets, ce qui crée des situations dangereuses, comme sur l'avenue de Bias où le cycliste est contraint de couper la route deux fois pour prendre une piste cyclable obligatoire d'une cinquantaine de mètres. Le lycéen souhaitant se rendre à Georges Leygues doit rouler sur une avenue d'Agen très circulée et non aménagée, l'actif se rendant au marché gare coupe la route d'une grande rue pour pouvoir traverser un cours d'eau...



Avenue Jacques Bordeneuve, l'un des grands axes villeneuvois, actuellement. (image Google Street View)

LE PROJET

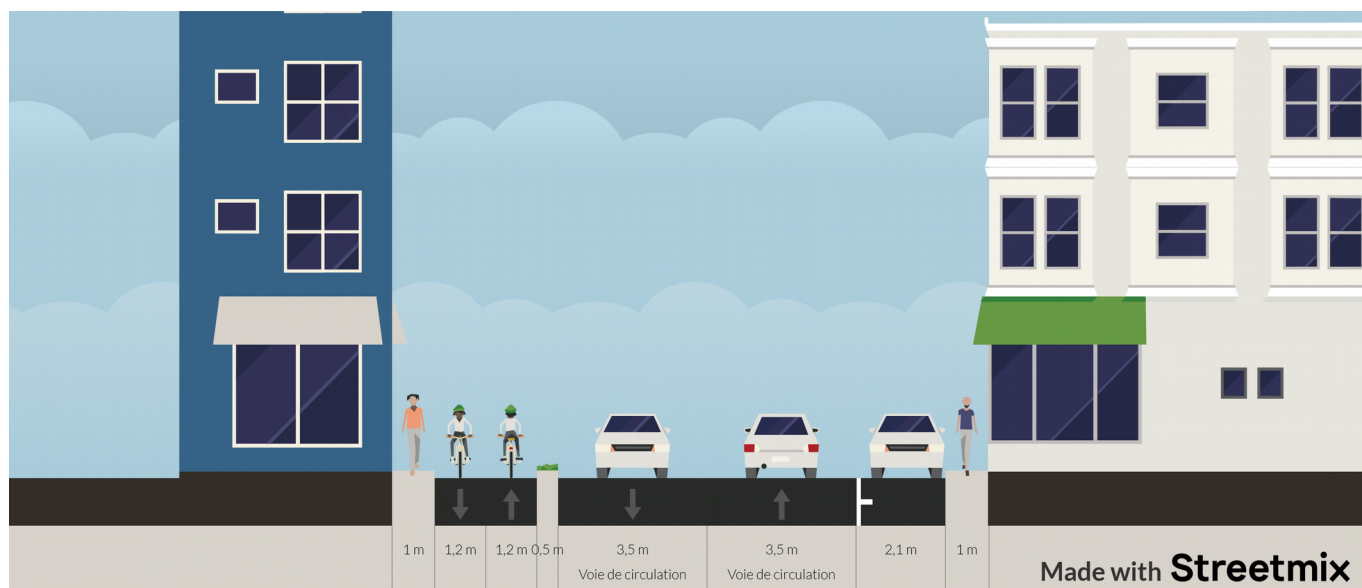
À l'issue du futur mandat, Villeneuve possédera un vrai réseau cyclable de haut niveau permettant aux personnes de tous les quartiers de la ville, ainsi que ceux de Bias et du Bas Pujols, d'accéder au centre-ville et aux quartiers voisins. Pour cela, un plan de circulation cyclable sera construit, avec comme priorité des trajets sécurisés et directs vers les pôles d'activité de la ville (commerces, zones industrielles, écoles). Pour cela, une attention particulière sera portée aux artères radiales de Villeneuve, à savoir les avenues, menant vers les pôles d'activité de la ville.

Le plan donné en annexe donne une idée du réseau que Villeneuve devrait atteindre prioritairement dans les prochaines années, afin de pouvoir proposer aux cyclistes un réseau cyclable d'envergure. Il n'est évidemment pas exhaustif, les rues non mentionnées pouvant proposer des aménagements cyclables locaux correspondant à des problématiques locales (à proximité des écoles, notamment).

