Mars 2024

Schéma vélo des Sorgues du Comtat

Annexe à la délibération de l'armature cyclable

Sorgues du Comtat

AGENCE D'URBANISME AURAV RHÔNE AVIGNON VAUCLUSE

Les objectifs

La Communauté d'Agglomération des Sorgues du Comtat a mis en place le Versement Mobilité aux employeurs en Janvier 2022, lui permettant de développer son réseau de déplacements alternatifs : transports en commun et maillage cyclable. Elle s'engage donc dans la réalisation de son Schéma vélo.

Cette démarche se traduit, dans un premier temps, par la définition d'un maillage structurant d'itinéraires. Ce document constitue une 1e étape du schéma, et sera complété au fur et à mesure de la démarche.

Il répond aux objectifs suivants :

- Capter en priorité les **déplacements domicile / travail** ;
- Desservir **l'ensemble des communes** des Sorgues du Comtat ;
- Se connecter **aux territoires voisins** ;
- Relier **les centres-villes et les établissements scolaires** (écoles, collèges, lycées) ;
- définir des **itinéraires les plus directs possible**.

Objectif : développer le nombre de trajets du quotidien à vélo

AUJOURD'HUI

CRÉATION PROGRESSIVE
D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

DEMAIN

Qu'est-ce qu'un schéma directeur vélo ?

Parce qu'elle permet d'avoir une vision globale sur la mobilité, l'intercommunalité constitue la bonne échelle pour construire une stratégie cyclable. L'élaboration d'un schéma directeur vélo permet de :

- Partager des ambitions pour le vélo à l'échelle de l'intercommunalité ;
- Construire une vision globale et stratégique afin de prioriser les actions en faveur du vélo ;
- Mieux obtenir des subventions pour la réalisation des aménagements.

Le schéma vélo de la CASC comprendra :

- Une cartographie des itinéraires vélo projetés et leur hiérarchisation (on parle de maillage cyclable) ;
- Un phasage de sa mise en oeuvre à court, moyen et long terme ;
- Des zoom permettant d'identifier les types d'aménagements possibles sur les itinéraires.

À noter que le schéma n'est pas figé dans le temps : il sera complété en fonction des projets et enjeux émergeants du territoire. Il s'agit avant tout d'une feuille de route à décliner localement.

Le projet de schéma cyclable de la CASC s'organise autour de 6 grandes thématiques :

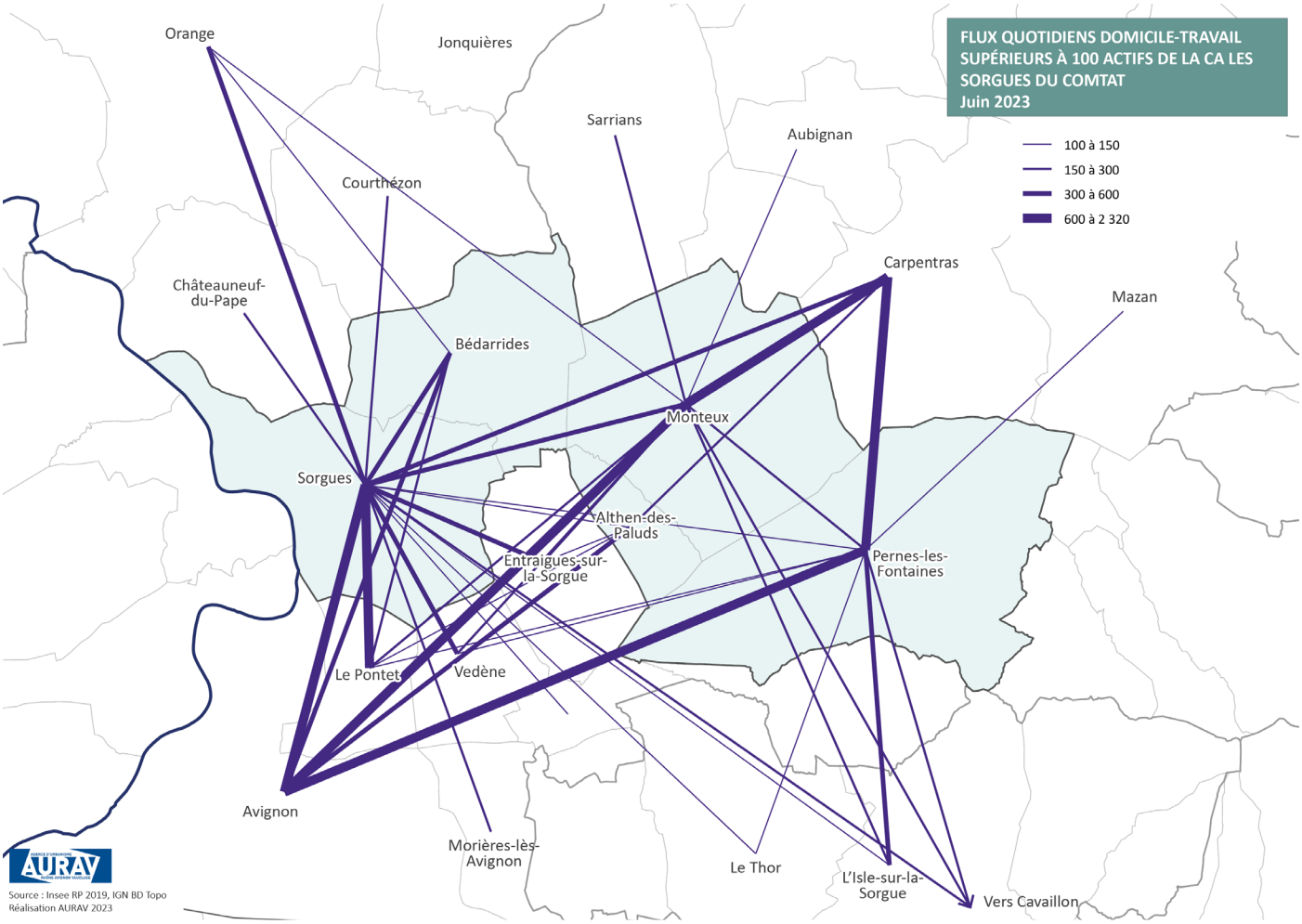
LA CIBLE : LES TRAJETS DOMICILE / TRAVAIL

Le Schéma vélo a pour cible principale les déplacements du quotidien et plus particulièrement les déplacements domicile-travail ou domicile-études.

Le potentiel de report modal sur les Sorgues du Comtat est très important. En effet, environ 36% des déplacements domicile-travail sont inférieurs à 5 km. Cette distance, aujourd'hui essentiellement couverte en voiture sur notre territoire, est tout à fait réalisable en vélo (5km = environ 15 minutes à vélo).

L'analyse spatiale des flux domicile-travail (cf. cartographie ci-dessous) permet de mieux comprendre les déplacements réalisés quotidiennement au sein du territoire, et avec les territoires voisins. On peut en déduire les axes stratégiques à développer pour opérer un report modal efficace de la voiture au vélo, en adéquation avec la pratique des habitants. Il s'agit par exemple de l'axe Avignon-Carpentras, Sorgues-Le Pontet ou Avignon-Pernes-les-Fontaines.

Les flux domicile-travail de la CASC :



Mailler le territoire afin de capter les trajets domicile / travail de 1 à 5 km

Trajets inférieurs à 1 km, souvent réalisés à pied :

1 km = 15 minutes

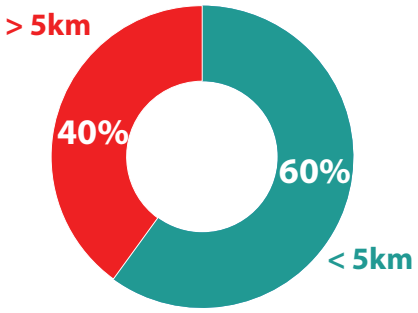
Trajets de 1 à 5 km, facilement réalisables en vélo si des aménagements cyclables existent :

5 km = 15 minutes

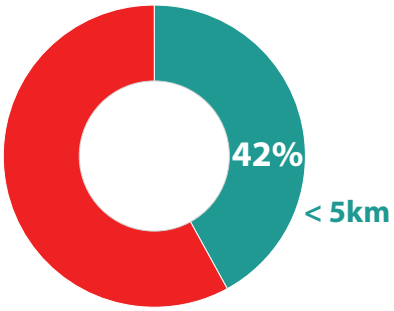
Un potentiel de report modal important sur le territoire

Des déplacements majoritairement courts sur le département :

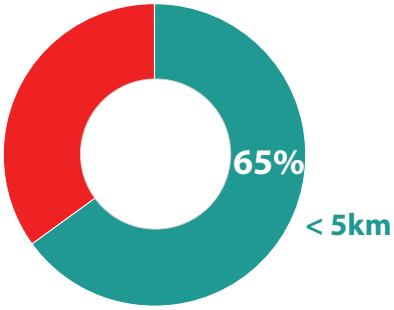
Sur 1,3 M de déplacements quotidiens, 60% font moins de 5 km :



42% des déplacements domicile/ travail font moins de 5 km:



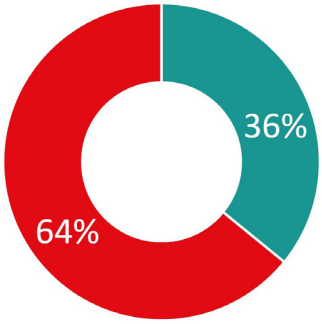
65 % des déplacements domicile/ études font moins de 5km :



Réalisation : AURAV - Source des données : diagnostic du schéma départemental vélo en Vaucluse

Une part des déplacements domicile/travail de moins de 5 km importante à l'échelle des Sorgues du Comtat :

+ de 5 km
Environ 64 %,
soit 21 167 actifs



Trajet de - de 5 km :
environ 36 % soit
11 843 actifs

Dont 11 570 restent sur leur commune

Réalisation : AURAV - Source des données : INSEE RP 2019 - mobpro

Des itinéraires les plus directs possible

Afin d'être utilisé, un réseau cyclable doit être efficace et permettre de rejoindre son point d'arrivée le plus rapidement possible.

Ainsi, les itinéraires cyclables seront directs et la fluidité des déplacements vélos devra être assurée (notamment à travers un mobilier urbain adapté - cf. encart ci-dessous).

Si nécessaire, des contraintes à la circulation motorisée (mises en sens unique, suppression d'une partie du stationnement...) pourront être mises en oeuvre sur des tronçons stratégiques.

Exemple de mobilier pour permettre une fluidité des trajets

Système d'entrée et sortie non adapté à un passage fréquent des cyclistes sur un itinéraire domicile-travail : risque de perdre les utilisateurs car système trop chronophage.

Source : CASC

Système permettant voitures et de diss giration un peu

Source : CASC

Changer de paradigme sur le territoire et proposer des itinéraires vélo les plus directs possible

Aujourd'hui

Point de départ — *Point d'arrivée*

Des itinéraires directs

Des itinéraires discontinus avec de nombreux détours

Demain

Sur certains secteurs stratégiques, possibilité de mettre en place des contraintes à la circulation motorisée

Des itinéraires directs, des aménagements continus et sécurisés

d'empêcher le passage des
suader les scooters, mais
u difficile pour le vélo.

Système permettant d'empêcher le passage des voitures. Le passage à vélo est fluide et non ralenti.

Velleron

DES AMÉNAGEMENTS SÉCURISÉS ET QUALITATIFS

Les aménagements permettront des déplacements sécurisés pour les cyclistes. Ils seront adaptés au contexte urbain ou rural, au trafic routier et à la vitesse autorisée pour les véhicules.

