

2022-2027

Plan Départemental Vélo



Itinérances douces touristiques et de loisirs

L'édito du Président

22 millions de Français déclarent faire du vélo en vacances. Le cyclotourisme est devenu la première pratique d'itinérance touristique sur le territoire, devant la randonnée.

La France est d'ailleurs devenue la seconde destination mondiale pour le tourisme à vélo, derrière l'Allemagne, avec une nette hausse de fréquentation ces dernières années. Plusieurs facteurs expliquent cette augmentation, parmi lesquels la crise sanitaire mais également la création d'infrastructures permettant la structuration de l'offre.

Afin d'affirmer son excellence environnementale dans tous les domaines y compris le tourisme, le Département de la Dordogne a fait le choix d'investir dans son offre de pleine nature et notamment dans le développement des véloroutes voies vertes et des itinéraires cyclables.

De nombreux itinéraires, inscrits au premier Plan Départemental Vélo, ont été créés pour structurer le maillage et s'ouvrir à l'interdépartementalité. Ces parcours ont d'ailleurs été reconnus au niveau régional lors du renouvellement du Schéma Régional des Véloroutes de Nouvelle-Aquitaine, encourageant ainsi le développement des véloroutes.

Cette dynamique se ressent également au niveau des collectivités locales, qui, en lien avec le Département, déploient les infrastructures pour les cyclotouristes. C'est ainsi que, sur la durée du précédent Plan Départemental Vélo, près de mille kilomètres ont été réalisés que ce soit en itinérance ou en boucle d'intérêt local.

Fort de cet engouement, notre Département a décidé, avec le renouvellement du Plan Vélo, d'inscrire de nouveaux parcours pour enrichir l'offre existante. Ainsi, l'extension des itinéraires permettra, à terme, de proposer un tour de la Dordogne à vélo.

En parallèle, le Département travaille avec ses partenaires au déploiement des services, mais également des outils de communication qui participent au rayonnement de la destination Dordogne-Périgord. Ce nouveau Plan Vélo sera également l'occasion de renforcer les liens de collaboration actuels avec les comités sportifs et d'en tisser de nouveaux afin d'élargir les champs d'actions.

Je suis heureux de vous présenter ce guide qui, j'en suis convaincu, permettra d'assurer un développement harmonieux des parcours cyclables, afin de découvrir notre beau département à vélo, en toute sécurité.



Germinal PEIRO

Président du Conseil Départemental de la Dordogne

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| L'édito du Président | 1 |
| Bilan du Plan Départemental Vélo 2019-2021..... | 4 |
| Les infrastructures..... | 4 |
| Les véloroutes nationales..... | 4 |
| Les véloroutes régionales..... | 5 |
| Les itinéraires départementaux | 5 |
| Les infrastructures qui sont encore en attente..... | 5 |
| Les boucles cyclos d'intérêt local | 6 |
| Le bilan des infrastructures en chiffres..... | 6 |
| Le déploiement des services | 7 |
| Les équipements de services..... | 7 |
| Le déploiement des labels et marques..... | 7 |
| Les collaborations et la gouvernance | 10 |
| Les collaborations internes..... | 10 |
| Les collaborations externes..... | 10 |
| La gouvernance | 10 |
| La communication | 11 |
| Les objectifs du nouveau Plan Départemental Vélo | 12 |
| Les infrastructures..... | 12 |
| Les partenariats..... | 13 |
| Les publics cibles | 13 |
| Les itinérants | 13 |
| Les touristes à vélo..... | 14 |
| Les adeptes du vélo loisir | 14 |
| Les pratiquants à VTT | 14 |
| Le contexte | 15 |
| Le renouvellement du Schéma National des Véloroutes..... | 15 |
| Le renouvellement du Schéma Régional des Véloroutes de Nouvelle-Aquitaine..... | 17 |
| Le nouveau Plan Départemental Vélo..... | 19 |
| Les nouveaux parcours départementaux..... | 19 |
| Les nouvelles liaisons aux Grands Sites Départementaux | 19 |
| Les boucles locales | 21 |
| L'itinérance à VTT | 23 |
| Le cahier des charges..... | 25 |

| | |
|--|-----------|
| L'infrastructure..... | 25 |
| Les réalisations | 25 |
| L'entretien | 26 |
| La signalétique..... | 26 |
| Les principaux panneaux vélo | 26 |
| La signalisation temporaire | 27 |
| La numérotation des itinéraires | 27 |
| Le jalonnement des boucles locales | 31 |
| La cotation des itinéraires | 31 |
| L'accès des secours sur les voies vertes | 34 |
| Les données de fréquentation | 34 |
| L'intermodalité | 34 |
| Intermodalité au départ des gares | 35 |
| Intermodalité au départ des aires de covoiturage..... | 35 |
| Les services autour des itinéraires | 37 |
| La structuration des aires d'arrêt | 37 |
| Le déploiement des labels..... | 39 |
| La communication | 40 |
| La communication départementale | 40 |
| La communication par comité d'itinéraire | 41 |
| La communication par les Communautés de Communes et leurs offices de tourisme..... | 41 |
| La gouvernance | 41 |
| La composition du COPIL..... | 42 |
| La sécurité à vélo..... | 43 |
| Les équipements | 43 |
| Les équipements obligatoires..... | 43 |
| Les équipements facultatifs | 44 |
| Le Code de la Route..... | 45 |
| Les sanctions | 47 |
| Sensibilisation et actions de communication | 47 |
| Termes techniques et acronymes..... | 49 |
| Sources des cartes, illustrations et textes | 50 |

Bilan du Plan Départemental Vélo 2019-2021

Le Plan Départemental Vélo des itinérances douces touristiques et de loisirs (PDV*) arrive à échéance. Avant d'envisager de formaliser un nouveau Plan il est important de dresser un bilan objectif du précédent. Cette première partie permettra de faire un point sur les réalisations en termes d'infrastructures, de communication mais également sur les différentes collaborations mises en place sur la durée du plan vélo.

Les infrastructures

Pendant les trois années du PDV de nombreuses infrastructures ont pu être créées. Le service du tourisme intervient à différents niveaux de réalisation :

- les véloroutes nationales,
- les véloroutes régionales,
- les itinéraires départementaux,
- les boucles d'intérêt local.

Les véloroutes nationales

La Dordogne possède trois véloroutes inscrites au Schéma National des Véloroutes (SNV*). Outre l'aide financière octroyée par le Département, le service du tourisme assure la coordination des réalisations entre les Établissements Public de Coopération Intercommunale (EPCI*) qui ont la compétence pour leur création, permettant ainsi une homogénéité dans les exécutions.

- **V 92** : 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.
En Dordogne, la Communauté de Communes du Périgord Nontronnais a engagé les travaux afin de passer son parcours de route partagée en site propre, en trois phases à partir de 2023.
- **V 90** : infrastructure ouverte depuis 2015. Des modifications sont toutefois à noter dans le cadre du renouvellement du schéma national (Cf. partie 3 le contexte).
- **V 91** : le tronçon entre Sarlat et Cazoulès était déjà réalisé.
On note donc l'ouverture du parcours entre Mauzac-et-Grand-Castang et Prigonrieux, réalisé par la Communauté de Communes Bastides Dordogne Périgord et la Communauté d'Agglomération Bergeracoise.
Tous les autres EPCI concernés par le tracé ont d'ores et déjà réalisé les études de faisabilité afin d'engager les travaux : la Communauté de Communes Sarlat Périgord Noir, la Communauté de Communes Domme-Villefranche (antenne), la Communauté de Communes Vallée Dordogne Forêt Bessède, la Communauté de Communes Vallée de l'Homme et la Communauté de Communes Montaigne Montravel et Gurson.
Concernant la jonction avec le Lot une étude de franchissement de la rivière Dordogne est engagée au niveau de la plage à côté du camping municipal de Cazoulès (étude menée en co-maîtrise d'ouvrage par le Département de la Dordogne et le Syndicat Mixte des Voies Vertes du Lot).

* Cf. « Termes techniques et acronymes » page 48

Quant à la liaison avec la Gironde elle est en cours d'arbitrage avec la Région Nouvelle-Aquitaine.

Les véloroutes régionales

La Dordogne comptait deux véloroutes inscrites au Schéma Régional des Véloroutes Voies Vertes d'Aquitaine 2014-2024 :

- **La Voie du Céou** : cette véloroute est ouverte et continue depuis plusieurs années. La Communauté de Communes Domme Villefranche du Périgord a également réalisé la jonction entre cet itinéraire et la V91 (Florimont-Gaumier – Groléjac).
- **La Vallée Vézère** : la grande majorité de cette véloroute est sur le territoire de la Communauté de Communes Vallée de l'Homme. La première tranche de travaux est en cours de réalisation entre Limeuil et Les Eyzies. Une étude de faisabilité est en cours pour rejoindre l'EPCI suivant, la Communauté de Communes Terrassonnais Haut Périgord Noir, qui a également commandé une étude de faisabilité.

Les itinéraires départementaux

Depuis le vote du premier PDV de nombreux itinéraires départementaux ont été réalisés en voie partagée :

- Jonction V91-Vallée de l'Isle-Val de Dronne *via* le Lac de Gurson, la Ferme du Parcot et le Grand Étang de la Jemaye,
- Périgueux-Thiviers (jonction La Flow Vélo),
- Thiviers-le Barrage de Miallet,
- Véloroute du Val de Dronne,
- Jonction entre la Flow Vélo et le Grand Étang de Saint-Estèphe,
- Thiviers-Le Lardin Saint Lazare,
- Jonction entre Thiviers et la Haute-Vienne (V56).

Les infrastructures qui sont encore en attente

Plusieurs aménagements attendent encore d'être réalisés. En effet même si les études de faisabilité ont été effectuées, les travaux n'ont pu être lancés sur l'ensemble du tracé de la V91. Il est toutefois à noter une réelle dynamique par les EPCI sur cet itinéraire emblématique.

De plus certains itinéraires pour relier les grands sites départementaux n'ont pas pu être concrétisés et devront faire partie des objectifs du prochain plan vélo :

- la liaison à l'Étang de Rouffiac,
- la liaison au Château de Biron,
- la liaison au Domaine de Campagne.

Les boucles cyclos d'intérêt local

Plusieurs EPCI ont fait le choix de faire appel au service du tourisme afin de mettre en place des boucles cyclos d'intérêt local. Cela a permis l'ouverture de près de 550 kilomètres de parcours locaux sur quatre Communautés de Communes. Les boucles ainsi créées respectent le cahier des charges fixé par le PDV tant en termes de sécurité que de signalétique.

Néanmoins, il apparaît que certains EPCI ont créé leurs propres parcours hors des contraintes de sécurité énoncées dans le précédent Plan. Il conviendra de leur proposer la sécurisation de ces itinéraires et d'envisager un jalonnement.

Enfin, certaines boucles locales datent de nombreuses années et présentent un jalonnement défaillant, voire inexistant. Il faudra conseiller aux EPCI concernés de reprendre la signalétique de ces parcours afin d'homogénéiser l'offre présente sur l'ensemble du territoire.

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 Fénelon | 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 Ribéracois | | 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 Gurson | | 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

Le déploiement des services

Le long des itinéraires créés, les services sont des installations et prestations qui assurent le succès de l'aménagement. Dans le but de les développer, plusieurs actions ont été menées sur les équipements et les labellisations.

Les équipements de services

Le Pôle Paysage Espaces Verts (PPEV*) du Conseil départemental de la Dordogne a équipé tous les Grands Sites Départementaux, dont il a la charge, en arceaux pour accueillir les vélos :

- Le Lac de Gurson,
- Le Grand Étang de La Jemaye,
- L'Étang de Rouffiac,
- Le Grand Étang de Saint-Estèphe,
- La Ferme du Parcot,
- Le Barrage de Miallet,
- Le Domaine de Campagne.

De plus, également gestionnaire de la voie Thiviers-Saint-Pardoux (voie verte qui fait partie intégrante de La Flow Vélo), PPEV a créé deux haltes repos en complément de l'installation d'éco-compteurs.

Le déploiement des labels et marques

La Marque Accueil Vélo®

Le déploiement de la marque Accueil Vélo® (AV®*) a débuté à la signature du premier Plan Départemental Vélo.

À ce jour, 23 établissements sont marqués sur 72 candidatures déposées. 21 candidatures sont en cours de traitement (à visiter ou aménagements à réaliser), à noter que 19 candidatures sont actuellement non éligibles par leur situation à plus de 5 km d'un itinéraire vélo reconnu.

