

25/01/2021

Schéma Directeur Vélo (SDV) Fédération de la Châtaigneraie Limousine Plan d'actions 2021-2030



GROUPEMENT ADERA - VERSION FINALE – FEVRIER 2021



Préambule

Ce plan d'actions vise à mettre en place une politique cyclable complète et cohérente sur le territoire de projets de la Châtaigneraie Limousine pour les 10 ans à venir (2021-2030).

Le document tient compte des éléments de diagnostic produits, des spécificités d'un territoire à dominante rurale et **traite de tous les usages du vélo** (à l'exception des pratiques compétitives de clubs) :

- les déplacements utilitaires (déplacements du quotidien et de proximité (3 à 5 kms), domicile-travail, domicile-école...) ;
- les déplacements récréatifs (promenade et loisirs, tourisme et itinérance...)

Ce document doit permettre à chaque communauté de communes de s'approprier la démarche et de la compléter à l'échelle de son propre territoire intercommunal. A ce titre, un focus est en cours d'élaboration pour la CDC Pays de Nexon – Monts de Châlus et pourra servir d'exemple et de modèle pour les autres communautés de communes membres de la Fédération de la Châtaigneraie Limousine.

Ce plan d'actions global à l'échelle des 6 communautés de communes pourra être complété et détaillé à une échelle plus locale, pour :

- l'adapter au contexte de chaque communauté de communes (ou à l'échelle d'une commune si l'intercommunalité ne souhaite pas se saisir de ce plan d'actions) ;
- donner une portée opérationnelle et programmatique par la définition des itinéraires cyclables prioritaires à l'échelle de la communauté de communes et de chaque commune, le chiffrage des investissements...

Néanmoins des premières pistes d'actions et des préconisations seront apportées (dernière partie du plan d'actions) pour permettre à chaque intercommunalité de mieux appréhender les enjeux vélo sur son territoire et surtout de savoir par quoi et où commencer en matière de politique cyclable.

Rappelons enfin que pour développer ce plan d'actions de manière opérationnelle, la Châtaigneraie Limousine, en tant que structure d'appui, apportera son soutien technique aux intercommunalités et aux communes qui le souhaitent (que ce soit en matière d'animation, de coordination, de suivi et d'évaluation). Il sera cependant nécessaire que chaque communauté de communes et les communes les plus volontaires s'impliquent et dégagent de leur côté quelques moyens opérationnels (temps agents, financements, maîtrise d'œuvre...).

Trame du plan d'actions

AXE 1 : ADAPTER LE TERRITOIRE AUX PRATIQUES CYCLABLES

p. 3

- Action n°1** Développer les continuités cyclables structurantes dans chaque commune pour les déplacements du quotidien
- Action n°2** Créer un maillage cyclable intercommunal à l'échelle de chaque communauté de communes
- Action n°3** Travailler sur les connexions avec les territoires voisins (continuité et cohérence des aménagements cyclables, multimodalité)
- Action n°4** Asseoir le maillage des vélo-routes et des boucles vélo (loisir, sport et tourisme) pour renforcer l'attractivité cyclo-touristique du territoire
- Action n°5** Développer les stationnements vélos dans chaque commune selon les besoins réels des usagers
- Action n°6** Renforcer la prise en compte des déplacements à vélo dans les projets d'aménagement ainsi que dans les documents d'orientations et d'urbanisme

AXE 2 : CREER LES CONDITIONS D'UN ECOSYTEME « VELO » SUR LE TERRITOIRE

p.16

- Action n°7** Développer la culture et l'apprentissage du vélo auprès des habitants, des élus et de publics variés (jeunes, actifs, retraités...)
- Action n°8** Renforcer la mise en réseau des parties prenantes "vélo" pour une implication efficiente dans les projets liés au vélo
- Action n°9** Favoriser le développement des services autour du vélo (entretien, réparation, équipement, location, vente, formation et apprentissage...)

SUIVI ET EVALUATION DU SCHEMA DIRECTEUR

p.23

- Action n°10** Suivre, animer et évaluer la mise en œuvre du schéma directeur vélo

PRECONISATIONS PARTICULIERES PAR COMMUNAUTE DE COMMUNES

p.26

CDC Porte Océane du Limousin
CDC Ouest Limousin
CDC du Val de Vienne
CDC du Pays de Saint-Yrieix
CDC Briance Sud Haute-Vienne
CDC Pays de Nexon – Monts de Châlus

POUR ALLER PLUS LOIN : LIENS VERS DES SITES RESSOURCES

p.33

CARTE DE SYNTHESE DU TERRITOIRE

p.34

AXE 1 : ADAPTER LE TERRITOIRE AUX PRATIQUES CYCLABLES

Maillage et continuités cyclables / aménagements cyclables et espaces publics / sécurité routière

Action n°1 <i>Développer les continuités cyclables structurantes dans chaque commune pour les déplacements du quotidien</i>					
Sécurisation des cyclistes	Partage de l'espace public	Vélo utilitaire	Vélo récréatif	Information et sensibilisation des habitants	Formation des usagers et futurs usagers
<u>Rappel des éléments de diagnostic</u> 43% des communes disposent de zones à 30 km/h dans leur centre-bourg ou centre-ville et 10% de zones de rencontre. 12% en ont programmées dans les 3 ans à venir. Mais ce sont souvent les seuls aménagements en faveur de la pratique du vélo... 1/3 des communes déclare n'avoir aucun aménagement favorable à la pratique du vélo et 83% n'ont aucune programmation dédiée. 1/3 des communes a actuellement des projets d'aménagement urbain qui pourraient donner lieu à des aménagements favorables au vélo (sécurisation de voies ou de traversées, réaménagement de carrefours, réaménagement d'espaces publics, création d'un nouveau quartier ou lotissement...). - Près de 40% des communes déclarent l'existence de points potentiellement dangereux pour les déplacements à vélo sur leur territoire. Pour les usagers, les principaux freins à l'usage du vélo dans le quotidien sont : le manque d'aménagements, le sentiment d'insécurité routière (du fait du trafic routier, de la vitesse et du comportement des automobilistes) et le relief. Pour les usagers, les priorités sont : la réalisation de continuités cyclables, le partage de l'espace public dans les centres-bourgs et la réalisation de pistes cyclables et de voies vertes.					
<u>Pilote(s) de l'action</u> Communes et CDC					
<u>Partenaire(s) technique(s)</u> - Fédération de la Châtaigneraie Limousine - PNR Périgord-Limousin - DDT de la Haute-Vienne - Conseil départemental de la Haute-Vienne			<u>Partenaire(s) financier(s)</u> - Conseil départemental de la Haute-Vienne - ADEME / Plan Vélo - Etat - Programme Leader Châtaigneraie Limousine		
<u>Description de l'action :</u> Identifier les axes structurants afin de créer des continuités cyclables sécurisées entre : les principaux pôles générateurs de déplacements (les zones d'habitat pavillonnaire, le centre-bourg, les zones de loisirs et d'activités économiques, la gare...). Réaliser des aménagements légers de type bandes cyclables ou marquage de continuité avec une signalétique et un jalonnement adaptés (par exemple en indiquant les temps de trajet à pied et à vélo entre les principaux lieux) afin d'inciter à la pratique des modes actifs. Adapter ou développer les dispositifs d'éclairage public (voire de marquage au sol réfléchissant) pour améliorer la sécurité pour les cyclistes lorsqu'il fait nuit, notamment durant la saison hivernale. - Dans les centres-bourgs/centre-villes, s'appuyer sur les zones 20 et 30 existantes pour réfléchir à leur cohérence ou à la création de nouvelles (zone élargie et/ou unifiée) et renforcer leur respect avec des aménagements connexes (plateaux surélevés, ralentisseurs, chicânes, radars pédagogiques...). L'objectif est double : apaiser la vitesse des automobilistes pour sécuriser les cyclistes et permettre le double-sens cyclable pour réduire les distances parcourues en vélo.					

- **Sécuriser les traversées des axes importants** en terme de trafic routier lorsque c'est nécessaire (notamment N21, D704, D675 et D941).
- **Faire de la place au vélo sur l'espace public**, par exemple en supprimant quelques places de stationnement voiture (sur une place publique, en longitudinal dans une rue) pour renforcer la visibilité des cyclistes, positionner des stationnements vélo et/ou aménager une bande cyclable lorsque la voie est étroite (cf. recommandations du CEREMA).
- **Inciter au changement** progressif des comportements et tester des solutions avec la mise en place d'aménagements temporaires (urbanisme tactique) puis évaluer l'efficacité et l'acceptabilité des aménagements avant une réalisation plus durable et coûteuse.
- **Prévoir le budget pour l'entretien régulier des aménagements cyclables** (nettoyage au sol, réfection périodique des marquages au sol...).

