

## SCHEMA CYCLABLE D'AGGLOMERATION

## **PLAN D'ACTIONS**



Etude réalisée en 2015 et 2016 par ERI Sud-Ouest et Inddigo Pour GrandAngoulême Avec le soutien financier de l'Ademe

### **SOMMAIRE**

PREAMBULE	6
PLAN D'ACTIONS	7
PROPOSER UN APPUI TECHNIQUE ET FINANCIER AUX COMMUNES POUR LA REALISATION DES ITINERAIR	ES
CYCLABLES	
1A - METTRE EN PLACE UN FOND DE CONCOURS POUR LES COMMUNES	8
1B - ACCOMPAGNER LES COMMUNES POUR LA RECHERCHE DE FINANCEMENTS	9
RECHERCHER LA COHÉRENCE DES AMÉNAGEMENTS ET DES ÉQUIPEMENTS	10
2A - PROPOSER UN GUIDE TECHNIQUE DES AMENAGEMENTS CYCLABLES	10
2B - METTRE EN PLACE DES GROUPEMENTS D'ACHAT POUR LE MOBILIER CYCLABLE	
INCITER LES PORTEURS DE PROJETS ET GESTIONNAIRES D'ÉQUIPEMENTS À PROPOSER DU STATIONNEME	
VÉLO	
3A - DEPLOYER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT A L'OCCASION DES AMENAGEMENTS D'ITINERAIRE	
3B -HARMONISER LES NORMES	
3C - METTRE A DISPOSITION UN GUIDE TECHNIQUE DU STATIONNEMENT	
3D - PROPOSER UNE OFFRE ADAPTEE SUR LES PRINCIPAUX EQUIPEMENTS DU TERRITOIRE	13
METTRE EN PLACE DES STATIONNEMENTS DE LONGUE DUREE A ACCES RESERVE	14
4A - DEPLOYER UNE OFFRE DE STATIONNEMENT SUR LES NŒUDS D'INTERMODALITE	14
4B - TESTER DES DISPOSITIFS A ACCES RESERVE	15
4C - DEVELOPPER LE STATIONNEMENT DANS LES PARKINGS EN OUVRAGE	15
POURSUIVRE ET FAIRE ÉVOLUER LE SERVICE PUBLIC DE LOCATIONS DE VÉLOS MOBILI'CYCLE	16
5A - POURSUIVRE MOBILI'CYCLE ET INTEGRER LE SERVICE A LA MAISON DES MOBILITES	16
5B - ETUDIER UNE GESTION DES LOCATIONS PERMETTANT L'OPTIMISATION DU PARC DE VELOS	17
DEVELOPPER L'OFFRE DE SERVICES ET LA FAIRE CONNAÎTRE	
6A - DEPLOYER DES BORNES D'ENTRETIEN EN LIBRE SERVICE	18
6B - FACILITER L'ACCES AUX SERVICES DE REPARATION	19
6C - DEVELOPPER L'APPRENTISSAGE	19
6D - PERMETTRE L'EMERGENCE D'OFFRE DE LOCATION VERS DES PUBLICS SPECIFIQUES	19
PROMOUVOIR LE VÉLO AU QUOTIDIEN : FAIRE CONNAÎTRE ET SENSIBILISER	
7A - INFORMER LES CYCLISTES SUR LES OFFRES DE SERVICES	
7B - SENSIBILISER LES HABITANTS, LES SALARIES, LES ETUDIANTS AUX MOBILITES ACTIVES ET AU PARTAG	
LA VOIE	
FAIRE EMERGER UNE CULTURE COMMUNE	
8A - PROPOSER UNE CONFERENCE ANNUELLE DU VELO	
8B - PARTAGER UN SUIVI DE LA POLITIQUE CYCLABLE	23
ASSURER UN SUIVI DE LA POLITIQUE VELO ET MESURER L'EVOLUTION DES PRATIQUES	
9A - METTRE EN PLACE DES OUTILS DE SUIVI DES ACTIONS ET D'EVALUATION DE LA POLITIQUE CYCLABLE	24
9R - MESURER L'EVOLUTION DES PRATIQUES	25

SCHEMA DES ITINERAIRES	26
Le schéma de principe des itinéraires d'intérêt communautaire	26
Les propositions de localisation et d'aménagement de ces itinéraires ; l'identification des points durs	28
Principes d'aménagement et estimations financières	30
Synthèse	32
DETAIL DES AMENAGEMENTS PROPOSES	33
Axe 1- Angoulême - Gond-Pontouvre	34
Axe 2- Angoulême - Ruelle-sur-Touvre	36
Axe 3- Angoulême - Soyaux	38
Axe 4- Angoulême - Puymoyen	40
Axe 5- Angoulême - La Couronne	42
Axe 6- Angoulême - Linars - Fléac	44
Axe 7- Angoulême - Saint-Yrieix-sur-Charente	46
Axe 8- Boulevard Bleu	48
Axe 9- Boucle plateau Angoulême	50
Points durs sur le scenario de reference	
MISE EN ŒUVRE	64
Calendrier prévisionnel de mise en oeuvre	64
GLOSSAIRE	66

### **PREAMBULE**

Le schéma cyclable d'agglomération de GrandAngoulême a pour objectif de favoriser la pratique du vélo comme mode de déplacement au quotidien sur son territoire. L'agglomération s'est fixé l'objectif ambitieux de tendre vers une part modale du vélo à 5 % à l'horizon 2025, contre 1 % selon l'enquête déplacements de 2012.

Pour répondre à cette ambition d'augmenter sensiblement la pratique du vélo, il est indispensable de décliner une stratégie d'intervention basée sur les besoins du cyclistes, combinant différents leviers d'actions et impliquant l'ensemble des acteurs locaux du vélo.

Les grandes orientations de cette politique cyclable d'agglomération sont :

- \* Renforcer l'**intermodalité** pour intégrer le vélo dans la chaine des déplacements
- Sécuriser la pratique (+ de vélo, pas + d'accidents)
- Veiller à l'efficacité de la dépense publique
- Contribuer à l'attractivité de l'agglomération, à son image
- Satisfaire les besoins de mobilité aujourd'hui non couverts
- ❖ Partager localement une « culture vélo »
- \* Rendre lisible l'offre globale et visibles les actions

### PLAN D'ACTIONS

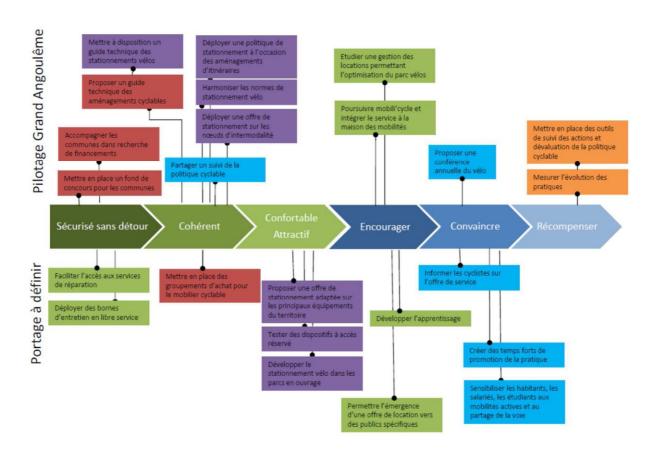
Le plan d'actions comprend à la fois un volet « itinéraires » avec l'identification d'axes d'intérêt communautaire à aménager en priorité, et un volet relatif à des actions qui permettront de développer les pratiques cyclables.

Ainsi, le plan d'actions s'inscrit dans une stratégie à horizon 2025 et comporte un programme d'actions sur 3 ans, décliné en 5 volets indissociables : infrastructures, stationnement, services, animation, évaluation. Il s'articule autour de 9 fiches-actions, donc chacune comporte différentes opérations.

Pour ce qui concerne plus spécifiquement la définition d'un réseau d'itinéraires, l'enjeu consiste à identifier les axes prioritaires pour permettre des déplacements d'intérêts communautaires sur l'ensemble de l'agglomération, puis à accompagner et encourager les collectivités dans la réalisation d'un réseau continu, cohérent et homogène (pour mémoire en 2016 le Grand Angoulême n'a pas la compétence voiries).

L'ensemble des éléments de coûts présentés dans le document dont donnés à titre indicatif en euros hors taxe. Ils sont calculés sur la base de ratios nationaux.

### Schéma de répartition des actions :



# PROPOSER UN APPUI TECHNIQUE ET FINANCIER AUX COMMUNES POUR LA REALISATION DES ITINERAIRES CYCLABLES

Raison d'être de l'action	5,7 % du réseau de voirie est aménagé pour les vélos. Ce n'est pas suffisant pour donner une visibilité à ce mode de déplacement dans l'agglomération et créer un sentiment de sécurité parmi les habitants pour favoriser la pratique du vélo.  L'aménagement des axes identifiés au schéma de principe des itinéraires cyclables est une priorité et, au regard des investissements nécessaires, un appui technique et financier de GrandAngoulême est primordial.					
CIBLE 2025	L'objectif en matière d'itinéraires d'intérêt communautaire est de réaliser les itinéraires du scénario programmatique (cf. carte p. 27) et de résorber tous les points durs identifiés (cf. carte p. 29).					
	Se déplacer en sécurité				Réparer son vélo	
Réponse aux be-	Trouver son chemin				Apprendre à faire du vélo	
soins des cyclistes	Stationner en sécurité				Se sentir encouragé	
	Se procurer un vélo				Culture vélo	

1A - METTRE EN PLACE UN FOND DE CONCOURS POUR LES COMMUNES				
Coût estimatif	enveloppe annuelle à définir			
Calendrier prévisionnel	en continu sur la période			
Partenaires	GrandAngoulême [Pilote] – Communes – Département - Région - Europe			

La mise en place d'un fond de concours doit permettre à chaque commune du territoire d'engager les chantiers prioritaires en matière d'aménagements cyclables identifiés dans le schéma de principe des itinéraires d'intérêt communautaire. Les travaux soutenus peuvent être spécifiquement liés à des aménagements cyclables ou des travaux plus larges les intégrant.

### Principes généraux

Conformément au code général des collectivités, "le montant total du fond de concours ne peut excéder la part du financement assurée, hors subventions, par le bénéficiaire du fond de concours". Il ne peut donc être supérieur à 50% du montant des travaux hors subventions.

Le calcul de la part du financement assurée, hors subventions, par le bénéficiaire, diffère selon que l'équipement est ou non destiné à des opérations soumises à la TVA (et ouvrant droit à déduction de la TVA supportée) par la commune bénéficiaire du fonds.

Les **critères d'attribution** du fond de concours seront définis par délibération spécifique du Conseil Communautaire, en privilégiant les aménagements du réseau programmatique et la résorption des points durs qu'ils soient situés sur le scénario programmatique ou de référence.

Une attention particulière sera portée à l'aménagement de continuités et au traitement des accès au BHNS, comme La Couronne pour relier le centre universitaire, L'Isle d'Espagnac pour relier la Maison d'Ardoise, ou Ruelle-sur-Touvre pour relier le secteur de la mairie.

Pour les communes qui n'ont aucun itinéraire identifié au schéma programmatique, un financement des itinéraires identifiés au schéma de référence pourrait être envisagé.

Une enveloppe annuelle devra être définie dans le cadre de l'élaboration du budget de l'agglomération.

L'obtention du fond de concours serait également conditionnée par :

- Une coordination entre deux communes pour des travaux sur un itinéraire commun ;
- Une association de Grand Angoulême au projet et l'information de l'association cyclable du territoire ;
- La présence ou la réalisation dans le projet de stationnements cyclables lorsque l'itinéraire longe des façades commerciales ou des équipements recevant du public ;
- Le rappel du programme d'entretien prévu

### Les travaux pris en charge

Les travaux pris en charge pourraient concerner les travaux d'aménagements cyclables et leurs études préalables, mais pas le jalonnement (qui implique en amont de définir un schéma de jalonnement de l'ensemble du réseau, ce qui nécessite un volume minimal d'aménagements).

Un système de plafond des financements sera proposé, notamment lorsque les postes de dépense ne peuvent être clairement distingués entre les aménagements de voirie et l'aménagement cyclable (aménagement de voirie, zone 30, zone de trafic apaisé, aménagement piéton vélo). Il pourrait être de 150 000€ de travaux par km.

A noter que pour les travaux en régie, les coûts de main d'œuvre ne peuvent pas être pris en compte mais l'achat des matériaux serait par contre éligible.

1B - ACCOMPAGNER LES COMMUNES POUR LA RECHERCHE DE FINANCEMENTS					
Coût estimatif	ingénierie				
Calendrier prévisionnel	court terme - en continu sur la période				
Partenaires	GrandAngoulême [Pilote] – Communes - Département - Région - Etat -Europe				

Grand Angoulême apportera son soutien dans la recherche de financements complémentaires. Il pourra notamment :

- Orienter toutes les communes sur les financements mobilisables en fonction de leur projet (recherche de financements)
- Accompagner techniquement le montage des dossiers pour les communes qui bénéficient du fond de concours de GrandAngoulême
- Etudier les différentes hypothèses d'un montage innovant pour porter une action collective de demande de financement auprès de l'Europe

## RECHERCHER LA COHÉRENCE DES AMÉNAGEMENTS ET DES ÉQUI-PEMENTS

Raison d'être de l'action	Un nombre important de gestionnaires de voiries interviennent sur le territoire et peuvent avoir des interprétations différentes en matière d'aménagements cyclables et d'équipements associés.  Afin de créer un environnement sécurisant pour les cyclistes, il est souhaitable que la grammaire des aménagements soit identique sur l'ensemble de l'agglomération (cohérence et lisibilité du réseau tant pour le cycliste que pour les autres usagers de l'espace public).								
CIBLE 2025	A l'horizon 2025, l'objectif est d'assurer une homogénéité d'équipements et d'aménagements sur l'agglomération, tout en facilitant pour les collectivités le travail de sélection pour l'achat de mobilier cyclable et d'en réduire les coûts.								
	Se déplacer en sécurité					Réparer son vélo			
Réponse aux be-	Trouver son chemin					Apprendre à faire du vélo			
soins des cyclistes	Stationner en sécurité					Se sentir encouragé			
	Se procurer un vélo					Culture vélo			

2A - PROPOSER UN GUIDE TECHNIQUE DES AMENAGEMENTS CYCLABLES				
Coût estimatif	temps de travail			
Calendrier prévisionnel	court terme			
Partenaires	GrandAngoulême [Pilote] – Communes – Associations – Porteurs de projet			

Un guide technique des aménagements cyclables doit permettre de faciliter la mise en œuvre des aménagements cyclables, en facilitant l'accès à une information synthétique et le partage d'un référentiel commun. Il s'agit d'un outil d'aide à la décision et à la conception des aménagements cyclables, garant d'une certaine homogénéité et qualité de traitement sur l'ensemble du territoire.

Le guide technique présentera les différents types d'aménagements pour permettre aux maîtres d'ouvrages et aménageurs de choisir les plus adaptés au contexte local :

- définition de l'aménagement et rappels juridiques, réglementaires ou soulignant une évolution de la prise en compte des cyclistes ;
- contexte d'utilisation de l'aménagement ;
- modalités de réalisation et recommandations associées (CEREMA et préconisations locales);
- exemples d'applications et cas particuliers.

Ce guide sera conçu sous forme des fiches synthétiques présentant les aménagements, les équipements associés et les différents points de vigilance. Il sera cependant important d'en avoir une lecture active en consultant, si nécessaire, les documents ou textes juridiques associés.

Lien avec action: 8A

2B - METTRE EN PLACE DES GROUPEMENTS D'ACHAT POUR LE MOBILIER CYCLABLE					
Coût estimatif	temps de travail				
Calendrier prévisionnel	court terme				
Partenaires	GrandAngoulême – Communes				

La mise en place de groupement(s) d'achat pour le mobilier vélo se justifie par la nécessité de proposer un mobilier homogène sur le territoire et la recherche d'économie d'échelle pour chacun des partenaires.

### Les équipements suivants pourraient par exemple être concernés :

- Arceaux de base
- Stationnements couverts
- Dispositifs de stationnement à contrôle d'accès
- Signalisation verticale liée au vélo
- Stations multiservices
- ...

### Mise en place

Dans un premier temps, un groupement de commandes concernant des arceaux et du stationnement couvert pourrait être initié.

Ensuite, et selon les besoins, d'autres groupements pourront être envisagés, coordonnés par GrandAngoulême ou un autre membre du groupement.

A noter que si le matériel acheté est identique, il reste néanmoins possible d'en adapter certaines caractéristques telles que la couleur pour que le mobilier vélo s'inscrive en harmonie avec le reste du mobilier de l'espace sur lequel il est implanté.