Sur ces 23 prestations touristiques marquées dans tout le département, on comptabilise :

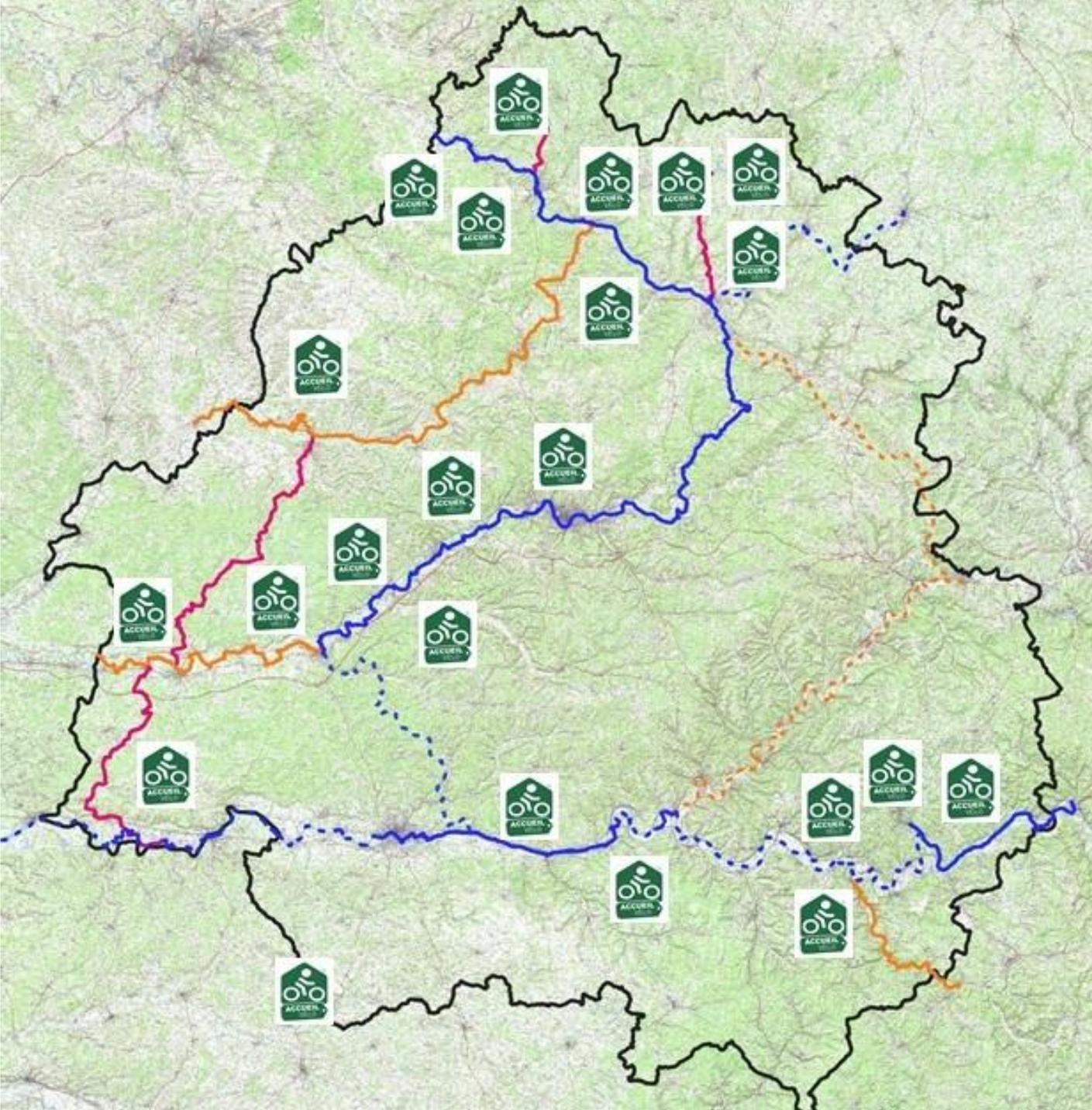
- 7 offices de tourisme,
- 10 hébergements touristiques,
- 1 site touristique,
- 1 restaurant,
- 2 loueurs-réparateurs vélo,
- 2 loueurs vélo.

Néanmoins, cette répartition est actuellement inégale en termes de prestations, puisque très peu de sites touristiques, de restaurants, de loueurs-réparateurs en ont fait la demande.

Carte des établissements marqués AV® en page suivante.

* Cf. « Termes techniques et acronymes » page 48

Carte des prestataires maqués Accueil Vélo®

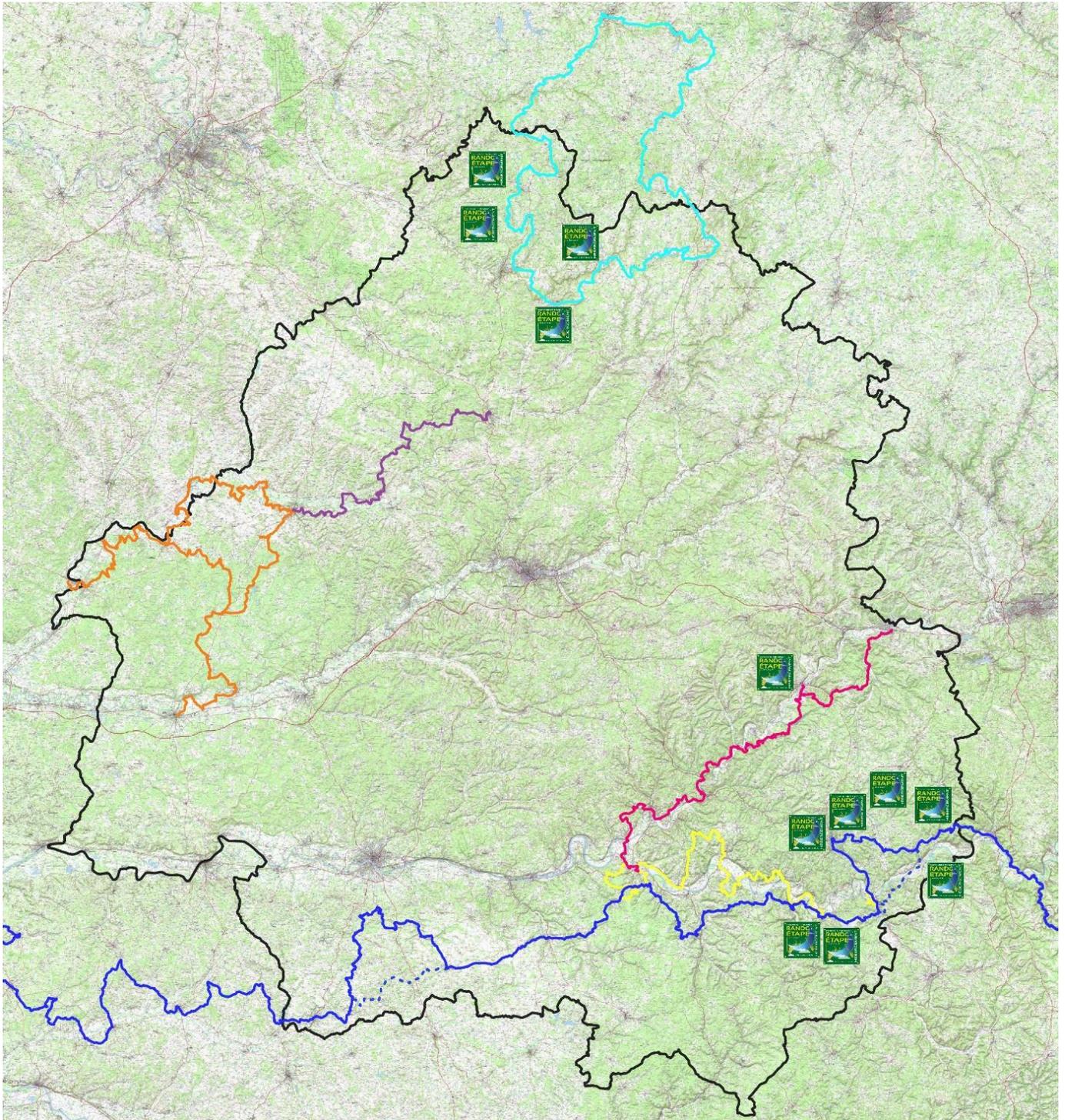


Le référentiel Rando Étape Périgord (REP24*)

La multiplication des pratiques de pleine nature en Dordogne a poussé le Conseil départemental et le CDT24 à créer son propre label pour les clientèles en itinérance : Rando Étape Périgord (REP24).

Il a pour but de promouvoir au mieux les hébergements touristiques qui investissent pour les touristes en itinérance, qu'ils soient à pied, à vélo ou sur l'eau.

Depuis son lancement, le référentiel a déjà été adopté par 12 prestataires présents le long d'itinéraires emblématiques de Dordogne.



Les collaborations et la gouvernance

Les partenariats créés à la rédaction du premier PDV n'ont pas tous impliqué le même niveau de collaboration sur les trois années. Certaines coopérations ont été renforcées et d'autres mériteraient de l'être.

Les collaborations internes

Le travail de transversalité avec les autres services du Département et organismes associés, a été très fructueux :

- avec les Unités d'Aménagement de la Direction du Patrimoine Routier, Paysager et de la Mobilité (DPRPM*) pour la réalisation en régie des itinéraires,
- avec le PPEV pour le déploiement des équipements sur les Grands Sites Départementaux,
- avec le Comité Départemental du Tourisme de la Dordogne (CDT24*) pour la communication et le déploiement d'AV®,
- avec l'Agence Technique Départementale (ATD24*) pour la réalisation des études de faisabilité.

La collaboration avec la Direction des Sports et de la Jeunesse s'enrichira avec ce PDV et la structuration de l'offre VTT.

Les collaborations externes

Les projets partenariaux avec les organismes extérieurs au Département n'ont donné lieu qu'à peu d'échanges. En effet, malgré les conventions signées avec le premier PDV, la structuration et l'aménagement des véloroutes ont été l'objectif premier à réaliser sur trois ans.

Aussi, ce second plan vélo sera l'occasion de relancer et renforcer ces coopérations, qu'elles soient avec les comités sportifs ou les services de l'État.

La gouvernance

Il apparaît que le premier plan vélo était essentiellement tourné vers la création de nouvelles infrastructures. Aussi, le Comité de Pilotage (COPI*) qui a collaboré à la rédaction du plan, n'a pas eu l'occasion de se réunir afin d'assurer le suivi des actions menées.

De plus, tous les itinéraires n'ont pas été soumis à la Commission Départementale des Espaces, Sites et Itinéraires (CDESI*) comme le COPI s'y était engagé. Tous les nouveaux itinéraires réalisés vont donc être présentés lors de la prochaine CDESI, tout comme ce Plan Départemental Vélo, après validation de l'Assemblée Départementale.

* Cf. « Termes techniques et acronymes » page 48

La communication

Avec l'ouverture de nouveaux itinéraires, le service du tourisme propose déjà de nombreuses ressources à destination des touristes à vélo :

- traces GPS en téléchargement sur le site internet (<https://pleinenature.dordogne.fr/>),
- carte d'appel sur les grands itinéraires vélo en Dordogne,
- fiches randonnées constituées de pas à pas et de cartes sur les étapes des grands itinéraires.

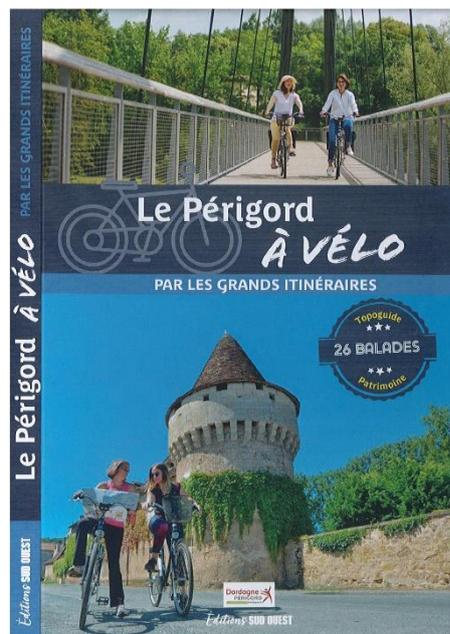
Il a travaillé en collaboration avec un éditeur afin de mettre à la vente un Guide des grands itinéraires à vélo en Dordogne.

Une convention avec le Comité Départemental de Cyclotourisme de la Dordogne(CODEP24*) avait été signée pour la communication autour des parcours vélo. Néanmoins, la collaboration autour de la promotion réciproque des deux organismes n'a donné lieu qu'à l'édition d'une carte. Le renouvellement de cette convention permettrait de relancer cette collaboration sur la valorisation des parcours.

Le CDT24 a, quant à lui, pris sa place dans la promotion des itinérances à vélo, par la valorisation des prestataires AV® notamment, mais également auprès des journalistes en voyage de presse en Dordogne.



Créez votre histoire ...



* Cf. « Termes techniques et acronymes » page 48

Les objectifs du nouveau Plan Départemental Vélo

Après avoir dressé le bilan du précédent Plan, il est important de se projeter vers un nouveau plan vélo en établissant des objectifs.

Les infrastructures

L'objectif à atteindre sur le long terme est de proposer un tour de la Dordogne à vélo, avec des connexions aux véloroutes nationales et régionales. Il va donc falloir densifier le maillage par la création de nouveaux itinéraires départementaux.

Il conviendra également de réfléchir à une structuration de l'offre VTT, avec pour ambition de proposer à terme **un tour de la Dordogne à VTT**. On pourra, pour cela, s'appuyer sur les itinéraires VTT existants mais également sur le réseau de chemins inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR*).

En parallèle, il faudra continuer la coordination auprès des EPCI dans la réalisation des véloroutes nationales et régionales, en coopération avec les collectivités partenaires.

De plus, il faudra poursuivre l'appui technique aux EPCI qui souhaitent créer des boucles cyclo locales afin de développer une offre sécurisée et cohérente.



Véloroute de la Vallée Dordogne, V91, Communauté d'Agglomération Bergeracoise

* Cf. « Termes techniques et acronymes » page 48

Les partenariats

Les perspectives de développement de l'offre cyclo va permettre de renforcer les partenariats déjà établis et d'en envisager de nouveaux.

