



Publié le 06/06/24
Mis en ligne le 06/06/24

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND GUERET

SCHEMA VELO

30/05/2024

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024

Table des matières

INTRODUCTION.....	4
DIAGNOSTIC	5
Territoire	5
Densité de population	6
Pôles générateurs de déplacement.....	7
Le Réseau routier	8
Voies ferrées.....	10
Anciennes voies ferrées	10
Le relief.....	12
Parts modales.....	13
Transports en commun	18
Transports urbains.....	18
Transports à la demande (TAD).....	20
Lignes de cars régionaux	21
Aménagements vélo existants	23
Stationnements	23
Linéaires	26
Services vélos	30
Baromètre des villes cyclables	31
STRATEGIE	32
PROGRAMME D' ACTIONS.....	33
Axe 1 - Développement de l'offre de stationnement vélo.....	33
Arceaux vélos.....	33
Abris vélo.....	37
Consignes vélo.....	39
Axe 2 : Aménagement de liaisons cyclables entre Guéret et les communes limitrophes	41
Types d'aménagements	41
Liaisons cyclables.....	42
Axe 3 : Etudes d'aménagements cyclables dans Guéret.....	55
Etude de la liaison entre Centre-Ville et Martin Nadaud.....	55
Aménagements urbains ponctuels.....	55
Axe 4 : Promotion de l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien.....	59
Campagnes de communication.....	59
Aide à l'achat.....	60

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024

Service de location longue durée	60
Remise en selle	61
Ateliers d'auto-réparation.....	61
Axe 5 : Apprentissage du vélo à l'école.....	62
FINANCEMENT, REPARTITION DES ROLES ET CALENDRIER PREVISIONNEL	63
Liaisons intercommunales.....	63
Rôle de l'agglomération :	63
Rôle des Communes traversées :	63
Liaisons communales	63
Rôle de l'agglomération :	Erreur ! Signet non défini.
Rôle des communes concernées :	63
Stationnement.....	63
Rôle de l'agglomération :	63
Rôle des propriétaires du foncier (commune / agglo ou département selon les cas) :	63
Divers.....	64
PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENTS DE L'AGGLOMERATION 2024-2026	Erreur ! Signet non défini.
BUDGET DE FONCTIONNEMENT 2024-2026	66
Versement Mobilité	66
Calendrier prévisionnel	67
GLOSSAIRE	68
L'aire piétonne.....	68
La zone de rencontre.....	68
La zone 30.....	69
La bande cyclable	70
La piste cyclable.....	71
La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)	72
La véloroute.....	73
La voie verte	73

INTRODUCTION

Présenté le 14 septembre 2018, par le Premier ministre, le Plan « Vélo et mobilités actives », porte une ambition inédite pour faire du vélo un mode de transport à part entière. L'objectif de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien pour atteindre 12 % de part modale en 2030 a été défini en 2018 par la stratégie nationale bas carbone. Pour l'atteindre, plusieurs vagues d'investissement ont été programmées par l'Etat.

Le présent schéma est le document qui définit la stratégie cyclable de la Communauté d'Agglomération du grand Guéret. Il a vocation à être rediscuté¹ tous les 2 ans avec toutes les parties prenantes (communes membres, associations, entreprises et partenaires).

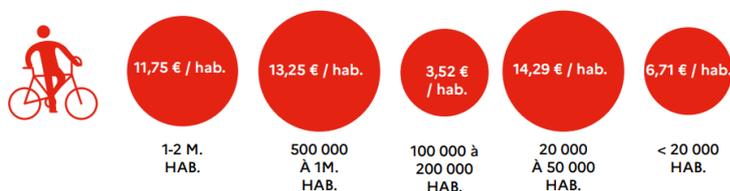
Actuellement, la Communauté d'Agglomération dépense 0.4 €/hab/an pour la mobilité douce. Les dépenses prévues en fonctionnement et investissement prévues dans le présent schéma feront monter ce chiffre à 4 €/hab/an environ.

DES BUDGETS VÉLO PAR HABITANT VARIABLES SELON LA TAILLE DES INTERCOMMUNALITÉS (2019)

Le budget vélo moyen mobilisé par les intercommunalités s'élève à 9,51€ par an et par habitant. Il varie fortement en fonction de la taille des EPCI.



Budget vélo moyen par habitant et par taille d'EPCI (2019)



Source : [Enquête Territoires, Vélo et Territoires avec le soutien de l'ADEME](#) - 2019

¹ Pour demander une modification du schéma contactez la direction aménagement du territoire de l'agglomération au 05 55 41 04 48 / developpement.durable@agglo-grandgueret.fr

DIAGNOSTIC

Territoire

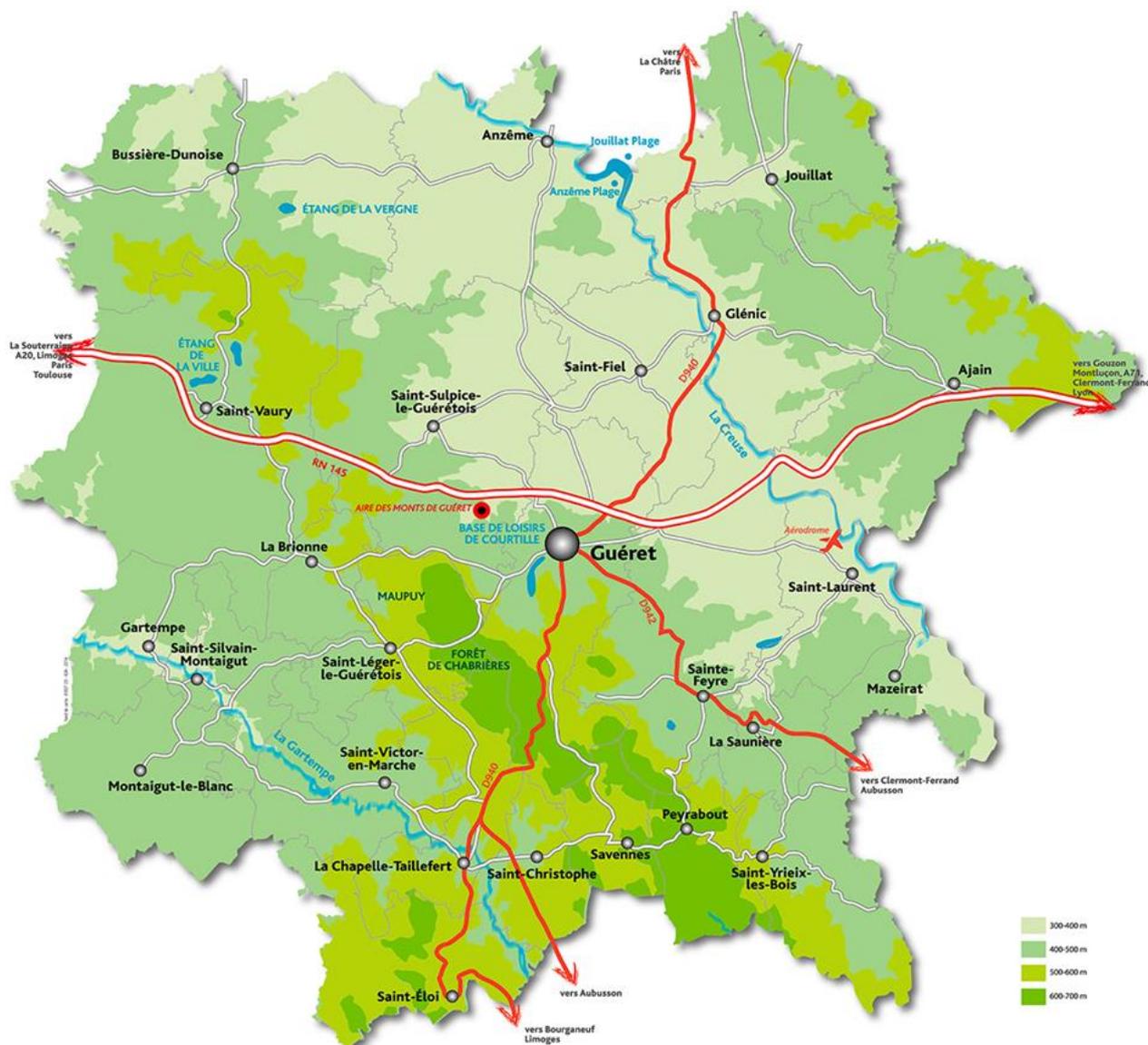


FIGURE 1 CARTE GENERALE DU TERRITOIRE

La Communauté d'Agglomération du grand Guéret est composée de 25 communes membres. Elle représente un territoire rural peu dense de 480 km². L'habitat est diffus et de nombreux villages sont présents.

Le territoire compte 29 588 habitants soit une densité de 62 hab/km². Selon l'INSEE, 14 258 emplois sont répartis dans 1 069 établissements du territoire. La part de l'activité liée à l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale est de 23.6%.

Densité de population

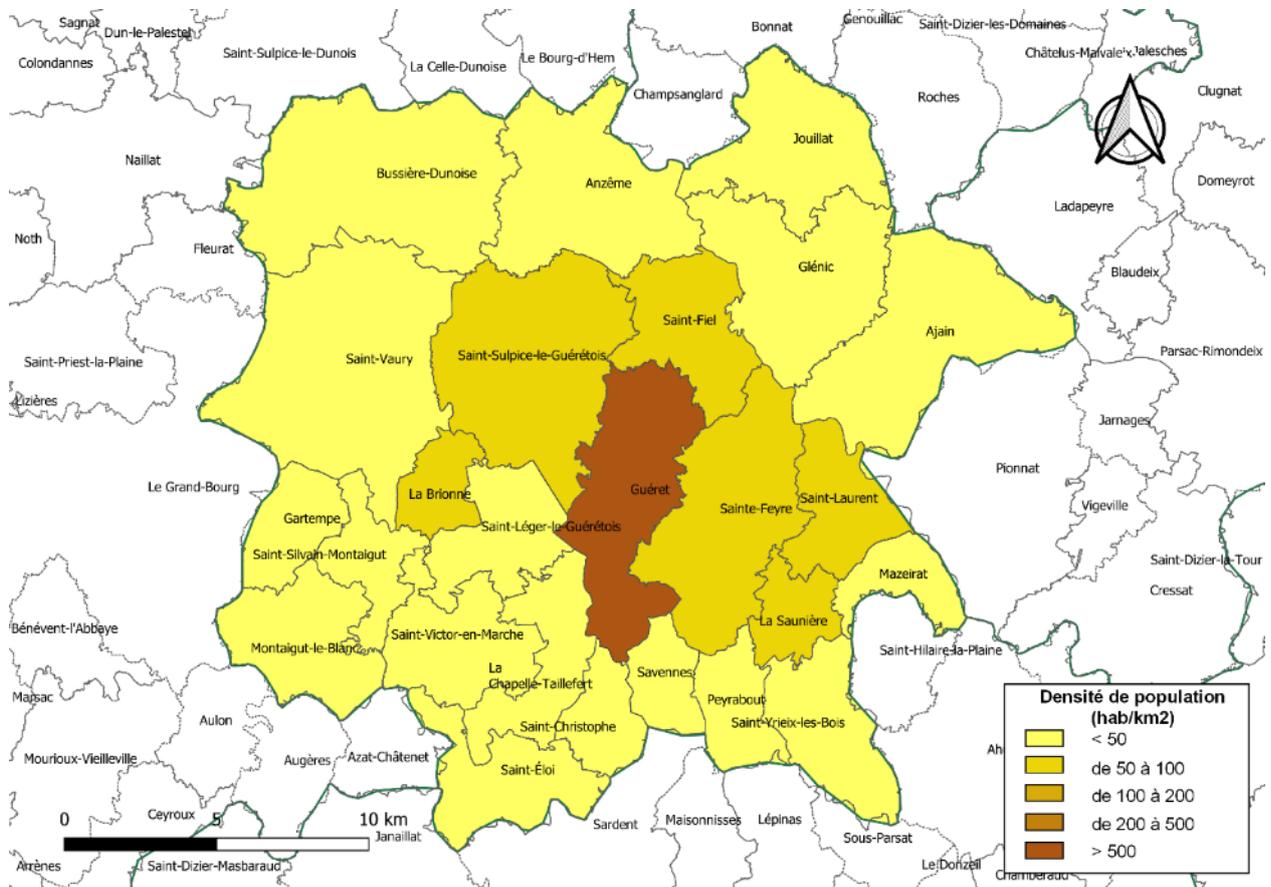


FIGURE 2 CARTE DE DENSITE DE POPULATION

Les presque 30 000 habitants du Grand Guéret sont inégalement répartis sur le territoire. Si Guéret compte environ 13 000 habitants, plusieurs communes ne comptent que 300 habitants ou moins. La densité de population est très disparate. Il y a 484 h/km² sur la commune de Guéret mais moins de 30 h/km² sur la moitié des autres communes.

Pôles générateurs de déplacement

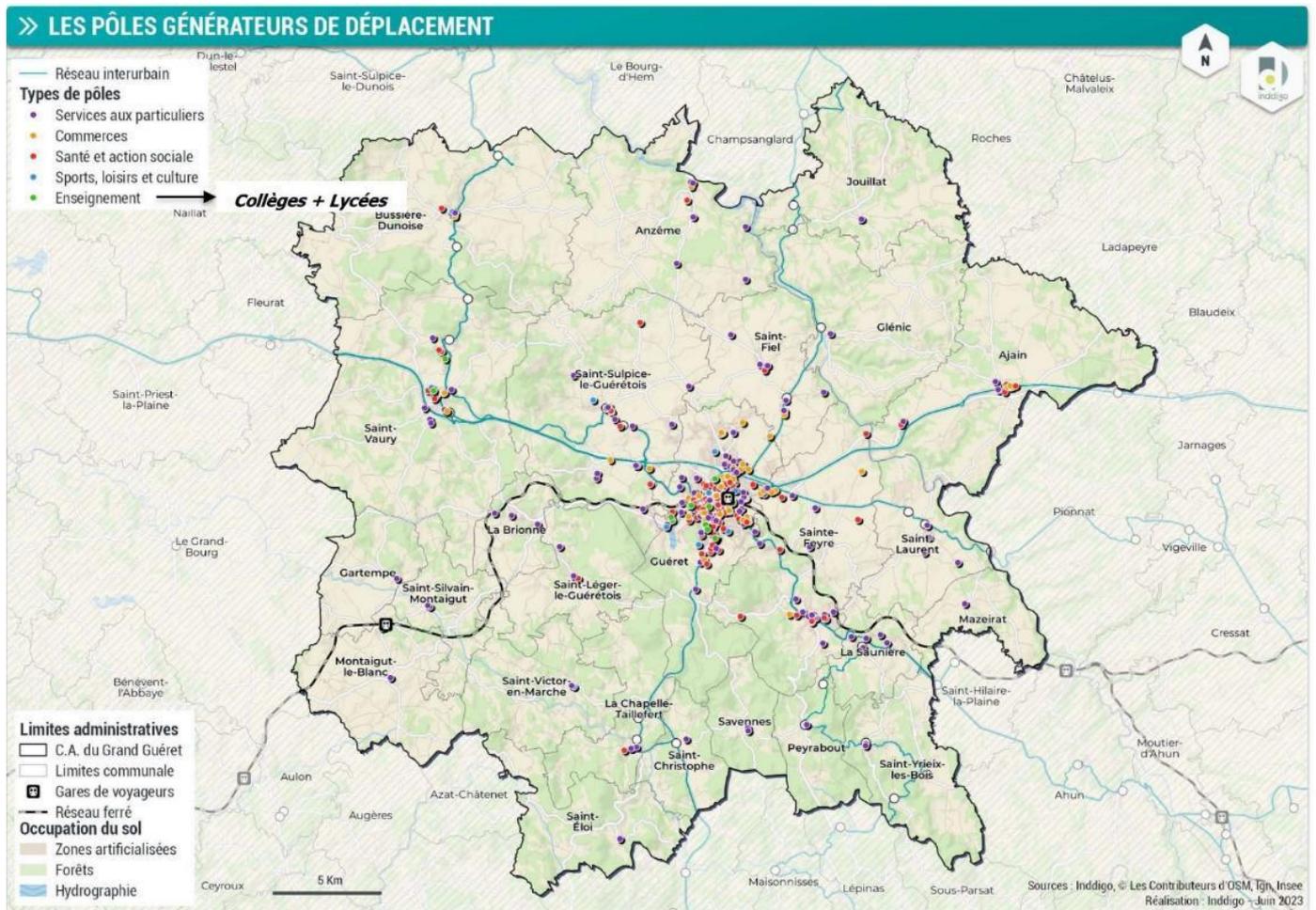


FIGURE 3 POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENT

Les pôles générateurs de déplacement sont fortement concentrés sur Guéret.

Quelques pôles sont également présents sur les communes de Saint-Vaury, Saint-Sulpice-le-Guéretois, Saint-Fiel, Ajain et Sainte-Feyre.

