Communauté de Communes Bastides Dordogne Périgord

Soutenu par

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

CEE Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

AVELO

Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

Schéma directeur cyclable

Synthèse de l'étude

CC Bastides Dordogne Périgord

Version du 04/03/2026

118 rue Bonnat
31400 Toulouse
05 62 73 53 93
iter@iternet.org

www.iternet.org

1 | Synthèse et objectifs de la démarche

Eléments de cadrage

Le schéma directeur cyclable de la CC Bastide Dordogne Périgord, engagé en 2025, s'inscrit dans la poursuite des démarches engagées avec la réalisation du PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) en 2018, le contrat de transition écologique du Bergeracois en 2019, et le projet de territoire dans le cadre de la stratégie du programme Petites Villes de Demain (PVD).

Le schéma traduit l'ambition du territoire et structure le développement d'un réseau cohérent d'itinéraires sécurisés et continus afin de **faciliter les déplacements du quotidien**, **renforcer l'attractivité touristique** tout en donnant un cadre partenarial à la réalisation des itinéraires.

Bien que le cadre législatif (lois LAURE et LOM) impose la réalisation d'aménagements cyclable lors de la création ou la rénovation de voirie, ou encore la suppression des places de stationnement 5m en amont de traversées piétonnes ; le schéma directeur cyclable ne revêt pas pour autant un caractère prescriptif et **sa mise en œuvre dépendra des arbitrages politiques et des capacités financières des partenaires.**

Les enjeux de desserte

La présence sur le territoire de la véloroute 91 constitue une aubaine pour la promotion du vélo tant sur un plan touristique que pour la pratique du quotidien. Le schéma porte l'ambition d'en diffuser les effets à l'ensemble du territoire en développant :

- Des connexions à la **Véloroute** au nord et au sud
- Des itinéraires pour faciliter l'accès aux **zones d'emplois** et aux **établissements scolaires**
- Des boucles cyclotouristiques autour des bastides
- Des liaisons avec les territoires voisins vers le Bergeracois, le Grand Périgueux ou encore le secteur de Siorac et Pays de Belvès

La **sécurisation des itinéraires** cyclables constitue ainsi un aspect indispensable au développement de la pratique. Cela passe par l'amélioration de la **signalisation des itinéraires et la pédagogie** à destination de l'ensemble des usagers de la route (cyclistes compris).

Rappel de la démarche d'atelier et enquête en ligne

La réalisation du schéma directeur a été jalonnée de temps de concertation et de co-construction avec la société civile, les techniciens et les élus du territoire. Pour rappel, une enquête en ligne a été diffusée au lancement de l'étude, et des ateliers de travail participatifs ont été organisés à Monpazier, Beaumontois-en-Périgord, Lalinde et Le Buisson de Cadouin.

Objectif général du schéma

Le schéma directeur cyclable se veut être une véritable **feuille de route stratégique** qui structure la politique cyclable du territoire. La réussite de sa mise en œuvre dépendra de la **capacité à fédérer et coordonner les différents acteurs**, à **mobiliser les financements externes** et à intégrer de manière systématique le vélo dans les projets de voirie.

2 | Contenu du schéma

Le schéma directeur identifie des liaisons cyclables pour les **déplacements du quotidien** et des liaisons à **vocation touristique**.
Quelques chiffres :

- **Près de 300 km d'itinéraires,** dont 150 km identifiés en priorité haute pour le territoire
- **29 itinéraires pour le quotidien** autour des 4 pôles majeurs du territoire (Le Buisson, Monpazier, Beaumont et Lalinde)
- **19 itinéraires de tourisme et de loisirs**
- **1 véloroute 91, continue et sécurisée sur l'ensemble de la traversée du territoire**

Le schéma directeur prévoit également l'implantation de **supports de stationnement pour les vélos**. Comme pour l'automobile, sans stationnement à destination, le trajet est rendu difficile.

- La mise en œuvre progressive de cette offre de stationnement ambitionne d'atteindre 400 à 500 places de stationnement sur l'ensemble du territoire, soit l'équivalent de 250 arceaux.
- Le budget d'investissement associé s'établit à environ 50 000€ (fourniture uniquement).
- Le mobilier recommandé varie en fonction du temps de stationnement supposé. Les mobiliers type « râtelier » (pince-roue) sont vivement déconseillés.