Le futur réseau de Villeneuve est structuré autour de ces artères, via des aménagements de qualité (pistes cyclables ou larges bandes) selon l'emprise routière disponible, qui est souvent utilisée à des fins de stationnement, parfois sans même penser aux piétons. La plupart des avenues de Villeneuve permettraient ces aménagements en ne modifiant que peu la circulation ou le stationnement (avenues de Paris, du Général de Gaulle, de Fumel, d'Agen...). Autour de ces artères, des routes inter-quartiers possèdent des bandes cyclables permettant la séparation de la chaussée, pour éviter des dépassements sauvages sur ces voies à trafic moyen. Les routes d'accès aux quartiers prioritaires (Fontanelles, Pont du Marot...) sont également aménagés, afin de proposer un accès sécurisé au réseau structurant.

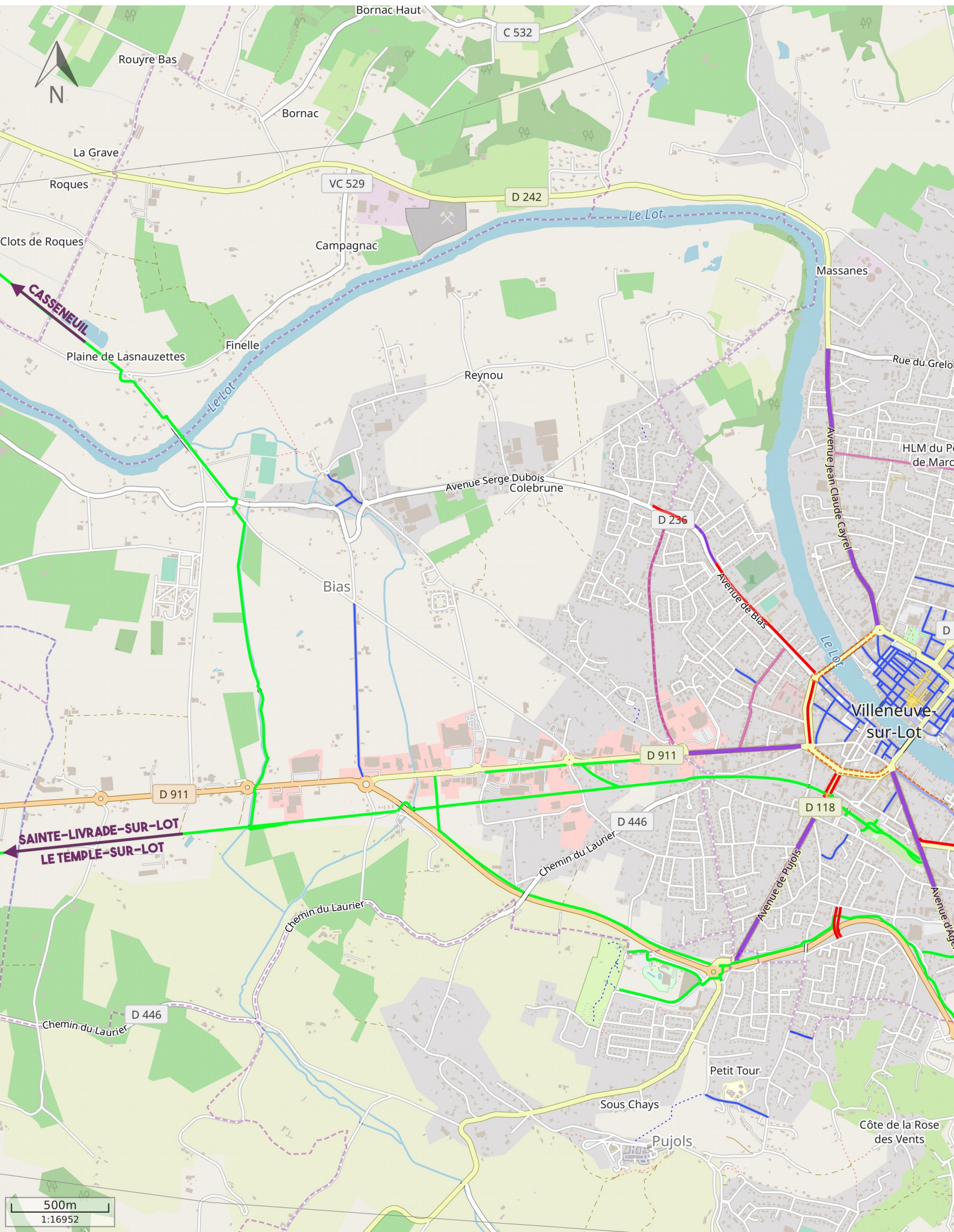
Une attention est portée sur les franchissements du Lot, barrière naturelle entre deux rives : des aménagements permettent de relier le barrage hydroélectrique à la zone industrielle du Rooy ; le long de la N21, une piste cyclable est conçue sur l'actuel trottoir du pont puis le long des accotements végétaux, ou via le lieu-dit Bosque. La mise en double sens cyclable de l'intégralité du centre-ville permet également le franchissement aisé du Lot par le pont des Cieutats, évitant la circulation dense et étroite du pont de la Libération.