Le Réseau routier

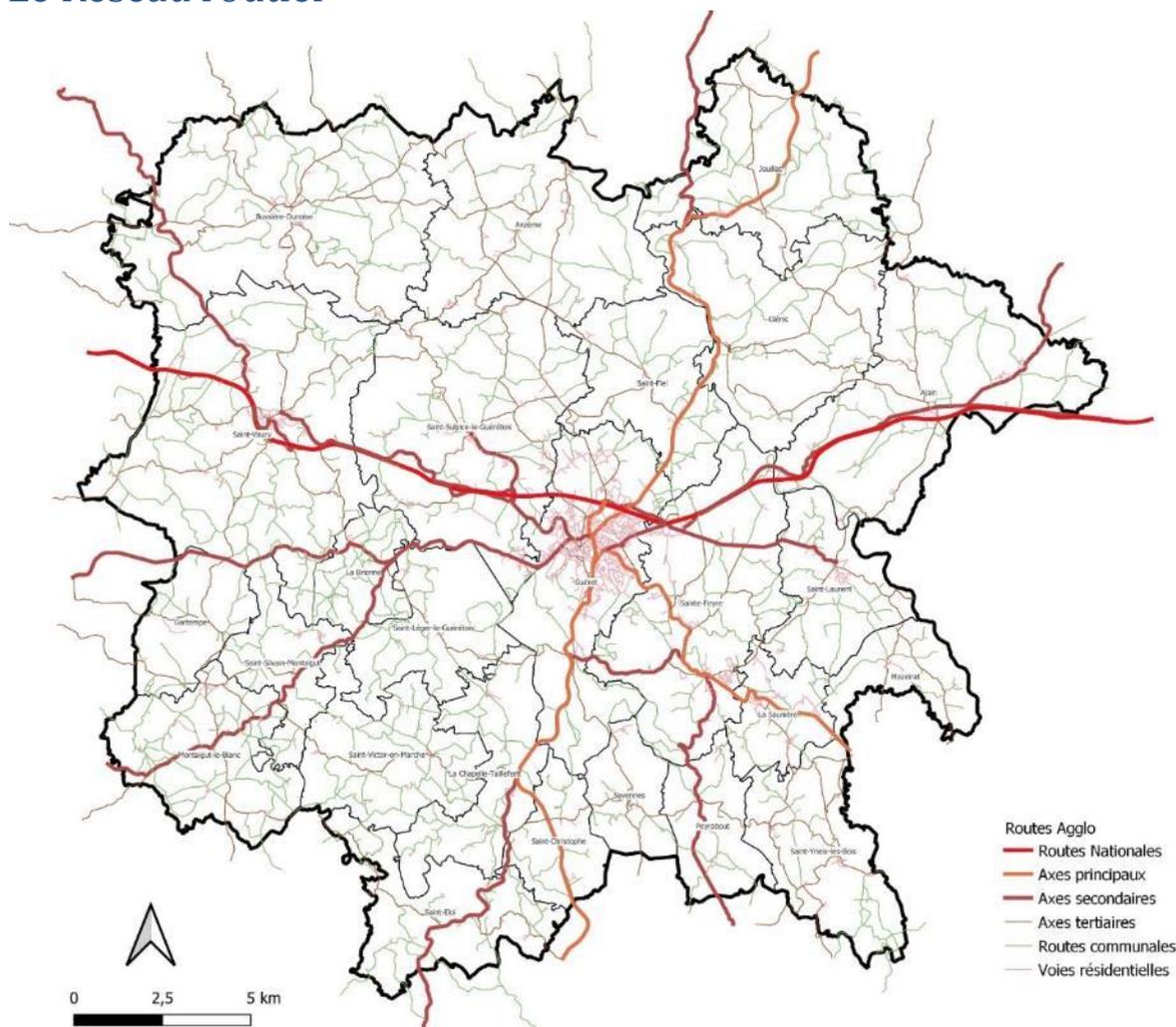


FIGURE 4 RESEAU ROUTIER

La RN145 traverse le territoire selon un axe Est/Ouest en passant par Guéret. Cet axe est principalement emprunté par des véhicules en transit. Il peut être franchi en une vingtaine de lieux sur l'Agglo.

Les axes départementaux principaux ou secondaires convergent tous vers Guéret :

Axes principaux :

- D940 du Nord au Sud entre Jouillat et la forêt de Chabrières
- D942 depuis Sainte-Feyre, La Saunière

En raison de la vitesse et du trafic, ces voiries ne peuvent être facilement utilisées pour une circulation sécurisée à vélo.

Axes secondaires :

- Guéret – Ajain (D100)
- Guéret - Saint-Laurent (D4)
- Guéret - La Brionne – Saint-Silvain-Montaigut – Montaigut-le-Blanc (D914)
- Guéret - Saint-Vaury (D63)

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024

- Guéret – Saint-Sulpice-le-Guéretois (D47)
- Sainte-Feyre – Peyrabout (D3)
- La Chapelle-Taillefert – Saint-Eloi (D940a)

Des routes départementales plus modestes relient les communes entre elles. Un réseau important de routes communales et de pistes complète l'ensemble. Ces voies sont intéressantes pour le développement des linéaires cyclables car elles représentent parfois un faible trafic et une vitesse limitée.

Voies ferrées

Le territoire de l'agglomération est traversé par une voie ferrée qui arrive du Sud-Ouest (depuis Limoges), passe par Guéret et repart vers le Sud-Est (direction Montluçon / Aubusson / Felletin). Il y a en moyenne 8 courses par jour dans chaque sens pour relier Limoges, 3 courses pour Montluçon et 2 courses pour Aubusson. Cette ligne TER n°25 dessert les gares de Guéret (72 000 voyageurs par an en moyenne 2015-2022) et de Montaigut (1100 voyageurs par an). Il est à noter que des voyageurs embarquent régulièrement leur vélo dans le train en gare de Guéret. En gare de Montaigut-le-Blanc un vélo stationne ponctuellement à proximité du quai.

Une interconnexion du réseau cyclable et des liaisons ferrées sera recherchée.

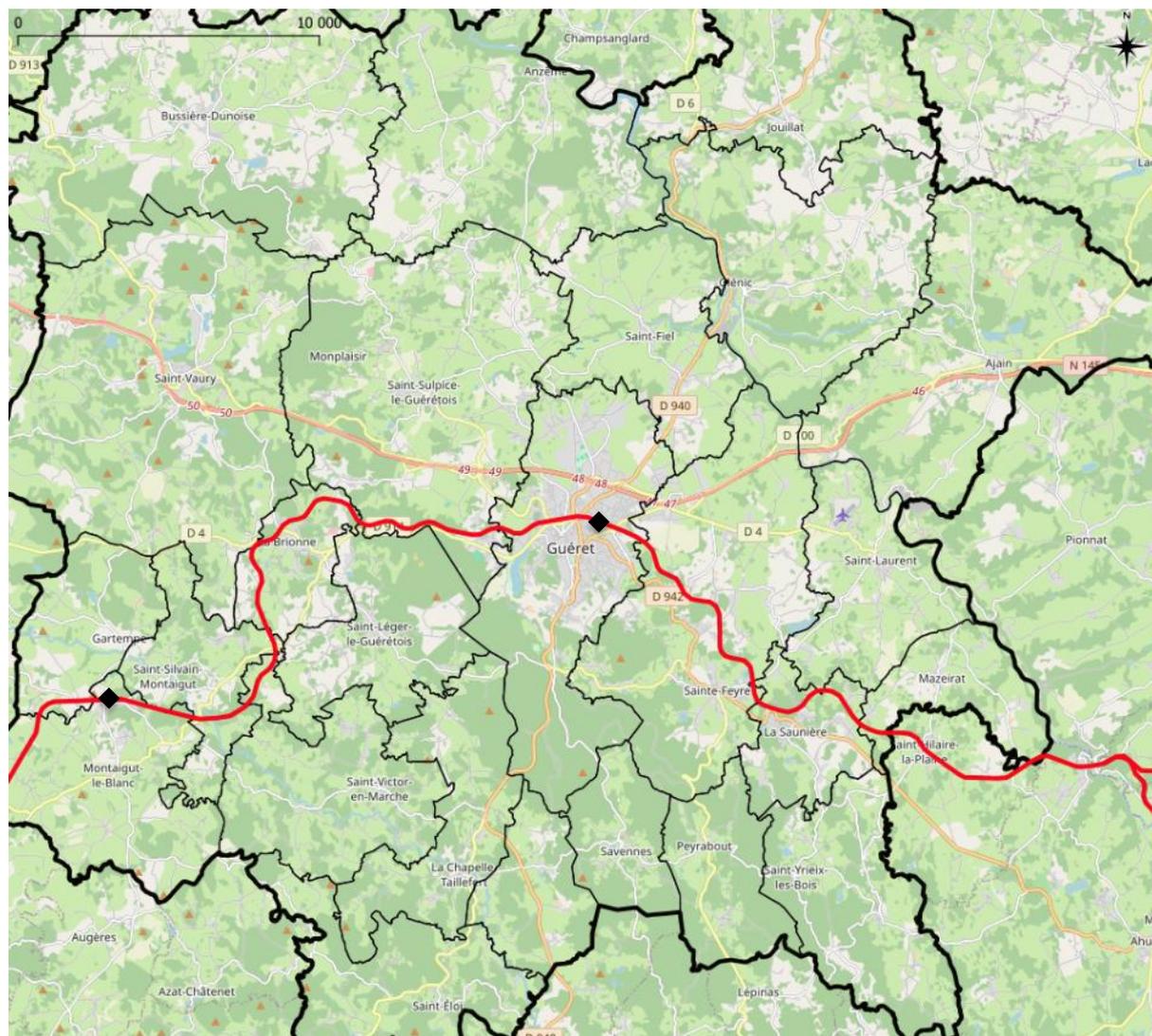


FIGURE 5 VOIES FERREES DU TERRITOIRE

Anciennes voies ferrées

Le territoire bénéficie de la présence de 2 anciennes voies ferrées qui partent de Guéret. Ces voies sont désaffectées, les rails ont été enlevés, seul le ballast est encore présent sur quelques sections. Les parcelles sont majoritairement publiques. Ces cheminements pourraient être utilisés pour créer des liaisons cyclables entre Guéret et certaines communes limitrophes.

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024

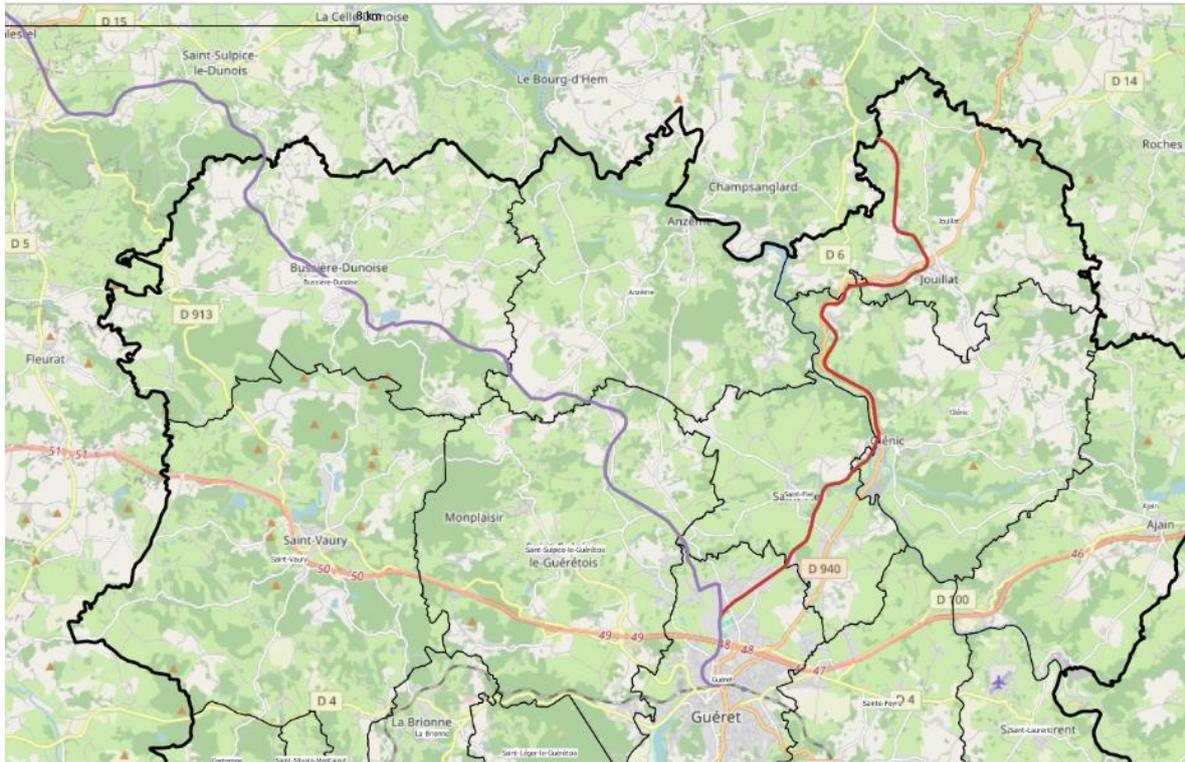


FIGURE 6 ANCIENNES VOIES FERREES



Guéret – Bussière-Dunoise



Guéret – Saint-Fiel-Glénic

Le relief

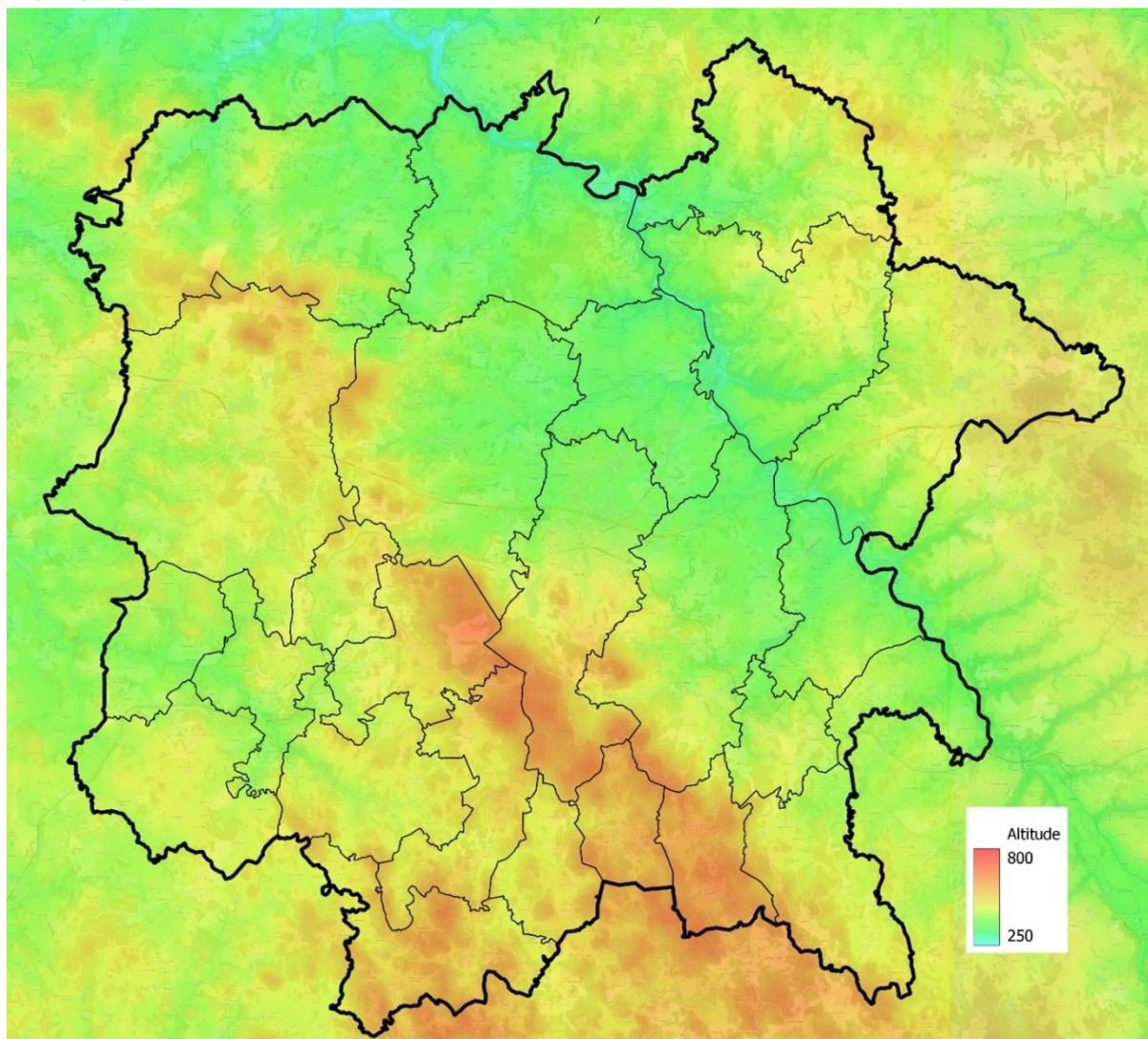


FIGURE 7 RELIEF DU TERRITOIRE

Le territoire de l'Agglo se caractérise par une topographie assez prononcée, ce qui peut constituer un frein pour effectuer certaines liaisons intercommunales à vélo.

Les Monts de Guéret traversent le territoire selon un axe Nord-Ouest / Sud-Est, du Puy des Trois Cornes à Peyrabout. Le massif du Maupuy et la forêt de Chabrières sont des obstacles pour les trajets à vélo entre Guéret et les communes du Sud-Ouest de l'Agglo.

Au Nord-Est, le franchissement de la vallée de la Creuse peut également être une contrainte pour rejoindre les communes de Jouillat, Glénic ou Ajain.

Dans le cadre du schéma vélo, ces contraintes seront à prendre en compte, mais pourront être pondérées grâce aux opportunités que présente le vélo électrique.