Pour les collaborations au sein des services départementaux les liens établis devront perdurer, que ce soit avec le pôle territoire de la DPRPM, le Pôle Paysage Espaces Verts mais également la Direction des Sports et de la Jeunesse.

Pour les coopérations externes, certains partenariats constitués depuis plusieurs années devront être maintenus quand d'autres devront être renforcés.

Par exemple, le travail avec le Comité Départemental du Tourisme porte ses fruits, tant pour la labellisation Accueil Vélo® que pour la communication.

D'autre part, il faudra réaffirmer la relation avec les comités sportifs départementaux : le Comité Départemental de Cyclisme de la Dordogne (CDC24*) et le Comité Départemental de Cyclotourisme de la Dordogne, mais aussi avec les partenaires institutionnels notamment en termes de sécurité routière ou d'intermodalité.

Enfin le nouveau plan départemental vélo devra être l'occasion de créer de nouveaux partenariats. Les besoins évoluant, il conviendra de nouer de nouvelles relations avec le Bureau de la Sécurité routière de la Préfecture de la Dordogne, le Comité Départemental Handisport (CDHD*) et le Syndicat Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS*).

Les publics cibles

Les différentes études menées sur les usages du vélo montrent que les cyclistes aspirent à des pratiques très différentes, traditionnellement segmentées en quatre grandes catégories.

Les itinérants

Distance moyenne parcourue : 65 kilomètres.

Dépense moyenne par jour : 68 euros dont 70 % pour l'hébergement.

Rallier leur hébergement pour le soir reste la priorité. Ils font une visite par jour sur un site à forte notoriété et accepteront de faire un détour pour visiter un site majeur, si l'étape le prévoit. Trop de contraintes sur le trajet (mettre pied à terre, revêtements peu roulants, passage de barrières...) ne conviennent pas du tout à ces « touristes roulants ».

C'est une pratique en forte croissance avec le développement des voies vertes et itinéraires sécurisés. Ces itinérants ont une durée de séjour qui est, en général de 7 jours, pour une pratique en couple, en famille ou entre amis.

Leur niveau d'attente est très élevé, car il est calé sur celui des clientèles étrangères : intermodalité, information et services sont leurs principales attentes.

Les touristes à vélo

Distance moyenne par sortie tout public : jusqu'à 60 kilomètres (cycloportifs jusqu'à 150 kilomètres).

Dépense moyenne par jour : 15 à 20 euros (hors hébergement).

Vacanciers utilisant le vélo comme un des vecteurs lors de leur séjour (« vacances et vélo ») ou comme unique vecteur de leur séjour (« vacances à vélo ») ; ils visitent une région, composent un itinéraire en fonction de sites attractifs et / ou d'infrastructures adaptées.

En séjour ou excursionnistes à la journée, ils sont attirés par des itinéraires variés, en appui sur des sites à forte valeur ajoutée. Leurs exigences de niveaux de service, notamment sur les revêtements, les accès, les aires d'arrêt et l'information sont très élevées.

Les adeptes du vélo loisir

Distance moyenne par sortie : maximum 30 kilomètres.

Dépense moyenne par jour : 0 à 4 euros.

Résidents, solitaires, entre amis ou en famille utilisant le vecteur vélo pour la détente, la découverte et le plaisir de pédaler sans idée d'effort ni de compétition, leur demande concerne avant tout des itinéraires roulants proches de leur domicile ou à moins d'une heure en voiture.

Leurs attentes portent ensuite sur le mobilier de repos, le mobilier d'interprétation et les connexions urbaines, mais également sur la sécurité des itinéraires et le jalonnement.

Les pratiquants à VTT

Cette pratique en plein essor des séjours de plusieurs jours à VTT, se développe dans un contexte global de retour à une mobilité plus respectueuse, plus proche de la nature, mais aussi grâce à une évolution du matériel disponible.

De plus en plus de vélos sont par exemple équipés d'assistance électrique (vélos VAE* ou VTT à Assistance Électrique VVTAE*), et sont plus légers et plus performants. **Le vélo gravel*** est aussi une alternative pour certaines portions de parcours VTT lorsqu'elles ne sont pas trop techniques ni cassantes.

* Cf. « Termes techniques et acronymes » page 48

Le contexte

Le renouvellement du Schéma National des Véloroutes

Le Schéma National des Véloroutes, acté le 15 décembre 1998, a été renforcé dans sa deuxième version le 11 mai 2010. Il formalise les itinéraires vélo qui constituent un réseau structurant sur le territoire national. Vélo & Territoires a la charge de son exécution et du suivi de la réalisation des 25 670 kilomètres qui y sont inscrits.

Ce Schéma National est régulièrement mis à jour en prenant en compte l'évolution du maillage sur chaque territoire.

En Dordogne, les derniers renouvellements ont apporté des modifications significatives sur les trois véloroutes nationales qui la traversent.

État des lieux avant les actualisations :

- **La V90** : véloroute de 530 kilomètres entre Marseilles les Aubigny (Cher) et Guîtres (Gironde).

Cette véloroute entrait en Dordogne par la Haute-Vienne, passait par Thiviers avant de rejoindre Périgueux et de se poursuivre le long de la Vallée de l'Isle jusqu'en Gironde.

- **La V91** : véloroute de 220 kilomètres entre Meyronne (Lot) et Branne (Gironde).

Cette véloroute suit la rivière Dordogne de son entrée à sa sortie du département.

- **La V92** : véloroute de 220 kilomètres entre Thiviers et l'Île d'Aix (Charente-Maritime)

Cette véloroute suit la voie verte départementale Thiviers-Saint-Pardoux et se poursuit jusqu'à Nontron avant de passer en Charente à Marthon.

État des lieux suite aux corrections du Schéma National :

- **La V90 a été renommée en V56.** Elle est désormais identifiée comme la Voie de Vézelay à vélo.

Elle a été prolongée et compte 1 465 kilomètres entre Metz (Moselle) et Estérençuby (Pyrénées-Atlantiques) où elle rejoint la Scandibérique (Eurovélo des Pèlerins - EV3). En Dordogne, elle n'emprunte plus l'intégralité de la véloroute de la Vallée de l'Isle, mais bifurque à Mussidan pour rejoindre Bergerac afin de suivre au plus près l'itinéraire jacquaire. Elle se poursuit sur la V91 jusqu'en Gironde.

- **La V91** : ses points de départ et d'arrivée ont été modifiés.

Elle compte désormais 55 kilomètres supplémentaires, en partant de Lacave (Lot) et en se terminant à Cubzac-les-Ponts (Gironde).

- **La V92 a été prolongée pour que son point de départ devienne Sarlat.**

Carte de Schéma National des Véloroutes-version 2020 en page suivante.

SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES

version 2020



Le renouvellement du Schéma Régional des Véloroutes de Nouvelle-Aquitaine

Suite à la fusion des Régions, la Nouvelle-Aquitaine s'est dotée d'un nouveau Schéma Régional des Véloroutes, afin d'intégrer les anciennes régions Limousin et Poitou-Charentes.

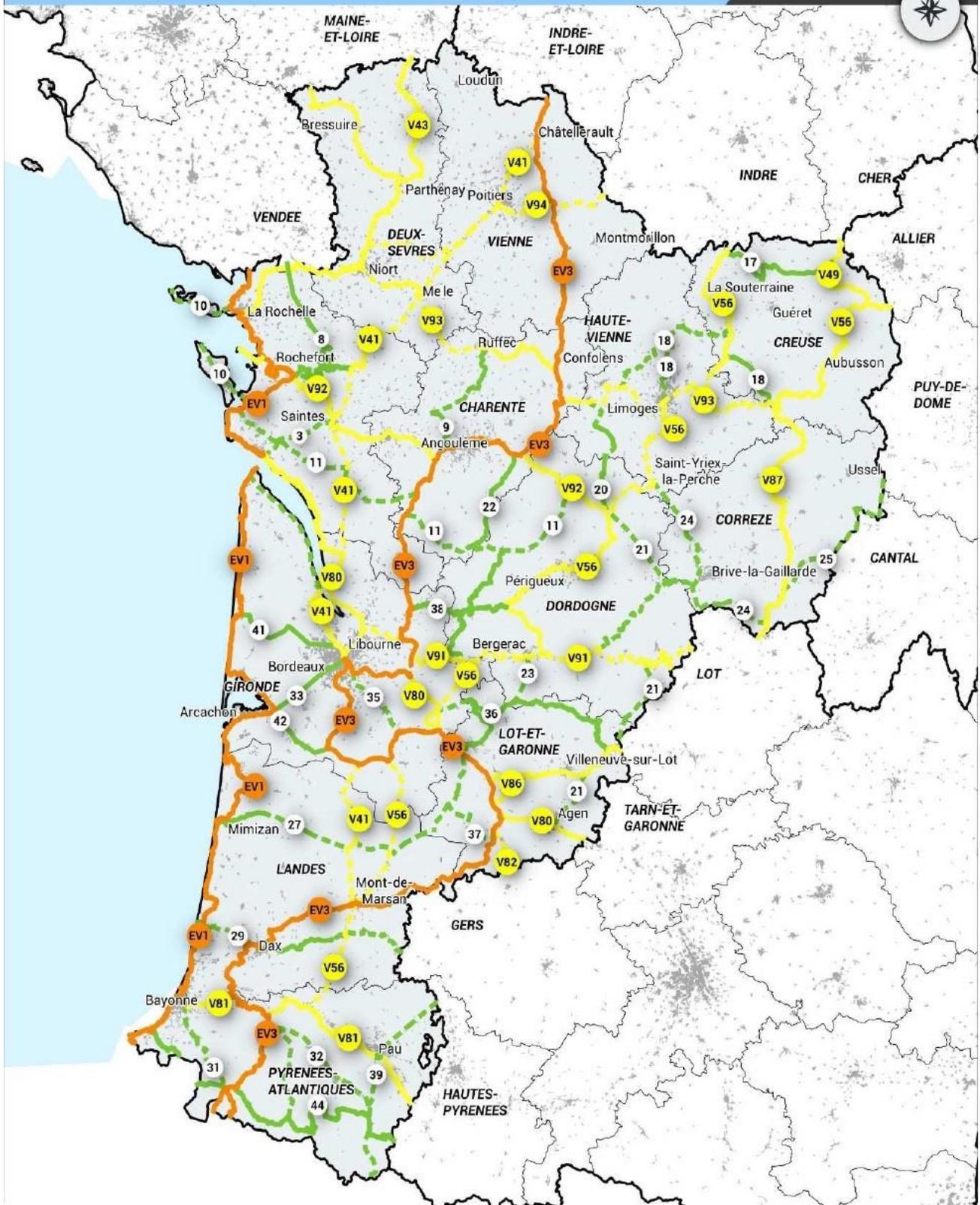
L'ancien Schéma Régional d'Aquitaine, reconnaissait en Dordogne les véloroutes nationales (citées précédemment) ainsi que la véloroute de la Vallée Vézère (V738) et la véloroute de la Vallée du Céou (V87-1). Aussi, l'objectif était de faire inscrire au niveau régional, des itinéraires départementaux structurants, connectés avec d'autres départements. C'est ainsi que plusieurs parcours ont été retenus lors de la formalisation du nouveau Schéma Régional.

- V734 : Saint-Pardoux la rivière-Marennnes Oléron *via* la véloroute du Val de Dronne
- V737 : Thiviers-Rochechouart *via* le Barrage de Miallet
- V739 : Castillon-Marthon *via* le Lac de Gurson, la véloroute de la Vallée de l'Isle Aval, le Grand Étang de La Jemaye et la véloroute du Val de Dronne (V734)
- V740 : Bergerac-Eymet
- V741 : jonction Vallée Vézère Corrèze
- V749 : Vallée du Dropt
- V751 : Vallée de l'Isle Aval

Carte Schéma Régional des Véloroutes de Nouvelle Aquitaine (SRVNA) page suivante.*

* Cf. « Termes techniques et acronymes » page 48

SCHÉMA RÉGIONAL



Itinéraires

- Eurovélo
- Véloroutes nationales
- Proposition d'inscription ou maintien au futur SRV

Avancée

- Aménagements existants
- Aménagement à créer

0 100 km

Sources :
© Les Contributeurs d'OSM

Réalisation :
Inddigo - Décembre 2019

Le nouveau Plan Départemental Vélo

Compte-tenu de toutes ces modifications, il apparaît indispensable de renouveler le Plan Départemental Vélo. Il convient de prendre en considération ces modifications mais également d'envisager le classement de nouveaux itinéraires :

- des parcours reliant les véloroutes existantes afin de poursuivre le maillage structurant,
- des parcours permettant de desservir les Grands Sites Départementaux,
- des boucles locales, réalisées par les EPCI en collaboration avec le service du tourisme,
- des itinéraires VTT afin de développer la pratique.

Les nouveaux parcours départementaux

Ces nouveaux itinéraires départementaux inscrits, ont pour but de structurer et densifier l'offre en itinérance en Dordogne. Ils sont balisés en routes partagées par les services départementaux (tourisme et DPRPM), en attendant que les EPCI créent du site propre ou améliorent la qualité du parcours. Aussi une fois ces tronçons réalisés, les parcours départementaux seront débalisés pour être réaxés sur les voies vertes créées.