Ces voies cyclables urbaines à haut niveau de service prennent enfin en compte les besoins des cyclistes sur Villeneuve, et offrent aux habitants une alternative efficace à l'automobile en centre-ville.

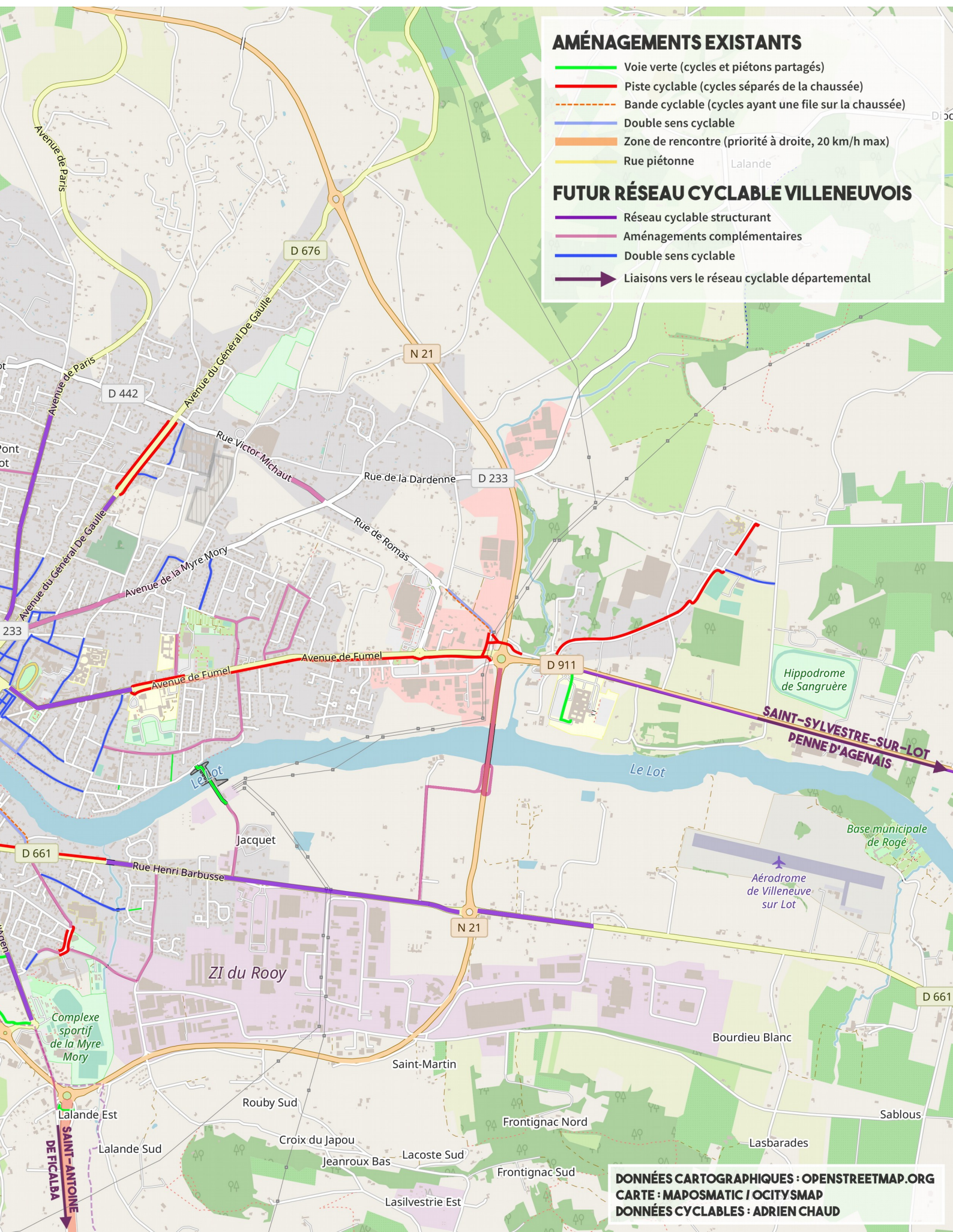


Idée de configuration de l'avenue Jacques Bordeneuve, en faveur des mobilités douces. (image Streetmix)

PLAN DU RÉSEAU CYC



LABLE VILLENEUVOIS





3 > FACILITER LA CIRCULATION DES CYCLISTES

CONSTAT

Pour réduire la vitesse des automobilistes et réguler le trafic routier, la ville s'est dotée de nombreux feux tricolores et autres ralentisseurs de trafics (dos d'âne, stops...) obligeant les véhicules à freiner voire à s'arrêter. Ce choix, légitime pour les voitures ayant une distance de freinage importante et surtout une vitesse considérable, est incommode pour les usagers du vélo. En effet, contrairement à l'automobiliste, une fois arrêté le cycliste doit produire un grand effort pour pouvoir repartir. Ce travail rend laborieux la pratique en ville en raison des nombreux arrêts et départs que doit effectuer le cycliste à l'occasion de feux rouges et stops, spécialement sur les routes en faux plat montant. Le cycliste est également fragile aux feux rouges, car il est plus lent au démarrage et sera plus souvent doublé dans le carrefour par les véhicules ne souhaitant attendre l'écoulement de la file opposée.