De manière générale, seront privilégiées :

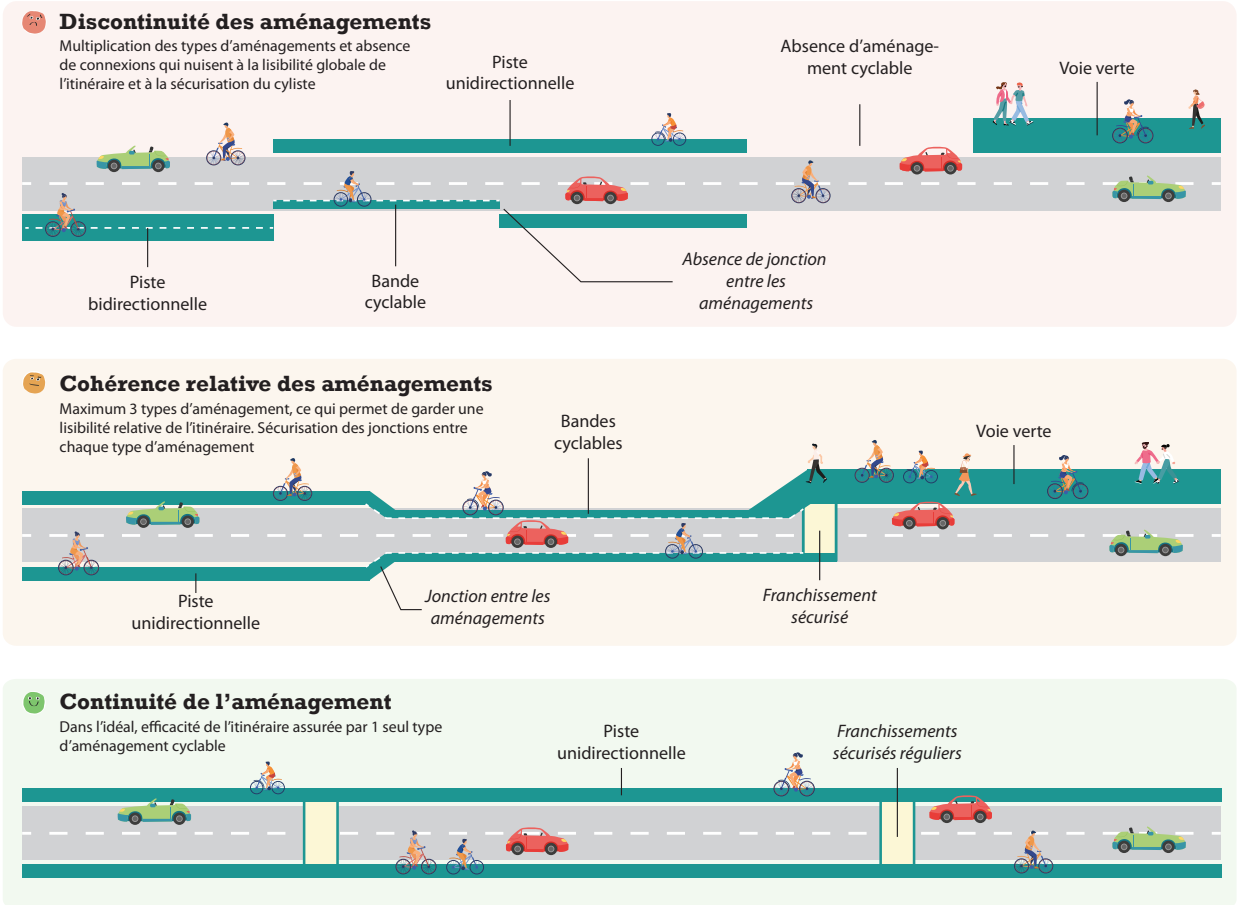
- L'utilisation de matériaux différents pour distinguer piétons et cyclistes ;
- L'utilisation de matériaux respectueux de l'environnement ;
- L'utilisation de matériaux de couleur claire, à fort albédo avec une émissivité élevée, en évitant les phénomènes d'éblouissement ;
- Pour les aménagements uniquement dédiés aux vélos, l'utilisation de revêtements très roulants pour assurer un confort d'usage.

La largeur des aménagements sera suffisante pour assurer la sécurité et le confort des usagers. Ainsi, les largeurs privilégiées sont :

- Pour une piste cyclable unidirectionnelle: 2 m à 2.50 mètres ;
- Pour une piste cyclable bidirectionnelle : 2,50 m à 3 mètres ;
- Pour une voie verte : 3 m à 5 mètres ;
- Pour une bande cyclable : 1,50 mètre. 2 mètres minimum si la bande longe du stationnement.

Une cohérence des types d'aménagements sera recherchée (cf. schéma ci-dessous).

Mettre en oeuvre des aménagements cohérents au sein d'un itinéraire afin d'assurer la lisibilité du parcours pour les cyclistes. Sur 1 km, privilégier, entre un et trois types d'aménagement maximum :



Ombrager les itinéraires cyclables

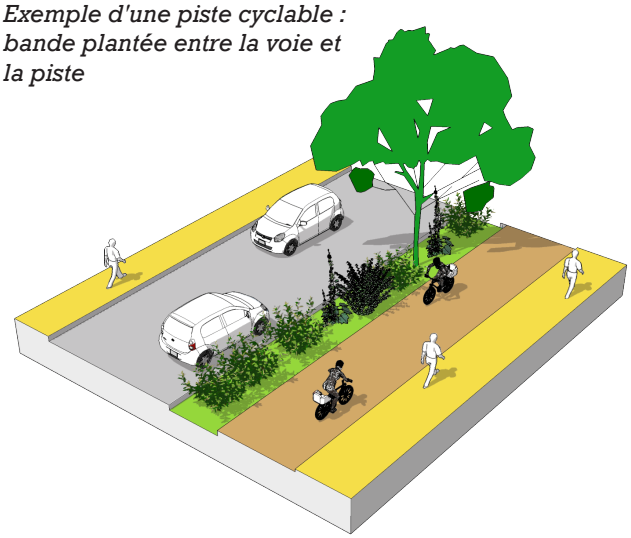
Les itinéraires pour les modes actifs seront, dès que possible, végétalisés afin de :

- participer à la création de continuités écologiques à l'intérieur des communes et entre les entités paysagères ;
- créer des itinéraires attractifs, agréables à utiliser et ombragés ;
- contribuer à la lutte contre les îlots de chaleur urbains ;
- créer un environnement à l'aspect moins routier et ainsi moins propice à la prise de vitesse des véhicules (possibilité également de créer un système de chicanes grâce à des bandes végétalisées);
- séparer les flux modes actifs des flux motorisés notamment sur les voies n'offrant pas les conditions d'apaisement nécessaires (vitesse et/ou trafic trop importants).

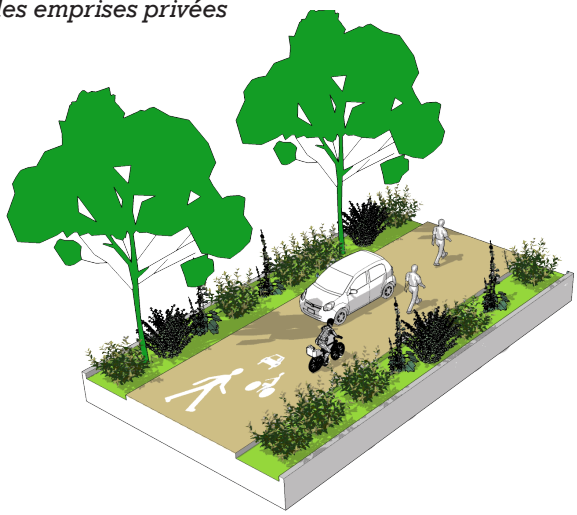
L'utilisation des trois strates végétales (herbacée, arbustive et arborée) sera privilégiée.

Les aménagements paysagers pourront également permettre de gérer, en partie ou en totalité, les eaux pluviales.

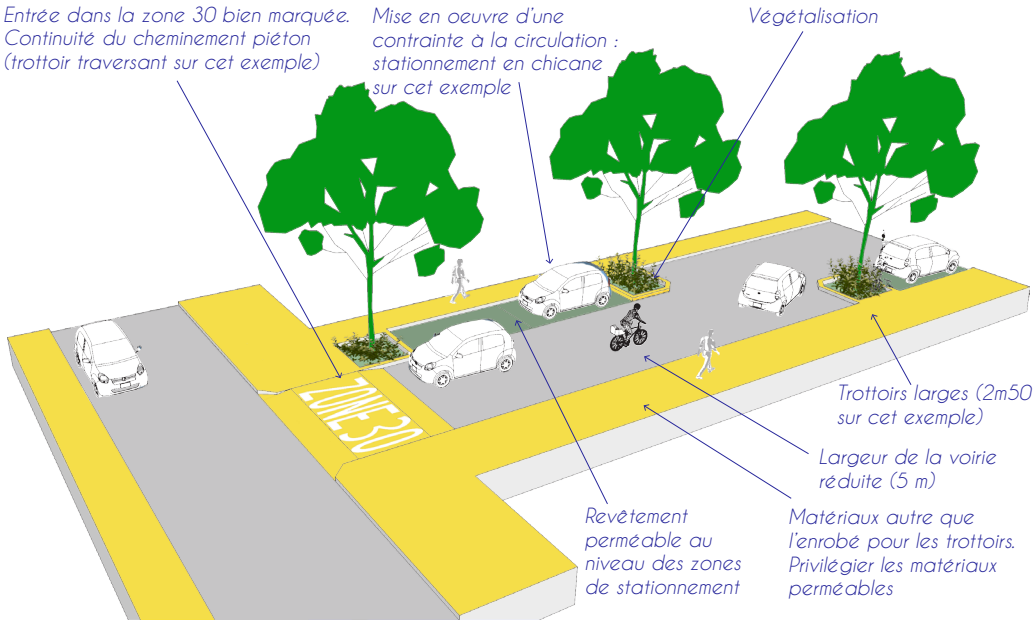
Exemple d'une piste cyclable : bande plantée entre la voie et la piste



Exemple d'une zone de rencontre : végétalisation des espaces en limite des emprises privées



Exemple d'une zone 30 : végétalisation et marquage de la zone 30 (chicanes plantées, plateau, alignements...)



Source : AURAV

Une identité visuelle à l'échelle de l'agglomération

La lisibilité et la facilité d'utilisation d'un réseau vélo passent notamment par l'identité visuelle qui lui est associée.

La couleur des aménagements (notamment du marquage au sol au niveau des intersections) sera harmonisée à l'échelle du réseau et une identité visuelle pourra être définie.

Au-delà de l'identité visuelle, l'application ponctuelle d'un traitement coloré au niveau des intersections, ou de toute zone de conflit d'usage potentiel constitue un moyen efficace d'éveiller la vigilance des automobilistes et d'améliorer la sécurité pour les cyclistes.

Exemples de couleurs marquant les intersections

Copenhague

Source : Ville d'Avignon

Grenoble

Couleur ayant remporté environ 50% des voix lors de l'enquête en ligne (cf. "L'atelier de travail")

Source : Ville d'Avignon

DES SERVICES ASSOCIÉS

Afin de développer la pratique du vélo sur son territoire, la réalisation d'aménagements dédiés doit nécessairement s'accompagner de la mise en place d'un mobilier urbain adapté. Il doit permettre de fluidifier l'utilisation du vélo, que ce soit pour son stockage, son entretien ou la sécurisation des équipements vélo (batterie, casque, sacoches...).

Plusieurs "spots" vélo pourront être déployés à l'échelle des Sorgues du Comtat, au niveau de secteurs stratégiques (proximité des centres-bourgs, intersection entre plusieurs itinéraires...), ils rassembleront des équipements dédiés au vélo ou facilitants sa pratique. Les emplacements de ces "spots" vélos seront cartographiés et feront l'objet d'une large communication.

Déployer un mobilier adapté

Il s'agit de repose-pieds aux feux, poignées, poubelles inclinées vers les cyclistes...

