

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DU PERIGORD VERT

LIVRET 1 : ETAT DES LIEUX, ENJEUX, PERSPECTIVES

Recommandations aux Autorités Organisatrices des Mobilités,
aux Maîtres d'ouvrages et aux Gestionnaires pour la réalisation,
l'entretien et les services aux usagers

Développer les mobilités en Périgord Vert

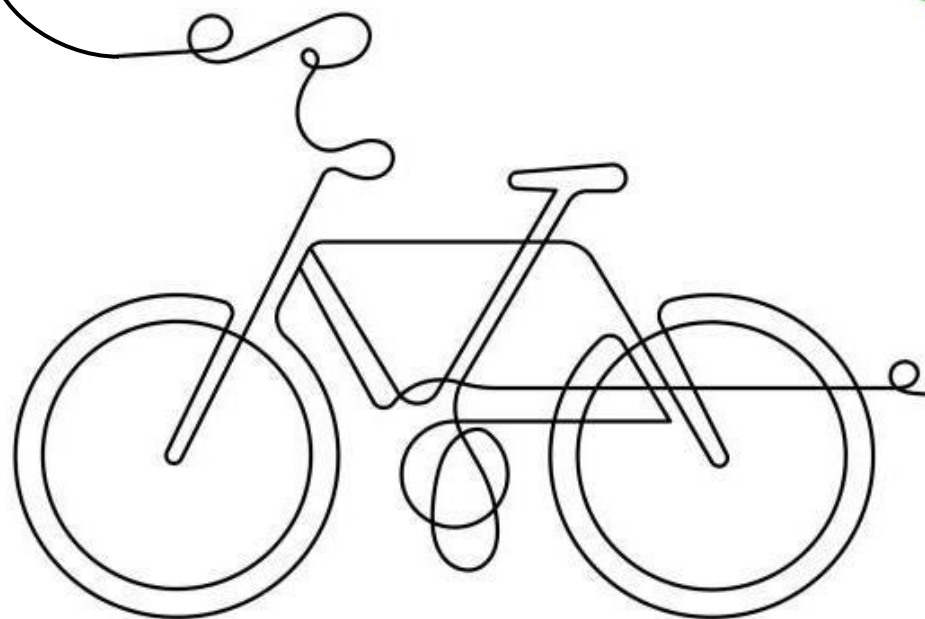


Table des matières

Introduction, des généralités bonnes à savoir

Pratique du vélo en Périgord Vert

Géographie cyclable du territoire

Infrastructures cyclables actuelles et projetées : hiérarchie et enjeux

Communication/promotion des itinéraires actuels

Conclusion : Tous à vélo ?

Enjeux et scénarios

1 Introduction, des généralités bonnes à savoir

1.1 Définition d'un schéma directeur cyclable

DÉVELOPPER LA PRATIQUE DU **VELO DU QUOTIDIEN** TOUT EN RENFORÇANT VÉLO LOISIR ET TOURISTIQUE

		
Quotidien	Loisirs/balade	Tourisme
5 km maximum en vélo ou 10 km maximum en vélo assistance électrique VAE Trajet récurrent d'un point A à un point B	De 5 à 70 km selon les pratiquants Pratique occasionnelle (balade) à régulière (sportive) Boucle	40 à 70 km par jour 300 à 500 km hebdomadaires D'un point A à B
Déplacements quotidiens : travail, études et école, loisirs, achats, démarches, visites. Distances courtes en zone urbaine et sur des liaisons entre communes. Trajet direct sûr avec des aménagements cohérents. Recherche d'un stationnement à proximité immédiate du pôle de destination ou de correspondance. Vélo standard ou VAE, parfois vélo cargo.	Promenade, utilisation familiale, récréative et touristique. Destinations variées, distances moyennes dans et hors agglomération. Généralement à la belle saison. Recherche d'un trajet, agréable, bucolique, sécurisé avec des aménagements confortables et séparation des usages.	Vacances à vélo (voyages et visites) ou vacances et vélo (détente, découverte et visite à vélo). Vacances à vélo : longue distance hebdomadaire (300 à 500 km), recherche d'itinéraires agréables, sécurisés (si possible en site propre) et services spécialisés (hébergement, stationnement, réparation, train + vélo). Vacances et vélo : 30 km quotidien maximum avec recherche d'un cadre agréable et d'itinéraires jalonnés et sécurisés.

Il existe aussi la pratique sportive intensive, ici hors sujet.

Pour le vélo quotidien, il faut considérer **qu'au-delà de 5 km en vélo traditionnel et 10 km en vélo à assistance électrique (VAE), soit 30 minutes maximum, le vélo n'est plus attractif**. A noter que la **moitié des déplacements du quotidien fait moins de 5 km dans les territoires ruraux soit moins de 15 minutes en VAE** (Fédération des Usagers de la Bicyclette FUB 2023 « Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural »).

Un schéma directeur **cyclable n'a aucune assise juridique et peut donc bénéficier d'un contenu à la carte**. Il faut noter que **l'adoption d'un tel schéma permet de garantir une certaine cohérence dans la conception de la politique cyclable**. Cette ligne directrice permet aux territoires concernés de participer à un réseau national de territoires cyclables, une reconnaissance qui permet aussi de bénéficier de diverses aides d'investissement ou d'animation.

Le schéma directeur cyclable du Périgord Vert est donc ici conduit pour **déterminer les conditions de réussite** d'une politique locale en faveur de la pratique **du vélo quotidien**, avec un objectif d'amélioration et de développement des déplacements en vélo **des habitants** du Périgord Vert. Le schéma présenté ici :

- Constitue un état des lieux de la pratique cyclable actuelle et de ses possibilités de développement ;
- S'adapte au territoire et à la population qui y vit (caractéristiques géographiques et socio-économiques) ;
- Valorise la cohérence des initiatives et des réflexions menées en milieu rural peu dense ;
- Livre des propositions pour l'engagement ou le complément d'une politique cyclable locale.

Il ne faut pas confondre le schéma directeur cyclable avec le plan de circulation ou le plan de jalonnement, dont il constitue le préalable.

Le plan de circulation constitue la partie opérationnelle détaillée : il hiérarchise le réseau routier avec la conception d'itinéraires dédiés et des aménagements pour les usagers du vélo (quel itinéraire sur quel revêtement avec quelle sécurité et dans quel territoire).

Il ne faut pas non plus le confondre avec le plan de jalonnement (plan des différents panneaux à installer notamment en voie partagée et aux carrefours).

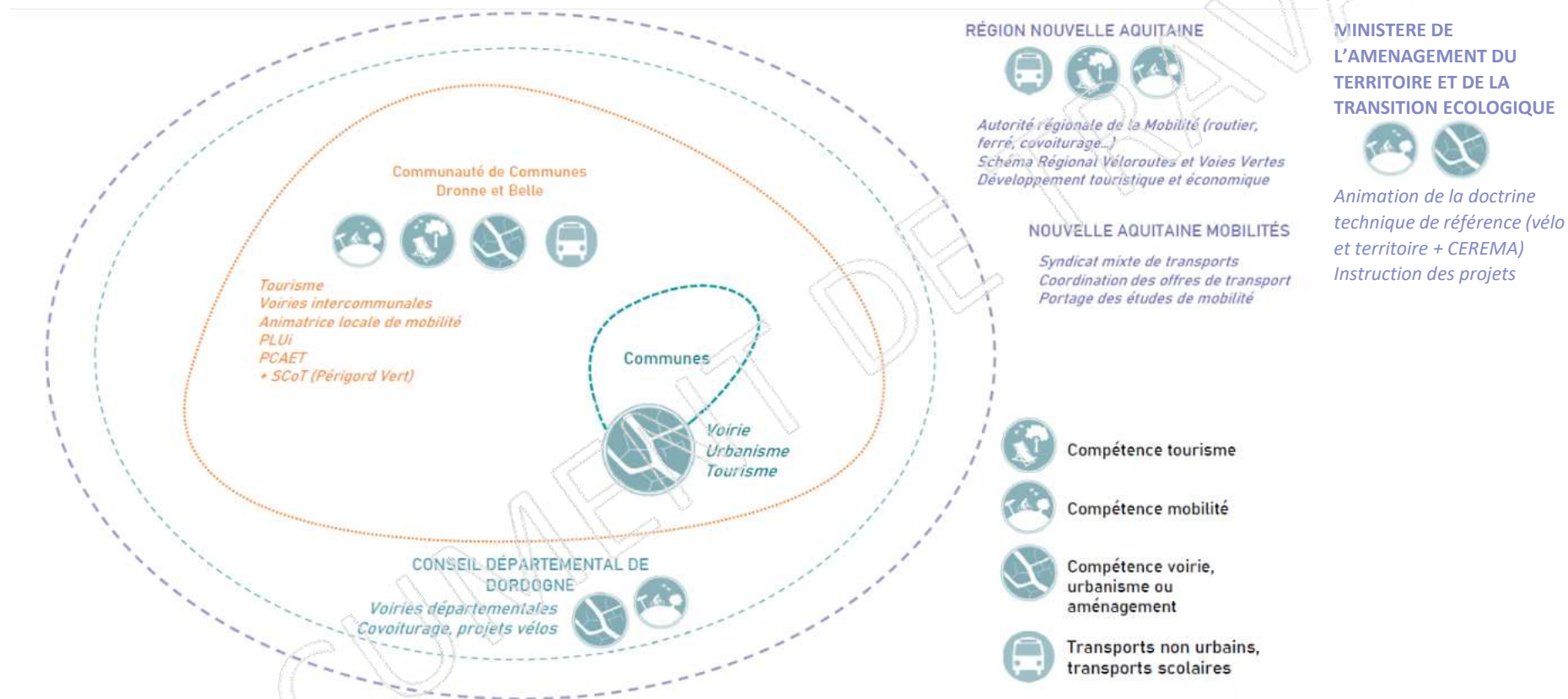


Conditions de réussite en Périgord Vert :

- **Tabler sur des liaisons de proximité entre 0 et 10 km maximum (selon vélo classique ou assisté).**
- **Le vélo du quotidien recherche des stationnements de proximité immédiate.**

1.2 La compétence du schéma directeur cyclable

Comme le schéma n'a pas d'assise juridique, la compétence de sa conception peut relever des domaines économiques, sociaux, voirie, mobilités des EPCI. Le diagnostic de mobilités de la CC Dronne et Belle comporte un schéma qui résume l'exercice des compétences liées à la mobilité et donc au cyclable :



En ce qui concerne la mise en œuvre des aménagements cyclables, il existe donc une multitude d'acteurs qui interviennent dans ce domaine du fait de leurs compétences, que ce soit pour de la conception ou de la réalisation : communes, communautés de communes, Département et même Région et Etat dans le cadre du Schéma national des Véloroutes et Voies Vertes.

1.3 La sécurité des cyclistes en milieu rural : gageure essentielle à la pratique du vélo quotidien selon la FUB

Le constat de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) dans sa note de position de novembre 2023 « **Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural** » est catégorique - SIC :

- « **L'obstacle principal au passage de la voiture au vélo est que la pratique de ce dernier est considérée comme dangereuse.** [...] Elle s'appuie sur une réalité indéniable : en 2022, près de 2 personnes tuées à vélo sur 3 circulaient hors-agglomération ». (ONISR, observatoire national sécurité routière)
- « Aujourd'hui, **82% des habitants en milieu rural trouvent que, pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est dangereux** (FUB, baromètre des villes cyclables, rapport d'analyse mars 2022). Avec des limitations de vitesse pouvant aller jusqu'à 90 km/h et des aménagements cyclables hors agglomération qui se limitent souvent à des bandes cyclables, on ne peut décemment parler de partage de la route. »

C'est aussi ce que les études locales réalisées en Périgord Vert constatent :

- « Les voies vertes sont à ce jour essentiellement utilisées pour des activités de loisirs. Elles pourraient être davantage utilisées pour des trajets pendulaires ou professionnels si un gros travail de sensibilisation de la population était mis en place. En effet, il est important de sensibiliser la population au fait que les routes des Dordogne sont dangereuses pour les deux roues du fait du différentiel de vitesse entre la voiture/camion et le vélo, mais qu'il existe des solutions sécurisées. C'est pourquoi, pour permettre à la population de se déplacer avec ce moyen de transport, les aménagements de voirie sont indispensables. » *Source : Portrait de mobilité du Périgord Vert MOVER 2020.*
- « Pas de problème de congestion mais des problématiques spécifiques à traiter : limitation des vitesses, itinéraires poids-lourds, sécurisation des déplacements et partage de l'espace. » *Source : Plan de mobilités Dronne et Belle 2024.*

Quelques éléments de réflexion intéressants suggérés au niveau national :

- « La France comptait au 1er janvier 2022 près de 1,1 million de kilomètres de routes, dont plus des 2/3 sont situées hors agglomération. Cela en fait l'un des réseaux routiers les plus denses du monde » *Ministère de la transition écologique, chiffres clés des transports, mars 2023.* Ce constat souligne la **pertinence d'une approche par des aménagements cyclables, donc sur le réseau routier existant.**
- « **Les aménagements cyclables sont gage de l'arrivée d'un nouveau public à vélo**, conquis par des trajets d'exceptions sur de petites routes au milieu des bourgs et espaces naturels. » *Source : Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural FUB 2023.* NDLR : On peut considérer **qu'il en est de même pour les équipements individuels** : les vélos assistance électrique rendent la pratique abordable.



Conditions de réussite en Périgord Vert :

- **Constats nationaux : garantir et promouvoir la sécurité des cyclistes par des actions dédiées comme des aménagements cyclables, un apaisement de la circulation, une campagne de sensibilisation routière.**

1.4 Cadre national des aménagements cyclables préconisés en milieu rural

Obligations légales (depuis 2019)

- Pour les voies situées en agglomération

L'article **L. 228-2 du Code de l'Environnement** indique que "A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. "

Cette obligation légale se réalise donc **en fonction des "besoins et contraintes de circulation"**.

- Pour les voies hors agglomération

L'article **L. 228-3 du Code de l'Environnement** indique que "A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière. "

Cette obligation légale se réalise donc **en fonction "du besoin réputé avéré"** et si cela est **"techniquement ou financièrement possible"**. Le **besoin est réputé avéré** si l'itinéraire cyclable est inscrit dans **un plan de mobilités, un plan de mobilités simplifié, le schéma régional SRADET ou encore le schéma national des véloroutes**.

En pratique : quels aménagements pour les collectivités

Il existe une multitude d'aménagements possibles pour encourager la pratique du vélo au quotidien, si bien qu'afin de s'y retrouver, les collectivités qui souhaitent développer une politique cyclable disposent d'un guide des aménagements cyclables pour se familiariser à l'instar de la CCPR (communauté de communes du Périgord Ribérais).

Ces guides se basent sur les données Cerema référencées en annexes, mais peuvent aussi se compléter avec des références plus locales (Département Dordogne par exemple). L'objectif du présent schéma n'est pas de constituer un catalogue de ces aménagements, mais bien de s'appuyer sur **ceux qui fonctionnent en milieu rural, compte tenu du paramètre de la sécurité**.

Quel type d'aménagement cyclable ? A RETENIR :

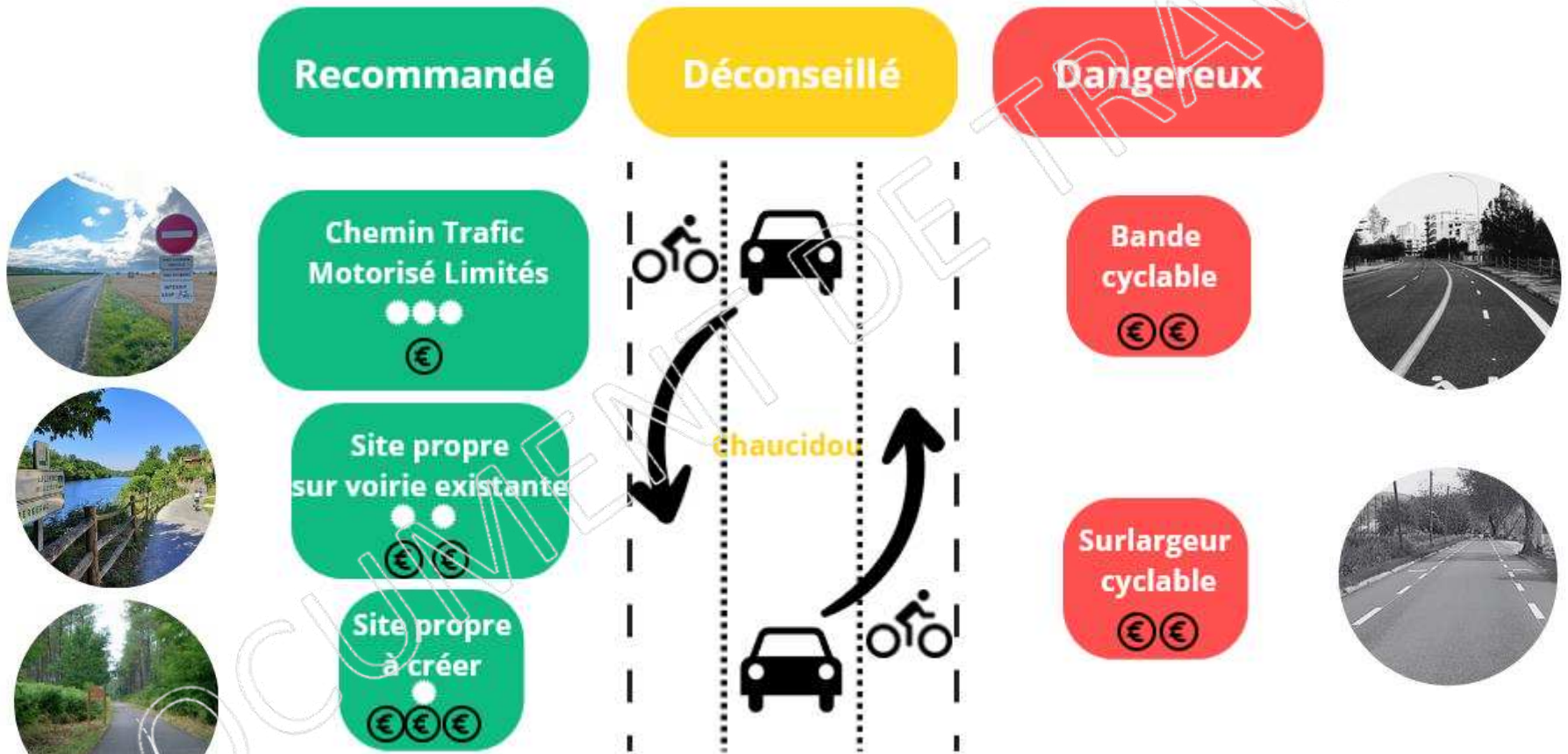
 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
			RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

Tableau d'aide à la décision décrivant le domaine d'emploi des principaux concepts d'aménagements
« Rendre sa voirie cyclable » -
©Cerema – 2021

Compléter avec les préconisations départementales ! (voir partie 4)

Il est important de rappeler ici que dans sa note sur la sécurité des cyclistes en milieu rural, la FUB partage le même objectif que le présent schéma et les collectivités porteuses d'une politique cyclable volontaire à savoir que « **les habitants ne veulent pas d'actions politiques qui mettent une génération à sortir de terre** ». Voici en images les aménagements que cette fédération recommande, **A RETENIR :**

Aménagements dédiés et recommandés en milieu rural :



2 types d'aménagements cyclables sont ainsi recommandés au niveau national en milieu rural :

- Les voies vertes dédiées dites en site propre : sur une voie existante déjà aménagée qui devient donc interdite aux autres véhicules, ou encore les voies vertes créées hors voie existante. Il est à noter que ces dernières mettent « une génération à sortir de terre », cela a ainsi été le cas de la voie nationale Flow Velo, qui, pour sa configuration en site propre sur l'ancienne voie ferrée Thiviers-Marthon a nécessité plus de 20 ans de concertation entre le projet et son achèvement.
- Les véloroutes (partagées avec les autres véhicules) avec trafic motorisé limité (ex : riverains et engins agricoles). Pour le partage de ces voies, il faut retenir les conditions de sécurité du tableau d'aide à la décision du Cerema présenté antérieurement quant à la limitation graduelle du trafic motorisé étudié.

La définition exacte des véloroutes et voies vertes est disponible en annexes.

En matière de délai de réalisation, ce sont les tronçons partagés qui sont les plus favorables : on peut ainsi compter sur une durée estimative de deux années entre la conception et la réalisation sur une voie existante. A noter qu'en milieu rural, sur des voies partagées, il faut davantage signaler la présence du vélo pour y porter attention, et ce même si le code de la route s'applique.

Les bandes cyclables, surlargeurs cyclables et chacidous (aussi appelées Chaussées à Voie Centrale Banalisée) **ne seront pas considérées comme solutions d'aménagement cyclable dans le présent schéma compte tenu de leur dangerosité** (même s'il existe des exceptions locales).

Le tableau ci-dessous inventorie quelques chiffres réalistes en ce qui concerne le coût des aménagements privilégiés :

Type d'aménagement	Coût estimatif en euros TTC
Voie Verte à créer en site propre	125 000 euros /km environ (hors acquisitions foncières) entre 1 000 à 1 500 €/mètre linéaire
Jalonnement (voie partagée avec panneaux dédiés, carrefour à piqueter, etc.)	3 500 euros/km : entre 2 à 5 €/mètre linéaire
Abris sécurisés vélos	10 000 euros/abri
Station de recharge solaire autonome 4 vélos	13 000 euros/station
Zones à vitesse modérée en centre-bourg (avec ralentissements type plateau surélevé, écluses, etc.)	Apaisements de bourgs de 100 000 euros à 300 000 euros en fonction des bourgs

On peut en déduire que consacrer des investissements dédiés à une politique cyclable en site propre peut conduire à sa limitation compte tenu des coûts d'investissement pour une voie dédiée à créer. Cela est donc contreproductif puisque l'objectif est de développer la pratique cyclable dès demain.

Conditions de réussite en Périgord Vert :

- Exclure la conception de bandes cyclables, surlargeurs cyclables et chacidous des aménagements projetés compte tenu de leur dangerosité.
- Favoriser les voiries déjà existantes car les voies à créer mettent une génération à sortir de terre (coûts, concertation).
- Se référer aux critères nationaux (Cerema) pour conditionner les voies existantes aux critères de sécurité.

1.5 Les aides individuelles pour le développement de la pratique cycliste

Une enquête sur l'efficacité des aides financières pour développer l'usage du vélo (FUB/ Inddigo 2010) étudie l'impact des principaux systèmes en France comme à l'étranger. L'efficacité la meilleure revient aux **aides à l'achat de VAE, à la création d'une indemnité kilométrique (entreprises) et aux subventions pour un accompagnement plus « personnalisé »** (Plan Déplacements Entreprise, auprès des associations cyclistes...).

https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Enquete/etude_recensement_des_aides_velos.pdf

Cependant, l'enquête date de 2010. Désormais, les aides à l'achat paraissent moins pertinentes que les **locations moyenne à longue durée (de 1 à 3 mois)** qui constituent davantage une incitation à la pratique et donc par la suite à l'acquisition individuelle. Ainsi l'utilisateur « se teste » par la location, louant même jusqu'à 2 fois avant de procéder à un achat (source : retour d'expériences CCPL et CCPR).



Centre Sports Nature intercommunal – Montagnier -
Communauté de communes du Périgord Ribéracois

Conditions de réussite en Périgord Vert :

- La location longue durée de vélos est plus incitative que la prime à l'achat pour initier une pratique durable.

2 Pratique du vélo en Périgord Vert

2.1 Une pratique davantage touristique et de loisirs que du quotidien

A. Faible pratique des actifs

La pratique du vélo dans les déplacements quotidiens reste peu développée sur des courts trajets dans le Périgord Vert, même si quelques véhicules sont désormais remarqués ici et là ponctuellement (vélocargo, VAE, etc.). Les raisons de sécurité précédemment citées (absence de balisage, voies étroites, vitesses de circulation des automobilistes, etc.) ainsi que le relief du territoire (voir partie suivante) peuvent l'expliquer, tout comme l'absence de communication dédiée (image, promotion).