Ainsi, sur l'avenue d'Agen, le cycliste se rendant au complexe sportif de la Myre-Mory doit essayer quatre feux tricolores, dont deux lui étant inutiles — aucun véhicule ne pouvant venir de la droite —, dans une route rectiligne en légère montée constante. En sens inverse, depuis le lycée, le feu ne détecte même pas la présence d'un cycliste, l'obligeant à griller le feu rouge pour pouvoir circuler... Même si ces feux sont nécessaires pour réguler le flux automobile et compte tenu du manque de visibilité sur certains carrefours, ils n'en demeurent pas moins gênants et potentiellement inopérants pour les deux roues.

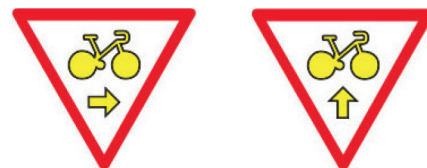


Devant le lycée Georges Leygues, le feu à détection ne prend pas en compte les cyclistes...

LE PROJET

Dans l'ensemble de l'Agglomération et conformément à la loi, les voies limitées à 30 km/h sont à double sens pour les cyclistes (cf. action 1).

En ville, le dispositif de tourne-à-droite ou « cédez-le-passage cycliste au feu » est mis en place sur la majorité des feux tricolores, si la visibilité et la circulation le permettent. Dans la plupart des carrefours, les cyclistes peuvent ainsi passer le feu rouge **en laissant la priorité aux piétons et véhicules engagés par le feu vert opposé** afin de tourner à droite, ou d'aller tout droit dans les carrefours en T.



Panneaux M12a et M12b symbolisant les mouvements autorisés.