## INCITER LES PORTEURS DE PROJETS ET GESTIONNAIRES D'ÉQUI-PEMENTS À PROPOSER DU STATIONNEMENT VÉLO

Raison d'être de l'action	Savoir que l'on trouvera facilement une place de stationnement à proximité de son lieu de destination incite à l'usage d'un mode (vélo, comme voiture). Il y près de 1000 places de stationnement vélos recensées sur le territoire mais cette offre reste insuffisante. Il s'agirait également de tendre vers une véritable politique d'implantation portée par chacun des acteurs concernés (gestionnaires de voirie ou d'équipements, bailleurs, aménageurs), plutôt que des actions au coup par coup, et de communiquer sur les équipements existants.								
CIBLE 2025	A l'horizon 2025, l'objectif est de favoriser la disponibilité de solutions de stationnement vélo adaptés dans les espaces privés comme publics. Pour cela il s'agit de diversifier l'offre, de systématiser l'implantation de dispositifs et de tendre vers une homogénéisation des matériels.  Il s'agit aussi de mettre à disposition des bailleurs, des aménageurs, des gestionnaires d'équipements, les informations leur permettant de proposer facilement des solutions de stationnements pertinentes.  En termes quantitatifs, le dimensionnement de l'offre accessible au public peut être envisagé à partir d'une analyse de la dispersion des équipements publics et privés sur le territoire (cf. diagnostic Stationnement courte et moyenne durée)								
	Se déplacer en sécurité					Réparer son vélo			
Réponse aux be-	Trouver son chemin					Apprendre à faire du vélo			
soins des cyclistes	Stationner en sécurité					Se sentir encouragé			
	Se procurer un vélo					Culture vélo			

3A - DEPLOYER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT A L'OCCASION DES AMENAGEMENTS D'ITINERAIRES					
Coût estimatif	selon réalisations				
Calendrier prévisionnel	selon réalisations				
Partenaires	Communes – Département – GrandAngoulême [Pilote] : Aménageurs de voiries				

Il s'agit d'accompagner les itinéraires d'une offre de stationnement de proximité accessible au public. C'est pourquoi la disponibilité ou l'installation de stationnements sera demandée à proximité des équipements, commerces et services, dans le cadre des projets sollicitant le fond de concours de GrandAngoulême.

Action en lien avec 1A - 2A - 2B

3B -HARMONISER LES NORMES				
Coût estimatif	intégré au projet de PLUi-HD			
Calendrier prévisionnel	2019			
Partenaires	GrandAngoulême			
	·			

Il s'agit de traduire dans le PLUi-HD en cours d'élaboration des normes de stationnement pertinentes.

### Préconisation pour un PLUi-HD

L'espace de stationnement sécurisé prévu à l'article R111-14-4 du code de la construction et de l'habitat doit avoir une surface de 0.75m² par logement pour les logements jusqu'à 2 pièces principales et 1.5m² pour les autres avec une superficie minimale de 1,5m².

Dans les autres bâtiments, le code prévoit une superficie de stationnement représentant 1,5% de la surface du plancher.

### Au-delà de ces chiffres quelques consignes peuvent être rappelées :

- Un local de stationnement ne doit pas être inférieur à 5m².
- Il est préférable de diviser les locaux de stationnement vélo pour 10 à 15 appartements plutôt que de faire un immense espace de stationnement
- Il est important d'envisager le dimensionnement en fonction des conditions de circulations, des populations accueillies.
- Veiller à l'accessibilité du local à vélo (moins de 50m d'une entrée piétonne, entretien, etc....)

3C - METTRE A DISPOSITION UN GUIDE TECHNIQUE DU STATIONNEMENT				
Coût estimatif	temps de travail			
Calendrier prévisionnel	court terme			
Partenaires	GrandAngoulême [Pilote] – Communes – Associations – Porteurs de projets			

A l'image du guide technique pour les aménagements cyclables, l'objectif est de mettre à disposition des acteurs du territoire, un document pédagogique pour les inciter à réaliser des stationnements vélo adaptés aux contextes et aux besoins des cyclistes.

Ce guide sera destiné aux porteurs de projets, qu'il s'agisse de collectivités, d'aménageurs, de gestionnaires d'équipements, d'établissements recevant du public, ...

Il indiquera les types et nombre de matériels à privilégier en fonction des besoins et des contextes (durées de stationnement, surveillance, ...), formulera des recommandations en matière de localisation, d'installation, de modalités de gestion, etc., en proposant des critères pour guider ces choix.

3D - PROPOSER UNE OFFRE ADAPTEE SUR LES PRINCIPAUX EQUIPEMENTS DU TERRITOIRE							
Coût estimatif 3000€ HT par équipement							
Calendrier prévisionnel	en continu						
Partenaires	GrandAngoulême – Communes - gestionnaires d'équipements						

Les établissements recevant du public, points de destination ou d'arrêts pour les cyclistes, représentent également un enjeu fort d'équipement en stationnement vélo. A ce titre les équipements publics relèvent d'un enjeu tout particulier, et témoignent de l'exemplarité des collectivités dont ils dépendent.

La formule suivante peut donner une idée du dimensionnement de ce parc : N = E x PV x CF

N : Nombre de stationnement vélo

E : Nombre d'emplois ou fréquentation quotidienne de l'établissement

PV: Part modale du vélo attendue (les objectifs du SD vélo sont de 5%)

CF : Coefficient de foisonnement, principe selon lequel tous les usagers d'un parking ne sont pas présents au même moment (ratio généralement de 80%).

Cette formule pourra être accompagnée d'un abaque par type d'équipement

## METTRE EN PLACE DES STATIONNEMENTS DE LONGUE DUREE A ACCES RESERVE

	•		ationnement à accès réservé est rassurant pour les cy-								
Raison d'être de	clistes qui craignent de laisse									_	
l'action						ptée aux abords du futur BHI					
des principaux arrêts de transports collectifs c'est permettre de nouvelles o termodalité et augmente l'aire d'attractivité de ces points d'arrêts.						ss ob	otioi	is a	IM-		
						<u> </u>					
	A l'horizon 2025, l'objectif est de proposer autour des transports collectifs, dans les										
	quartiers les plus denses, à la gare, des solutions de stationnement adaptées pour per-										
<b>CIBLE 2025</b>	mettre le stationnement des vélos sur de longues durées. Cet objectif s'inscrit dans ce-										
	lui, plus large, de développer un réseau de transport qui articule efficacement les diffé-										
rents modes de déplacements pour renforcer leur complémentarité											
	Se déplacer en sécurité					Réparer son vélo					
Réponse aux be-	Trouver son chemin					Apprendre à faire du vélo					
soins des cyclistes	Stationner en sécurité					Se sentir encouragé					
	Se procurer un vélo					Culture vélo					

4A - DEPLOYER UNE OFFRE DE STATIONNEMENT SUR LES NŒUDS D'INTERMODALITE					
Coût estimatif 15k€ par abri + 10% de fonctionnement					
Calendrier prévisionnel	court terme				
Partenaires GrandAngoulême [Pilote] – gestionnaire(s)					

Il s'agit d'intégrer pleinement le vélo en intermodalité avec les transports collectifs (voire avec les véhicules particuliers...). Globalement, plus un point d'arrêt de transport est bien desservi et accessible à vélo, et plus il présente d'intérêt en termes de stationnement vélo.

### STRATEGIE D'IMPLANTATION

Les gares et haltes ferroviaires, générant souvent des déplacements plus lointains et donc un stationnement de longue durée, ont largement démontré leur potentiel de rabattement à vélo. Le 1er stationnement à accès réservé concerne donc naturellement le pôle d'échanges de la gare d'Angoulême. Un équipement du futur parvis coté médiathèque, de la gare de Ruelle et de la future halte ferroviaire de La Couronne seront à étudier.

Pour ce qui est du BHNS, deux types de stations sont particulièrement intéressants en matière de déploiement de dispositifs de stationnement à accès réservé :

- Les stations présentant un fort potentiel de population dans un rayon de 1 à 3 km et sans relief.
- Les stations situées au niveau de pôles d'emploi ou d'études pour permettre aux salariés et aux étudiants d'effectuer le trajet entre l'arrêt de transport et leur lieu de destination à vélo.

Concernant les arrêts de bus, la priorité de traitement concerne les arrêts pouvant justifier d'une logique d'intermodalité. Il s'agit donc en priorité de terminus des lignes, d'arrêts en zone d'activités, de secteurs résidentiels à plus de 3 kilomètres du centre-ville.

Sur ces arrêts, l'aménagement d'abris est à privilégier. Il reste indispensable de prendre en compte le fait que ces espaces de stationnement ne doivent pas être éloignés de l'arrêt. A noter qu'une analyse plus fine des données de fréquentation bus croisées avec le nombre d'habitants entre 1 et 3 km autour de l'arrêt fait ressortir les arrêts du centre d'Angoulême.

Le travail d'identification des points à équiper est engagé. Il sera approfondi en y intégrant notamment le regard des associations de cyclistes et de l'opérateur de transport.

### **SPECIFICITES DES EQUIPEMENTS**

Plusieurs solutions de stationnement existent sur le marché. Les éléments à prendre en compte dans la consultation pourraient être définis comme suit :

- Proposer des solutions simples de contrôle d'accès
- Favoriser des dispositifs d'implantation facile sur l'espace public et ayant une emprise de l'ordre d'une place de stationnement
- Rechercher des solutions autonomes en matière d'énergie
- S'assurer d'un entretien facile assurant un nettoyage de l'emprise au sol.

4B - TESTER DES DISPOSITIFS A ACCES RESERVE						
Coût estimatif 4000 € par équipement						
Calendrier prévisionnel	horizon 2025					
Partenaires Grand Angoulême – Communes – Bailleurs						

Des dispositifs de stationnement à contrôle d'accès peuvent par ailleurs s'avérer nécessaires sur l'espace public lorsque l'offre courte durée est inadaptée au besoin (durée de stationnement, fort risque de vol...); c'est notamment le cas dans certains secteurs d'habitat anciens ou collectifs où les habitants ne disposent pas de stationnement dans le bâtiment.

GrandAngoulême pourrait porter l'investissement pour un dispositif de ce type (par exemple un box avec accès par clé) puis le mettre à disposition d'une commune, pour qu'elle puisse tester le matériel sur une période définie.

### Validation du potentiel

La validation de l'installation d'un box pourrait répondre au cahier des charges suivant :

- Localisation : quartiers et espaces ne disposant pas de solutions de stockage des vélos dans les immeubles (centre ancien, quartier d'habitat collectif)
- Implantation sur l'espace public, selon les espaces disponibles
- Communication préalable avec le comité de quartier, Vélocité et un publipostage dans les boîtes aux lettres situées à moins de 200m sur l'objectif de mettre en place une expérimentation
- Conditionner l'expérimentation à l'inscription ferme de candidats.

4C - DEVELOPPER LE STATIONNEMENT DANS LES PARKINGS EN OUVRAGE					
Coût estimatif à définir					
Calendrier prévisionnel	horizon 2025				
Partenaires Gestionnaire des parkings en ouvrage					

Les parkings en ouvrage peuvent aussi représenter de vrais potentiels pour le stationnement des vélos. Il existe déjà des places au parking du Champ de Mars, sous-utilisées. Il s'agira donc de faire connaître cette offre et d'envisager des aménagements complémentaires dans d'autres parkings.

Quelques règles techniques doivent être respectées :

- Pente d'accès inférieure à 12% ou accès par ascenseurs
- Possibilité de remontée les rampes vélo à la main avec un trottoir

# POURSUIVRE ET FAIRE ÉVOLUER LE SERVICE PUBLIC DE LOCATIONS DE VÉLOS MOBILI'CYCLE

Raison d'être de l'action	Le service de location de longue durée proposé sur le territoire est un succès. L'accès à un vélo de bonne qualité, bien entretenu est un facteur clé dans l'évolution des pratiques.  Il est donc indispensable de s'assurer régulièrement que l'offre de service proposée répond correctement aux besoins des usagers.								
CIBLE 2025	Il s'agira à l'horizon 2025 de proposer un service de location qui a su s'adapter aux besoins et contribue activement au développement de l'usage du vélo sur le territoire, pour un coût maitrisé, d'assurer la visibilité de ce service et son intégration dans l'offre de services à la mobilité proposée par GrandAngoulême.								
	Se déplacer en sécurité					Réparer son vélo			
Réponse aux be-	Trouver son chemin					Apprendre à faire du vélo			
soins des cyclistes	Stationner en sécurité					Se sentir encouragé			
	Se procurer un vélo					Culture vélo			

## 5A - POURSUIVRE MOBILI'CYCLE ET INTEGRER LE SERVICE A LA MAISON DES MOBILITES Coût estimatif selon développement et modalités d'exploitation

Cout estimatif	seion developpement et modalites d'exploitation
Calendrier prévisionnel	en continuité de l'existant
Partenaires	GrandAngoulême [Pilote] – Opérateurs

Le service mobili'cycle fonctionne bien et la demande des usagers ne s'essouffle pas. Le service a permis l'émergence de besoins cyclables et véhicule une image positive du vélo, notamment grâce aux VAE particulièrement adaptés au relief du territoire.

Il s'agit donc pour GrandAngoulême de poursuivre ce service et de s'appuyer dessus pour impulser la dynamique cyclable.

En outre, pour développer le vélo en multimodalité et renforcer la visibilité d'une offre globale de services à la mobilité, il serait opportun que vélos et transports collectifs soient identifiés en un point unique et non opposés.

C'est pourquoi l'intégration de mobili'cycle à la maison des mobilités est prévue dès la conception de celleci et sera effective à sa mise en service (2018).

5B - ETUDIER UNE GESTION DES LOCATIONS PERMETTANT L'OPTIMISATION DU PARC DE VELOS						
Coût estimatif étude						
Calendrier prévisionnel court terme						
Partenaires GrandAngoulême [Pilote] – SEM STGA						

Le système tel qu'il a été créé en 2014 se poursuit chaque année avec une augmentation du parc de VAE en location.

Plusieurs questions se posent quant à l'avenir de ce service, aux objectifs et aux orientations que la collectivité souhaite lui donner. Elles devront faire l'objet d'une étude plus approfondie :

- Comment gérer le vieillissement du parc et le coût d'entretien plus élevé qu'il risque d'engendrer par vélo ?
- Faut-il favoriser l'accès au service pour le plus grand nombre de personnes en n'encourageant pas les locations de trop longues durées ? (par exemple en limitant les durées maximales de location, en mettant en place une tarification progressive, en proposant des dispositifs d'aide à l'achat...) ? Dans ce cas, comment gérer la question de l'entretien d'un vélo privé, question qui constitue un frein à l'utilisation de ce mode de transport pour certaines personnes ?
- Faut-il diversifier le parc de vélos pour répondre à certains besoins spécifiques ? (par exemple faire essayer toute une gamme de VAE différents pour éclairer un achat par la personne, proposer des vélos atypiques tels que vélos cargos, etc.)
- ➤ Doit-on envisager une évolution des durées de location, notamment vers la courte durée pour inscrire le service en complémentarité avec l'offre de transports collectifs disponible sur le pôle d'échanges de la gare ?
- Faut-il plus largement envisager de nouvelles cibles pour optimiser le parc?

## DEVELOPPER L'OFFRE DE SERVICES ET LA FAIRE CONNAÎTRE

Raison d'être de l'action	Le développement des services aux cyclistes et leur communication répondent aux besoins fondamentaux du cycliste.  Ainsi par exemple, l'entretien et la réparation des vélos sont une base indispensable à la sécurité du cycliste, au même titre que les campagnes qui peuvent être faites sur l'éclairage et la visibilité du cyliste ou le respect des règles de ciculation et de stationnement par tous les usagers.								
CIBLE 2025	A l'horizon 2025, l'objectif est de disposer d'un écosystème du vélo sur l'agglomération. Cela passe par le développement et le soutien d'initiatives publiques et privées pour accompagner les cyclistes au quotidien.								
	Se déplacer en sécurité					Réparer son vélo			
Réponse aux be-	Trouver son chemin					Apprendre à faire du vélo			
soins des cyclistes	Stationner en sécurité					Se sentir encouragé			
	Se procurer un vélo					Culture vélo			

### 6A - DEPLOYER DES BORNES D'ENTRETIEN EN LIBRE SERVICE

Coût estimatif	investissement = 3 000 € par borne + entretien					
Calendrier prévisionnel	court terme					
I Partenaires	GrandAngoulême – Communes – Gestionnaires espaces publics ou acteurs privés					

Les bornes d'entretiens permettent aux cyclistes d'effectuer en autonomie un entretien minimum de leur vélo pour garantir une pratique du vélo confortable et sure.

Il s'agit donc de mettre à disposition une station de gonflage et un outillage de base pour permettre de retendre des câbles de freins ou resserrer quelques écrous.

Les premiers dispositifs pourraient être installés par GrandAngoulême (sous réserve des contraintes d'occupation du sol et d'entretien). Dans cette optique, deux lieux ont été pré-identifiés comme prioritaires :

- Au niveau du pôle d'échanges de la gare d'Angoulême pour compléter la palette de services à la mobilité offerte sur ce lieu stratégique
- Sur un emplacement à définir en lien avec le camping du Plan d'Eau à Saint-Yrieix et l'itinéraire de l'eurovéloroute pour les touristes et les usagers de loisirs

D'autres lieux pourraient être identifiés par la suite, équipés par GrandAngoulême ou tout autre acteur public ou privé (gestionnaire de parking, hébergeur, restaurateur, ...).

6B - FACILITER L'ACCES AUX SERVICES DE REPARATION							
Coût estimatif A définir							
Calendrier prévisionnel	A définir						
Partenaires	collectivités – associations – vélocistes						

Plusieurs prestataires de services pour l'entretien des vélos sont implantés localement, qu'il s'agisse d'autoréparation dans le cadre associatif de la Cyclofficine ou d'offre privée des vélocistes localisés en différents points de l'agglomération.