<u>1^{ère} phase de réalisation / mise en place</u> 2021-2023	<u>Estimation coût</u> • Temps de travail préalable commune / CDC • Piste cyclable : entre 125 et 250 € HT le m/linéaire selon largeur, unidirectionnelle ou bidirectionnelle • Bande cyclable, Chaussée à Voie Centrale Banalisée, continuité cyclable sur chaussée existante : autour de 10 € HT le m/linéaire (avec reprise de trottoir ou de voirie : entre 100 et 250 € HT le m/linéaire) • Dispositif de sécurité zone 20/30 : 60 € HT m/linéaire
<u>Indicateurs de suivi</u> • Nombre de zones 20 et 30 créées ou étendues • Nombre et type d'aménagements réalisés et programmés (nombre de m/linéaires de bandes cyclables, pistes cyclables et voies vertes, sécurisation de traversée de voies...) • Signalétique vélo (nombre de panneaux installés/an... hors vélo-route) • Evolution de la fréquentation sur les aménagements réalisés (méthode à définir)	

Action n°2		Créer un maillage cyclable intercommunal à l'échelle de chaque communauté de communes			
Sécurisation des cyclistes	Partage de l'espace public	Vélo utilitaire	Vélo récréatif	Information et sensibilisation des habitants	Formation des usagers et futurs usagers
<u>Rappel des éléments de diagnostic</u>					
• Il existe de nombreuses interconnexions possibles entre centres-bourgs du fait de leur proximité géographique (cf. carte du maillage des bourgs accessibles à 3 kms). • Le passage de 2 vélo-routes nationales sur le territoire (V56 et V93 – en connexion avec la vélo-route européenne EV3 en Charente) est une opportunité stratégique pour le territoire. Leur tracé a été étudié par le Conseil départemental de la Haute-Vienne en privilégiant les voies à faible trafic routier. • La voie verte des Hauts de Tardoire sur l'ancienne voie ferrée (13 kms - la seule de la Haute-Vienne) est très appréciée pour les loisirs (environ 60% de piétons, rollers... et 40% de cyclistes). Elle relie 4 communes (Oradour/Vayres, Champagnac la Rivière, Champsac et Châlus). • La Fédération de la Châtaigneraie Limousine a travaillé sur les connexions de la voie verte des Hauts de Tardoire au réseau national des vélo-routes sur le territoire (V93 vers Rochechouart, V56 vers St Hilaire les Places, vers la V92 via Mialet en Dordogne) pour qu'elle s'insère dans le futur réseau de vélo-routes aux échelles régionale et départementale.					
<u>Pilote(s) de l'action</u>					
• CDC et Fédération de la Châtaigneraie Limousine					
<u>Partenaire(s) technique(s)</u>			<u>Partenaire(s) financier(s)</u>		
• Communes et associations d'usagers • Conseil départemental de la Haute-Vienne • Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine • DIR Centre-Ouest			• Conseil départemental de la Haute-Vienne • Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine • ADEME / Plan Vélo		
<u>Description de l'action</u>					
• Identifier les connexions stratégiques entre centre-bourgs et/ou villages-hameaux situés à proximité (3 à 5 kms maximum) pour créer un maillage cyclable continu à l'échelle intercommunale, en particulier sur les secteurs « charnières » suivants : Nexon-St Hilaire les Places-St Maurice les Brousses, Oradour/Vayres-Cussac, Aixe/Vienne-St Priest sous Aixe, St Junien-Chaillac/Vienne, St Brice/Vienne-St Martin de Jussac...). • Développer ces connexions entre communes en s'appuyant si possible sur les vélo-routes en projet afin de mutualiser les usages (touristique, loisir et utilitaire) et les moyens (aménagements cyclables, limitation de vitesse, panneautage et signalétique vélo). L'objectif est de renforcer la « visibilité » et la sécurité des cyclistes sur les routes empruntées vis à vis des autres usagers (automobilistes, chauffeurs routiers...). • Aménager ces connexions en cohérence avec le réseau cyclable utilitaire des centres-bourgs (marquage au sol, signalétique routière et jalonnement) et selon les conditions (trafic routier, visibilité, relief...).					

<u>1^{ère} phase de réalisation / mise en place</u> 2022 - 2024	<u>Estimation coût</u> • Temps de travail préalable commune / CDC • Piste cyclable : entre 125 et 250 € HT le m/linéaire selon largeur, unidirectionnelle ou bidirectionnelle • Bande cyclable, Chaussée à Voie Centrale Banalisée, continuité cyclable sur chaussée existante : autour de 10 € HT le m/linéaire (avec reprise de trottoir ou de voirie : entre 100 et 250 € HT le m/linéaire)
<u>Indicateurs de suivi</u> • Nombre et type d'aménagements réalisés et programmés (nombre de m/linéaires de bandes cyclables, pistes cyclables et voies vertes, sécurisation de traversée de voies...) • Signalétique vélo (nombre de panneaux installés/an... hors vélo-route) • Evolution de la fréquentation sur les aménagements réalisés (méthode à définir)	

Action n°3	Travailler sur les connexions avec les territoires voisins (continuité et cohérence des aménagements cyclables, multimodalité)				
Sécurisation des cyclistes	Partage de l'espace public	Vélo utilitaire	Vélo récréatif	Information et sensibilisation des habitants	Formation des usagers et futurs usagers
<u>Rappel des éléments de diagnostic</u>					
• Autour du territoire de la Châtaigneraie Limousine, il existe aussi quelques points de connexions directement accessibles en vélo (cf. zones d'accessibilité vélo de 3 - 5 kms) depuis les bourgs ou les gares et/ou via les futures vélo-routes. On peut notamment citer les communes d'Isle, de Condat/Vienne, Solignac, Le Vigen, St Pierre de Frugie (Montcigoux), Firbeix, Mialet, Jumilhac le Grand...). • Tout le nord du territoire est en contact direct avec le territoire de Limoges Métropole qui dispose d'un SDIAC (Schéma Directeur des Itinéraires et Aménagements Cyclables). Il existe donc des connexions directes à prolonger, notamment sur le territoire de la CDC du Val de Vienne. • Les 16 gares TER du territoire sont autant de points qui permettent des connexions vélo-train selon les fréquences de passage avec les grands pôles urbains pourvoyeurs d'emplois et de cyclotouristes locaux ou itinérants (notamment Limoges et Périgueux – L31, Brive la Gaillarde – L23, Angoulême – L18). • Une étude de faisabilité pour la création d'un Pôle d'échanges multimodal à la gare d'Aixe/Vienne a été réalisée (2009-2010).					
<u>Pilote(s) de l'action</u>					
• Communes et CDC					
<u>Partenaire(s) technique(s)</u>			<u>Partenaire(s) financier(s)</u>		
• Fédération de la Châtaigneraie Limousine • CDC et communes limitrophes (notamment Limoges Métropole - SDIAC) • Conseils départementaux 16, 19, 24 et 87 • Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, SNCF • Syndicat d'Aménagement du Bassin de la Vienne (SABV) • PNR Périgord-Limousin			• Conseils départementaux 16, 19, 24 et 87 • Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, SNCF • ADEME / Plan Vélo • Programme Leader Châtaigneraie Limousine		
<u>Description de l'action</u>					
• Créer la continuité des liaisons cyclables et s'assurer de leur cohérence en travaillant plus étroitement avec les territoires voisins (en particulier Limoges Métropole, les conseils départementaux de la Dordogne et de la Charente). Particulièrement sur des secteurs « charnières » suivants : Aixe/Vienne – Bosmie l'Aiguille - l'Isle (avec 3 liaisons SDIAC via D79, N21, Hameau de Mérignac), Dournazac – Mialet (via la vélo-route régionale permettant ensuite la connexion à la V92 au niveau de Thiviers), Bussière-Galant Gare – Montcigoux (village proche de la gare faisant partie de la commune de St Pierre de Frugie), Rochechouart – Saillat/Chassenon/Chabanais et la vallée de la Vienne en Charente via l'ancienne voie ferrée). • Les communes de la Châtaigneraie Limousine ayant une gare TER doivent valoriser cet atout dans leur stratégie de mobilité durable, car au-delà des déplacements cyclables, les gares sont des lieux privilégiés de multimodalité (couplage vélo/transport en commun) et des portes d'accès au territoire, tout en permettant une connexion directe aux territoires voisins notamment Limoges, Périgueux et Brive.					