Sur les principaux axes de circulation, des sas vélos sont installés au droit des feux tricolores, reculant ainsi la ligne d'effet des feux pour les véhicules motorisés. Ces sas permettent aux cyclistes de se placer en amont des feux tricolores, afin d'éviter la respiration des gaz d'échappement des voitures, d'être plus visibles des automobilistes, de pouvoir se repositionner en cas de mouvement de tourne-à-gauche, ou de pouvoir anticiper le départ des feux, évitant ainsi des dépassements dangereux. Une signalisation temporaire conséquente est mise en place, dans les premières mois de l'instauration de la mesure, pour faire respecter ces sas.

Sur les autres voies où le déclenchement d'un feu vert s'effectue par détection magnétique des voitures, et si le dispositif de cédez-le-passage cycliste ne suffit pas, un dispositif d'activation du feu vert par bouton poussoir effectif est mis en place sur l'intégralité des feux concernés, afin de pouvoir enclencher le changement d'état du feu.

Lorsqu'une piste ou bande cyclable croise une voie mineure à une intersection, la priorité est accordée à la piste ou bande cyclable parallèle à la route prioritaire (conformément à l'esprit de la loi), par le déplacement de la ligne d'effet du stop ou du cédez-le-passage de la voie mineure, en amont de la piste cyclable. Ceci peut être accompagné dans certains cas, si la visibilité n'est pas assez claire, de pictogrammes vélo sur la chaussée au droit du stop, symbolisant la continuité de la piste cyclable. Si la disposition de l'intersection ne permet pas aux usagers de se voir réciproquement au préalable, une signalisation adéquate de danger doit être mise en place pour prévenir les cyclistes et les inciter à freiner, et un dispositif de ralentissement (dos d'âne) est mis en place avant le stop ou le cédez-le-passage afin de réduire drastiquement la vitesse pour éviter un choc violent en cas de refus de priorité. Si le risque de collision est trop importante, l'intersection est réaménagée ou modifiée afin de prendre en compte ces problématiques de visibilité.



4 > DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT...

CONSTAT

Globalement, la ville est dotée en stationnement... du côté intramuros uniquement, au cœur de la bastide. On trouve une dizaine de râteliers permettant d'accrocher la roue avant de cycles autour des places ou des tours de la ville, donnant ainsi une quarantaine de places en cœur de ville. Une fois sorti des murs de l'enceinte de Villeneuve, les possibilités de garer son vélo se cantonnent à des râteliers à proximité de voies vertes ou récemment rénovées (comme à Bias), ou au stationnement sur parking privé (à proximité de certains commerces)... incitant au stationnement sauvage, sur trottoirs ou aménagements non prévus à cet effet.

Cette absence de possibilité de stationner correctement sa petite reine est handicapante pour la pratique du vélo chez les Villeneuvois qui n'ont parfois pas la place d'accueillir leur bicycle, résidant en cœur de ville ou en logement collectif. En effet, pas de circulation sans stationnement, et là où les besoins résidentiels des secteurs pavillonnaires peuvent être traités par le stationnement *chez soi*, seul du stationnement sur l'espace public pourra permettre à ces publics, déjà désavantagés sur les questions de stationnement automobile, de pouvoir garer leur cycle.

Les établissements publics n'ont également que peu de stationnement vélo, notamment ceux scolaires. Les jeunes sont pourtant le futur de notre mobilité et méritent une attention particulière. La douzaine de places vélos dans les collèges et lycées ne suffira pas à absorber le développement du *vélotaf* dans le cadre de ce plan.

LE PROJET

D'emblée, de nombreuses places de stationnement pour les cycles sont mises en place à proximité des commerces en centre-ville, des zones résidentielles denses, des services publics, des établissements scolaires... Pour cela, et comme le prévoit la loi d'orientation des mobilités à venir dans les prochaines semaines, une zone tampon de cinq mètres est créée autour des passages cloutés, où le stationnement automobile est transformé en stationnement cyclable, laissant plus de visibilité aux piétons. Sur ces cinq mètres représentant une place de voiture peuvent être installés quatre à cinq **arceaux**, des U inversés en métal, permettant d'y placer huit à dix vélos de manière sécurisée — le vélo étant attaché par le cadre et non la roue avant, qui peut être facilement démontée. Pour donner une cohérence et éviter le vol de vélo, les râteliers actuels sont remplacés par des arceaux, permettant d'accueillir deux fois plus de cycles.