En complément des solutions de dépannage autonomes présentées précédemment, les initiatives locales peuvent être soutenues de plusieurs façons, par exemple en les faisant davantage connaître via un annuaire et une mise à jour régulière des solutions de réparation et d'entretiens sur le territoire, leur mise en réseau, des évènements, etc.

# 6C - DEVELOPPER L'APPRENTISSAGE Coût estimatif A définir Calendrier prévisionnel horizon 2025 Partenaires GrandAngoulême – Communes – Associations – Centres sociaux - ....

Des actions d'apprentissage du vélo sont déjà proposées sur le territoire.

Ces formations permettent, en accompagnant des cyclistes sur un parcours, ou dans un espace sécurisé, d'expliquer ou de rappeler les bons réflexes et les bases d'une pratique sure du vélo.

Il pourrait être intéressant de faire connaître ces actions et d'envisager une diversification des types de public à rencontrer : remise en selle pour tout public, salariés des entreprises, établissements scolaires, à l'occasion d'évènements et de manifestations, ...

6D - PERMETTRE L'EMERGENCE D'OFFRE DE LOCATION VERS DES PUBLICS SPECIFIQUES							
Coût estimatif	A définir						
Calendrier prévisionnel	A définir						
Partenaires	A définir						

En parallèle à l'évolution du service public de location de vélos mobili'cycle, des potentiels de développement d'une offre de location vers des publics spécifiques existent.

Les cibles à envisager pourraient être par exemple :

- Les touristes, en proposant une offre pour découvrir le territoire d'une autre manière et un moyen de déplacement agréable en vacances. Cette cible peut totalement être portée par un prestataire privé.
- Les étudiants, pour leurs déplacements sur et entre les sites d'études. Il s'agit ici de proposer une offre de longue durée en partie saisonnière avec des vélos et pas nécessairement des VAE. L'usage de ce parc peut être en partie complémentaire de l'offre touristique. Ce type d'offre peut être déployée par des acteurs publics, privés ou associatifs.

## PROMOUVOIR LE VÉLO AU QUOTIDIEN : FAIRE CONNAÎTRE ET SEN-SIBILISER

Raison d'être de l'action	La communication est un levier essentiel pour développer la pratique du vélo. Ses objectifs et ses enjeux sont multiples : - Donner une visibilité aux offres et à aux pratiques du vélo sur le territoire - Porter à la connaissance de tous les informations relatives au mode vélo - Soutenir la politique cyclable en mettant en avant les effets positifs de la bicyclette									
CIBLE 2025	A l'horizon 2025, l'objectif est d'avoir su développer une véritable politique de communication en matière de vélo ; les habitants sont par exemple en mesure de citer et d'identifier au moins un évènement ou une campagne en matière de promotion des modes actifs sur les 2 dernières années.									
	Se déplacer en sécurité Réparer son vélo									
Réponse aux be-	Trouver son chemin					Apprendre à faire du vélo				
soins des cyclistes	Stationner en sécurité					Se sentir encouragé				
	Se procurer un vélo					Culture vélo				

7A - INFORMER LES CYCLISTES SUR LES OFFRES DE SERVICES					
de ser-					

Il s'agit dans ce premier temps de mettre en place deux publications majeures sur le vélo :

- Un plan de l'ensemble des itinéraires cyclables de l'agglomération, mettant notamment en évidence l'eurovéloroute et les voies vertes, les solutions pour éviter les principales rues à fort dénivelé, les solutions de stationnement, la localisation des services... Au vu du niveau d'aménagement sur le territoire, il serait préférable dans un premier temps au moins de ne pas se restreindre à une cartographie institutionnelle des aménagements existants. L'association Vélocité a déjà engagé une action en ce sens.
- Un annuaire de l'ensemble des acteurs et prestataires du vélo sur le territoire, avec leurs caractéristiques et localisation (associations, services de location, vélocistes, espaces de stationnement et d'entretien, ...). Le Département de la Charente a déjà engagé une action en ce sens en lien avec l'enjeu d'attractivité des véloroutes et voies vertes.

Ces éléments pourraient être imprimés sous forme de plan, guide ou mis à disposition sur support numérique (plus souple d'actualisation). Quelle que soit la forme qu'ils prendront, ces documents devront être actualisés annuellement.

7B - SENSIBILISER LES HABITANTS, LES SALARIES, LES ETUDIANTS AUX MOBILITES ACTIVES ET AU PARTAGE DE LA VOIE						
Coût estimatif Selon actions						
Calendrier prévisionnel A définir						
Partenaires GrandAngoulême – Communes – Associations - établissements employeurs et scolaires						

Favoriser l'usage du vélo au quotidien passe aussi par des relais de promotion de ce mode de déplacement et par une meilleure connaissance entre usagers de l'espace public (vitesses, trajectoires, contraintes, etc.). Il s'agit de rassurer et de faire prendre conscience de la possibilité de pratiquer le vélo.

Pour ce qui est du grand public, différents thèmes mériteraient d'être davantage communiqués. Il s'agit notamment de tout ce qui touche à la sécurité routière et aux évolutions réglementaires, avec différentes formes possibles telles que des animations, des campagnes d'affichage ou de flyers, des articles dans la presse institutionnelle ou locale, etc. A titre d'exemples, ces communications peuvent avoir pour thème la perception des angles morts, les évolutions du code de la route (augmentation du montant des amendes de stationnement sur aménagements cyclables, ...), le fonctionnement des doubles-sens cyclables ou des chaussées à voie centrale banalisée, etc.

Pour chaque campagne de communication il est indispensable de définir la cible, le thème abordé et les moyens de diffusion.

Pour ce qui est des entreprises ou des établissements scolaires, les leviers pour encourager et stimuler le développement des modes alternatifs peuvent également passer par des campagnes d'information et de communication, mais aussi par des animations internes telles que le Challenge de la mobilité ou des dispositifs plus incitatifs (flottes privées, indemnités kilométriques...). Il s'agit donc de faire connaître ces possibilités aux établissements et de les inviter à s'en saisir.

7C - CREER DES TEMPS FORTS DE PROMOTION DE LA PRATIQUE					
Coût estimatif Selon évènements					
Calendrier prévisionnel A définir					
Partenaires Associations, collectivités (selon évènement)					

Des évènements de promotion du vélo peuvent compléter et renforcer les actions précédentes, par exemple pendant la semaine de la mobilité en septembre, la fête du vélo en juin,... Il s'agit là de donner une visibilité forte au vélo sur un temps limité, souvent festif et collectif.

A noter que les associations Vélocité de l'Angoumois et Cyclofficine sont déjà très impliquées sur ce type d'évènements (avec par exemples en 2016, la Vélorution, les 24h de Vélocité, les ateliers mobiles, etc.)

### FAIRE EMERGER UNE CULTURE COMMUNE

Raison d'être de l'action	tion Au-delà des éléments de sensibilisation évoqués dans la fiche-action n°7 et des réfé-									
	rentiels techniques tels que les guides, il s'agit également de partager des points de vue différents sur les retours d'expériences et les bonnes pratiques.									
CIBLE 2025	En 2025, le schéma cyclable d'agglomération a impulsé une véritable dynamique locale. Les techniciens en charge des projets d'aménagement et de mobilité font partie d'une communauté active et savent qui interpeller sur leur projet. Les élus se rencontrent pour proposer et étudier des projets de développement de la pratique. Le vélo est pris en compte opportunément dans tous les projets de voirie, d'urbanisme, d'équipement, etc.									
	Se déplacer en sécurité					Réparer son vélo				
Réponse aux be-	Trouver son chemin					Apprendre à faire du vélo				
soins des cyclistes	Stationner en sécurité					Se sentir encouragé				
	Se procurer un vélo					Culture vélo				

8A - PROPOSER UNE CONFERENCE ANNUELLE DU VELO						
Coût estimatif temps de travail + logistique						
Calendrier prévisionnel court terme / périodicité annuelle						
Partenaires GrandAngoulême [Pilote] – Communes – Département – Associations						

La mise en place d'une conférence annuelle du vélo sur le territoire permettra à l'ensemble des techniciens, élus, associations, de partager les bonnes pratiques et de mutualiser les recherches : il s'agit de proposer à l'occasion d'une (ou plusieurs) réunion(s) annuelle(s) d'échanger sur la thématique du vélo.

Les thèmes qui pourraient être abordés sont par exemple les aménagement favorables à la circulation des vélos, les enjeux et modalités de développement de l'intermodalité avec les transports collectifs, l'accessibilités des écoles et autres établissements scolaires, les problématiques de cohabitation dans les centres-villes et de partage de l'espace public, la promotion des itinéraires locaux de véloroute nationaux et européen, etc.

Cette rencontre pourrait prendre la forme d'un séminaire d'échanges, ciblé sur un sujet du vélo, et associant éventuellement des intervenants extérieurs.

Elle pourrait être proposée à une échelle territoriale plus large que GrandAngoulême, par exemple pour l'ensemble des acteurs du territoire TEPOS.

Pour garantir la dimension partenariale d'un tel événement, un groupe de travail technique pourrait en définir annuellement le programme et en assurer l'organisation.

8B - PARTAGER UN SUIVI DE LA POLITIQUE CYCLABLE						
Coût estimatif temps de travail						
Calendrier prévisionnel court terme / périodicité annuelle						
Partenaires GrandAngoulême [Pilote] – Communes – Associations Département – Région – autres acteurs locaux du vélo						

L'ensemble des partenaires engagés dans la mise en œuvre du schéma cyclable d'agglomération seront réunis chaque année pour partager l'état d'avancement du schéma.

Ainsi, à l'aide des outils de suivi de la politique vélo et de l'évolution des pratiques, un temps d'échanges sur les actions mise en œuvre au cours de l'année et celles à prioriser sur l'année suivante sera proposé. Il s'agira pour l'ensemble des partenaires d'identifier ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas, notamment dans la dimension qualitative.

Ces échanges permettront de proposer des ajustements du plan d'actions ou de ses modalités de mise en œuvre. Ils permettront également de conforter et de qualifier les données relatives au vélo recueillies dans le cadre de l'observatoire des déplacements du GrandAngoulême.

## ASSURER UN SUIVI DE LA POLITIQUE VELO ET MESURER L'EVOLU-TION DES PRATIQUES

Raison d'être de l'action	Afin d'évaluer les actions engagées et leurs résultats, il est primordial de disposer d'outils permettant de collecter des données objectives.  Il s'agit aussi, dans une démarche proactive, de mettre en place un véritable outil d'ajustement de la politique cyclable sur le territoire.								
CIBLE 2025	Il s'agira d'être en capacité de quantifier objectivement l'évolution de la pratique mais aussi d'évaluer l'influence des actions engagées par GrandAngoulême et ses partenaires.								
	Se déplacer en sécurité Réparer son vélo								
Réponse aux be-	Trouver son chemin				Apprendre à faire du vélo				
soins des cyclistes	Stationner en sécurité				Se sentir encouragé				
Se procurer un vélo Culture vélo									

## 9A - METTRE EN PLACE DES OUTILS DE SUIVI DES ACTIONS ET D'EVALUATION DE LA POLITIQUE CYCLABLE

Coût estimatif	Temps de travail			
Calendrier prévisionnel	en continu sur la période			
Partenaires	GrandAngoulême [Pilote] ; acteurs de la mise en œuvre du schéma			

Afin de connaître le niveau de mise en œuvre des différentes actions décrites dans le présent document et d'en évaluer les impacts sur la pratique cyclable un suivi de la politique cyclable est à organiser.

### Ce suivi doit comporter différents volets :

- Suivi de la mise en œuvre du schéma cyclable via l'élaboration de bilans annuels
- Connaissance des pratiques (notamment par la mise en place de compteurs vélos cf action 9B)
- Remontées d'information sur les actions en faveur du vélo de la part des communes, des exploitants, des usagers (en particulier des représentants associatifs), des relais d'opinion, ...

### L'évaluation de la mise en œuvre du projet doit répondre aux 3 questionnements suivant :

- Effectivité : les actions prévues dans l'année, ont-elles été mise en œuvre ?
- Efficacité : les actions mises en œuvre ont-elles eu les effets escomptés (bénéfices attendus) ?
- Efficience : les moyens mobilisés pour mettre en œuvre les actions ont-ils été correctement dimensionnés ?

En complément à ce suivi du plan d'actions, un tableau de bord de suivi annuel intégrant les principaux indicateurs pertinents est à prévoir.

### Voici les principaux indicateurs à prendre en compte :

- Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés, remis à niveau pour les itinéraires existants (distinction des aménagements du Conseil Départemental et des collectivités) ;
- Nombre de stationnements cyclables selon leur type (arceaux sur voirie, arceaux couverts, dispositifs à contrôle d'accès, stationnement sur domaine privé, ...)
- Résultats du service de location de vélo (nombre de locations, kilomètres effectués...)
- Nombre de formations réalisées par les vélos écoles pour des adultes, des enfants
- Evénements et actions de communication mises en place, nombre de participants et succès rencontré
- Budget de la politique cyclable
- Principaux projets à venir

Ces indicateurs seront intégrés à l'observatoire des déplacements du GrandAngoulême.

9B - MESURER L'EVOLUTION DES PRATIQUES							
Coût estimatif	12000 € d'investissement + 900€ / an						
Calendrier prévisionnel	court terme						
Partenaires	GrandAngoulême [Pilote] ; gestionnaires de voiries						

### La mise en place d'une politique de comptages vélo est essentielle pour plusieurs raisons :

- \* Mieux connaître l'évolution des pratiques cyclables dans le temps et dans l'espace sans attendre les seules enquêtes ménages (EDVM) ou enquêtes nationales transports
- \* Mieux connaître les besoins des pratiquants (compléments éventuels sous forme d'enquêtes)
- \* Evaluer précisément l'impact des actions entreprises sur la pratique : nouvel aménagement, action de promotion, nouveau service...

Pour répondre à ces objectifs, il est nécessaire de déployer une stratégie de comptages en plusieurs niveaux :

### **Comptages automatiques:**

=> A minima 2 postes de comptages (si possible 3) : mis en place de manière permanente, ils vont permettre d'avoir une image en temps réel de la pratique et de mesurer notamment les effets de la saisonnalité du vélo. Cette mesure de la saisonnalité est essentielle car elle va permettre de calibrer l'ensemble des enquêtes et comptages ultérieurs, d'extrapoler les résultats d'une enquête, de cibler les meilleures périodes pour lancer des évènements,....

Pour mettre en œuvre ces comptages, le matériel inclut des compteurs automatiques permaments en connexion GSM pour permettre des relevés de terrain quasiment en temps réel.

### Comptages manuels sur section:

=> Ces campagnes de comptages ponctuelles sont nécessaires pour vérifier les chiffres fournis par les comptages automatiques. Elles permettent également d'avoir une approche plus qualitative ou de servir de base pour extrapoler des résultats sur des secteurs mal connus. Ces comptages doivent être réalisés de préférence en heures de pointes sur un pas de temps similaire à chaque période d'enquête.

### **SCHEMA DES ITINERAIRES**

# LE SCHEMA DE PRINCIPE DES ITINERAIRES D'INTERET COMMUNAUTAIRE

Le travail réalisé sur les itinéraires s'appuie sur les analyses de pôles générateurs, de répartition de la population et de contraintes réalisées dans le diagnostic.

Ainsi, la desserte des pôles générateurs avec les zones d'activité et l'irrigation des zones les plus urbanisées sont les principes directeurs qui ont conduit à la réalisation d'un schéma d'intention, appelé schéma de principe des itinéraires d'intérêt communautaire et qui identifie les grands axes de demande.

Ces axes ont ensuite été hiérarchisés afin d'identifier les plus stratégiques à l'échelle de l'agglomération, et dont la réalisation prioritaire.

Cette analyse a permis de dégager **9 itinéraires prioritaires identifiés au <u>schéma</u> programmatique**,

7 itinéraires radiaux à partir d'Angoulême :

- Itinéraire 1 : Angoulême Gond-Pontouvre,
- Itinéraire 2 : Angoulême Ruelle-sur-Touvre,
- Itinéraire 3 : Angoulême Soyaux,
- Itinéraire 4 : Angoulême Puymoyen,
- Itinéraire 5 : Angoulême La Couronne,
- Itinéraire 6 : Angoulême Linars Fléac,
- Itinéraire 7 : Angoulême Saint-Yrieix-sur-Charente,

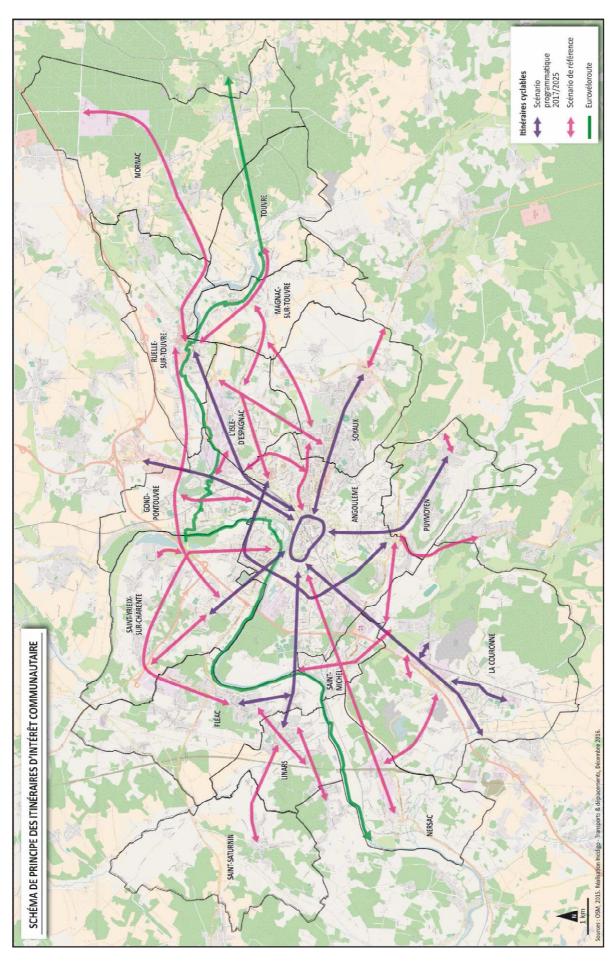
Chaque itinéraire de ce réseau programmatique desserte environ 15 à 20 000 habitants.