<u>1^{ère} phase de réalisation /</u> <u>mise en place</u> 2023 - 2025	<u>Estimation coût</u> • Temps de travail préalable commune / CDC • Piste cyclable : entre 125 et 250 € HT le m/linéaire selon largeur, unidirectionnelle ou bidirectionnelle • Bande cyclable, Chaussée à Voie Centrale Banalisée, continuité cyclable sur chaussée existante : autour de 10 € HT le m/linéaire (avec reprise de trottoir ou de voirie : entre 100 et 250 € HT le m/linéaire)
<u>Indicateurs de suivi</u> • Nombre et type d'aménagements réalisés et programmés (nombre de m/linéaires de bandes cyclables, pistes cyclables et voies vertes, sécurisation de traversée de voies...) • Signalétique vélo (nombre de panneaux installés/an... hors vélo-route) • Evolution de la fréquentation sur les aménagements réalisés (méthode à définir)	

Action n°4**Asseoir le maillage des vélo-routes et des boucles vélo (loisir, sport et tourisme) pour renforcer l'attractivité cyclo-touristique du territoire****Sécurisation des cyclistes**

Partage de l'espace public

Vélo utilitaire

Vélo récréatif

Information et sensibilisation des habitants

Formation des usagers et futurs usagers

Rappel des éléments de diagnostic

- Le passage prévu de 2 vélo-routes nationales (V56 et V93) et de barreaux de connexions inscrits au schéma régional et au schéma départemental (cf. carte réseaux des vélo-routes - voies vertes) pour rejoindre la vélo-route européenne EV3 en Charente et la vélo-route V92 en Dordogne sont une opportunité stratégique pour le territoire. Leurs tracés ont été étudiés en privilégiant les voies à faible trafic routier.
- La Fédération de la Châtaigneraie Limousine a ainsi travaillé sur les connexions de la voie verte des Hauts de Tardoire au réseau national des vélo-routes (V93 via Rochechouart, V56 via St Hilaire les Places, vers la V92 via Mialet en Dordogne).
- La Châtaigneraie Limousine, le Conseil départemental de la Haute-Vienne et les offices de tourisme du territoire ont débuté un travail de création de boucles locales d'itinérance à partir du maillage des vélo-routes et des connexions.
- Parallèlement, les CDC et/ou les OT du territoire ont travaillé sur plus de 25 boucles cyclo-touristiques. 10 sont d'ores et déjà disponibles sur l'application « Loopi » (celles de la CDC Ouest Limousin).
- D'autres itinéraires cyclables et/ou touristiques existent et reprennent des tronçons des vélo-routes prévues (comme le circuit cyclo-touristique Lawrence d'Arabie entre les Conseils départementaux de la Haute-Vienne et de la Dordogne ou la route touristique Richard Cœur de Lion).
- Le SABV a mené une étude de faisabilité sur l'aménagement des chemins de rives de la Vienne et prévoit à terme la réalisation de 6 passerelles sur la Vienne, la Briance et la Glane. Ces cheminements pourront servir pour les randonnées à vélo voire pour des circuits VTT/nature.
- Le PNR Périgord-Limousin a commencé à travailler sur la pratique VTT d'itinérance sur la grande boucle (180 kms), avec la notion d'escale et d'aire de bivouac. Le principe serait de proposer sur des lieux déterminés un minimum de services (toilettes, eau...) ou des services plus complets (recharge vélos AE, téléphones, douches...).

Pilote(s) de l'action

- **CDC et Fédération de la Châtaigneraie Limousine**

Partenaire(s) technique(s)

- Communes
- Haute-Vienne Tourisme
- Conseil départemental de la Haute-Vienne
- Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine
- SABV, PNR Périgord-Limousin...

Partenaire(s) financier(s)

- Conseil départemental de la Haute-Vienne
- Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine
- ADEME / Plan Vélo
- Programme Leader Châtaigneraie Limousine

Description de l'action

- **Travailler à affiner des itinéraires de vélo-routes** comme ce qui a pu être fait par la Châtaigneraie Limousine et la ville de Rochechouart en concertation avec le Conseil départemental de la Haute-Vienne (adaptation du tracé, itinéraire alternatif pour gagner en cohérence avec le développement local du vélo...). Ce travail est aussi à faire sur St Yrieix la Perche, St Junien, Aixe/Vienne, Nexon, Châlus et Oradour/Glane...).

- **Adapter certaines boucles/itinéraires cyclables pour mutualiser** les usages (touristique, loisir, sport et utilitaire) et les moyens (limitation de vitesse, panneautage, marquage au sol, signalétique vélo).
- **Prévoir le marquage au sol, la signalétique routière et le jalonnement** selon les situations (trafic routier, visibilité, relief...) en complément de ce que prévoit le Conseil départemental de la Haute-Vienne en charge de leurs réalisations.
- **Développer l'itinérance cyclable locale (2-5 jours)**, offre intermédiaire entre la boucle à la journée pour les habitants et les clientèles en séjour, et la grande itinérance des cyclotouristes en transit.
- **Travailler sur l'implantation de services localisés pour l'itinérance cyclable** (cyclo-route et VTT) à travers le territoire de la Châtaigneraie Limousine (escale, point de bivouac, consignes, prestataires labellisés « accueil vélo »...).
- **Encourager l'usage des applications mobile de guidage vélo** (loopi, open runner, géovélo, googlemaps,...).

<u>1^{ère} phase de réalisation / mise en place</u>	<u>Estimation coût</u>
2021 - 2023	• A voir avec les partenaires techniques et financiers • Piste cyclable : entre 125 et 250 € HT le m/linéaire selon largeur, unidirectionnelle ou bidirectionnelle • Bande cyclable, Chaussée à Voie Centrale Banalisée, continuité cyclable sur chaussée existante : autour de 10 € HT le m/linéaire (avec reprise de trottoir ou de voirie : entre 100 et 250 € HT le m/linéaire)

Indicateurs de suivi

- Nombre de kms de vélo-routes et voie vertes jalonnées inscrites aux schémas régional et départemental
- Nombre de boucles d'itinérance créées à partir du réseau des vélo-routes et voies vertes du territoire
- Nombre de points de services itinérance cyclable implantés (aire de bivouac, bornes de recharge, prestataires labellisés « accueil vélo »...)
- Fréquentation des cyclotouristes sur les vélo-routes, gares, points de services (méthode à définir)

Action n°5		Développer les stationnements vélos dans chaque commune selon les besoins réels des usagers			
Sécurisation des cyclistes	Partage de l'espace public	Vélo utilitaire	Vélo récréatif	Information et sensibilisation des habitants	Formation des usagers et futurs usagers
Rappel des éléments de diagnostic					
• 2/3 des communes n'ont aucun stationnement vélo existant (ni en projet) sur leur territoire. • Lorsqu'ils existent, le plus souvent, ils sont implantés près des équipements sportifs et se limitent à de simples rails à vélos ne permettant que d'attacher une roue (pincettes-roues). • Les usagers déplorent leur manque ou leur absence notamment dans les centres-bourgs à proximité des commerces et des services de proximité, mais s'adaptent en pratiquant du stationnement « sauvage » sur l'espace public (mobiliers urbains, grillage, barrière, poteaux...). • A contrario, on note très souvent une surcapacité du stationnement dédié aux voitures en centre-ville, centre-bourg (stationnement longitudinal et parkings) par rapport à l'usage réel. • Certaines gares TER ne disposent pas de stationnement vélo (alors qu'elles contribuent à la multimodalité). Avec la LOM, ils seront obligatoires à compter de 2024. • Beaucoup d'établissements scolaires n'ont pas non plus de stationnements pour les vélos au sein de l'établissement.					
Pilote(s) de l'action					
• Communes et CDC					
Partenaire(s) technique(s)			Partenaire(s) financier(s)		
• Fédération de la Châtaigneraie Limousine • Conseil départemental de la Haute-Vienne • Association Véli-Vélo et associations cyclistes locales			• Programme Alvéole / Plan national Vélo • Conseil départemental de la Haute-Vienne • Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, SNCF • Programme Leader Châtaigneraie Limousine		
Description de l'action					
• Diagnostiquer le stationnement existant et le modifier le cas échéant (équipement inadapté, mal positionné...). • Développer le stationnement vélo avec des attaches vélos de qualité (arceaux permettant d'attacher le cadre et les roues, plus stables et plus sûrs contre le vol). • Veiller à leur emplacement (visible, utile, au plus près) autant qu'à leur nombre et leur type (plus ou moins sécurisés en fonction de la durée et de la localisation), notamment devant les commerces de proximité (boulangerie, café-restaurant, tabac-presse...) et les équipements recevant du public. • Selon l'usage observé, garder la possibilité par la suite d'augmenter le nombre d'emplacements (d'où l'intérêt d'un suivi annuel pour accompagner l'évolution de la pratique). Observer le stationnement sauvage peut déjà aider à déterminer les emplacements de stationnement nécessaires en priorité. • Transformer certaines places de stationnement voiture en places de stationnement vélo, en particulier celles à proximité des passages piétons. En effet, d'ici le 31 décembre 2026, tous les stationnements dans une bande de 5 mètres en amont d'un passage piétons devront être supprimés (pour rappel : sur l'emprise d'une place de stationnement voiture sur l'espace public, 10 personnes peuvent y stationner en vélo). • Encourager les établissements scolaires ainsi que les employeurs publics et privés à mettre en place des stationnements vélos sécurisés pour leurs usagers ou salariés et travailler également sur les règlements des copropriétés pour autoriser l'usage des parties					