Les itinéraires inscrits pour le prochain PDV :

1. Prolongation de la Voie du Céou vers la Vallée du Lot (déjà inscrit au SRVNA),
2. Jonction V91-Vallée du Dropt entre Bergerac et Eymet (déjà inscrit au SRVNA),
3. Périgueux-Bergerac *via* le Lac de Neufont,
4. Périgueux-Brantôme,
5. Coulée Verte de la Gardonnette,
6. Périgueux-Le Lardin puis Terrasson pour s'ouvrir au Bassin de Brive (Corrèze),
7. Le Lardin-Sarlat,
8. Périgueux-Les Eyzies,
9. Montpon-St Aulaye puis Aubeterre sur Dronne pour s'ouvrir à la Charente.

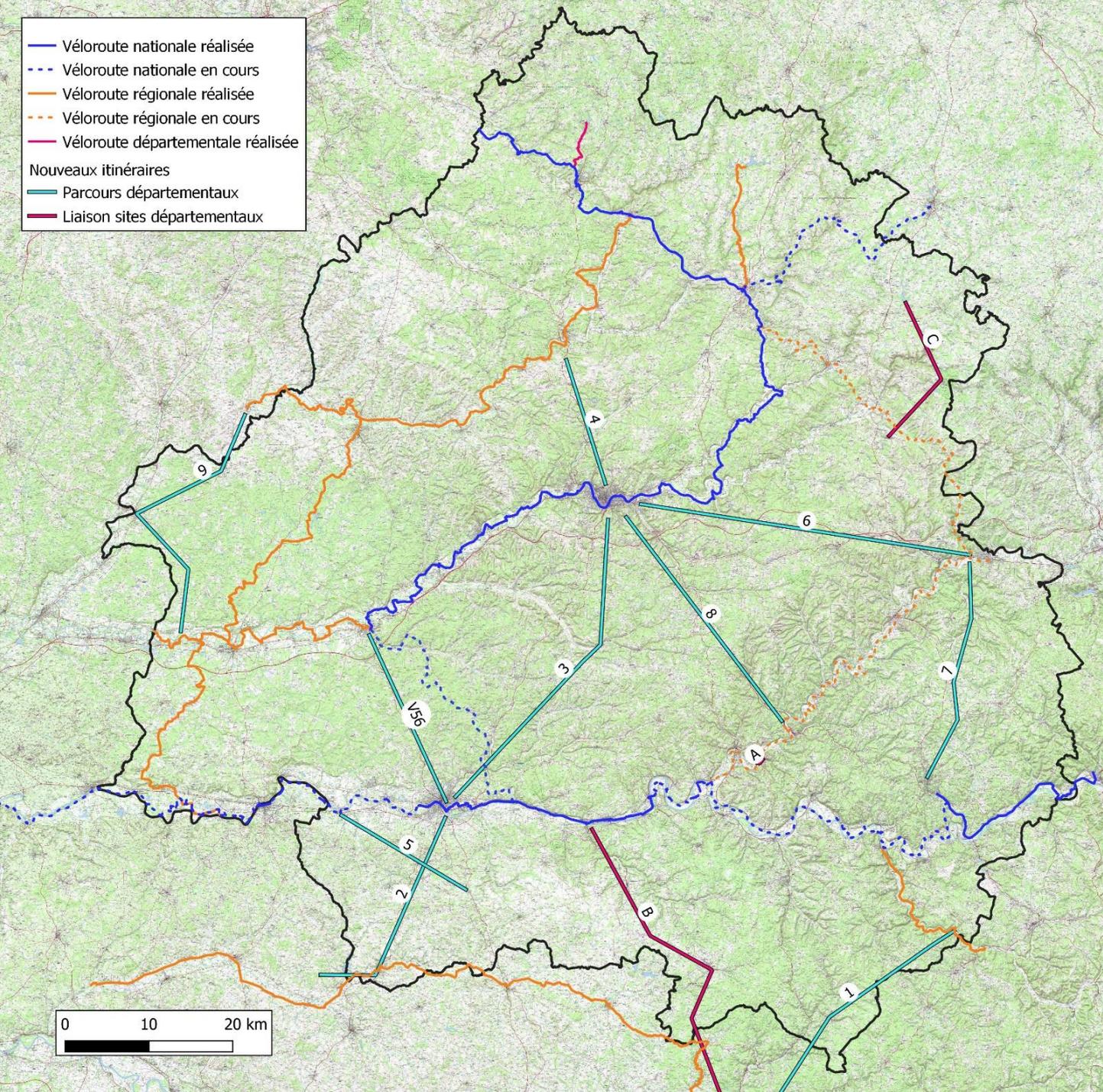
Les nouvelles liaisons aux Grands Sites Départementaux

Afin de développer le tourisme à vélo, il est important de relier par des véloroutes les sites de loisirs et de culture gérés par le Département. Les nouveaux parcours sont :

- A. Domaine de Campagne : liaison à la Vallée Vézère,
- B. Château de Biron : liaison à la Vallée Dordogne puis prolongation jusqu'à la Vallée du Lot (en lien avec le Département du Lot-et-Garonne),
- C. Base de Loisirs de Rouffiac : liaison à Hautefort *via* la Cité de Clairvivre et l'Étang de Born.

Ces itinéraires sont repris sur la carte page suivante.

Carte des inscriptions de nouvelles véloroutes



Les boucles locales

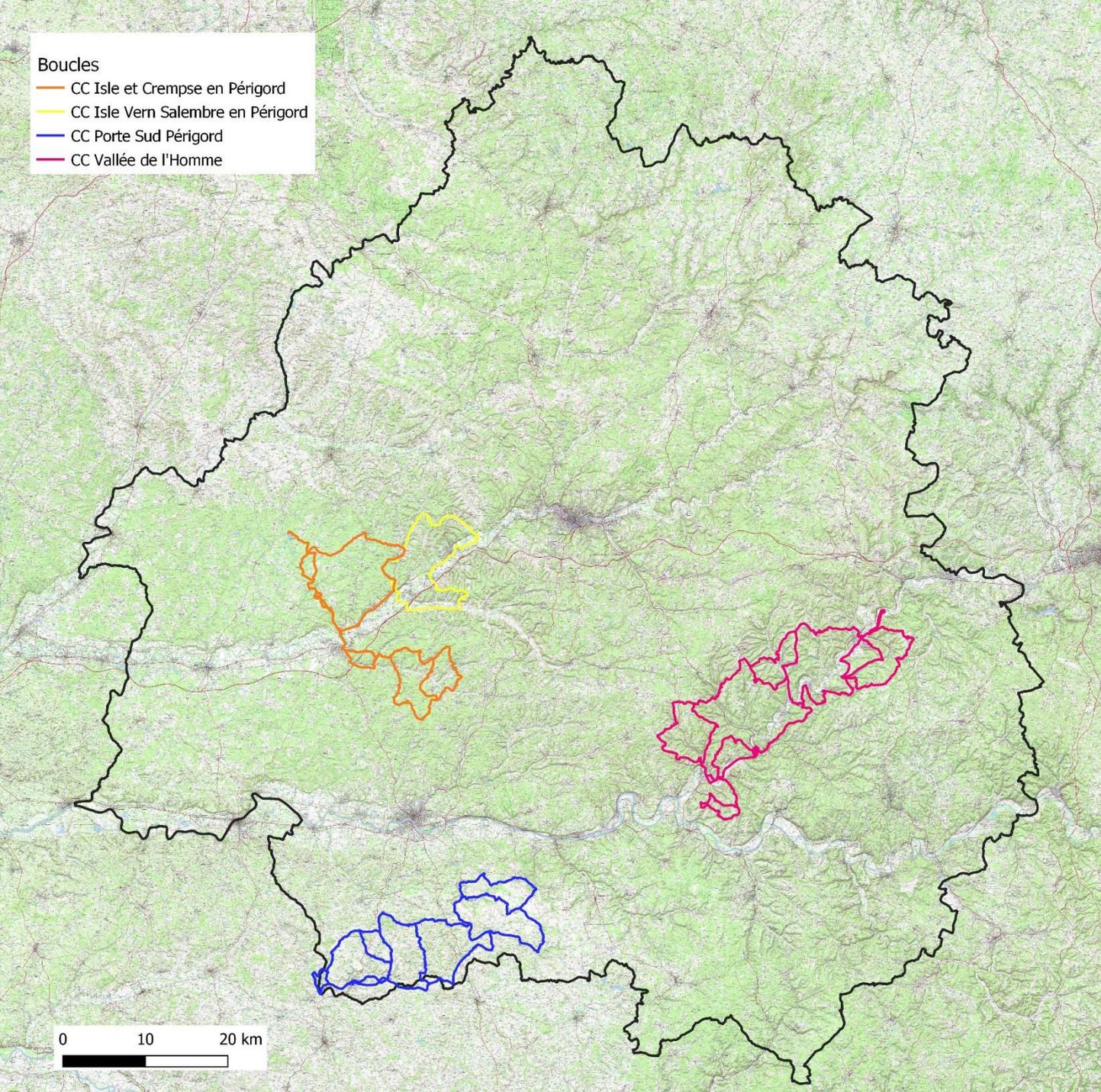
Plusieurs EPCI ont fait le choix de construire un réseau d'itinéraires cyclables en boucle avec l'appui technique du service du tourisme. Ce partenariat permet aux EPCI de répondre au cahier des charges instauré lors du premier PDV.

Aussi, afin de valoriser cette démarche et de permettre à ces boucles de se développer, il convient de les inscrire au PDV :

- Communauté de Communes Vallée de l'Homme :
 - Grande boucle entre Montignac-Lascaux et Le Bugue ainsi que les barreaux,
 - Boucle de Malmussou,
 - Boucle d'Aubas,
 - Boucle d'Audrix.
- Communauté de Communes Isle et Crempse en Périgord :
 - Circuit de la Résistance,
 - Mussidan-Le Grand Étang de La Jemaye,
 - Boucle Mussidan-Villamblard.
- Communauté de Communes Portes Sud Périgord :
 - Boucle Eymet-Issigeac-Eymet ainsi que les barreaux,
 - Boucle autour d'Issigeac ainsi que les barreaux.
- Communauté de la communes Isle Vern Salembre en Périgord
 - La Vélodélices.

Carte des boucles classées en page suivante.

Carte des inscriptions de boucles d'intérêt local



L'itinérance à VTT

Le développement du VTT à assistance électrique ouvre de nombreuses possibilités en termes d'itinérances à vélo. En effet, la demande s'accroît sur cette activité qui se situe entre le VTT sportif et le vélo en itinérance.

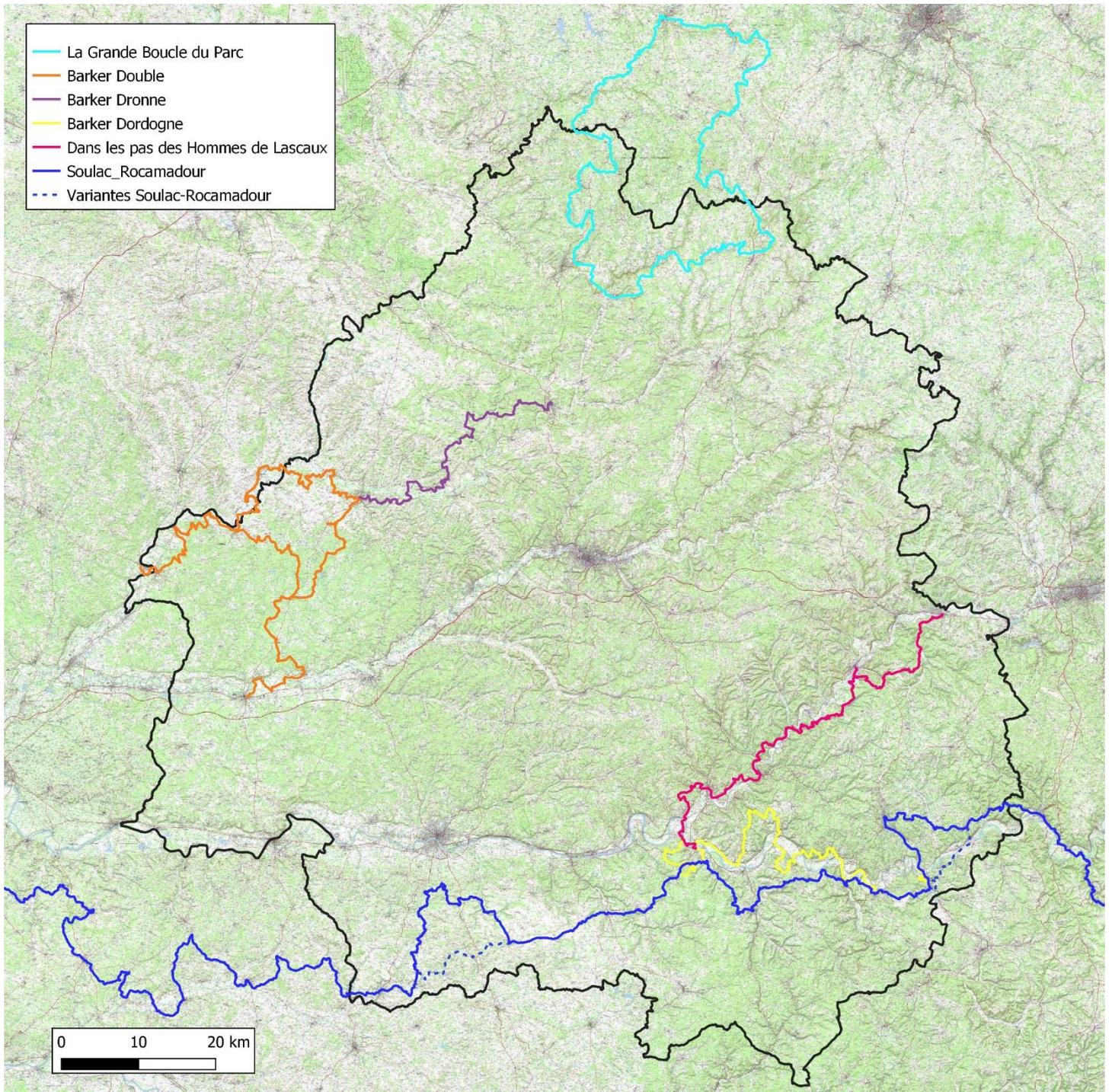
Aussi, il convient de proposer de classer des itinéraires au PDV, afin de répondre à cette demande croissante. De plus, l'inscription au PDV permettra aux prestataires situés à proximité de ces itinéraires de pouvoir demander le label Accueil Vélo® ainsi que le label REP24.