Mobilier permettant d'attendre, sans poser le pied à terre, lors que le feu est rouge :

poignée

repose-pieds

Exemples d'équipements dédiés aux vélos :

Recharges électriques

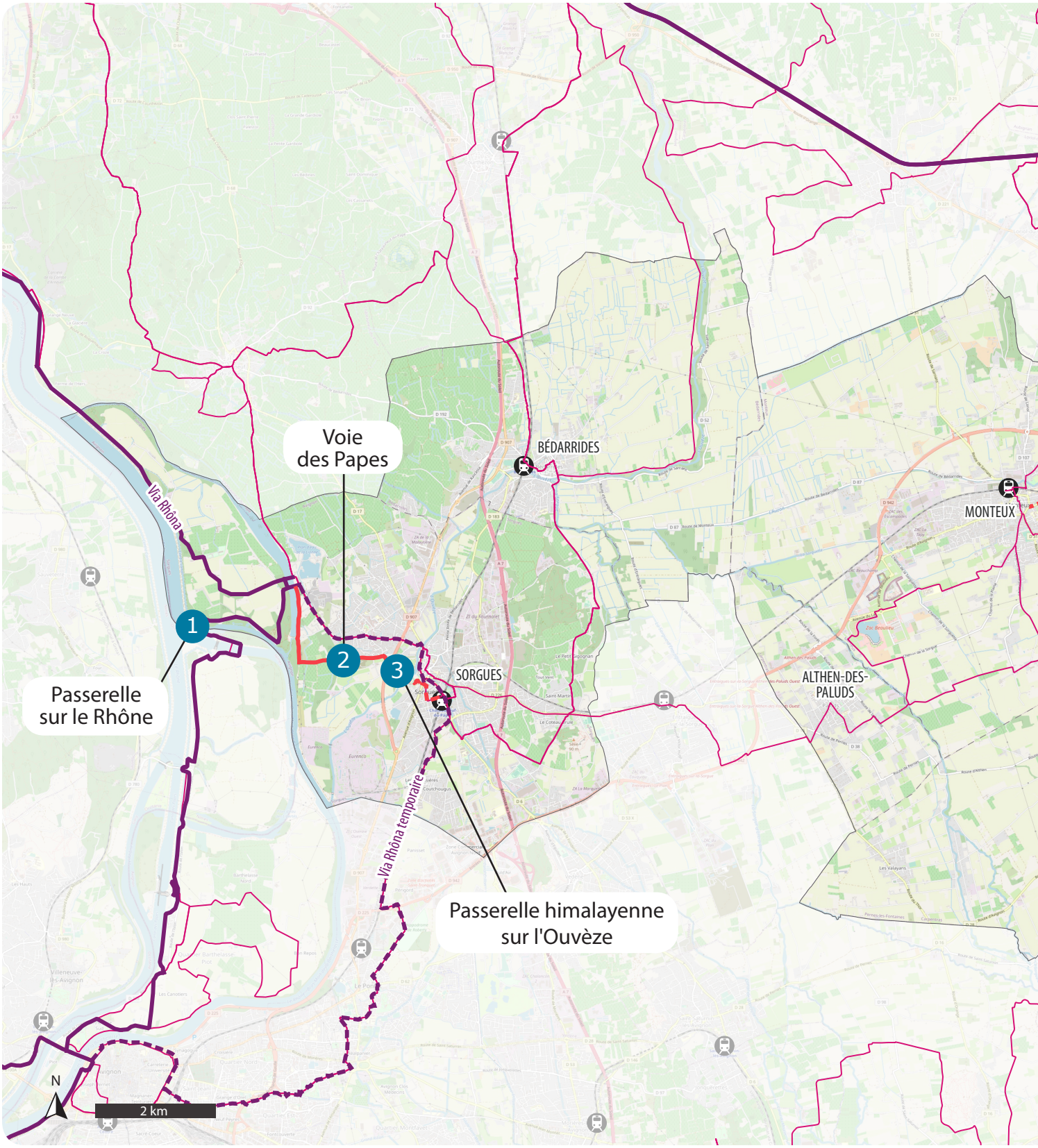
Bornes de réparation

Sanitaires

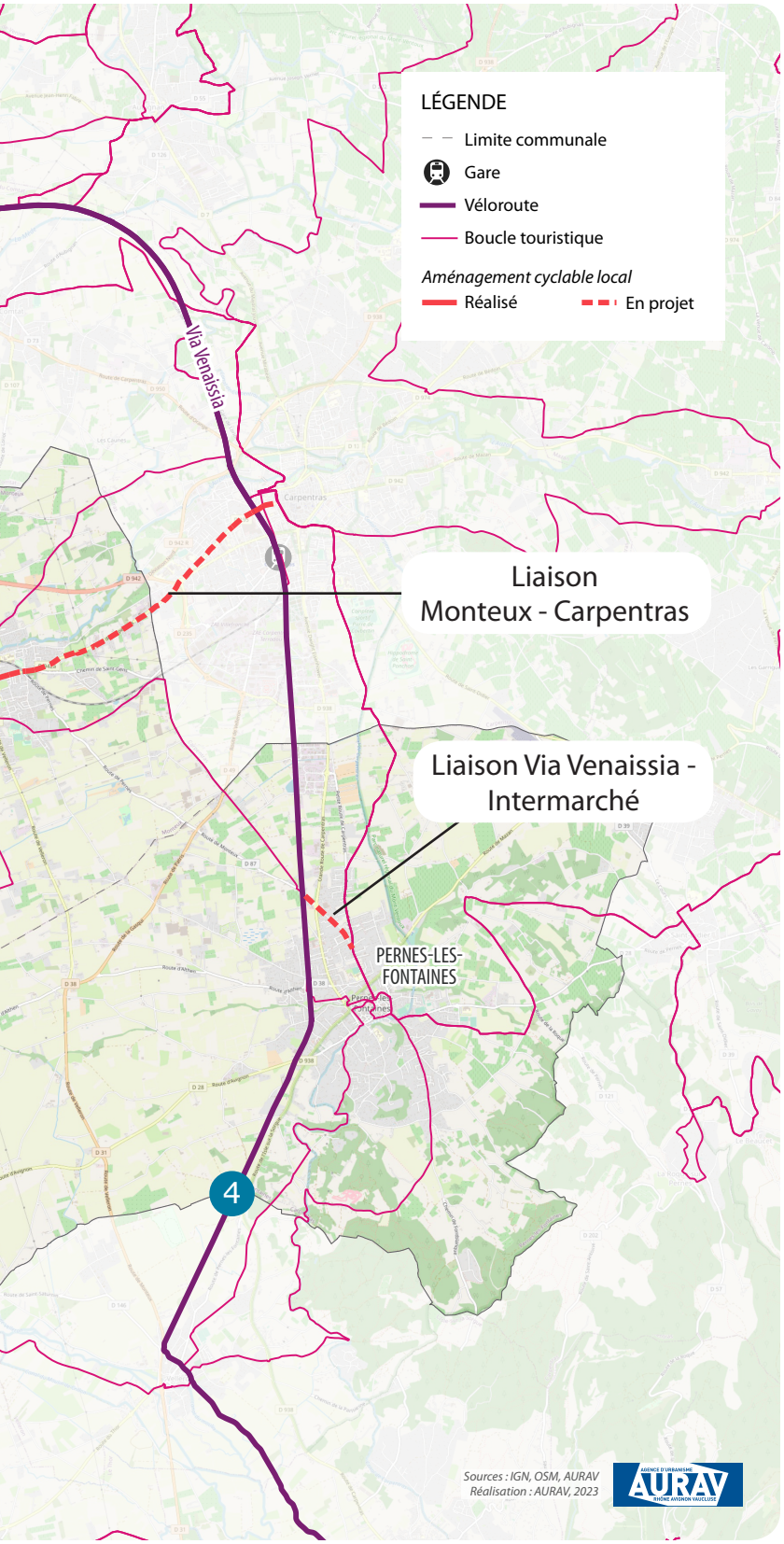
Garages à vélos

Les itinéraires existants et projets cyclables

Les aménagements cyclables existants et les projets en cours :



La CASC est parcourue d'itinéraires cyclables à vocation touristique. Il sont marqués par un balisage dédié, mais ne font pas l'objet d'aménagements cyclables et sont souvent en circulation courante. En revanche, la CASC est desservie par deux véloroutes : la Via Rhôna sur sa limite ouest à Sorgues, et la Via Venaissia qui traverse Pernes-les-Fontaines de nord en sud. Plusieurs projets d'envergure intercommunale visent à connecter à ces véloroutes aux centres-bourgs du territoire, comme la Voie des Papes qui relie le pôle multimodal en gare de Sorgues à la Via Rhôna, et la liaison Monteux-Carpentras, qui relie ces deux pôles d'emploi locaux. Dans ce cadre, deux passerelles piétonnes et cyclables ont été construites pour traverser le Rhône et l'Ouvèze. Le reste du territoire dispose de peu d'aménagements cyclables, ces efforts sont donc à poursuivre.



L'ATELIER DE TRAVAIL

Un atelier de co-construction organisé le 2 octobre 2023 et regroupant les élus et techniciens du groupe de travail "mobilités", a permis de travailler sur les itinéraires vélo à déployer sur le territoire, à l'échelle communale et intercommunale.

Un premier travail à l'échelle communale...

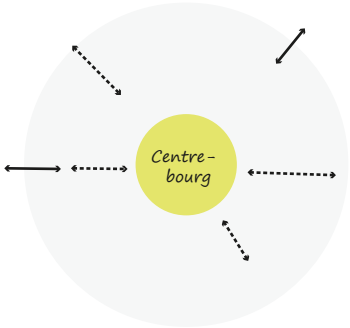
... pour identifier les secteurs à desservir en priorité et besoins de liaisons locales.

Suivi par un travail à l'échelle intercommunale...

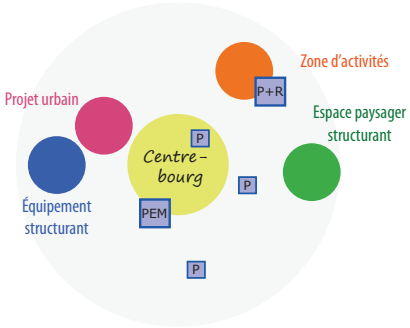
... pour mettre en lien ces secteurs et établir une cartographie du maillage cyclable de la CASC.

Définir les grandes orientations du maillage cyclable

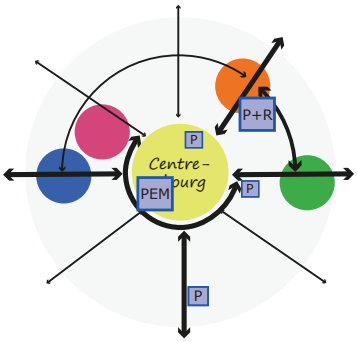
Identification des aménagements existants et des manques