Intercommunalité	Aucun déplacement	Marche à pied	Vélo	Deux-roues motorisés	Voiture	Transports en commun
CC du Périgord Ribéracois	7,2	4,5	0,5	1,0	85,7	1,1
CC Dronne et Belle	7,4	5,0	0,7	1,5	84,4	1,0
CC du Périgord Nontronnais	8,3	4,8	0,8	0,4	85,1	0,6
CC Périgord-Limousin	9,1	6,5	0,8	1,2	80,8	1,6
CC du Pays de Saint-Aulaye	8,0	4,1	0,4	1,1	85,0	1,3
CC Isle-Loue-Auvézère en Périgord	10,1	5,8	0,9	0,9	79,6	2,7

Tableau : Modes de déplacement domicile-travail

Source : Insee – RP 2020

Variables utilisées :

Part des actifs en emploi sans mode de déplacements

Part des actifs se rendant au travail en marchant

Part des actifs se rendant au travail à vélo

Part des actifs se rendant au travail en deux-roues motorisé

Part des actifs se rendant au travail en voiture

Part des actifs se rendant au travail en transport en commun

Moyenne simple	6,4	4,3	1,2	1,2	84,7	2,2
Moyenne simple du territoire sélectionné	8,3	5,1	0,7	1,0	83,4	1,4
Minimum	2,8	0,8	0,2	0,2	60,9	0
Maximum	15,8	13,4	9,4	2,7	91,9	19

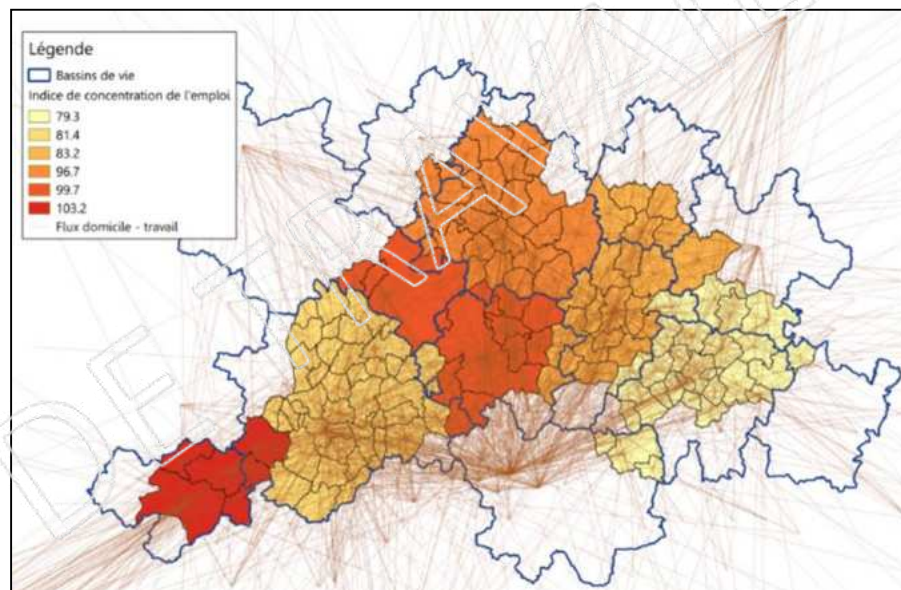
La moyenne simple et le minimum/maximum correspondent à l'échelon régional

Dans le cas des déplacements domicile-travail donc du quotidien, **ce sont près de 83% des actifs ayant un emploi qui se déplacent en voiture, camion ou fourgonnette**, cela est à mettre en parallèle avec le manque de transports en commun : **la voiture est donc choisie à défaut d'offre alternative crédible**. Ainsi sur le Périgord Vert, 89,4% des ménages disposent au moins d'un véhicule (*source : portrait mobilités Mover 2020*). Il faut noter qu'une part non négligeable des actifs n'utilise pas de moyen de transport ou se rendent à pied sur leur lieu de travail : il s'agit en grande partie des agriculteurs vivant sur leur ferme ou exploitation agricole, mais aussi de certains artisans, et dans une moindre mesure, de ceux qui pratiquent le télétravail.

Les flux pendulaires révèlent que les pôles d'emplois attirent cependant un certain nombre de travailleurs alentours susceptibles d'utiliser le vélo alternativement à la voiture dans ses mobilités du quotidien : Ribérac, Nontron, Thiviers, La Roche-Chalais, Brantôme et Excideuil. Les flux de proximité sont plus importants autour de Nontron, Thiviers et Ribérac.

Les statistiques INSEE ne permettent pas d'étudier le flux pendulaire entre les pôles d'emplois et les communes alentours, seuls les actifs ayant un emploi dans la commune de résidence sont répertoriés, ils n'en constituent pas moins une cible adaptée à la pratique cyclable quotidienne soit **le tiers des actifs**. (28 434 actifs occupés soit **près de 9 500 actifs concernés** (INSEE 2021)).

Flux [Domicile ; Travail] – carte n°1



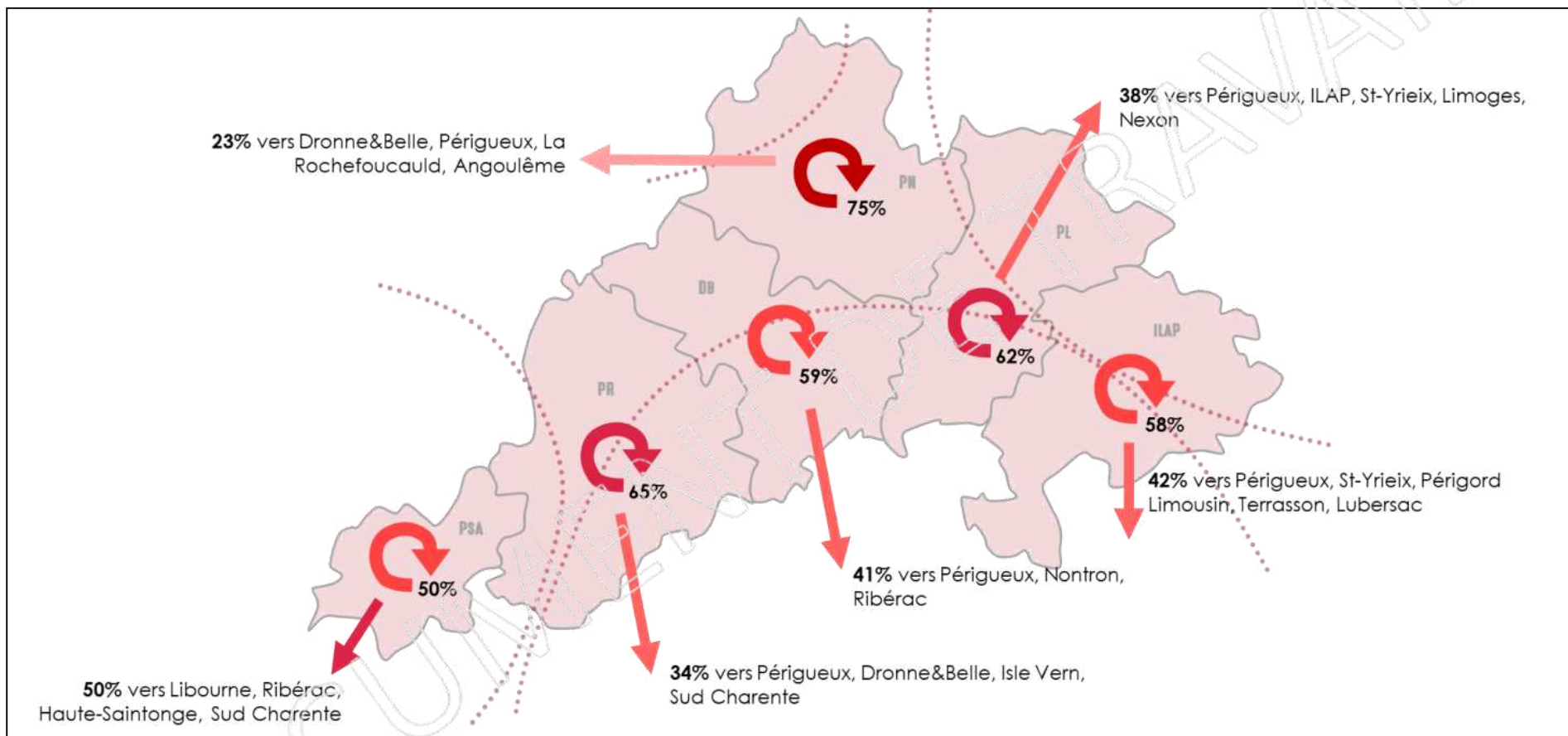
Source : Diagnostic territorial du Contrat Opérationnel de Mobilité – Pays Périgord Vert - 2025
Données : Insee 2018



Conditions de réussite en Périgord Vert :

- Les flux en étoile autour des bourgs principaux sont un enjeu pour les mobilités quotidiennes et cyclables : nécessité d'y porter une attention au regard des conditions de circulation créées (voies partagées, conflits poids-lourds, etc.).
- L'évasion territoriale des actifs vers les territoires voisins fluctue entre 25 et 50 % (voir carte suivante), mais environ 9 500 actifs travaillent dans leur commune de résidence, une population à cibler.

Flux [Domicile ; Travail] – carte n°2



Source : Diagnostic territorial du Contrat Opérationnel de Mobilité – Pays Périgord Vert - 2025
Données : Insee 2018

Un taux d'évasion conséquent des actifs vers les territoires voisins (à mettre en parallèle avec l'indice de concentration des emplois plutôt élevé sur chaque intercommunalité), révélateur d'un public d'actifs non concerné par la pratique cyclable.

Les entreprises et les modes de déplacement de leurs salariés ont fait l'objet d'une enquête en 2025 par les étudiants de l'Institut Universitaire Technologique Carrières Sociales de Périgueux (Analyse des déplacements domicile-travail des salariés).

Cette enquête confirme que la pratique cyclable n'est pas d'actualité chez la majorité des salariés qui, si on écarte le premier critère de la distance, choisissent la voiture pour sa **rapidité**, son **confort** (intempéries, enfants, chargement), même dans un rayon inférieur à 10 km de leur lieu de travail. La question de la **sécurité**/dangerosité des routes (relief, virages) est aussi mise en avant.

De plus, **les entreprises ne sont pas équipées pour les besoins éventuels des cyclistes du quotidien** : douche, consignes sécurisées, vestiaires casques/vêtements de pluie, recharges possibles. Cette enquête sensible rejoint les statistiques officielles.



Conditions de réussite en Périgord Vert :

Chez les actifs, la pratique cyclable du quotidien ne relève à l'heure actuelle que d'une pratique occasionnelle (absence d'équipements en entreprise) sous condition d'itinéraires sécurisés et de distances plus raccourcies (les 10 km sont vraiment la limite).

B. Forte proportion des populations en « fragilité d'âge » (enfants et personnes âgées)

L'analyse statistique de l'âge des populations du Périgord Vert (INSEE RGP 2021) permet d'ores et déjà de déterminer les besoins prioritaires de la population au niveau cyclable :

- Part des moins de 15 ans : 12,3 % soit près de 9 900 habitants sur 80 228.
- Part des moins de 20 ans : 16,5 % soit près de 13 300 habitants et 3 400 habitants entre 15 et 20 ans.
- Part des 60-80 ans : 31 % soit près de 25 000 habitants.
- Part des plus de 65 ans : 33,2 % soit plus de 26 500 habitants.

La forte proportion de personnes entre 60 et 80 ans oblige à prévoir des dispositifs de promotion axés vers ce public pour qu'il se remette au vélo (remise en confiance, appréhension, adaptation). Cela passe nécessairement par de la proposition de location moyenne à longue durée de vélos adaptés type triporteurs qui assurent une stabilité. Par ailleurs, ces vélos peuvent aussi intéresser les actifs (chargement).

Les enfants de moins de 15 ans sont désormais identifiés comme une catégorie sédentaire et pour laquelle il faut porter attention. La mécanique du vélo leur est inconnue : le vélo est ainsi peu attractif au regard de la trottinette électrique, même s'il est gage de sport (source : ateliers jeunes, semaine mobilités CCPSA).

Notons que ces moins de 15 ans représentent autant de population que les actifs résidant sur leurs communes (on peut élargir le spectre aux moins de 18 ans).

L'objectif général est ainsi de permettre aux populations d'intégrer un mode actif, plutôt que passif. La carte santé par la mobilité active est à promouvoir auprès de nos publics en milieu rural (« effet bol d'air » à valoriser) et notamment les actifs. Pour rappel, en France 70 % des actifs se rendent au travail en véhicule motorisé, c'est 83 % en Périgord Vert, à défaut de transports en commun.



Conditions de réussite en Périgord Vert :

Compte tenu de l'âge des populations en Périgord Vert, le besoin de la population pour le vélo quotidien porte sur :

- la **garantie de sécurité** du réseau cyclable nécessaire à sa promotion.
- la **question de confiance** dans son équipement individuel et ses capacités : assistance électrique, stabilité pour s'y « remettre » pour les seniors ou des publics qui ont perdu l'habitude de la pratique cycliste, connaissance de son équipement nécessaire à sa réparation.
- les seniors et les jeunes sont autant si ce n'est davantage des cibles à enjeux que les actifs résidant dans leurs communes.

Indirectement, la question cyclable vient impacter la pratique sport-santé de la population en général.

C. Une pratique touristique et de loisirs en plein essor

Pratique

Les offices de tourisme du Périgord Vert constatent que **les populations locales font partie des clientèles touristiques et elles constituent donc une cible d'usagers pour la pratique cyclable**, répertoriée en tant que telle. Ils confirment que localement, le vélo se pratique surtout en loisir familial : grands-parents du coin avec petits-enfants en vacance, amis de passage...

En matière d'aménagements, on peut relever :

- des boucles locales « familiales ». Elles ne seront pas étudiées et recensées ici car elles ne correspondent pas à la définition d'un maillage du quotidien et relèvent bien d'un parcours d'agrément sportif (fort dénivelé), de loisirs ou touristique (châteaux, campings, etc.). Elles font l'objet d'une promotion locale à juste esient.

Ces boucles touristiques participent au développement de la pratique du vélo quotidien auprès de nos habitants (mise en confiance).

- une offre sportive développée : boucles départementales de randonnée à VTT, centre du VTT à Montagnier, initiatives locales comme les boucles sportives du Véloclub Nontronnais : en matière de tourisme et de loisirs, la pratique du vélo et du VTT connaît un essor certain.

Les pratiquants actuels constituent un relais intéressant pour évaluer la cyclabilité des routes locales (facilité, dangerosité) : cf. tableau des clubs cyclistes page suivante.

Projets de développement du réseau cyclable touristique

Les offices de tourisme travaillent au développement de liaisons et boucles touristiques cyclables avec équipements sécurisés et aménagements dédiés. Pour les communautés de communes Dronne et Belle, Périgord Nontronnais, Périgord Limousin et Isle Loue Auvézère en Périgord, 2 types de tracés :

- Itinéraires entre les principaux pôles du territoire et secondaires (Nontron, Brantôme, Thiviers, Excideuil, Mareuil, La Coquille, Lanouaille, etc.) : ces itinéraires constitueraient des liaisons touristiques sécurisées et jalonnées avec des trajets recherchés les plus directs possibles, mais sources d'agrément ;
- Boucles touristiques de loisirs en passant par les gros sites d'attrait touristique (lieux de visite et d'hébergement/restauration).

Les 2 offices de tourisme du Pays de Saint-Aulaye et du Périgord Ribéracois valorisent déjà ces équipements depuis St-Aulaye et Montagnier (cf. partie suivante).



Conditions de réussite en Périgord Vert :

Si le besoin touristique et de loisirs se fait plus ressentir, les professionnels du tourisme notent que le réseau cyclable doit servir tant aux touristes qu'aux habitants, ceux-ci pouvant d'ailleurs devenir les meilleurs ambassadeurs du réseau cyclable.

Les boucles touristiques participent au développement de la pratique du vélo quotidien auprès de nos habitants (mise en confiance en pratique familiale).

Les clubs cyclistes constituent un relais intéressant pour évaluer la pratique cyclable sur les routes locales (facilité, dangerosité).

Les projets d'itinéraires touristiques directs entre les principaux pôles du territoire peuvent constituer une base pour le vélo de proximité.

Les offices de tourisme sont des relais de communication locale reconnus en matière d'itinérance douce, ils répondent tant à une demande locale qu'internationale.

2.2 Des actions locales en plein essor

A. Des maîtres d'ouvrages publics impliqués, aussi en matière d'animation

Toutes les intercommunalités du Périgord Vert interviennent en matière de politique cyclable depuis quelques années.

- La communauté de communes du Périgord Ribéracois a élaboré son schéma en 2022 et abouti à un plan de jalonnement en 2023. Celui-ci prévoit une connexion aux communes alentours de la CCPR.
- Les communautés de communes Dronne et Belle, Périgord Nontronnais, Périgord Limousin et Isle Loue Auvézère en Périgord coordonnent leurs réflexions sur les mobilités dans le cadre du Contrat d'Objectif Territorial souscrit avec l'agence Ademe. Elles souhaitent aboutir à un schéma directeur cyclable complémentaire d'une réflexion également touristique et sont lauréates de l'appel à projets AVELO 3 de l'Ademe. Elles ont mené différentes études liées à la mobilité, aussi avec le programme Petites Villes de Demain (plans-guides mobilités de Dronne et Belle, réflexion sur les mobilités de Isle Loue Auvézère en Périgord).
- La communauté de communes du Pays de St-Aulaye a élaboré un plan de mobilités simplifié. Elle est lauréate de l'appel à projets AVELO 3 de l'Ademe dans le cadre d'un partenariat mené avec le Pays de la Vallée de l'Isle.

Les communautés de communes contractualisent avec la Région Nouvelle Aquitaine et avec l'aide du Pays Périgord Vert, un contrat de mobilités COM qui prend en compte la nécessité de créer une offre de location cyclable.

Plus généralement, les documents de planification en urbanisme ou en matière d'économie d'énergie ont conduit les intercommunalités et les communes à se questionner sur leur politique cyclable.

Parmi les dynamiques mises en œuvre, on peut faire état du **développement de l'offre et de sa promotion** :

- **Liée à la Flow Velo** : itinéraires cyclables touristiques complémentaires, location de vélos de la part de gîtes, réflexion sur le développement de vélos en libre-service (Nontronnais) ;
- **Liée à la promotion du VAE et même VTAE** : la commune de Nontron loue des vélos depuis 2017 (5 vélos sur 8 initiaux), ce service est davantage à destination des touristes (durées de location à la semaine avec tarifs équivalents au secteur privé) tout comme pour le centre sport de la CCPR à Montagrier qui dispose d'une flotte conséquente en VAE et VTAE disponible jusqu'à 2 semaines, mais la CCPR réfléchit par ailleurs à de la location longue durée.

La CCPL (Périgord Limousin) met à disposition 6 vélos électriques à Thiviers depuis 2018, dont un vélo interne aux services pour Thiviers intramuros. Les possibilités de location permettent encore de la location courte durée (1 ou 2 semaines pour les résidents secondaires), mais l'objectif de la communauté de communes est de resserrer les locations à de la moyenne (1 mois) ou longue durée (3 mois) avec une gestion déléguée à une association (en pourparlers), en vue de davantage de conseils à l'utilisation. La demande se fait désormais hors saison et permet aux habitants de tester cette solution de proximité à un tarif avantageux avant achat : il faut en général 2 locations par habitant pour que ceux-ci investissent à titre individuel.

- **A destination des publics** : programmes nationaux scolaires « Savoir rouler à vélo » ou les semaines mobilités.

EPCI	SCoT	PLUi	PCAET	Contrat mobilités Nouvelle-Aquitaine	Contrat Ademe COT	Document de mobilités	Animations dédiées
Dronne et Belle	x	x	x	x	x	Dynamique des mobilités Schémas directeurs mobilités et stationnement : Brantôme en Périgord, Champagnac de Bélair, Bourdeilles et Mareuil en Périgord – INDIGGO Village d'avenir : Milhac de Nontron –Villars	Guide des mobilités Semaine mobilités Enquête mobilité Groupe de travail
Isle Loue Auvézère	x	x	x	x	x	Schéma simplifié d'apaisement des bourgs	Journée mobilité Animations estivales vélos Enquête mobilité
Pays de Saint- Aulaye	x			x		Plan de mobilités simplifié	Semaine mobilités Enquête mobilité
Périgord Limousin	x	x	x	x	x		Guide des mobilités Location VAE Journée mobilités Enquête mobilité
Périgord Nontronnais	x	x	x	x	x	Village d'avenir : Milhac de Nontron – Villars Flow vélo	Journée mobilités Location vélos mécanique et VAE communale Enquête mobilité
Périgord Ribéraçois	x	x	x	x		Schéma directeur cyclable Village d'avenir : Verteillac	Animation du schéma et conduite technique Location vélos mécanique et VAE, VTAE (centre sport) Journée mobilités Enquête mobilité

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

PLU(i) : Plan Local d'Urbanisme (Intercommunal)

PCAET : Plan Climat Air Énergie Territoire

Les documents de mobilités font l'objet d'une analyse plus détaillée dans le cadre des infrastructures cyclables actuelles et en projet .

B. Équipementiers et associations

Ils sont un relais indispensable, ne serait-ce que du point de vue mécanique tout comme le sont les garages pour les véhicules à moteur, avec une garantie de services et conseils aux usagers loin d'être négligeable :

EPCI	Équipementier (location, réparation, vente)	Association de réparation/aide	Club vélos
Dronne et Belle	Spad zone Brantôme canoe/trott in	Tri cycle enchanté Soyez fou, vivez	VTT Brantôme
Isle Loue Auvézère	Feel out	ça rouille	
Pays de Saint-Aulaye			
Périgord Limousin	La maison du vélo (PNR-Thiviers)	L'Hangare La Récréativ' Le cocoon des canailles	1 (Thiviers)
Périgord Nontronnais	Atelier cycle 24 Station vélo	1 (Piégut)	Au moins 3 (Nontron, Piégut, St-Pardoux)
Périgord Ribéracois	1 (peu de services)		Au moins 3 (Ribérac, Verteillac et VTT Montagrier) UFOLEP

Conditions de réussite en Périgord Vert :

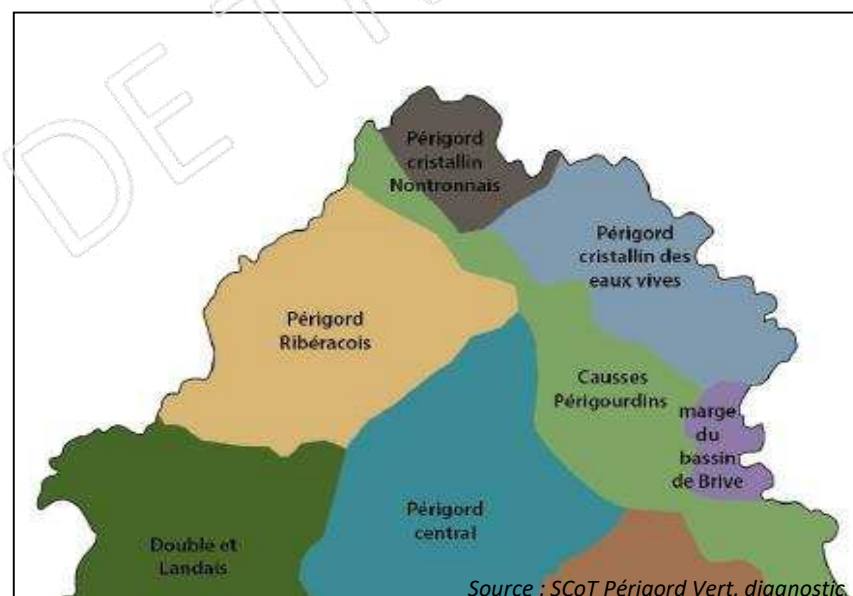
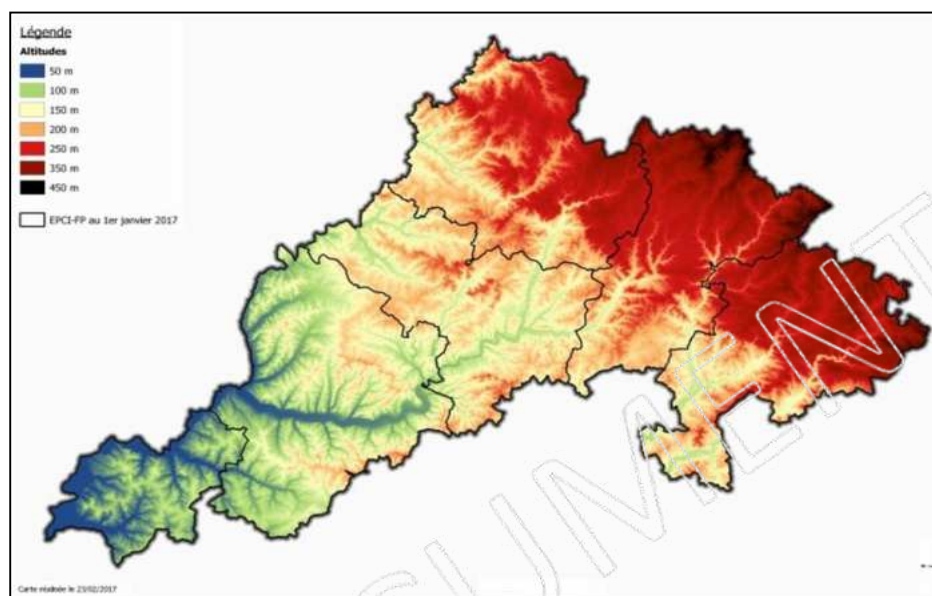
- Coupler les actions d'animations proposées à un réseau du quotidien équipé, sécurisé, mais surtout reconnu auprès de la population.
- La présence d'équipementiers ou associations œuvrant dans le domaine apporte une garantie de services et conseils aux usagers loin d'être négligeable.

3 Géographie cyclable du territoire

A. Un relief marqué et des paysages très variés

Le gradient de 350 mètres entre l'Ouest et l'Est correspond à un territoire de « marches ». Les différences élevées entre vallées et hauteurs (qui peuvent côtoyer les 100 m voire plus) font que l'ensemble du territoire propose des parcours vallonnés avec des variations de dénivelé positive ou négative conséquentes sur la partie centrale et orientale.

Les cours d'eau (Dronne notamment) évoluent généralement d'Est en Ouest au gré de paysages et micropaysages très variés qui facilitent l'agrément.