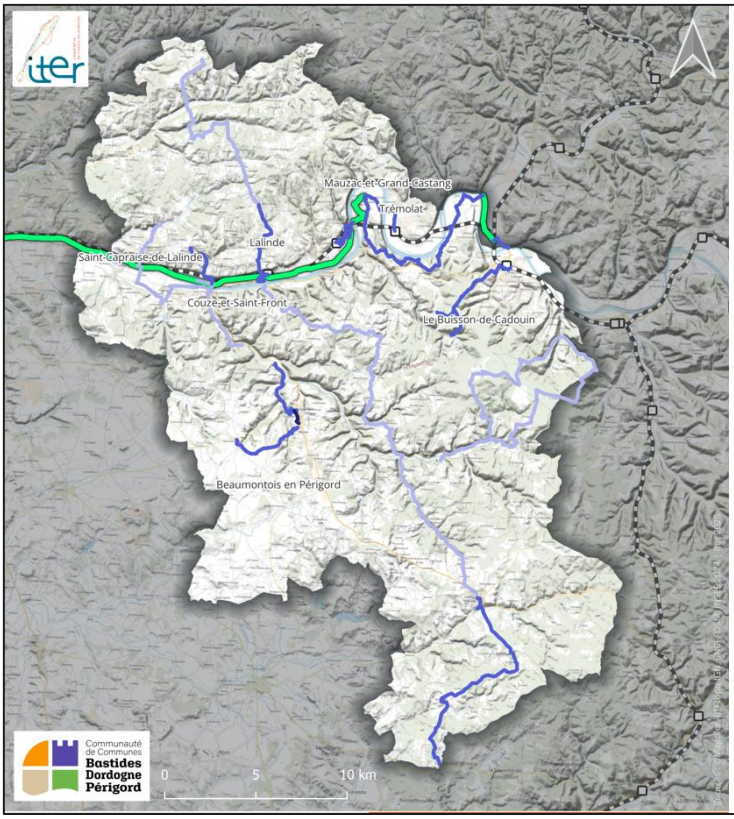
Le schéma directeur s'accompagne également de préconisations en matière de **communication et de promotion** de la pratique du vélo afin de lever les freins psychologiques et installer une culture vélo, par le biais :

- De campagnes ciblées (organisation d'une « fête du vélo » par exemple),
- D'organisation d'atelier de réparation ou de revente de vélos d'occasions,
- D'animation et d'accompagnement à la remise en selle …

3 | La priorisation des itinéraires

Avec plus de 300 km identifiés, il est nécessaire de programmer les investissements dans le temps. Cette priorisation dans le temps repose sur plusieurs critères dont les enjeux de desserte, la réalisation de continuités (notamment la V91), la complexité technique et/ou partenariale, ou encore le coût prévisionnel de mis en œuvre.
La priorisation envisagée au stade du schéma n'est pour autant pas immuable, elle pourra être ajustée selon les opportunités de financement et les projets de voirie.
Le schéma distingue ainsi :

- Les itinéraires programmés (projets déjà engagés) ;
- Les itinéraires en priorité 1.1 (réalisables rapidement, continuités stratégiques) ;
- Les itinéraires en priorité 1.2 (forts enjeux, mais plus complexes) ;
- Les itinéraires en priorité 2.1 et 2.2 (itinéraires avec moins d'enjeux ou nécessitants des travaux lourds) ;
- Les itinéraires sur opportunité (faisabilité soumise à l'obtention de financements dédiés).



Priorisation des itinéraires

Priorité 1

Priorité	Longueur	Coût
Programmé	**0,8 km**	**130 000 €**
Priorité 1.1	**63,5 km**	**460 000 €**
Priorité 1.2	**86 km**	**1 500 000 €**

Itinéraires

- Lucas de Thaney
- Alles - Limeuil
- Beaumontois - Bannes
- Beaumontois - Naussannes
- Boucle Biron
- **Calès – Alles (300K €)**
- Calès - Trémolat
- Circulaire Lalinde
- Lalinde - Baneuil
- Lalinde - Gare
- Lalinde - Ste-Colombe
- Le Buisson - Cadouin
- Liaison Camping Moulinal
- Limeuil - Pont de Vicq
- Mauzac - Calès
- Mauzac - Gare