Analyse des secteurs à desservir en priorité



Définition des principes de continuités à créer



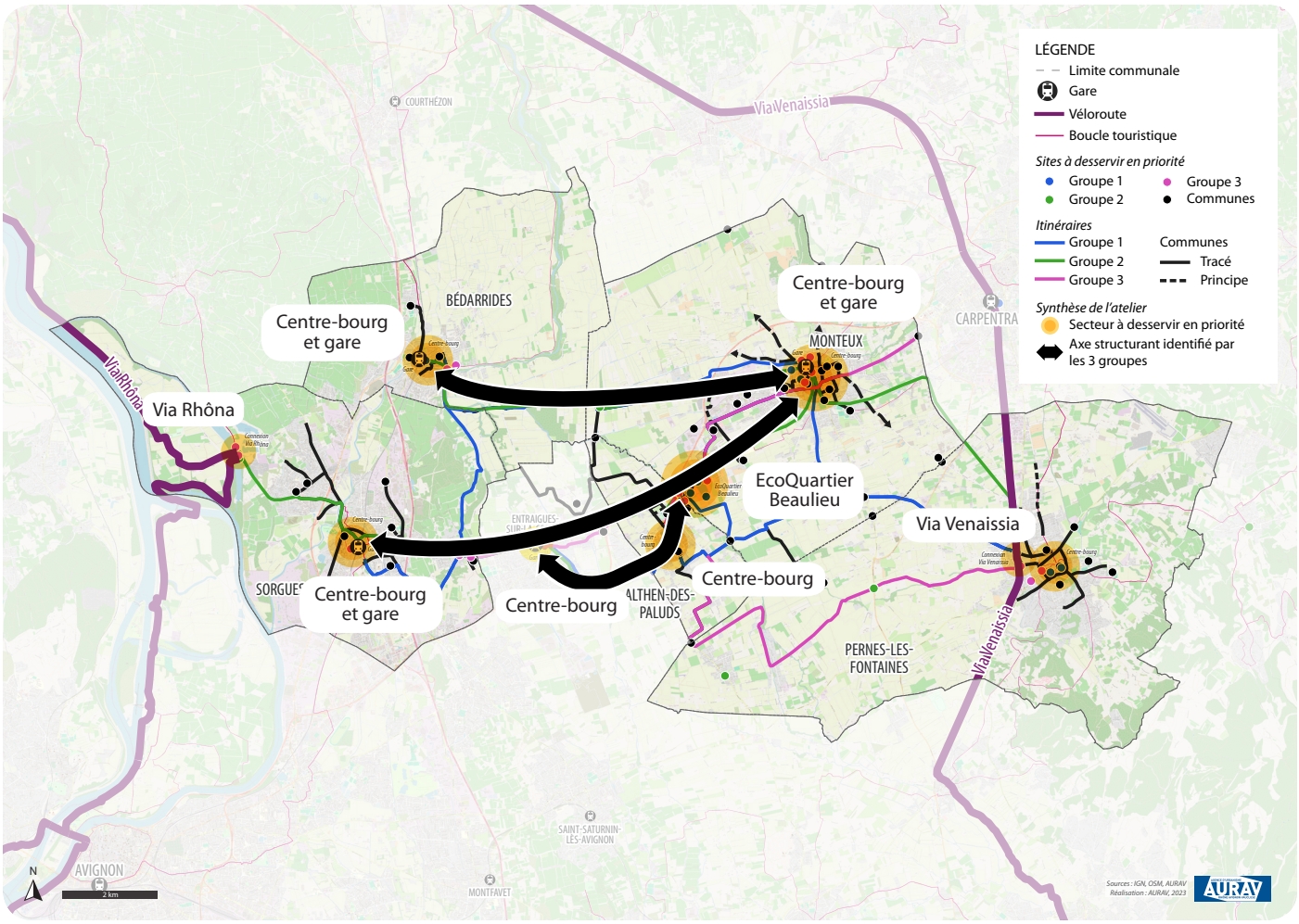
Lors de l'atelier, une enquête en ligne a également permis d'interroger les ambitions individuelles des élus et techniciens présents pour le schéma vélo. Les 15 réponses ont mis en avant la volonté de :

Déployer les itinéraires d'envergure communale et intercommunale, les deux ayant autant d'importance pour les usagers

Desservir en priorité les centre-villes et établissements scolaires

Privilégier la couleur verte dans les aménagements cyclables

Synthèse des résultats de l'atelier :



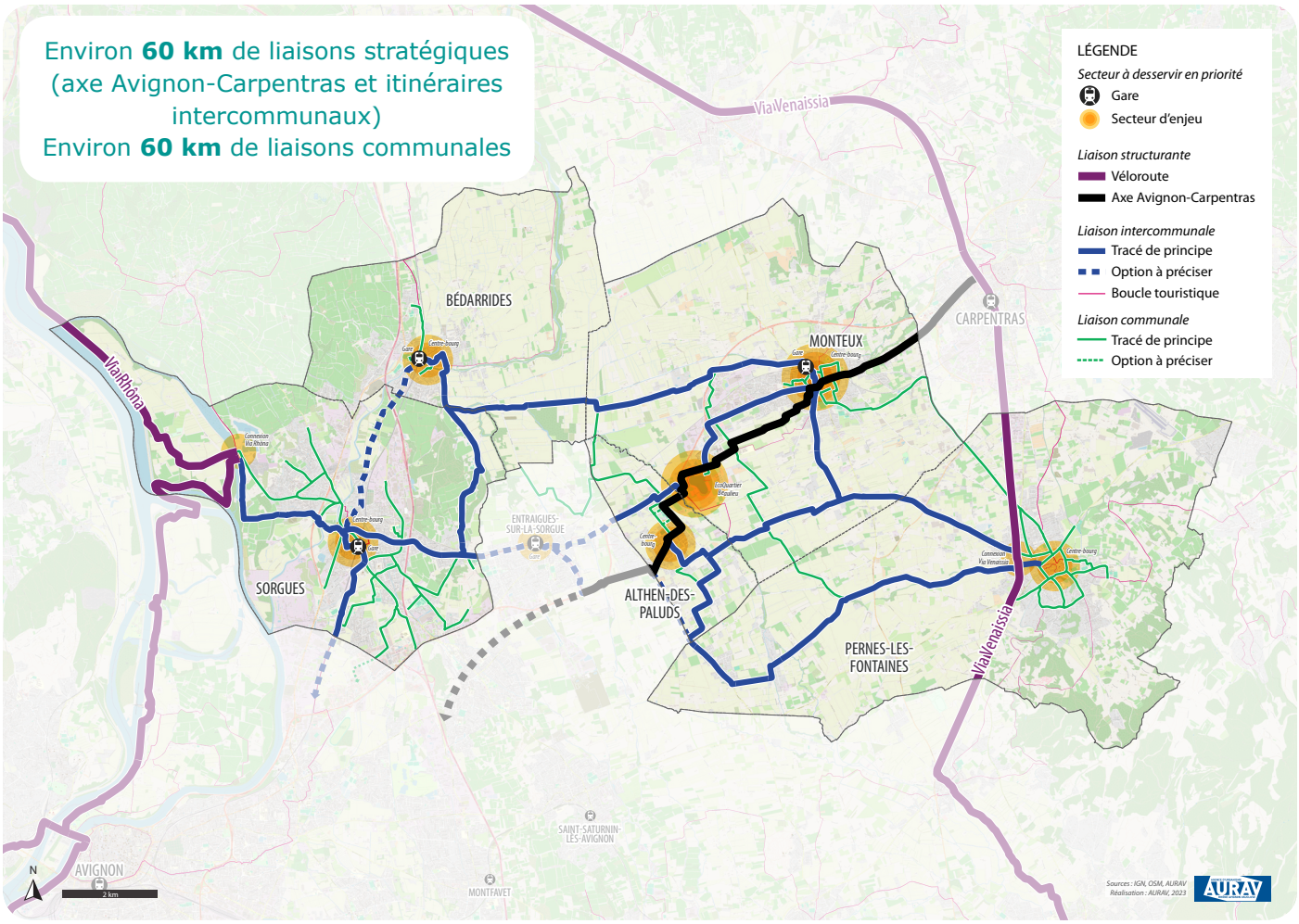
LE MAILLAGE CYCLABLE

Suite à l'atelier de travail, le tracé des itinéraires a été retravaillé pour proposer un maillage le plus cohérent possible. Des échanges ont été réalisés avec les services techniques de la CASC et les communes pour préciser ces tracés, et aboutir au maillage cyclable ci-contre.

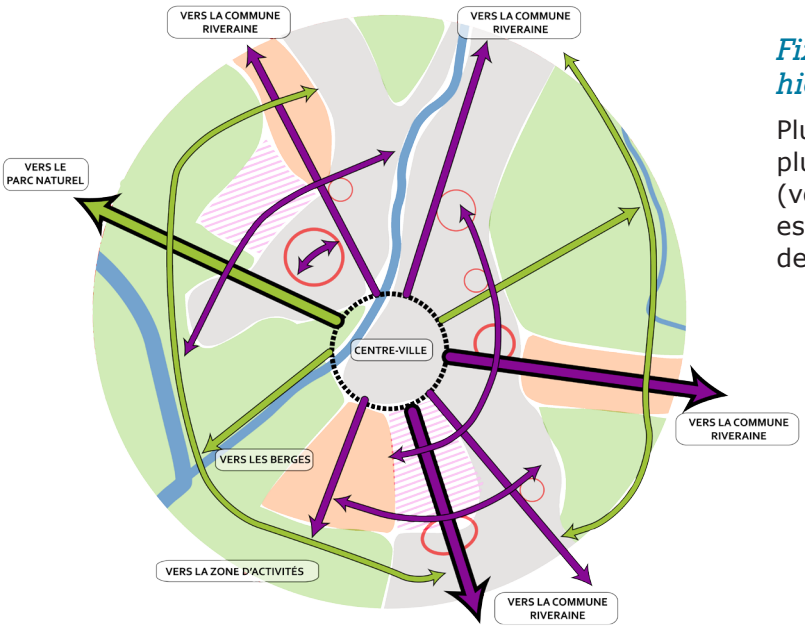
Le montant prévisionnel des travaux est estimé entre 10 et 14 millions d'euros (valeur 2023) pour les 60 km d'itinéraires stratégiques (axe Avignon-Carpentras et liaisons intercommunales), qui s'échelonnera dans le temps en fonction de la planification des travaux.

Leur financement pourra en partie être complété par le Versement Mobilité (VM) mis en place par la CASC depuis janvier 2022. À cela pourront s'ajouter des demandes de subventions et d'éventuels prêts.

Le maillage cyclable formalisé suite à l'atelier et aux réunions de travail :



Les étapes de réalisation du schéma vélo



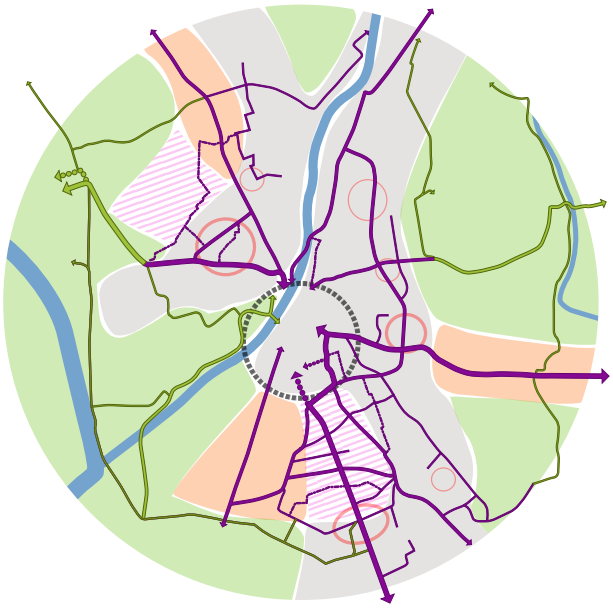
Réalisé en 2023

Fixer les orientations et hiérarchiser le niveau de desserte

Plus la continuité se veut structurante, plus son aménagement sera conséquent (voie verte, piste sécurisée...). Il est donc essentiel de définir une hiérarchie au sein des dessertes retenues.

Les axes pour les modes actifs à développer
- Axes structurants
- Axes principaux

Fonctions
- Desserte des quartiers et des communes voisines
- Desserte des espaces paysagers remarquables, fonction touristique et de loisirs

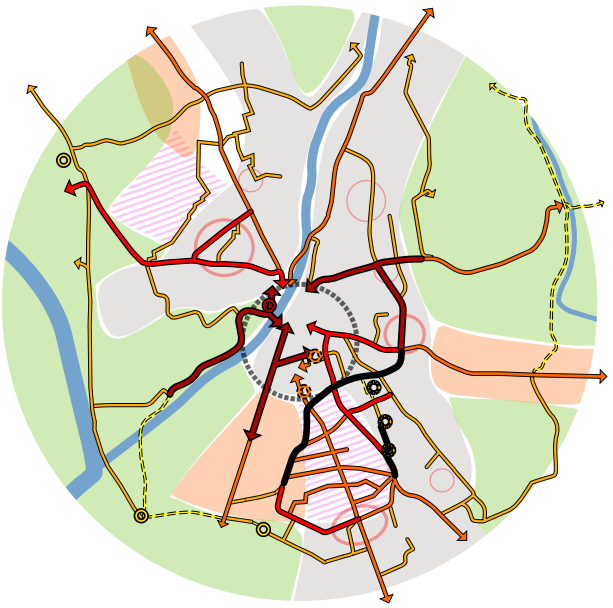


Réalisé début 2024

Affiner le tracé des itinéraires

Une fois ces dessertes hiérarchisées, le choix de tracé fin peut être réalisé. Il s'agit de déterminer par quelle voirie, chemin ou accès doit passer l'itinéraire cyclable.