Les communes situées au Nord et à l'Est de Guéret pourront bénéficier d'un relief plus doux pour la mise en place de liaisons cyclables du quotidien.

Parts modales

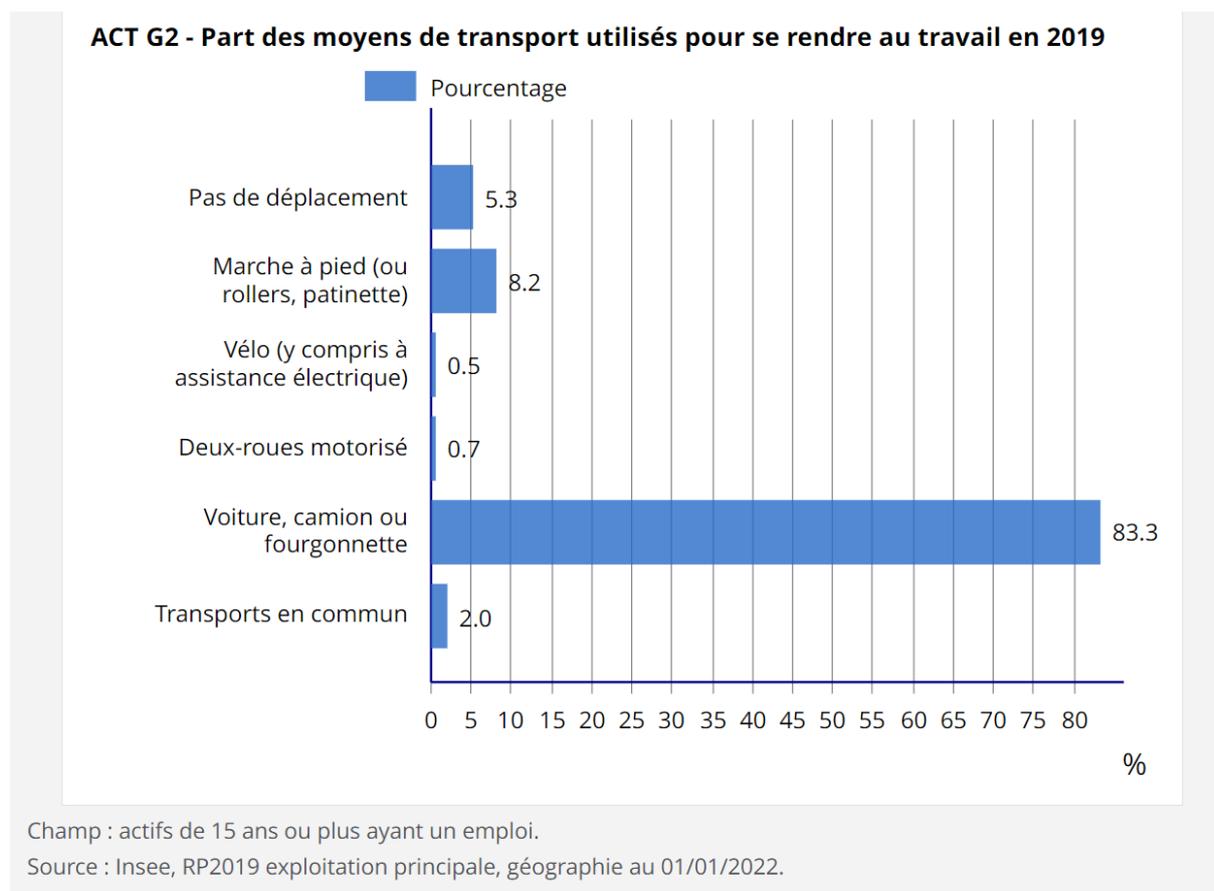


FIGURE 8 PARTS MODALES SUR LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION

Sur l'agglomération, le vélo représente 0,5% des trajets quand l'objectif national est de 12% pour 2030.

		Lieu de travail des actifs qui résident dans la zone		Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019					
		Ensemble	Dans la commune de résidence	Dans une autre commune	Pas de déplacement	Marche à pied	Vélo	2 roues motorisé	Voiture
CAGG	11 435	41,6	58,4	5,3	8,2	0,5	0,7	83,3	2,1
Ajoin	354	21,7	78,3	5,7	1,2	0	0,3	92,2	0,6
Anzême	238	11,2	88,8	2,6	1,7	0	2,6	92,7	0,4
Busière-Dunoise	363	31,9	68,1	7,8	4,4	0,3	0	86,2	1,4
Garlempe	49	16	84	12,1	2	0	0	85,9	0
Glénic	303	9,1	90,9	4,4	0	0	0,7	94,6	0,3
Guéret	4 929	72,6	27,4	6,1	16,5	0,9	0,7	72,3	3,5
Jouillat	179	20,9	79,1	11,5	2,2	1,1	0,5	84,6	0
La Brionne	184	12	88	3,8	0,5	0	0,5	95,1	0
La Chapelle-Taillefert	191	13,4	86,6	6,2	0	0	1,5	91,8	0,5
La Saunière	289	5,8	94,2	2,7	1,4	0	1,7	93,9	0,3
Mazeirat	44	6,8	93,2	6,8	0	0	2,3	90,9	0
Montaigut-le-Blanc	158	24,9	75,1	8,9	4,4	0	1,3	82,2	3,1
Peyrabout	61	13,6	86,4	6,8	0	1,7	1,7	88,1	1,7
Saint-Eloi	75	15,9	84,1	11,6	0	0	0	88,4	0
Saint-Fiel	518	10,8	89,2	2,3	1,6	0	0,8	94,7	0,6
Saint-Laurent	297	11,4	88,6	4,1	1,3	0	1,3	91,9	1,3
Saint-Christophe	65	12,3	87,7	6,2	0	0	0	90,8	3,1
Saint-Léger-le-Guéretois	174	14,9	85,1	4	0,6	0	0,6	93,7	1,1
Saint-Silvain-Montaigut	96	18,2	81,8	1,1	2,3	0	0	95,5	1,1
Saint-Sulpice-le-Guéretois	815	15,2	84,8	3,1	1,7	0,2	0,7	93,4	0,9
Saint-Vaury	679	34,6	65,4	6,2	3,8	0,1	0,6	88,2	1,2
Saint-Victor-en-Marche	161	13	87	2,5	1,2	0	0,6	95	0,6
Saint-Miex-les-Bois	97	17,3	82,7	2	1	0	0	96,9	0
Sainte-Feyre	1 021	20,1	79,9	4,2	2,5	0,5	0,3	91,5	1
Savennes	95	6,3	93,7	2,1	2,1	0	0	95,8	0

FIGURE 9 PARTS MODALES SUR L'AGGLOMERATION – DETAIL PAR COMMUNE

2 points principaux ressortent de l'analyse détaillée des parts modales :

- 72% des guéretois travaillent à Guéret alors que 72% utilisent leur voiture pour se déplacer. Ces trajets sont très majoritairement inférieurs à 4Km. Ils pourraient être remplacés par des déplacements à pied (actuellement 16.5%), à vélo (1.2%) ou en transport en commun (3.5%). Les freins fréquemment relevés pour les déplacements à vélo sont le relief et la dangerosité ressentie. Le problème du relief peut être compensé par l'utilisation du vélo électrique alors que la lutte contre le sentiment de dangerosité nécessite l'aménagement d'infrastructures dédiées au vélo.
- La part des déplacements domicile-travail à vélo depuis les communes limitrophes à Guéret (Saint-Fiel, Sainte-Feyre, Saint-Sulpice-le Guéretois,...) est quasiment nulle. Cette part pourrait être augmentée grâce à des infrastructures favorisant le vélo comme des véloroutes ou des voies vertes.

Les déplacements entre communes rurales (hors Guéret) sont actuellement trop peu nombreux pour justifier la mise en place d'aménagements favorisant le vélo.

Parts modales des déplacements Guéret / Guéret

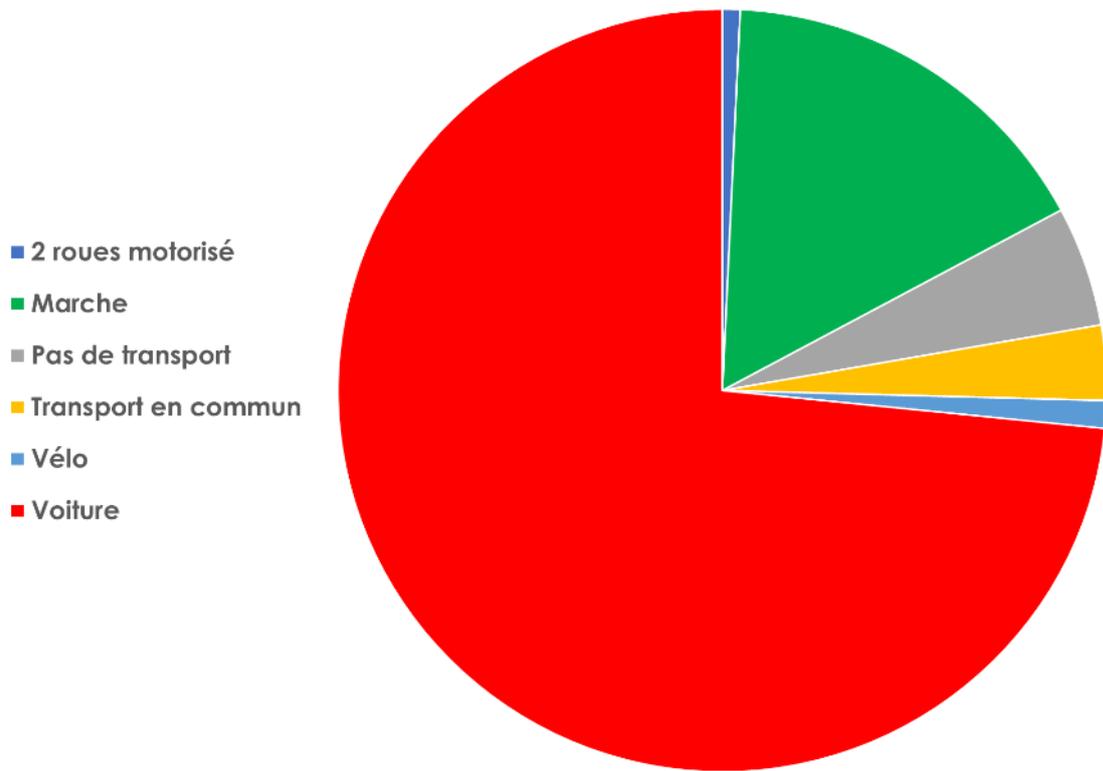


FIGURE 10 PARTS MODALES DANS GUERET

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024

Le service mobilité de l'Agglo a fait l'acquisition d'un appareil de comptage Telraam qui permet de différencier les véhicules lourds, légers, les vélos et les piétons.

L'appareil a été placé pendant 2 mois sur l'avenue la plus empruntée de Guéret, l'avenue Charles de Gaulle.

La part modale du vélo sur le mois de septembre 2023 est à 4% d'après cet appareil.

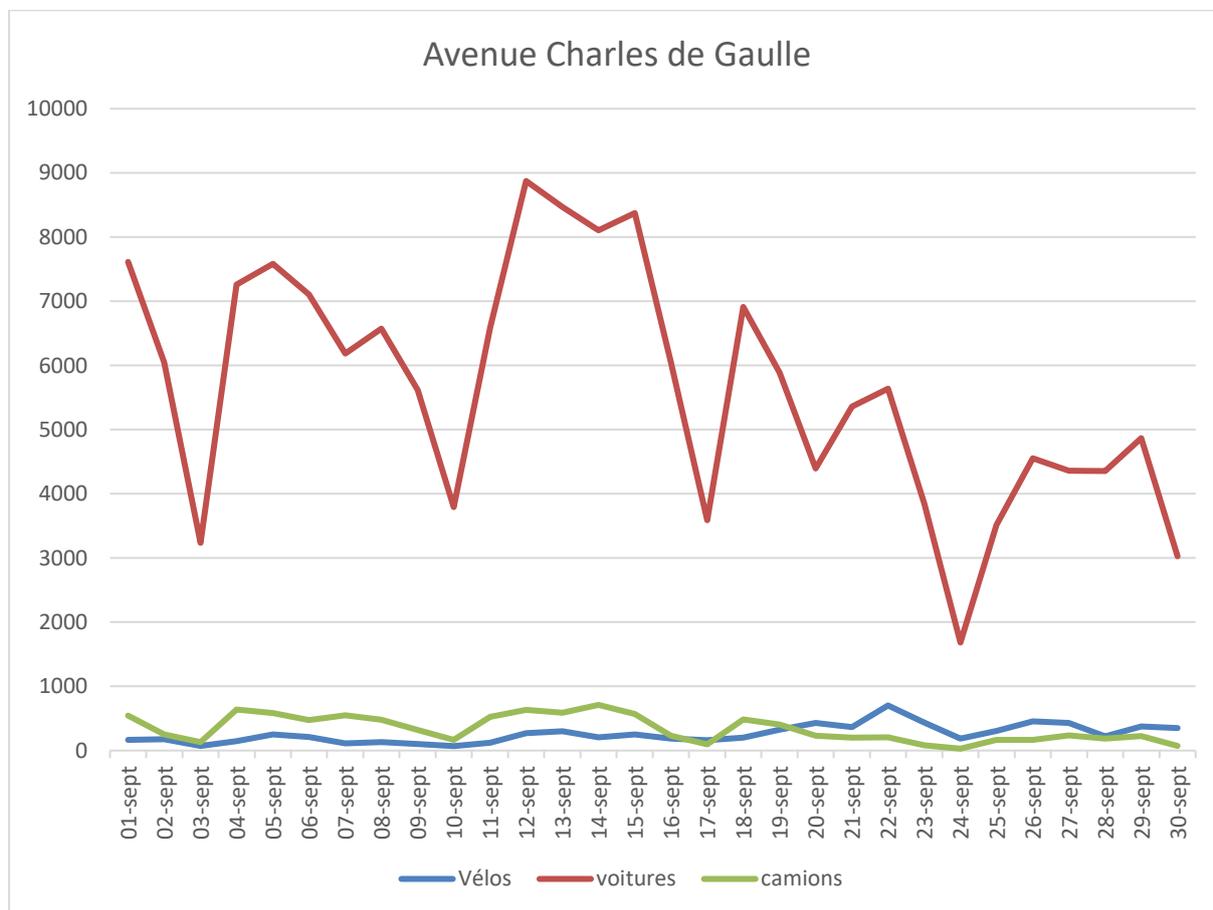


FIGURE 11 TRAFIC CHARLES DE GAULLE

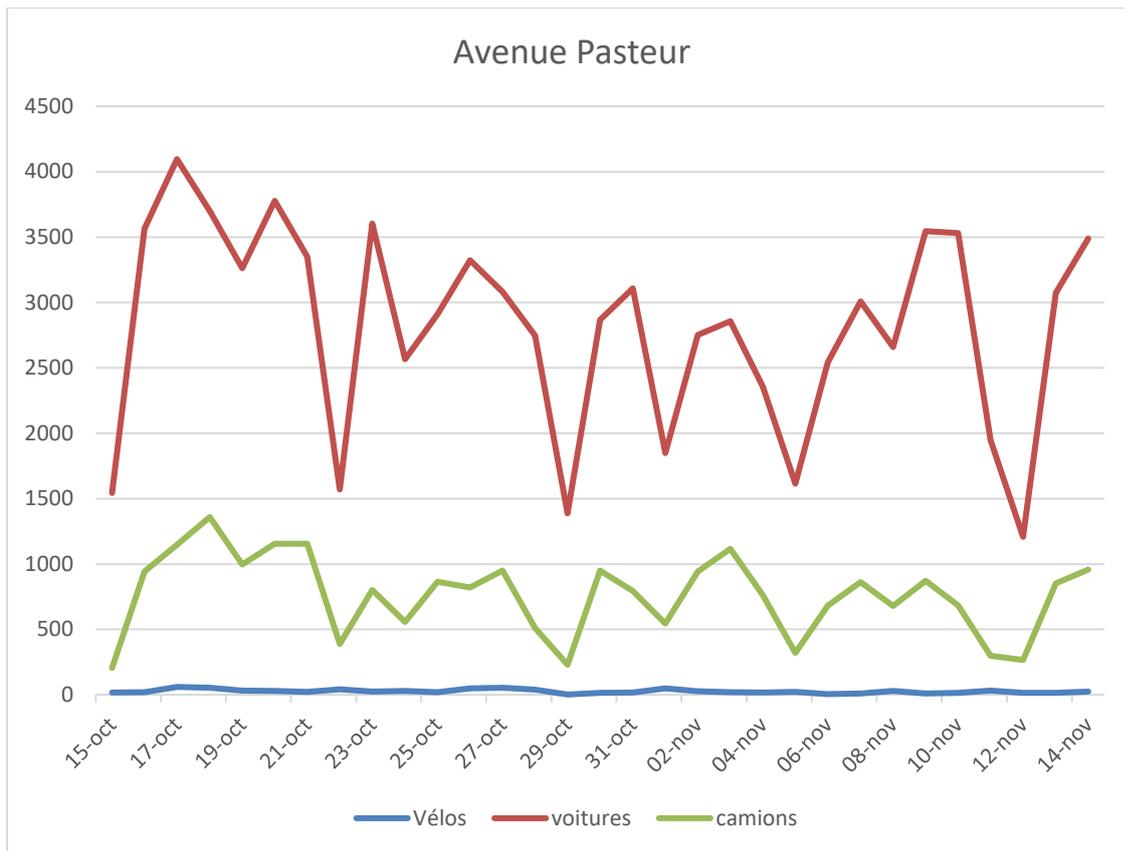


FIGURE 12 TRAFIC AVENUE PASTEUR

L'appareil a ensuite été placé pendant 2 mois sur l'avenue Pasteur, un des axes permettant l'entrée dans Guéret.