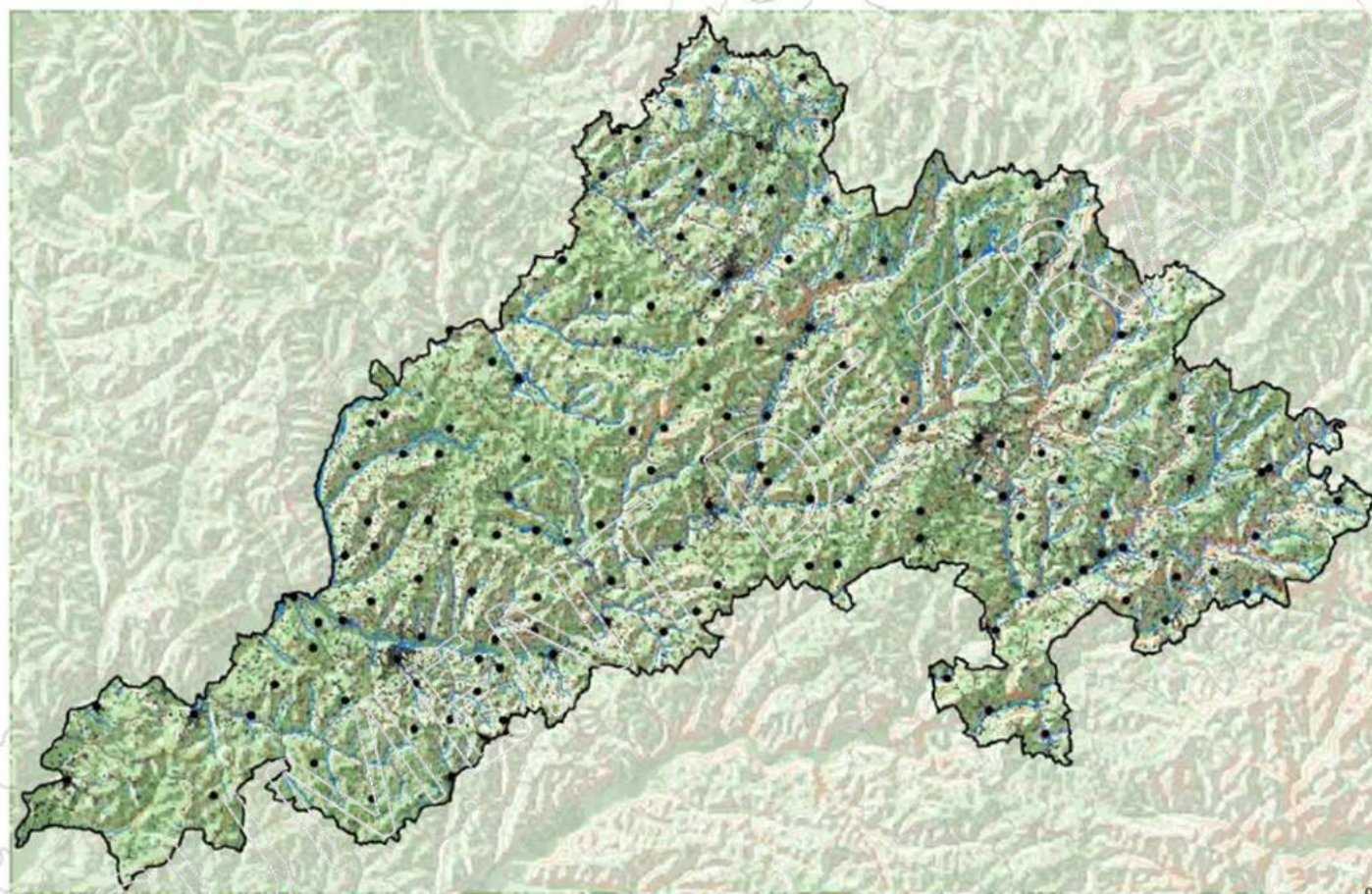


Conditions de réussite en Périgord Vert :

- Le relief marqué couplé à des paysages variés constitue des aménités à la pratique cyclable, mais aussi un frein à la motricité qui doit être tempéré par l'utilisation d'assistance électrique.



Topographie



0 5 10 Km

Classe des pente en %

■ Inf. à 2%

■ [2 - 5%]

[5 - 10%]

[10 - 20%]

Sup. à 20%

Courbes de niveau principales (50m)

Batu

Sources: IGN® RGE, Open Data, Bd Topo, DREAL, Bd Alt
Conception: Juin 2018

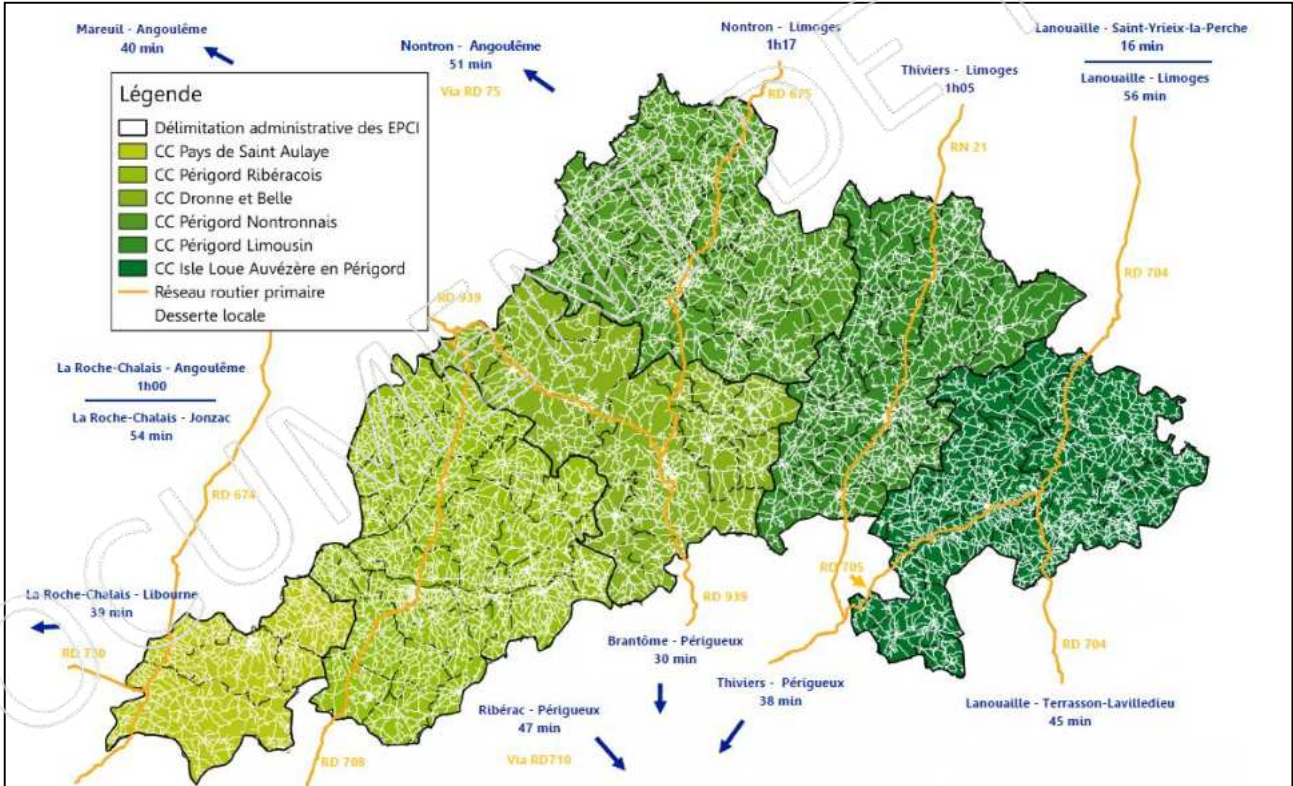
B. Voies routières et sécurité

Près de 4 500 km de voirie communale est exploitable sur le territoire (source : données Dotation Globale de Fonctionnement des communes). Ce chiffre corrobore les suggestions nationales de s'appuyer sur le réseau local pour conforter le vélo du quotidien et lui redonner une place dans le paysage. D'autant que ce maillage fin dessert bourgs et hameaux.

Les compteurs routiers locaux (comme à la CCPL) facilitent l'évaluation du trafic local.

Nom de l'EPCI	Km voirie classée communale (source DGF-DSR)
Dronne et Belle	696
Pays de St-Aulaye	310
Isle Loue Auvézère en Périgord	790
Périgord Limousin	785
Périgord Nontronnais	729
Périgord Ribéracois	1 109
TOTAL	4 419 km

Structuration du réseau routier



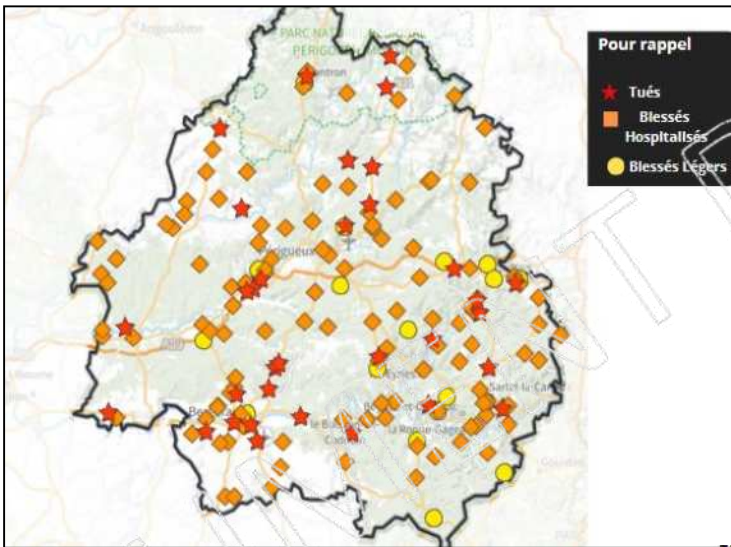
Source : portrait de territoire Mover 2020

Les **routes départementales** structurantes sont axées Nord-Sud. Plus fréquentées, elles sont moins sécurisées pour la pratique (TMJA>1 000 véhicules/jour).

Toutes les routes départementales disposent de moyens de comptage, c'est pourquoi le Département les évitent lors de la définition des itinéraires cyclables départementaux (voir partie sur le schéma départemental)

Ces routes, bien que représentant seulement 25 % du réseau routier en Périgord Vert, comportent 62 % des tués.

Le taux de blessés en vélo en 2024 est de 4,5 % en Périgord Vert, mais il n'y a pas de données sur l'équipement de ces cyclistes accidentés (équipement individuel) et le type de route (RD ?).



Source : Préfecture
Bilan 2024 de
l'accidentalité

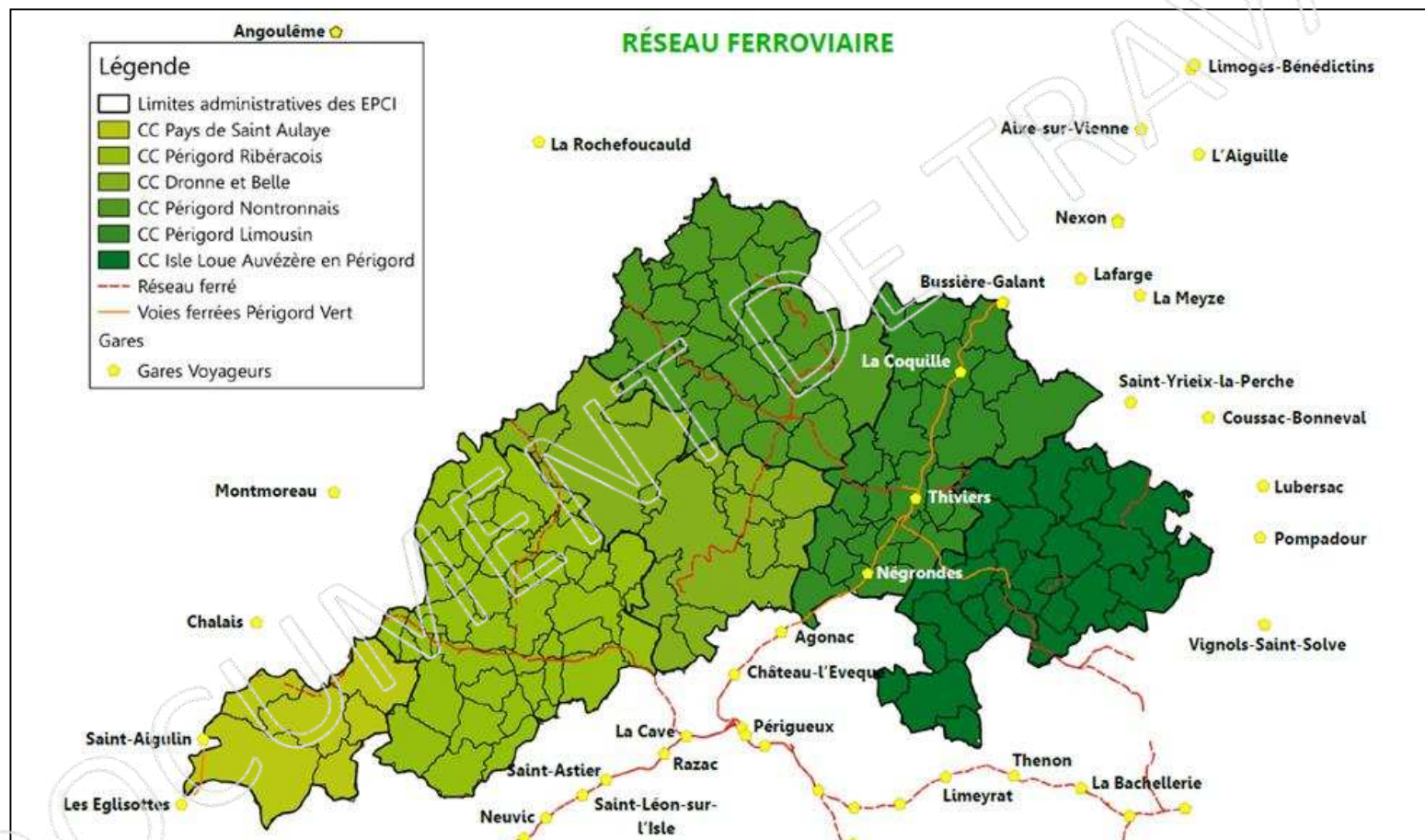
Année de comptage	Axe	Trafic moyen journalier annuel	Nombre de Poids Lourds	Pourcentage de Poids Lourds	Commune
2019	D674	8474	155	1,8	La Roche-Chalais
2019	D674	2751	250	9,1	Parcoult-Chensaud
2019	D674	5487	339	6,2	La Roche-Chalais
2 017	D675	1 790	143	8	Piéguet-Pluviers
2018	D675	2172	191	8,8	Augignac
2019	D675	4854	333	6,9	Brantôme-en-Périgord
2019	D675	1981	157	8	Piéguet-Pluviers
2019	D675	2827	195	6,9	La Chapelle-Montmoreau
2 019	D704	3 252	264	8,1	Angoisse
2019	D704	3696	178	4,8	Saint-Geniès
2019	D704	2475	227	9,2	Anlihiac
2019	D704	2537	269	10,6	Lanouaille
2 018	D705	2 166	160	7,4	Saint-Médard-d'Excideuil
2 018	D705	773	61	7,9	Mareuil-en-Périgord
2 018	D708	3 684	291	7,9	Villetoureix
2 018	D708	1 266	56	4,4	Échourgnac
2019	D708	2180	249	11,4	Cherval
2019	D708	3910	295	7,6	Ribérac
2019	D708	853	77	9,1	Mareuil-en-Périgord
2019	D708	738	52	7,1	La Jemaye-Ponteyraud
2 019	D710	5 308	247	4,7	Annesse-et-Beaulieu
2 018	D730	1 434	163	11,4	La Roche-Chalais
2019	D730	1002	149	14,9	La Roche-Chalais
2019	D939	3909	432	11,1	Mareuil-en-Périgord
2019	D939	3414	414	12,1	Sainte-Croix-de-Mareuil
2019	D939	4766	386	8,1	Brantôme-en-Périgord
2019	D939	5323	524	9,9	Brantôme-en-Périgord
2018	D939E2	1975			Brantôme-en-Périgord
2019	RN21	7491	1064	14,2	Thiviers

Conditions de réussite en Périgord Vert :

- Le trafic des voies départementales et nationales est à éviter en matière cyclable. En effet, le trafic moyen journalier annuel ne permet pas de partager la voirie à des conditions sécurisées (soit inférieurs à 1 000 véhicules/jour quand la vitesse est à 70-80 km/h).
- La question de l'accidentologie des vélos au regard des pratiquants journaliers (consignes individuelles de sécurité).
- Il convient d'intégrer l'enjeu des poids-lourds, aussi dans les projets d'aménagement des bourgs afin d'apaiser le partage de la voirie (zones de partage et de réduction des vitesses de circulation).

C. Les anciennes voies de tram ou de chemin de fer : un dénivelé maîtrisé pour des distances plus long parcours ?

Les anciennes voies ferrées type tramway offrent un dénivelé faiblement gradué sur d'anciennes emprises foncières répertoriées. Elles peuvent constituer une alternative complémentaire sur une politique cyclable de long terme. Cependant, beaucoup ont été rétrocédées à des privés avec des temps de rachat qui peuvent aussi être sur du long terme (cas non isolé de la CCPR par exemple).



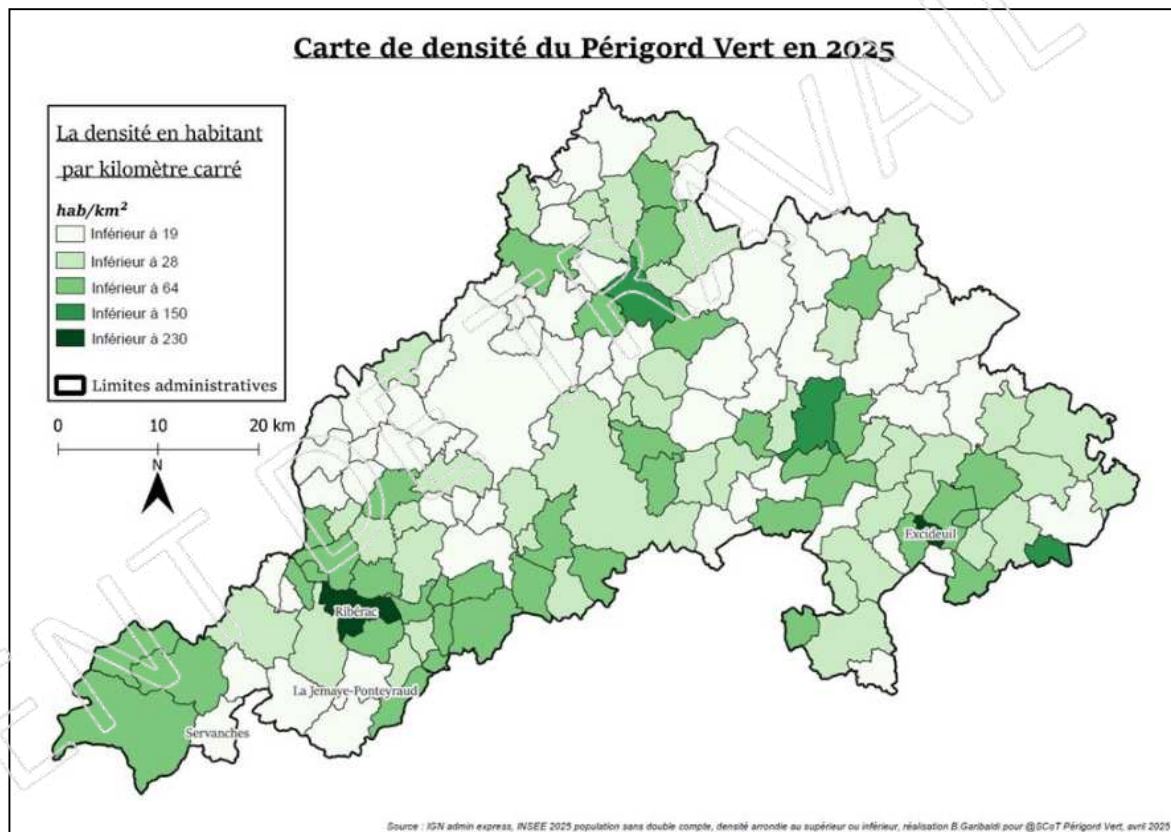
Source : portrait de territoire Mover 2020

D. Densité de population

Près de 70 % des communes ont une densité faible à très faible, c'est-à-dire inférieure à 28 habitants au km² (INSEE sans double compte) : 100 communes sur 144 ;

C'est autant en superficie : 2082 ha sur 3024 ha soit là-aussi, plus de 2/3 du territoire ;

Près de 44 000 habitants soit 54 % de la population (sans double compte) sont ainsi concernés car ils résident dans des communes de faible à très faible densité.

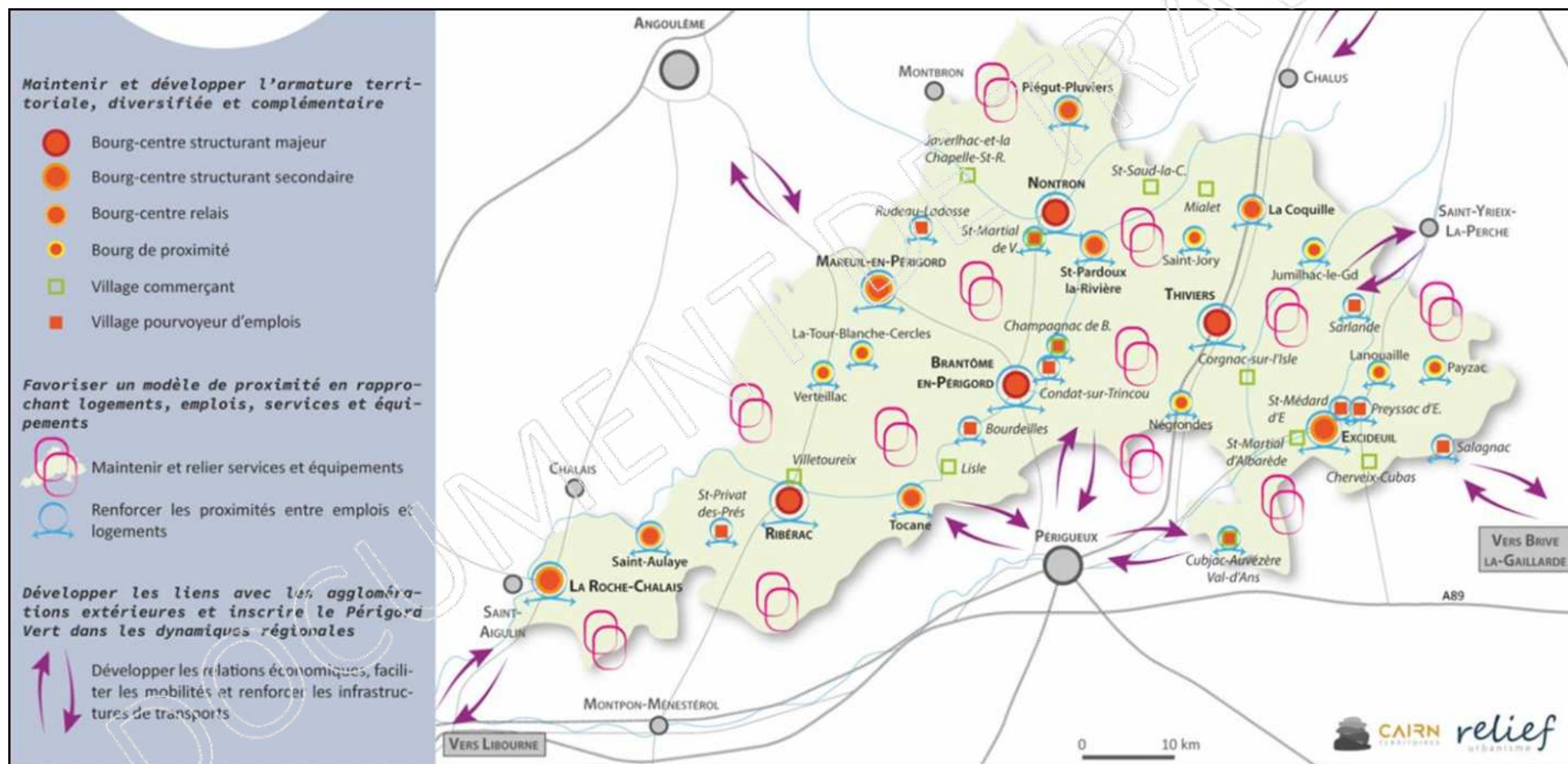


Conditions de réussite en Périgord Vert :

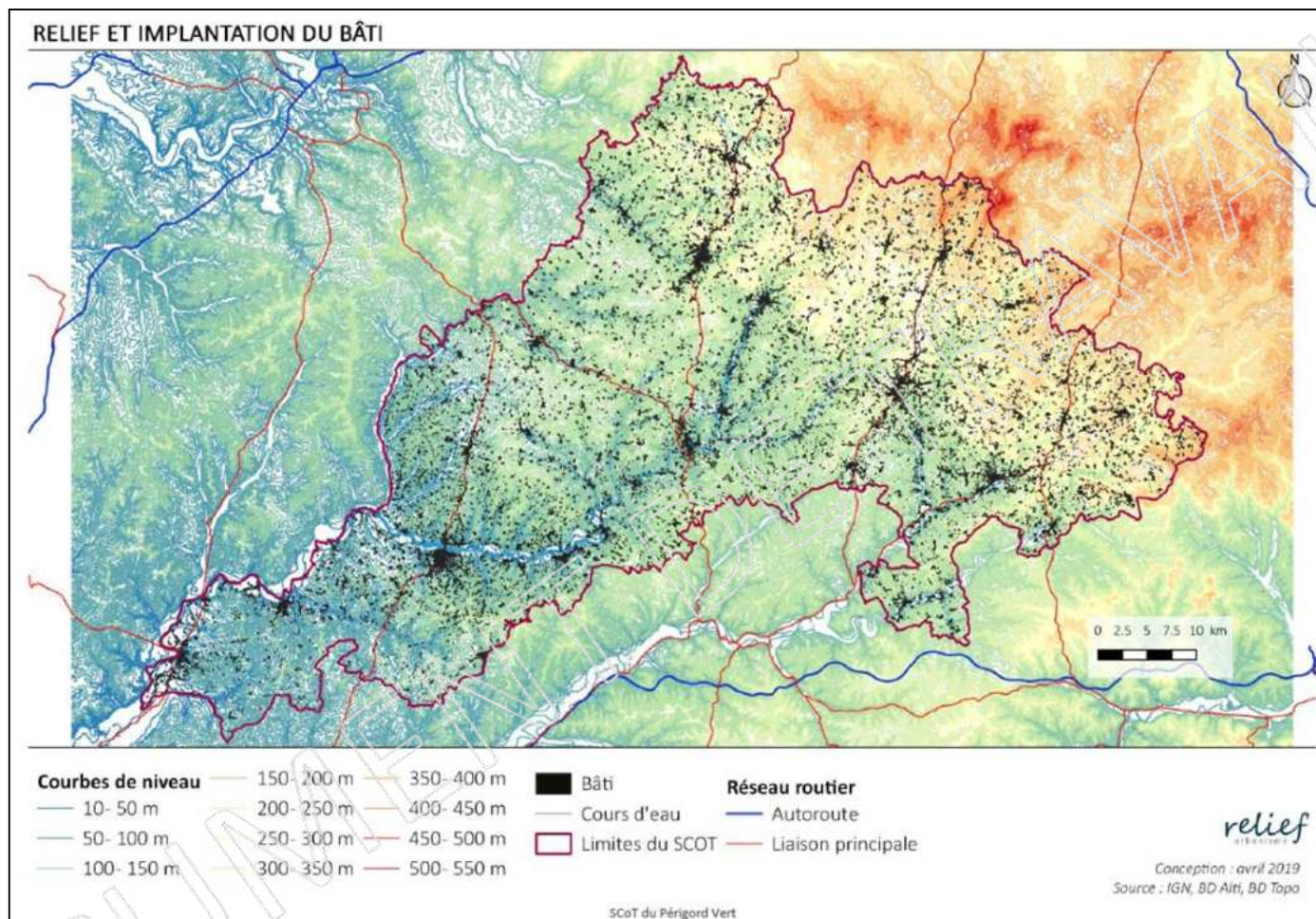
- Cette faible densité permet de supposer qu'en-dehors des routes départementales, réputées plus fréquentées, ou des routes drainant de la circulation poids-lourds, l'ensemble de ces communes à faible densité disposent d'une voirie communale déjà cyclable (trafic routier journalier inférieur à 1 000 véhicules/jour qui permet un partage sécurisé de la voirie).