Fonction des itinéraires
- Desserte des quartiers et des communes voisines
- Desserte des espaces paysagers remarquables, fonction touristique et de loisirs



Sera réalisé en 2024

Phaser les aménagements

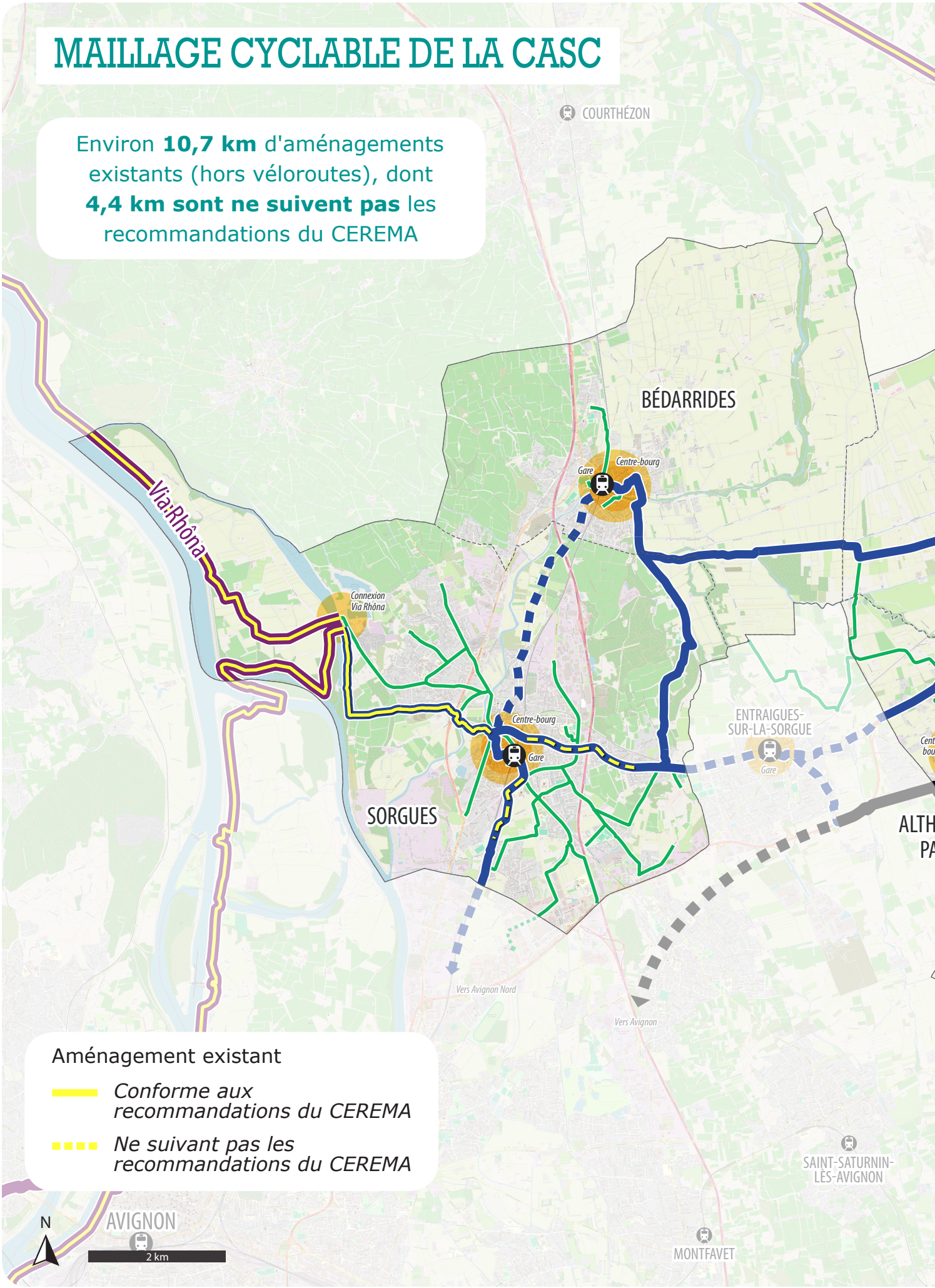
Le phasage donne la temporalité de réalisation des travaux d'aménagement.

Pistes d'action : S'appuyer sur les requalifications de voirie déjà planifiées, se concentrer sur l'aménagement de quelques itinéraires à aménager dans leur entièreté, ou répondre à des besoins plus spécifiques en fonction du contexte local.

Phasage de mise en oeuvre des itinéraires
- Déjà réalisés
- Travaux prévus ou en cours
- Priorité 1 - court terme
- Priorité 2 - moyen terme
- Priorité 3 - long terme
- Priorité 4, à très long terme du fait de contraintes foncières ou techniques fortes

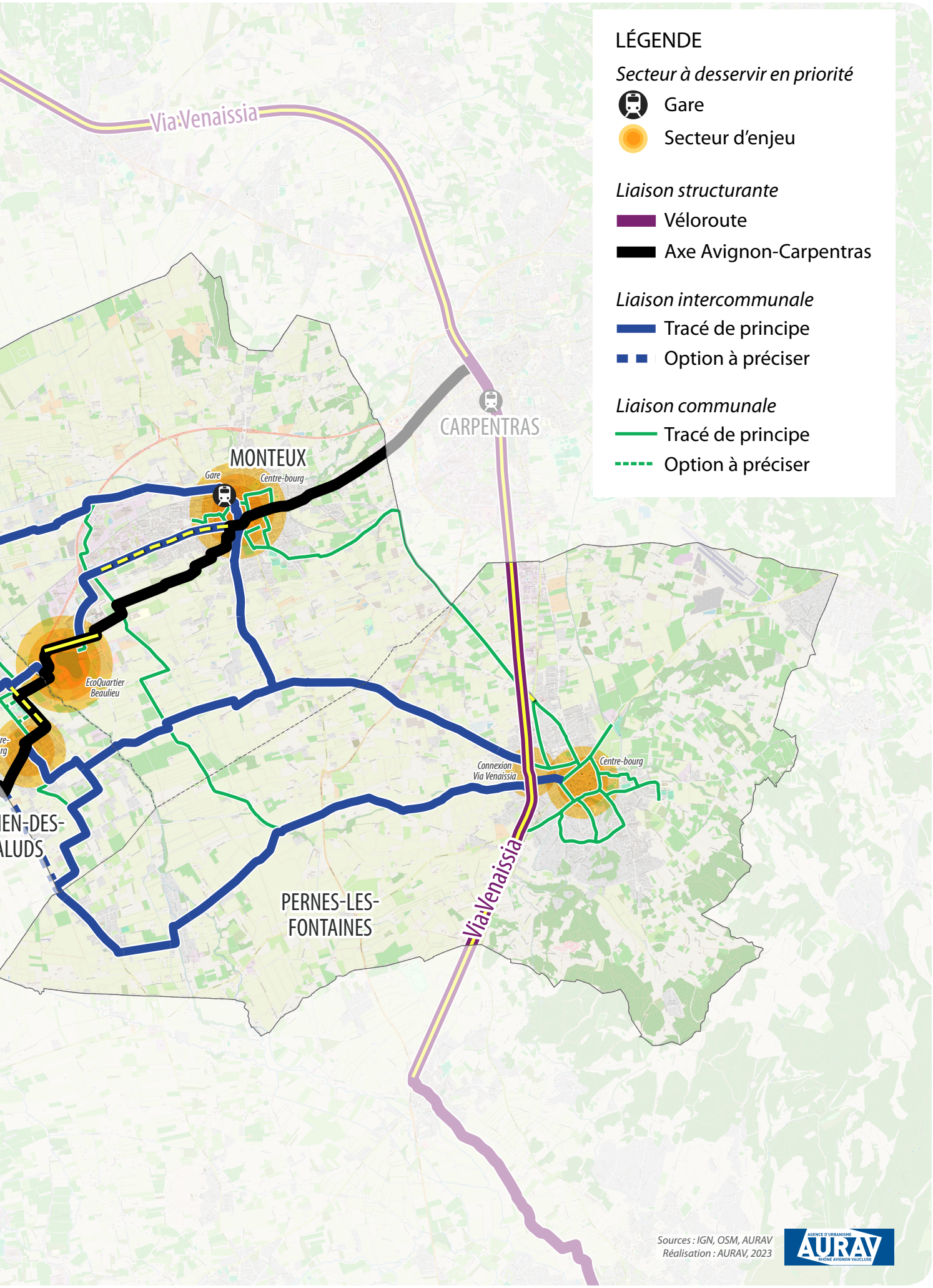
MAILLAGE CYCLABLE DE LA CASC

Environ **10,7 km** d'aménagements existants (hors véloroutes), dont **4,4 km sont ne suivent pas** les recommandations du CEREMA