<u>2 itinéraires concentriques</u> qui permettent d'assurer des liaisons optimales entre les itinéraires radiaux en fonction du relief et d'irriguer le cœur d'agglomération :

- Itinéraire 8 : Boulevard Bleu,
- Itinéraire 9 : Boucle Plateau.

Ces itinéraires, associés à un maillage complémentaire d'itinéraires d'intérêt communautaire constituent le <u>schéma de référence</u> des itinéraires cyclable. Ils permettent à la fois de mailler les itinéraires prioritaires et de desservir l'ensemble des communes du territoire.

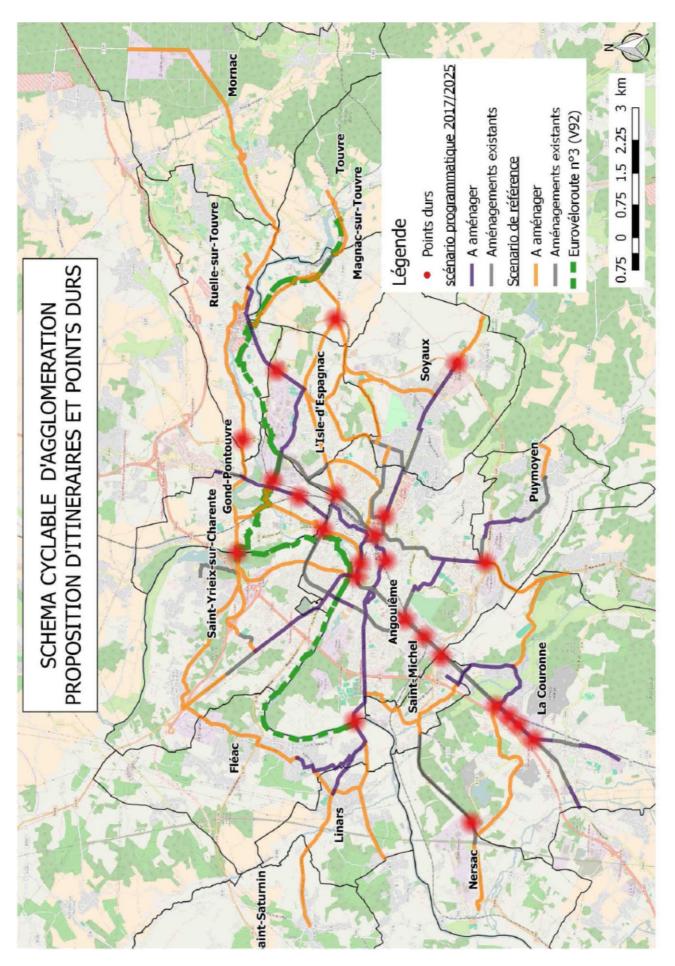
L'ensemble de ces axes constitue le schéma de principe des itinéraires d'intérêt communautaire du schéma cyclable d'agglomération.



GrandAngoulême 2016 – Schéma cyclable d'Agglomération – plan d'actions

## LES PROPOSITIONS DE LOCALISATION ET D'AMENAGE-MENT DE CES ITINERAIRES ; L'IDENTIFICATION DES POINTS DURS

- A partir du schéma de principe, et au regard des contraintes physiques des obstacles créés par le relief, les cours d'eau et les principales infrastructures de transport, des propositions de tracés ont été travaillées avec les partenaires du projet.
- En effet, même si le schéma de principe constitue l'élément clé pour la stratégie du schéma cyclable d'agglomération, il est apparu primordial d'en avoir une vision plus concrète, plus localisée et notamment afin de proposer des aménagements cohérents et d'en estimer les coûts. C'est l'objet de toutes les propositions détaillées dans la suite du document.
- Ces aménagements relevant de la maîtrise d'ouvrage des collectivités compétentes en matière de voirie, l'ensemble de ces propositions restent purement indicatives. Ainsi, plus qu'un tracé ou un type d'aménagement, ce qui est important pour la politique cyclable communautaire, c'est que la fonction de l'itinéraire et la cohérence de son aménagement soient assurées.
- Ces propositions de localisation des itinéraires ont également permis d'identifier des « points durs » correspondant à des secteurs d'enjeux particuliers en termes d'aménagement au regard de leur dangerosité pour les cyclistes. Ces points durs font également l'objet de propositions plus détaillées et leur traitement est considéré comme prioritaire, quel que soit le niveau de priorité de l'itinéraire sur lequel ils se situent (scénario programmatique ou scénario de référence).



GrandAngoulême 2016 – Schéma cyclable d'Agglomération – plan d'actions

## PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET ESTIMATIONS FINAN-CIERES

Comme indiqué précédemment, l'aménagement des itinéraires relève de la compétence des gestionnaires de voiries. Afin de faciliter la mise en œuvre du schéma, des préconisations d'aménagement et un premier chiffrage estimatif sur la base de ratios a été réalisé dans le cadre de l'étude.

Les ratios utilisés sont les suivants (en € HT) :

- Bandes cyclables sur chaussées existantes : 10 € / ml
- Bandes cyclables en élargissement de chaussée ou piste cyclable : 160 € / ml
- Bandes cyclables avec recalibrage de chaussée et reprise des trottoirs : 210 € / ml
- Bandes cyclables avec recalibrage de chaussée, reprise des trottoirs et des stationnements :
   260 € / ml
- Dispositifs de sécurité pour zone 30 : 60 € / ml

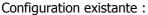
A noter que le schéma cyclable concerne un environnement urbain avec un bâti très présent sur une grande partie des itinéraires. Les emprises disponibles étant limitées, il convient de préconiser des aménagements qui s'intègrent dans cette emprise.

Certaines voies offrent cependant des emprises confortables avec des espaces permettant l'intégration d'un aménagement spécifique pour les cyclistes :

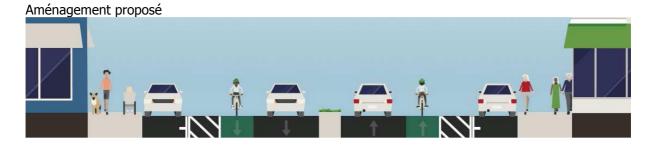
- une chaussée large de 7 jusqu'à 9 m avec éventuellement des espaces de stationnement sur chaussée,
- des espaces de stationnement d'un côté ou des 2 côtés, un trottoir large.

En fonction de ces caractéristiques, les travaux d'aménagement peuvent être plus ou moins importants .

Sur la section non aménagée du Boulevard Bleu, la voirie présente une chaussée à 2 x 2 voies ; la voie lente peut alors être utilisée pour intégrer une bande cyclable à moindre coût :





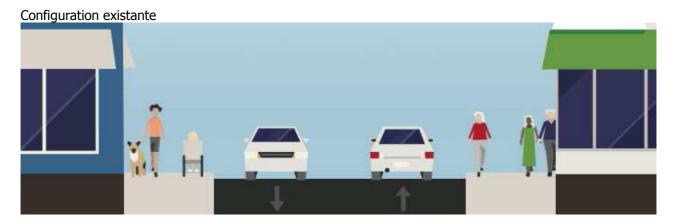


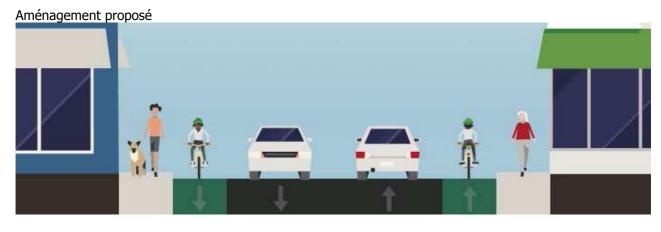
⇒ Sur d'autres voies, l'aménagement cyclable peut être intégré en supprimant une bande de stationnement et en diminuant légèrement les largeurs de voie (de7 à 6 m de large) :

Configuration existante



⇒ En outre, l'intégration d'une bande cyclable peut nécessiter un recalibrage de la voirie en diminuant la largeur des trottoirs :





⇒ Les emprises sur certaines voies ne permettent pas l'intégration d'une bande ou d'une piste cyclable. Sur ces voies il est proposé de créer une zone 30 qui doit être accompagnée de dispositifs d'accompagnement incitant à une réduction des vitesses tels que des ralentisseurs ou plateaux ralentisseurs, des chicanes, des écluses...

### **SYNTHESE**

Au regard de l'ensemble de ces éléments et sur la base des ratios présentés précédemment, une évaluation sommaire des travaux des aménagements cyclables des itinéraires du schéma programmatique 2017/2025 a ainsi été réalisée :

		Scénario programmatique	Scénario référence
Longueur t	otale	53,7 km	91,0 km
Α	longueur	30,5 km	81,9 km
aménager	Coût estimatif	4 937 000 €	10 673 000 €
Points	Nombre	18	6
durs	Coût estimatif	750 000 €	410 000 €
Coût estim	atif total	5 687 000 €	11 083 000 €

## **DETAIL DES AMENAGEMENTS PROPOSES**

Les 9 fiches – itinéraires ci-après détaillent par tronçon les aménagements proposés pour les itinéraires du schéma programmatique. Il est rappelé que ces aménagements sont présentés à titre indicatifs et devront faire l'objet d'études plus poussées, tant pour leurs caractéristiques techniques que pour leurs estimations financières.

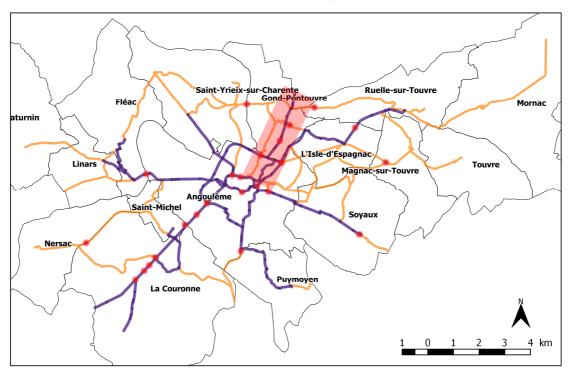
### Schéma cyclable d'agglomération /scénario programmatique

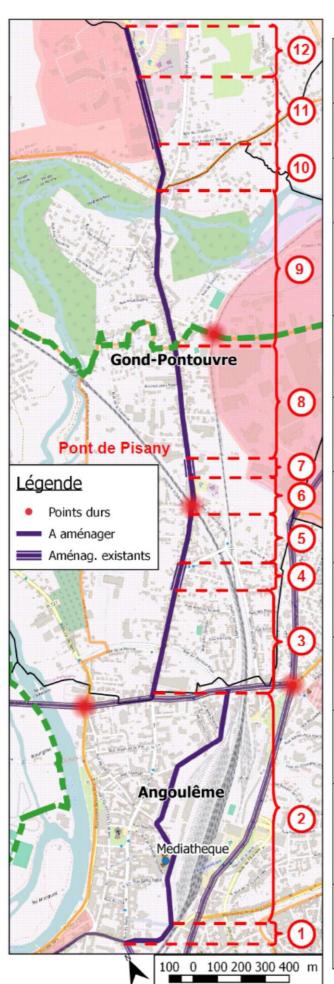
### **AXE 1- ANGOULEME - GOND-PONTOUVRE**

Angoulême Cet itinéraire est orienté du Sud au Communes: Gond-Pontouvre Nord. Domanialité: Il permet de relier Angoulême au Gond-Routes départementales : Pontouvre. Voies communales : Rue de La Rochefoucauld, rue Denis Papin, rue Leclerc Il pourrait être poursuivi vers Chauvin, rue Jean Didelon, rue Guy Ragnaud, rue des Lignes, Champniers. route de Paris Origine: Longueur (m): 4 100 - Carrefour rue de Bordeaux/Rue de Aménagements à réaliser : Paris/Rue de la Rochefoucauld/Rue de 2 200 Longueur (m): la Corderie Coût: 570 000 € Destination Points durs: - Giratoire des Plantes Neuves sur la nombre: 1 zone des Savies Coût: 40 000 € Interactions: 610 000 € Montant total: - Eurovéloroute n°3

### INTERET DE L'ITINERAIRE

- Pôle gare d'Angoulême
- Zones d'activités des Savies sur Gond-Pontouvre et des Montagnes sur Champniers
- Commerces le long de la Route de Paris
- Zones d'habitat Gond-Pontouvre (La Garenne, Pisany)





-12- Route de Paris : aménagement de bandes cyclables avec reconfiguration de la voirie Coût : 63 000 € - Longueur : 220 m

-11- Route de Paris : aménagements existants de bandes cyclables

Coût: 1 800 € - Longueur: 280 m

 -10- Route de Paris : aménagement de bandes cyclables

Coût: 1 200 € - Longueur: 190 m

-9- Route de Paris : aménagement d'une zone 30 et mise en place de dispositifs de réduction de vitesse (ralentisseurs, ...)

Coût: 152 000 € - Longueur: 580 m

-8- Route de Paris : aménagement de bandes cyclables avec reconfiguration de la voirie Coût : 137 000 € - Longueur : 530 m

 -7- Route de Paris : aménagements existants de bandes cyclables

Coût: 300 € - Longueur: 70 m

 -6- Point dur carrefour à feux et ouvrage ferroviaire
 - Pont de Pisany : zone 30 et reconfiguration des carrefours avec intégration des cyclistes

Coût : 38 000 € - Point dur : 40 000 € Longueur : 140 m

-5- Route de Paris : aménagement de bandes cyclables avec reconfiguration de la voirie Coût : 58 000 € - Longueur : 220 m

 -4- Route de Paris : aménagements existants de bandes cyclables

Coût: 500 € - Longueur: 110 m

- -3- Route de Paris : aménagement de bandes cyclables avec recalibrage de la chaussée Coût : 116 000 € - Longueur : 440 m
- -2- Rue Denis Papin, rue Leclerc Chauvin, rue Jean Didelon, rue Guy Ragnaud, rue des Lignes : aménagement de ces rues dans le cadre du projet PEM Gare

Longueur: 1100 m

-1- Rue de La Rochefoucauld : aménagement de bandes cyclables avec suppression d'une bande de stationnements

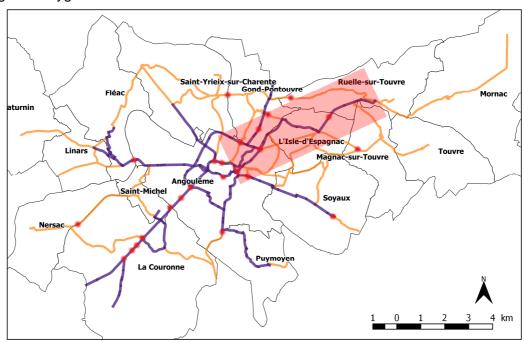
Coût : 2 200 € - Longueur : 220 m

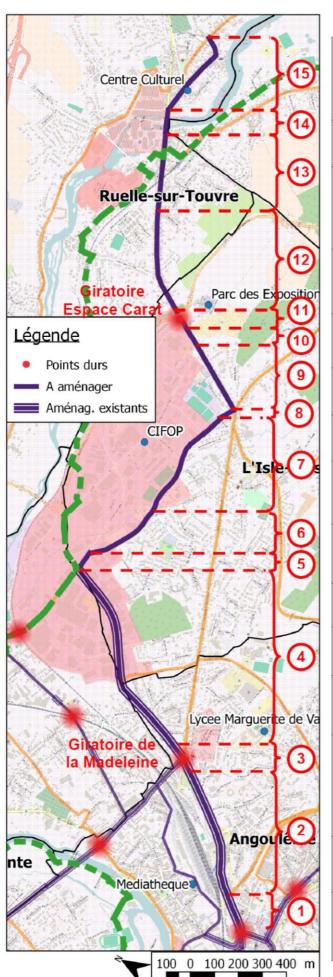
## **AXE 2- ANGOULEME - RUELLE-SUR-TOUVRE**