E. Une grande proportion de commune sans commerces, mais une multitude de pôle de services et d'activités qui relaient

78 communes sur 144 (près de **55 %**) sont concernées par un devoir de déplacement pour accéder aux commerces de nécessité (source : deveco 2025). Cela signifie que les populations habitantes de ces communes doivent le plus souvent faire des trajets sur la commune d'à côté pour faire des achats alimentaires quotidiens : la distance moyenne entre centre-bourgs sur le Périgord Vert est de 8 km et même si le Périgord Vert est peu dense, il reste bien équipé en commerces de proximité.



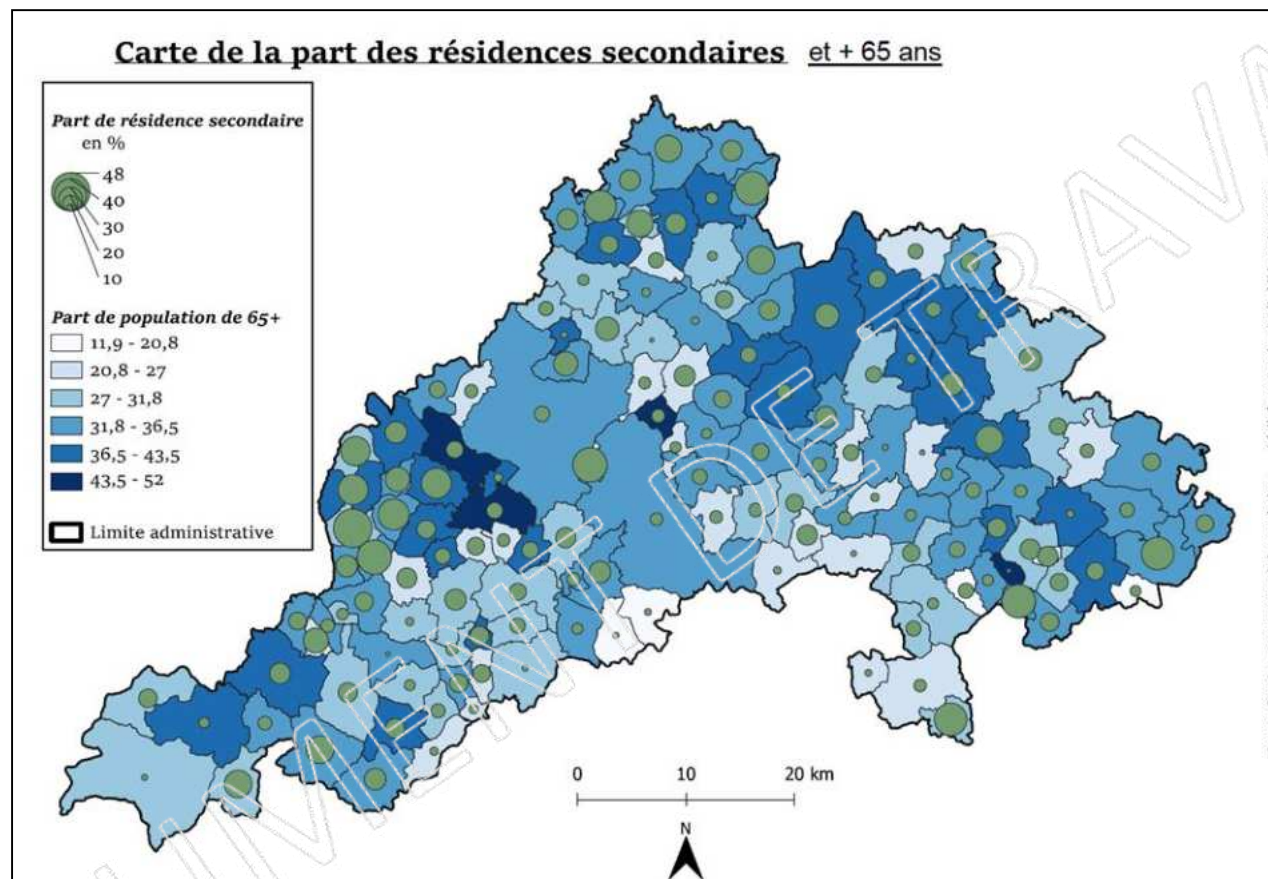
Pour rappel, les trajets restent souvent couplés à des dénivelés positifs ou négatifs avec une population éparse.



Conditions de réussite en Périgord Vert :

- Compte tenu des distances moyennes entre bourgs des communes et du relief prononcé du Périgord Vert, cet état de fait conforte le recours indéniable aux Vélos Assistance Electrique pour les trajets du quotidien, notamment ceux des actifs. NDLR: les VAE permettent d'envisager sereinement les pentes jusqu'à 10 %.
- Les communes équipées en services maillent activement le territoire, gages de besoins de déplacements du quotidien possibles à vélos pour les habitants alentours.

F. Communes avec des signes de saisonnalité de la pratique (communes qui ont le plus de résidences secondaires et aussi le plus de personnes âgées)



Conditions de réussite en Périgord Vert :

- La saisonnalité de la pratique sera plus marquée sur les communes à la fois touristiques et vieillissantes (il est plus agréable de prendre son vélo par beau temps). Couplée à la densité de population, la carte de communes déjà cyclables peut d'ores et déjà être esquissée (routes départementales déduites).
- On peut en effet gager que le trafic cycliste sera inférieur à 750/jour sur les liaisons de proximité de ces communes (pour rappel, 45,5 % de la population a plus de 65 ans ou moins de 15 ans).

Infrastructures cyclables actuelles et projetées : hiérarchie et enjeux

Le schéma directeur cyclable en Périgord Vert rend compte de ces infrastructures nationales, régionales, départementales et locales pour en dégager les enjeux locaux.

Il s'agit de véloroutes ou voies vertes (voir définition officielle en annexes) qui bénéficient d'un classement et constituent en Périgord Vert des **itinéraires cyclables (donc A à B)** tournés vers le **tourisme et loisirs**. **L'usager du quotidien de milieu rural n'est donc pas une cible prioritaire sur ces voies** même s'il peut les emprunter : on pourrait les considérer davantage comme des « **autoroutes** » de la pratique cyclable avec une **garantie de sécurité, d'équipements, de services et de jonctions au réseau national et régional**.

Ces voies très normées (détails en annexes) sont reconnues dans 2 documents :

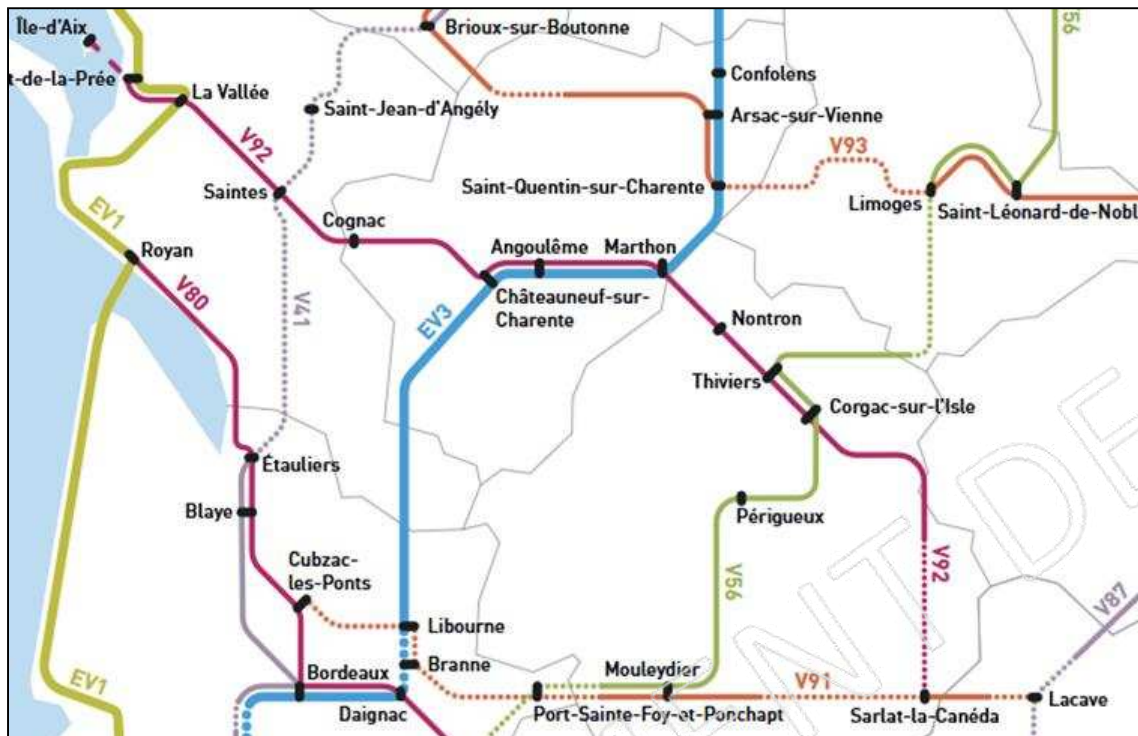
- Un **schéma national** 2020-2030 des véloroutes et voies vertes revu au moins tous les 10 ans (*Art. L. 1212-3-4 du code des transports*) ; il incorpore les voies européennes.
- Un **schéma régional** 2020-30 qui complète ce schéma national (*Art. L. 1212-3-4 du code des transports*).

Le **plan départemental de la Dordogne 2022-2027** alimente ces schémas, même s'il n'a pas de valeur juridique (non codifié). Facultatif, il relève de l'initiative des Départements, mais constitue une base et un relais locaux essentiels. Ainsi, **le Département de la Dordogne va produire sa propre charte des véloroutes et voies vertes** afin de davantage relayer les préconisations et normes nationales.

3 informations importantes sont à retenir en ce qui concerne leurs équipements :

- Jalonnement avec **numéros dédiés** : les voies nationales ont 2 chiffres et 1 logo, les voies régionales ont 3 chiffres (voies nationales et régionales sont coordonnées par Vélo et Territoire) et les voies départementales disposent de 4 chiffres ;
- **Haut niveau de service** ;
- **Priorité aux voies de premier type** (Routes et chaussées réservées= en site propre) : les chaussées partagées peuvent les compléter en attendant un aménagement définitif plus ambitieux le cas échéant, c'est-à-dire lorsque la création de site propre n'est pas possible.

4.1 Le schéma national des véloroutes et voies vertes



2 voies nationales traversent le Périgord Vert :

- La V92 Flow Velo qui dispose d'un site Internet dédié et d'un logo : de l'île d'Aix (17) à Sarlat (24)
- La V56 « St-Jacques à vélo via Vézelay » ou « Voie Vézelay à vélo » : de Metz (57) à Estérençuby (64) : absence de site Internet dédié, de marque, de logo.

A noter que leur dénivelé peut aller au-delà de 3 %, surtout quand la voirie est partagée et sur de courtes distances.

On peut donc conclure que ces voies nationales très normées constituent des « autoroutes du vélo » destinées à une clientèle essentiellement touristique (niveau de services exigé compte tenu des longues distances envisagées).

4.2 Le schéma régional des véloroutes et voies vertes Nouvelle-Aquitaine SRVNA

La Région a adopté en 2020 le schéma régional 2020-2030 des véloroutes et voies vertes, sur lequel le schéma national doit s'appuyer (Art. L. 1212-3-4 du code des transports). https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2021/04/SRV-2020-203_Nouvelle-Aquitaine.pdf

Ce schéma se fonde sur une stratégie marketing à destination de clientèles touristiques. Il réalise, entre autres, les constats suivants en 2019 :

- « Si **les performances de la France dans la pratique quotidienne du vélo sont faibles**, la France représente aujourd'hui le 2ème marché du tourisme à vélo en Europe et est en passe de devenir la première destination mondiale du tourisme à vélo. [...] »
- [...] **L'augmentation constatée en France de l'usage du Vélo à Assistance Electrique (VAE)** est un signe encourageant. Les ventes de VAE ont doublé entre 2016 et 2017, et continuent leur forte croissance ». « LE VAE permet en effet de toucher plus de **personnes et nouvelles (plus âgées, plus de femmes)** sur des distances plus importantes (7 à 10 km deviennent des cibles pertinentes) ou avec plus de relief. »
- « Des pratiques du vélo directement liées au linéaire d'aménagements cyclables.
L'élément déterminant dans l'augmentation de la pratique du vélo est l'existence d'aménagements cyclables. Ils rassurent, rendent envisageable ce type de déplacement à des personnes en recherche de plus de confort et de sécurité. Ils contribuent à affirmer l'efficacité de ces déplacements par rapport aux autres modes, les rendent visibles et positifs. **Les investissements dans des infrastructures de qualité ont un impact immédiat sur l'induction de la pratique, quel que soit l'usage.** »

En conclusion, le schéma dégage les cibles prioritaires touristiques suivantes :

- le **vélo itinérant** : *il bénéficie d'une croissance très forte, avec un besoin d'itinéraires de 150 à 200 km minimum [...].*
- Le **vélo découverte de faible intensité (<25 km)** *sur voies vertes ou voies à faible trafic. Il s'agit là de la pratique quantitativement la plus élevée. [...].*

Le schéma reconnaît **l'intérêt de la pratique utilitaire (potentiel de développement le plus important du marché)**, bien qu'il cible le tourisme comme le seul vecteur de retombées économiques : « Enfin, il est à noter que la pratique utilitaire représente aujourd'hui le potentiel de développement le plus important de ce marché et que **l'évolution des comportements pour les usages quotidiens induisent également des évolutions dans les pratiques lors des séjours touristiques.** »

La pratique utilitaire des touristes sur leur lieu de vacances est en développement et **les voies vertes réalisées dans le cadre d'itinéraires longues distances sont aussi un support à la pratique utilitaire des populations locales.** »

Pour conclure, le schéma inscrit outre les itinéraires nationaux, 2300 km d'itinéraires existants ou en projet pour compléter l'armature régionale avec 82% de ces itinéraires à aménager.

3 voies régionales sont formalisées en Périgord Vert. Ces véloroutes étaient anciennement départementales avant de monter, sur proposition du Département, au niveau régional :

- V734 (11) : Saint-Pardoux la Rivière à Marennes Oléron, dite en Dordogne du Val de Dronne ;
- V737 (20) : Thiviers-Rochechouart via le Barrage de Miallet ;
- V739 (22) : Castillon-Marthon via le Grand Étang de La Jemaye, Ribérac, Aubeterre (sur la Val de Dronne).



Le schéma régional est cartographiquement peu lisible et il n'y a pas de jeu de données répertoriés en ce qui le concerne.

Pour la plupart des tracés, ce sont **des intentions de parcours** amenées à évoluer lors des travaux de réalisation. Des fiches régionales leur sont dédiées, mais elles constituent davantage un point d'étape sur l'état d'avancement en 2020 qu'une information très détaillée (voir fiches en annexe).

Les équipements en aires de services des véloroutes régionales se font au gré des initiatives et/ou des opportunités locales et départementales, il n'y a pas véritablement de coordination régionale faute de moyens.

Conditions de réussite en Périgord Vert :

- Des appellations par numéros, fiches itinéraires ou multi appellations (ex : Val de Dronne) qui ne permettent pas de retenir l'intérêt régional de ces voies jalonnées.
- Des véloroutes bien aménagées constituent un « appel à la pratique », socle de communication.

4.3 Le plan départemental Vélo, itinérances douces touristiques et de loisirs 2022-2027 de la Dordogne

Ce document se différencie du plan départemental des Véloroutes et Voies Vertes 2022-2027 qui décrit les aides financières du Département en la matière.

Le plan départemental Vélo dresse un état des lieux des réalisations et des projets en cours concernant les voies d'intérêt national, régional, départemental. L'ensemble est complété par des boucles locales (initiatives EPCI), non étudiées ici car ces boucles d'intérêt touristique, sportif ou de loisirs ne vont pas d'un point A à B.

Le plan est un **bon rappel des normes techniques nationales à appliquer** (cahier des charges national véloroutes et voies vertes, charte départementale de signalétique, équipements de sécurité individuels, équipements de services pour les vélotouristes).

Ce plan départemental vise là-aussi prioritairement les touristes :

- des services et labels tourisme en développement (halte-repos et éco-compteurs, arceaux pour les grands sites départementaux, label référentiels d'accueil pour les prestataires tourisme) ;
- 4 publics cibles : les itinérants, les touristes à vélo, les vélos loisirs davantage considérés comme résidents et les pratiquants VTT voire VTAE.

L'enjeu du VAE n'est pour l'instant pas cerné dans ce schéma de 2022.

En matière de création d'itinéraires, le Département demande à ce que les **initiatives locales des EPCI respectent le cahier des charges départemental afin de garantir le niveau de sécurité de l'itinéraire et donc ses possibilités de promotion.**

Hors VTT et boucles locales, les perspectives 2022-2027 du schéma sont de :

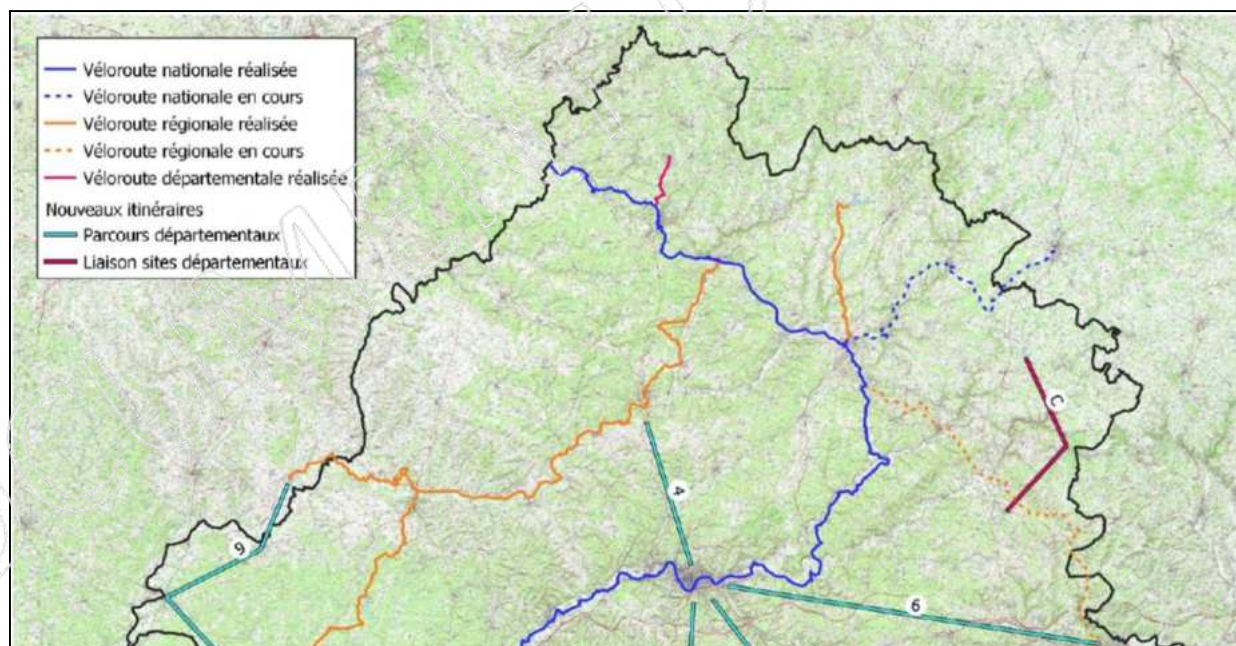
- **faire le tour de la Dordogne à vélo par un maillage des véloroutes régionales et nationales ;**
- **continuer la coordination auprès des EPCI dans la réalisation des véloroutes ;**
- **approfondir le partenariat avec les instances départementales (comités sportifs, SDIS, Préfecture).**

Le schéma , afin de développer le tourisme à vélo, développe des liaisons vers les sites départementaux touristiques depuis la Flow Vélo : Saint-Estèphe réalisée et Rouffiac (en projet). NDLR : La Jemaye est desservie par une voie régionale.

En l'état, certains tronçons de véloroutes et voies vertes sont encore prévisionnels :

- la VN56 Vézelay à Vélo est encore en projet après Thiviers (via Jumilhac et Sarlande), mais les panneaux sont prêts à être installés ;
- la VR737 (20) Thiviers-Rochecouart via le Barrage de Miallet est jalonnée seulement jusqu'au barrage de Miallet (un syndicat côté Haute-Vienne doit prendre en charge l'étude de jalonnement sur la suite, toujours en attente) ;
- La Roche-Chalais à Aubeterre via St-Aulaye (tour du Département) ;
- Périgueux à Brantôme : la communauté d'agglomération périgourdine CAP initie son réseau cyclable et le Département la fera passer par ce tronçon ;
- Périgueux-Tocane : cette nouvelle liaison non inscrite au schéma actuel est nouvellement prévue (développement du réseau cyclable de la CAP).

A titre d'information, on note que l'itinéraire « Lawrence d'Arabie » apparaissant dans les données cartographiques nationales, fera l'objet d'un déréférencement au profit d'une boucle locale touristique qui fonctionne bien sur la CCILAP, certains tronçons de cet itinéraire devant aussi servir à la complétude du jalonnement de la VN56.



Le bilan des infrastructures en chiffres

EPCI	Linéaire avant 2019	Création de véloroute	Création de boucles	Linéaire total à la fin du PDV
CA Le Grand Périgueux	26,9 km	15 km 18,4 km		60,3 km
CA Bergeracoise		22,5 km 15 km		37,5 km
CC Bastides Dordogne Périgord		25 km		25 km
CC Vallée de l'Homme			208 km	208 km
CC Sarlat Périgord Noir	2,3 km			2,3 km
CC Domme-Villefranche	25 km	15,7 km		40,7 km
C Dronne Belle		29,6 km		29,6 km
CC Pays de Fénélon	22,2 km			22,2 km
CC Périgord Limousin	3 km	60,7 km		63,7 km
CC Périgord Nontronnais	49 km	13,6 km		62,6 km
CC Pays Ribérois		63,5 km		63,5 km
CC Terrassonnais		34 km		34 km
CC Isle et Crempse	25,2 km	27 km	129 km	181,2 km
CC Isle Loue Auvézère		43,9 km		43,9 km
CC Isle Double Landais	25,3 km	32,8 km		58,1 km
CC Isle Vern Salembre	26,2 km		54 km	80,2 km
CC Montaigne Montravel et Gursion		36 km		36 km
CC Porte Sud Périgord			143 km	143 km
Total	205,1 km	452,7 km Dont 374,5 km créés par le Département	534 km	1 191,80 km

Légende :

Écriture rouge : création par le service du tourisme

Écriture noire : création par l'EPCI

Case hachurée : pas de création

La réalisation du schéma départemental

Outre l'aide financière octroyée par le Département au titre de la politique contractuelle, le service tourisme du Conseil Départemental assure la coordination des réalisations entre les Établissements Public de Coopération Intercommunale (EPCI), ce qui permet une homogénéité dans les exécutions. C'est l'Agence Technique Départementale (ATD 24) qui prend en charge les études de faisabilité et le Département assure lui-même le financement des opérations de jalonnement (piquetage des carrefours, financement et installation des panneaux, renouvellement de ceux-ci, marquage au sol).

Le bilan 2021 fait état d'une réalisation départementale élevée sur les EPCI du Périgord Vert (cf. tableau).

L'objectif, à travers les schémas successifs, est donc de **structurer et densifier peu à peu l'offre en itinérance en Dordogne**.