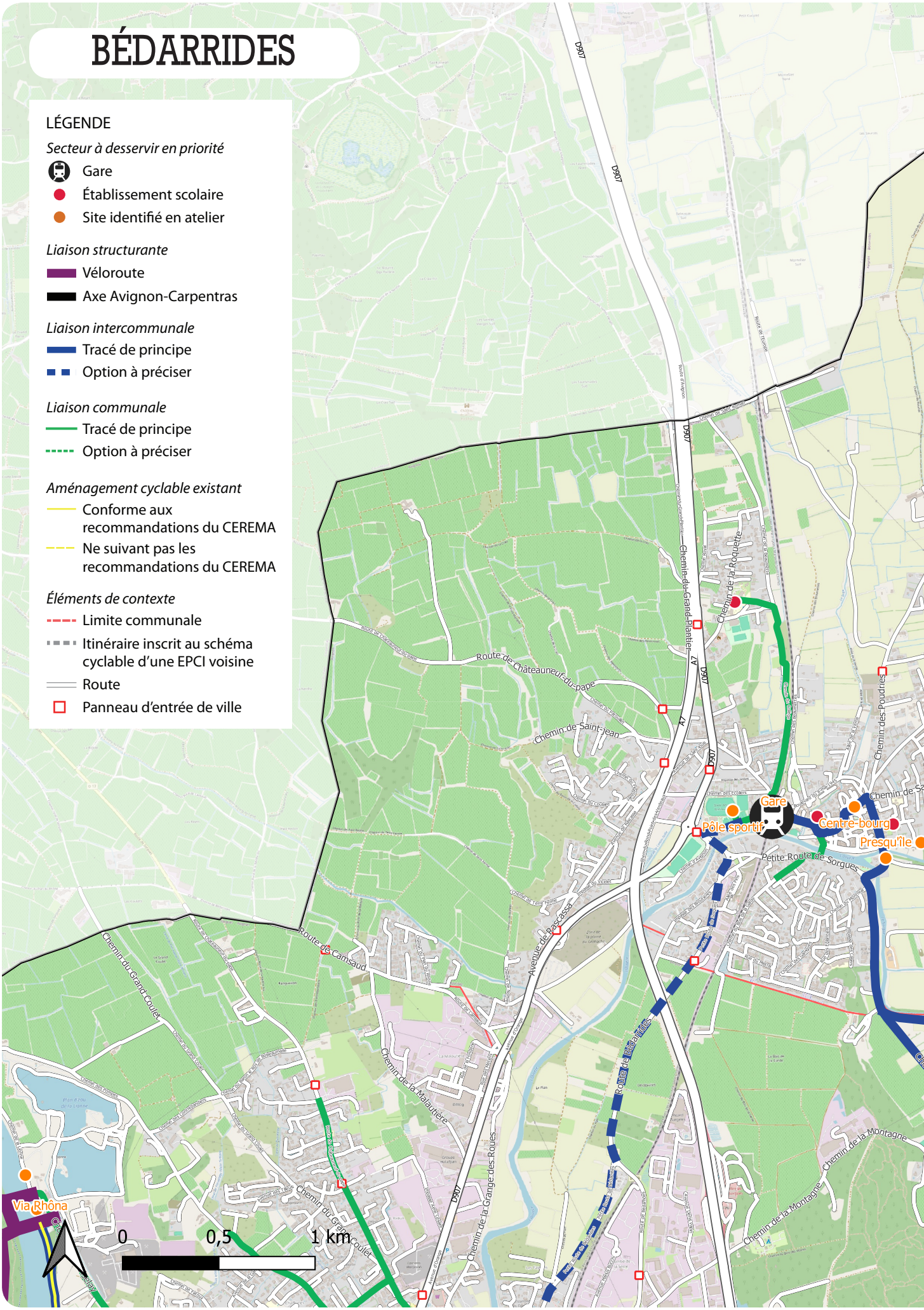


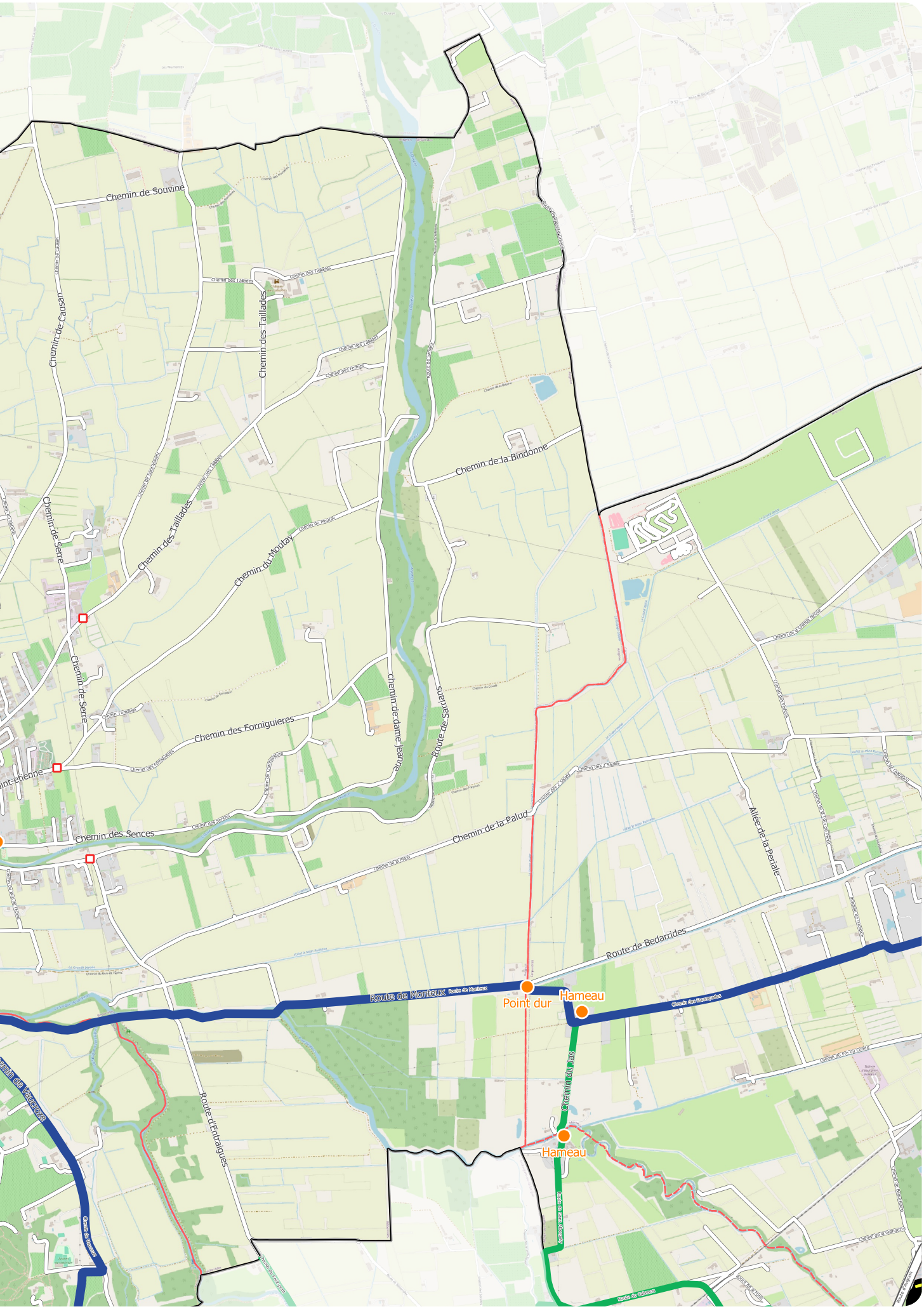
Aménagement existant

- *Conforme aux recommandations du CEREMA*
- *Ne suivant pas les recommandations du CEREMA*


LÉGENDE
Secteur à desservir en priorité
Gare
Secteur d'enjeu
Liaison structurante
Véloroute
Axe Avignon-Carpentras
Liaison intercommunale
Tracé de principe
Option à préciser
Liaison communale
Tracé de principe
Option à préciser
Via Venaissia
CARPENTRAS
MONTEUX
Gare
Centre-bourg
EcoQuartier Beaulieu
Connexion Via Venaissia
Centre-bourg
PERNES-LES-FONTAINES
Via Venaissia
Sources : IGN, OSM, AURAV
Réalisation : AURAV, 2023

BÉDARRIDES


LÉGENDE
Secteur à desservir en priorité
Gare
Établissement scolaire
Site identifié en atelier
Liaison structurante
Véloroute
Axe Avignon-Carpentras
Liaison intercommunale
Tracé de principe
Option à préciser
Liaison communale
Tracé de principe
Option à préciser
Aménagement cyclable existant
Conforme aux recommandations du CEREMA
Ne suivant pas les recommandations du CEREMA
Éléments de contexte
Limite communale
Itinéraire inscrit au schéma cyclable d'une EPCI voisine
Route
Panneau d'entrée de ville
D907
Route de Châteauneuf-du-pape
Chemin de Saint-jean
Chemin de la Roquette
Chemin du Grand Plantier
A7
Chemin des Poudries
Gare
Pôle Sportif
Centre-bourg
Presqu'île
Petite Route de Sorgues
Route de Camsaud
Avenue de Racasse
Chemin du Grand Coulet
Chemin de la Malautière
Route de Bédarrides
Chemin de la Grange des Roues
Chemin de la Montagne
Via Rhôna
0
0,5
1 km


Chemin de Souvine
Chemin de Causan
Chemin des Taillades
Chemin de la Bindonne
Chemin de Serre
Chemin du Moutay
Chemin des Forniguieres
Chemin de dame jeanne
Route de Sarrians
Chemin des Sences
Chemin de la Palud
Allée de la Periale
Route de Bedarrides
Route de Monteux
Point dur
Hameau
Chemin du Jas
Route d'Entraigues
Hameau

SORGUES

LÉGENDE

Secteur à desservir en priorité
- Gare
- Établissement scolaire
- Site identifié en atelier

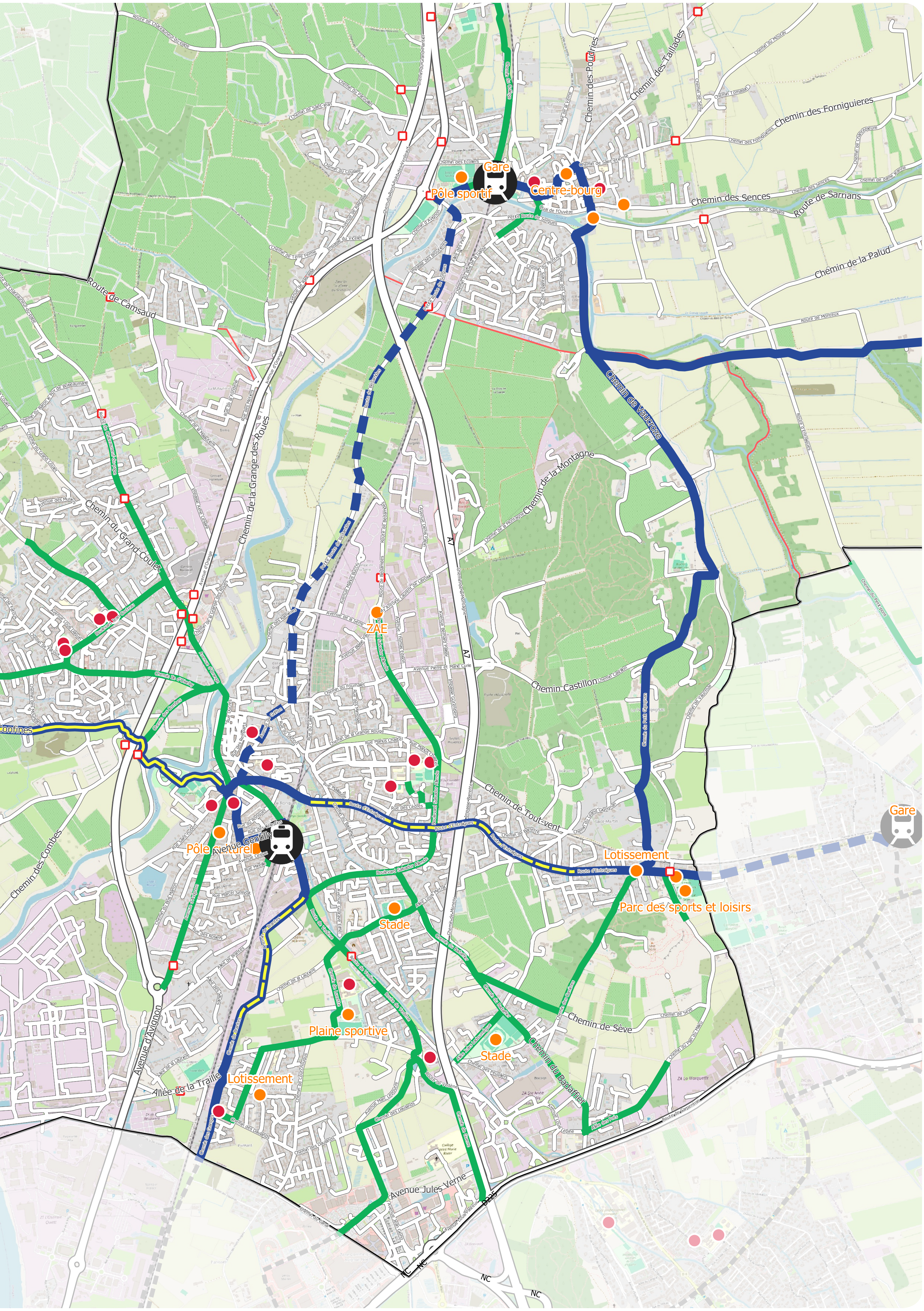
Liaison structurante
- Véloroute
- Axe Avignon-Carpentras