Dans les établissements scolaires, l'Agglomération finance ou demande l'installation de stationnement cyclable ainsi que la proposition de cours de savoir-vélo, pour développer la pratique cycliste chez les plus jeunes et éviter des courts déplacements en voiture. Pour cela, les zones autour des écoles sont mises en zone 30 voire interdites aux véhicules motorisés aux heures de sortie scolaire.



...ET LE JALONNEMENT SUR LES PÔLES

CONSTAT

Des aménagements cyclables ne peuvent être bons que s'ils sont connus par la population. En matière de signalisation directionnelle destinée aux cyclistes (aussi appelée jalonnement), l'Agglomération est à la traîne : il est dommage que des pistes cyclables de qualité, comme celle longeant la déviation sud-ouest de Villeneuve, ou le pont du barrage hydroélectrique, ne soient jamais signalées comme telle, ou n'indiquent pas leur destination. Depuis la voie verte du Villeneuvois, seule une planche « Camping » indique la présence d'une piste cyclable publique longeant la rocade. Un panneau « interdit aux deux roues motorisés » est la seule mention du chemin sur le barrage, tandis que la piste cyclable vers le collège André Crochepierre est mal indiquée depuis Villeneuve. Même la Véloroute de la Vallée du Lot est parfois mal jalonnée, la signalisation n'étant pas normalisée et quelquefois perdue au cœur de ville.



Au sortir du rond-point de Pujols, rien n'indique la présence d'une piste cyclable rejoignant le lycée.

LE PROJET

La CAGV a identifié des pôles de déplacements et établi un plan de jalonnement autour de ceux-ci. Petits ou gros, ces pôles sont jalonnés à distance plus ou moins grande selon leur importance. L'intégralité des aménagements du réseau cyclable villeneuvois est balisé, prenant notamment en compte les raccourcis potentiels spécifiques aux mobilités douces (doubles sens cyclables, voies vertes...). Dans les grands carrefours et les ronds-points, les routes les plus adaptées aux cycles sont signalées, comme par exemple la traversée du Lot par le pont des Cieutats et non par celui de la Libération, plus circulé. Le long des grands axes cyclables (pistes cyclables des artères, voie verte de la rocade), les pôles de travail sont régulièrement indiqués avec leur distance, afin de permettre une visualisation du réseau. Enfin, les raccourcis comme le chemin sur le barrage, ou le tunnel sous la RN 21 au niveau du rond-point de Lalande, sont clairement mentionnés.



5 > LIER LES GRANDES MUNICIPALITÉS DE L'AGGLOMÉRATION ET D'AILLEURS

CONSTAT

Les liaisons interurbaines sont les principaux bons aménagements réalisés par la CAGV et le Département ces dernières années. Désormais, il est aisé d'accéder à Villeneuve-sur-Lot depuis Bias, Campagnac, Casseneuil, Sainte-Livrade ou Le Temple-sur-Lot, via les voies vertes construites ces dix dernières années sur les emprises des ex-voies ferrées de l'étoile de Villeneuve-sur-Lot, vers Tonneins et Falgueyrat. Celles-ci sont sûres, plates, et en dehors de toute circulation routière, caractéristiques de ces lignes de chemin de fer devenues voies vertes.

Néanmoins, il ne sera pas possible de lier les autres communes de l'Agglomération via ces reliquats de lignes de chemin de fer, et il n'est pas souhaitable de déclasser la ligne Penne d'Agenais — Villeneuve-sur-Lot, en vue d'une potentielle réouverture à l'occasion de la réalisation de la LGV Bordeaux — Toulouse.

Les routes liant les villes et villages de notre agglomération ne possèdent que rarement des accotements permettant de séparer un tant soit peu les flux automobiles et les vélos, et certaines routes d'accès sont même dangereuses, à l'instar de la côte de Robinson pour accéder au Lédats, ou la départementale 118 montant jusqu'à Pujols.