Les parcours inscrits au titre de l'itinérance à VTT :

- 1- La Grande Boucle du Parc, Grand Itinéraire Touristique VTT,
- 2- Chemin de Terre et d'Eau d'Harrison Barker dans la Double et ses variantes,
- 3- Chemin de Terre et d'Eau d'Harrison Barker en Val de Dronne et ses variantes,
- 4- Chemin de Terre et d'Eau d'Harrison Barker en Vallée Dordogne et ses variantes,
- 5- Dans les Pas des Hommes de Lascaux,
- 6- Itinérance Soulac-Rocamadour et ses variantes.

Carte des itinéraires VTT en page suivante.

Carte des inscriptions VTT



Le cahier des charges

Le Plan Départemental Vélo est l'outil qui doit poser les bases d'un cahier des charges, afin d'avoir un développement homogène et harmonieux de l'infrastructure vélo sur le Département.

L'infrastructure

Le terme de véloroute désigne les itinéraires cyclables de moyenne et longue distance répondant à des critères de sécurité, de jalonnement, de continuité... Il comprend aussi bien les voies vertes que les itinéraires en routes partagées*, ou les bandes et pistes cyclables.

Le terme voie verte ou de site propre* désigne une voie séparée du trafic motorisé, répondant à un cahier des charges précis consultable défini par un cadre légal. Cette voie accueille deux sens de circulation et elle est réservée aux usagers non motorisés : piétons y compris à mobilité réduite, cycles avec ou sans remorque attelée, cavaliers, rollers (selon les conditions d'accueil et les arrêtés pris par l'autorité investie du pouvoir de police) dans le cadre des loisirs, du tourisme et des déplacements utilitaires.

Les voies vertes sont souvent conçues sur d'anciennes emprises ferroviaires, sur des chemins de halage ou le long de cours d'eau, sur chemins ou à travers des parcs urbains.

Les voies vertes sont conçues de façon à satisfaire, tronçon par tronçon, tous les usagers visés. Elles offrent un faible dénivelé et un niveau de sécurité maximal pour les usagers les moins expérimentés dans la pratique du vélo (cyclo débutant, enfants...).

Les réalisations

Les créations de parcours cyclables en Dordogne doivent répondre au cahier des charges instauré à l'échelle nationale (téléchargeable sur le site internet de l'Association Française pour le Développement des Véloroutes Voies Vertes : <https://www.af3v.org/>).

Certains points particulièrement importants devront être respectés :

- **largeur souhaitable 3 m à 5 m** (exceptionnellement, minimum : 2,50 m) pour permettre le croisement et le dépassement, et le passage des engins d'entretien et de secours. La largeur sera augmentée sur les sites très fréquentés (présence forte de piétons, utilisation prévue par les rollers et autres usagers) ;
- **dispositifs empêchant les véhicules motorisés** de pénétrer sur la voie verte ;
- **déclivité maximum de l'ordre de 3 %**, sauf exceptionnellement sur de très courtes distances où on peut admettre une déclivité plus forte (pour franchir un obstacle, une écluse par exemple) et dans les zones de montagne ;
- **revêtement** : il devra permettre aux usagers de rouler en toute sécurité, même en cas de pluie prolongée ou dans les passages au sol réputé instable et utilisable toute l'année. Son choix devra tenir compte du type d'utilisateurs à accueillir et de l'intensité du trafic, du profil de la route (état des bas-côtés, visibilité, vitesse autorisée), et de l'insertion dans l'environnement ;
- **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

* Cf. « Termes techniques et acronymes » page 48

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.

- pour les **traversées de fleuves ou cours d'eau**, il faudra prévoir des ponts, passerelles ou des bacs. Ces itinéraires bénéficieront d'un traitement paysager particulièrement adapté au site.

De plus, le cahier des charges impose de leur appliquer les normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, nécessité renforcée par la loi du 11 février 2005 sur le handicap.

L'entretien

Là encore, il conviendra de prendre en compte le type d'entretien envisagé par la collectivité gestionnaire afin d'aménager l'infrastructure en conséquence.

Si l'EPCI envisage un entretien mécanique, il veillera à créer une infrastructure suffisamment large pour recevoir des véhicules de nettoyage.

Si le gestionnaire prévoit un entretien humain, il pourra augmenter le mobilier présent sur l'itinéraire sans que cela ne gêne le futur entretien.

Néanmoins, quel que soit le mode d'entretien choisi, la collectivité gestionnaire devra apporter une attention particulière à la maintenance de son infrastructure pour conserver un haut niveau de service mais aussi permettre aux cyclistes de rouler en toute sécurité.

Là encore, le schéma national insiste sur un certain nombre de points particulièrement importants en termes d'entretien :

- la chaussée (nettoyage périodique, réparations),
- les ouvrages d'art (entretien, contrôle),
- les bas-côtés (fauchage, nettoyage périodique, élagage, replantations),
- la signalisation (réparation, remplacement),
- les équipements divers (bancs, points d'eau, poubelles...).

La signalétique

Les itinéraires vélo ont une signalétique spécifique qu'ils soient en site propre ou en voie partagée. Néanmoins lorsque le parcours est en route partagée, **il devra répondre en termes de signalétique à la Charte Départementale de Signalisation Directionnelle et Touristique du Conseil départemental** (téléchargeable sur le site <https://www.dordogne.fr/a-votre-service/routes-et-mobilites/charte-departementale-de-signalisation>). **Les itinéraires seront jalonnés à double sens.**

Les principaux panneaux vélo

La signalisation de direction aide à rejoindre la destination initialement choisie. Il y a incontestablement un besoin de repérage fréquent pour les cyclistes qui utilisent leur propre énergie pour se déplacer et redoutent de se tromper d'itinéraire. Un jalonnement homogène et continu est donc à rechercher sur l'ensemble de l'itinéraire.

La signalisation directionnelle est concernée par les articles L.411-6 et R.411-25 du Code de la route ; elle est donc, au même titre que les autres types de signalisation, réglementée, y compris pour ce qui concerne la méthodologie des études nécessaires à sa mise en œuvre.

Cette signalisation dite verticale peut être complétée par de la signalisation dite horizontale (peinte au sol).

Illustrations des principaux panneaux de signalétique vélo, page suivante.

La signalisation temporaire

En cas de déviation temporaire d'un itinéraire, il conviendra de mettre en place une signalisation temporaire normée afin d'assurer la continuité du parcours. Cela peut être le cas pendant des travaux sur un tronçon (élagage, chaussée), une inondation...

Les panneaux temporaires sont les panneaux de type KD avec mention ou non, mais toujours avec le logo spécifique vélo.

Illustrations des principaux panneaux de signalétique temporaire, page suivante.

La numérotation des itinéraires

Avec la densification du maillage, il devient essentiel d'identifier les itinéraires afin d'éviter les erreurs de cheminement. Aussi chaque parcours pourra se doter d'une signalétique spécifique à son identifiant, dont les règles sont définies au niveau national :

- les véloroutes européennes : un numéro à 1 ou 2 chiffres de 1 à 20 (aucune en Dordogne),
- les véloroutes nationales : un numéro à 2 chiffres de 30 à 99,
- les véloroutes régionales : un numéro à 3 chiffres ; en Nouvelle-Aquitaine de 730 à 799,
- les véloroutes départementales : un numéro 4 chiffres ; en Dordogne de 2401 à 2499.

Quel que soit le niveau d'inscription d'un parcours la signalisation d'identification reste la même : un carré vert contenant une France blanche et le numéro de l'itinéraire à l'intérieur. Pour les itinéraires dotés d'un logo, il s'intégrera dans une équerre verte contenant la même France et le numéro.

De plus, une signalétique spécifique à un thème pourra être apposée grâce à un cartouche au-dessus du panneau de signalisation (dans l'exemple ci-après la signalétique pour les chemins de Saint-Jacques à vélo).

Les itinéraires départementaux inscrits au SNV et au SRVNA possèdent déjà un identifiant qu'il faudra mettre en œuvre sur les parcours déjà balisés. Les autres font l'objet d'une inscription dans la nouvelle numérotation départementale :

- V2401 : jonction entre La Flow Vélo et le Grand Étang de Saint-Estèphe,
- V2402 à V2499 : itinéraires départementaux dans l'ordre de leur création.

Les panneaux directionnels

Panneaux d'identifiants

Dv11



Dv12



Panneaux de position

Dv21a



Dv21a
+ Dv11



Dv21b



Dv21c



Dv21b
+ Dv12



Panneaux de pré-signalisation

Dv42a



Dv42b



Dv43d



Dv43c



Dv43b



Dv43a



Dv43a
+ Dv11



Panneaux de confirmation

Dv61



Identification des véloroutes

| | EuroVelo | Véloroutes nationales |
|---|---|---|
| Simple |  |  |
| Avec logotype |  |  |
| | VÉLOROUTES RÉGIONALES | VÉLOROUTES DÉPARTEMENTALES |
| SIMPLE |  |  |
| AVEC LOGOTYPE |  |  |
| La version sans logo est à privilégier | | |

Normes à appliquer en colorimétrie sur les panneaux

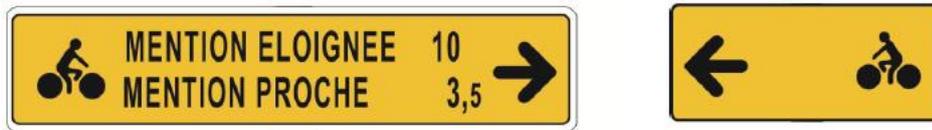
Vert Hexachrome green :

RVB : R-25, V230, B13

CMJN : C-90, M-10, J-95, N-0

Police d'écriture : Candara Bold

Signalétique temporaire



Signalétique spécifique

Signalétique à positionner dans un cartouche au-dessus du panneau directionnel.

■ Quadrichromie

| | |
|---|----------------------------|
|  | C : 90 M : 70 J : 0 N : 0 |
|  | C : 0 M : 20 J : 90 N : 0 |
|  | C : 90 M : 10 J : 95 N : 0 |



■ Pantone

| | |
|---|--------------------|
|  | 2728 C |
|  | 116 C |
|  | Hexachrome Green C |



Exemple de signalétique horizontale



Le jalonnement des boucles locales

Suite à une réflexion avec le CODEP24, un certain nombre de précautions ont été listées afin d'éviter certaines erreurs pouvant être préjudiciables au confort et à la sécurité du cycliste :

- Proscrire les routes avec circulation de poids lourds (présence d'usine, scierie...) qui sont dangereux pour le cycliste (problème de visibilité, d'aspiration induisant l'insécurité).
- 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 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).
- Pour des raisons de sécurité, l'emprunt de chemins roulants (au revêtement en bon état et suffisamment compact) est une possibilité. Cependant, il conviendra 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.
- Les circuits en boucle sur route partagée devront être **conçus et jalonnés en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, afin d'éviter des « tourne à gauche » pour des raisons évidentes de sécurité.**
- Sur des circuits longs, privilégier une variante qui permettra de raccourcir le parcours.

La cotation des itinéraires

Il existe un référentiel national pour déterminer la difficulté d'un itinéraire. Pour calculer cette difficulté, plusieurs critères sont pris en compte et diffèrent en fonction du type de parcours.

Les critères pris en compte pour les boucles :

- la distance,
- le dénivelé positif cumulé,
- les types de voies empruntées,
- les pentes ponctuelles.

Les critères pris en compte pour les véloroutes :

- le ratio de dénivelé cumulé positif par kilomètre,
- le type de voies empruntées,
- les pentes ponctuelles,
- la nature du revêtement.

Cette cotation donne lieu à un attribut de couleur en fonction du niveau de difficulté à recenser dans le tableau ci-après. Cette cotation pourra être signalée sur les supports de communication, mais aussi sur les panneaux des itinéraires.

Un calculateur de cotation est disponible sur le site internet de France Vélo Tourisme.