Liaison intercommunale
- Tracé de principe
- Option à préciser

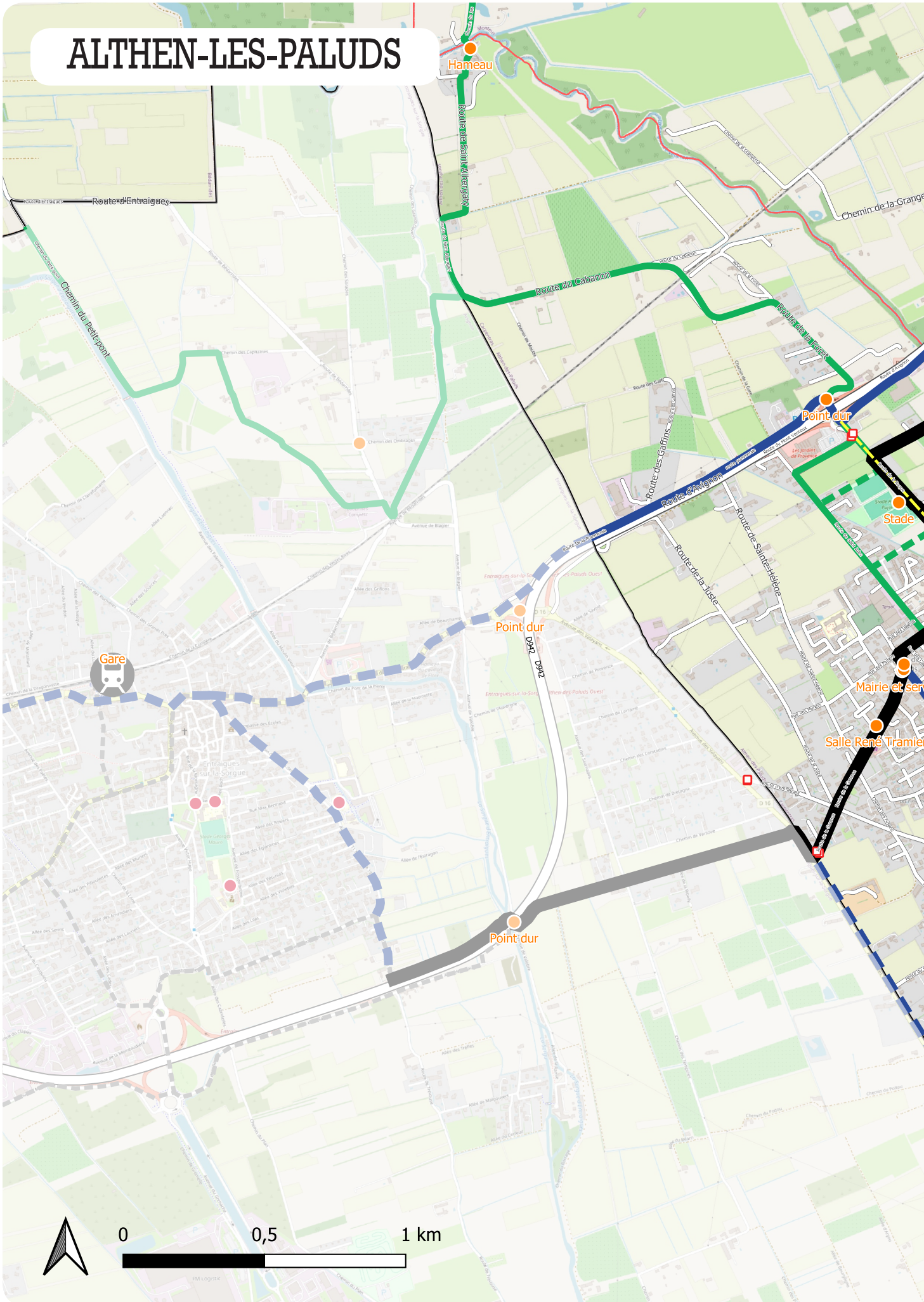
Liaison communale
- Tracé de principe
- Option à préciser

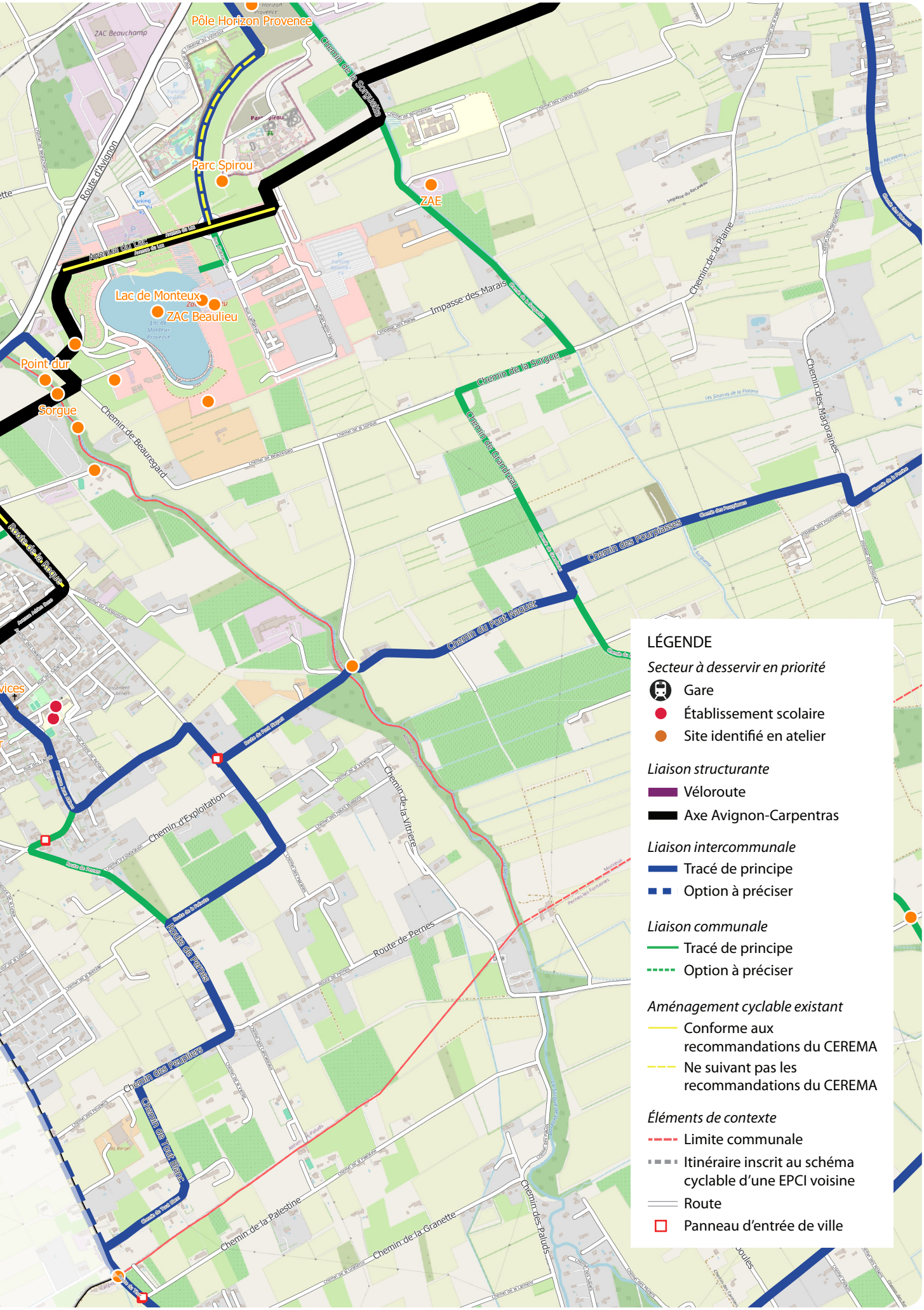
Aménagement cyclable existant
- Conforme aux recommandations du CEREMA
- Ne suivant pas les recommandations du CEREMA

Éléments de contexte
- Limite communale
- Itinéraire inscrit au schéma cyclable d'une EPCI voisine
- Route
- Panneau d'entrée de ville



Gare
Pôle sportif
Centre-bourg
Chemin des Poudries
Chemin des Taillades
Chemin des Forniguieres
Chemin des Sences
Route de Sarrians
Chemin de la Palud
Route de Camsaud
Chemin de Vaucroze
Chemin de la Montagne
Chemin de la Grange des Roues
Chemin du Grand Coulet
ZAE
Chemin Castillon
Chemin de Tout-vent
Pôle Avenue Cantelle
Lotissement
Parc des sports et loisirs
Gare
Stade
Chemin des Combes
Plaine sportive
Chemin de Sève
Chemin du Badaffier
Stade
Lotissement
Allée de la Traille
Avenue d'Avignon
Avenue Jules Verne
A7


ALTHEN-LES-PALUDS
Hameau
Route de Saint Alexandry
Route d'Entraigues
Chemin du Petit-pont
Chemin de la Grange
Route du Cabanon
Route de la Forêt
Point dur
Route des Garrins
Route d'Avignon
Stade
Route de la Juste
Route de Sainte-Hélène
Mairie et ser
Salle René Tramier
Point dur
D942
Gare
Point dur
0
0,5
1 km



LÉGENDE

Secteur à desservir en priorité

- Gare
- Établissement scolaire
- Site identifié en atelier

Liaison structurante

- Véloroute
- Axe Avignon-Carpentras

Liaison intercommunale

- Tracé de principe
- Option à préciser

Liaison communale

- Tracé de principe
- Option à préciser

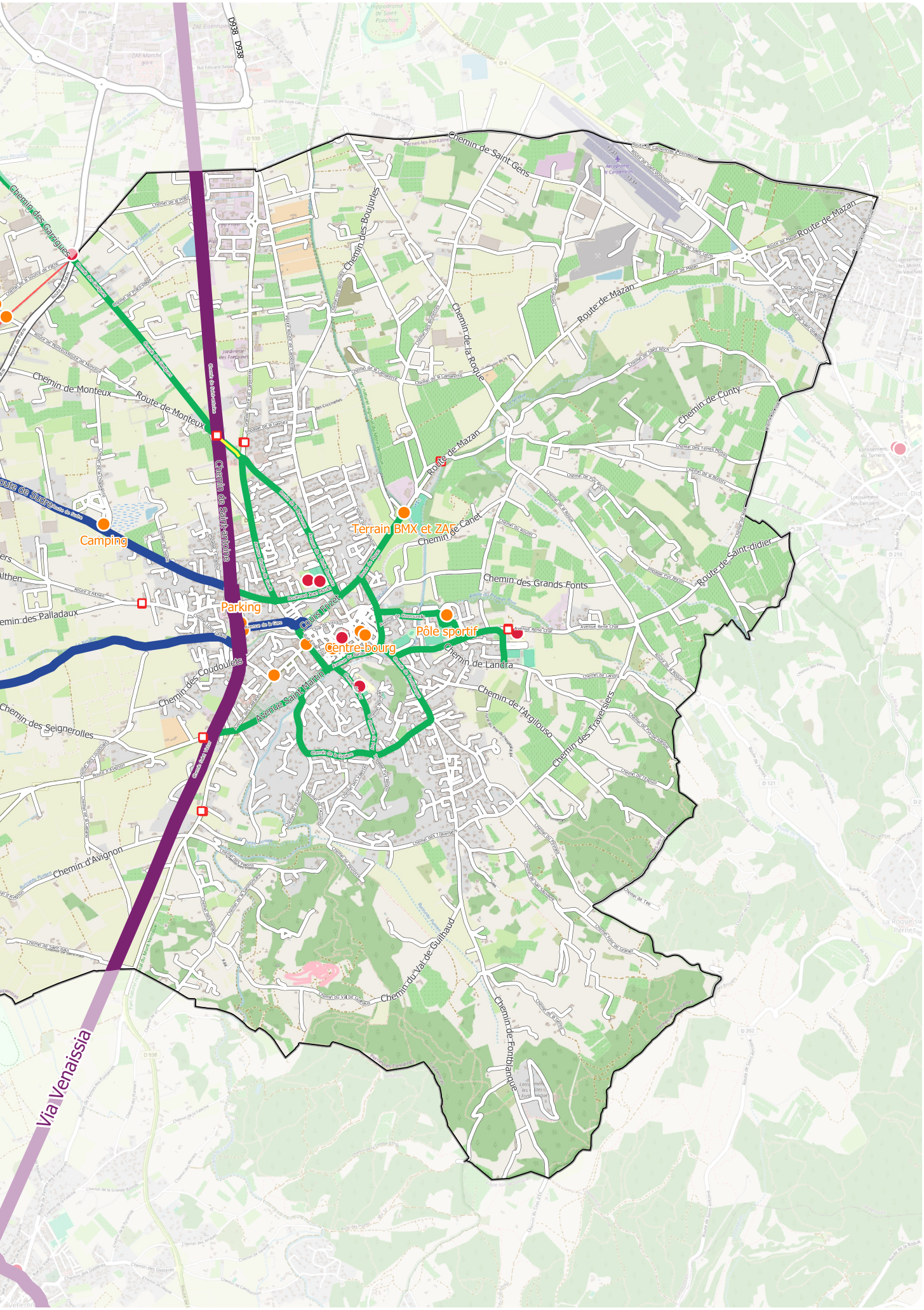
Aménagement cyclable existant

- Conforme aux recommandations du CEREMA
- Ne suivant pas les recommandations du CEREMA