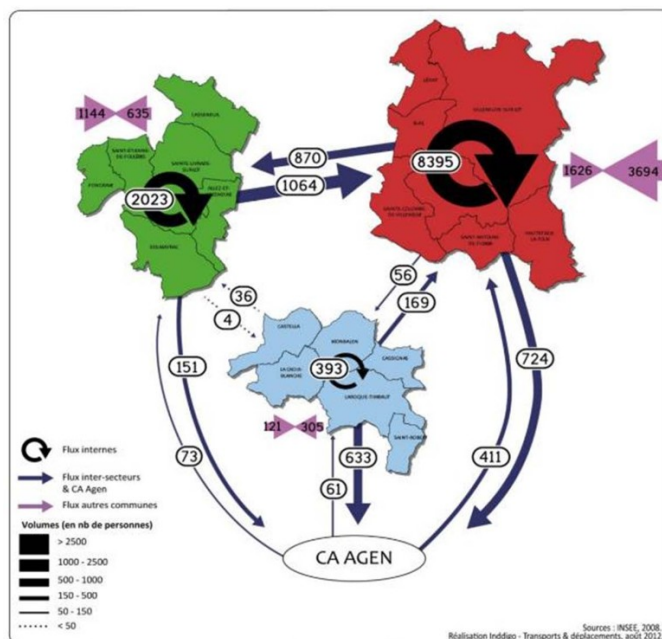
En dehors des liaisons vers et depuis Villeneuve-sur-Lot, le reste de l'Agglomération est encore plus clairsemé, même si Sainte-Livrade-sur-Lot et Casseneuil possèdent des bouts d'aménagements cyclables liant les deux villes, toujours en raison de la Véloroute. Les chemins les plus cyclables dans les villages sont ceux de randonnée, en forêt notamment, bons pour les VTT... mais permettant difficilement leur utilisation quotidienne.

Pourtant, de belles liaisons pourraient être créées pour relier les villes et villages de l'Agglomération, pour les déplacements de loisirs comme dans les déplacements quotidiens : le vélo a en effet pour principal cœur d'utilisation les trajets de moins de cinq (voire dix) kilomètres, qui représentent une grande partie des flux domicile — trajet / études au sein de l'Agglomération, notamment grâce aux pôles d'activités et d'industries de la CAGV. Certes, la vallée du Lot reste dénivelée, mais il convient de ne pas oublier les cyclistes possédant des vélos à assistance électrique notamment, qui peuvent gravir des côtes avec un effort moindre. Pour cela, il est possible d'aménager des raccourcis en forêt, des pistes cyclables le long des départementales...

Le Plan global de déplacement (PGD) de la CAGV, réalisé en 2012, et interprété dans le PLUi de l'Agglomération réalisé en 2016, mentionne expressément les besoins de mobilités autour des pôles d'activités de l'Agglo, que constituent Villeneuve, Bias, Casseneuil, Sainte-Livrade, Laroque-Timbaut, et en plus faible importance Hautefage-la-Tour et la Croix-Blanche. Ces mêmes plans notent les fortes mobilités extérieures depuis Penne-d'Agenais et Saint-Sylvestre-sur-Lot, confirmées par les statistiques de l'INSEE. Il est ainsi important de développer des liaisons cyclables vers ces villes-pôles depuis les villes à distance d'utilisation du vélo.

La réalisation de ces liaisons doit s'évaluer selon plusieurs critères : le besoin potentiel en flux, le dénivelé et la faisabilité technique de tels aménagements.