La part modale du vélo entre le 15 octobre et le 14 novembre 2023 est à 0.75% d'après l'appareil.

Les données de l'appareil sont en cours de finalisation. Des comptages manuels ont été effectués sur des périodes données afin d'évaluer la précision des données du compteur. Les parts modales déterminées par le compteur semblent fiables. Les nombres de véhicules comptés semblent cependant en deçà de la réalité.

Transports en commun

Transports urbains

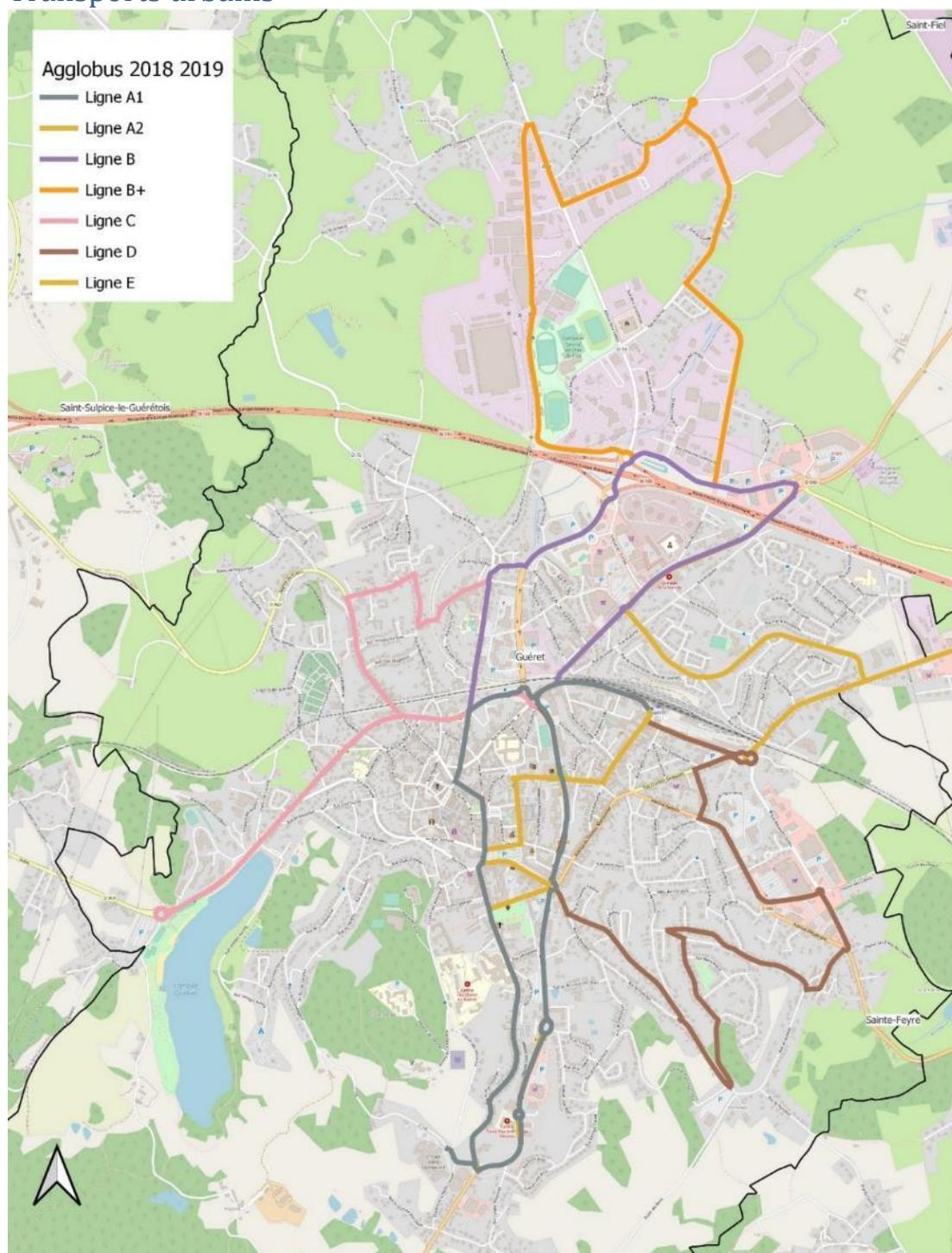


FIGURE 13 LIGNES DE L'AGGLOBUS

En 2024, le réseau Agglo'Bus est organisé autour de 4 services majeurs :

- 7 lignes régulières urbaines dans Guéret. Elles sont destinées à améliorer la desserte du centre-ville, relier la gare, les parkings et les établissements scolaires.
- 4 secteurs desservis par des navettes sur le Grand Guéret en Transport à la demande (TAD) ouvert à tous,
- Des services scolaires,
- Un espace dédié aux déplacements : l'Espace Mobilité situé dans la gare de Guéret.

Le réseau de transports publics de la Communauté d'Agglomération du Grand Guéret dessert les 25 communes du territoire et permet ainsi aujourd'hui :

- De rejoindre directement Guéret depuis les communes rurales,
- De rejoindre les EHPAD, établissements de santé et pôles de services du Grand Guéret depuis les communes rurales ou depuis Guéret,
- De rejoindre les pôles de services depuis les communes rurales,
- De faciliter l'accès au centre-ville de Guéret en proposant un mode alternatif à la voiture et d'en rendre plus accessibles les services (équipements, services publics, services de soins, commerces, établissements scolaires...)

L'agglo'Bus compte 7 lignes urbaines desservant Guéret. Les lignes urbaines fonctionnent toute l'année, même pendant les vacances scolaires, du lundi au vendredi entre 7h et 19h (avec des fréquences plus élevées en début et fin de journée) et le samedi entre 7h30 et 12h45, sauf les jours fériés.

- La ligne A1 est la boucle qui dessert, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, la ville dans sa partie sud. Elle part de la Gare SNCF, dessert Brésard, Carnot, Anna Quinquaud, Charles de Gaulle. Son parcours s'effectue en 19 minutes.
- La ligne A2 est la boucle qui dessert, dans le sens des aiguilles d'une montre, la ville dans sa partie sud. Elle part de la Gare SNCF et passe aux arrêts Fayolle, Hôtel de Ville, Montplaisir, Anna Quinquaud, Bourdan. Son parcours s'effectue en 20 minutes.
- La ligne B est la boucle qui dessert la ville dans sa partie nord. Elle passe par le collège Nadaud, l'avenue du Berry en partant de la Gare SNCF. Son parcours s'effectue en 14 minutes.
- La ligne B+ reprend la boucle de la ligne et dessert le parc d'activités. Son parcours s'effectue en 20 minutes.
- La ligne C est la boucle qui dessert la ville dans sa partie nord-ouest. Elle circule entre la Gare SNCF, Courtille, Beauregard et l'école Prévert. Son parcours s'effectue en 17 minutes.
- La ligne D est la boucle qui dessert la ville dans sa partie sud-est. Elle part de la Gare SNCF en direction des quartiers de Pommeil et de Ribière pour prendre l'avenue d'Auvergne et Alexandre Guillon à certains horaires. Son parcours s'effectue en 19 minutes.

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024

- La ligne E est la boucle qui dessert la ville dans sa partie nord-est. Elle relie la Gare SNCF de Guéret au quartier de Jouhet et revient par Charsat. Son parcours s'effectue en 14 minutes.

Transports à la demande (TAD)

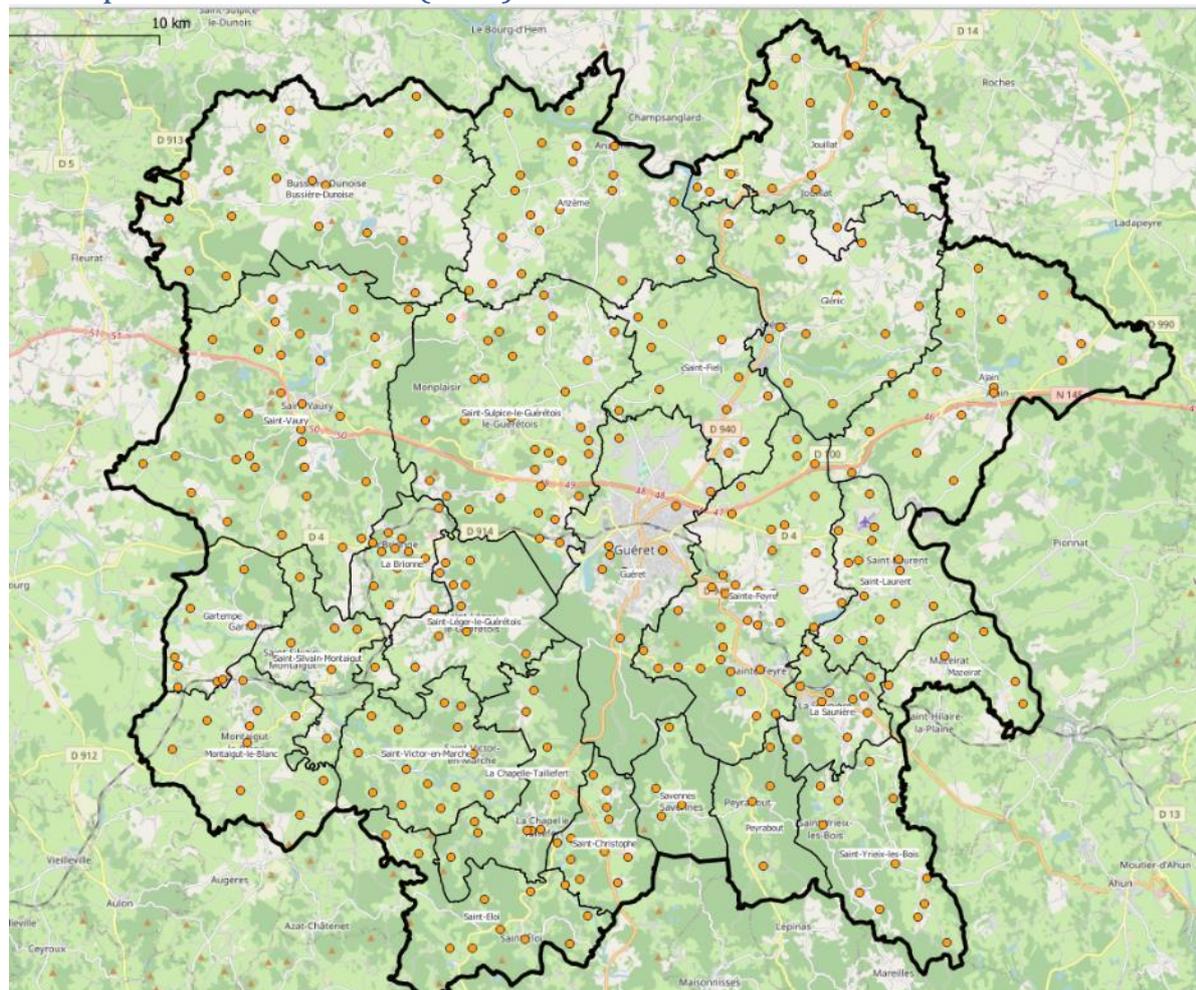


FIGURE 14 ARRETS TAD SUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLO

L'Agglo'Bus propose différentes navettes pour desservir le territoire. Elles se font en Transport À la Demande (TAD), fonctionnant sur réservation préalable, et sont ouvertes à tous. Il existe environ 350 arrêts TAD sur l'agglomération.

Les navettes complètent le réseau des lignes urbaines et répondent aux besoins du quotidien : aller faire ses courses, se rendre chez le médecin, faire ses démarches administratives...

Les habitants des communes peuvent ainsi :

- Rejoindre directement Guéret (gare SNCF ou Hôtel de Ville) depuis l'un des 4 secteurs du Grand Guéret (navettes Guéret) du lundi au samedi midi ;
- Relier Guéret aux EHPAD, établissements de santé et pôles de services situés sur les communes rurales (navettes EHPAD / santé) du lundi au samedi midi ;
- Accéder, à l'intérieur de chaque secteur, aux pôles de services ou de santé (navettes proximité) du lundi au samedi midi.

Lignes de cars régionaux

La région Nouvelle-Aquitaine opère un réseau de car sur le territoire qui vient en complément de l'offre ferrée et de l'offre de l'AggloBus. Elle a vocation à emmener des voyageurs sur de plus longues distances que l'AggloBus. 10 lignes régulières desservent le territoire de l'agglomération. Elles permettent de rejoindre : La souterraine, St Vaury, Aigurande, Montluçon, Evaux-les-Bains, Chénérailles, Aubusson, Auzances, Felletin, St Sulpice les Champs, Bourgneuf, Royères de Vassivière,