En matière de sécurité pour les aménagements des tronçons, le plan départemental propose des réflexions intéressantes menées avec le CODEP 24 (comité cyclotourisme). Elles complètent les recommandations nationales et s'avèrent utiles à relever car provenant d'usagers Dordogne :

- **Proscrire les routes avec circulation importante de poids lourds** (présence d'usine, scierie, ...) du fait de problèmes de visibilité, d'aspiration induisant l'insécurité ; *on pourra aussi penser aux routes des carrières en exploitation* ;
- Les circuits devront emprunter des petites routes communales et des routes à faible circulation automobile (**moins 500 véhicules par jour dans l'idéal, le nombre pouvant être porté à 1 000 véhicules par jour comme indiqué dans le cahier des charges des véloroutes nationales**) ;
- Les circuits devront éviter les dénivelés trop importants (NDLR : > à 3 %) pour les circuits destinés à un public « vélo loisir » ou familial. Les dénivelés et difficultés techniques peuvent être mis en avant sur certains secteurs pouvant offrir un challenge sportif pour un public confirmé (gorges de l'Auvézère par exemple) ; on notera ici que la perspective du VAE n'est pas abordée ;
- Pour des raisons de sécurité, **l'emprunt de chemins roulants (au revêtement en bon état et suffisamment compact) est une possibilité**. Cependant, il convient de préciser clairement la nature de « chemin cyclable » pour le public ne disposant pas d'un vélo adapté. Quand c'est possible, une route doublant ce chemin sera indiquée sur la carte embarquée par le cycliste.
- Le **croisement avec le réseau routier** : les traversées des routes principales seront évitées ou aménagées, avec des îlots séparateurs permettant une traversée protégée en deux temps pour un trafic atteignant 1 000 véhicules par jour. En cas de trafic très important, quand la sécurité ne peut pas être assurée ces traversées pourront se faire par des feux tricolores.

Ainsi, les itinéraires prévisionnels sont balisés par les services départementaux sur les routes partagées : ce sont souvent des routes communales car elles sont moins fréquentées.

Seuls les tronçons départementaux qui comptent moins de 400 véhicules/jour sont considérés comme des solutions de long terme, ainsi que ceux de moins de 1 000 véhicules/jour situés en agglomération (donc limitation de vitesse à 50 km/h pour les véhicules).

Les itinéraires peuvent être réétudiés en partenariat avec les collectivités concernées pour des questions de sécurité :

- Déviés via un nouveau jalonnement (ex en projets : VR Val de Dronne à St-Pardoux avant l'arrivée sur la flow vélo et entre Saint-Méard et Combranche-et-Epeluche) ;
- Sécurisés via des aménagements de sécurité à défaut de pouvoir être déviés (ex en projets : VR Val de Dronne entre Valeuil et Bourdeilles).

Si le schéma départemental a vocation à se densifier à moyen et long terme, cela se fait plus rapidement à l'initiative des EPCI (cas du réseau cyclable de la CCPR et de la CAP par exemple) que ce soit pour de la création de voies ou encore de la déviation/sécurisation.



Conditions de réussite en Périgord Vert :

- La considération uniquement touristique des publics ciblés ne facilite pas l'appropriation locale par des habitants de proximité. Pourtant, l'ensemble des voies créées constituent un maillage intéressant à promouvoir aussi pour le vélo quotidien. Il importe de ne pas négliger les clientèles de proximité que sont les habitants, ambassadeurs touristiques dans la promotion et donc la réussite d'un réseau cyclable hiérarchisé.
- Considérer les critères départementaux pour la cyclabilité des voies partagées : critère de 500 véhicules /jour (1 000 en aggro), chemins roulants possibles si très bon état (« en dur »), voies surfréquentées par les poids-lourds proscrites
- La question de la complémentarité du jalonnement du quotidien (panneautage) se pose si on prend aussi en considération les boucles locales touristiques créées (risque de multiplication de panneaux).
- L'intérêt d'un schéma directeur cyclable à l'échelle des EPCI du Périgord Vert est d'échanger davantage d'informations, d'initier des réflexions et un suivi locaux, tant du point de vue touristique que de proximité, en vue de la création, amélioration et promotion du réseau cyclable avec un objectif de complétude des réseaux « supras ».

4.4 Les schémas et plans locaux

A. Le schéma directeur cyclable du Périgord Ribéracois

La communauté de communes du Périgord Ribéracois est compétente en matière de création, aménagement et entretien de la voirie intercommunale hors agglomération, c'est-à-dire toutes les voies communales situées en-dehors des panneaux d'agglomération. Elle a adopté en 2022 son schéma directeur cyclable. Le diagnostic et les enjeux cernés par celui-ci ont donné lieu à la construction d'un scénario avec sa déclinaison en fiches-actions.

L'objectif de ce schéma est bien de développer la pratique cyclable utilitaire en milieu rural avec les publics cibles suivants : actifs, jeunes, familles, vélo-loisir et touristes.

Le scénario retenu a dû être revu du fait de la prévision de voies en site propre (coût et problématiques d'acquisition foncière rédhibitoires). Ainsi, les types d'aménagement proposés initialement projetaient de faire appel à :

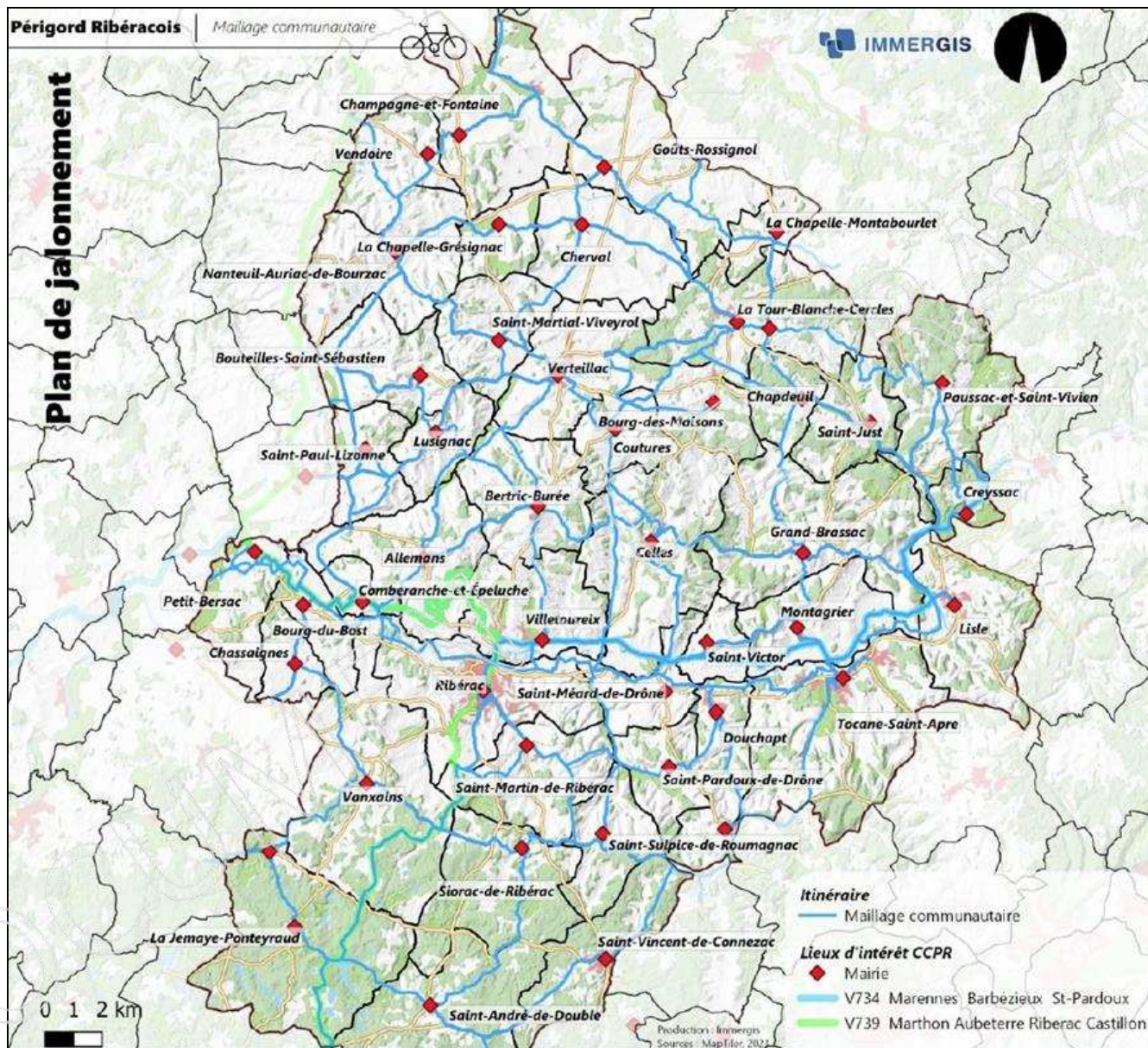
- Des itinéraires en site propre ;
- Des chaussées à voie centrale banalisée dites chaucidou (NDLR : déconseillé par la Fédération des Usagers des Bicyclettes pour leur dangerosité) ;
- Un maillage communal partagé sans limitation de vitesse dit jalonné ;
- Des itinéraires partagés et limités à 30km/h ;
- Des vélorues ;
- Des pistes cyclables.

En 2023, c'est le plan de jalonnement qui a été adopté prioritairement au niveau des actions, il consiste en une projection des voies à jalonner avec du panneautage. Ce plan est assorti d'une charte de jalonnement (guide des choix de liaisons et de leur signalisation selon les standards techniques nationaux) qui rappelle que **l'ensemble des éléments rattachés au déploiement de la signalisation doit être modulable et aisément évolutif**.

L'objectif final retenu est de mailler l'ensemble des 44 communes du territoire en considérant également les lieux d'intérêt touristique, en plus des sites d'activités économiques ou de services.

La communauté de communes a donc choisi de rendre le schéma directeur cyclable visible auprès des touristes et des habitants, par un maillage communal prioritaire avec panneautage. C'est un **dispositif de communication visible et permanent** avec un objectif de garantie de sécurité compte tenu de la vitesse accidentogène des véhicules locaux.

La CCPR a décidé de réaliser l'ensemble du panneautage dédié (bourgs compris) et le plan de jalonnement doit désormais être vérifié au cas par cas avec chaque commune. Pour cela, la communauté de communes dispose d'une **personne dédiée à cette question** qui, en-dehors du suivi technique de mise en œuvre, s'attelle aussi à l'animation du schéma auprès des publics ciblés (en sus d'une personne dédiée à la gestion administrative et financière). En ce sens, la communauté de communes a d'ores et déjà repéré des actions scolaires (savoir rouler à vélo), de promotion touristique (randos sportives) et songe aussi à développer un service de locations vélos (moyen-longue durée), une action incitative à l'achat.



Le dispositif de panneautage devrait être achevé d'ici fin 2026, les actions d'aménagements des bourgs seront alors envisagées.

Le schéma cyclable du ribéracois, pionnier en la matière, démontre bien de la difficulté de partir d'une page blanche en milieu rural : nécessité d'acculturation de la population, décisions liées aux moyens disponibles, réalisations pas à pas et solutions au cas par cas sur une durée de long terme (5-10 ans).

Le plan de jalonnement inclut :

- Le réseau structurant des véloroutes régionales ;
- 220 km de jalonnement avec un atlas des fiches carrefours (827 fiches), de signalétique conforme aux normes nationales et un scénario de signalétique « à coût rationnel des équipements structurants » ;
- Un cahier des clauses techniques particulières en accords-cadres à bons de commande, outil opérationnel des travaux de panneautage ;
- Un guide des aménagements cyclables (aide à la décision lors de la conception de projets). Il se base sur les réglementations en vigueur, les retours d'expérience à l'échelle du territoire français et les recommandations du CEREMA.

De plus de 12 millions d'euros d'investissement (90 km de linéaires d'aménagements cyclables dédiés et 220 km de voie partagée en jalonnement sans compter les aménagements de zones à vitesse modérée dans les bourgs et les actions d'accompagnement) le projet est ainsi passé à une estimation de 300 000 euros de jalonnement grâce à cette adaptation.



Conditions de réussite en Périgord Vert :

- **Considérer les voies structurantes** que sont les voies départementales, régionales et nationales pour asseoir son plan (mobilités, circulation, jalonnement).
- **L'effet catalogue d'actions peut s'avérer décourageant** : le schéma reste un document évolutif y compris les plans de jalonnement ou circulation complémentaires (concertation, rétroplanning, tests de panneautage et conditions de circulation).
- **Les nécessités d'animation et d'accompagnement sont un impondérable à ne pas négliger dans toute politique cyclable** : cela nécessite à minima une structuration interne pour des missions de service à long terme.

B. Les schémas de mobilité communaux de Dronne et Belle

Ces schémas proposent des plans-guides mobilités sur les 4 centre-bourgs principaux de la communauté de communes (Brantôme, Mareuil, Bourdeilles et Champagnac). Au niveau du territoire intercommunal, l'analyse des dynamiques de mobilité relève les enjeux suivants en matière cyclable :

- Les mobilités actives sont essentiellement tournées vers le tourisme et les loisirs ;
- La Véloroute Val de Dronne (VR 734) est un itinéraire loisir/tourisme à adapter (aménagement, signalisation) et à mieux raccorder au territoire ;
- Sécuriser les déplacements et améliorer le partage de l'espace public dans les villages ;
- Créer des liaisons cyclables sécurisées entre les bourgs.



Conditions de réussite en Périgord Vert :

- **On relève à nouveau la notion de liaisons cyclables sécurisées entre bourgs, mais aussi d'une voie régionale à mieux raccorder au territoire. On peut aussi imaginer la question de sa valorisation locale en tant qu'itinéraire de proximité.**

C. Le plan de mobilités du Pays de St-Aulaye

Ce plan de mobilités est un plan d'actions en matière de mobilités qui pourra compter sur la venue d'un chargé de mission mobilités actives mutualisé avec les autres intercommunalités de la Vallée de l'Isle et qui viendra à raison de 1 jour par mois (appel à projets AVELO 3). Le plan est constitué de 7 axes dont 3 impactant les mobilités cyclables :

- Axe 1 : Informer, Sensibiliser, Fédérer : plan de communication, événements mobilités, signalisation, réseau d'acteurs, culture de la mobilité auprès des publics avec la notion de pédagogie apprenante ;
- Axe 3 : Favoriser l'intermodalité ;
- Axe 4 : modes actifs : plans de circulation dans les 6 bourgs pour apaiser, mobilier urbain dans les points stratégiques des bourgs (entreprises, services, commerces), itinéraires doux balisés entre les 6 communes, test de vélibus, apprentissage à la pratique et promotion, développement de niveau de services vélo (réparation), d'un service de location VAE de courte à longue durée, primes incitatives à l'achat de VAE, connaissance de la loi LOM, balisage et signalisation en faveur des cyclistes.

Ce plan pourrait constituer une deuxième phase plus opérationnelle du présent schéma cyclable, lui-même pouvant s'avérer utile pour la priorisation des actions ou le complément de celles-ci en prenant en compte notamment la future véloroute départementale La Roche-Chalais à Aubeterre.

D. Autres initiatives locales

On peut aussi noter le projet récent et à caractère instructif des communes de Saint-Saud-Lacoussière, Milhac-de-Nontron et Villars (boucle d'accès aux sites touristiques depuis la Flowvelo avec raccordement prévisionnel à Brantôme) dans le cadre de l'appel à projets Villages d'Avenir.

L'analyse de ce projet relève les enjeux suivants :

- la volonté des décideurs locaux de réaliser les itinéraires permet d'accélérer les délais et aboutir au projet (NDLR : plus de deux ans entre la conception et l'inauguration) ;
- des territoires qui manquent de moyens techniques (compteurs routiers) pour conforter la perception de sécurité de l'itinéraire en voie partagée ;
- un accompagnement technique adapté, mais qui prend aussi du temps ;
- la question de lier ce type d'itinéraire à une politique intercommunale cyclable dans un objectif de cohérence.



Conditions de réussite en Périgord Vert :

- S'appuyer sur les boucles pour conforter la pratique cyclable.
- Retenir que 4 types d'actions locales sont à coordonner lors de la mise en place d'une politique cyclable : la conception-aménagement qui conduit la concertation ; la réalisation et l'entretien techniques (faisabilité, compteurs, travaux), la promotion/communication avec suivi des remarques des usagers pour traitement et enfin, l'animation ciblée.



4.5 Intermodalité du réseau cyclable (train + vélo)

L'intermodalité car+vélo n'est ici pas étudiée : cadencement faible des lignes, stockage des vélos en soute difficile dans l'attente du renouvellement du parc de cars. Cette question se posera à moyen terme avec la question de l'équipement des principaux points d'arrêt en abris sécurisés entre autres (prévu en action du contrat COM). Il en est de même pour l'intermodalité voiture+vélo avec les aires de covoiturage départementales, cette action étant mentionnée par ailleurs par le Département dans son plan des itinérances douces 2022-2027.

La gare de Thiviers est la seule gare du Périgord Vert à offrir un cadencement régulier qui permettrait une interconnexion efficace avec le réseau cyclable car elle est reliée à 3 véloroutes : 2 nationales, en l'occurrence la V92 (la FlowVélo) et la V56 (la Vézelay), mais aussi la VR20 Thiviers-Nexon-Rochechouart. C'est la seule gare où les offices de tourisme constatent des montées/descentes du train avec un vélo.

Le parvis de la gare a été rénové au début des années 2010 et intègre des casiers sécurisés pour stationner les vélos électriques en toute sécurité (10 casiers sécurisés, le stockage en double hauteur reste cependant peu ergonomique) ainsi qu'un rack à vélos classiques abrité de 9 places. La signalétique indique correctement l'accès vers la Flow Velo. Elle pourrait être complétée en ce qui concerne l'accès aux autres voies régionales (Rochechouart) ou nationales (Vézelay à vélo).

La gare de Saint-Aigulin-La-Roche-Chalais, si elle se situe en Charente-Maritime à 3 km de La Roche Chalais, bénéficie aussi de 5 casiers sécurisés (pouvant accueillir jusqu'à 10 vélos). Très bien équipée, son parvis et stationnement détériorés nécessitent cependant une valorisation. Elle ne bénéficie pas à l'heure actuelle de panneaux d'informations cyclables (liaisons vers La Roche Chalais puis à l'avenir, St-Aulaye ou Montpon).

Il faut noter que le niveau de multimodalité monte aussi en charge au niveau des gares de La Coquille, de Négrondes avec rack à vélos classiques abrité, mais pas d'équipements sécurisés pour les VAE de proximité.

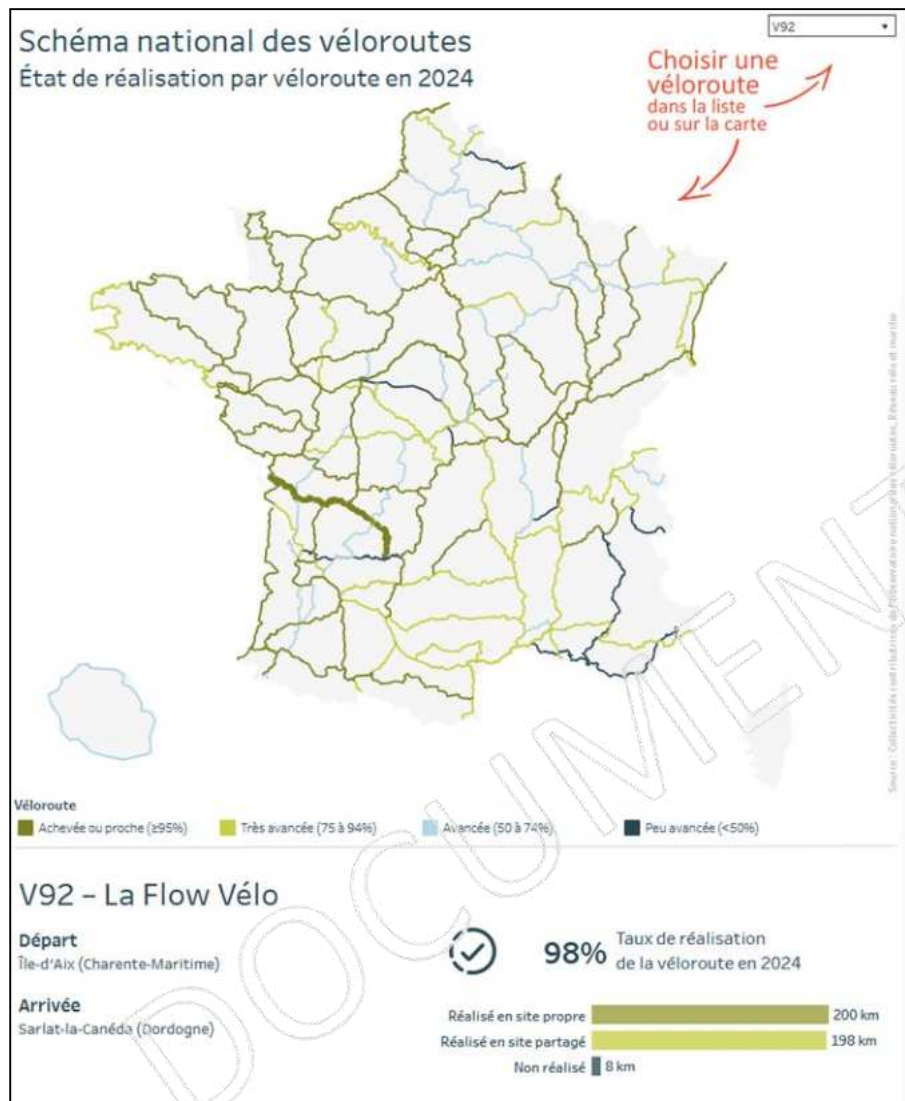
Le plan départemental souhaite développer l'offre de tourisme en train en Dordogne, le Département a passé une convention avec la SNCF afin de développer cette multimodalité : identification du potentiel touristique et de loisirs à proximité des gares, sélection d'itinéraires doux structurants au départ des gares, connexion des différents moyens de transport, association des partenaires et aménageurs locaux, communication sur cette nouvelle offre. Il est actuellement difficile de connaître l'avancée de cette expérimentation (côté SNCF).

Le syndicat Nouvelle aquitaine Mobilités conduit ce même type d'expérimentations en Charente, c'est donc un sujet en émergence.

Conditions de réussite en Périgord Vert :

- Renforcer la montée en niveau de la multimodalité de la gare de Thiviers (connexions véloroutes).
- Étudier la multimodalité des autres sites possibles au cas par cas par rapport aussi aux connexions des véloroutes « supras ».
- Équiper les gares en stationnements sécurisés VAE.

5 Communication/promotion des itinéraires cyclables actuels



A. La communication des véloroutes nationales

La V92 ou Flow Vélo

« Cet itinéraire circulait initialement entre l'Île d'Aix (17) et Thiviers, elle est désormais prolongée jusqu'à Sarlat-la-Canéda. Ouverte, jalonnée et continue à 100 %. La V92 s'est dotée d'un Comité d'Itinéraire (COMIT) afin de pouvoir assurer la cohésion entre tous les territoires. » Source : Plan départemental Véloroutes et voies vertes Dordogne 2022-2027.

La Flow vélo se trouve dans les 10 premiers tracés fréquentés en Nouvelle Aquitaine avec 200 000 visiteurs par an. (Source : Schéma régional des véloroutes et voies vertes). Son parcours en Périgord Vert fait environ 76 km. Elle se découpe en plusieurs tronçons :

LA FLOW VELO V92			
Tronçon	km tronçons	km en Périgord Vert	dont site propre
Le Lardin (24) Cherveix-Cubas à Excideuil	50	12	0
Excideuil-Thiviers	20	20	0
Thiviers-Nontron	28	28	19
Nontron-Javerlhac-Marthon (16)	24	16	12
TOTAL	122	76	35
			43,8%

Les chiffres de fréquentation transmis par le Département (voir page suivante) pour les années 2022 et 2023 font état d'une moyenne entre 11 000 et 12 000 passages par an sur les points de comptage de St-Pardoux-la-Rivière et St-Jean-de-Côle. Si la fréquentation est stable, celle-ci témoigne d'une forte saisonnalité : 75 % des passages sont réalisés entre mai et septembre, ce qui confirme une pratique essentiellement touristique et de loisirs.

La Flow Vélo fait l'objet de très rares commentaires sur le site Internet dédié (www.flowvelo.com). Ces commentaires valent pourtant la peine de s'y intéresser.

ANALYSE DES COMMENTAIRES SUR LES TRONCONS

Le Lardin à Cherveix-Cubas à Excideuil (50 km, 12 en Périgord Vert, 0 en site propre)

Sur la partie Excideuil-Le Lardin St-Lazare, la voirie est complètement partagée sur 50 km de voie (exemple ci-contre avec passage de camions à Cubas).

Pourtant, cela ne semble pas déranger les usagers avec une sécurité notée à 5/5. A titre de comparaison, le tronçon partagé entre Le Lardin et Sarlat (aussi partagé) ne bénéficie que de 4/5 car il est davantage fréquenté par les véhicules à moteur.

Avis des voyageurs : 4,3/5

Le Lardin à Excideuil

Sécurité : 5/5

Balisage : 5/5

Intérêt : 4/5

Services : 3/5

Source, google street view
à Cherveix-Cubas



Excideuil à Thiviers (20 km, 0 en site propre)

Là-aussi, les voyageurs ne trouvent rien à redire en matière sécuritaire quant au partage de la voirie à théoriquement 90 km/h et une signalétique présente à minima.

Avis des voyageurs : 4/5

Excideuil à Thiviers

Sécurité : 5/5

Balisage : 5/5

Intérêt : 3,5/5

Services : 3/5

Source, google street view
à St-Jory-Las-Bloux

Thiviers à Nontron (31 km, 20 en site propre)

Le touriste se plaint du paysage plus monotone car plus plat, l'itinéraire perd de son intérêt.