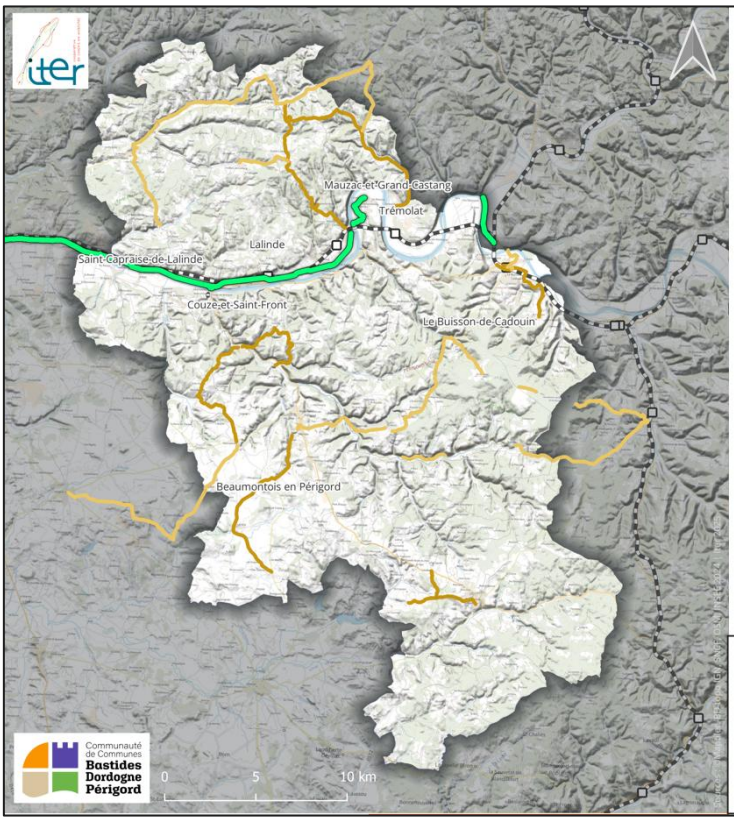
Itinéraires

- Accès Lac Véronne
- Boucle Urval
- Cause de Clérans - St-Capraise
- Couze et St-Front - Bayac
- Lalinde - La Mothe
- Monpazier - Lalinde
- Monpazier - Marsalès
- Port de Couze – Lanquais
- Port de Couze - Polyrey
- St-Capraise - Varennes
- St-Felix de Villadeix - Lalinde

LEGENDE

Itinéraires par priorisation

- Déjà programmé
- Priorité 1.1
- Priorité 1.2



Priorisation des itinéraires

Priorité 2

Priorité	Longueur	Coût
Priorité 2.1	**58 km**	**820 000 €**
Priorité 2.2	**78 km**	**780 000 €**

Itinéraires

- Beaumontois - Blanc
- Beaumontois - Ste-Sabine
- Boucle Beaumontois
- Circulaire du Buisson
- Le Buisson - Paleyrac
- Monpazier - Lavalade - St-Cassien
- Ste-Foy de Longas - Mauzac
- Ste-Foy de Longas - Trémolat