		Angoulême					
Cet itinéraire est orienté du Sud	Communes :	L'Isle d'Espagnac					
Ouest au Nord-Est.		Ruelle-sur-Touvre					
	Domanialité :						
Il permet de relier Angoulême à Ruelle-sur-Touvre.	Routes départementales : Avenue Roger Salengro, avenue Jean Jaurès, place Montalembert						
	Voies communautaires : Avenue du Maréchal Juin, rue de la Quintinie						
Origine : - Carrefour rue de la Corderie/Rampe d'Aguesseau/Rue	Voies communales : Avenue Gambetta, avenue de Lattre de Tassi la Libération, avenue Jean Mermoz, rue Cami Jean, rue Raspail						
de Montmoreau/Rue Saint-	Longueur (m):	7 400					
Roch/Avenue Gambetta	Aménagements à réaliser :						
Destination :	Longueur (m):	4 400					
- Place des Ormeaux à Ruelle-sur-	Coût :	503 000 €					
Touvre	Points durs :						
Interactions :	nombre :	2					
- Eurovéloroute n°3	Coût :	130 000 €					
- Liane BHNS	Montant total :	633 000 €					

### **INTERET DE L'ITINERAIRE**

- Gares d'Angoulême et de Ruelle
- ZI n°3
- Espace Carat
- Zones d'habitat d'Angoulême (La Grand-Font) et de Ruelle-sur-Touvre
- Collège de Puyguillen





-15- Rue Camille Pelletan, rue Armand Jean, rue Raspail : aménagement d'une zone 30 et mise en place de dispositifs de réduction de vitesse

Coût: 3 200 € - Longueur: 650 m

-14- Place Montalembert : Route Départementale -Piste cyclable sur la place

Coût: 800 € - Longueur: 150 m

-13- Avenue Jean Jaurès : Route Départementale aménagement d'une zone 30 et mise en place de dispositifs de réduction de vitesse

Coût: 30 000 € - Longueur: 570 m

-12- Avenue Roger Salengro : Route Départementale - aménagement de bandes cyclables avec recalibrage de voirie Coût: 194 000 € - Longueur: 760 m

-11- - Point dur giratoire de grande taille : Piste cyclable en contournement du giratoire Point dur : 70 000 €

-10- Avenue Jean Mermoz : aménagement dans le cadre du projet BHNS Longueur: 270 m

-9- Avenue Jean Mermoz : aménagement de bandes cyclables sur chaussée existante Coût: 7 000 € - Longueur: 460 m

-8- Rue de la Libération : Bandes cyclables sur la chaussée existante / prolongement à créer rues de la Quintinie et Libération (liaison douce piéton-vélo)

Coût: 30 000 € - Longueur: 270 m

-7- Avenue de la Quintinie : Voie communautaire - aménagement d'une piste cyclable sur accotement (coté Sud)

Coût: 106 000 € - Longueur: 680 m

-6- Rue Victor Hugo: aménagement d'une piste cyclable sur trottoir (coté Sud)

Coût: 90 000 € - Longueur: 560 m

- -5- Rue Victor Hugo : aménagement de bandes cyclables dans le cadre du projet BHNS Longueur: 140 m
- -4- Avenue du Maréchal Juin : Voie communautaire - aménagements existants de bandes cyclables à conforter

Coût: 12 000 € - Longueur: 1 290 m

-3- Point dur giratoire de grande taille - Carrefour de La Madeleine : Piste cyclable en contournement du giratoire, piste cyclable sur trottoir à l'emplacement du cheminement actuel et raccordement sur les bandes cyclables de l'avenue du Maréchal Juin

Coût: 18 000 € - Point dur: 60 000 € Longueur: 300 m

-2- Avenue de Lattre de Tassigny : aménagements existants et réalisés dans le cadre du projet BHNS Longueur: 1 020 m

-1- Avenue Gambetta : zone 30 existante – Matérialisation d'un cheminement vélo montant par la mise en place de chevrons et logos vélo

Coût: 12 000 € - Longueur: 280 m

Communes:

## **AXE 3- ANGOULEME - SOYAUX**

Cet itinéraire est orienté de l'Ouest à l'Est.

Il permet de relier Angoulême à Soyaux.

Il pourrait être poursuivi en direction de Garat.

Origine:
- Carrefour rue de Montmoreau/rue René Goscinny/rue Hergé

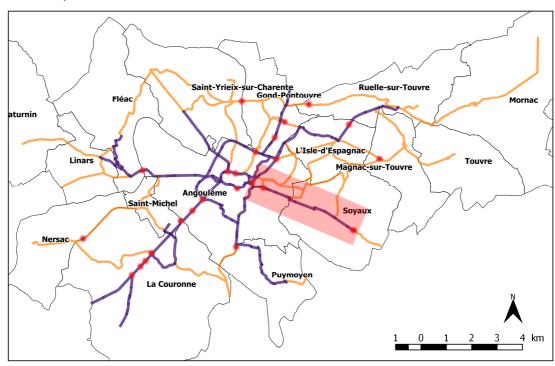
Destination:
- Rond-point des Effamiers (Giratoire rocade est)

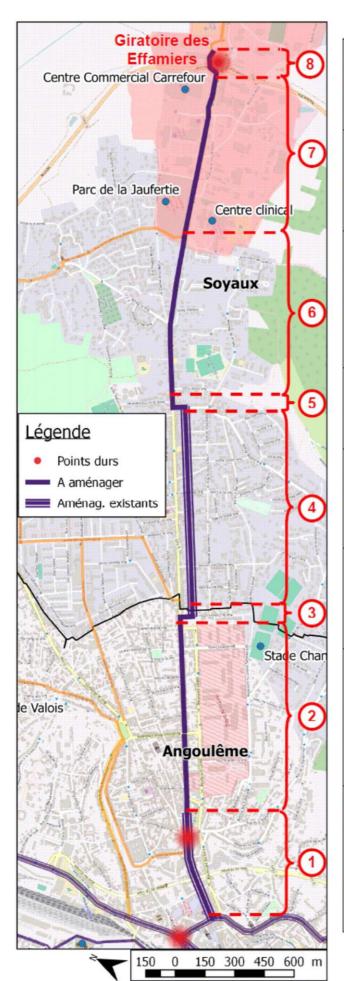
Interactions:
- Ligne BHNS

	Soyaux			
Domanialité :				
Routes départementales :				
Rond-point des Effamiers (Girato	ire rocade est)			
Voies communales: Rue René Goscinny, rue de Périgueux, boulevard Liédot, rue du Château d'eau, rue de Beaumont, rue des Lilas, rue Aristide Briand, avenue du Général de Gaulle				
Longueur (m) :	4 500			
Aménagements à réaliser :				
Longueur (m):	2 500			
Coût :	236 000 €			
Points durs :				
nombre :	2			
	440,000 C			
Coût :	110 000 €			

Angoulême

- Caserne
- Collège Jules Michelet
- Centre clinical
- Commerces situés le long de la rue de Périgueux et de l'avenue du Général de Gaulle
- Zone d'habitat Champ de Manœuvre
- zone d'emploi de la Croix Blanche





-8- Point dur du rond-point des Effamiers (Giratoire rocade est): Route Départementale - Piste cyclable en contournement du giratoire sous réserve de possibilités foncières

Point dur : 60 000 € - Longueur : 350 m

-7- Avenue du Général de Gaulle : aménagement de bandes cyclables avec suppression des terrespleins centraux ou d'une piste cyclable sur les accotements

Coût: 151 000 € - Longueur: 610 m

-6- Avenue du Général de Gaulle : aménagement de bandes cyclables avec modification de la configuration de la voirie (recalibrage, suppressions de terres-pleins centraux, etc)

Coût: 72 000 € - Longueur: 840 m

-5- Rue Aristide Briand : aménagement d'une zone 30

Coût: 400 € - Longueur: 70 m

-4- Rue de Beaumont et rue des Lilas : aménagement existant d'un double-sens cyclable et de zones 30

Longueur: 1 070 m

-3- Rue du Château d'eau : aménagement d'une zone 30

Coût: 800 € - Longueur: 110 m

-2- Rue de Périgueux - Boulevard Liedot : -Aménagement de bandes cyclables en cohérence avec le projet de BHNS et utilisation par les cyclistes des couloirs bus

Coût : 9 000 € - Longueur : 900 m

- -1- Rue René Goscinny : zone de rencontre et aire piétonne existante
- 1 point dur concernant la place de la Bussate : zone de rencontre et double-sens cyclable existants
   la multiplication des fonctions sur cette place crée des problèmes de sécurité : aménagement de reconfiguration complète de place avec prise en compte de la sécurisation des cyclistes

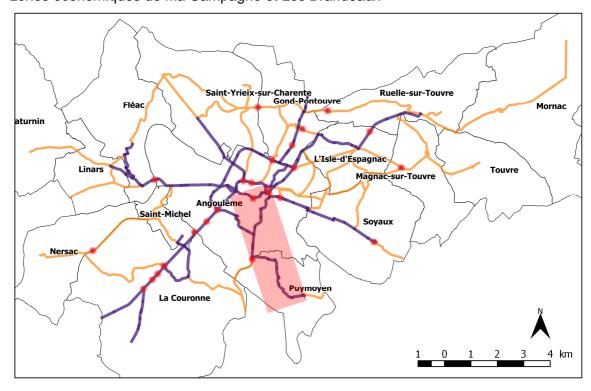
Coût : 2 800 € - Point dur : 50 000 €

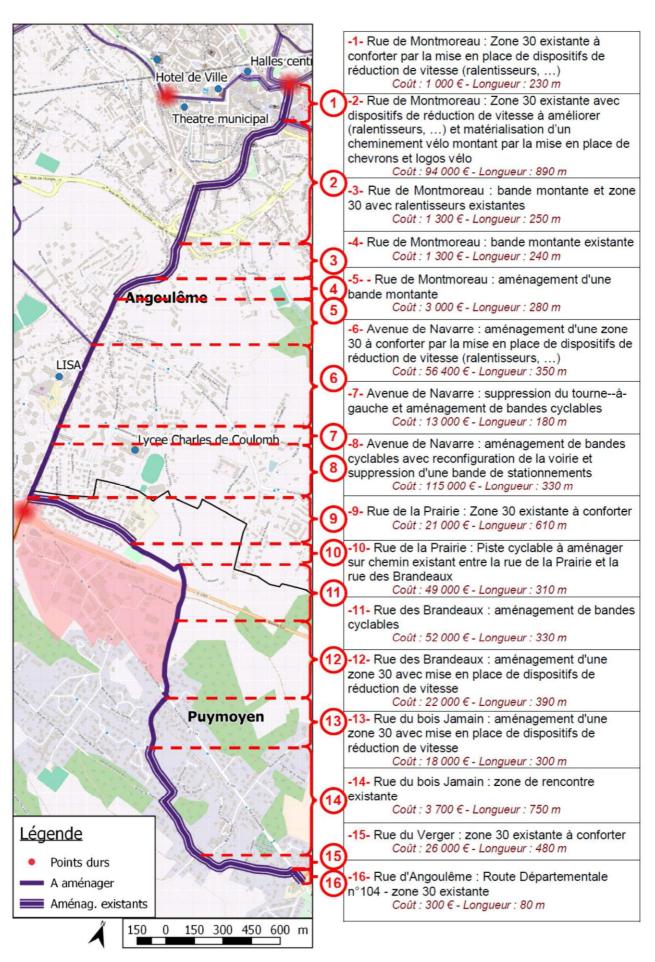
Longueur: 550 m

# **AXE 4- ANGOULEME - PUYMOYEN**

Cet itinéraire est orienté du Nord au Sud.	Communes :	Angoulême Puymoyen
Il permet de relier Angoulême à Puymoyen.	Domanialité: Routes départementales: Rue d'Angoulême (RD104) sur P Voies communales: Rue de Montmoreau, avenue de l Prairie, rue des Brandeaux, rue d Verger, rue d'Angoulême	Navarre, rue de la
Origine : - Carrefour rue de la Corderie/Rampe d'Aguesseau/Rue de Montmoreau/Rue Saint-Roch/Avenue Gambetta	Longueur (m):  Aménagements à réaliser:  Longueur (m):  Coût:	
Destination : - Place de la Mairie à Puymoyen Interactions :	Points durs : nombre : Coût :	
- Sans objet	Montant total :	477 000 €

- établissements scolaires de Ma Campagne : LISA, ESPE, lycée technique, collège
- Commerces de Ma Campagne et centre-bourg de Puymoyen
- Zones d'habitat de Ma Campagne et de Puymoyen
- zones économiques de Ma Campagne et Les Brandeaux

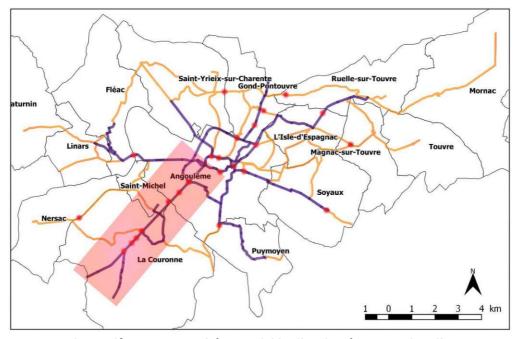




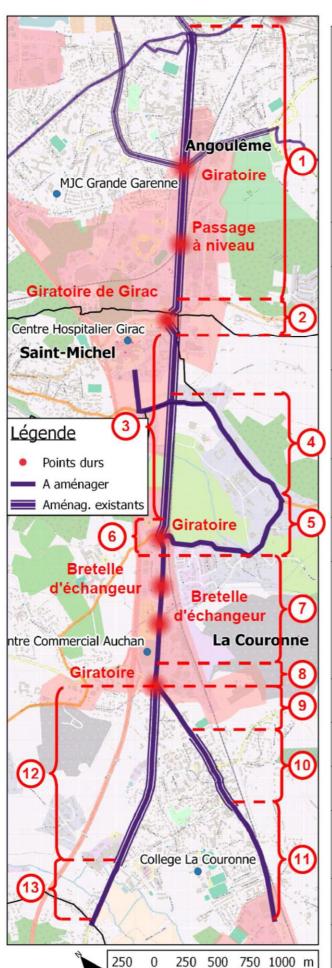
## **AXE 5- ANGOULEME - LA COURONNE**

Cet itinéraire est orienté du Nord-Est au Sud	Communes :	Angoulême Saint-Michel
Ouest.		La Couronne
	Domanialité :	
Il permet de relier Angoulême à La Couronne.	Routes départementales :	
Il pourrait être poursuivi en direction de Roullet- Saint-Estèphe	route de Bordeaux (RD910), rue o chemin de la Croix du Milieu, rout Jonco, rue Léonard Jarreau, rue o Claix	e de Breuty, route du
	<b>Voies communales :</b> Rue de Bordeaux sur Angoulême	
Origine:		
- Carrefour rue de Bordeaux/Rue de Bas-	Longueur (m):	11 400
seau/Rue Saint-Ausone à Angoulême	Aménagamento à réaliser :	
Destination :	Aménagements à réaliser :	F F00
- Carrefour route de Claix/avenue de Concor-	Longueur (m):	5 500
dia dans la ZE des Visaubes à La Couronne	Coût :	1 160 000 €
- Limite communale avec Roullet-Saint-	Points durs :	
Estèphe sur la Route de Bordeaux à La Cou-	nombre :	7
ronne	Coût :	220 000 €
Interactions:		
- Ligne BHNS	Montant total :	1 380 000 €

- Hôpital de Girac
- Domaine universitaire
- Lycée de l'Oisellerie et collège de La Couronne
- ZI de Rabion, ZE Les Grelets, ZE de Girac, ZC de Chantemerle, ZE de Visaubes.
- Zones d'habitat de Sillac et de La Couronne



GrandAngoulême 2016 – Schéma cyclable d'Agglomération – Plan d'actions



- -1- Rue de Bordeaux : aménagement de la route de Bordeaux dans le cadre du projet BHNS
- 2 points durs :
  - Au niveau du giratoire Pat à Pain : marquage d'un cheminement pour les vélos en périphérie de l'anneau du giratoire par application de chevrons et logos vélo
  - au niveau du passage à niveau de Grelet :
     Problème de glissance sur les rails pour les
     cyclistes ; mise en place de dispositifs anti chute entre les rails (bandes de
     caoutchouc)

Points durs : 20 000 € - Longueur : 2190 m

- -2- Point dur giratoire de Girac : Piste cyclable en contournement du giratoire Point dur : 60 000 €
- -3- Route de Bordeaux : Route Départementale bandes cyclables existantes conservées compléments sur les extrémités de bandes cyclables (pistes sur bas-côtés envisageables également : plus adapté aux conditions de trafic
- mais plus contraignant en terme de réalisation)

  Coût: 8 500 € Longueur: 1690 m

  -4- Chemin de la Croix du Milieu: Aménagement
  d'une CVCB (ou autre à définir) Tracé alternatif à
  envisager pour connecter la station Université via le
  passage inférieur sous la voie ferrée, selon

Coût: 18 800 € - Longueur: 1240 m

possibilités foncières

-5- Route du Jonco : aménagement d'une zone 30 et mise en place de dispositifs de réduction de vitesse (ralentisseurs, ...)