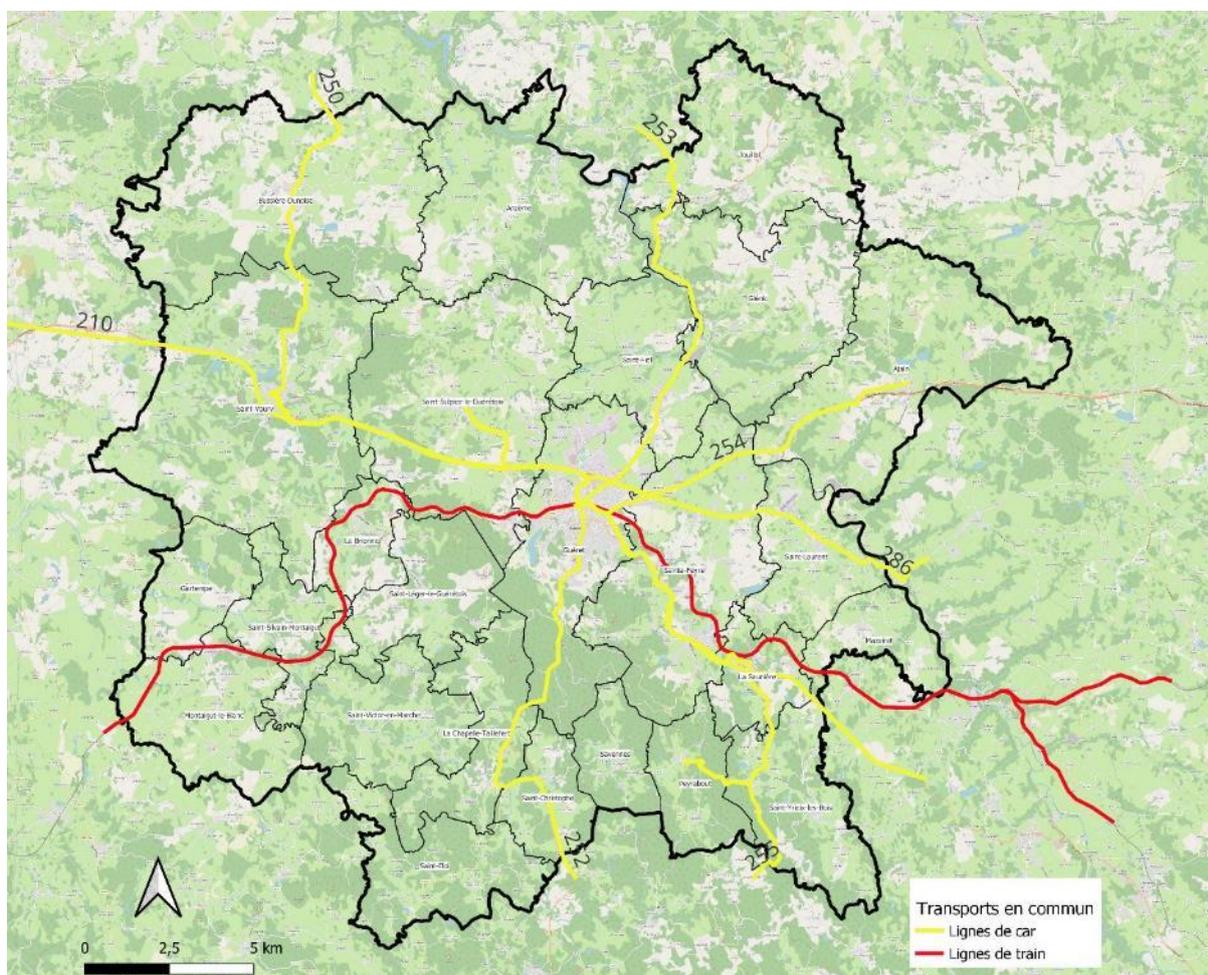


FIGURE 15 LIGNES DE CAR ET TRAIN

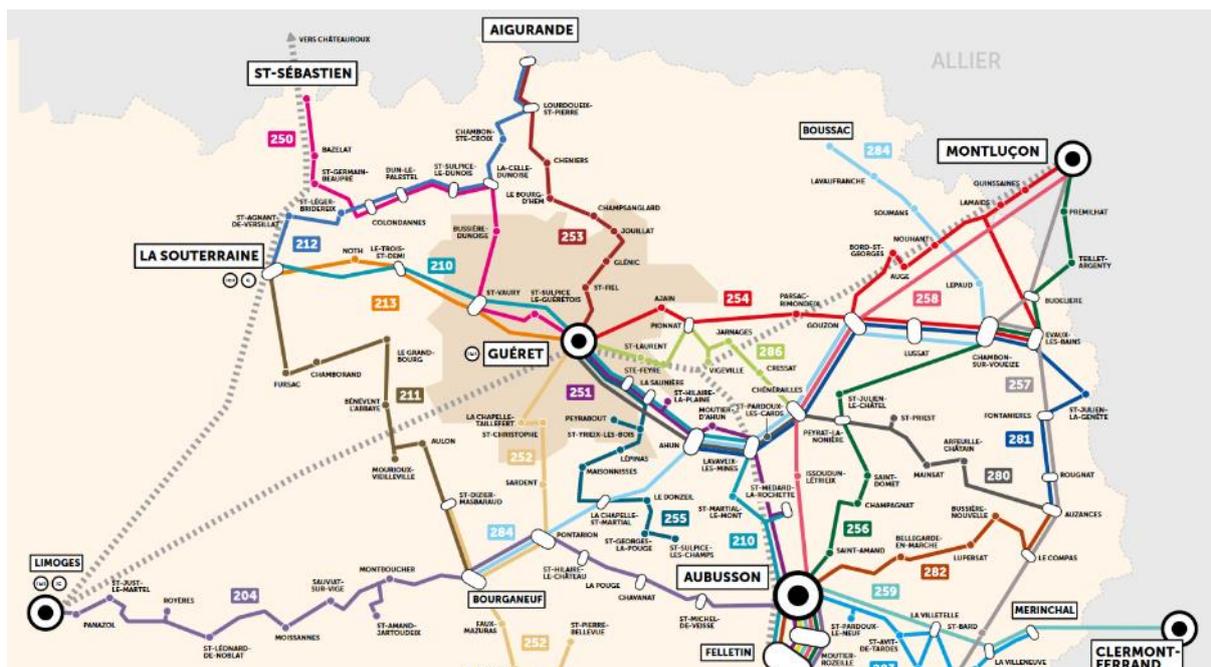


FIGURE 16 SCHEMA DU RESEAU DE CAR REGIONAL

Selon le décret n°2021-41 du 19 janvier 2021 relatif à l'emport de vélos non démontés à bord des trains de voyageurs, à compter de janvier 2021, tous les trains ou autobus neufs ou à rénover devront se doter d'un nombre de places minimales réservées aux vélos non démontés. Pour les services régionaux, le décret établit un nombre *minimum correspondant à 2 % du nombre total de places assises fixes*. Ce nombre minimum ne peut être inférieur à quatre places et ne peut dépasser huit places.



Aménagements vélo existants

Stationnements

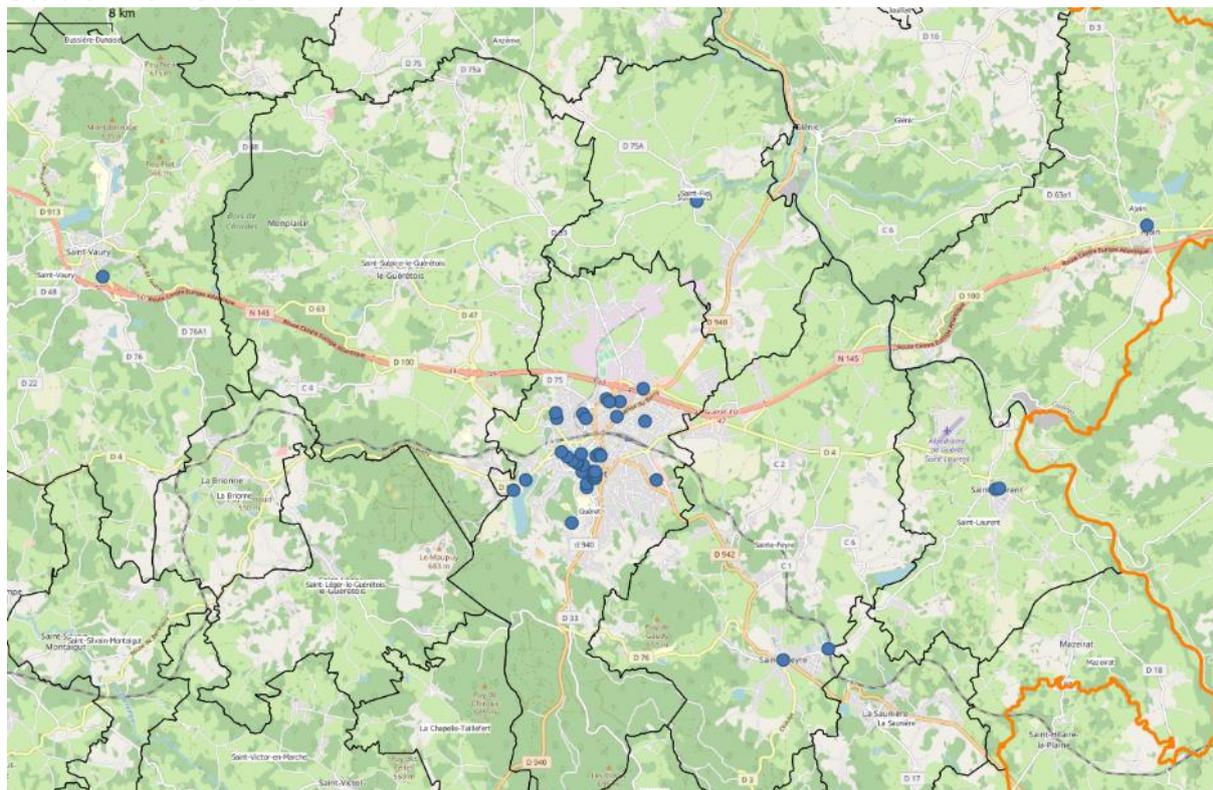


FIGURE 17 STATIONNEMENTS VELO EXISTANTS EN 2023 SUR L'AGGLO

Les stationnements vélos existants sont particulièrement concentrés sur la ville de Guéret. Ce point est noté comme un critère d'amélioration important dans le baromètre de la FUB de 2021. Le manque est notamment marqué aux abords de la gare. Il existe actuellement 250 places de stationnement vélos sur le territoire de l'agglomération.

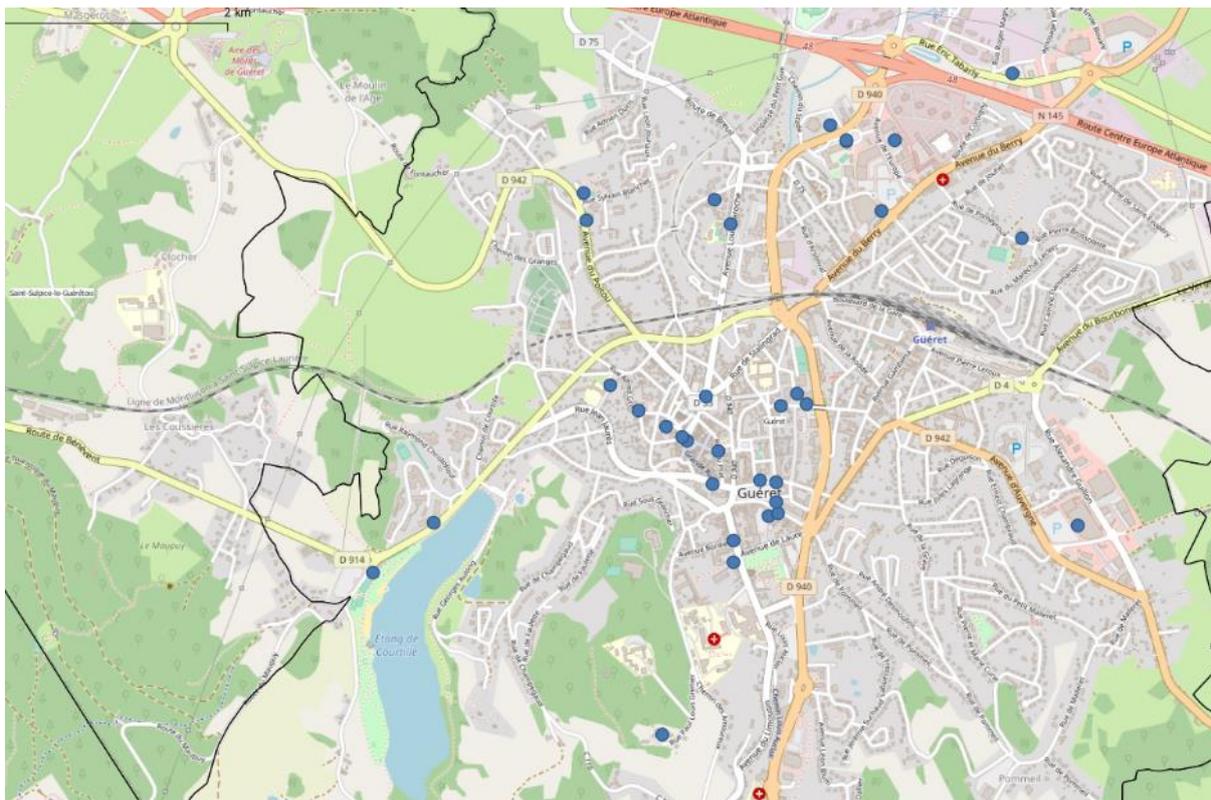


FIGURE 18 CARTE DES STATIONNEMENTS VELO EXISTANTS EN 2023 – ZOOM SUR GUERET



Plusieurs modèles coexistent à Guéret, dans l'ensemble leur qualité est bonne.

Il est à noter que le collège Martin Nadaud de Guéret est équipé d'un abri vélo construit par les élèves dans le cadre d'un projet pédagogique.



FIGURE 19 ABRIS VELO DU COLLEGE MARTIN NADAUD

Une consigne vélo comportant 6 emplacements est également présente à Courtille. Elle est ouverte à tous, mais est quasi exclusivement utilisée pour un objectif sportif (triathlon).



FIGURE 20 CONSIGNE VELO DE COURTILLE

Dans les communes, ou aux abords des commerces, les stationnements sont généralement constitués de système pince-roues, peu adaptés et en général peu utilisés.



FIGURE 21 SYSTEME DE PINCE ROUE, A EVITER

Linéaires

Aménagements utilitaires

Les pistes cyclables sont quasi inexistantes sur le territoire du Grand Guéret. En 2023, on ne compte qu'1,5 km de piste située exclusivement en zone d'activité au nord de Guéret, essentiellement sur la rue du Cros. Cette piste n'offre pas la largeur recommandée par le CEREMA, elle est parsemée d'obstacles (armoire électrique, bouche à incendie...) et est peu entretenue et donc peu utilisée.



FIGURE 22 PISTE CYCLABLE EXISTANTE RUE DU CROS

Aménagements de loisirs (boucles cyclables)

En dehors des nombreux circuits VTT destinés à une pratique de loisir sportif, 3 boucles locales cyclo ont été aménagées par le Grand Guéret, en collaboration avec le département de la Creuse. Ces boucles empruntent majoritairement des routes communales et départementales à faible passage.

D'autres boucles sont proposées sur le site de l'Office de Tourisme des Monts de Guéret et l'application de la Station Sports Nature mais elles ne sont pas balisées sur le terrain.

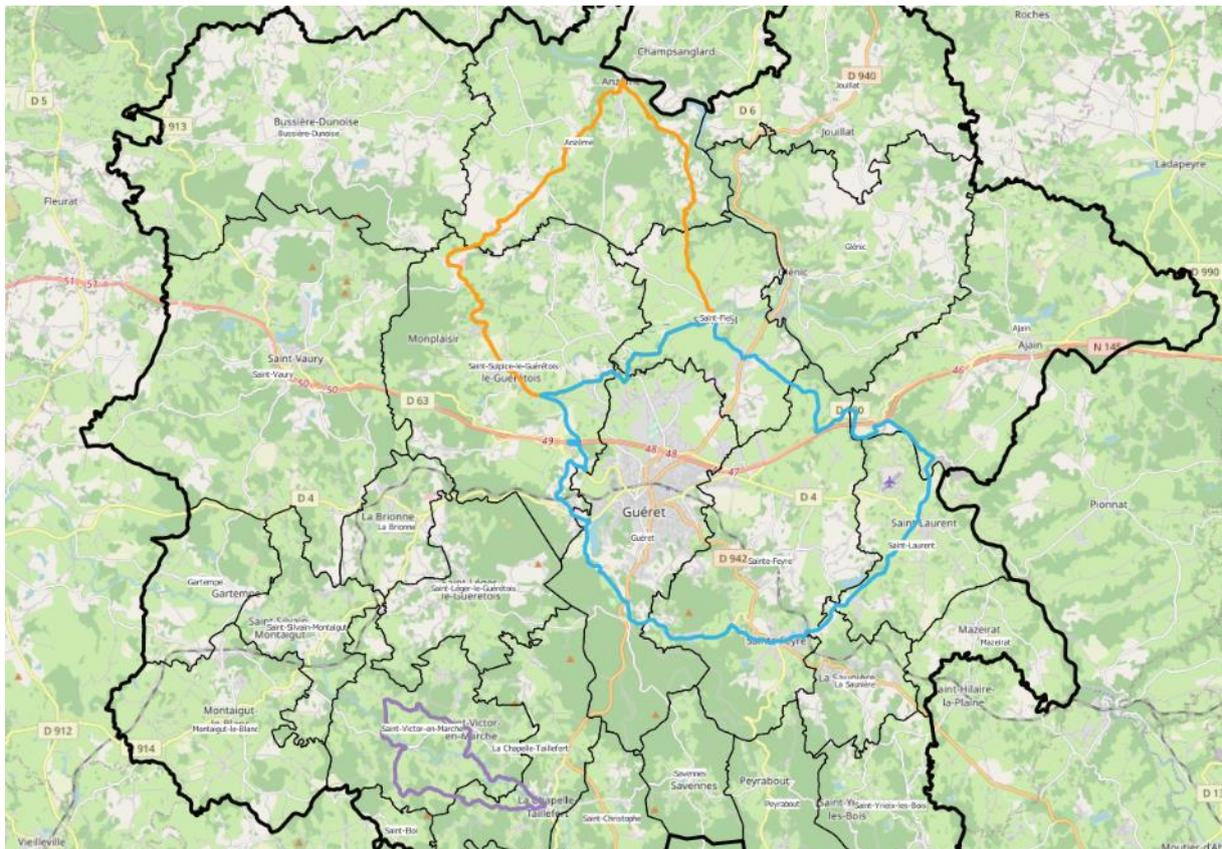


FIGURE 23 BOUCLES LOCALES CYCLISTES BALISEES - 2023

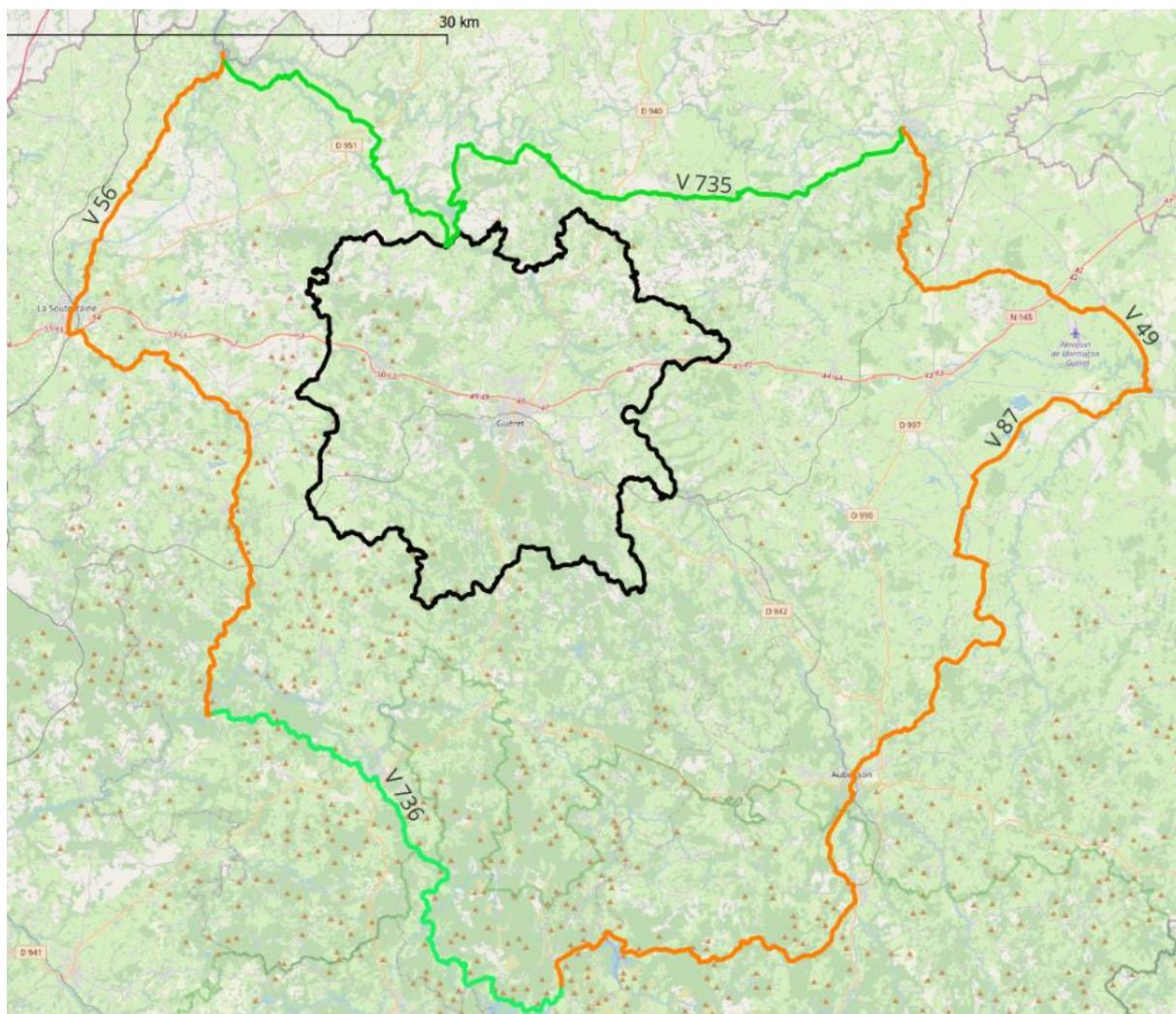


FIGURE 24 SCHEMA DEPARTEMENTAL DES VELOURUTES

Le département de la Creuse est traversé par quatre itinéraires identifiés sur le schéma national des véloroutes. Ces itinéraires sont situés en dehors de la Communauté d'Agglomération :

- La véloroute V56 (ex V90) a été aménagée en 2010 et relie sur 83 km les communes de Crozant à Saint-Martin-Sainte-Catherine. Elle a été depuis connectée au nord au département de l'Indre et au sud en Haute-Vienne, et bénéficie de l'image et l'attractivité de « l'itinéraire jacquaire – via Vézelay » (liaison Metz (57) à Estérençuby (64)).
- La véloroute V87 « La Vagabonde » – aménagée en 2012 - relie les communes de Chambonchard / Chambon sur Voueize / l'Etang des Landes / Aubusson / Felletin / Royère de Vassivière / Faux La Montagne. Sur 135 km, cet itinéraire relie l'Allier (aménagement réalisé jusqu'à Montluçon – extrémité du tracé V87) à la Corrèze (liaison de 140 km) pour se poursuivre dans le Lot puis le Tarn-et-Garonne jusqu'à Montech (total : 515 km).
- La véloroute V49 « Indre à vélo » a été aménagée en 2012. Elle se connecte au Cher puis à l'Indre. Elle connecte Chambon-sur-Voueize à Bréhémont (37) sur 348 km au total, dont 49 km en Creuse.