communes pour le stationnement des vélos ou pour aménager des locaux sécurisés (lien avec la Fiche n°6 sur les parties prenantes).

- **Mutualiser les achats entre communes et/ou intercommunalités.**

**Délais de réalisation /
mise en place**

2021 - 2023

Estimation coût

- Entre 100 et 200 € HT l'unité (pose comprise)
- Prise en charge jusqu'à 60% (cf. Programme ALVEOLE avant 31 mars 2021)

Indicateurs de suivi

- Nombre et type d'attache-vélos installés
- Suivi annuel du taux de remplissage (méthode à définir)

Action n°6

Renforcer la prise en compte des déplacements à vélo dans les projets d'aménagement ainsi que dans les documents d'orientations et d'urbanisme

Sécurisation des
cyclistesPartage de
l'espace public

Vélo utilitaire

Vélo récréatif

Information et
sensibilisation
des habitantsFormation des
usagers et
futurs usagers**Rappel des éléments de diagnostic**

- Beaucoup de projets d'aménagements n'intègrent pas ou mal la dimension cyclable la plupart du temps par ignorance involontaire de la part des élus et des techniciens des collectivités, mais c'est aussi souvent le cas des prestataires professionnels de l'aménagement qui interviennent sur le terrain (architectes, urbanistes, ingénieurs voirie et routes...).
- La loi de 2005 sur l'accessibilité oblige à terme à ce que les établissements recevant du public soient accessibles (chaînes de déplacements, largeur de trottoir minimum à 1,40 m, abaissement des bordures de trottoirs, suppressions d'obstacles physiques et visuels comme le mobilier et l'éclairage urbain...). Ces travaux peuvent coûter cher surtout en centre-ville et il serait dommage d'oublier de faire les adaptations pour le vélo en même temps.
- Les nouvelles dispositions concernant le code de l'urbanisme (PLU, PLUI) obligent d'associer étroitement le développement des liaisons cyclables et l'urbanisation future que ce soient des zones d'habitat, d'équipements ou d'activités.
- Le Plan National Vélo, la nouvelle Loi d'Orientations des Mobilités ainsi que les mesures liées à la crise sanitaire apportent aujourd'hui les moyens pour faire en sorte que le vélo devienne un mode de transport à part entière, au même titre que la voiture ou les transports en commun.

Pilote(s) de l'action

- **Communes et CDC**

Partenaire(s) technique(s)

- Fédération de la Châtaigneraie Limousine
- ATEC 87
- DDT de la Haute-Vienne, ADEME, CEREMA
- PNR Périgord-Limousin

Partenaire(s) financier(s)**Description de l'action**

- **Faire du développement de la pratique cyclable une réelle opportunité de changement et de transition du territoire** dans ses projets urbains (revalorisation des centres-bourgs, développement de nouveaux quartiers ou réalisation de nouveaux équipements...), notamment en mettant en évidence le lien fort entre revitalisation des centres-villes, centres-bourgs (logements et commerces) et développement des modes actifs (marche à pied et vélo).
- **Mieux intégrer les pratiques cyclables dans les documents d'urbanisme stratégiques et opérationnels** (SCOT, PLU/PLUI...) afin de les mettre en cohérence avec les préconisations du schéma directeur vélo (OAP – Orientations d'Aménagement et de Programmation).
- **Articuler la mise en œuvre du schéma directeur vélo avec le volet mobilité durable des PCAET** en cours (5 des 6 communautés de communes) ou à venir.
- **Intégrer la planification des aménagements cyclables à la programmation des travaux de voirie** de la commune ou de l'intercommunalité (pour éviter les impairs et les incohérences...).
- **Créer une charte des aménagements cyclables** commune aux 6 intercommunalités pour une bonne harmonisation des continuités du territoire.

<u>1^{ère} phase de réalisation / mise en place</u> 2021 - 2023	<u>Estimation coût</u> • Temps de travail agents communes et/ou CDC
<u>Indicateurs de suivi</u> • Nombre de documents d'urbanisme (PLU, SCOT...) intégrant des préconisations cyclables • Nombre de documents de programmation des aménagements cyclables • Nombre de projets d'aménagement intégrant des aménagements et des équipements cyclables • Budgets alloués aux aménagements cyclables	

AXE 2 : CREER LES CONDITIONS D'UN ECOSYSTEME "VELO"

Information et sensibilisation / accompagnement du changement /
apprentissage / services vélo / mise en réseau des acteurs et des parties
prenantes

Action n°7	Développer la culture et l'apprentissage du vélo auprès des habitants, des élus et de publics variés (jeunes, actifs, retraités...)				
Securisation des cyclistes	Partage de l'espace public	Vélo utilitaire	Vélo récréatif	Information et sensibilisation des habitants	Formation des usagers et futurs usagers

Rappel des éléments de diagnostic

- Près de 9 déplacements utilitaires sur 10 se font en voiture sur le territoire. Il y a une absence de culture de l'usage du vélo au quotidien aussi bien de la part des habitants que des élus, techniciens et prestataires.
- On ne peut que constater la prédominance de la voiture dans l'espace public même en centre-bourg, rendant invisibles les autres modes de déplacements, et particulièrement les cyclistes.
- Les flux de véhicules sur certains axes départementaux et aux abords des zones commerciales (5 à 10 000 véhicules/jour) renforcent le sentiment d'insécurité.
- Les limitations de vitesse sur certains secteurs normalement à 70, 50 ou 30 km/h ne sont pas toujours respectées, ce qui est un frein psychologique important à l'usage du vélo utilitaire. Parfois, le manque de panneaux de limitation de vitesse laisse même le doute à l'automobiliste comme au cycliste sur la vitesse réellement autorisée (ex : D11 à Nexon).
- Peu d'actions de formation ou d'apprentissage du vélo existent actuellement sur le territoire. Seule identifiée à ce jour, l'école de Séreilhac a développé l'apprentissage du vélo pour ses élèves depuis une dizaine d'années (bonne pratique et expérience à valoriser). Quant au PNR Périgord-Limousin, il va mener en 2021 des actions d'éducation et de sensibilisation aux publics jeunes (centres de loisirs) et famille (centres sociaux) avec le vélo comme support de découverte et son apprentissage (en option).
- A noter la présence d'une dizaine de clubs cyclistes bien répartis sur le territoire, qui pourraient servir de vivier potentiel de formateurs.
- L'évènement « Tous à vélo » organisé par la Fédération de la Châtaigneraie Limousine et la CDC Pays de Nexon - Monts de Châlus en septembre 2020 dans le cadre de la Semaine du Développement Durable a permis de valoriser toutes les pratiques du vélo sur le territoire auprès des élus et des habitants.

Pilote(s) de l'action

- **Fédération de la Châtaigneraie Limousine et CDC**

<u>Partenaire(s) technique(s)</u>	<u>Partenaire(s) financier(s)</u>
• Conseil départemental de la Haute-Vienne • Sécurité Routière, MAIF • Etablissements scolaires, centres sociaux, UFOLEP • Entreprises (prévention des risques professionnels) • PNR Périgord-Limousin	• Ministères : Education Nationale, Jeunesse et Sports • Communes • Programme Leader Châtaigneraie Limousine

Description de l'action

- **Avoir une approche multi-dimensionnelle et complémentaire des usages du vélo** (utilitaire, récréatif, touristique) car la pratique du vélo est amenée à se développer (tendances structurelles et conjoncturelles) et il faut accompagner cette tendance pour à terme, faire bénéficier le territoire de retombées économiques, environnementales et sociales.