Avis des voyageurs : 4/5

Thiviers à Nontron

Sécurité : 5/5

Balisage : 5/5

Intérêt : 3/5

Services : 3/5

Nontron à Javerlhac à Marthon (26 km, 16 en Périgord Vert dont 12 en site propre)

Jugé facile car sur une voie verte, l'itinéraire est aussi considéré monotone.

Avis des voyageurs : 3,5/5

Nontron à Marthon

Sécurité : 5/5

Balisage : 5/5

Intérêt : 2/5

Services : 2/5

Il faut relever que dans les commentaires, **les vélotouristes attendent un haut niveau de service « standardisé » plutôt qu’une chaussée réservée**. Cela souligne l’exigence de vélotouristes déconnectés de leur environnement, ce que relate d’ailleurs l’action 18 du Schéma régional SIC : « *La clientèle reconnaît donc le produit marqueté et s’attend à un même niveau de service d’un itinéraire régional à un autre.* ». Là n’est pas l’enjeu du présent schéma qui reconnaît à l’habitant sa capacité à savoir évoluer dans un environnement qu’il connaît et pratique tous les jours.

Alors que la partie Périgord Vert de la Flow velo ne dispose que de 44 % de voirie en site propre, il apparaît via les propos relatés auprès des offices de tourisme et les commentaires issus des pratiquants du site Internet que :

- Les itinéraires sur l'ancienne voie de chemin de fer apparaissent moins variés en matière paysagère : **relief et paysages sont signes d'agrément** ;
- La **question de la sécurité sur les itinéraires partagés n'est pas une difficulté** puisque les tronçons concernés obtiennent la même note de sécurité que les tronçons en site propre. Cette voie ne coche pas tous les critères nationaux (voie réservée en site propre) sans pour autant dysfonctionner en matière de sécurité : cette question ne fait l'objet d'aucune remarque dans les offices de tourisme ;
- La demande des usagers auprès des offices de tourisme porte davantage sur le fléchage jugé insuffisant dans les bourgs (ex : à Excideuil).



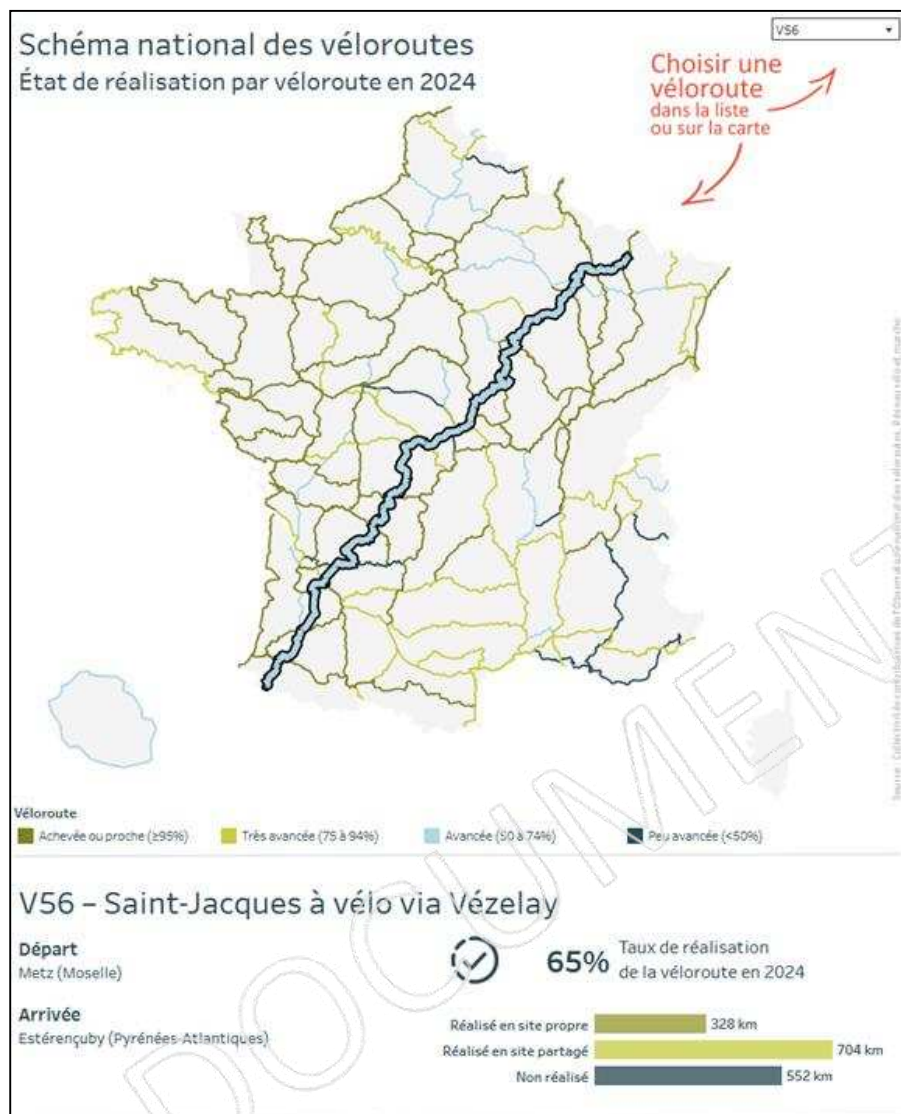
- La saisonnalité de la pratique est indéniable ;
- La fréquentation même en période touristique forte est largement inférieure à 750 cyclistes ou passages/jour ;
- Elle est stable l'hiver sur les 3 dernières années.

- Sa desserte soit à proximité de lieux d'intérêt stratégiques équipés en stationnements dédiés et près de zones d'habitat dense ;
- Sa présence soit évidente (« sous le nez » de l'utilisateur).

- Il convient donc de s'interroger sur la question du « tout en site propre » recommandé nationalement, l'excellente communication et promotion consacrée à la Flowvelo semble ainsi un gage de succès, couplé à une voirie en majeure partie partagée, mais peu fréquentée.
- Les itinéraires sur les routes peu fréquentées ont davantage d'intérêt et d'agrément en Périgord Vert que ceux en site propre, lorsqu'ils sont peu fréquentés (moins de 500 véhicules moteur et 750 cyclistes/jour) et ce même lorsque le relief est marqué.

- Confirmation de la saisonnalité de la pratique.
- Sur Le Périgord Vert peu dense, un équipement entièrement dédié a peu d'effet sur le développement de la pratique du quotidien.
- Avantage de la voie partagée avec ses possibilités directes de connexion au maillage viaire de proximité et son moindre coût.

La V56 Voie jacquaire de Vézelay (anciennement V90)



Cette véloroute ne bénéficie pas de site Internet dédié et sa cartographie n'est pas lisible nationalement. Il n'existe en effet pas de comité d'itinéraire, ce qui explique l'absence d'une promotion coordonnée.

Le Département de la Dordogne assure cependant son jalonement avec un prévisionnel d'installation de panneaux sur le tronçon manquant Thiviers-St-Yrieix imminent.

Seule la portion Thiviers-Trélissac est actuellement fréquentée (source : offices de tourisme).



B. La communication sur les itinéraires régionaux et départementaux

La Région ne coordonne actuellement pas la promotion des véloroutes régionales. La promotion de ces véloroutes se fait donc à l'échelle locale (offices de tourisme) et départementale.

Le **schéma départemental conseille ainsi une promotion des parcours via tout type de support** : carte, guide, fiche randonnée, site internet, applications... Il considère que la diversité des outils de communication permet de toucher un public large.

La promotion départementale conduit vers un site Internet sport et loisirs (VTT et triathlon) et l'édition de 2 référentiels « grands itinéraires à vélo » (photo ci-dessous).

C'est le Comité Départemental du Tourisme qui anime la politique des labels touristiques professionnels et assure la promotion (ex: accueil vélos).

Les offices de tourisme mettent à disposition des touristes des fiches-itinéraires tronçons sur ces voies régionales qui, en-dehors de la flow vélo, ne sont donc pas forcément identifiées comme des grands itinéraires de liaison, mais plutôt comme des voies de loisirs/tourisme à la journée. Cela est dû à l'historique de ces voies initialement départementales et « remontées » au niveau régional avec des appellations locales type « Val de Dronne » pour la St-Pardoux-Marennnes.

Le plan souligne ainsi que « *Les offices de tourisme sont force de proposition pour la valorisation des parcours qui sont sur leur territoire. Aussi, il conviendra de réaffirmer l'appui technique pour les aider dans le développement des supports de communication autour des itinéraires vélo et s'en faire le relais. Cette collaboration ne pourra être envisagée que si les EPCI font appel au service du tourisme pour la création des boucles d'intérêt local.* »

Les offices de tourisme utilisent ainsi des données via le logiciel OpenStreetMap avant de les mettre en ligne sur leur propre site Internet. Ceux-ci relèvent que la question dédiée à la promotion est un enjeu tant départemental que local. Les applications dédiées foisonnent (Géovélo, Visiorando, Runner Z, Cirkwi, Caminoguide, Dori...) et la majorité des offices ont opté pour un référencement sur les applis de randonnées. Ils notent que le site Internet avec référencement des itinéraires locaux reste une valeur sûre.

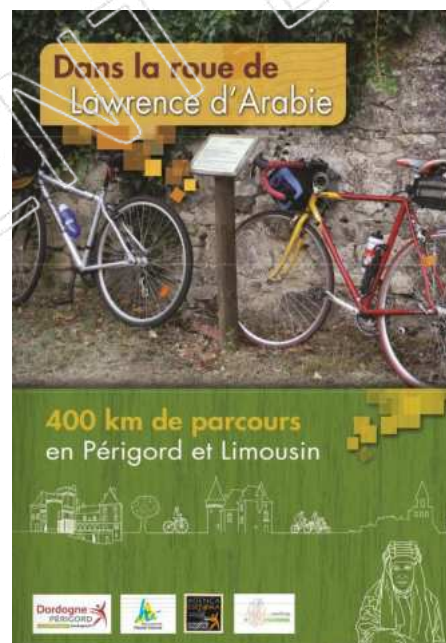
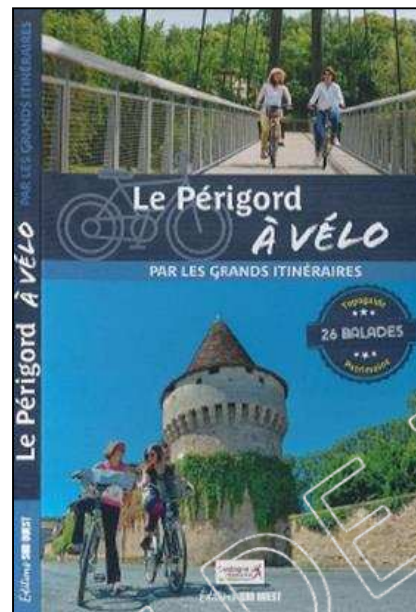
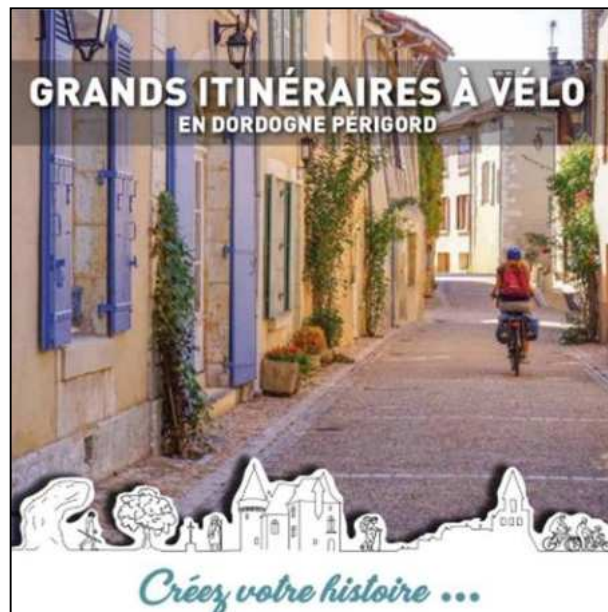
Pour le suivi technique des circuits, il n'y a pas de véritable logiciel hormis le logiciel Périgéo des collectivités qui est donc un support techniquement intéressant à cet escient.

La question du suivi est un enjeu d'avenir, tant pour l'entretien du réseau que pour sa promotion, tant localement que nationalement.



Conditions de réussite en Périgord Vert :

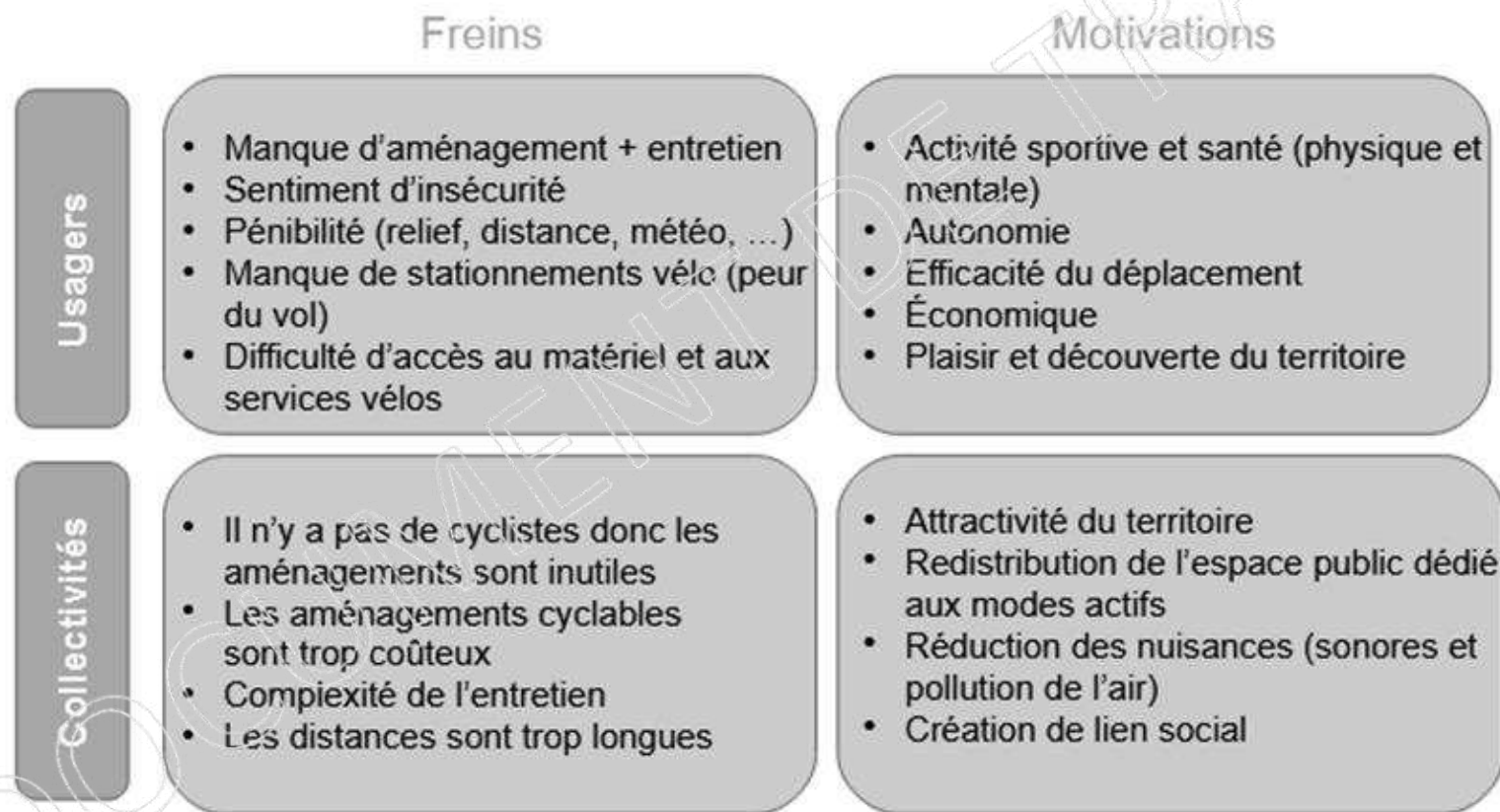
- Doter les voies régionales et la V56 du même niveau de communication que la Flow Velo avec un site Internet dédié. Cet enjeu ne relève pas d'une responsabilité locale (comité d'itinéraire national), mais il convient de le souligner au moins pour les voies régionales.
- La cartographie d'information du cycliste du quotidien doit prendre en compte ce réseau hiérarchisé et informatif.
- La question des applications de suivi est un enjeu d'avenir, tant pour le développement, l'entretien et la promotion du réseau, tant localement que nationalement, elle nécessite des temps de concertation interne (entre services des EPCI) et externe (avec les partenaires « supras »).



6 Conclusion, tous à vélo ?

Au-delà des questions d'animation, de géographie et de population cyclables, les constats réalisés amènent à s'interroger à propos de la question psychologique de la motilité individuelle à savoir la capacité de mouvement autonome lorsqu'on est à vélo.

Les freins et motivations à la pratique sont parfaitement résumés par ce schéma, tant pour un usager que pour une collectivité, pour laquelle on peut évoquer la question de la motilité financière :



L'enquête effectuée pendant la semaine du vélo en septembre 2025 révèle ainsi la motilité des pratiquants réguliers, qui ont mis en place des stratégies individuelles pour contrer leurs propres freins psychologiques :

Annexe : Enquête complète

Alice, 46 ans
Active
Toscane St Apre



Verbatims

«Les gens disaient que c'était impossible ici. Je me suis dit : Ça se tente. Les voisins me saluent depuis leur jardin.»

José, 44 ans
Actif
Ribérac



Verbatims

« Je dois me lever une heure plus tôt et rentrer plus tard, mais on s'habitue vite. Je regrette juste l'absence de station de réparation ou d'équipementier dans nos campagnes. »

Alice, 33 ans
Active inoccupée
Brantôme en Périgord



Verbatims

« j'ai acheté un vélo électrique il y a 1 an, je l'utilise pour le loisir mais pas pour mes courses de proximités. Il n'y a pas de boîtes sécurisées près des commerces. »

En conclusion, le territoire étant déjà cyclable en majeure partie, la question de se (re)mettre ou non à vélo relève aussi d'une initiative individuelle.

7 Enjeux à retenir et scénarios

Il convient de retenir 3 enjeux pour la réussite du schéma directeur cyclable en Périgord Vert :

- TECHNIQUE
- CONCERTATION
- PROMOTION / ANIMATION

On relèvera que **2 enjeux relèvent davantage du domaine de la communication que du domaine technique.**

Par ailleurs, il faut garder en perspective que ce schéma est :

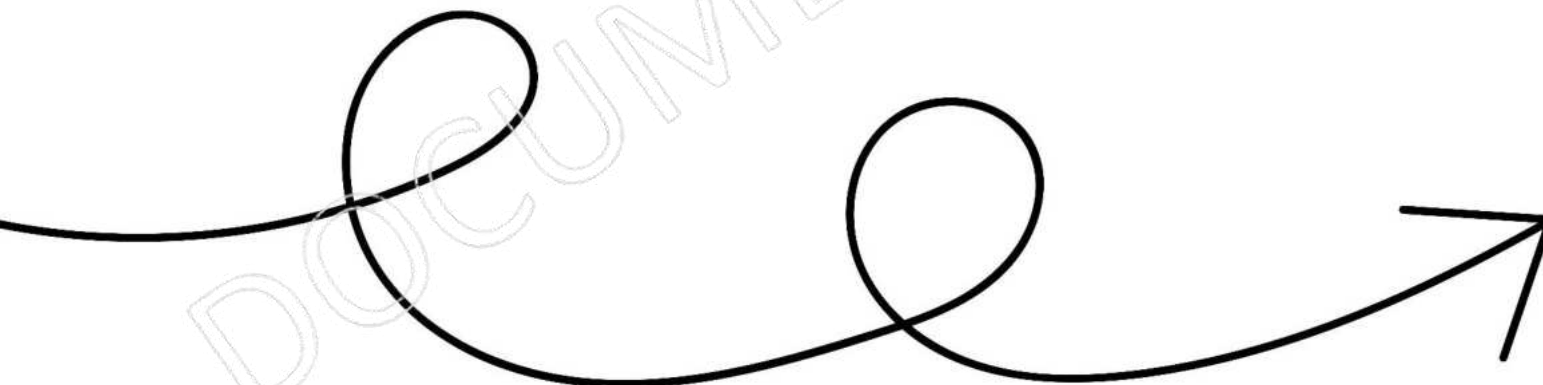
1. Un schéma évolutif, itératif

On peut considérer que ce schéma s'inscrit sur une période de 5 ans : 2026-2031. Cela permettra d'éviter un effet catalogue d'actions et de retenir le principe d'adaptabilité : le schéma reste un document cadre à 5 ans, mais tout comme le plan de jalonnement et le plan de circulation, il est modulable et évolutif en fonction des initiatives locales (concertation, rétroplanning, « tests ». Ex : panneauage et conditions de circulation).

Une politique cyclable évolue : elle a droit à une évaluation, des corrections, des compléments.

2. Un schéma qui vise un développement optimal de la pratique cyclable par les habitants

C'est l'objectif à ne pas perdre de vue, les habitants sont les meilleurs ambassadeurs touristiques.



7.1 Les enjeux TECHNIQUES (sécurité, géographie)

Elles sont liées à :

- la géographie cyclable
- le maillage
- des points d'attention
- des garanties de sécurité

Pour les résumer :

- Cibler les **Vélos Assistance Electrique** : stationnements sécurisés dans les bourgs, les gares, les équipements publics (hôpitaux, scolaires,...) et bornes de recharge ;
- Tabler sur **des liaisons interbourgs jusqu'à 10 km** maximum (selon vélo classique ou assisté) ;
- **Éviter au maximum les voies départementales et nationales** davantage fréquentées, **les déconseiller** (attention, il n'existe pas de panneaux de signalisation qui déconseillent) voire les interdire et prévoir des rabattements sécurisés pour leurs traversées éventuellement dédiées ;
- Concevoir le **maillage du quotidien sur le réseau viaire existant** : voies peu fréquentées (critères CODEP 24 moins de 500 véhicules/jour, maxi 1000) avec attention portée aux poids-lourds ;
 - Envisager des Chemins à Trafic Motorisé Limité ou des réductions de vitesse sur certains tronçons (CTL=réduction de vitesse/limitation à desserte locale/sens unique) si on ne peut faire autrement.
- **Éviter les chemins non stabilisés** : nous sommes bien sur des itinéraires de vélos proximité destinés à tous pratiquants ;
- **Écarter** les bandes cyclables, surlargeurs cyclables et chaudiours de tous les aménagements projetés compte tenu de leur dangerosité ;
- Cibler les **liaisons d'un point A à B** (pas de boucles) et cibler les tracés les plus directs (si possible par les gros hameaux), se baser sur les itinéraires touristiques existants s'ils conviennent (point A à B) ;
- Concevoir des **plans de circulation** depuis les lieux d'intérêt stratégiques (armature PLUi) afin de réaliser des travaux d'**apaisement** des zones de conflit avec la voiture et les poids-lourds : considérer que les actifs circuleront rarement au-delà de 10 km ;
- Considérer la **hiérarchie des voies dans sa cartographie** : toujours remonter en voie structurante les voies cyclables d'intérêt régional (et national) dans le jalonnement et les plans de circulation
 - 1- les nationales, régionales, départementales
 - 2- le maillage local : attention à la multiplication des panneaux de jalonnement (itinéraires touristiques locaux en sus des voies « supras »)
 - 3- les plans de circulation ou mobilité des bourgs-centres (zones apaisées, équipements dédiés)
- Faire **monter le niveau d'intermodalité** en gares de Thiviers, La Coquille et St-Aigulin-La Roche Chalais (panneaux directionnels, infos et services VAE, interconnexion entre les voies cyclables supras), envisager dans les autres gares des équipements sécurisés VAE ;
- **Concevoir au-delà des stéréotypes nationaux** : du fait de la faible densité démographique, la création d'équipements dédiés type Flow Velo induit un développement limité de la pratique de proximité, contrairement à « ailleurs ».

Créer une dynamique de concertation avec les acteurs de la politique cyclable du Périgord Vert : Communes, EPCI, Département.

- Un schéma cyclable local une fois structuré, peut-être aussi force de proposition, auprès du Département, pour le futur schéma régional 2030-2040, pour la promotion des voies régionales (enjeu touristique) ;**
Concier les riverains et les usagers ;
Concier les équipementiers/associations, soutiens indispensables à la connaissance et maintenance technique, à la responsabilisation individuelle.



7.3 Les enjeux de PROMOTION/ANIMATION

La promotion et communication cyclables sont un **impondérable**, et au regard des constats du présent schéma, **c'est le facteur de réussite n°1 en Périgord Vert compte tenu de ses caractéristiques cyclables.**

Il faudra garder en tête et cibler en matière de communication :

- L'image d'un territoire rural cyclable de fait et facteur d'aménités valorisées ;
- La sécurité individuelle : équipement et pratique ;
- Le sport-santé ;
- Les habitants : une clientèle de proximité gage de promotion et réussite du réseau cyclable auprès des touristes, animations dédiées :
 - Les seniors : animation-formation-incitation. 25 000 personnes ;
 - Les jeunes : rencontre des établissements, équipement, animation-formation. 9 500 personnes ;
 - Les entreprises : rencontre, équipement, formation-incitation. 9 500 actifs.

Travailler 2 axes de communication locale :

- le maillage du quotidien (trajets directs) ;
- les boucles et grands itinéraires (tourisme, sport, loisirs) : mettre en valeur d'ores et déjà les voies existantes.

Tenir compte de leur complémentarité (ex : carte avec coloris différents, boucles initiatrices de pratiques de loisirs pouvant développer la pratique du quotidien). La promotion des deux doit ainsi être réalisée par un seul et même service.