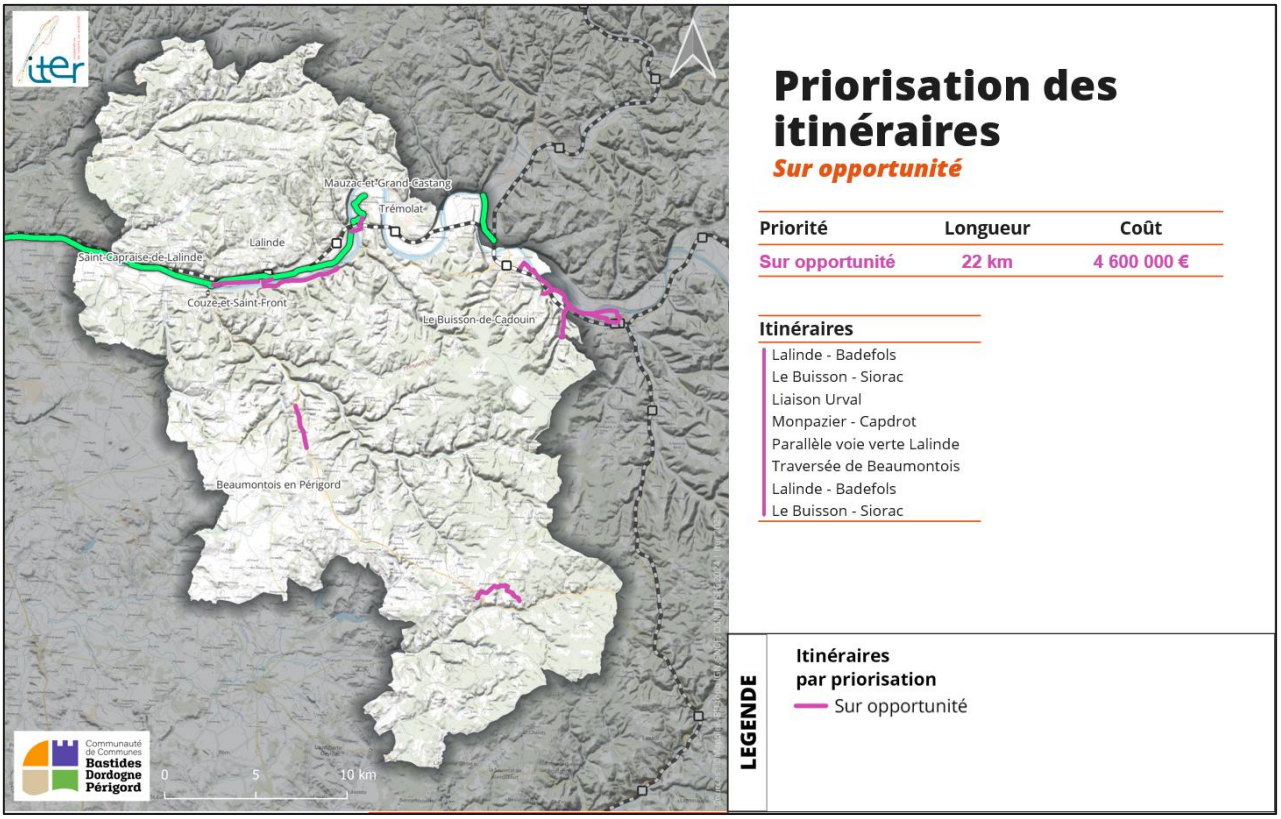
Itinéraires

- Boucle du Nord
- Boucle Est
- Connexion Grand Périgueux
- Le Buisson - Pont de Vicq
- Liaison collège
- Liaison Issigeac
- St-Felix de Villadeix - St-Capraise
- Boucle du Nord
- Boucle Est

LEGENDE

Itinéraires par priorisation

- Priorité 2.1
- Priorité 2.2



4 | Typologies d'aménagements et entretien du réseau

La mise en œuvre des itinéraires repose sur 4 grandes catégories/typologies d'aménagements :

- **Marquage et jalonnement** (sur les routes à faible trafic)
- **Infrastructures séparatives** (sur les routes à fort trafic)
- **Reprise ou création de revêtement**
- **Ouvrages d'art spécifiques** (passerelles, encorbellements, franchissements)

La majorité des itinéraires s'appuyant sur les routes secondaires du territoire, leur réalisation repose en grande partie sur la mise en place de marquages au sol et de jalonnement (coût modéré). Pour autant certains tronçons nécessitent la réalisation d'aménagements lourds indispensables à la sécurisation de l'itinéraire.

Le jalonnement des itinéraires est fondamental, car il doit permettre aux cyclistes de ne pas se retrouver sur des portions de voirie du réseau routier structurant à fort trafic. Il s'exprime à travers les panneaux directionnels (panneaux Dv) et les panneaux de confirmation d'itinéraire. À noter, le Conseil Départemental recommande de jalonner les boucles cyclotouristiques dans le sens horaire afin de limiter le plus possible les tourne-à-gauche (cisaillement de flux).

Les coûts d'entretien annuels du réseau cyclable varient en moyenne entre 500 et 1500€ par km, en fonction de la proportion d'aménagements en site propre. Ils recouvrent le balayage, l'élagage, la réparation de fissures, la maintenance de la signalisation et du marquage au sol.