- **Faire savoir aux entreprises et aux habitants qu'il existe des aides financières pour valoriser la pratique du vélo**, comme la prime mobilité durable de 400 €/an pour les salariés utilisant le vélo pour se rendre au travail, les aides financières à l'acquisition d'un VAE ou le « coup de pouce vélo » pour acquérir ou réparer un vélo...
- **Etablir une cartographie communicante des axes et des stationnements aménagés** (avec une mise à jour régulière), téléchargeable sur les sites internet des CDC et/ou des communes et sur les applications mobiles.
- **Faire connaître les évolutions du code de la route** favorables à la pratique cyclable.
- **Aider à mettre en place des actions de formation et d'apprentissage du vélo** à destination des enfants, des familles, des salariés, des retraités... en mobilisant le nouveau dispositif national "Savoir Rouler à Vélo" prévu pour développer l'apprentissage du vélo (à l'école notamment).
- **Mieux identifier les initiatives existantes autour du vélo sur le territoire**, pour mieux les valoriser et les diffuser.
- **Prospecter et favoriser la création d'un vivier de formateurs locaux via les parties prenantes du territoire** (clubs cyclistes, associations, centres sociaux et de loisirs, écoles, PNR...).
- **Mettre en place/soutenir des actions de sensibilisation, d'information et de communication** sur les bienfaits du vélo comme mode de déplacement en s'appuyant sur les outils de communication municipale ou intercommunale (magazine, site internet...) mais aussi les réseaux sociaux, l'organisation d'événementiels comme « Tous à Vélo » et profiter des temps forts nationaux ou européens (Semaine européenne de la mobilité, Mai à Vélo...). Communiquer aussi au fur et à mesure sur la réalisation des actions du schéma directeur vélo.
- **Multiplier les « diagnostics en roulant »** tel qu'initiés par la Châtaigneraie Limousine lors de la réalisation du schéma directeur vélo.
- **Rendre le vélo attractif, utile et ludique** auprès des différents publics (atouts bien-être et santé, économique...).

1^{ère} phase de réalisation / mise en place

2021 - 2023

Coût

- Événementiel, formation, documents de sensibilisation...
- Temps agents Châtaigneraie Limousine et CDC

Indicateurs de suivi

- Nombre et type d'actions de communication réalisées
- Nombre de diagnostics en roulant réalisés
- Mesure des impacts des actions de communication auprès des habitants et des usagers du vélo (sondage, enquête...)
- Evaluer le report modal vers le vélo des salariés des entreprises des zones d'activités (enquête auprès des entreprises)

Action n°8 Renforcer la mise en réseau des parties prenantes

Sécurisation des cyclistes	Partage de l'espace public	Vélo utilitaire	Vélo récréatif	Information et sensibilisation des habitants	Formation des usagers et futurs usagers
----------------------------	----------------------------	-----------------	----------------	--	---

Rappel des éléments de diagnostic

- La démarche engagée par la Fédération de la Châtaigneraie Limousine pour la mise en place d'un schéma directeur vélo est exemplaire car elle regroupe déjà les 6 CDC, le SABV, le Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, le Conseil départemental de la Haute-Vienne, la Direction Départementale des Territoires de la Haute-Vienne, le SIVU des Hauts de Tardoire, le PNR Périgord-Limousin, l'association Véli-Vélo, Limoges Métropole, le SIEPAL, l'UFOLEP... Le diagnostic a d'ailleurs permis d'identifier d'autres parties prenantes (clubs cyclistes, vélocistes...).
- La Fédération de la Châtaigneraie Limousine travaille actuellement avec le Conseil départemental de la Haute-Vienne pour élaborer les itinéraires des futures vélo-routes passant sur son territoire (V90, V56, V737).
- Les offices de tourisme intercommunaux (OTI) sont également impliqués sur le cyclo-tourisme et l'usage du vélo.
- St Junien a déjà mis en place une commission municipale sur le vélo qui regroupe les parties prenantes de la commune.
- L'évènement « Tous à vélo » organisé par la Fédération de la Châtaigneraie Limousine et la CDC Pays de Nexon - Monts de Châlus en septembre 2020 dans le cadre de la Semaine du Développement Durable a permis de fédérer de nombreux acteurs publics et privés, des élus et des usagers locaux du vélo.

Pilote(s) de l'action

- **Fédération de la Châtaigneraie Limousine et CDC**

<u>Partenaire(s) technique(s)</u>	<u>Partenaire(s) financier(s)</u>
• Membres du COPIL du schéma directeur vélo de la Fédération de la Châtaigneraie Limousine	• AAP Vélo & Territoires • Programme Leader Châtaigneraie Limousine

Description de l'action

- **La Fédération de la Châtaigneraie Limousine doit continuer et renforcer son rôle d'animation et d'interface** avec toutes les parties prenantes concernées par le vélo sur le territoire (et souvent déjà présentes ou invitées au COPIL d'élaboration du schéma directeur vélo) en lien étroit avec les 6 intercommunalités membres.
- **Désignation par chaque CDC volontaire de référents vélo** (élu + technicien).
- **Faire un travail de veille partagée** (tenue d'un fichier ou d'un annuaire) pour toujours bien identifier toutes les parties prenantes internes concernées par le vélo, notamment :
 - les vélocistes, loueurs et réparateurs,
 - les clubs cyclistes et associations d'usagers et d'habitants,
 - les centres sociaux et de loisirs, les écoles (maternelles, primaires, collèges et lycées...),
 - les principaux employeurs (entreprises et administrations),
 - les hébergeurs touristiques...
- **Impliquer les élus, les services communaux et intercommunaux dans l'animation et la mise en réseau** (services Développement économique, Tourisme, Aménagement, Mobilité lorsqu'ils existent) et mieux intégrer les opérateurs privés dans les projets.

- **Créer et animer des commissions « vélos » intercommunales (voire municipales pour les villes du territoire) regroupant toutes les parties prenantes « vélo »** pour co-construire des solutions et des projets adaptés aux usages.
- **Organiser ou co-organiser des événements autour du vélo pour fédérer les acteurs publics et privés** (à l'instar de l'évènement « Tous à vélo » qui pourrait servir d'exemple pour les autres CDC) afin de favoriser le développement de l'écosystème vélo (pratiques et usages, services, aménagements, communication et développement économique).
- **Réfléchir à une adhésion (FCL et/ou CDC) à l'association nationale Vélo & Territoires**, pour bénéficier d'une résonance nationale (encore aucun adhérent en Haute-Vienne), appartenir à un réseau dynamique et accéder à une expertise vélo et de la documentation.

**1^{ère} phase de réalisation /
mise en place**

2021 - 2023

Estimation coût

- Temps agents Châtaigneraie Limousine, CDC et villes
- Adhésion Vélo & Territoires (500 € HT + 0,05 €/hab/an)

Indicateurs de suivi

- Nombre de réunions tenues par an, nombre et nature des participants
- Projets communs réalisés
- Nombre de commissions vélo communales et intercommunales créées

Action n°9	Favoriser le développement des services autour du vélo (entretien, réparation, équipement, location, vente, formation et apprentissage...)				
Sécurisation des cyclistes	Partage de l'espace public	Vélo utilitaire	Vélo récréatif	Information et sensibilisation des habitants	Formation des usagers et futurs usagers

Rappel des éléments de diagnostic

- Il existe une dizaine d'acteurs économiques directement liés au vélo mais ils sont inégalement répartis sur le territoire (la moitié se trouve à St Junien et ses environs).
- L'activité économique des 4-5 vélocistes présents sur le territoire est aujourd'hui largement tirée par le développement des ventes de vélos à assistance électrique (VAE) et l'équipement associé.
- Le VAE s'apparente plus à un véhicule qui nécessite comme la voiture plus d'entretien (plus difficilement faisable par soi-même) et qui va amener le développement d'un marché de l'occasion et du recyclage (batteries...).
- Les hébergeurs touristiques (campings, villages vacances, hôtels et chambres d'hôtes) proposent de plus en plus de la location associée de vélos (classiques ou VAE). Le CDT87 va d'ailleurs mettre en place sur la Haute-Vienne le label « Accueil Vélo » qui permet aux cyclotouristes d'identifier les établissements (hébergeurs) et les lieux adaptés à la pratique du tourisme à vélo.
- La CDC Briance Sud Haute-Vienne et la CDC Pays de Nexon - Monts de Châlus ont des projets de développement de services de location de VAE.