- La véloroute V93 a été aménagée en 2015. Elle connecte Royère-de-Vassivière à St Nazaire (44) sur 638 km dont 10 km en Creuse.
- Les liaisons V735 (liaison « Nord ») et V736 (liaison « Sud ») ont été créées fin 2014 pour compenser l'absence de connexion de l'itinéraire situé à l'Ouest du département, mais aussi pour offrir un tour complet de la Creuse aux pratiquants.

Zones 30

Guéret a mis en place une zone 30 en centre-ville. Cette zone est marquée par des panneaux. Elle est complétée par des zones de rencontre limitées à 20km/h et la zone piétonne située autour de la place du marché. Cette zone 30 pourrait cependant être complétée par des dispositifs de ralentissement. En effet, la limitation de vitesse n'est que rarement respectée comme en témoignent les relevés de vitesse que l'agglomération a effectué sur la place Bonnyaud (campagne Telraam du 01/01/2024 au 01/03/2024).



FIGURE 25 VITESSES RELEVÉES RUE EUGENE FRANCE DU 01/01/2024 AU 01/03/2024

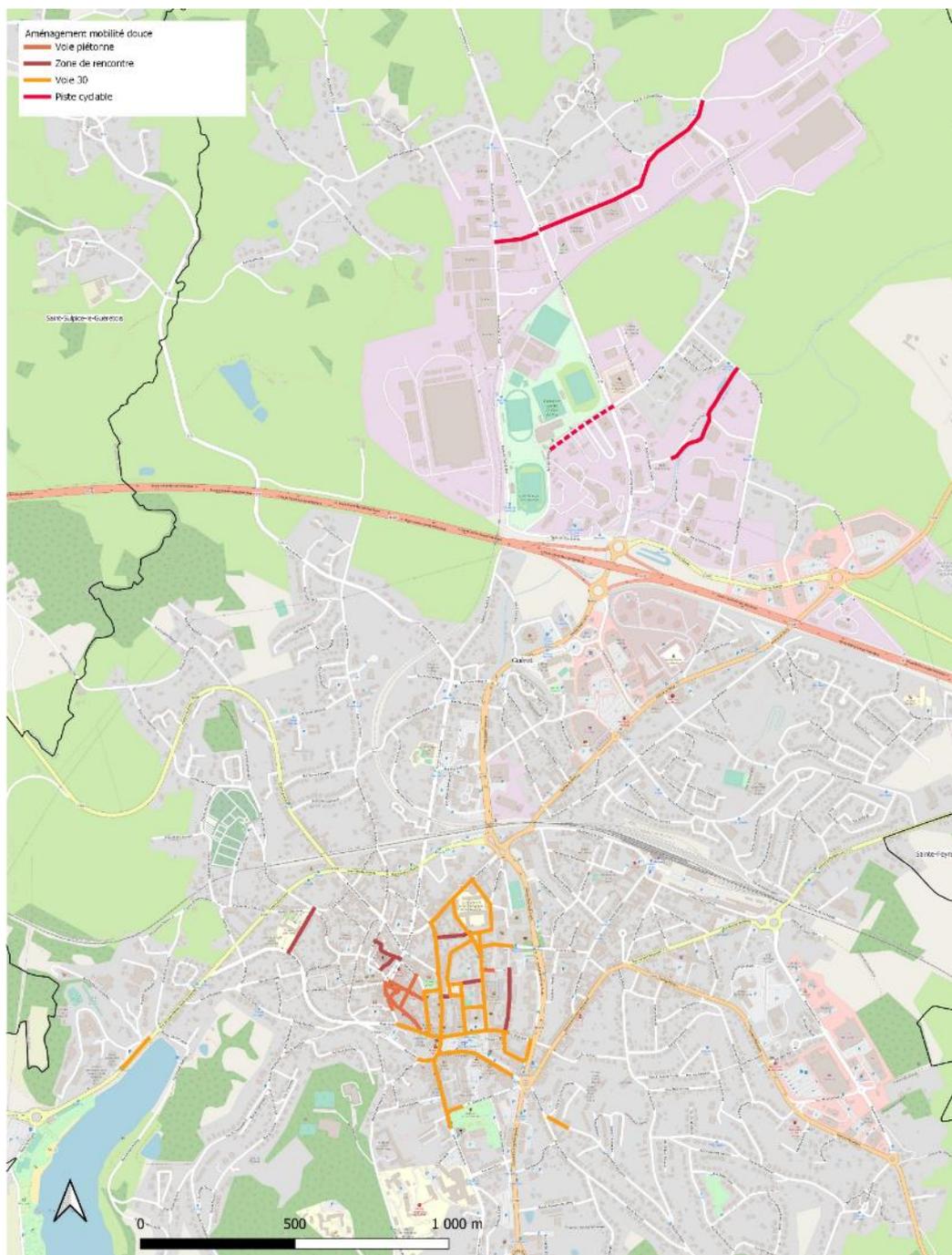


FIGURE 26 AMENAGEMENTS FAVORABLES AUX VELOS EXISTANTS

Services vélos

Les services vélos suivants sont présents sur le territoire et présentent une opportunité de développement du vélo comme mode de déplacement :

- Vélocistes (magasin de vente et de réparation de vélos) : Tand'aime, La boîte à vélo, Giant, Atomic vélo, Feu vert, Intersport, Sport 2000, Recyclabulle
- Atelier d'autoréparation vélo : Recyclabulle

Baromètre des villes cyclables

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) a organisé en 2017, 2019 et 2021, 3 baromètres des villes cyclables². Sur une échelle de 6 points, les usagers ont exprimé leur avis sur le sentiment de sécurité, le confort de déplacement, l'infrastructure cyclable, les facilités de stationnement, l'utilisation du vélo dans les transports publics et les politiques publiques de promotion du vélo. L'enquête était ouverte par internet durant 3 mois. Les communes finalement classées sont celle ayant enregistré un minimum de 50 réponses de cyclistes sur cette période.

Ainsi, sur l'agglomération, seule la ville de Guéret a été classée. Elle l'a été en 2019 (65 réponses) et en 2021 (80 réponses) mais pas en 2017.

Les résultats de ce baromètre, vu la méthode employée, sont à prendre avec précaution. Ils ne donnent que le ressenti des répondants et ne sont donc pas des données objectives. Ils donnent cependant plusieurs points intéressants :

- Les usagers ont indiqué plusieurs endroits sur lesquels ils souhaitaient de nouveaux stationnement vélos (centre-ville, gare, centre commercial av de l'Europe ...)
- Les usagers ont indiqué les points noirs (rond-point de la Gane, rond-point Arfeuillère)
- Le climat vélo ressenti a été noté « très défavorable » les deux fois
- Le manque d'infrastructures vélo en général est notable et les répondants souhaitent fortement que la collectivité améliore ce point
- Il est facile de trouver un magasin / atelier de réparation vélo
- Les vols de vélo sont perçus comme plutôt rares

La prochaine édition devrait se tenir au printemps 2025. Les résultats de ce futur baromètre seront suivis pour évaluer l'impact des actions mises en œuvre depuis 2023 sur le territoire.

² <https://barometre.parlons-velo.fr/>

STRATEGIE

Au vu des éléments de diagnostics présentés, les axes stratégiques suivants seront déclinés dans le programme d'action du schéma vélo pour les prochaines années :

Axe 1 : Développement de l'offre de stationnement vélo

- Poursuivre l'installation de supports de stationnements simples à proximité des pôles générateurs de déplacement
- Installer des stationnements vélo abrités devant les établissements scolaires
- Installer des stationnements abrités et sécurisés devant les 2 gares

Axe 2 : Aménagement de liaisons cyclables entre Guéret et les communes limitrophes

- Phase 1 (2024) : Liaison entre Guéret et Saint-Fiel
- Phase 2 (2025) : Liaisons entre Guéret et Bussière-Dunoise (tranche 1), entre Guéret et Sainte-Feyre, entre le centre de Guéret et la zone industrielle Nord
- Phase 3 (2026-2028) : Liaison entre Guéret et Bussière-Dunoise (tranche 2), entre Sainte-Feyre et La Saunière, Guéret et Saint-Laurent, Saint-Fiel et Glénic

Axe 3 : Etudes d'aménagements cyclables dans Guéret

- Etude de la liaison entre Centre-Ville et Martin Nadaud

Axe 4 : Promotion de l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien

- Campagnes d'affichages
- Animations autour du vélo

Axe 5 : Apprentissage du vélo à l'école

- Dispositif Savoir Rouler A Vélo (SRAV) auprès des élèves (CM1, CM2) de l'agglomération

PROGRAMME D' ACTIONS

Axe 1 - Développement de l'offre de stationnement vélo

Arceaux vélos

La Communauté d'Agglomération souhaite augmenter le nombre d'arceaux vélo pour à la fois augmenter l'offre de stationnement de courte durée (quelques heures - réponse au besoin des cycliste) et rendre visible le vélo dans l'espace public (réponse au besoin d'acculturation). Les emplacements sont choisis en priorité devant les pôles générateurs de flux (au point d'arrivée des usagers).

Arceaux installés sur l'agglomération en 2023

Dans le cadre du projet A VELO 2, une enveloppe de 3000€ était prévue pour l'achat de supports de stationnement à installer sur le territoire.

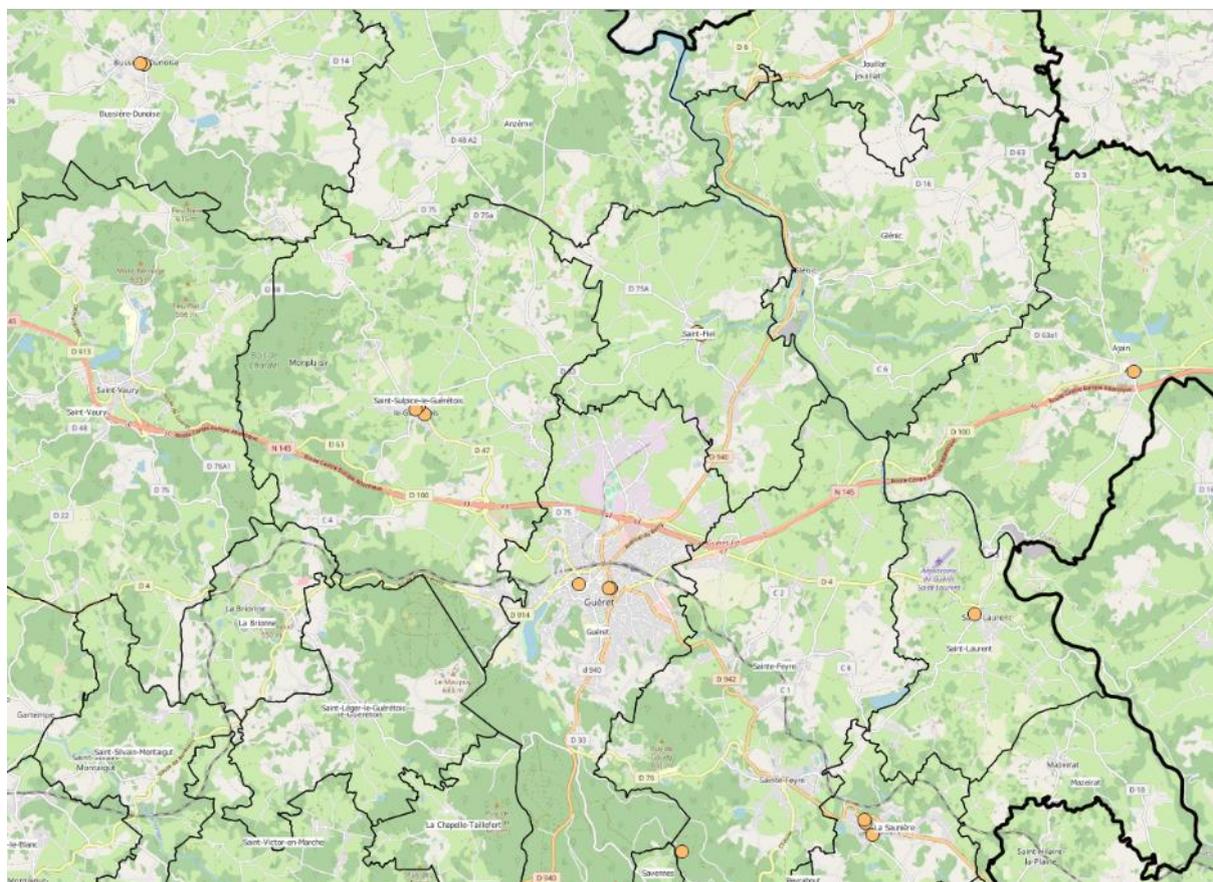


FIGURE 27 ARCEAUX INSTALLES SUR L'AGGLOMERATION EN 2023

Ces supports ont été achetés auprès d'une société locale et installés en décembre 2023 aux emplacements suivants :

- Ajain (2 supports place de la Poste)
- Bussière-Dunoise (2 supports devant les commerces du bourg)
- La Saunière (2 à la salle polyvalente, 1 place de la mairie)
- Guéret (4 à la quincaillerie et 1 à la crèche)

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024

- Saint-Fiel (3 devant les commerces du bourg)
- Saint-Laurent (2 devant la salle polyvalente)
- Saint-Sulpice-le-Guéretois (3 devant les commerces du bourg)
- Sainte-Feyre (2 au parc animalier)

Au vu des résultats du baromètre FUB 2021 cette action sera prolongée sur les prochaines années. L'objectif est d'installer 20 nouveaux arceaux en 2025.