Coût: 75 000 € - Longueur: 1240 m

- -6- Point dur giratoire de grande taille : Piste cyclable en contournement du giratoire Point dur : 60 000 €
- -7- Route de Bordeaux : Route Départementale aménagement de bandes cyclables ou de piste cyclable
- 2 points durs : voies d'insertion et de décélération du carrefour dénivelé - Signalisation spécifique réaménagement éventuel des voies

Coût : 344 000 € - Point dur : 20 000 € Longueur : 1100 m

- -8- Point dur giratoire de grande taille : Piste cyclable en contournement du giratoire Point dur : 60 000 €
- -9- Rue Léonard Jarraud : Route Départementale -- aménagement de bandes cyclables Coût : 142 000 € - Longueur : 460 m
- -10- Rue Léonard Jarraud : Route Départementale zone 30 et double-sens cyclable existants Coût : 42 700 € - Longueur 640 m
- -11- Rue de la Libération et route de Claix : Route Départementale - aménagements de bandes cyclables

Coût: 149 000 € - Longueur: 930 m

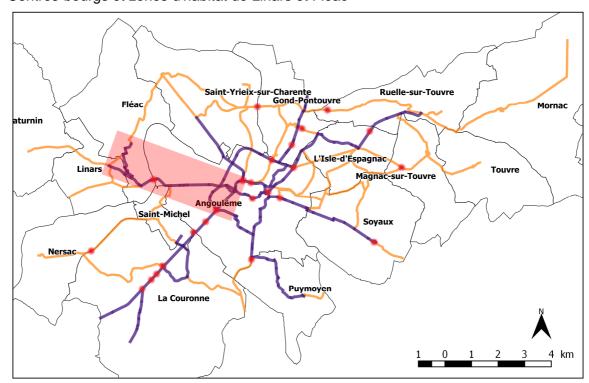
- -12- Route de Bordeaux : Route Départementale aménagements existants de bandes cyclables Coût : 226 000 € - Longueur : 1410 m
- -13- Route de Bordeaux : Route Départementale aménagements de bandes cyclables Coût : 154 000 € - Longueur : 500 m

.\_

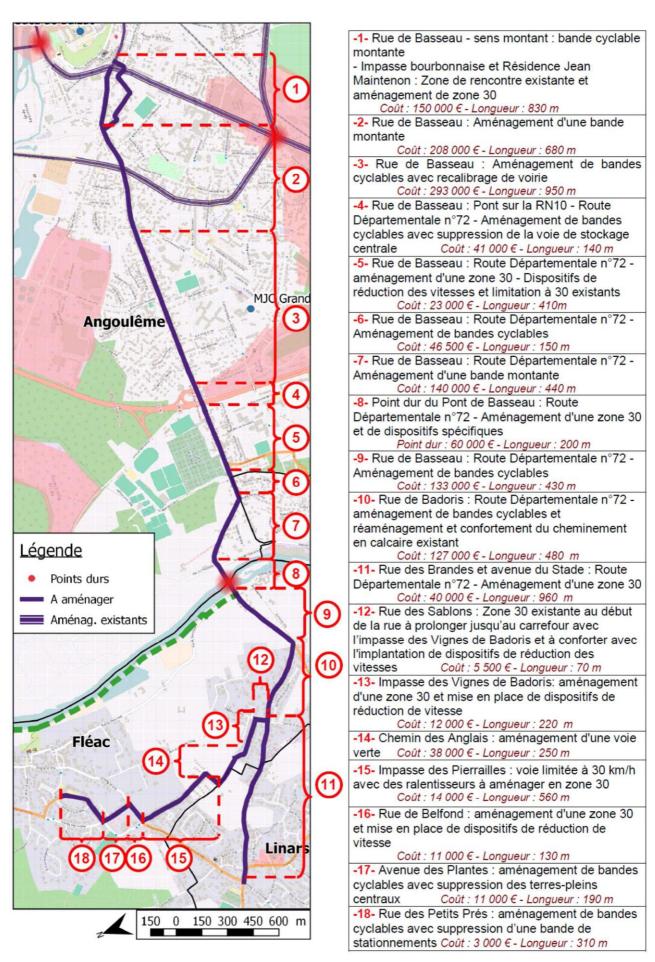
## **AXE 6- ANGOULEME - LINARS - FLEAC**

Angoulême Communes: Linars Cet itinéraire est orienté d'Est en Ouest. Fléac Il permet de relier Angoulême aux bourgs de Domanialité: Linars et de Fléac. Routes départementales : Rue de Basseau à l'extérieur de la RN10, Rue de la Chaussée, Rue de Badoris, Rue des Brandes, Avenue du Stade Voies communales : Impasse Bourbonnaise, Résidence Jean Maintenon, Rue de Basseau à l'intérieur de la RN10, Rue des Sablons, Impasse des Vignes de Badoris, Chemin des Anglais, Impasse des Pierrailles, Rue de Belfond, avenue des Plantes, rue des Petits Prés Origine: - Carrefour rue de Bordeaux/Rue de 7 400 Longueur (m): Basseau/Rue Saint-Ausone à Angoulême Aménagements à réaliser : Destination: Longueur (m): 6 500 - Carrefour avenue du Stade/avenue de la Coût: 1 296 000 € Nouère/avenue de l'Eglise à Linars Points durs: - Place de l'Eglise à Fléac nombre: Interactions: 60 000 € Coût: - Liane BHNS - Eurovéloroute n°3 Montant total: 1 356 000 €

- Zones d'habitat de Basseau et La Grande Garenne
- Centres-bourgs et zones d'habitat de Linars et Fléac



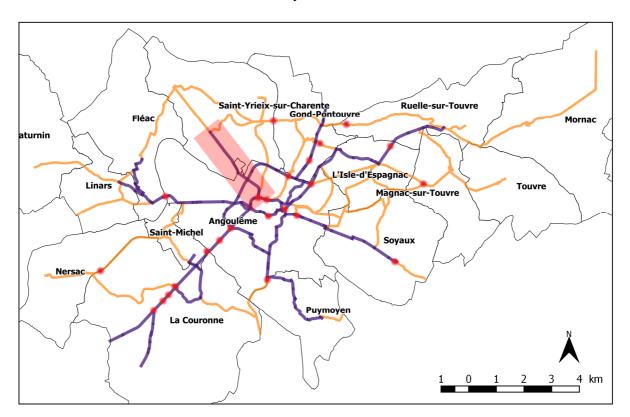
GrandAngoulême 2016 - Schéma cyclable d'Agglomération - Plan d'actions

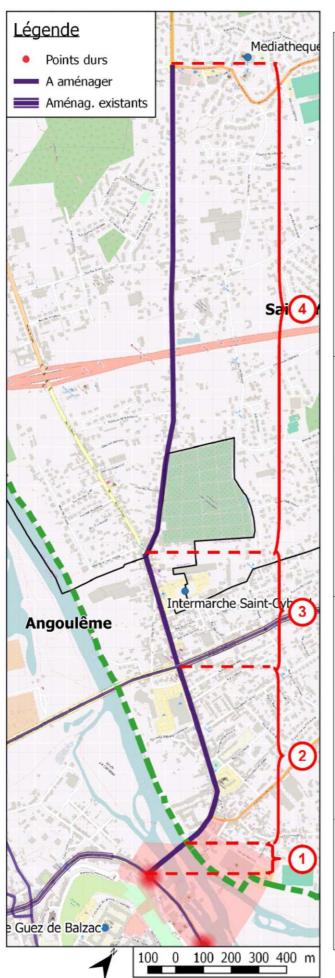


## **AXE 7- ANGOULEME - SAINT-YRIEIX-SUR-CHARENTE**

Cet itinéraire est orienté du Sud Est	Communes :	Angoulême
au Nord Ouest.	Communes :	Saint-Yrieix-sur-Charente
du Nord Odeot.	Domanialité :	
Il permet de relier Angoulême à Saint-	Routes départementales :	
Yrieix-sur-Charente.	Rue de Saint-Jean d'Angely	
	Voies communales :	
	Rue de Saintes	
	Longueur (m):	3 000
Origine:	Aménagements à réaliser :	
- Carrefour Barrouilhet Rue de Bordeaux/Rue de Saintes	Longueur (m):	3 000
	Coût :	329 000 €
Destination : - Carrefour Rue de Saint-Jean	Points durs :	
d'Angely/Avenue de l'Union	nombre :	
Interactions	Coût :	
Interactions : - Eurovéloroute n°3	Montant total :	329 000 €

- Pôle Magelis
- Zones d'habitat et commerces de Saint-Cybard et de Saint-Yrieix





-4- Rue de Saint-Jean d'Angely : Route Départementale n°939 - aménagements de bandes cyclables

Coût: 20 000 € - Longueur: 1760 m

-3- Rue de Saintes : aménagement de bandes cyclables avec reconfiguration de la voirie

Coût : 124 00 € - Longueur : 400 m

-2- Rue de Saintes : aménagement d'une zone 30 et mise en place de dispositifs de réduction de vitesse

Coût: 180 000 € - Longueur: 670 m

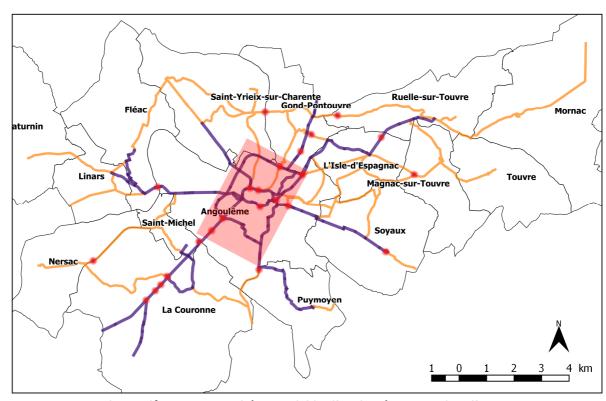
-1- Rue de Saintes - Pont Saint-Cybard : SAS vélo avec couloir de présélection - aménagement de bandes cyclables avec suppression de la voie centrale possible dans le cadre éventuellement d'une reconfiguration du carrefour

Coût : 5 000 € - Longueur : 170 m

## **AXE 8- BOULEVARD BLEU**

Communes: Angoulême Cet itinéraire est un itinéraire Domanialité : périphérique de liaison rapide entre les différents itinéraires du schéma Routes départementales : programmatique. Voies communales : Boulevard du 8 mai 1945, rue Saint-Antoine, pont Saint-Antoine, boulevard de Bretagne, boulevard Henri Origine: Thébault, boulevard Poitou-Charentes, boulevard Jean - Carrefour de la Madeleine Avenue XXIII, boulevard d'Aquitaine, boulevard Jean Monnet, de Lattre de Tassigny/Avenue du rue de Québec Maréchal Juin/Boulevard du 8 mai 1945/Rue de Limoges/Boulevard 6 700 Longueur (m): Camus Aménagements à réaliser : Longueur (m): 1 800 Destination: 200 000 € - Carrefour Avenue de Navarre/Rue Coût: Québec Points durs: 2 nombre: Interactions: - Ligne BHNS 30 000 € Coût: - Eurovéloroute n°3 **Montant total:** 230 000 €

- Liaison rapide entre les différents itinéraires du schéma programmatique
- Zones d'habitat sur Angoulême

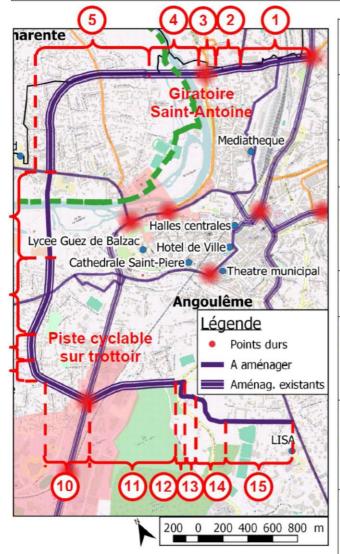


GrandAngoulême 2016 - Schéma cyclable d'Agglomération - Plan d'actions

-1- Boulevard du 8 mai 1945 : aménagements existants de bandes cyclables / signalisation existante à reprendre

Coût : 2 900 € - Longueur : 570 m

- -2- Rue Saint-Antoine : aménagements existants de bandes cyclables / signalisation existante à reprendre Coût : 1 400 € - Longueur : 270 m
- -3- Point dur du carrefour giratoire rue Saint-Antoine/ pont Saint Antoine/boulevard Besson-Bey/route de Vars : aménagement sur chaussée du giratoire pour rejoindre la piste cyclable peu satisfaisant Aménagement en faveur de la sécurisation de l'insertion sur et de la sortie de la piste cyclable Point dur : 30 000 €
- -4- Pont Saint-Antoine : piste cyclable existante sur le pont Coût : 2 400 € - Longueur : 490 m



 -5- Boulevard de Bretagne : aménagements existants de bandes cyclables

Coût: 9 600 € - Longueur: 1390 m

-6- Boulevard Henri Thébault : aménagements de bandes cyclables par suppression d'une des 2 voies de circulation par sens

Coût: 18 000 € - Longueur: 700 m

 -7- Boulevard Poitou Charentes : aménagements existants de bandes cyclables

Coût: 3 000 € - Longueur: 620 m

-8- Boulevard Jean XXIII : piste cyclable sur trottoir insatisfaisante avec présence de racines et insertions insatisfaisantes -> aménagements de bandes cyclables

Coût: 5 000 € - Longueur: 210 m

 -9- Boulevard Jean XXIII : aménagements existants de bandes cyclables

Coût: 1 000 € - Longueur: 210 m

- -10- Boulevard d'Aquitaine : aménagements existants de bandes cyclables
- Point dur : giratoire Pat à Pain marquage d'un cheminement vélo dans l'anneau (cf. projet BHNS)

Coût : 1 700 € - Longueur : 340 m

-11- Boulevard Jean Monnet : piste cyclable existante (amélioration des mouvements de cisaillement par le traitement des traversées ou l'insertion dans le giratoire par l'intégration de chevron vélo)

Coût: 7 000 € - Longueur: 720 m

-12- Bretelle d'accès à la voie de l'Europe passage inférieur sous la voie de l'Europe : aménagement d'une zone 30 avec création de dispositifs de réduction des vitesses

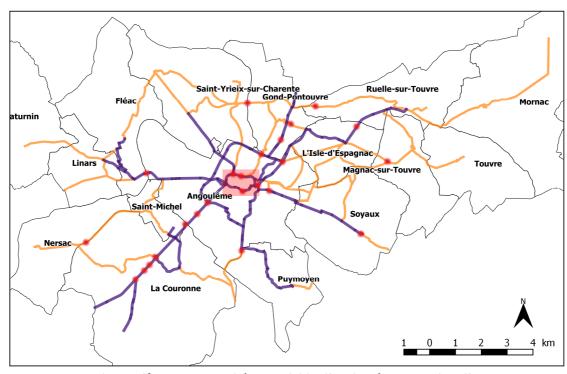
Coût: 12 000 € - Longueur: 70 m

- -13- Voie d'accès à la ferme des Valettes : aménagement de bandes cyclables Coût : 33 000 € - Longueur : 200 m
- -14- Bois de Saint-Martin : aménagement d'une piste cyclable en site propre dans le bois de Saint-Martin Coût : 98 000 € - Longueur : 380 m
- -15- Rue Québec : aménagement d'une zone 30 Coût : 5 000 € - Lonqueur : 530 m

## **AXE 9- BOUCLE PLATEAU ANGOULEME**

Angoulême Communes: Cet itinéraire fait une boucle en pied de Domanialité: plateau du côté nord et sur le plateau Routes départementales : dans le centre-ville. Voies communales : Rampe d'Aguesseau, boulevard Pasteur, place des Halles, avenue du Général de Gaulle, rue de l'Arsenal, rue du Général Leclerc, Place New-York, Origine: Rempart Desaix, rue du Colonel Driant, rue des - Carrefour rue de la Corderie/Rampe Dames à Saint-Ausone, rue Saint-Ausone, rue de d'Aguesseau/Rue de Montmoreau/Rue Bordeaux, rue de la Corderie Saint-Roch/Avenue Gambetta Longueur (m): 3 200 Aménagements à réaliser : Destination: 1 900 - Carrefour rue de la Corderie/Rampe Longueur (m): d'Aguesseau/Rue de Montmoreau/Rue 161 000 € Coût: Saint-Roch/Avenue Gambetta Points durs: nombre: Coût: 160 000 € Interactions: - Ligne BHNS **Montant total:** 321 000 €

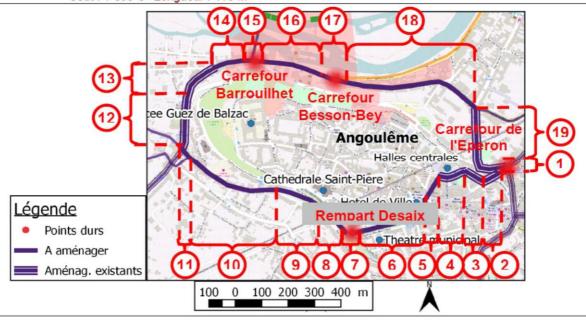
- Centre-ville d'Angoulême
- Services administratifs et culturels
- Commerces