Pilote(s) de l'action

- **CDC et Fédération de la Châtaigneraie Limousine**

<u>Partenaire(s) technique(s)</u>	<u>Partenaire(s) financier(s)</u>
• Acteurs économiques, touristiques, sportifs, UFOLEP, CDT87 • Etablissements scolaires, employeurs • Communes et clubs cyclistes	• AAP Vélo & Territoires / ADEME • Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine • Programme Leader Châtaigneraie Limousine

Description de l'action

- **Contribuer à construire un « écosystème vélo » adapté au territoire**, pour favoriser la création de services autour du vélo et de ses usages et inciter les associations et les acteurs privés (vente, réparation de vélo, cours d'apprentissage ou de remise en selle, activités sportives et touristiques...).
- **Favoriser et mettre en avant le potentiel de développement économique des pratiques cyclables cumulées** (utilitaire, sportive, loisir-promenade, touristique, itinérance) auprès des services de développement économique et des opérateurs économiques.
- **Accompagner les porteurs de projets privés et associatifs autour de services vélos.**
- **Appuyer le développement des services de location de vélo par les communautés de communes du territoire** (location de VAE courte et longue durée, bornes en libre-service...). L'objectif est de permettre aux habitants ou aux touristes ne disposant pas de vélo de pouvoir se déplacer et se promener à vélo sur le territoire. C'est aussi un bon moyen pour valoriser les itinéraires de boucles cyclo-touristiques développées par les offices de tourisme.
- **Inciter à la création de lignes de vélobus** pour permettre aux écoliers de se rendre à l'école à vélo en toute sécurité. A l'image d'un bus scolaire, le vélobus consiste en un ramassage d'élèves parcourant le même itinéraire pour se rendre à l'école à vélo. Un accompagnateur formé conduit les enfants en suivant un trajet et un horaire prédéfinis par l'ensemble des acteurs du vélobus (associations de parents d'élèves, enseignants, établissements).

<u>Délais de réalisation / mise en place</u> 2021 – 2025	<u>Estimation coût</u> • Temps agents Châtaigneraie Limousine et CDC
<u>Indicateurs de suivi</u> • Evolution des entreprises ou des activités directement ou indirectement liées aux services « vélo » • Nombre de vélobus mis en place • Nombre et type de services vélos créés par les collectivités • Nombre d'accompagnements de porteurs de projet privés et associatifs réalisés	

SUIVI ET EVALUTION DU SCHEMA DIRECTEUR VELO DE LA CHATAIGNERAIE LIMOUSINE

Action n°10		Suivre, animer et évaluer la mise en œuvre du schéma directeur vélo			
Sécurisation des cyclistes	Partage de l'espace public	Vélo utilitaire	Vélo récréatif	Information et sensibilisation des habitants	Formation des usagers et futurs usagers
<u>Rappel des éléments de diagnostic</u>					
• Absence d'ingénierie dédiée sur les questions de mobilité en général et le vélo en particulier dans les communes et les CDC. • Services techniques uniquement dans les communes de plus grande taille.					
<u>Pilote(s) de l'action</u>					
• Fédération de la Châtaigneraie Limousine					
<u>Partenaire(s) technique(s)</u>			<u>Partenaire(s) financier(s)</u>		
• Les 6 CDC • Membres du COPIL (schéma directeur vélo)			• Programme Leader Châtaigneraie Limousine • AAP Vélo & Territoires		
<u>Description de l'action</u>					
• Mettre en place et animer un Comité de pilotage chargé du pilotage, du suivi et de l'évaluation de la mise en œuvre du schéma directeur vélo de la Châtaigneraie Limousine : ○ coordonner la mise en œuvre du plan d'actions sous l'égide du COPIL ○ mettre en œuvre les actions pour lesquelles la Fédération est chef de file ○ accompagner et appuyer techniquement les porteurs de projets "vélo" du territoire ○ mettre en réseau et animer le réseau des partenaires et opérateurs vélo du territoire ○ évaluer le potentiel économique des pratiques cyclables sur le territoire ○ mettre en place un observatoire des pratiques et des aménagements cyclables, en s'appuyant sur l'outil Cycloscope de l'ADEME ○ produire un rapport annuel sur la mise en œuvre du plan d'actions et mettant en évidence les évolutions de la pratique et des aménagements sur le territoire ○ mettre en place une veille sur le thème du vélo dans ses usages récréatifs et utilitaires ○ organiser des temps d'échanges (voyage d'étude, séminaires de travail...) avec des territoires exemplaires et/ou inspirants. • Prévoir le maintien et le renforcement d'une ingénierie dédiée à l'échelle de la Fédération de la Châtaigneraie Limousine pour appuyer les 6 communautés de communes et les communes volontaristes dans la mise en œuvre opérationnelle et la déclinaison du schéma directeur vélo sur leur territoire. • Préparer une candidature au nouvel AAP Vélo & Territoires sur le volet ingénierie / communication qui doit sortir début 2021.					
<u>Délais de réalisation / mise en place</u> 2021			<u>Coût</u> • Mi-temps agent Châtaigneraie Limousine		
<u>Indicateurs de suivi</u>					
• Nombre de réunions du comité de suivi et participation des membres • Nombre de rapports / d'études produits • Nombre et type d'actions réalisées (accompagnement de porteurs de projets, temps d'échanges / voyage d'étude organisés, réunion des opérateurs...)					

PRECONISATIONS ET PRIORITES D' ACTIONS PAR COMMUNAUTES DE COMMUNES

1^{ères} préconisations & actions	CDC Porte Océane du Limousin				
Sécurisation des cyclistes	Partage de l'espace public	Report modal	Attractivité cyclo-touristique	Information et sensibilisation des habitants	Formation des usagers et futurs usagers
<u>Rappel des enjeux vélos et éléments de diagnostic sur le territoire intercommunal</u>					
• Les villes de Rochechouart (3 800 hab) et de St Junien le long de la Vienne (11 300 hab) sont identifiées comme des pôles à fort potentiel pour le développement du vélo (cumul des usages – utilitaire, loisir, sportif et touristique). • La commune d'Oradour/Glane est également un pôle touristique et mémorial qui regroupe 2 500 habitants. • Présence de nombreux ERP (centre-ville de St Junien, le secteur des équipements Léo Lagrange, les zones d'activités des Martines, de la Croix Blanche, du Pavillon Axial ou la zone industrielle de la Boisse...) ainsi que des 4 gares TER (Saillat/Vienne, St Junien, St Brice/Vienne et St Victurnien). • 4 structures proposent des services autour du vélo sur le territoire intercommunal (3 vélocistes, une bourse annuelle du vélo) et un atelier d'entretien et de réparation de vélo participatif est en projet. • Il y a également le passage de la vélo-route 93 le long de la vallée de la Vienne puis par Rochechouart ainsi que la connexion entre la V93 et la V56 à partir de Rochechouart vers Nexon via la Voie Verte des Hauts de Tardoire. Enfin 2 passerelles piétons/vélos sont en projet sur la Vienne (études en cours portées par le SABV). • L'ancienne voie ferrée reliant Rochechouart à la gare de Saillat/Vienne et Chassenon pourrait faire l'objet d'un aménagement type voie verte à moyen terme. • Un « diagnostic en roulant » (pré-diagnostic vélo) associant les élus, usagers et techniciens a été réalisé en octobre 2020 sur la ville de Rochechouart dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur vélo de la Châtaigneraie Limousine.					
<u>Priorités d'actions (en lien avec les fiches actions 1 à 9 du schéma directeur vélo)</u>					
ADAPTER LE TERRITOIRE AUX PRATIQUES CYCLABLES					
• Définir et aménager les liaisons cyclables sécurisées entre les différents pôles générateurs de déplacements (écoles, collèges, lycées, commerces, équipements, zones d'activités, bases de loisirs, gares...) principalement sur les villes de Rochechouart et St Junien et la commune d'Oradour/Glane. • Implantation d'attache-vélos sur l'espace public à proximité de tous les ERP (publics et privés) pour toutes les communes proportionnellement au potentiel estimé d'usagers du vélo utilitaire et du vélo récréatif. • Créer les liaisons cyclables intercommunales permettant de relier les centres-bourgs suivants : St Junien-Chaillac/Vienne-Saillat/Vienne d'une part, St-Junien-St Brice/Vienne – St Victurnien d'autre part, et St Martin de Jussac – St Brice/Vienne. • Travailler sur le parcours exact de la vélo-route V93 afin de renforcer la desserte vélo de Rochechouart, St-Junien, St Brice/Vienne et St Victurnien.					
POUR CREER LES CONDITIONS D'UN ECOSYSTEME "VELO"					
• Dans la continuité du « diagnostic en roulant » réalisé le 16 octobre 2020 sur Rochechouart avec des élus, des techniciens et des usagers, impliquer les habitants et les parties prenantes avec la création d'une commission vélo municipale à Rochechouart, qui, avec celle de Saint-Junien formeraient le noyau de la future commission intercommunale. • Co-construire à l'échelle de l'intercommunalité un diagnostic complet puis un plan d'actions spécifique au territoire à l'instar de la CDC Pays de Nexon - Monts de Châlus.					