FIGURE 28 ARCEAUX INSTALLES EN 2023

Projets sur la ville de Guéret

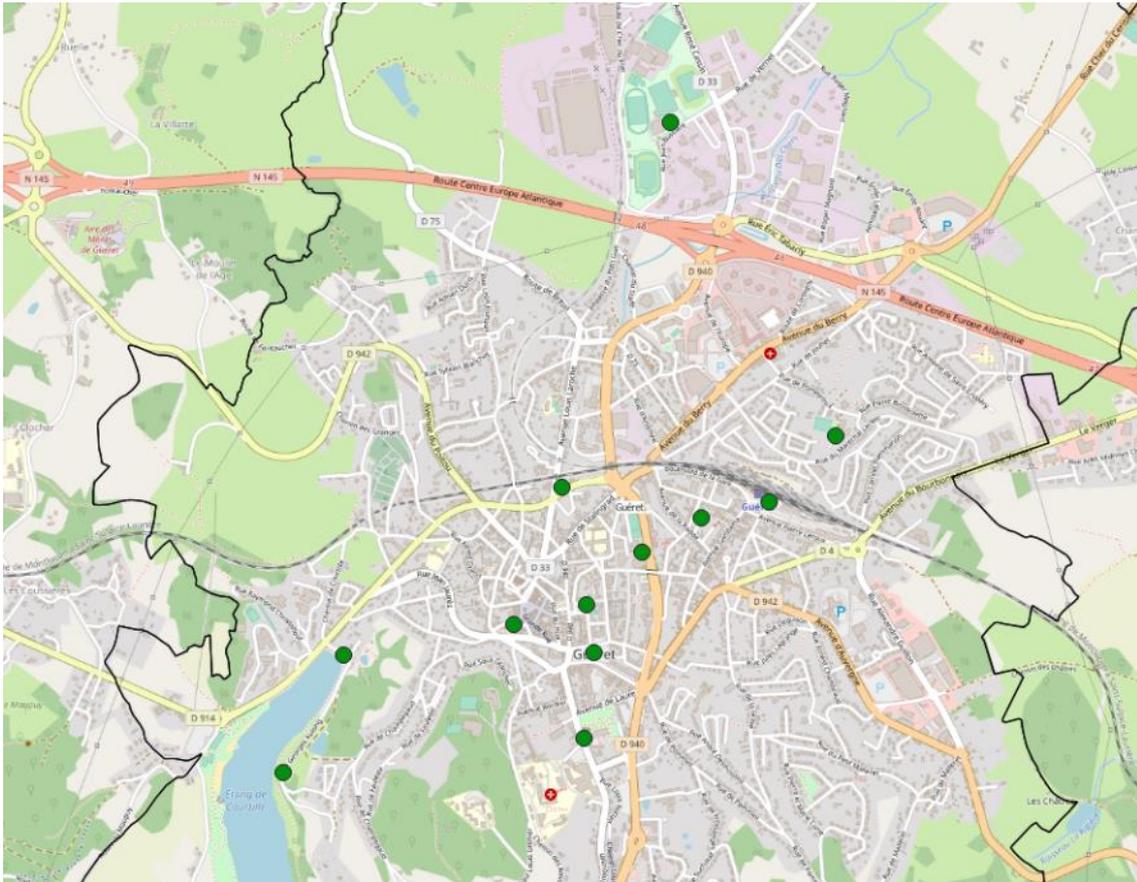
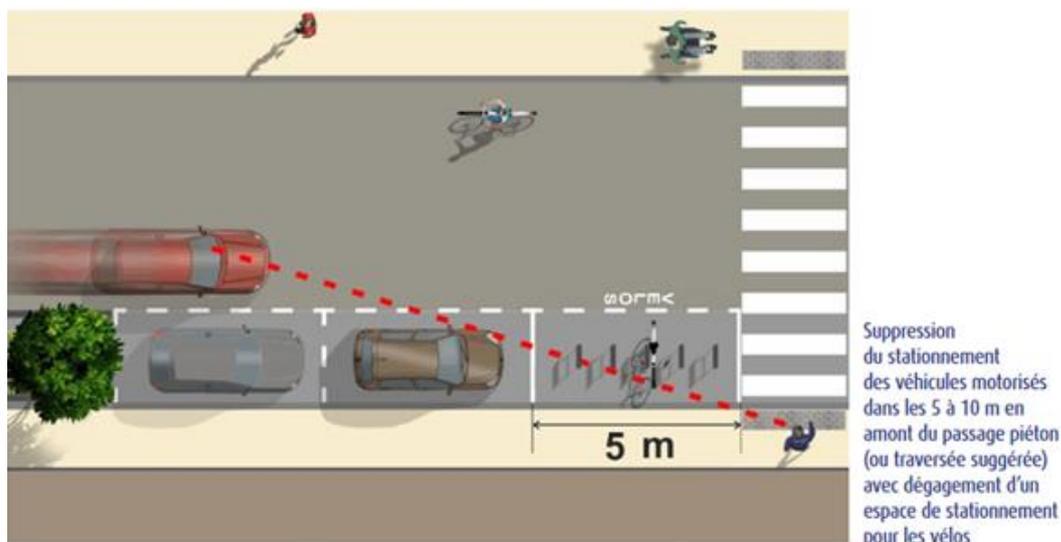


FIGURE 29 PROJETS STATIONNEMENT VILLE DE GUÉRET

Depuis quelques années, la ville de Guéret a aménagé des places de stationnements vélo. En collaboration avec la municipalité, des besoins en stationnements vélos supplémentaires ont été repérés sur la carte ci-dessus. Ils seront équipés en priorité lors des prochaines phases de travaux et en fonction des crédits disponibles. Des arceaux seront également installés sur les autres communes mais à ce jour, les besoins n'ont pas été cartographiés.

Sécurisation des passages piétons par pose d'arceaux vélos

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a instauré une zone tampon de cinq mètres en amont des passages piétons à l'intérieur de laquelle aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée. Certaines de ces zones tampons pourraient avantageusement être utilisées pour implanter des arceaux vélos. En effet, ceux-ci ne gênent pas la visibilité et permettent d'empêcher physiquement les stationnements gênants.



Cette disposition doit s'appliquer lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. **Attention, les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.**

Une étude sur une telle implantation d'arceaux vélos sera menée.

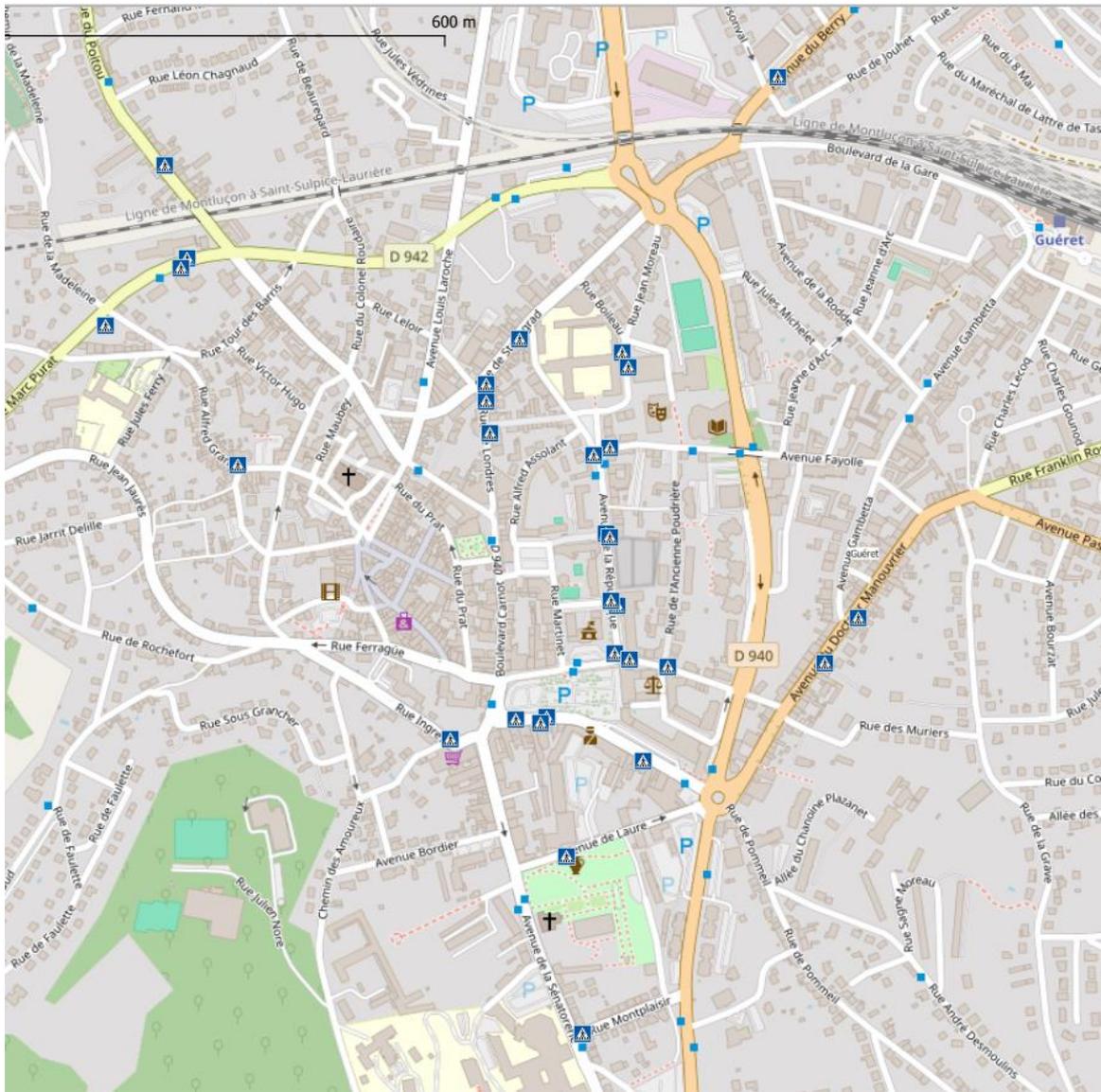


FIGURE 30 REPERAGE DES PRINCIPAUX PASSAGES PIETONS EN CENTRE-VILLE DE GUERET

Projet pour la suite du schéma

D'une manière générale, il est souhaité que chaque nouvel équipement public soit équipé d'au moins un arceau vélo.

Abris vélo

Le territoire souhaite installer des abris vélo pour augmenter l'offre de stationnement de moyenne durée (une journée complète - réponse au besoin des cyclistes). Les emplacements seront choisis en priorité devant les écoles, devant les gros employeurs (au point d'arrivée des employés) et là où des vélos sont stationnés même en hiver (protection à la pluie). L'objectif est notamment d'encourager l'usage « vélotaf ».

Abris en cours d'installation

Un premier abri sera installé mi-2024 devant le siège de la Communauté d'Agglomération.

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024



FIGURE 31 EXEMPLE D'ABRIS VELO

Projets pour la suite du schéma

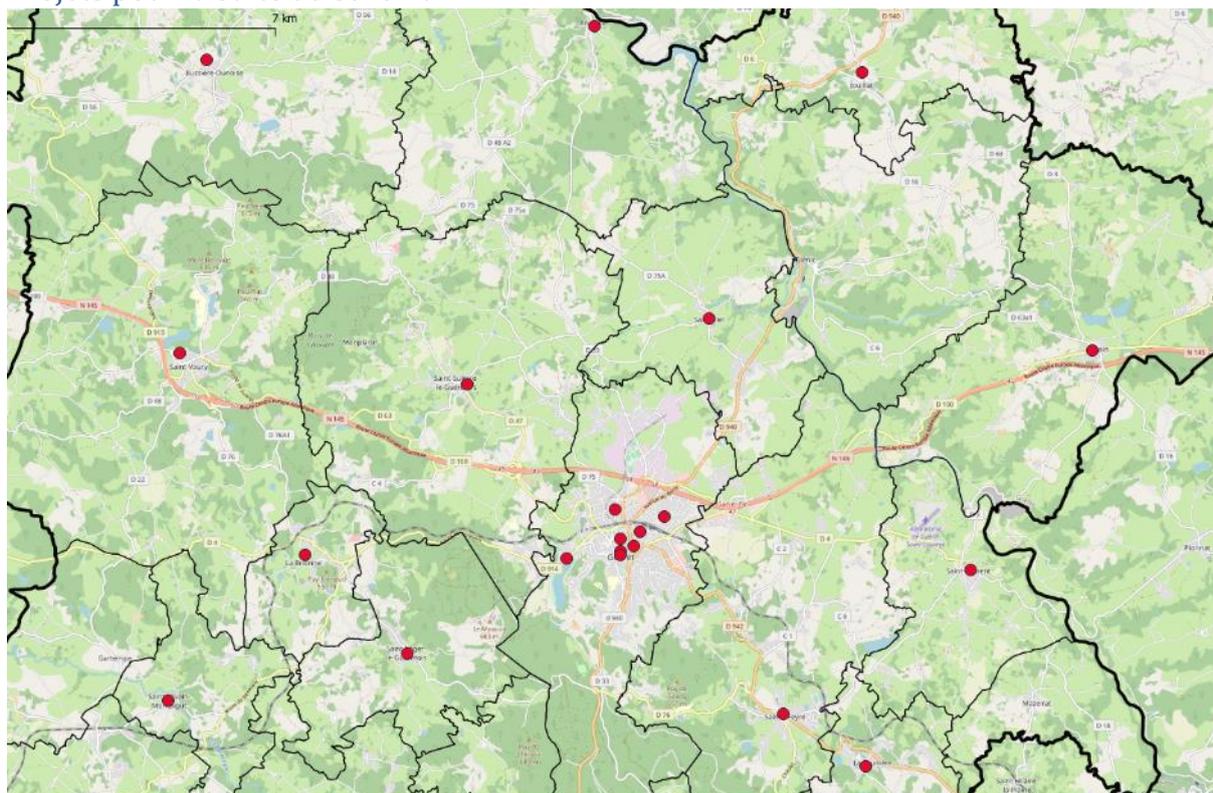


FIGURE 32 REPERAGE DES ABRIS VELO QUI POURRAIENT ETRE INSTALLES DEVANT LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES

En cohérence avec le déploiement du Savoir Rouler A Vélo (SRV), l'objectif dans un premier temps, est d'installer 21 abris vélos supplémentaires dans les établissements scolaires repérés sur la carte ci-dessus. Ce déploiement sera échelonné dans le temps en fonction des remontées de terrain (collectivité, équipe enseignante ...) et des crédits disponibles.

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024

Consignes vélo

Ce type d'équipement est adapté pour des stationnements, dont la durée peut être supérieure à 24h.



FIGURE 33 : EXEMPLE D'UNE CONSIGNE VELO

Projets pour la suite du schéma

Ce type d'équipement pourrait être installé devant les 2 gares en activité sur le territoire :

1. Gare de Guéret (72 000 voyageurs par an en moyenne 2015-2022)
2. Gare de Montaigut-Station (1 100 voyageurs par an)

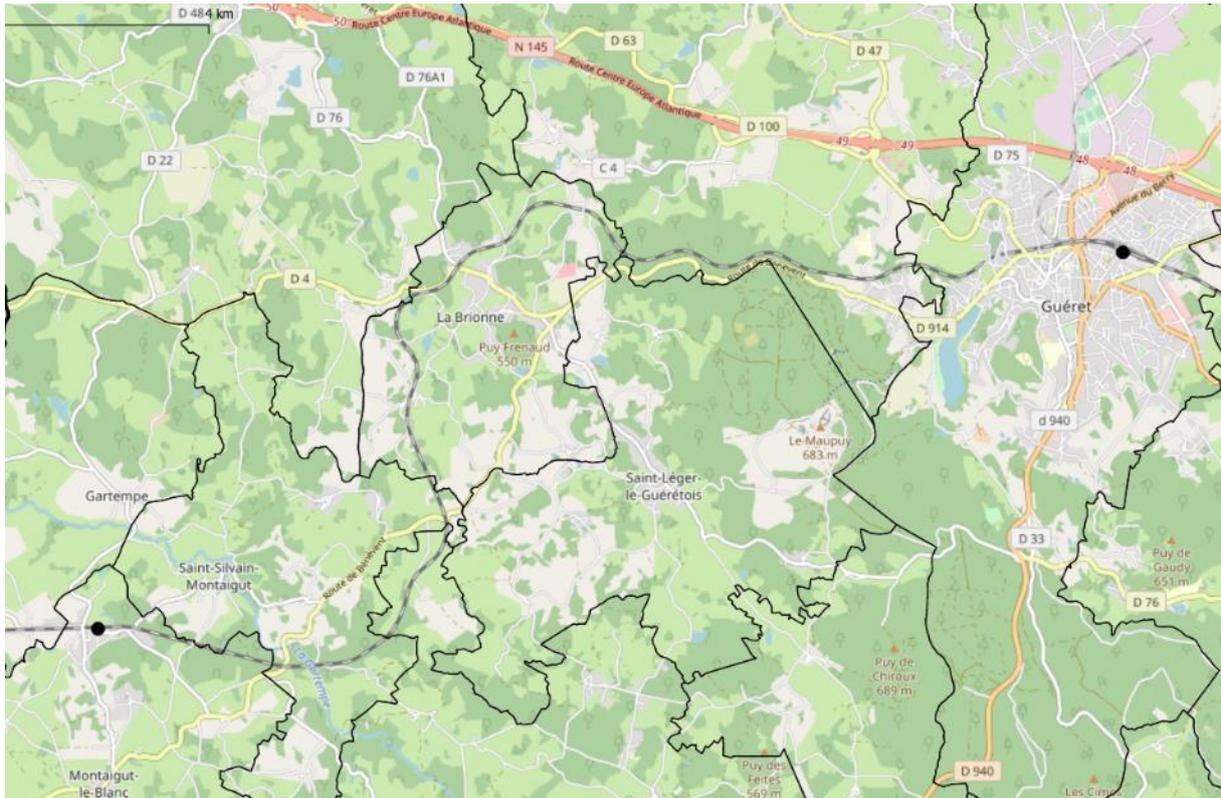


FIGURE 34 REPERAGE DES SITES A EQUIPER EN CONSIGNE VELO

Au vu du nombre de voyageurs par an, l'objectif prioritaire est d'équiper la gare de Guéret. La gare de Montaigut le Blanc pourra être équipée dans un second temps.

L'installation de consigne à vélos ou d'abris vélos sécurisés, à proximité ou dans les immeubles du centre-ville de Guéret sera envisagée. Il pourrait par exemple, s'agir de la création de locaux vélos sécurisés dans les parkings souterrains. Une attention particulière sera portée à la sécurité des locaux créés.