GrandAngoulême 2016 - Schéma cyclable d'Agglomération - Plan d'actions

- -1- Point dur du Carrefour rue de la Corderie/Rampe d'Aguesseau/Rue de Montmoreau/Rue Saint-Roch/Avenue Gambetta : Etudes spécifiques de circulation intégrant tous les modes à réaliser Point dur : 20 000 €
- -2- Rampe d'Aguesseau : à conforter et aménagement d'une bande montante Coût : 500 € - Longueur : 100 m
- -3- Boulevard Pasteur : zone 30 existante à conforter Coût : 700 € Longueur : 70 m
- -4- Place des Halles : utilisation du couloir bus en sens montant et circulation générale en sens descendant
   zone 30 existante
   Coût : 1 000 € Longueur : 100 m
- -5- Avenue du Général de Gaulle : aménagement de bandes cyclables avec reconfiguration de la voirie Coût : 29 000 € - Longueur : 90 m
- -6- Rue de l'Arsenal, rue du Général Leclerc, Place New-York : aménagement de zone 30 avec double sens cyclable Coût : 20 000 € Longueur : 340 m
- -7- Point dur de la traversée du Rempart Desaix : aménagement d'une traversée sécurisée du rempart Desaix et suppression de l'escalier afin de rattraper le cheminement revêtu sous le rempart. Descente via Wilson ou Waldeck Rousseau + J. Ferry selon destination

  Point dur : 40 000 €
- -8- Cheminement revêtu sous le rempart : confortement du cheminement Coût : 7 800 € - Longueur : 170 m
- -9- Rue du Colonel Driant : aménagement d'une zone 30 avec marquage d'un cheminement vélo dans le sens descendant Coût : 1 300 € Longueur : 130 m
- -10- Rue Saint-Ausone : aménagement d'une zone 30 et d'un double-sens cyclable Coût : 1 800 € - Longueur : 410 m



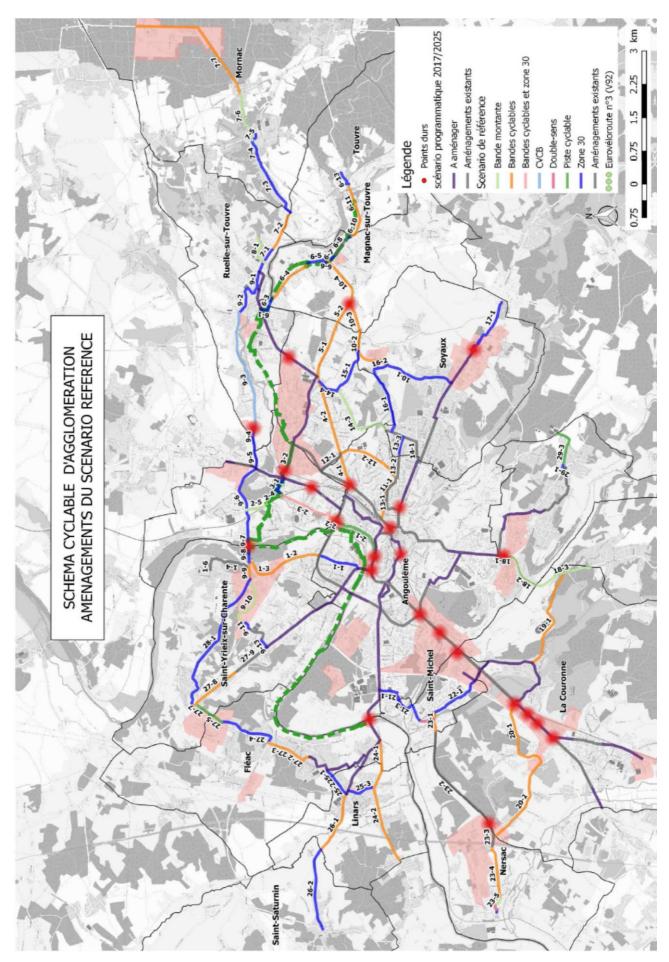
- -11- Rue Saint-Ausone/rue des Dames à Saint-Ausone : itinéraire par la rue des Dames à Saint-Ausone dans le sens montant vers le plateau itinéraire par la rue Saint-Ausone dans le sens descendant du plateau Coût : 300 € Longueur : 80 m
- -12- Rue de Bordeaux : aménagement à réaliser dans le cadre du projet BHNS Longueur : 180 m
- -14- Rue de Bordeaux : aménagement d'une bande cyclable montante Coût : 1 400 € - Longueur : 140 m
- -15- Point dur du carrefour à feux rue de Bordeaux/rue de Saintes : réaménagement complet du carrefour avec intégration de la circulation cycliste 

  Point dur : 50 000 €
- -16- Rue de Bordeaux : aménagements de bandes cyclables associées à la reconfiguration du carrefour rue de Bordeaux/rue de Saintes

  Coût : 3 000 € Longueur : 310 m
- -17- Point dur du carrefour rue de Bordeaux/boulevard Besson-Bey : carrefour existant avec voie d'insertion - réaménagement du carrefour avec suppression de la voie d'insertion de type giratoire Point dur : 50 000 €
- -18- Rue de Bordeaux : aménagements de bandes cyclables avec recalibrage de la chaussée Coût : 90 000 € - Longueur : 570 m
- -19- Rue de la Corderie : aménagement existant d'une zone 30, à renforcer par du marquage au sol Coût : 1 700 € - Longueur : 330 m

## **ITINERAIRES DU SCENARIO REFERENCE**

- En complément des 9 itinéraires prioritaires identifié au schéma programmatique des itinéraires cyclables, toute une série d'itinéraires de maillage présentant un intérêt communautaire légèrement moindre ont été identifiés.
- Les propositions quant à leur localisation, les aménagements proposés et leur estimation financière sont synthétisées sur la carte et les tableaux ci-après.
- Les 6 points durs identifiés sur ces axes sont ensuite détaillés sous forme de fiches synthétiques.



GrandAngoulême 2016 – Schéma cyclable d'Agglomération – plan d'actions

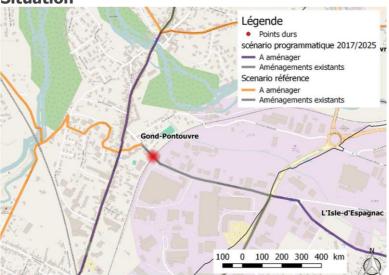
ž	Itineraire	Commune	Rue	Aménagement existant	Aménagement proposé	Longueur (m)	Coût HT
1-1	Angouleme - Nautilis	Angouleme	Rue Jules Durandeau		Zone 30	931	55 900,000 €
1-5	1-2 Angouleme - Nautilis	Saint-Yrieix	Rue de Bellevue		Bandes cyclables	1 183	307 600,00 €
1-3	1-3 Angouleme - Nautilis	Saint-Yrieix	Rue de Bellevue		Bandes cyclables	863	165 900,00 €
1-4	1-4 Angouleme - Nautilis	Saint-Yrieix	Coulée verte	Voie verte		902	4 530,00 €
1-5	1-5 Angouleme - Nautilis	Saint-Yrieix	Rue du Plan d'eau	Voie interdite aux véhicules motorisés	s motorisés	118	1 180,00 €
1-6	1-6 Angouleme - Nautilis	Saint-Yrieix	Rue du Plan d'eau	Piste cyclable		126	9 00'089
2-1	2-1 Angouleme - Le Treuil	Angouleme	Boulevard Besson Bey		Piste cyclable	1 279	268 600,00 €
2-5	2-2 Angouleme - Le Treuil	Gond-Pontouvre	Route de Vars		Bandes cyclables	181	29 000,000 €
2-3	2-3 Angouleme - Le Treuil	Gond-Pontouvre	Rue de l'Egalité		Bandes cyclables et zone 30	1 355	67 800,000 €
2-4	Angouleme - Le Treuil	Gond-Pontouvre	EV3		Piste cyclable	404	64 700,00 €
2-5	2-5 Angouleme - Le Treuil	Gond-Pontouvre	Rue Jean Moulin		Bande montante	478	7 170,00 €
3-1	3-1 Gond-Pontouvre - L'Isle d'Espagnac	Gond-Pontouvre	Rue Pasteur		Zone 30	839	42 000,000 €
3-5	3-2 Gond-Pontouvre - L'Isle d'Espagnac	Gond-Pontouvre	Route de l'Isle d'Espagnac	Piste cyclable		719	43 200,000 €
4-1	Angouleme - L'Isle d'Espagnac	Angouleme	Rue de Limoges		Bandes cyclables	673	175 000,000 €
4-5	Angouleme - L'Isle d'Espagnac	L'Isle d'Espagnac	Avenue de la République		Bandes cyclables	1 827	475 100,00 €
5-1	L'Isle d'Espagnac - Magnac	L'Isle d'Espagnac	Avenue de Montbron		Bandes cyclables	1 321	277 500,00 €
5-2	L'Isle d'Espagnac - Magnac	Magnac	Avenue de Montbron		Bandes cyclables	438	92 000,000 €
6-1	Ruelle - Touvre	Ruelle	Rue Charles Gide		Zone 30	140	9 800,00 €
6-2	6-2 Ruelle - Touvre	Ruelle	Rue René Gillardie		Zone 30	96	6 720,00 €
6-3	Ruelle - Touvre	Magnac	Rue René Gillardie		Zone 30	196	13 800,00 €
6-4	6-4 Ruelle - Touvre	Magnac	Rue Pasteur		Bandes cyclables	1 148	298 500,00 €
9-2	6-5 Ruelle - Touvre	Magnac	Rue Victor Hugo		Zone 30	467	28 100,00 €
9-9	6-6 Ruelle - Touvre	Magnac	Rue Emile Zola		Zone 30	228	1 140,00 €
2-9	6-7 Ruelle - Touvre	Magnac	Impasse Maumont		Zone 30	215	12 900,00 €
- 9-9	6-8 Ruelle - Touvre	Magnac	Rue des Charmilles	Voie verte		491	2 460,00 €
6-9	6-9 Ruelle - Touvre	Magnac	Rue des Charmilles		Zone 30	79	790,00 €
6-10	6-10 Ruelle - Touvre	Touvre	Route de la Sablière		Bandes cyclables	428	111 300,00 €
6-11	6-11 Ruelle - Touvre	Touvre	Route du Pontil		Bandes cyclables	839	176 200,00 €
6-12	Ruelle - Touvre	Touvre	Route des Sources		Zone 30	51	510,00 €
6-13	Ruelle - Touvre	Touvre	Route de Bois Blanc		Zone 30	301	18 100,00 €
7-1	7-1 Ruelle - Mornac	Ruelle	Rue Madame Curie		Zone 30	618	37 100,00 €
7-2	Ruelle - Mornac	Ruelle	Route des Sources		Bandes cyclables	882	141 200,00 €
7-3	Ruelle - Mornac	Mornac	Route de la Combe du Cormier		Zone 30	1 377	82 700,00 €
7-4	7-4 Ruelle - Mornac	Mornac	Route des Prés		Zone 30	536	32 200,000 €
7-5	7-5 Ruelle - Mornac	Mornac	Rue de l'Eglise		Zone 30	165	11 600,00 €
9-2	7-6 Ruelle - Mornac	Mornac	Route des 4 saisons		Bande montante	1 174	187 600,00 €
7-7	Ruelle - Mornac	Mornac	Route du Gravier		Bandes cyclables	3 117	498 800,00 €
8-1	Antenne Puyguillen	Ruelle	Rue de Puyguillen		Bande montante	099	9 00,006 €
9-1	Ruelle - Saint-Yrieix	Ruelle	Rue Raspail		Zone 30	360	1 800,00 €
9-5	9-2 Ruelle - Saint-Yrieix	Ruelle	Rue Léo Lagrange		Zone 30	1 077	64 700,00 €
6-9	9-3 Ruelle - Saint-Yrieix	Ruelle	Route de Gond-Pontouvre		CVCB	2 712	135 600,00 €
9-4	Ruelle - Saint-Yrieix	Ruelle	Route de Ruelle		Zone 30	334	23 400,00 €
9-2	9-5 Ruelle - Saint-Yrieix	Gond-Pontouvre	Route de Ruelle		Zone 30	578	40 500,00 €
9-6	9-6 Ruelle - Saint-Yrieix	Gond-Pontouvre	Route des Fours à Chaux		Zone 30	1 687	118 100,000 €

ž	ltineraire	Commune	Rue	Aménagement existant	Aménagement proposé	Longueur (m)	Coût HT
6-2	Ruelle - Saint-Yrieix	Gond-Pontouvre	Route de Saint-Yrieix		Zone 30	245	14 700,00 €
8-6	9-8 Ruelle - Saint-Yrieix	Saint-Yrieix	Route de Saint-Yrieix		Zone 30	368	22 100,00 €
6-6	Ruelle - Saint-Yrieix	Saint-Yrieix	La Combe		Bandes cyclables	381	80 100,00 €
9-10	Ruelle - Saint-Yrieix	Saint-Yrieix	RD737		Bande montante	1 284	12 900,000 €
9-11	Ruelle - Saint-Yrieix	Saint-Yrieix	RD737		Zone 30	153	1 470,00 €
9-12	Ruelle - Saint-Yrieix	Saint-Yrieix	Avenue de l'Union	Bandes cyclables		510	2 550,00 €
9-13	9-13 Ruelle - Saint-Yrieix	Saint-Yrieix	Avenue de l'Union		Zone 30	206	1 030,00 €
10-1	Soyaux - Magnac	Soyaux	Rue de l'Isle d'Espagnac		Zone 30	1 607	112 500,00 €
10-2	Soyaux - Magnac	Soyaux	Rue des Eaux Claires		Bandes cyclables	1 224	257 100,00 €
10-3	Soyaux - Magnac	Magnac	Rue des Eaux Claires		Bandes cyclables	637	102 000,00 €
10-4	Soyaux - Magnac	Magnac	Rue d'Angoulême		Bandes cyclables	1 244	261 300,00 €
11-1		Angouleme	Boulevard de la République		Bandes cyclables	944	151 100,00 €
12-1	Lunesse - Place Victor Hugo	L'Isle d'Espagnac	Boulevard des sept Moines de Tibehirine	hirine	Bandes cyclables	267	14 200,00 €
12-2	Lunesse - Place Victor Hugo	Angouleme	Rue Bellegarde		Bandes cyclables	1 492	313 400,00 €
13-1	Angouleme - Champ de Manoeuvre	Angouleme	Boulevard Thiers	Double sens	Double-sens	1 075	64 500,00 €
13-2	Angouleme - Champ de Manoeuvre	Angouleme	Rue Abbe Rousselot	Double-sens	Double-sens	494	29 700,00 €
13-3	13-3 Angouleme - Champ de Manoeuvre	Soyaux	Rue Abbe Rousselot		Zone 30	443	26 600,00 €
14-1	Champ de Manoeuvre - L'Isle d'Espagnac	Soyaux	Boulevard Jean Jaurès	Piste cyclable		387	21 300,00 €
14-2	Champ de Manoeuvre - L'Isle d'Espagnac	Soyaux	Boulevard Vincent Auriol	Piste cyclable		739	3 700,00 €
14-3	Champ de Manoeuvre - L'Isle d'Espagnac	L'Isle d'Espagnac	Route de Montbron		Bande montante	1 724	275 900,00 €
14-4	Champ de Manoeuvre - L'Isle d'Espagnac	L'Isle d'Espagnac	Avenue Jean Jaurès		Zone 30	450	31 500,00 €
15-1	L'Isle d'Espagnac - Les Rochers	L'Isle d'Espagnac	Rue Aristide Briand		Zone 30	1 071	53 600,00 €
16-1	Champ de Manoeuvre - Les Rochers	Soyaux	Chemin d'Entreroches		Zone 30	1 539	107 800,00 €
16-2	Champ de Manoeuvre - Les Rochers	Soyaux	Rue de l'Isle d'Espagnac		Zone 30	312	4 680,00 €
17-1	Soyaux - Garat	Soyaux	Rue d'Epagnac		Zone 30	1 283	38 500,00 €
18-1	Ma Campagne - Voeuil	Puymoyen	Avenue de Navarre		Bandes cyclables	123	38 200,00 €
18-2	Ma Campagne - Voeuil	Puymoyen	Route de Libourne		Bande montante	1 053	10 600,00 €
18-3	Ma Campagne - Voeuil	La Couronne	Route de Libourne		Bande montante	1 317	13 200,00 €
19-1	Ma Campagne - Centre Universitaire	La Couronne	Route de l'Hippodrome		Bandes cyclables	2 362	378 000,000 €
20-1	La Couronne - Nersac	La Couronne	Allée de l'Oisellerie		Bandes cyclables	1 547	247 600,00 €
20-2	La Couronne - Nersac	La Couronne	Route du Grand Maine		Bandes cyclables	2 626	420 200,00 €
21-1	21-1 Basseau - Saint-Michel	Angouleme	Rue Emile Peyronnet		Zone 30	403	28 300,00 €
21-2	Basseau - Saint-Michel	Angouleme	Rue de la Combe		Zone 30	184	12 900,00 €
21-3	21-3 Basseau - Saint-Michel	Saint-Michel	Rue de la Combe		Zone 30	417	29 200,00 €
21-4	Basseau - Saint-Michel	Saint-Michel	Avenue des anciens combattants		Zone 30	378	26 500,00 €
21-5	Basseau - Saint-Michel	Saint-Michel	Rue du Martinet		Double-sens	345	3 450,00 €
22-1	Saint-Michel - Girac	Saint-Michel	Rue Jean Doucet		Zone 30	1 180	76 400,00 €
23-1	Angouleme - Nersac	Saint-Michel	Avenue de la République	-	Bandes cyclables	440	92 400,00 €
23-2	Angouleme - Nersac	Nersac	RD699	Piste cyclable		2 570	12 900,000 €
23-3	23-3 Angouleme - Nersac	Nersac	Rue d'Angoulême	-	Piste cyclable	548	32 900,000 €
23-4	23-4 Angouleme - Nersac	Nersac	Rue d'Angoulême		Bandes cyclables	1 166	244 900,00 €
23-5	Angouleme - Nersac	Nersac	Rue d'Angoulême		Bande montante	344	20 700,00 €
23-6	23-6 Angouleme - Nersac	Nersac	Rue des Artisans		Zone 30 et double-sens	92	5 700,00 €
23-7	23-7 Angouleme - Nersac	Nersac	Rue de l'Union		Zone 30	152	9 120,00 €