Critères de cotation des boucles cyclotouristiques

| Rubriques et niveau | | Pratique familiale * / 1 étoile | Pratique occasionnelle ** / 2 étoiles | Pratique régulière *** / 3 étoiles | Pratique sportive **** / 4 étoiles |
|--|------------------------|---|---|---|---|
| Distance (x) | | 0 à 30 km | 30 à 50 km | 51 à 70 km | Plus de 70 km |
| Dénivelé cumulé positif (x) | | 0 à 100 m | 101 à 300 m | 301 à 1000 m | Plus de 1000 m |
| Nature du parcours et difficulté technique | Type de voie empruntée | Exclusivement sur route, avec trafic < 500 v/j ou route avec trafic > 500 v/j mais < 1000 v/j, aménagée avec BMF ou BC ou ZCA ou voie en site propre (VV ou PC) | Existence d'une section sur route : non aménagée avec trafic < 1000 v/j), ou aménagée avec BMF, BC ou ZCA avec trafic < 3000 v/j | Existence d'une section sur route : non aménagée avec trafic < 3000 v/j ou aménagée avec BMF, BC ou ZCA avec trafic < 7000 v/j | Existence d'une section sur route passagère avec trafic > 3000 v/j sans aménagement |
| | Pente (xx) | 3 à 5% | 5 à 7% | 8 à 9% | > ou = à 10% |

Critères de cotation d'une section homogène de véloroute

| Rubriques et niveau | | Pratique familiale * / 1 étoile | Pratique occasionnelle ** / 2 étoiles | Pratique régulière *** / 3 étoiles | Pratique sportive **** / 4 étoiles |
|---|------------------------|--|--|--|--|
| Ratio de dénivelé cumulé positif par kilomètre (xxxx) | | 0 à 5 | 6 à 10 | 11 à 15 | 16 à 20 |
| Nature du parcours et difficulté technique | Type de voie empruntée | Exclusivement sur : route, avec trafic < 500 v/j ou route avec trafic > 500 v/j mais < 1000 v/j, aménagée avec BMF ou BC ou ZCA ou voie en site propre (VV ou PC) | Existence d'une section sur route : > non aménagée avec trafic < 1000 v/j), > ou aménagée avec BMF, BC ou ZCA avec trafic < 3000 v/j | Existence d'une section sur route : > non aménagée avec trafic < 3000 v/j > ou aménagée avec BMF, BC ou ZCA avec trafic < 7000 v/j | Existence d'une section sur route passagère avec trafic > 3000 v/j sans aménagement |
| | Pente (xxx) | Moins de 2% | de 2 à 4% | de 4 à 7% | > ou égal à 7% |
| | Revêtement | Revêtement dur et lisse, très bien roulant (béton, bitume ...) | Existence d'une section, hors catégorie 1 étoile (*), au revêtement légèrement rugueux ou stabilisé-compacté, praticable par tout type de vélo | Existence d'une section, hors catégorie 2 étoiles (**), au revêtement simplement stabilisé (occasionnellement meuble : les pneus peuvent s'enfoncer de quelques millimètres) | Existence d'une section, hors catégorie 3 étoiles (***) : présence d'une section non revêtue (chemin de terre non stabilisé, occasionnellement boueux, ou empierré ou sable non stabilisé, gravillons,...) |

Barème de couleur applicable aux itinéraires

| | | | |
|--|--------------------|----------------|--|
| | de 4 à 5 étoiles | Très Facile | Idéal à faire en famille |
| | de 6 à 8 étoiles | Facile | Abordable par tous les pratiquants |
| | de 9 à 12 étoiles | Difficile | Pour un cyclotouriste habitué |
| | de 13 à 16 étoiles | Très Difficile | Pour randonneur expérimenté et sportif |

Normes à appliquer en colorimétrie sur les panneaux

| Couleur | Code Pantone | Codes CMJN |
|---------|---|----------------------------------|
| | Hexachrome Green : R : 0 ; V : 171 ; B : 89 | C : 90 ; M : 10 ; J : 95 ; N : 0 |
| | R : 46 ; V : 167 ; B : 209 | C : 78 ; M : 20 ; J : 0 ; N : 18 |
| | R : 255 ; V : 25 ; B : 38 | C : 0 ; M : 90 ; J : 85 ; N : 0 |
| | R : 0 ; V : 0 ; B : 0 | N : 100 |

Exemple de panneaux avec cotation



L'accès des secours sur les voies vertes

Avec le développement des sites propres, il est important de permettre aux véhicules de secours de se repérer afin d'y intervenir dans les plus brefs délais.

Aucun référentiel national n'existe sur le sujet. Plusieurs collectivités ont développé un système de « Point Kilométrique » (PK) sur leur voie verte mais qui devient applicable quand l'intégralité de la véloroute est finalisée de son point de départ à son point d'arrivée. Or, les renouvellements du schéma national modifient parfois ces points, rendant obsolète cette méthode.

Aussi, la méthode testée sur le territoire du grand Périgueux devient pertinente. En effet, il s'agit d'inscrire à une distance définie, des PK précédés d'une abréviation pour la ville où ce PK se trouve. Ainsi, quand un EPCI crée un tronçon de voie verte, ces indications peuvent être mises en place sur l'infrastructure, sans attendre l'ouverture de tronçon à l'amont ou à l'aval.

Il faudra donc prendre l'attache du SDIS de la Dordogne afin d'avoir un retour sur la mise en œuvre de ce dispositif. Il pourra alors être envisagé de le dupliquer aux nouvelles infrastructures.

En parallèle, il sera indispensable de faire parvenir au centre de secours des territoires concernés, une cartographie des chemins d'accès aux voies vertes, ainsi que la liste et la localisation des PK instaurés.

Les données de fréquentation

Le suivi de fréquentation d'un itinéraire est primordial. Il permet de renseigner l'Observatoire national des véloroutes, mais aussi d'estimer les retombées économiques d'un itinéraire. Il permet également d'envisager l'augmentation du niveau de service pour répondre aux demandes des touristes à vélo.

Six compteurs sont installés sur les véloroutes en Dordogne, sur la véloroute de la Vallée de l'Isle et sur La Flow Vélo. Ces implantations de compteurs seront indispensables sur toutes les nouvelles infrastructures afin d'assurer ce suivi.

Néanmoins, le Département n'étant pas propriétaire de ces compteurs, le service du tourisme ne peut obtenir directement les données qu'ils relèvent. Pour y avoir accès, le Département devrait passer une convention avec les EPCI propriétaires, mais également payer l'adhésion annuelle à la plateforme. Aussi, devant ces difficultés, il est envisagé de les intégrer aux demandes de l'Observatoire du Tourisme instauré par le CDT de la Dordogne.

L'intermodalité

L'intermodalité est un enjeu prépondérant dans le développement du tourisme à vélo, qu'il soit en itinérance ou en excursion. Elle fait l'objet d'une promotion particulière intitulée « La Dordogne Sans Pétrole », déclinée en carte et en guide (disponibles sur le site internet pleinenature.dordogne.fr) Aussi, il est primordial de réfléchir à l'aménagement de liaisons aux gares et aux aires de covoiturage à proximité des grands itinéraires, ainsi qu'aux services qui y sont déployés.

Ces offres permettront de répondre aux attentes de personnes ne possédant pas de voiture, mais également aux personnes partageant la leur.

Intermodalité au départ des gares

Le public urbain, habitué des transports collectifs est en demande d'une offre touristique « sans voiture ». La Dordogne possède des lignes SNCF qui traversent le département d'ouest en est (Bordeaux-Brive, Bordeaux-Sarlat) et du Nord au sud (Limoges-Périgueux, Périgueux-Agen), avec une ligne très empruntée entre Bordeaux et Périgueux. Les gares desservies sont autant de points pouvant permettre un accès au territoire et à sa découverte, et donc, le développement d'une nouvelle forme de tourisme.

L'accès aux gares (appelé antenne) fait partie intégrante de l'infrastructure d'une véloroute. Aussi, les EPCI qui aménagent ces voies, doivent intégrer à leurs études, les antennes qui relient les voies principales aux gares.

Afin d'enrichir l'offre de tourisme en train en Dordogne, le Département a passé une convention avec la SNCF afin de développer cette multimodalité. Ce partenariat permet donc de créer ce développement au départ des gares de la Dordogne, en :

- identifiant le potentiel touristique et de loisirs à proximité des gares,
- sélectionnant les itinéraires doux structurants au départ des gares,
- connectant les différents moyens de transport,
- associant les partenaires et aménageurs locaux,
- communiquant sur cette nouvelle offre.

Un territoire test a été déterminé lors de la signature de cette convention : la Vallée de l'Isle. Si le dispositif est concluant, il pourra être étendu à d'autres territoires.

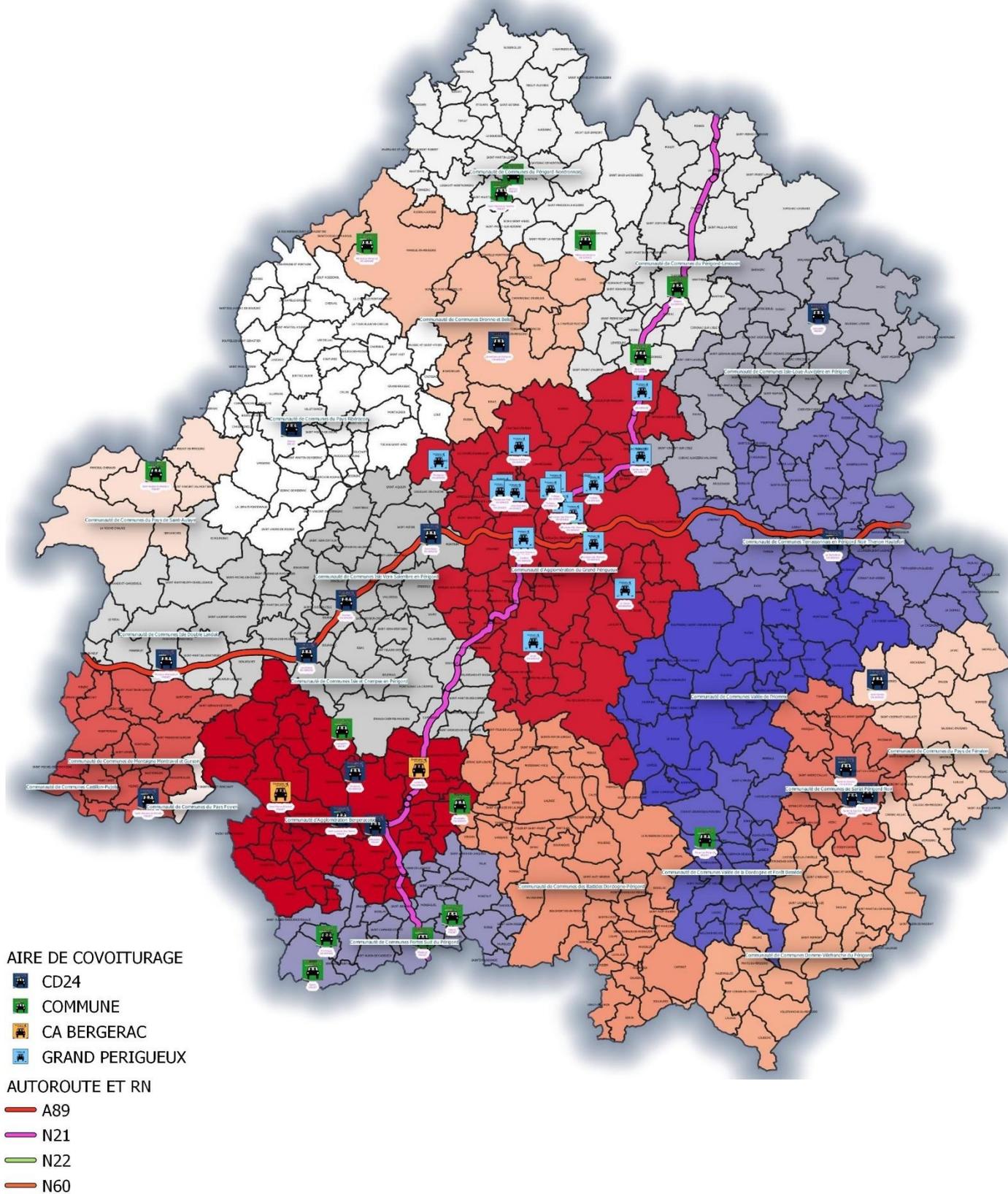
Intermodalité au départ des aires de covoiturage

Les aires de covoiturage peuvent être une opportunité de développement du tourisme sans voiture. En effet, les personnes ne possédant pas de voiture peuvent y trouver un point de départ pour leurs itinérances.

Le Département de la Dordogne a initié un plan de développement de ces aires de covoiturage en collaboration avec les EPCI et les communes. Aussi, il pourra être intéressant de réfléchir au développement des services à destination des vélos sur ces aires.

Carte des aires de covoiturages page suivante.

Carte des aires de covoiturage



Les services autour des itinéraires

Une fois l'infrastructure créée, il est important de structurer une offre de service cohérente autour des itinéraires.

Cette offre de service joue un rôle important à deux niveaux :

- elle permet d'augmenter le niveau de la qualité de l'expérience, mais également d'allonger la durée du séjour des touristes ;
- elle facilite la mise en réseau des différents prestataires d'équipements touristiques « vélo » sur le territoire, créant un maillage économique local autour de ces infrastructures.

La structuration des aires d'arrêt

La clientèle cyclotouristique a généralement besoin d'une pause durant sa balade ou son trajet. Aussi les aires d'arrêt vélo sont indispensables et peuvent contribuer à la mise en valeur d'un patrimoine paysager, culturel ou faciliter la découverte d'un site.

Elles peuvent être référencées sur les différents supports de promotion des itinéraires vélos et répondent à une demande.

Une **aire de services** doit disposer obligatoirement d'une aire de pique-nique (au moins une table), d'un stationnement vélo (c'est-à-dire un endroit dédié à l'attache de son vélo), d'un point d'eau potable et de sanitaires.

Une **halte de repos** quant à elle présente au moins une aire de pique-nique et un stationnement vélo.