Ville pôle	Liaison	Flux	Dénivelé	Emprise
Villeneuve sur-Lot	Bias	Important	Nul	Voie verte
	Casseneuil	Important	Nul	Voie verte
	Sainte-Livrade-sur-Lot	Important	Faible	Voie verte
	Le Lédat	Élevé	70 m	Faible
	Pujols Bas	Important	Faible	Bonne
	Pujols Haut	Modéré	120 m	Faible
	Saint-Antoine-de-Ficalba	Modéré	150 m	Modérée
	Saint-Sylvestre-sur-Lot	Important	Faible	Bonne
	Penne d'Agenais	Important	Faible	Bonne
Sainte Livrade sur-Lot	La Sauvetat-sur-Lède	Faible	110 m	Modérée
	Allez-et-Cazeneuve	Faible	90 m	Modérée
	Casseneuil	Modéré	Faible	Bonne
	Saint-Étienne-de-Fougères	Modéré	Faible	Modérée
Casseneuil	Fongrave	Modéré	Faible	Bonne
	Le Lédat	Modéré	Faible	Modéré
Laroque Timbaut	La Croix-Blanche	Modéré	50 m	Forêts
	Monbalen	Faible	Faible	Modéré
	Hautefage-la-Tour	Faible	Faible	Modéré



Synthèse des flux domicile – travail sur le territoire de la CAGV, d'après le PLUi.

LE PROJET

Les principaux flux de mobilités internes à la CAGV possèdent un équivalent cyclable à la départementale permettant d'accéder à la commune. Ces itinéraires protégés peuvent être une piste cyclable longeant la route, ou un aménagement en site propre si nécessaire. Ces itinéraires sont correctement jalonnés (cf. point 4) et permettent le déplacement en moins d'une demi-heure vers le principal pôle d'activités des environs.

La CAGV participe aux appels à projet de l'État amorcés par le plan vélo, afin d'être aidé financièrement à la résorption de discontinuités cyclables dangereuses, comme les traversées de rocade ou de la RN 21. Ainsi, à plus long terme, un tunnel pourra par exemple être créé sous la déviation sud-ouest afin de lier la route de Lalande et le lycée, évitant aux cyclistes de traverser la route nationale par le rond-point de Lalande.

La départementale reliant Villeneuve-sur-Lot à Saint-Sylvestre-sur-Lot et Penne-d'Agenais est elle aussi aménagée pour accueillir un flux cycliste dense. Une étude aura été réalisée pour proposer l'aménagement adéquat : voie verte au nord de la départementale actuelle, piste cyclable en bord de route... La voie ferrée actuelle jusqu'à Penne-d'Agenais est toutefois préservée en vue d'une réouverture ultérieure.

Dans le cadre des nouvelles dispositions entrées en vigueur par la loi d'orientation des mobilités, lors de la rénovation des artères interurbaines, une étude est faite par le Département, avec le concours de l'Agglomération, pour l'élaboration d'un aménagement cyclable sur chaque départementale. Ceci permettra en terme de créer un vrai réseau maillé reliant l'ensemble des communes de la CAGV.



QUEL COÛT POUR CE PLAN VÉLO ?

La question des coûts est fondamentale, car la CAGV n'a pas le même pouvoir d'actions que la Métropole de Bordeaux par exemple. Néanmoins, la majorité des actions présentées n'auront qu'un impact faible pour la commune et l'intercommunalité. À titre d'exemples, voici quelques éléments de prix cités lors de rapports d'activités par les métropoles de Bordeaux et Strasbourg :

- arceau : 220 € / unité, offrant deux places vélos
- signalisation : 300 € / panneau
- matérialisation de sas vélos et de bandes cyclables : 7 € / mètre
- instauration de cédez-le-passage cyclistes : 50 € / panneau

Les gros travaux, nécessaires à la construction de pistes cyclables, sont inclus dans le coût du budget d'investissement actuel à l'occasion des rénovations de voiries. Le surcoût engendré par l'élaboration d'aménagements cyclables est minime si ceux-ci sont effectués en même temps que la réfection d'une rue ou l'enfouissement de réseaux courants. « *La méthode est prépondérante : si les études pour les vélos sont intégrées en amont des études d'aménagement, les coûts sont faibles voire négatifs (économie de surfaces de chaussée lourdes)* » (Vélos et territoires).

Avec ce plan, la CAGV se dotera enfin d'un réseau cyclable à la hauteur de ses capacités.

PLAN D'ACTIONS POUR UN VILLENEUVE À VÉLO