Š	Itineraire	Commune	Rue	Aménagement existant	Aménagement proposé	Longueur (m)	Coût HT
24-1	Fleac - Trois-Palis	Fleac	Route de Trois-Palis		Bandes cyclables	262	95 200,00 €
24-2	24-2 Fleac - Trois-Palis	Linars	Route de Trois-Palis		Bandes cyclables	2 249	359 900,000 €
25-1	25-1 Fleac - Linars	Fleac	Route de Fléac		Zone 30	184	12 900,00 €
25-2	25-2 Fleac - Linars	Linars	Route de Fléac		Zone 30	518	36 300,00 €
25-3	25-3 Fleac - Linars	Linars	Rue des Boisdons		Zone 30	089	50 400,00 €
79-1	26-1 Linars - Saint-Saturnin	Linars	Rue de Chevanon		Bandes cyclables	1 433	301 000,00 €
26-2	26-2 Linars - Saint-Saturnin	Saint-Saturnin	Rue du Petit Rouillac		Zone 30	1 850	388 500,000 €
27-1	27-1 Fleac - Saint-Yrieix	Fleac	Rue des Petits Prés		Bandes cyclables	177	1 770,00 €
27-2	27-2 Fleac - Saint-Yrieix	Fleac	Avenue des Plantes		Bandes cyclables	286	17 200,00 €
27-3	27-3 Fleac - Saint-Yrieix	Fleac	Rue Nouvelle		Bandes cyclables	593	35 600,00 €
27-4	27-4 Fleac - Saint-Yrieix	Fleac	Rue du Grand Maine		Zone 30	1 379	13 800,00 €
27-2	27-5 Fleac - Saint-Yrieix	Fleac	Route de Fléac		Piste cyclable	277	58 200,000 €
27-6	27-6 Fleac - Saint-Yrieix	Saint-Yrieix	Route de Fléac		Piste cyclable	270	56 700,00 €
27-7	27-7 Fleac - Saint-Yrieix	Saint-Yrieix	Route de Fléac		Piste cyclable	151	24 200,00 €
27-8	27-8 Fleac - Saint-Yrieix	Saint-Yrieix	Rue de Saint-Jean d'Angely		Bandes cyclables	1 187	190 000,00 €
27-9	27-9 Fleac - Saint-Yrieix	Saint-Yrieix	Rue de Saint-Jean d'Angely	Pistes cyclables unidirectionnelles	nnelles	911	4 560,00 €
28-1	28-1 Nautilis - Saint-Yrieix	Saint-Yrieix	Rue Jean et Constant Priolaud		Zone 30	3 373	371 100,00 €
29-1	29-1 Puymoyen - Stade	Puymoyen	Rue de Peusec	Zone 30		89	9 00,089
29-5	29-2 Puymoyen - Stade	Puymoyen	Rue des Deux-Vallées		Zone 30	89	890,00 €
29-3	29-3 Puymoyen - Stade	Puymoyen	Rue des Ecoles		Piste cyclable	454	95 400,00 €
59-4	29-4 Puymoyen - Stade	Puymoyen	Rue de la Ferme		Piste cyclable	3 373	708 400,00 €

### Axe - Angoulême - Gond-Pontouvre (PN route de l'Isle d'Espagnac)

### **Situation**



Le point dur se situe sur l'itinéraire du schéma de référence identifié "Gond-Pontouvre - L'Isle-d'Espagnac" sur la route de L'Isle d'Espagnac sur la commune du Gond-Pontouvre.

Ce point dur concerne un **passage à niveau** traversant la route de l'Isle d'Espagnac.

Une piste cyclable existe de part et d'autre du passage à niveau.



### Principe d'aménagement

Il est proposé de prolonger les pistes cyclables jusqu'au passage à niveau. Il est nécessaire d'intervenir sur des équipements liés à la voie ferrée.

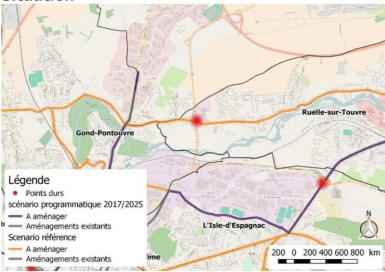


**Evaluation sommaire de l'aménagement : 50 000 € H.T.** 

#### **POINTS DUR SUR LE SCENARIO DE REFERENCE**

### Axe - Ruelle sur Touvre - Saint-Yrieix (giratoire de Villement)

#### **Situation**



Le point dur se situe sur l'itinéraire du schéma de référence identifié "Ruelle - Saint-Yrieix" sur la route de Gond-Pontouvre sur la commune de Ruelle-sur-Touvre. Ce point dur concerne un giratoire de grande taille au niveau du carrefour avec la RD1000 voie interdite à la circulation des vélos.



**Giratoire de Villement** 



**Giratoire de Villement** 

### Principe d'aménagement

Il est proposé d'utiliser les espaces de stationnement et de créer une piste cyclable de contournement du giratoire.



Evaluation sommaire de l'aménagement : 45 000 € H.T.

#### **POINTS DUR SUR LE SCENARIO DE REFERENCE**

### Axe - Ruelle sur Touvre - Saint-Yrieix (Pont de Roffit)





Le point dur se situe sur l'itinéraire du schéma de référence identifié "Ruelle - Saint-Yrieix" sur la route de Saint-Yrieix à cheval sur les communes de Saint-Yrieix sur Charente et du Gond-Pontouvre. Ce point dur concerne l'ouvrage de franchissement de la Charente.



Pont de franchissement de la Charente



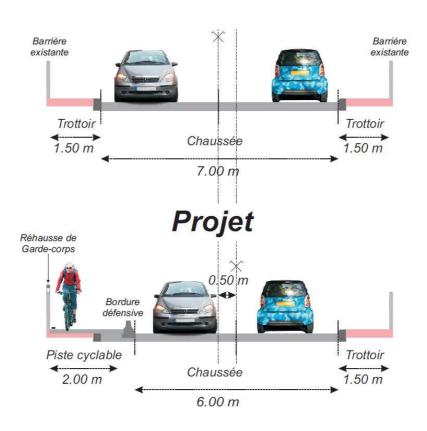
Pont de franchissement de la Charente

Cette section d'itinéraire cohabite avec l'Eurovéloroute n°3.

# Principe d'aménagement

Dans le cadre de la sécurisation de l'Eurovéloroute n°3, le département a fait réaliser une étude. La proposition d'aménagement consiste à recalibrer la chaussée et à réaliser une piste cyclable sur trottoir du côté nord de la chaussée.

# **Existant**





**Evaluation sommaire de l'aménagement : 155 000 € H.T.** 

#### POINTS DUR SUR LE SCENARIO DE REFERENCE

## Axe - Soyaux - Magnac sur Touvre (giratoire de Recoux)

### **Situation**



Le point dur se situe sur l'itinéraire du schéma de référence identifié "Soyaux - Magnac-sur-Touvre" au carrefour entre la RD1000, la rue d'Angoulême (RD699) et la rue des Eaux-Claires sur la commune de Magnac-sur-Touvre. Ce point dur concerne un giratoire de grande taille sur la RD1000, voie interdite à la circulation des vélos.



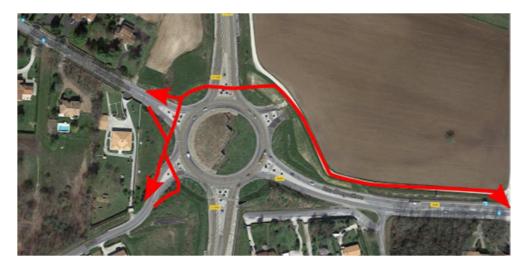


**Giratoire de Recoux** 

Giratoire de Recoux

### Principe d'aménagement

De nombreux délaissés subsistent aux abords du giratoire. Il est proposé d'utiliser ces délaissés pour créer une piste cyclable de contournement du giratoire.

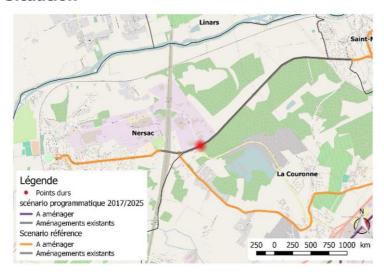


**Evaluation sommaire de l'aménagement : 45 000 € H.T.** 

#### **POINTS DUR SUR LE SCENARIO DE REFERENCE**

### Axe - Angoulême - Nersac (giratoire RD 699)

#### **Situation**



Le point dur se situe sur l'itinéraire du schéma référence identifié "Angoulême - Nersac" au carrefour entre la route d'Angoulême (RD699), la route de Châteauneuf (RD699), la rue Ampère et le boulevard des Villes Jumelées (RD215) à cheval sur les communes de La Couronne et de Nersac. Ce dur point concerne giratoire de grande taille. Une piste cyclable est présente le long de la RD699 du côté Angoulême mais s'interrompt à presque 100 m en amont du giratoire.

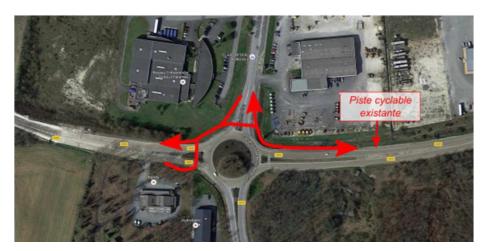


**Giratoire RD699** 

**Giratoire RD699** 

### Principe d'aménagement

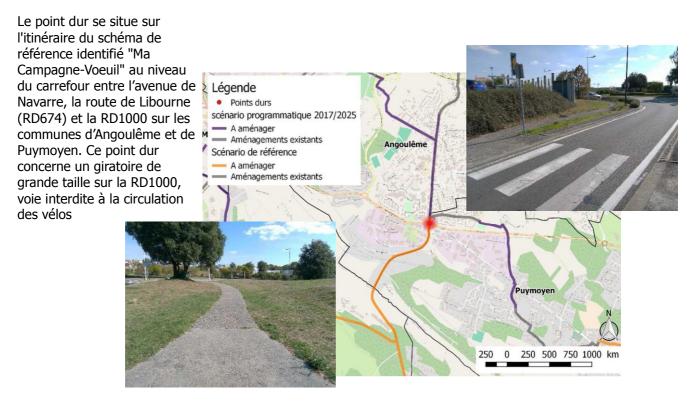
Il est proposé d'utiliser de prolonger la piste cyclable existante et de créer une piste cyclable de contournement du giratoire. Cette piste cyclable nécessitera des acquisitions foncières sur les terrains des entreprises voisines.



Evaluation sommaire de l'aménagement : 55 000 € H.T.

### POINTS DUR SUR LE SCENARIO DE REFERENCE Axe - Ma Campagne — Voeuil (giratoire de Puymoyen)

### **Situation**



### Principe d'aménagement

De nombreux délaissés avec des cheminements existent aux abords du giratoire. Il est proposé de créer une piste cyclable de contournement pour rejoindre la route de Libourne.



Evaluation sommaire de l'aménagement : 60 000 € H.T.

# **MISE EN ŒUVRE**

# **CALENDRIER PREVISIONNEL DE MISE EN OEUVRE**

	2017	2018	2019	2020 - 2025		
PROPOSER UN APPUI TECHNIQUE ET FINANCIER AUX COMMUNES POUR LA ITINERAIRES CYCLABLES	A REALIS	SATION D	ES			
1A - METTRE EN PLACE UN FOND DE CONCOURS POUR LES COMMUNES						
1B - ACCOMPAGNER LES COMMUNES POUR LA RECHERCHE DE FINANCEMENTS						
RECHERCHER LA COHÉRENCE DES AMÉNAGEMENTS ET DES ÉQUIPEMENTS	;					
2A - PROPOSER UN GUIDE TECHNIQUE DES AMENAGEMENTS CYCLABLES						
2B - METTRE EN PLACE DES GROUPEMENTS D'ACHAT POUR LE MOBILIER CYCLABLE						
INCITER LES PORTEURS DE PROJETS ET GESTIONNAIRES D'ÉQUIPEMENTS STATIONNEMENT VÉLO	À PROP	OSER DU				
3A - DEPLOYER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT A L'OCCASION DES AMENAGEMENTS D'ITINERAIRES						
3B -HARMONISER LES NORMES						
3C - METTRE A DISPOSITION UN GUIDE TECHNIQUE DU STATIONNEMENT 3D - PROPOSER UNE OFFRE ADAPTEE SUR LES PRINCIPAUX EQUIPEMENTS DU TERRITOIRE						
METTRE EN PLACE DES STATIONNEMENTS DE LONGUE DUREE A ACCES RE	SERVE					
4A - DEPLOYER UNE OFFRE DE STATIONNEMENT SUR LES NŒUDS D'INTERMODALITE						
4B - TESTER DES DISPOSITIFS SECURISES SUR CERTAINS POINTS DE L'AGGLOMERATION						
4C - DEVELOPPER LE STATIONNEMENT DANS LES PARKINGS EN OUVRAGE						
POURSUIVRE ET FAIRE ÉVOLUER LE SERVICE PUBLIC DE LOCATIONS DE VÉLOS MOBILI'CYCLE						
5A - POURSUIVRE MOBILI'CYCLE ET INTEGRER LE SERVICE A LA MAISON DES MOBILITES						
5B - ETUDIER UNE GESTION DES LOCATIONS PERMETTANT L'OPTIMISATION DU PARC DE VELOS						
DEVELOPPER L'OFFRE DE SERVICES ET LA FAIRE CONNAÎTRE						
6A - DEPLOYER DES BORNES D'ENTRETIEN EN LIBRE SERVICE						
6B - FACILITER L'ACCES AUX SERVICES DE REPARATION						
6C - DEVELOPPER L'APPRENTISSAGE						
6D - PERMETTRE L'EMERGENCE D'OFFRE DE LOCATION VERS DES PUBLICS SPECIFIQUES						
PROMOUVOIR LE VÉLO AU QUOTIDIEN : FAIRE CONNAÎTRE ET SENSIBILIS	ER					
7A - INFORMER LES CYCLISTES SUR LES OFFRES DE SERVICES						
7B - SENSIBILISER LES HABITANTS, LES SALARIES, LES ETUDIANTS AUX MOBILITES ACTIVES ET AU PARTAGE DE LA VOIE						
7C - CREER DES TEMPS FORTS DE PROMOTION DE LA PRATIQUE						
FAIRE EMERGER UNE CULTURE COMMUNE						
8A - PROPOSER UNE CONFERENCE ANNUELLE DU VELO						
8B - PARTAGER UN SUIVI DE LA POLITIQUE CYCLABLE						
ASSURER UN SUIVI DE LA POLITIQUE VELO ET MESURER L'EVOLUTION DE	S PRATI	QUES				
9A - METTRE EN PLACE DES OUTILS DE SUIVI DES ACTIONS ET D'EVALUATION DE LA POLITIQUE CYCLABLE						
9B - MESURER L'EVOLUTION DES PRATIQUES						

Ce calendrier prévisionnel de mise en œuvre illustre la phasage dans lequel les différentes actions du schéma cyclable d'agglomération pourraient être engagées.

Il indique plutôt une tendance au moment de la réalisation du schéma et la volonté d'un schéma pragmatique, dont la plupart des actions peuvent être engagées à court terme.

En effet, ces perspectives seront amenées à évoluer en fonction notamment :

- des orientations et priorités de GrandAngoulême (moyens humains et financiers)
- de l'évaluation des actions engagées et du partage qui en sera fait avec les partenaires de la politique cyclable

Des ajustements du plan d'actions ou de ses modalités de mise en œuvre seront réalisés le cas échéant.

## **GLOSSAIRE**

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

BHNS: Bus à Haut Niveau de Service

CAUE : Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement

CEREMA: Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et

l'aménagement

CVCB: chaussée à voie centrale banalisée

EDVM : enquête déplacements ville moyenne

EV3: Eurovéloroute n°3 (la Scandibérique)

FFC: fédération française de cyclisme

FFCT : fédération française de cyclotourisme

GSM: Global System for Mobile Communications

LGV: ligne à grande vitesse

MI: mètres linéaires

OPAH-RU: Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat de Renouvellement Urbain

PDE : Plan de déplacement d'établissement

PDU : plan de déplacements urbains

PLH: programme local de l'habitat

PLUi-HD: Plan local d'urbanisme intercommunal – Habitat Déplacements

PN: passage à niveau

RD: route départementale

RN: route nationale

SCOT : schéma de cohérence territoriale

STGA: société des transports de GrandAngoulême

TEPos: territoire à énergie positive

V92: Véloroute n°92

VAE : vélo à assistance électrique

VTT : vélo tout terrain ZI: zone industrielle