Les partenaires et outils d'animation

Partenaires :

- Équipementiers ;
- associations (clubs cyclistes et sportifs, réparation et animations).

Outils :

- Site Internet dédié (itinéraires de proximité et boucles touristiques)
- Cartographie papier
- Service location longue durée (à privilégier par rapport à l'aide à l'achat)
- Subventions pour un accompagnement plus « personnalisé » (Plan mobilités employeurs PDE, associations cyclistes...)
- Événementiels de découverte/sensibilisation
- Application dédiée (dans un deuxième temps)
- ...

Les actions de suivi/évaluation

- Suivi des remarques usagers pour amélioration des conditions de circulation.
- Entretien des panneaux de jalonnement, de la voirie.



CONCLUSION ENJEUX :

L'enjeu n'est pas tant de créer des voies dédiées, mais bien de communiquer sur un réseau déjà cyclable en voie partagée avec solutions sur mesure.



2 SCENARIOS ALTERNATIFS POUR RELEVER LES ENJEUX

Le scénario du SIGNALEMENT

Principe :

Le **panneautage** va induire la pratique chez l'utilisateur :

- de proximité (incitation vélo)
- touriste (itinéraire vélo)
- automobiliste (vigilance vélo)

Il met en place :

- un panneautage (jalonnement) de voies dédiées inter-bourgs de moins de 10 km (voies partagées signalées par des panneaux avec sécurisation éventuelle de tronçons) ; ce jalonnement devrait pouvoir bénéficier dans l'idéal de comptages routiers préalables.
 - o Pour les voies approchant les 1 000 véhicules/jour, difficilement incontournables, des CTL (Chemin Trafic Motorisé Limité) à envisager
 - o Desserte des points d'intérêts touristiques, services, économiques à étudier
 - o Ce jalonnement complète celui des boucles touristiques
- des équipements ciblés VAE dans chaque bourg et points d'intérêts touristiques, services, économiques (lieux stratégiques) ;
- des plans de circulation (ou mobilités) dans les principales agglomérations avec aménagements sécurisés, zones apaisées dédiées (cf. armature des PLUi pour complétude) ;
- une politique d'animations ciblée.

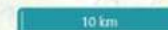
Avantages :

- une publicité permanente du réseau via le panneautage ;
- un accent mis sur la vigilance vélos.

Inconvénients :

- Opération d'ampleur avec démultiplication des panneaux (VN, VR, VD et donc voies locales, boucles et itinéraires touristiques locaux) : attention à la confusion (cycliste) et banalisation (automobiliste) ; c'est un véritable inconvénient signalé par les techniciens de la voirie ;
- coût du jalonnement inadéquat avec les caractéristiques socio-géographiques de certaines portions du territoire ;
- durée de mise en œuvre qui peut s'avérer trop longue : nécessité d'une personne dédiée pour la coordination des services, des travaux ;
- sécurisation (zones apaisées, carrefours) à plus long terme.

AVAILABLE



Le scénario de la COMMUNICATION

Principe de communication : **territoire cyclable de fait hors agglomération, départementales et dessertes poids-lourds**. Il ne reste plus qu'à animer la politique cyclable.

Il met en place :

- des équipements ciblés VAE dans chaque bourg et points d'intérêts touristiques, services, économiques (lieux stratégiques) ;
- une campagne de communication et animations offensive auprès des publics ciblés ;
- une cartographie des voies cyclables déconseillées (critères CODEP 24) ;

Pour rappel : il n'existe pas de panneaux de signalisation qui déconseillent des voies aux vélos, seuls des panneaux d'interdiction existent. Cette cartographie devrait pouvoir bénéficier dans l'idéal de comptages routiers préalables.

- un jalonnement pour les itinéraires touristiques A à B (sans oublier les boucles) en complément des VN, VR, VD (possibilités de remontée en classement long terme) ;
 - un réseau local des cyclistes de proximité pour des suggestions d'amélioration graduelle (application) ;
 - des plans de circulation (ou mobilités) dans les principales agglomérations avec aménagements sécurisés, zones apaisées dédiées (cf. armature des PLUi pour complétude) ;
- On met ici l'accent sur les liaisons de proximité de moins de 10 km cyclables de fait depuis les lieux d'intérêt stratégique (entreprises, scolaires, etc.).

Ce scénario représente davantage la réalité locale des usagers du quotidien en Périgord Vert qui fréquentent déjà les routes qu'ils jugent les moins accidentogènes et ce, sans le panneau dédié (voir micro trottoirs). Il se réfère à l'expérience communication de la Flow Velo.

Dans ce scénario, un label de communication locale peut s'avérer pertinent sur le Périgord Vert (avec par exemple, un rappel panneau « territoire cyclable » en entrée de bourgs). Il n'existe pour l'heure **pas de véritable label « territoire cyclable » correspondant aux caractéristiques de notre milieu rural**. Le label Territoire Vélo de la Fédération Française de Cyclotourisme pourrait y ressembler, mais il est davantage axé sur les services tourisme que la desserte quotidienne avec des cases à cocher caricaturales (sa grille de critères n'en constitue pas moins une boîte à idées intéressante). Il en est de même pour accueil vélos.

Avantages :

- limitation de la multiplication de panneaux aux VN, VR, VD, Voies et boucles touristiques locales ;
- une communication davantage ciblée (les subsides dédiés au jalonnement sont reportés sur les animations) ;
- code de la route considéré ;
- délais de lancement raccourcis car basés sur des équipements ciblés et de l'animation/communication.

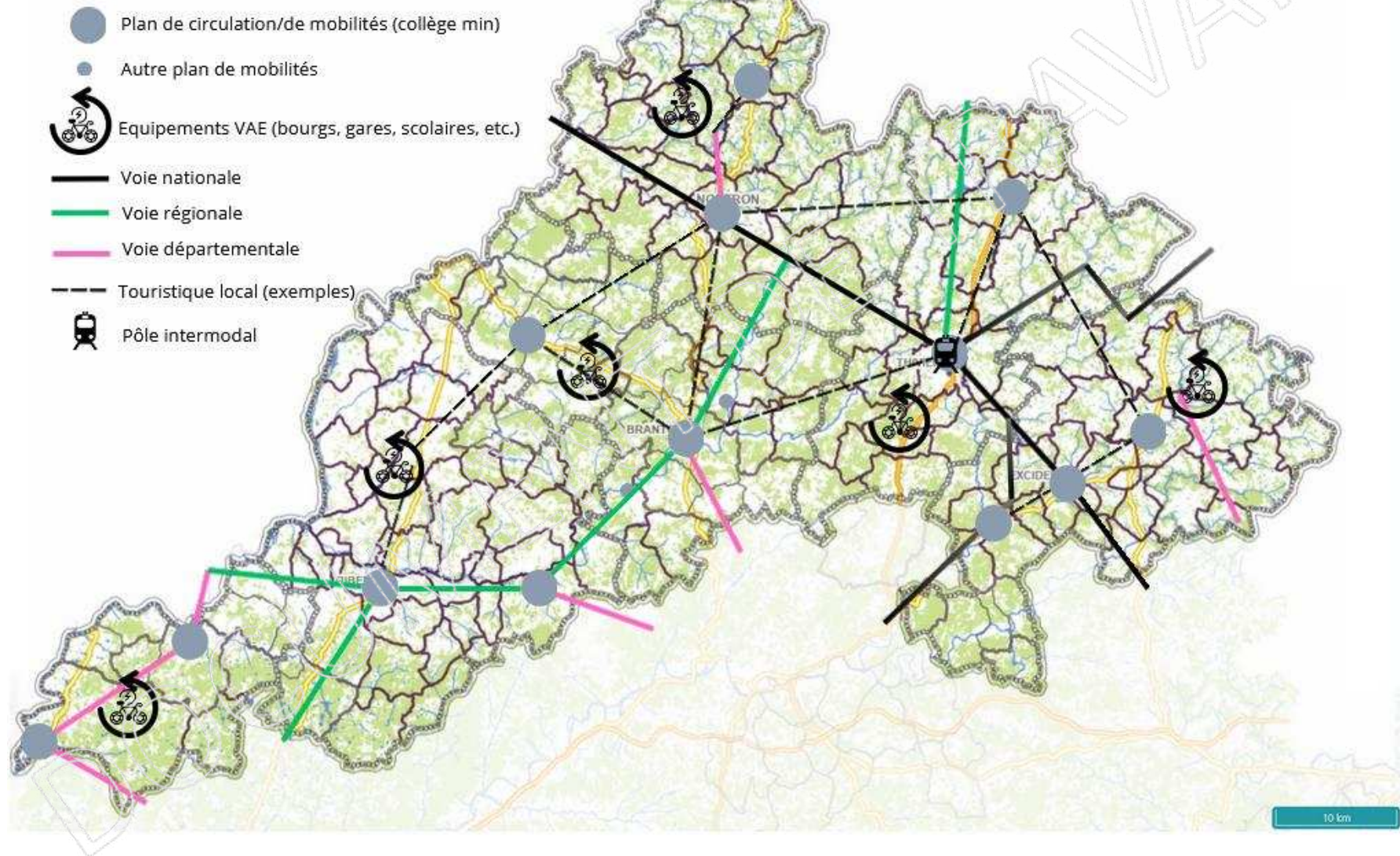
Inconvénients :

- appréhensions des habitants à la pratique, mais les VN, VR, VD, etc. le bouche-à-oreille et les animations dédiées sont là pour les lever ;
- sécurisation (zones apaisées, carrefours) à plus long terme.

Compte tenu des constats présentement réalisés, c'est cette approche qui est conseillée dans le présent schéma.

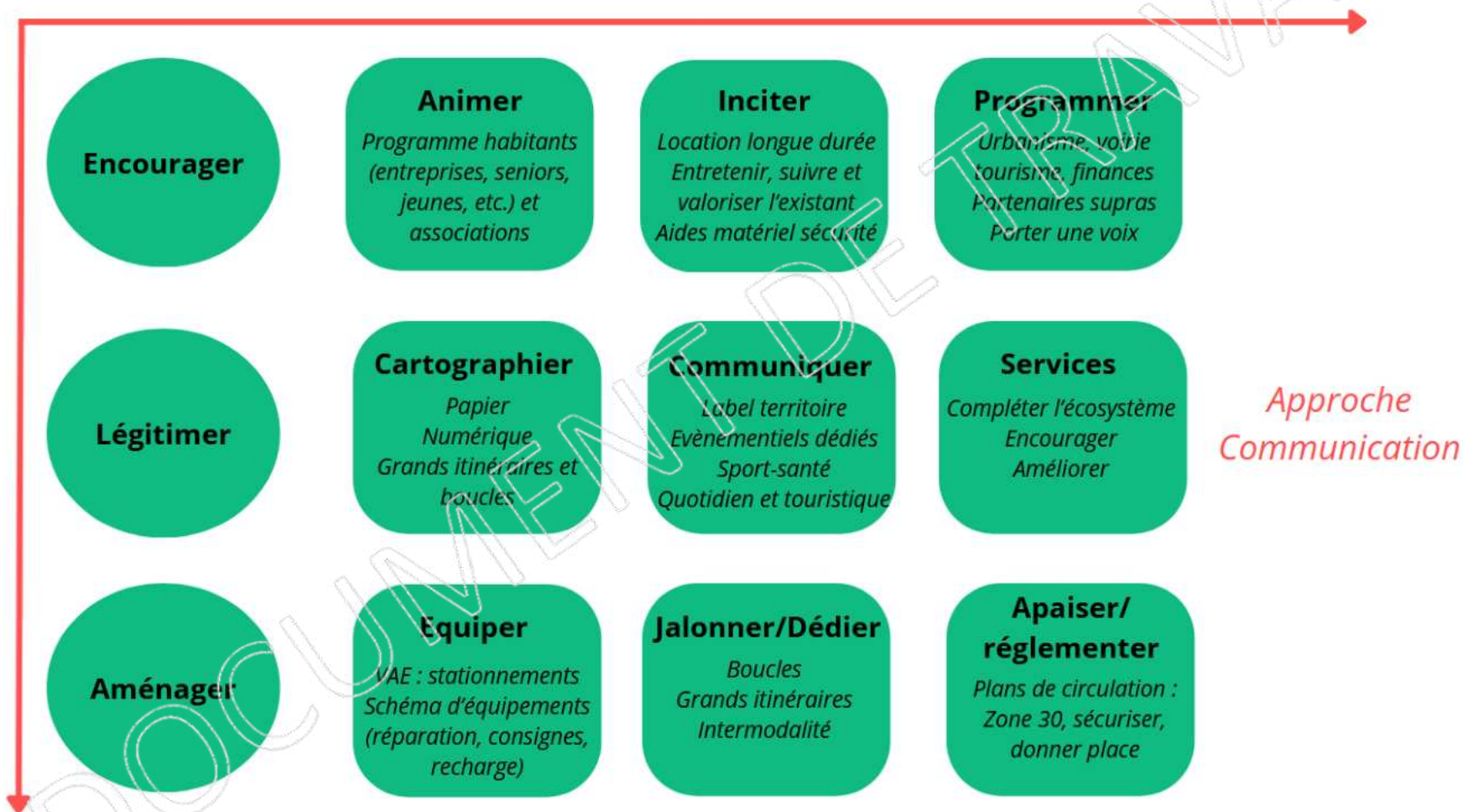
Approche communication

Territoire cyclable (VAE hors départementales, poids-lourds...)



Les leviers d'actions mobilisables

Définir l'avancement



Exemples de promotion

PERIGORD VERT MON VELO, MA SANTE

Avec le programme « Tous à vélo »*



* Plus d'info : www.aveloenperigordvert.com

PERIGORD VERT LE VELO EN TOUTE SECURITE

90 % des routes sont sécuritaires*



* Plus d'info : www.aveloenperigoordvert.com

PERIGORD VERT ROULEZ EN ILLIMITE

Territoire doté d'équipements pour
Vélo Assistance Électrique



* Plus d'info : www.aveloenperigoordvert.com

Et maintenant, que faire ?

Pour développer la pratique du quotidien, il faut :

- 1- Déterminer au niveau des EPCI le qui fait quoi : créer un organe de gouvernance locale dédié au développement de la pratique cyclable
 - 2- Reprendre les itinéraires existants et les projets locaux (hors boucle touristique), les évaluer
 - 3- Réaliser les pré-études avec les usagers (dont clubs vélos), les services techniques (comptages routiers y compris départementaux)
 - 4- Équiper les lieux stratégiques en stationnements sécurisés VAE
 - 5- Itinéraires des voies cyclables à jalonner : maillage proximité OU/ET itinéraires touristiques (hors boucles)
 - 6- Réaliser les plans de circulation (ou mobilités) des bourgs à enjeux
 - 7- Facultatif : Complément cartographique des voies déconseillées (départementales, poids-lourds)
 - 8- Facultatif : Voies ou tronçons interdits au vélo et itinéraires alternatifs / Aménagements pour les voies ne pouvant être déviées alternativement (ex : réduction vitesse)
- 5- Promouvoir (cartographie complémentaire, site Internet, appli dédiée, label local) en sus des itinéraires touristiques : une image du territoire, un confort de vie à vendre (sécurité)
CAMPAGNE DE PROMOTION
- 6- Animer auprès des publics cibles avec les différents services publics locaux et les équipementiers (seniors, jeunes, entreprises, familles)
CAMPAGNE D'ANIMATIONS
- 7- Échanger les bonnes idées avec les EPCI voisins voire mutualiser/ Porter une voix

Evaluer

8 Pour aller plus loin : références techniques

- Charte du Département de la Dordogne des Véloroutes et Voies Vertes (à paraître)
- Plan départemental de la Dordogne des Véloroutes et Voies Vertes

<https://www.dordogne-perigord-tourisme.fr/app/uploads/dordogne-perigord/2023/11/Plan-Departemental-Velo-2022-2027.pdf>

- Schéma National des véloroutes 202-2030 RNA

https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2021/04/SRV-2020-203_Nouvelle-Aquitaine.pdf

- Guide technique Cerema.

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Annexe%203%20%20Recommandations%20techniques%20du%20CEREMA.pdf>

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-faveur-du-velo-serie-fiches-pratiques-du-cerema>

9 Annexes

Définition nationale des Vélos routes et Voies Vertes

Pour cerner la définition d'une véloroute et d'une voie verte, il faut se pencher sur l'article L154-1 du code de la voirie routière. Les véloroutes y sont « *des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances. Elles ont notamment pour supports des voies appartenant au domaine public ou privé de l'Etat, de ses établissements publics ainsi que des collectivités territoriales et de leurs groupements compétents en matière de voirie. Elles empruntent tout type de voie adaptée à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu. Elles peuvent être d'intérêt local, départemental, régional, national ou européen. Les véloroutes relient les territoires entre eux et permettent de traverser les villes dans de bonnes conditions* ».

Elles sont implantées sur des itinéraires agréables, sans grande dénivellation (sauf justification notamment liée aux contraintes topographiques) et doivent pouvoir être utilisées par tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés. Les véloroutes empruntent des pistes cyclables, des voies vertes, des bandes cyclables, des voies à faible trafic et autres aménagements favorisant la pratique du vélo. Source : [velo-territoires.org](https://www.velo-territoires.org), *cahier des charges pour le développement des véloroutes*.

Pour compléter cette définition, il faut souligner que la **voie verte** est « *une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers* ». Ce qui n'est donc pas le cas de la **véloroute qui peut avoir des tronçons divers**.

Ce sont des itinéraires cyclables **tournés vers le vélo tourisme et vélo loisir** hormis pour les zones urbaines où « *doit être établi le lien avec les réseaux urbains pour un usage accru sur la mobilité du quotidien (entrées et traversées de villes)* ». Source : Velo et Territoires, règles de fonctionnement pour la coordination du Schéma National Véloroutes (https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2023/11/Regles-de-fonctionnement_2023_def.pdf).

« Le Schéma national des véloroutes [...] définit le réseau structurant de véloroutes sur le territoire national, y compris outre-mer, en s'appuyant sur les schémas régionaux lorsqu'ils existent. Il détermine les conditions dans lesquelles ce réseau est rendu continu. [...] » Art. L. 1212-3-4 du code des transports.

Le schéma est actualisé tous les 3 ans avec un objectif à 2030. Son animation, coordonnée par Vélo et Territoires, consiste à procéder à des modifications :

- ajout de nouvel itinéraire avec numéro dédié, suppression d'itinéraire du schéma national car inopérant. Cette suppression intervient dans un délai de 3 ans faute de consensus ou de réaction des acteurs locaux à cette proposition de suppression, le délai est renouvelable 1 fois si réaction des acteurs locaux avant suppression définitive si l'itinéraire n'est pas réactivé ;
- ajout d'une section substantielle pour connecter davantage la voie aux réseaux urbains, et idem, sa suppression (mêmes conditions que pour la suppression d'un itinéraire complet) ;
- changement de tracé ou de numérotation ou de nom d'un itinéraire existant.

Pour être inscrit au niveau national, un itinéraire doit préalablement :

- aller de A à B (les boucles, variantes sont interdites) ;
- se connecter aux itinéraires nationaux ;
- se baser sur des véloroutes régionales ou départementales existantes dans les territoires concernés afin de répondre à un principe de subsidiarité (schémas) ;
- être inscrit dans le schéma régional et concerner au moins 2 Régions ;
- faire au moins 100 km ;
- respecter un équilibre national et éviter une concentration d'itinéraires nationaux sur un même espace géographique ;
- disposer d'une mise en œuvre programmée (plan d'action, gouvernance, partenariat, financements) pour une complétion à l'horizon 2030 ;
- respecter les recommandations nationales en vigueur en matière de jalonnement : guide technique de jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables, lisibilité et continuité dans les deux sens de circulation, conformément au Cahier des charges pour le développement des véloroutes ;
- Avoir un état minimum d'avancement de 60% du linéaire proposé et réparti sur les régions concernées.

Dans le schéma national, la véloroute peut emprunter des itinéraires en site propre (dédié) ou partagé (avec la route). Elle renseigne sur le statut réglementaire de chaque tronçon d'itinéraire avec des recommandations de sécurité et d'entretien selon l'équipement (voie verte, piste cyclable, site partagé, etc.) et un aiguillage vers les sites d'intérêt touristiques. Elle localise les services accessibles aux cyclistes le long de l'itinéraire (équipements, accueil vélos). Sa connexion presque immédiate aux transports publics doit être démontrée. Elle doit être promue (outils) avec un nom, telle une marque (images, éléments de marque). *Source : Vélo et Territoires, règles de fonctionnement pour la coordination du SNV* (https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2023/11/Regles-de-fonctionnement_2023_def.pdf).

11 - Marennes - Barbézieux - St-Pardoux

Longueur de l'itinéraire

	Existant		A créer			TOTAL
	Site propre	Partage	Site propre	Partage	Non défini	
Charente					63 km	63 km
Charente-Maritime					91 km	91 km
Dordogne					60 km	60 km
TOTAL	Par type d'aménagement				214 km	214 km

Sections communes avec d'autres axes du schéma régional

	Départements	Longueur	Etat
22- Marthon Aubeterre Ribérac Castillon	Charente	2 km	A créer
22- Marthon Aubeterre Ribérac Castillon	Dordogne	14 km	A créer
EV3	Charente	10 km	Existant
V41	Charente-Maritime	4 km	A créer

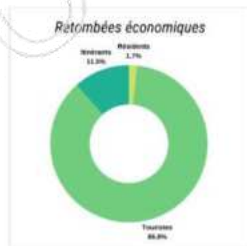
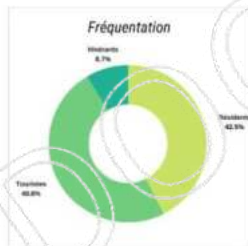
Estimations financières des sections à créer

	Site propre		Partage		Non défini		TOTAL	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Charente					191 000 €	11 967 000 €	191 000 €	11 967 000 €
Charente-Maritime					272 000 €	17 079 000 €	272 000 €	17 079 000 €
Dordogne					180 000 €	11 272 000 €	180 000 €	11 272 000 €
TOTAL	Par type d'aménagement				643 000 €	40 318 000 €	643 000 €	40 318 000 €

Evaluation de la fréquentation et des retombées économiques

Fréquentation annuelle totale : 127 000 usagers

Retombées économiques annuelles totales : 6 291 000 euros



9 Annexes

Fiches Périgord Vert du Schéma Régional des Véloroutes Nouvelle-Aquitaine

20- Thiviers Nexon Rochechouart

Longueur de l'itinéraire

	Existant		À créer			TOTAL
	Site propre	Partage	Site propre	Partage	Non défini	
Dordogne		25 km				25 km
Haute-Vienne	12 km				23 km	36 km
TOTAL	12 km	25 km			23 km	61 km

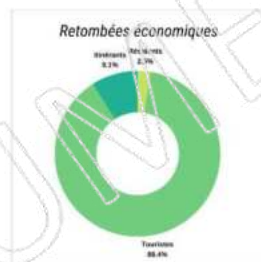
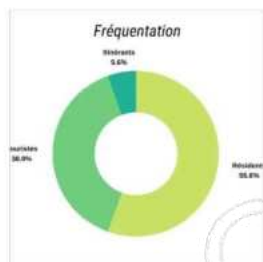
Estimations financières des sections à créer

	Site propre		Partage		Non défini		TOTAL	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Haute-Vienne					71 000 €	4 462 000 €	71 000 €	4 462 000 €
TOTAL					71 000 €	4 462 000 €	71 000 €	4 462 000 €

Évaluation de la fréquentation et des retombées économiques

Fréquentation annuelle totale : 18 000 usagers

Retombées économiques annuelles totales : 751 000 euros



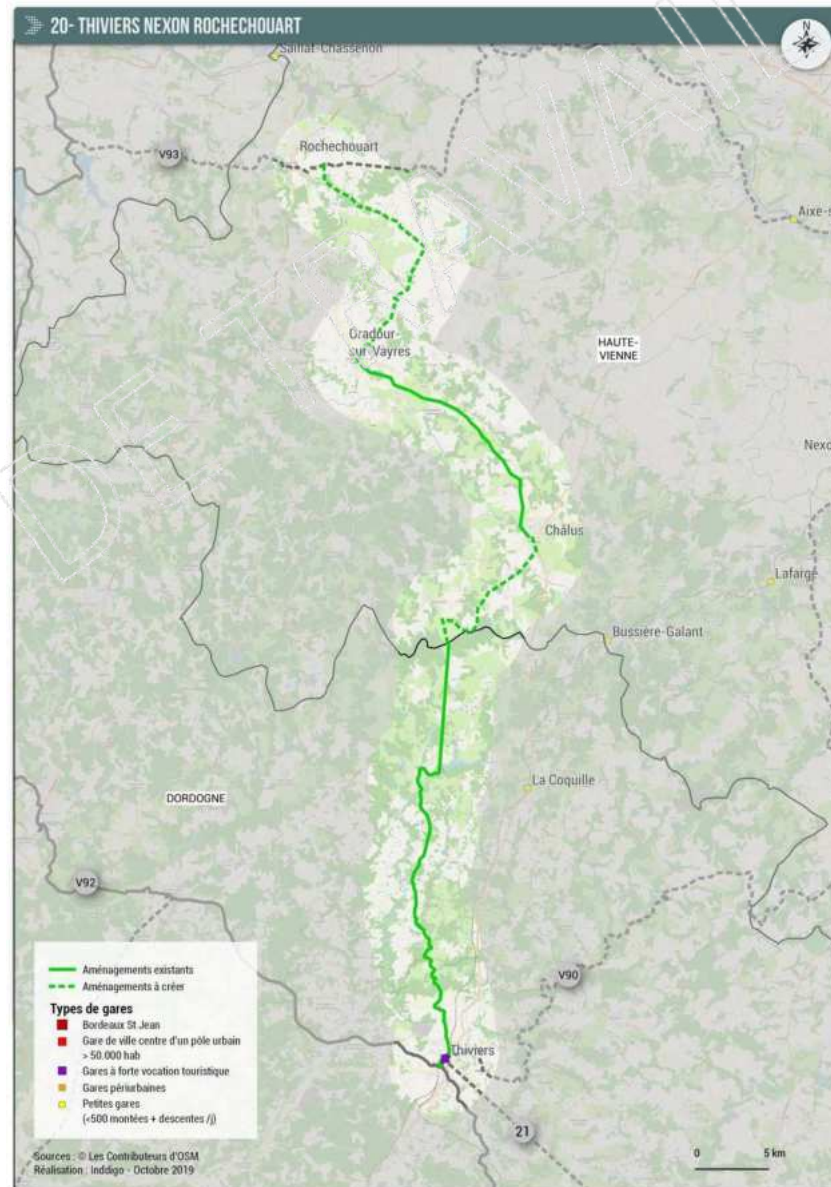
Mise en tourisme

Éléments d'identité forte :