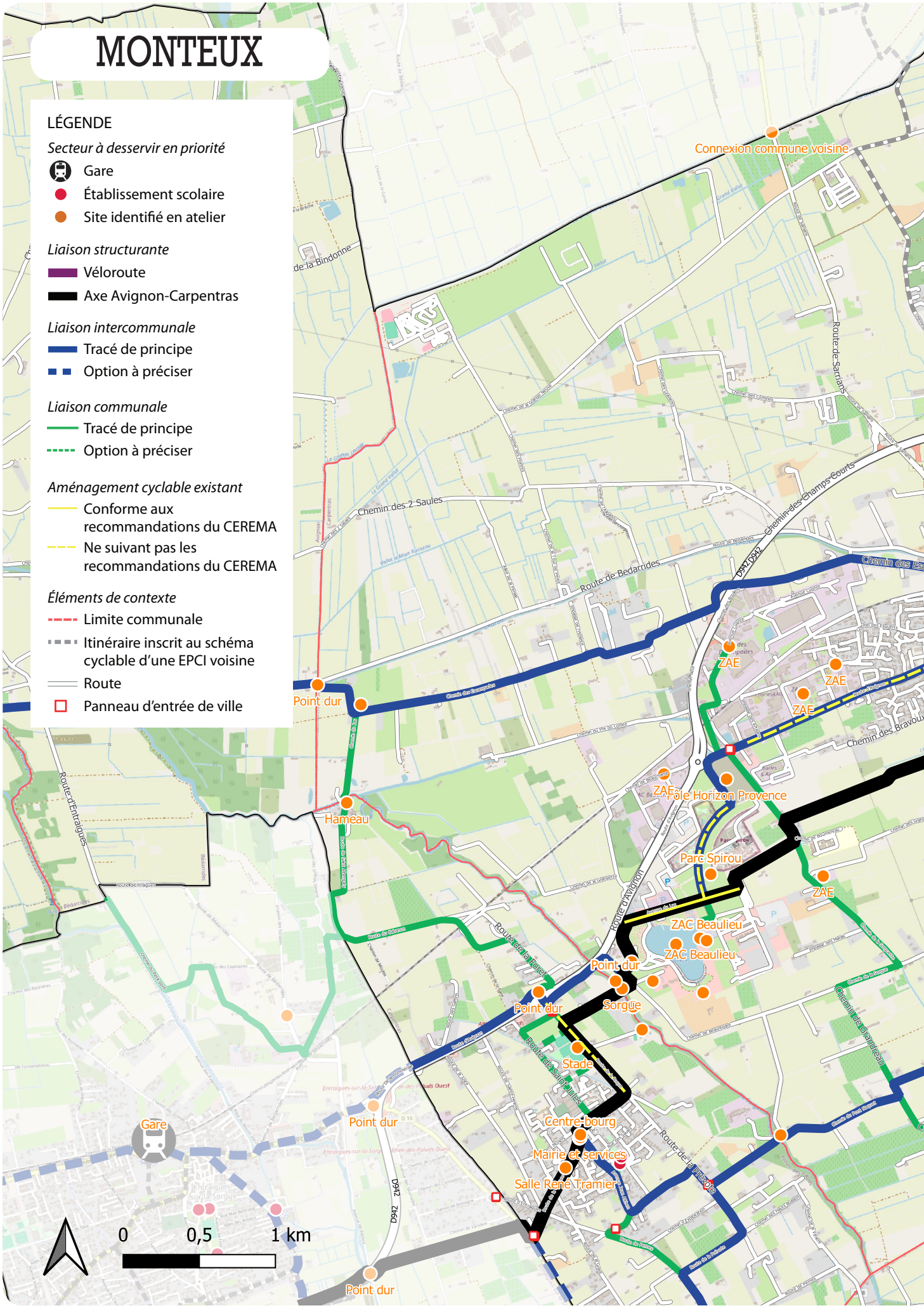
Éléments de contexte

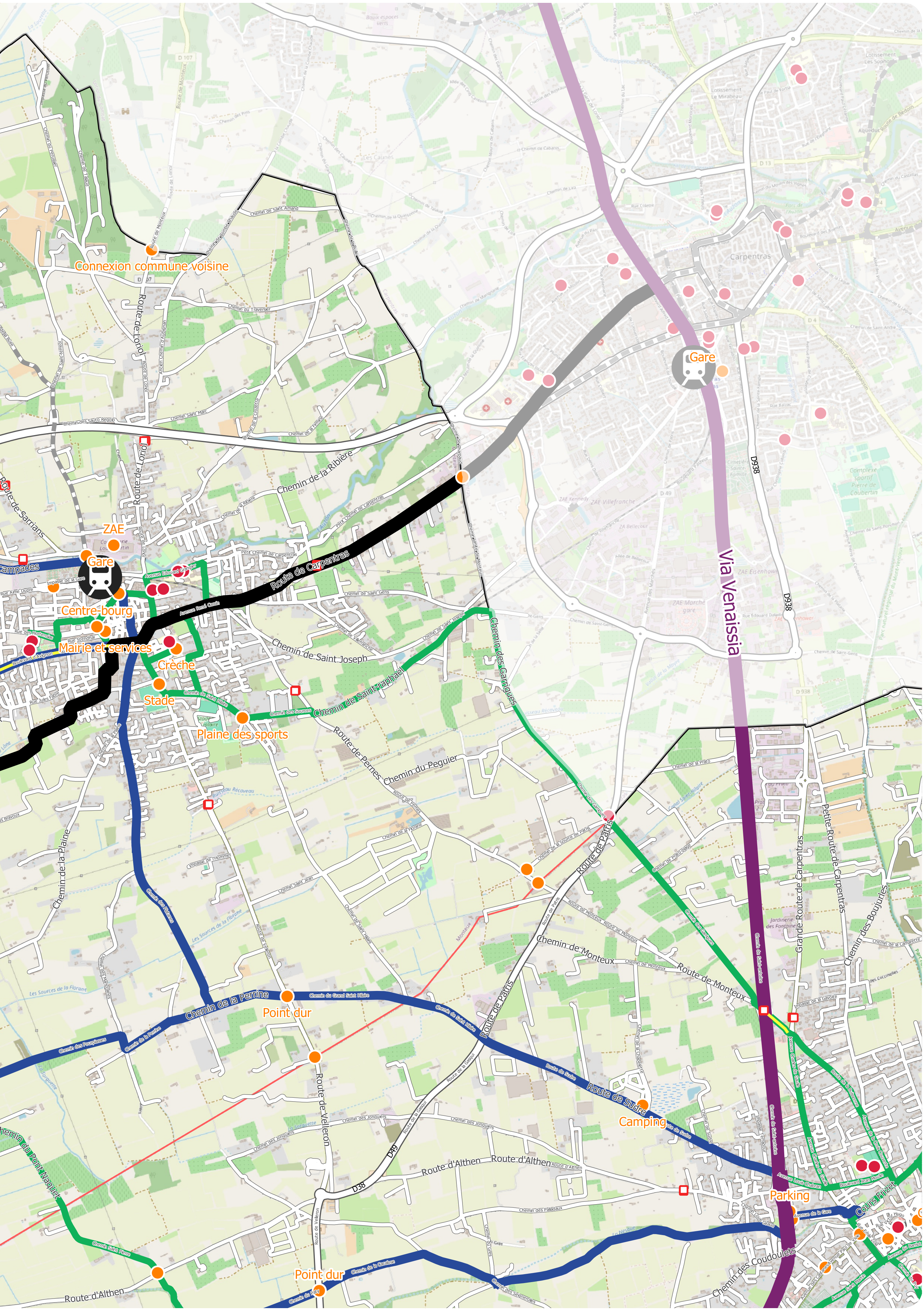
- Limite communale
- Itinéraire inscrit au schéma cyclable d'une EPCI voisine
- Route
- Panneau d'entrée de ville

PERNES-LES-FONTAINES


D938
Chemin de Saint-Gens
Chemin des Boujules
Route de Mazan
Chemin de la Roque
Chemin de Cunty
Chemin des Garrigues
Chemin de Monteux
Route de Monteux
Chemin de Saint-Antoine
Route de Sarrians
Camping
Terrain BMX et ZAE
Chemin de Canet
Route de Saint-Didier
Chemin des Grands Fonts
Parking
Cours Fitzjames
Pôle sportif
centre-bourg
Chemin de Landra
Chemin de Coudoulets
Avenue Saint-Martin
Chemin de l'Avigilouse
Chemin des Travestiers
Chemin des Seignerolles
Chemin d'Avignon
Chemin du Val de Guilhaud
Chemin de Fontblanque
Via Venaissia

MONTEUX


LÉGENDE
Secteur à desservir en priorité
Gare
Établissement scolaire
Site identifié en atelier
Liaison structurante
Véloroute
Axe Avignon-Carpentras
Liaison intercommunale
Tracé de principe
Option à préciser
Liaison communale
Tracé de principe
Option à préciser
Aménagement cyclable existant
Conforme aux recommandations du CEREMA
Ne suivant pas les recommandations du CEREMA
Éléments de contexte
Limite communale
Itinéraire inscrit au schéma cyclable d'une EPCI voisine
Route
Panneau d'entrée de ville
Connexion commune voisine
Point dur
Hameau
ZAE
Pôle Horizon Provence
Parc Spirou
ZAC Beaulieu
Sorgue
Stade
Centre-bourg
Mairie et services
Salle René Tramier
Gare
Chemin des 2 Saules
Route de Bedarrides
Route d'Entraigues
Route d'Avignon
Route de Sarrians
Chemin des Champs-Courts
Chemin des Bravoux
Chemin du Grandveau
D942
0
0,5
1 km



Connexion commune voisine
Route de Loriol
Chemin de la Ribière
ZAE
Gare
Route de Carpentras
Centre-bourg
Mairie et services
Crèche
Stade
Plaine des sports
Chemin de Saint Joseph
Chemin de Saint-Raphaël
Chemin des Garrigues
Route de Pernes
Chemin du Peguier
Route de Paris
Chemin de Monteux
Route de Monteux
Chemin de la Plaine
Chemin de la Perrine
Point dur
Route de Velleron
Route de Sudre
Camping
Route d'Althen
Parking
Cours Frizet
Chemin des Coudoulets
Chemin du Pont Naquet
Point dur
Gare
Carpentras
Via Venaissia
D938
Grande-Route-de-Carpentras
Petite-Route-de-Carpentras
Chemin des Boujuries

Source : CASC

Source : CASC

Source : AURAV

Source : Marie Cyrielle

Source : Marie Cyrielle

Source : Marie Cyrielle

Les suites de la démarche

Planning prévisionnel :

2024

- Atelier de priorisation et phasage des aménagements
- Travail sur des zooms afin de préciser les possibilités en matière de types d'aménagements cyclables

2025

- Réalisation d'une voie cyclable à Sorgues : route d'Avignon et avenue Achille Maureau
- Lancement des études de faisabilité et des études techniques sur les itinéraires prioritaires

2026

- Finalisation des études de faisabilité
- Réalisation d'aménagements selon les priorités déterminées

Source des illustrations (sauf indication contraire) : AURAV
Février 2024