Ces aires ou haltes doivent se situer **sur une boucle locale ou être à moins de 3 km d'un itinéraire vélo**, et accessibles dans de bonnes conditions (chemin facile à parcourir, en toute sécurité).

Afin d'harmoniser les pratiques et de permettre aux cyclistes d'avoir une offre homogène, Vélo & Territoires a rédigé une fiche action sur ces aires (fiche action numéro 8 disponible sur leur site internet).

Cette fiche technique donne des préconisations en termes de mobilier et de signalétique mais aussi les distances d'implantation. Aussi, à la création des itinéraires, il faudra veiller à respecter, autant que possible, ces recommandations et déployer l'offre en coordination avec tous les territoires concernés.

L'installation des aires de services est à privilégier dans les bourgs des communes traversées, puisque la majorité des équipements requis s'y trouve déjà. De plus, c'est là que se trouvent l'essentiel des commerces et les touristes pourront en profiter plus aisément.

Tableau des équipements des aires d'accueil en page suivante.

CLASSIFICATION DES ÉQUIPEMENTS VÉLO SELON LEUR IMPORTANCE, SUR LES AIRES DE SERVICES ET LES HALTES-REPOS

| | AIRE DE SERVICES | HALTES - REPOS |
|--|-----------------------------|------------------------|
| RÉPARTITION | Tous les 20 à 30 km environ | Tous les 10 km environ |
| TABLE DE PIQUE-NIQUE | ● ● ● | ● ● ● |
| STATIONNEMENT VÉLO | ● ● ● | ● ● ● |
| POINT D'EAU POTABLE | ● ● ● | ● |
| SANITAIRES | ● ● ● | ● |
| RELAIS INFORMATION SERVICES | ● ● | ● |
| ABRI | ● ● | ● |
| CONSIGNE BAGAGE SÉCURISÉE | ● ● | ● |
| POUBELLES | ● | ● |
| ATELIER D'AUTO-RÉPARATION ET D'ENTRETIEN | ● | ● |
| POINT DE RECHARGES | ● | ● |
| BORNE WIFI | ● | ● |
| AIRE DE JEUX | ● | ● |
| BANC | ● | ● |

Légende

Équipement indispensable : ● ● ●

Équipement recommandé : ● ●

Équipement facultatif : ●

Ces équipements devront être homogènes sur l'ensemble du parcours, mais les collectivités pourront faire un rappel aux entreprises de leur choix pour les réaliser. **Par exemple sur l'itinéraire de La Flow vélo à Thiviers la Communauté de Communes Périgord-Limousin a fait appel au lycée de Thiviers pour la fabrication des arceaux vélo.**



Le déploiement des labels

La structuration de l'offre passe par le déploiement de labels et marques spécifiques à destination des cyclistes. C'est un véritable repère pour les touristes qui connaissent ces marques et labels et les critères d'attribution. Ils répondent à leurs besoins et leurs attentes.

La Marque Accueil Vélo®

La plus connue de la clientèle cyclo touristique. C'est une marque nationale qui garantit un accueil, des services et des équipements spécifiques adaptés aux besoins des touristes à vélo le long des itinéraires cyclables de France.



Cette marque peut être attribuée aux

- hébergements touristiques,
- loueurs professionnels de vélos,
- réparateurs de vélos,
- Offices de Tourisme,
- sites touristiques,
- restaurants.

Propriété de France Vélo Tourisme, elle peut être obtenue pour les prestations touristiques situées à moins de 5 km d'un itinéraire inscrit dans un schéma cyclable (national, régional ou départemental).

En Dordogne, cette marque est déployée depuis le mois de juillet 2019, suite à la parution du plan départemental vélo. Les dossiers pour l'obtention de cette marque sont instruits conjointement par le service du tourisme du Conseil Départemental et le CDT24.

La poursuite de la qualification de l'offre touristique « vélo » qui passe par le déploiement de cette marque nationale reste indispensable voire prioritaire afin de densifier l'offre pour promouvoir un territoire vélo homogène et pertinent.

Il faudra opérer un travail de communication et de prospection à destination des restaurateurs, des loueurs et réparateurs ainsi que des sites touristiques. De plus, il faudra être attentifs à ce que les prestataires qui en font la demande aillent jusqu'au bout de leurs démarches.

Candidature, Espace pro site internet CDT24 : <https://www.dordogne-perigord-tourisme.fr/espace-pro/accueil-velo/>

Le Référentiel Rando Étape Périgord

Ce référentiel créé conjointement par le service du tourisme et le CDT24 a plusieurs objectifs :

- faire la promotion des trois activités pratiquées en itinérance : la randonnée pédestre, le cyclo-VTT et le canoë-kayak ;
- faire la promotion des hébergements touristiques de qualité, loués à la nuitée et à l'unité ;
- répondre aux attentes et aux besoins des voyageurs en itinérance.

Cette labellisation sera à développer prioritairement autour des itinéraires VTT inscrits au Plan.



Il comprend un cahier des charges et une charte d'engagement tous deux disponibles sur l'espace professionnel du CDT 24 (<https://www.dordogne-perigord-tourisme.fr/espace-pro/rando-etape-perigord/>).

La communication

Lorsqu'un itinéraire est réalisé, qu'il dispose d'une signalétique cohérente et que les services autour sont déployés, il est capital d'en faire la promotion autour d'une communication qui peut se décliner à différents niveaux.

La communication départementale

Le service du tourisme du Conseil départemental de la Dordogne assure la valorisation des itinéraires départementaux mais également des boucles locales créées par les EPCI.

La promotion sur les parcours sera réalisée sur tout type de support : carte, guide, fiche randonnée, site internet... La diversité des outils de communication permet de toucher un public large.

Le service du tourisme propose déjà de nombreuses ressources à destination des touristes à vélo :

- traces GPS en téléchargement sur le site internet (<https://pleinenature.dordogne.fr>),
- carte d'appel sur les grands itinéraires vélo en Dordogne,
- fiches randonnées constituées de pas à pas et de carte sur les étapes des grands itinéraires.

De plus, la collaboration avec des éditeurs a permis la sortie d'un guide sur le réseau cyclable en Dordogne.

Il faudra donc poursuivre la communication par tous ces biais lors de la création des futurs itinéraires mais également étudier toute forme de promotion proposée au niveau régional ou nationale, en

fonction des opportunités qui leur seront présentées (communication conjointe avec d'autres institutions, développement d'applications...).

La communication au niveau départemental passe également par le CDT24.

Il assure la promotion des établissements labellisés AV®. Le CDT24 participe également à la communication des grands itinéraires gouvernés par un COMIT. Il participe au rayonnement des infrastructures vélo au niveau national et international lors d'événements promotionnels ou grâce à l'accueil de journalistes sur le territoire.

Tout en poursuivant ces actions, le CDT de la Dordogne envisage de mettre en place en collaboration avec le service du tourisme, des cartes territoriales des itinéraires vélo sur le modèle des plans guides de randonnée. Ces cartes territoriales seront réalisées en collaboration avec le CODEP24 et les offices de tourisme de chaque secteur.

La communication par comité d'itinéraire

Une véloroute est gouvernée par un COMIT qui assure la communication et l'animation autour des aménagements.

Le Conseil départemental et le CDT24 font partie intégrante de ce comité d'itinéraire. Il participe activement aux comités techniques qui mettent en place les différentes actions de promotion. Ils prennent également part à la rédaction et à la relecture des guides qui sont consacrés à ces véloroutes.

La communication par les Communautés de Communes et leurs offices de tourisme

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 relai.

Cette collaboration ne pourra être envisagée que si les EPCI font appel au service du tourisme pour la création des boucles d'intérêt local. Seule cette coopération, dans le respect du cahier des charges du présent PDV, garantit le niveau de sécurité suffisant.

La gouvernance

Le service du tourisme du Conseil départemental de la Dordogne est en charge de l'administration et de l'animation du présent plan départemental vélo, qui devra être approuvé en CDESI, après avoir été approuvé par l'Assemblée Départementale.

La gouvernance rassemble les structures formelles ou informelles qui permettent d'assurer la cohérence et la qualité du partenariat à développer. Les projets partenariaux doivent en effet constituer l'essentiel du plan sous toutes les parties qui y sont abordées.

Le COPIL se réunira au moins une fois par an, afin de permettre le suivi et l'évaluation des actions qui sont menées.

En parallèle, chaque membre du COPIL pourra travailler indépendamment avec les autres membres sur des actions qui leur sont propres.

La composition du COPIL

- Les services départementaux :
 - Tourisme
 - Pôle territoire de la DPRPM
 - Pôle Paysages Espaces Verts
 - Direction des Sports
- Le Comité Départemental du Tourisme de la Dordogne
- Le Bureau de la Sécurité Routière de la Préfecture de la Dordogne
- Le Comité Départemental Cyclotourisme de la Dordogne
- Le Comité Départemental du Cyclisme de la Dordogne

Dans la perspective d'ouvrir le COPIL à de nouveaux partenaires, seront contactés :

- Le Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Dordogne,
- Le Comité Départemental Handisport de la Dordogne.



La sécurité à vélo

Les vélos sont des véhicules qui circulent sur la voie publique ; aussi, ils sont soumis à un certain nombre de règles en termes d'équipements mais aussi de respects du code de la route.

Les équipements

Les personnes circulant à vélo doivent posséder du matériel spécifique qui concerne le vélo mais aussi le cycliste lui-même ou son passager éventuel.

Les équipements obligatoires

Ce sont des équipements imposés par la loi, qui doivent nécessairement se trouver sur chaque vélo :

- deux freins, sur chacune des roues avant et arrière,
- un feu avant jaune ou blanc (lumière non éblouissante),
- un catadioptre* blanc à l'avant du vélo,
- un feu arrière rouge qui doit être visible lorsqu'il est utilisé (non occulté par d'autres accessoires),
- un catadioptre rouge à l'arrière,
- un catadioptre orange sur chaque roue,
- un catadioptre orange sur chaque pédale,
- un avertisseur sonore audible à 50 mètres.

Certains équipements sont également exigés pour les enfants :

- un siège adapté pour tous les enfants de moins de 5 ans ; il conviendra de le fixer convenablement et de vérifier sa stabilité régulièrement ;
- un casque homologué (marquage « CE ») et attaché ; ce dispositif est obligatoire pour tous les enfants jusqu'à 12 ans, qu'ils soient dans le siège passager ou sur leur propre vélo.

D'autres équipements sont également nécessaires en fonction de la zone dans laquelle on circule :

- un gilet rétroréfléchissant de haute visibilité quand le cycliste circule hors agglomération. Son passager est également soumis à cette obligation.

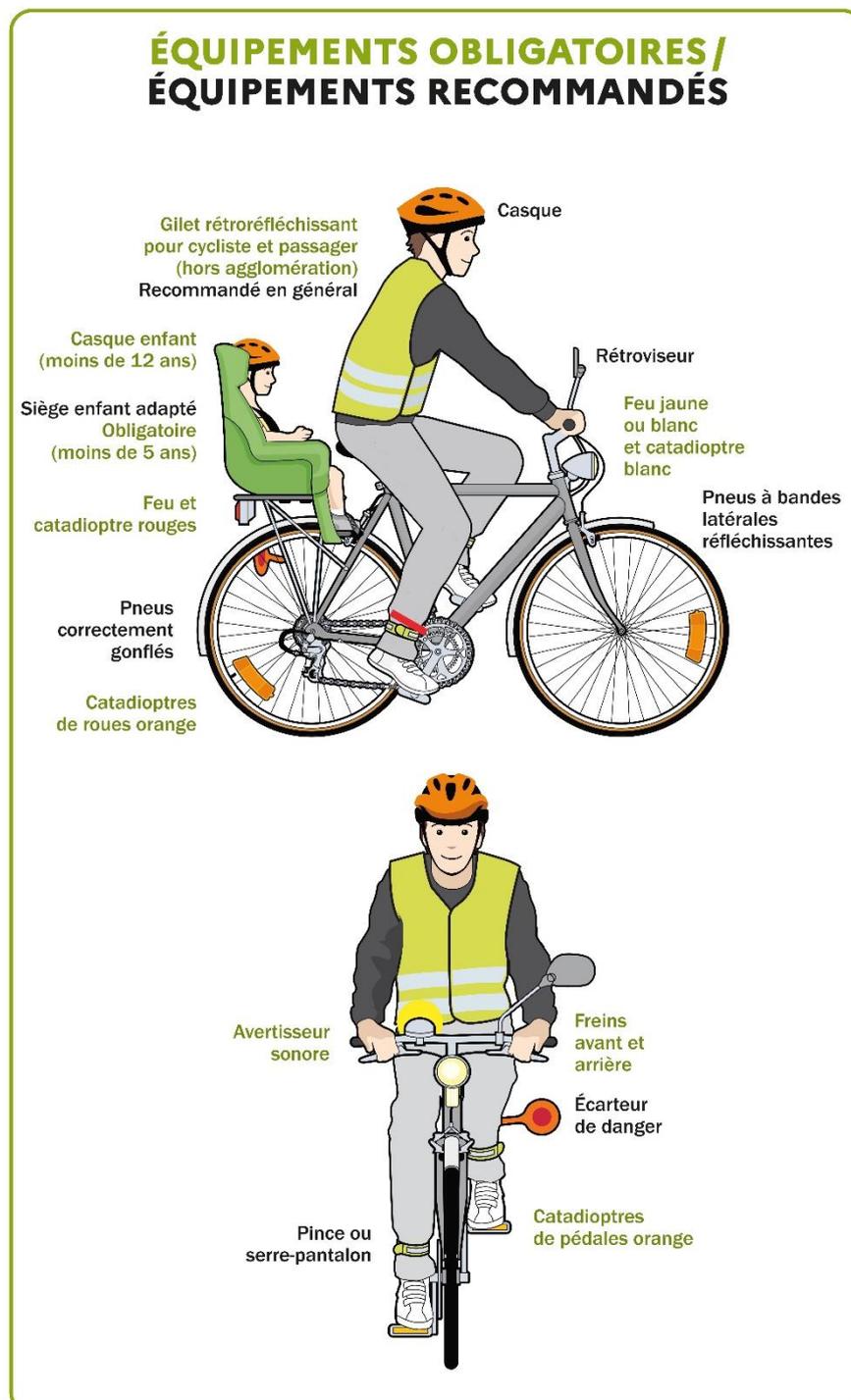
En complément de ces équipements, il est conseillé de vérifier régulièrement l'état de fonctionnement de son vélo afin que des dégradations ne mettent pas en jeu la sécurité du cycliste (pneus suffisamment gonflés, freins...).