Points d'entrée et sortie :

Première commune traversée hors Nouvelle-Aquitaine :

Recommandations :



21- Thiviers Terrasson Vezere Fumel Agen

Longueur de l'itinéraire

	Existant		A créer			TOTAL
	Site propre	Partage	Site propre	Partage	Non défini	
Dordogne			98 km		73 km	171 km
Lot-et-Garonne	4 km	20 km		26 km	13 km	63 km
TOTAL	4 km	20 km	98 km	26 km	86 km	234 km

Sections communes avec d'autres axes du schéma régional

	Départements	Longueur	Etat
V91	Dordogne	36 km	A créer
V86	Lot-et-Garonne	24 km	Existant

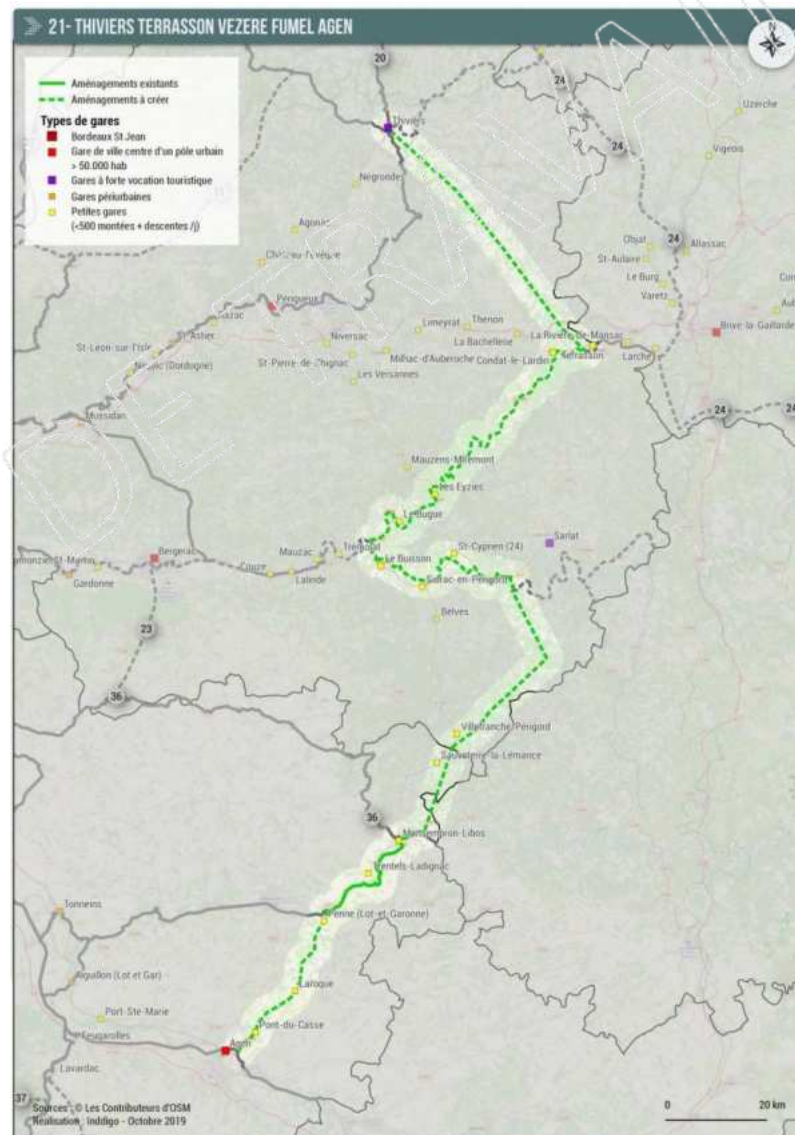
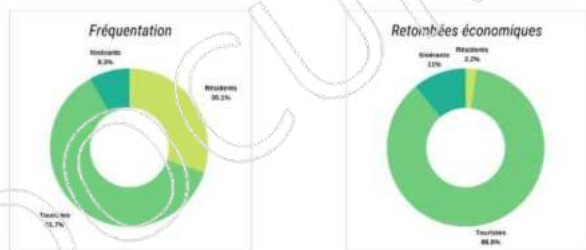
Estimations financières des sections à créer

	Site propre		Partage		Non défini		TOTAL	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Dordogne	18 046 000 €	18 046 000 €			220 000 €	13 768 000 €	18 266 000 €	31 814 000 €
Lot-et-Garonne			77 000 €	77 000 €	40 000 €	2 488 000 €	117 000 €	2 565 000 €
TOTAL	18 046 000 €	18 046 000 €	77 000 €	77 000 €	260 000 €	16 256 000 €	18 383 000 €	34 379 000 €

Evaluation de la fréquentation et des retombées économiques

Fréquentation annuelle totale : 193 000 usagers

Retombées économiques annuelles totales : 14 164 000 euros



22- Marthon Aubeterre Riberac Castillon

Longueur de l'itinéraire

	Existant		A créer			TOTAL
	Site propre	Partage	Site propre	Partage	Non défini	
Charente		50 km				50 km
Dordogne	77 km	4 km		14 km		95 km
TOTAL	Par type d'aménagement	77 km	54 km	14 km		145 km

Sections communes avec d'autres axes du schéma régional

	Départements	Longueur	Etat
11 - Marennes - Barbézieux - St-Pardoux	Charente	1 km	A créer
11 - Marennes - Barbézieux - St-Pardoux	Dordogne	14 km	A créer

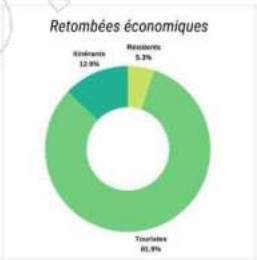
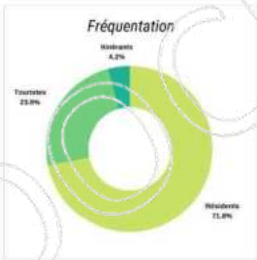
Estimations financières des sections à créer

	Site propre		Partage		Non défini		TOTAL	Par dept
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Dordogne			42 000 €	42 000 €			42 000 €	42 000 €
TOTAL	Par type d'aménagement		42 000 €	42 000 €			42 000 €	42 000 €

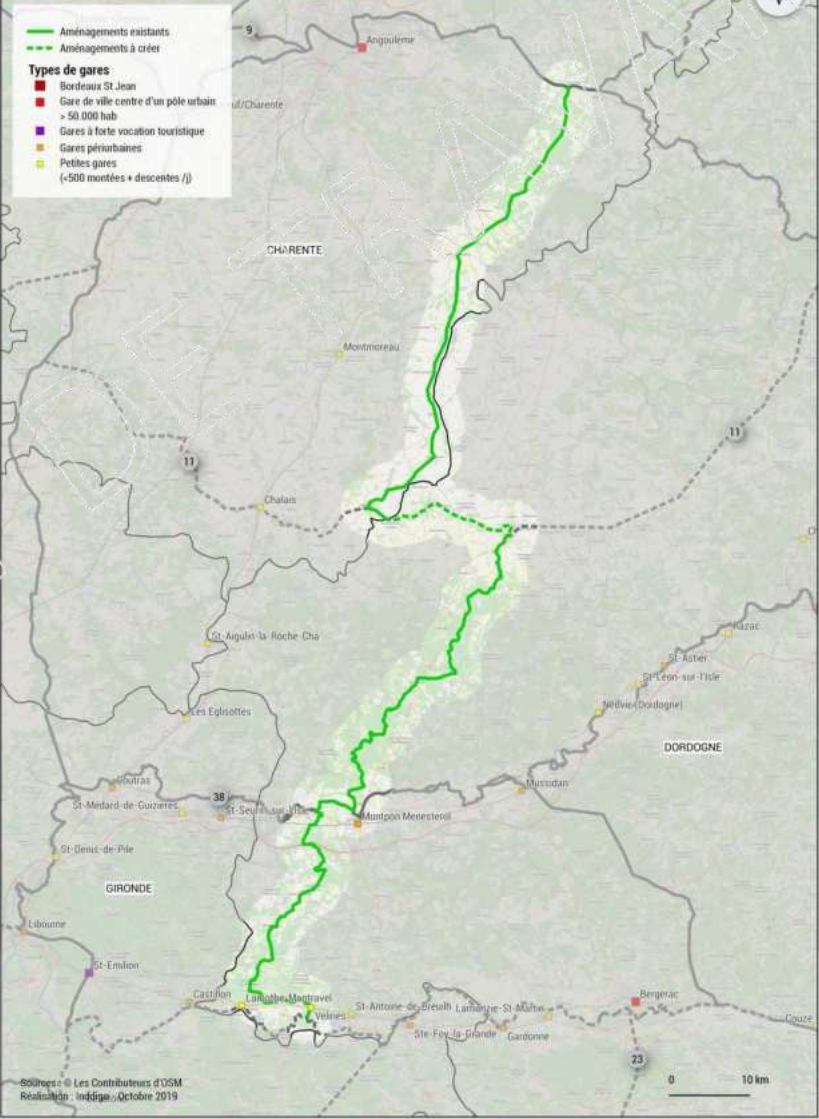
Evaluation de la fréquentation et des retombées économiques

Fréquentation annuelle totale : 71 000 usagers

Retombées économiques annuelles totales : 1 901 000 euros



22- MARTHON AUBETERRE RIBERAC CASTILLON



V90 : Voie Jacquaire de Vézelay

Longueur de l'itinéraire

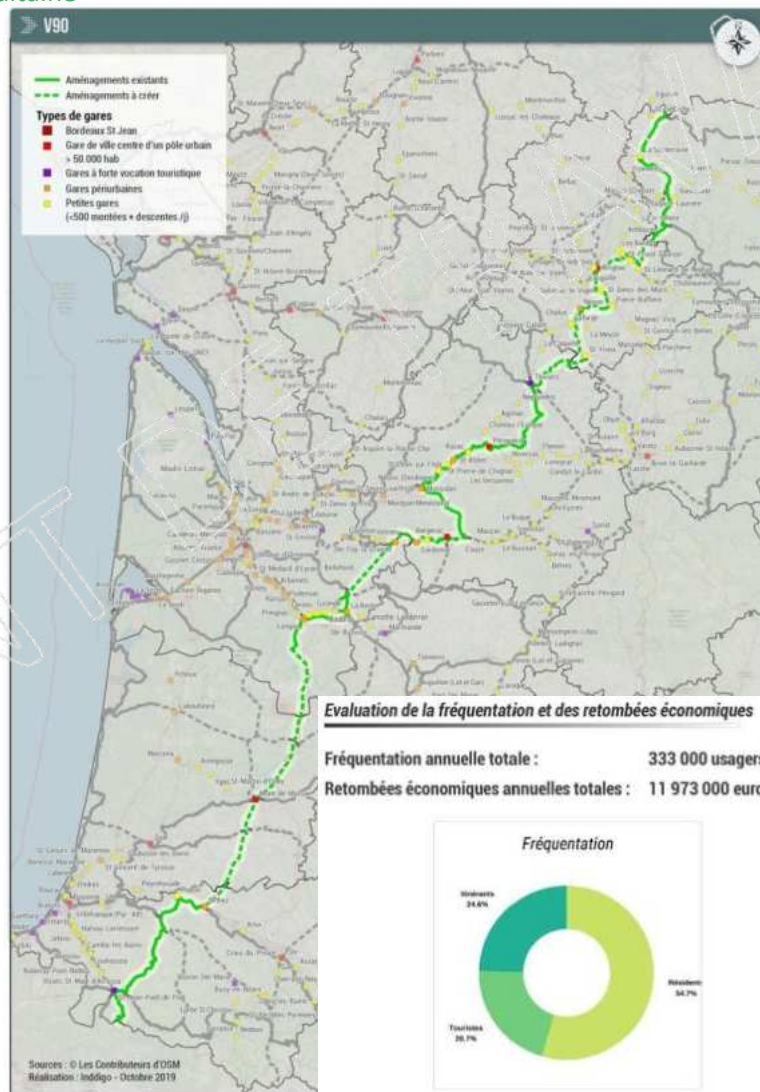
	Existant		A créer			TOTAL	
	Site propre	Partage	Site propre	Partage	Non défini	Par dep	
Creuse		81 km				81 km	
Dordogne		138 km	47 km	31 km		216 km	
Gironde	34 km	12 km			26 km	72 km	
Landes		1 km	85 km		25 km	111 km	
Pyrénées-Atlantiques	34 km	67 km			13 km	114 km	
Haute-Vienne				106 km		106 km	
TOTAL	Par type d'aménagement	68 km	299 km	132 km	137 km	64 km	700 km

Sections communes avec d'autres axes du schéma régional

	Départements	Longueur	Etat
18- Vassivière Benevent Limoges Oradour	Creuse	19 km	Existant
V91	Dordogne	47 km	A créer
V80	Gironde	18 km	Existant
V93	Haute-Vienne	26 km	A créer
V81	Pyrénées-Atlantiques	25 km	Existant
EV3	Gironde	24 km	Existant
EV3	Pyrénées-Atlantiques	74 km	Existant

Estimations financières des sections à créer

	Site propre		Partage		Non défini		TOTAL	Par dept	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max			
Dordogne	8 899 000 €	8 899 000 €	94 000 €	94 000 €			8 993 000 €	8 993 000 €	
Gironde					80 000 €	5 010 000 €	80 000 €	5 010 000 €	
Haute-Vienne			319 000 €	319 000 €			319 000 €	319 000 €	
Landes	16 041 000 €	16 041 000 €			74 000 €	4 647 000 €	16 115 000 €	20 688 000 €	
Pyrénées-Atlantiques					40 000 €	2 497 000 €	40 000 €	2 497 000 €	
TOTAL	Par type d'aménagement	24 940 000 €	24 940 000 €	413 000 €	413 000 €	194 000 €	12 154 000 €	25 547 000 €	37 507 000 €



9 Annexes

Fiches Périgord Vert du Schéma Régional des Véloroutes Nouvelle-Aquitaine

V92 : Flowvélo

Longueur de l'itinéraire

	Existant		A créer			TOTAL
	Site propre	Partage	Site propre	Partage	Non défini	
Charente	58 km	38 km				96 km
Charente-Maritime	54 km	73 km				127 km
Dordogne	15 km	33 km				48 km
TOTAL	128 km		144 km			272 km

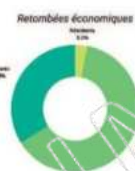
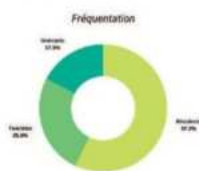
Sections communes avec d'autres axes du schéma régional

	Départements	Longueur	Etat
10- Les îles Charentaises	Charente-Maritime	12 km	Existant
EV3	Charente	57 km	Existant
EV1	Charente-Maritime	35 km	Existant
V41	Charente-Maritime	2 km	Existant

Evaluation de la fréquentation et des retombées économiques

Fréquentation annuelle totale : 306 000 usagers

Retombées économiques annuelles totales : 11 154 000 euros



Mise en tourisme

Portes d'entrées : Thiviers, Angoulême, Saintes, Rochefort

Durée moyenne du séjour : 4 j

Eléments d'identité :

Potentiel macro régional (Toulouse / Bordeaux / Nantes / Paris) en court séjour, thématique vignoble, patrimoine culturel, plus intimiste que les grands itinéraires. Porte d'entrée à réaffirmer en Dordogne

Informations complémentaires :

1ère commune traversée hors région : Aucune

9 Annexes

Données accidentalité en Périgord Vert en 2024

- Bilan 2024 de l'accidentalité en Dordogne (Préfecture Dordogne) :
<https://www.dordogne.gouv.fr/contenu/telechargement/49350/383857/file/BILAN%20ACCIDENTALITE%202024.pdf>

- Détails Périgord Vert :

CC DRONNE ET BELLE :

3 accidents dont 2 mortels (Mareuil en Périgord et Ste Croix de Mareuil), 3 blessés dont 1 hospitalisé.

CC PAYS DE SAINT AULAYE :

9 accidents, 12 blessés dont 8 hospitalisés.

Pas d'accident mortel.

CC PERIGORD RIBERACOIS :

10 accidents dont 1 mortel (Montagrier), 14 blessés dont 11 hospitalisés.

CC ISLE LOUE AUVEZERE EN PERIGORD :

6 accidents, 7 blessés dont 6 hospitalisés.

Pas d'accident mortel.

CC PERIGORD LIMOUSIN :

8 accidents dont 4 mortels (Firbeix, St Jory de Chalais, St Pierre de Côte, Vaunac), 9 blessés dont 4 blessés hospitalisés.

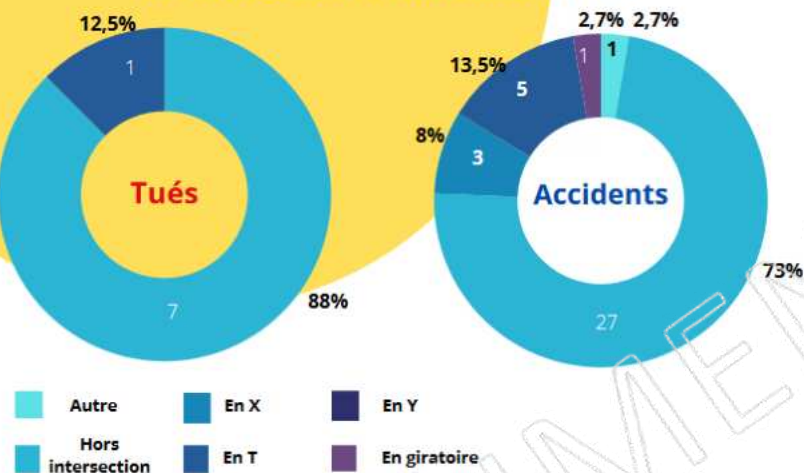
CC PERIGORD NONTRONNAIS :

5 accidents dont 1 mortel (Nontron), 7 blessés dont 2 blessés hospitalisés.

Répartition selon le type de réseau routier

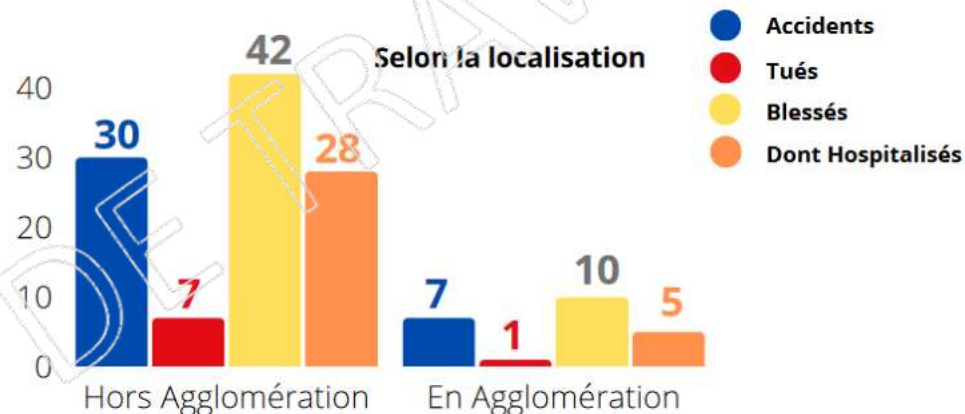
PRÉFÈTE
DE LA
DORDOGNE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Par intersection et hors intersection

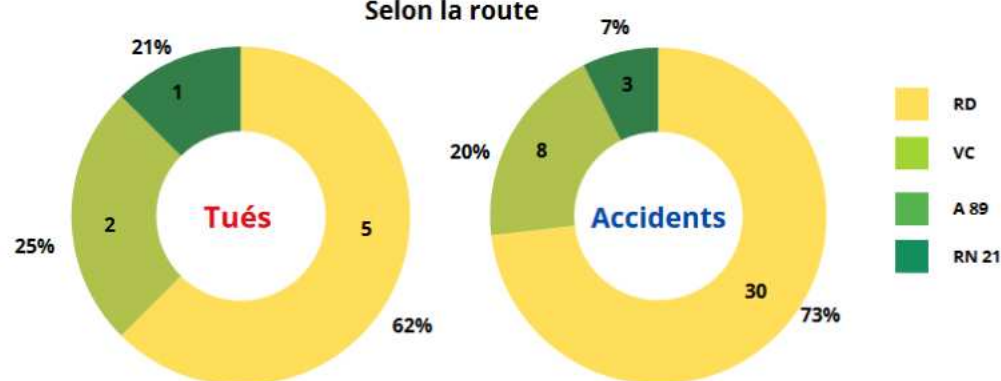


Les routes départementales restent les plus accidentogènes et meurtrières avec 62% de la mortalité alors qu'elles représentent 25 % du réseau routier. L'indice de gravité y est plus élevé que sur les autres types de route.

Selon la localisation

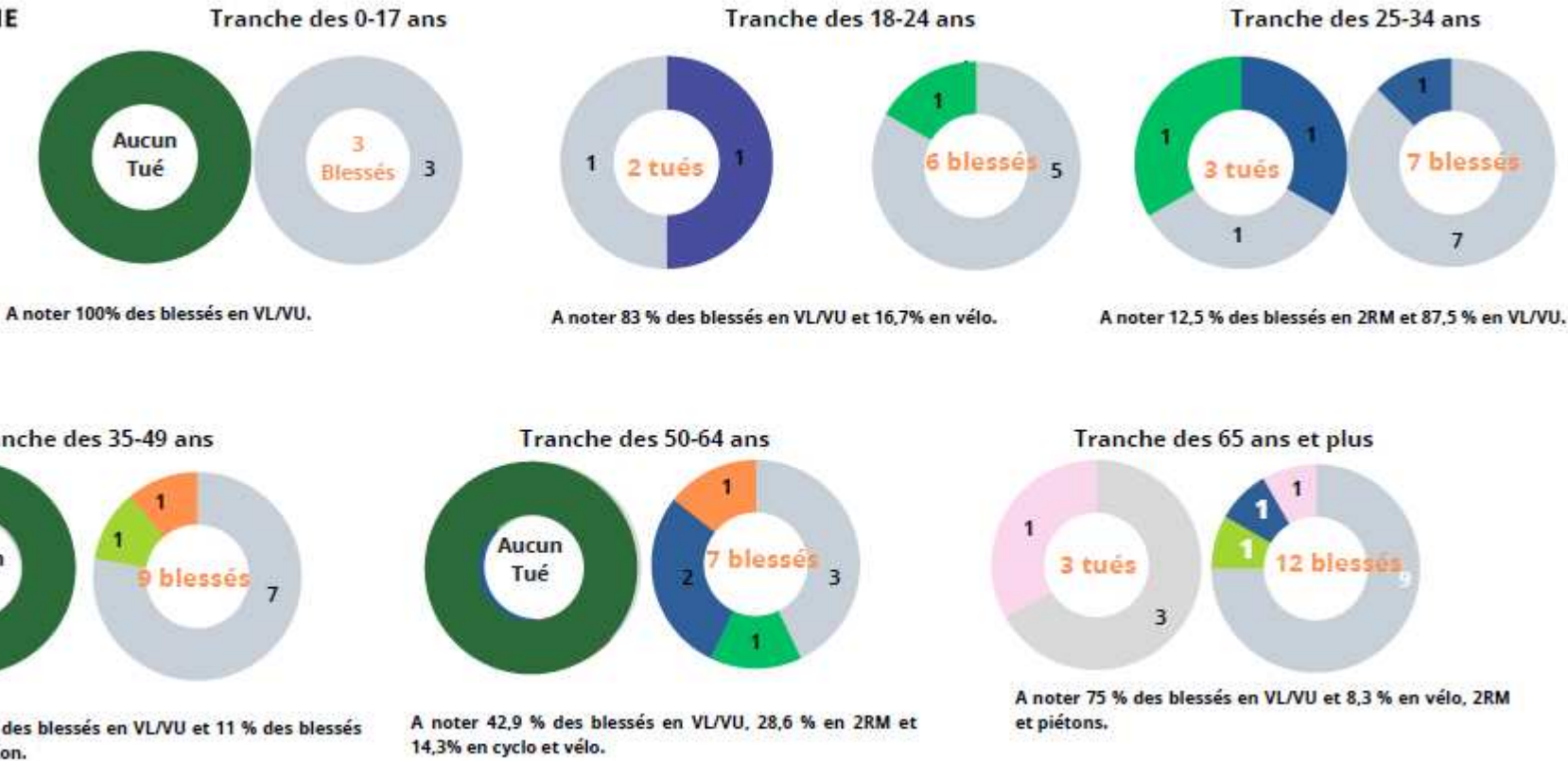


Selon la route





Répartition par classes d'âge et modes de déplacement



Le Schéma Directeur cyclable du Périgord Vert

Rédaction , conception :

- Caroline CHEVREL/ SCoT Périgord Vert
- Camille DAVID/ Pays Périgord Vert

Septembre 2025