1 ^{ères} préconisations & actions	CDC Ouest Limousin				
Sécurisation des cyclistes	Partage de l'espace public	Report modal	Attractivité cyclo-touristique	Information et sensibilisation des habitants	Formation des usagers et futurs usagers
<u>Rappel des enjeux vélos et éléments de diagnostic</u> • La carte de synthèse du diagnostic fait naturellement ressortir Oradour/Vayres comme la commune avec le plus de potentiel pour le développement du vélo (cumul des usages – utilitaires, loisirs, sportifs et touristiques) en tant que commune d'arrivée (ou de départ) de la voie verte. Elle dispose à ce titre d'un point de location de vélos. • Les centres-bourgs des communes d'Oradour/Vayres et de Cussac ne sont distants que de seulement 3 kms et forment un bi-pôle d'environ 2 500 habitants. Ils disposent de services et de commerces de proximité, d'écoles et de plusieurs équipements communaux et intercommunaux, notamment le siège de la CDC Ouest Limousin, situé à La Monnerie (D22 – à équidistance des deux bourgs) et la zone commerciale de Cussac (zones d'emplois). • Les centres-bourgs de Champsac et de Champagnac la Rivière sont directement connectables à la voie verte. • Le tronçon de vélo-route (barreau régional) qui va relier Oradour/Vayres et Rochechouart connecte le territoire à la vélo-route nationale 93. • 10 boucles cyclo-touristiques ont déjà été développées par la CDC et sont accessibles aux usages sur l'application « Loopi ». • Le trafic sur les 2 principales routes départementales du secteur reste modeste : la D699 est à 2 800 véhicules/jours et la D22 entre 1 000 et 3 000 véhicules/jour. • Un « diagnostic en roulant » (pré-diagnostic vélo) associant des élus, usagers et techniciens a été réalisé en septembre 2020 sur la commune d'Oradour/Vayres dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur vélo de la Châtaigneraie Limousine.					
<u>Priorités d'actions (en lien avec les fiches actions 1 à 9 du schéma directeur vélo)</u> ADAPTER LE TERRITOIRE AUX PRATIQUES CYCLABLES • Définir et aménager les liaisons cyclables entre les différents pôles générateurs de déplacements des centres-bourgs (écoles, commerces, équipements...) principalement sur les communes d'Oradour/Vayres, Cussac, St Mathieu et St Laurent de Gorre. • Implantation d'attache-vélos sur l'espace public à proximité de tous les ERP (publics et privés) pour toutes les communes proportionnellement au potentiel estimé d'usagers du vélo utilitaire et du vélo récréatif. • Créer et aménager des liaisons cyclables intercommunales sécurisées permettant de relier les centres-bourgs suivants : Oradour/Vayres – Cussac (D22 ou alternative), St Laurent sur Gorre - St Auvent (via le plan d'eau), St Auvent – St Cyr, St Cyr - St Laurent sur Gorre. S'appuyer sur la voie verte existante pour créer une vraie liaison cyclable intercommunale y compris pour les déplacements utilitaires en connectant bien les centres-bourgs de Champsac et Champagnac la Rivière. • Travailler sur le parcours exact de la prolongation de la voie verte des Hauts de Tardoire vers Rochechouart (connexion à la V93) afin de renforcer l'attractivité cyclo-touristique. POUR CREER LES CONDITIONS D'UN ECOSYSTEME "VELO" • Dans la continuité du « diagnostic en roulant » réalisé le 24 septembre 2020 sur Oradour/Vayres avec des élus, des techniciens et des usagers, impliquer les habitants et les parties prenantes avec la création d'une commission vélo municipale sur Oradour/Vayres (noyau de la future commission intercommunale). • Co-construire à l'échelle de l'intercommunalité un diagnostic complet puis un plan d'actions spécifique au territoire à l'instar de la CDC Pays de Nexon - Monts de Châlus.					

1^{ères} préconisations & actions	CDC du Val de Vienne				
Sécurisation des cyclistes	Partage de l'espace public	Report modal	Attractivité cyclo-touristique	Information et sensibilisation des habitants	Formation des usagers et futurs usagers
<u>Rappel des enjeux vélos et éléments de diagnostic</u> • Aix/Vienne avec St Priest sous Aix forment une petite « agglomération » d'environ 6 800 hab le long de la Vienne et à proximité immédiate de l'agglomération de Limoges, ce qui représente donc un certain potentiel pour le développement du vélo (cumul des usages – utilitaires, loisirs, sportifs et touristiques). • Présence de plusieurs ERP (centre-ville d'Aix/Vienne, les zones d'activités du Moulin Cheyroux et du Grand Rieux...), ainsi que la présence d'une gare TER (ancien projet de Pôle d'échanges multimodal). • Le trafic sur la route départementale D32 qui relie Aix/Vienne à St Priest reste modeste (entre 1 000 et 3 000 véhicules/jour). • Plusieurs axes du Schéma Directeur des Itinéraires et Aménagements Cyclables (SDIAC) de l'agglomération de Limoges rejoignent directement le territoire de la CDC du Val de Vienne (principalement via la commune d'Isle). • Il y a également le passage de la vélo-route nationale V93 le long de la vallée de la Vienne. Des passerelles sur la Vienne et la Briance pour les modes doux sont prévues (chemins de rives – SABV). • Les objectifs du SCOT (SIEPAL) sont ambitieux en matière de développement des modes actifs. • L'actuelle RN21 qui relie Aix/Vienne et Bosmie l'Aiguille à Limoges en longeant la Vienne présente un profil exceptionnellement plat pour la région. Il constituerait un excellent itinéraire vélo au cas où une autre possibilité d'itinéraire routier national existerait.					
<u>Priorités d'actions (en lien avec les fiches actions 1 à 9 du schéma directeur vélo)</u> ADAPTER LE TERRITOIRE AUX PRATIQUES CYCLABLES • Définir et aménager les liaisons cyclables entre les différents pôles générateurs de déplacements des centres-bourgs (écoles, commerces, équipements...), principalement sur les communes d'Aix/Vienne, de St Priest sous Aix et Bosmie l'Aiguille, Séreilhac et Cognac la Forêt. • Implantation d'attache-vélos sur l'espace public à proximité de tous les ERP (publics et privés) pour toutes les communes proportionnellement au potentiel estimé d'usagers du vélo utilitaire et du vélo récréatif. • Créer et aménager des liaisons cyclables intercommunales sécurisées permettant de relier les centres-bourgs suivants : Aix/Vienne et St Priest Sous Aix via la D32 le long de la Vienne, Séreilhac – Aix/Vienne, Bosmie-l'Aiguille- Aix/Vienne. • Travailler sur le parcours exact de l'itinéraire de la vélo-route 93 afin de renforcer la desserte d'Aix/Vienne et de St Priest sous Aix. • Etudier les connexions au SDIAC (Schéma Directeur des Itinéraires et Aménagements Cyclables) de Limoges Métropole sur la rive nord de la Vienne. • Etudier avec les autorités compétentes (Etat, Département) les possibilités d'un itinéraire alternatif pour le passage de la RN 21. POUR CREER LES CONDITIONS D'UN ECOSYSTEME "VELO" • Impliquer les habitants et les parties prenantes avec la création d'une commission vélo municipale sur Aix/Vienne (noyau de la future commission intercommunale). • Co-construire à l'échelle de l'intercommunalité un diagnostic complet puis un plan d'actions spécifique au territoire à l'instar de la CDC Pays de Nexon - Monts de Châlus.					