* Cf. « Termes techniques et acronymes » page 48

Les équipements facultatifs

Certains équipements ne sont pas obligatoires pour la pratique du vélo mais restent toutefois fortement recommandés :

- un casque homologué pour les personnes de plus de 12 ans,
- un gilet rétro réfléchissant de haute visibilité quand le cycliste circule dans de mauvaises conditions de visibilité,
- un rétroviseur,
- un écarteur de danger.



Le Code de la Route

Le Code de la Route en vigueur s'applique aux vélos, comme aux autres véhicules roulants. Néanmoins, en plus des équipements obligatoires inscrits dans le code, cités précédemment, des notions spécifiques pour les cyclistes, sont définies par ce code :

Art. R.110-2. Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :

Aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'Art. R.431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

Bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.

Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.

Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

Zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Art. R.311-1. Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :

Cycle : véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles.

Cycle à pédalage assisté : cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler.

Art. R.412-9. En marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la route, autant que le lui permet l'état ou le profil de celle-ci. Un conducteur de cycle peut s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une trajectoire matérialisée pour les cycles, signalisée en application des dispositions de l'article R.411-25, le permet. Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, un conducteur de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité.

Art. R.412-6-1. L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit. Est également interdit le port à l'oreille par le conducteur d'un véhicule en circulation, de tout dispositif susceptible d'émettre du son, à l'exception des appareils électroniques correcteurs de surdité.

Art. R.412-28-1. Lorsque la vitesse maximale autorisée est inf erieure ou égale à 30 km/h, les chauss ees sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police.

Art. R.412-30. Lorsqu'une piste cyclable traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons.

Art. R.412-34. Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent utiliser les trottoirs ou accotements, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de g ne aux piétons. La circulation de tous véhicules à deux roues conduits à la main est tolérée sur la chaussée. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus d'observer les règles impos ees aux piétons.

Art. R.414-4. Avant de dépasser, tout conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger. Il doit, en outre, avertir de son intention l'utilisateur qu'il veut dépasser. Pour effectuer le dépassement, il doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'utilisateur qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en rapprocher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.

Art. R.431-5. Sur les motocyclettes, tricycles et quadricycles à moteur, cyclomoteurs et cycles, le transport de passagers n'est autorisé que sur un siège fixé au véhicule, diff rent de celui du conducteur. Pour l'application du présent article, la selle double ou la banquette est assimilée à deux sièges.

Art. R.431-6. Les conducteurs de cyclomoteurs, de cycles à plus de deux roues, de cycles attelés d'une remorque ou d'un side-car ne doivent jamais rouler de front sur la chaussée.

Art. R.431-7. Les conducteurs de cycles à deux roues sans remorque ni side-car ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée. Ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche.

Art. R.431-8. Il est interdit aux conducteurs de cycles et de cyclomoteurs de se faire remorquer par un véhicule.

Art. R.431-9. Pour les conducteurs de cycles à deux ou trois roues, l'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet. Lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, les utilisateurs de cette piste doivent emprunter celle ouverte   droite de la route, dans le sens de la circulation. Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de g ne aux piétons. Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier.

Art. R.431-10. Hors agglomération, le long des routes pavées ou des routes en état de réfection, la circulation des cycles et cyclomoteurs à deux roues sans remorque ni side-car, est autorisée sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus de circuler à l'allure du pas à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse au droit des habitations.

Art. R.431-11. Sur les véhicules à deux roues sauf les cycles dits tandems, le siège du passager doit être muni soit d'une courroie d'attache, soit d'au moins une poignée et de deux repose-pieds. Sur tous les véhicules à deux roues, pour les enfants âgés de moins de cinq ans, l'utilisation d'un siège conçu à cet effet et muni d'un système de retenue est obligatoire. Le conducteur doit s'assurer que les pieds des enfants ne peuvent être entraînés entre les parties fixes et les parties mobiles du véhicule.

Les sanctions

Le non-respect des règles instaurées dans le Code de la Route entraînent des sanctions pour les cyclistes qui y contreviennent, ou les adultes qui accompagnent les enfants mineurs qui ne respectent pas les textes.

Les principales infractions au code de la route et les sanctions associées pour les vélos :

- Non-respect du port du casque (moins de 12 ans) : 135 €
- Défaut d'éclairage : 11 €
- Changement de direction sans avertissement préalable : 35 €
- Circuler à plus de deux de front sur la chaussée : 35 €
- Avoir un passager sur son vélo (sans siège fixé au véhicule) : 35 €
- Remorquage : 35 €
- Non-respect de l'arrêt au feu orange : 35 €
- Défaut de freinage : 68 €
- Circuler sur le trottoir en agglomération : 135 €
- Tenir en main son téléphone ou porter des écouteurs : 135 €
- Rouler en sens interdit : 135 €
- Non-respect de l'arrêt au feu rouge : 135 €
- Non-respect de l'arrêt à un stop : 135 €
- Remonter les files par la droite : 135 €
- Circuler sous l'emprise de l'alcool (entre 0,25 et 0,4 mg/l d'air expiré) : 135 €
- Dépassement sans avertissement préalable : 135 €
- Non-respect de la priorité de passage à l'égard des piétons : 135 €
- Dépassement de la vitesse maximale autorisée : 35 €
- Vitesse inadaptée au regard des circonstances : 135 €

(La différence entre dépassement de la vitesse (35 €) et vitesse inadaptée au regard des circonstances (135 €) est que dans le second cas, le cycliste peut respecter la limitation de vitesse mais ignorer volontairement un risque : croisement de piétons, virages...)

Tous les montants d'amende indiqués correspondent à des amendes forfaitaires.

Sensibilisation et actions de communication

La sécurité est une préoccupation forte et partagée par les usagers, les associations et les institutions, et qui renvoie en grande partie aux préconisations faites pour l'aménagement des parcours. Il convient

également de prendre des mesures de prévention pour éviter les accidents, particulièrement sur les routes partagées.

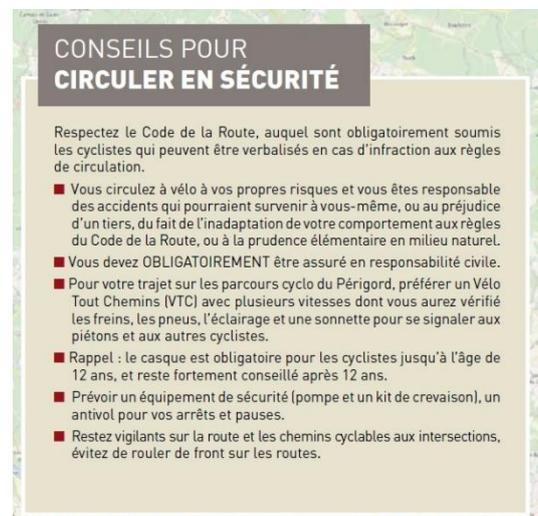
Ce plan vélo doit permettre de mettre en place des campagnes de sensibilisation, sur la sécurité routière autour des cyclistes, en s'appuyant sur les comités sportifs mais surtout les services de l'État.

Les comités sportifs doivent assurer la tenue de leurs sorties et événements en respectant tous les dispositifs de sécurité. De plus, ils doivent assurer l'information et le cas échéant, la formation de leurs adhérents aux règles essentielles de sécurité.

De plus, il faudra envisager de formaliser un partenariat avec les services de la Préfecture de la Dordogne en charge de la sécurité routière.

Cette collaboration permettra de réaliser des actions conjointes autour de la sécurité des cyclistes et de la réglementation. Enfin, chacun des deux services pourra faire intervenir l'autre, dans des événements qui lui sont propres afin de développer les animations sur ce sujet prépondérant.

En parallèle, tous les documents de communication des itinéraires vélo produits par le Service du Tourisme devront comporter un rappel des règles élémentaires de sécurité.



Termes techniques et acronymes

ATD24 : Agence Technique Départementale de la Dordogne.

AV® : Accueil Vélo®. Marque nationale qui labellise, selon un cahier des charges, les établissements qui en font la demande.

Catadioptre : dispositif rétroréfléchissant présent sur les pédales et les roues des vélos.

CDC24 : Comité Départemental de Cyclisme de la Dordogne.

CDHD24 : Comité Départemental Handisport de la Dordogne.

CDESI : Commission Départementale des Espaces, Sites et Itinéraires

CDT : Comité Départemental du Tourisme de la Dordogne.

CODEP24 : COmité DÉPartemental de cyclotourisme de la Dordogne.

COMIT : Comité d'itinéraire : instance de gouvernance d'un itinéraire vélo. Il regroupe les différents partenaires en charge de la réalisation des infrastructures et de la communication des parcours.

COFIL : COmité de PIlotage

DPRPM : Direction du Patrimoine Routier, Paysager et des Mobilités du Conseil Départemental de la Dordogne.

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale.

Gravel : vélo de route tout terrain. C'est un hybride entre le vélo traditionnel et le VTT

PDIPR : Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée.

PDV : Plan Départemental Vélo.

PPEV : Pôle Paysages et Espaces Verts du Conseil Départemental de la Dordogne.

Route partagée / voie partagée : tronçons de véloroutes sur les infrastructures routières existantes. Les vélos et autres véhicules se partagent la même voie.

REP : Rando Étape Périgord. Référentiel qui identifie des hébergements, à proximité des parcours départementaux, souhaitant accueillir des randonneurs à pied, à vélo ou en canoë à la nuitée et à l'unité.

Site propre / voie verte : Voie réservée au vélo. Tous les véhicules motorisés y sont interdits par arrêté, à l'exception des fauteuils roulants électriques et des vélos à assistance électrique (VAE).

SRVNA : Schéma Régional des Véloroutes de Nouvelle-Aquitaine.

SRV : Schéma National des Véloroutes.

VAE : Vélo à Assistance Électrique.

VTTAE : VTT à Assistance Électrique.

Sources des cartes, illustrations et textes

Photo de couverture : Conseil Départemental de la Dordogne

Données préambule page 4 : Ministère de l'Économie des Finances et de la Souveraineté Industrielle et Numérique.

« Grands itinéraires à vélo en Dordogne Périgord » page 11 : produite par le Service du Tourisme du Conseil Départemental de la Dordogne.

Couverture du Guide « le Périgord à vélo » page 11 : Éditions Ouest France en partenariat avec le Conseil Départemental de la Dordogne.

Photo véloroute de la Vallée Dordogne V91 page 13 : Service environnement de la Communauté d'Agglomération Bergeracoise.

Carte du Schéma National page 17 : Vélo & Territoires ; <https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/>

Carte du Schéma Régional page 19 : Région Nouvelle-Aquitaine

Illustrations panneaux vélo pages 29 à 31 : « Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables » ; <https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/04/JALRIC-IDD.pdf>

Charte graphique Saint Jacques à Vélo page 31 : propriété de la Région Centre Val de Loire.

Photo signalétique horizontale V91 page 31 : Service environnement de la Communauté d'Agglomération Bergeracoise.

Tableaux de cotations pages 33 et 34 : Référentiel National, Direction Générale des Entreprises, Ministère de l'écologie du Développement Durable et de l'Énergie, Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, Mars 2016 ; https://ffvelo.fr/wp-content/uploads/2016/03/Tourisme-a-velo-referentiel-national_20160322.pdf

Tableau de Classification des équipements sur les aires de services page 39 : Vélo & Territoires ; <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/data-velo-modeles-donnees/referentiel-donnees-equipements-velo/>

Titre « la sécurité à vélo » : Sécurité routière et Légifrance

Illustration sur les équipements à vélo page 44 : Bureau de la Sécurité Routière, Préfecture de la Dordogne

Image « conseils pour circuler en sécurité » page 48 : extrait de la carte d'appel « Grands itinéraires à vélo en Dordogne Périgord », produite par le Service du Tourisme du Conseil Départemental de la Dordogne.

Photo 4^{ème} de couverture : crédit photos Agence Les Conteurs pour le CDT24.



Service du Tourisme du Conseil Départemental de la Dordogne

Contacts :

Sébastien RÉGNER : 05.53.02.01.32
*Chef du Bureau du Développement de
l'itinérance douce touristique*
Catherine JAMET : 05.53.02.01.39
*Technicienne en charge des
véloroutes et itinéraires cyclo*

Dordogne
PÉRIGORD
LE DÉPARTEMENT dordogne.fr