1^{ères} préconisations & actions	CDC du Pays de Saint-Yrieix				
Sécurisation des cyclistes	Partage de l'espace public	Report modal	Attractivité cyclo-touristique	Information et sensibilisation des habitants	Formation des usagers et futurs usagers
<u>Rappel des enjeux vélos et éléments de diagnostic</u> - La carte de synthèse du diagnostic fait ressortir la ville de St Yrieix La Perche (6 900 hab) comme le seul pôle à fort potentiel pour le développement du vélo (cumul des usages – utilitaires, loisirs, sportifs et touristiques). - Présence de nombreux ERP (centre-ville et hôpital, le quartier du collège et du lycée, la zone industrielle de la Seynie, le plan d'eau d'Arfeuille...) ainsi que le secteur de la gare TER. - Le centre-ville historique est déjà en zone 30, ce qui donne une bonne base de départ pour développer la pratique utilitaire. - Il y a également le passage de la future vélo-route 56 (tronçon Limoges-Périgueux). - Réaménagement en cours de la place de la Nation plus favorable aux modes actifs (meilleur partage des espaces publics au profits de modes actifs). - Un « diagnostic en roulant » (pré-diagnostic vélo) associant des élus, usagers et techniciens a été réalisé en octobre 2020 sur la ville de St Yrieix la Perche dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur vélo de la Châtaigneraie Limousine.					
<u>Priorités d'actions</u> (en lien avec les fiches actions 1 à 9 du schéma directeur vélo) ADAPTER LE TERRITOIRE AUX PRATIQUES CYCLABLES Aménagement de liaisons cyclables entre les différents pôles générateurs de déplacements de la ville de St Yrieix (écoles, collège-lycée, la gare, les commerces, le centre-ville, la base de loisirs d'Arfeuille avec son projet d'évolution...sans oublier la zone d'activités de Bourdelas située à 3 kms au nord de la ville). Implantation d'attache-vélos sur l'espace public à proximité de tous les ERP (publics et privés) pour toutes les communes proportionnellement au potentiel estimé d'usagers du vélo utilitaire et du vélo récréatif. Pour St Yrieix, ne pas oublier la place de la Nation en cours d'aménagement, et mettre en place une signalétique dédiée aux cyclistes (panneaux et jalonnement) Créer et aménager des liaisons cyclables intercommunales sécurisées permettant de relier le centre-bourg de Glandon – Ville de St Yrieix. Travailler sur le parcours exact du passage de la vélo-route 56 en pleine ville pour en faire un axe majeur d'aménagements cyclables pour le vélo (mutualisation des usages utilitaires et récréatifs). POUR CREER LES CONDITIONS D'UN ECOSYSTEME "VELO" - Dans la continuité du « diagnostic en roulant » réalisé le 10 octobre 2020 avec des élus, des techniciens et des usagers, impliquer les habitants et les parties prenantes avec la création d'une commission « vélo » municipale sur St Yrieix la Perche (noyau de la future commission intercommunale). Co-construire à l'échelle de l'intercommunalité un diagnostic complet puis un plan d'actions spécifique au territoire à l'instar de la CDC Pays de Nexon - Monts de Châlus.					

1^{ères} préconisations & actions	CDC Briance Sud Haute-Vienne				
Sécurisation des cyclistes	Partage de l'espace public	Report modal	Attractivité cyclo-touristique	Information et sensibilisation des habitants	Formation des usagers et futurs usagers
<u>Rappel des enjeux vélos et éléments de diagnostic</u> • Le pôle de Pierre-Buffière avec son centre-ville, son collège, sa gare TER (2 700 habitants avec les communes voisines (centres-bourgs de St Hilaire-Bonneval et St Jean de Ligoure à 3 kms de la gare). • Le territoire intercommunal ne bénéficie pas du passage de vélo-routes nationales, régionales ou départementales. • Les trafics routiers sont assez importants sur la D420 (entre 5 et 10 000 véhicules/jour) et la D15 (entre 3 et 5 000 véhicules/jour) reliant la gare et les centres-bourgs de St Jean Ligoure et St Hilaire-Bonneval. • 8 boucles cyclo-touristiques ont été créées au départ de Magnac-Bourg. • Un projet de service de location de vélos est porté par l'Office de Tourisme Intercommunal, de même qu'un parcours à bosses (VTT) à Château-Chervix. • Un club de vélo s'est créé en 2020 sur Meuzac, avec une vocation intercommunale. • La CDC a initié un travail autour du vélo avec différentes parties prenantes (mairie, club, accueil jeunesse...). 2 réunions ont eu lieu avec la volonté de poursuivre le travail sous différents aspects.					
<u>Priorités d'actions</u> (en lien avec les fiches actions 1 à 9 du schéma directeur vélo) ADAPTER LE TERRITOIRE AUX PRATIQUES CYCLABLES • Définir et aménager les liaisons cyclables entre les différents pôles générateurs de déplacements des centres-bourgs de (écoles, commerces, équipements...) principalement sur les communes de Pierre-Buffière, Magnac-Bourg et St Germain les Belles. Pour Pierre-Buffière et Magnac-Bourg, la liaison vers la gare est stratégique. • Implantation d'attache-vélos sur l'espace public à proximité de tous les ERP (publics et privés) pour toutes les communes proportionnellement au potentiel estimé d'usagers du vélo utilitaire et du vélo récréatif. • Créer et aménager des liaisons cyclables intercommunales sécurisées permettant de relier les centres-bourgs suivants : Pierre-Buffière – St Hilaire Bonneval, Pierre-Buffière – Vicq sur Breuil. • Travailler sur un parcours sécurisé permettant de se connecter à la vélo-route V56 via St Jean Ligoure (membre de la CDC voisine Pays de Nexon - Monts de Châlus), afin d'inciter les cyclotouristes à venir sur Pierre-Buffière (rôles stratégiques de la gare et du centre-ville). POUR CREER LES CONDITIONS D'UN ECOSYSTEME "VELO" • Impliquer les habitants et les parties prenantes avec la création d'une commission vélo intercommunale pour pérenniser le travail engagé en 2020. • Co-construire à l'échelle de l'intercommunalité un diagnostic complet puis un plan d'actions spécifique au territoire à l'instar de la CDC Pays de Nexon - Monts de Châlus.					

1^{ères} préconisations & actions		CDC Pays de Nexon - Monts de Châlus			
Sécurisation des cyclistes	Partage de l'espace public	Report modal	Attractivité cyclo-touristique	Information et sensibilisation des habitants	Formation des usagers et futurs usagers
VOIR DOCUMENTS - SD VELO FOCUS CDC PAYS DE NEXON - MONTs DE CHALUS					
• Diagnostic vélo à l'échelle infra-communale, enjeux • Préconisation et liaisons cyclables d'intérêts communautaires • Propositions d'aménagements cyclables pour les communes • Déclinaison spécifique du plan d'actions du schéma directeur vélo à l'échelle intercommunale • Plan stratégique de communication • Cartes de synthèse					

POUR ALLER PLUS LOIN

Sites ressources de référence sur le vélo utilitaire :

- <https://www.fub.fr/>
- <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/declaration/>
- <http://www.villes-cyclables.org/>
- <https://www.parlons-velo.fr/barometre-des-villes-cyclables>
- <https://velivelo-limoges.org/>

Aménagement et réglementation :

- Aspects financiers : <https://www.ecologie.gouv.fr/plan-velo-des-mesures-concretes-faciliter-lusage-du-velo>
- Aspects techniques : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama> . Une vingtaine de fiches pratiques (et bien d'autres documents) à télécharger gratuitement
- Aspects sécurité : <https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-llee-aux-modes-de-deplacements/velo/regles-de-circulation-pour-les-cyclistes>
- Aspects sensibilisation : <http://voiriepour tous.cerema.fr/le-code-de-la-route-evolue-en-faveur-des-pietons-a1484.html>. Série de supports "prêt à l'emploi" sur les principales évolutions du code de la route depuis 2015 en faveur du vélo.
- Code de la route : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006074228/2020-11-04

Stationnements vélo :

- Plateforme Programme ALVEOLE (financements et éligibilité, fournisseurs et produits) : <https://programme-alveole.com/>

Evènementiels autour du vélo :

- Mai à Vélo (Un mois pour fêter le vélo) : <https://www.maiavelo.fr/un-mois-pour-feter-le-velo/>

Autres aides et financements liées à la mobilité-transports :

- https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/?targeted_audiences=epci&perimeter=108859-cc-porte-oceane-du-limousin&themes=mobilite-transports&categories=amenagement-de-lespace-public-et-modes-actifs&categories=connaissance-de-la-mobilite&categories=limiter-les-deplacements-subis&categories=mobilite-partagee&categories=mobilite-pour-tous

Carte de synthèse