Axe 2 : Aménagement de liaisons cyclables entre Guéret et les communes limitrophes

Types d'aménagements

Les aménagements linéaires projetés respecteront au mieux les prescriptions techniques du CEREMA (par exemple le cahier « rendre sa voirie cyclable » de mai 2021 et l'ensemble des fiches disponibles ici : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements-recommandations-retours-experiences>), de vélo et territoire (par exemple le « cahier des charges pour le développement des véloroutes » de septembre 2023) et plus généralement des experts du secteur.

TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION				
Voici un tableau d'aide à la décision qui propose, en fonction de ces trois critères, le type d'aménagement cyclable à envisager :				
 VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)    		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

FIGURE 35 : EXTRAIT DES RECOMMANDATIONS DU CEREMA

Liaisons cyclables

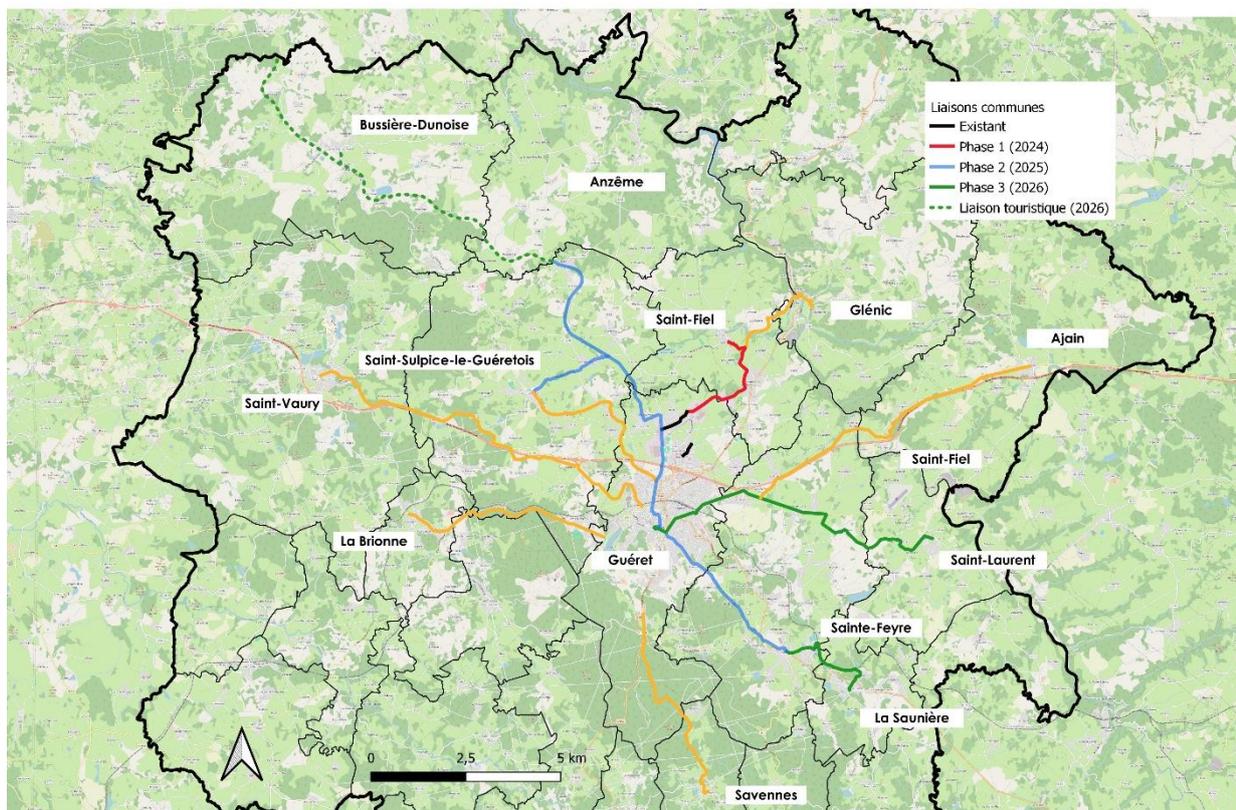


FIGURE 36 : CARTE DES LIAISONS INTERCOMMUNALES PLANIFIEES

Les liaisons intercommunales envisagées dans un premier temps, partent toutes de Guéret. Il existe en effet, très peu de déplacements quotidiens entre communes rurales (d'après les données INSEE de 2019³). Ces liaisons évitent autant que possible les reliefs du Maupuy et du massif de Chabrières. Deux tracés d'anciennes voies ferrées au départ de Guéret et qui évitent également des dénivelés trop importants seront privilégiés (Guéret - Bussière Dunoise et Guéret – Glénic).

³ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6454112#documentation>

Phase 1

LIAISON RURALE GUERET (ZONE INDUSTRIELLE) – ST FIEL

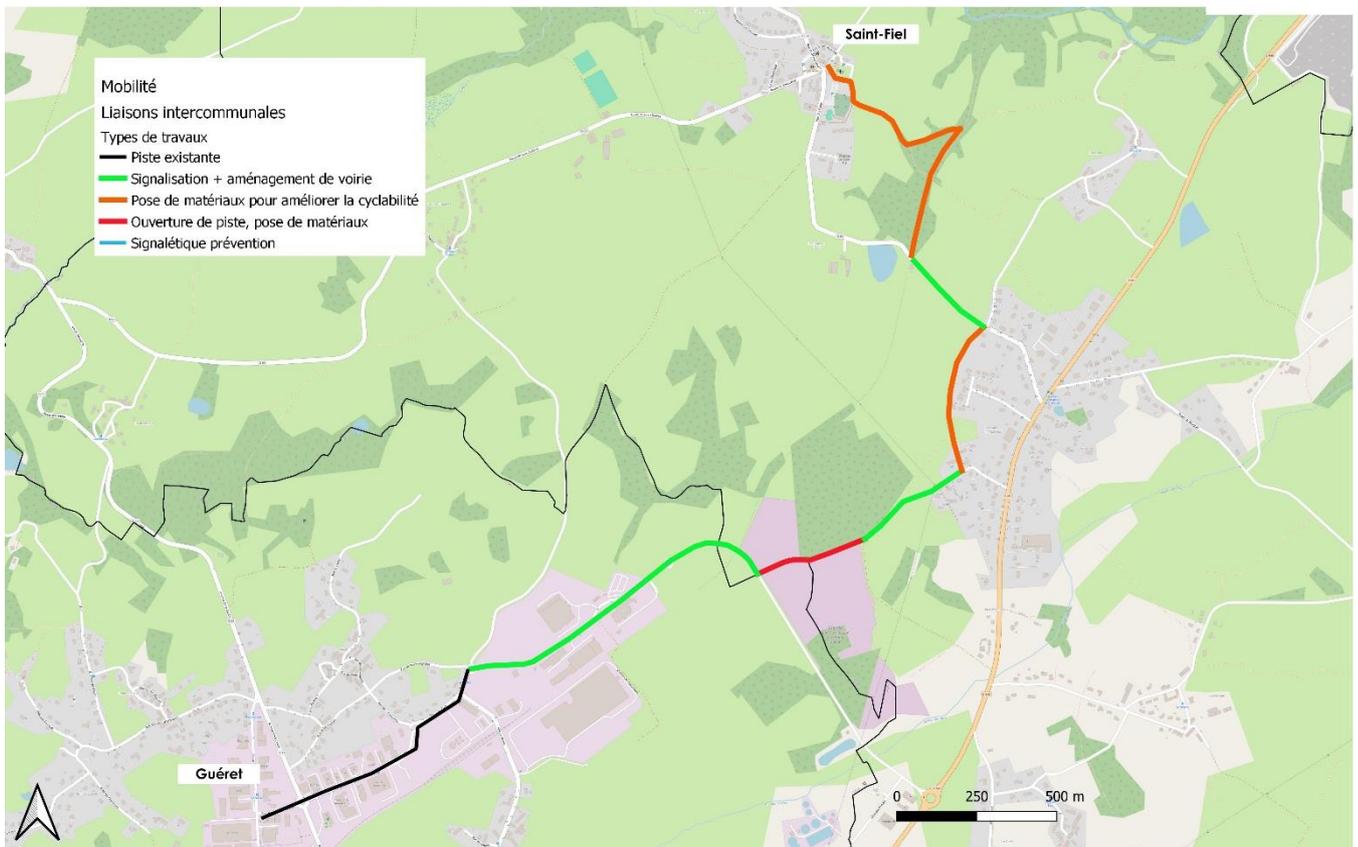


FIGURE 37 TRACE PROPOSE POUR LA LIAISON GUERET - ST FIEL

Cette liaison intercommunale devrait être réalisée en 2024 entre Guéret (zone industrielle) et Saint-Fiel. Cette liaison emprunte un chemin appartenant à l'agglomération entre les 2 parcelles du parc photovoltaïque. Les autres chemins sont communaux. Sur environ 300m, cette liaison empruntera la D63 sur le même tracé que la boucle locale n°1 « tour de Guéret » déjà balisée⁴. Elle sera connectée également à la boucle locale n°3 « Vallée de la Creuse » qui passe dans le bourg de Saint-Fiel⁵. Elle aboutira à l'écoquartier de Saint-Fiel. A son autre extrémité, elle sera connectée à la piste cyclable existante rue du Cros. L'objectif final sera de relier le centre-ville de Guéret (cf. Phase 2).

Cette liaison desservira le hameau de Laschamps de Chavanat, plus peuplé que le bourg de Saint-Fiel et composé de nombreux pavillons potentiellement habités par des jeunes actifs. Les données INSEE de 2019 montrent que 55% des fidéliens travaillent à Guéret. 98% de ceux-ci prennent leur voiture. Ainsi, 568 automobilistes pourraient potentiellement se reporter sur la présente liaison cyclable.

Un profil en travers de 2.5m de largeur, respectant les préconisations techniques du CEREMA, est prévu. Le budget prévisionnel de cette liaison est d'environ 132 000€HT /

⁴ <https://www.tourisme-creuse.com/offres/tour-de-gueret-boucle-locale-1-gueret-gueret-fr-4073807/>

⁵ <https://www.tourisme-creuse.com/offres/vallee-de-la-creuse-boucle-locale-3-agnon-agnon-fr-4073803/>

159 000€ TTC (devis déjà obtenu). Ce budget est d'ores et déjà inscrit dans le Plan Pluriannuel d'Investissement de l'agglomération.

Une convention de partenariat va être établie avec la centrale photovoltaïque d'EDF pour l'obtention d'une subvention de 5000€, car cette liaison passe entre des parcelles qu'elle occupe. Un financement à hauteur de 50% par une subvention DETR est attendu. Des validations informelles de ces financements ont d'ores et déjà été obtenus.

Toutes les parcelles empruntées sont publiques.

Phase 2

LIAISON URBAINE CENTRE-VILLE DE GUERET – RUE DU CROS (ZONE INDUSTRIELLE)

Une liaison entre le centre-ville (définie par la zone 30 actuelle) et la piste cyclable existante rue du Cros est envisagée. Celle-ci permettrait de sécuriser la liaison Guéret – St Fiel (phase 1) ainsi que la liaison Guéret – Bussière Dunoise (phase 2). Ce segment stratégique sera étudié précisément pour définir le meilleur tracé possible. Deux tracés sont privilégiés à ce stade : avenue du Général de Gaulle et avenue Louis Laroche. Le franchissement de la RN145 se ferait par la passerelle existante, située en continuité de l'impasse du petit Gué. La liaison emprunterait ensuite la route de Cher du Prat.

Pour réaliser cette liaison, une 1ere approche nécessitera de réaliser une étude d'aménagement cyclable dans Guéret (Cf Axe 3 p.54)

LIAISON RURALE GUERET – BUSSIÈRE DUNOISE (LA FERROVERTE)

Une liaison intercommunale entre Guéret, Saint-Sulpice-le-Guéretois et Bussière-Dunoise est envisagée en phase 2. Cette liaison emprunterait le tracé de l'ancienne voie ferrée dénommée « la Ferroverte » entre Guéret et Saint-Sébastien (au Nord-Ouest de la Creuse). Il s'agit d'un projet de véloroute qui aurait vocation à se prolonger hors du territoire de l'agglomération pour rejoindre la gare de Saint-Sébastien. Elle permettrait également de rejoindre la V56⁶ « Saint-Jacques à Vélo » qui est une véloroute de niveau national reliant Metz, en Moselle, à Saint-Jean-Pied-de-Port, dans les Pyrénées-Atlantiques, en passant par La Chapelle Baloue. Un classement officiel en véloroute de niveaux départemental et régional sera demandé sur ce tronçon.

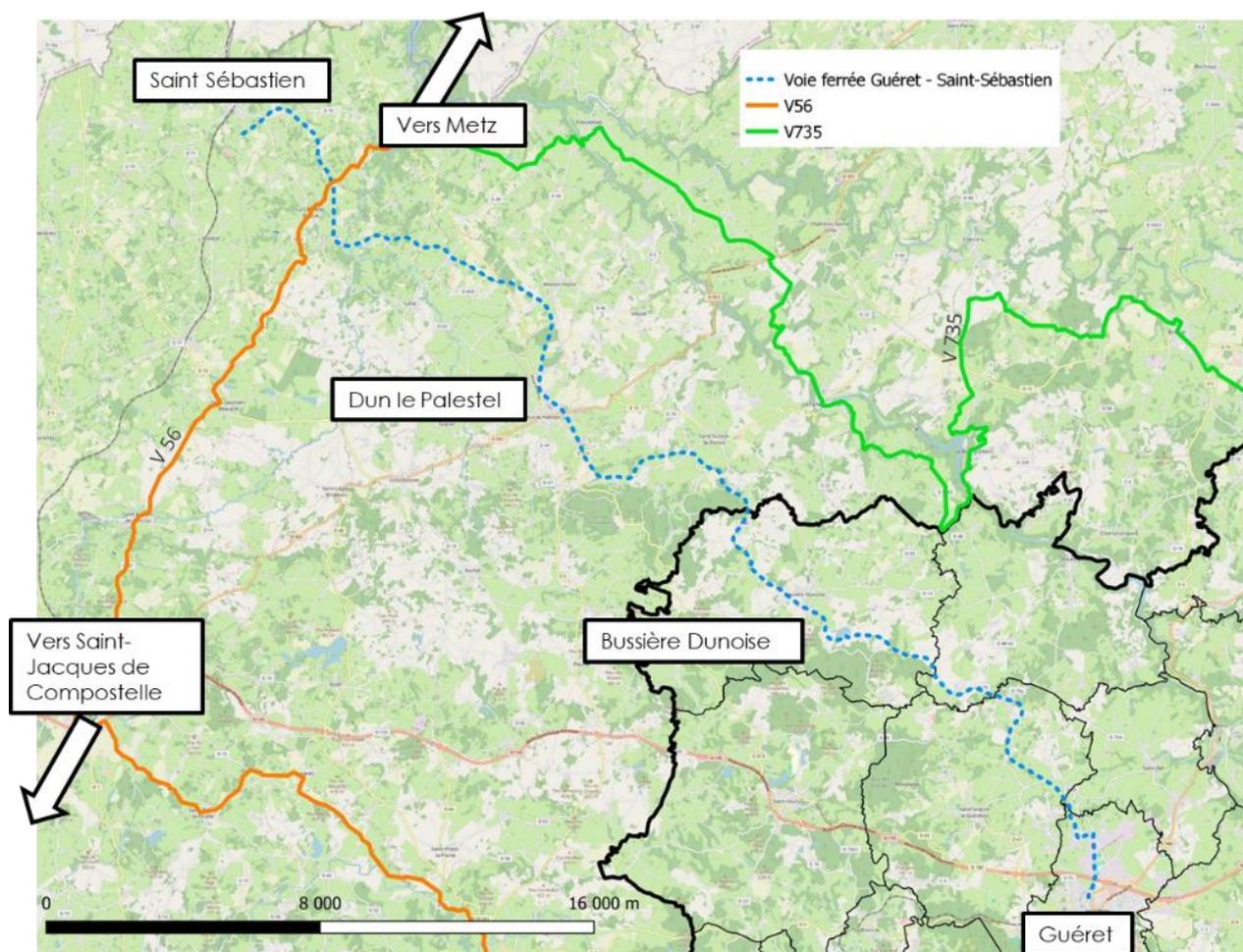


FIGURE 38 TRACE GLOBAL DE LA FERROVERTE PARCOURANT 2 EPCI

Cette liaison devrait parcourir les territoires de 2 actuelles intercommunalités : Le Grand Guéret et la Communauté de communes du Pays Dunois. La transformation de cette ligne en véloroute aurait un intérêt pour les déplacements du quotidien mais aussi des intérêts touristiques et sportifs. Le « cahier des charges pour le développement des véloroutes » publié par vélo et territoires sera suivi, des services seront prévus (tables de pic-nic, points d'eau potable, totems d'information

⁶ <https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/v41/>

touristique ...), l'intermodalité sera travaillée (gare de Guéret notamment), un jalonnement cohérent avec les schémas supra (départemental, régional et national) sera mis en place et des partenariats avec des acteurs du tourisme seront noués (hébergement, restauration ...).

La partie du tracé sur le territoire de l'agglomération (entre Guéret et Bussière-Dunoise) fait 17 Km. Actuellement, il s'agit d'une alternance de petites routes communales, de larges pistes agricoles avec une bonne cyclabilité et des chemins étroits et plus techniques (VTT). L'objectif est que des VTC, vélos de ville avec ou sans remorque et vélos d'enfants puissent emprunter la véloroute. Comme cette liaison n'a pas de vocation sportive, il n'est pas prévu la mise en place d'un revêtement goudronné.

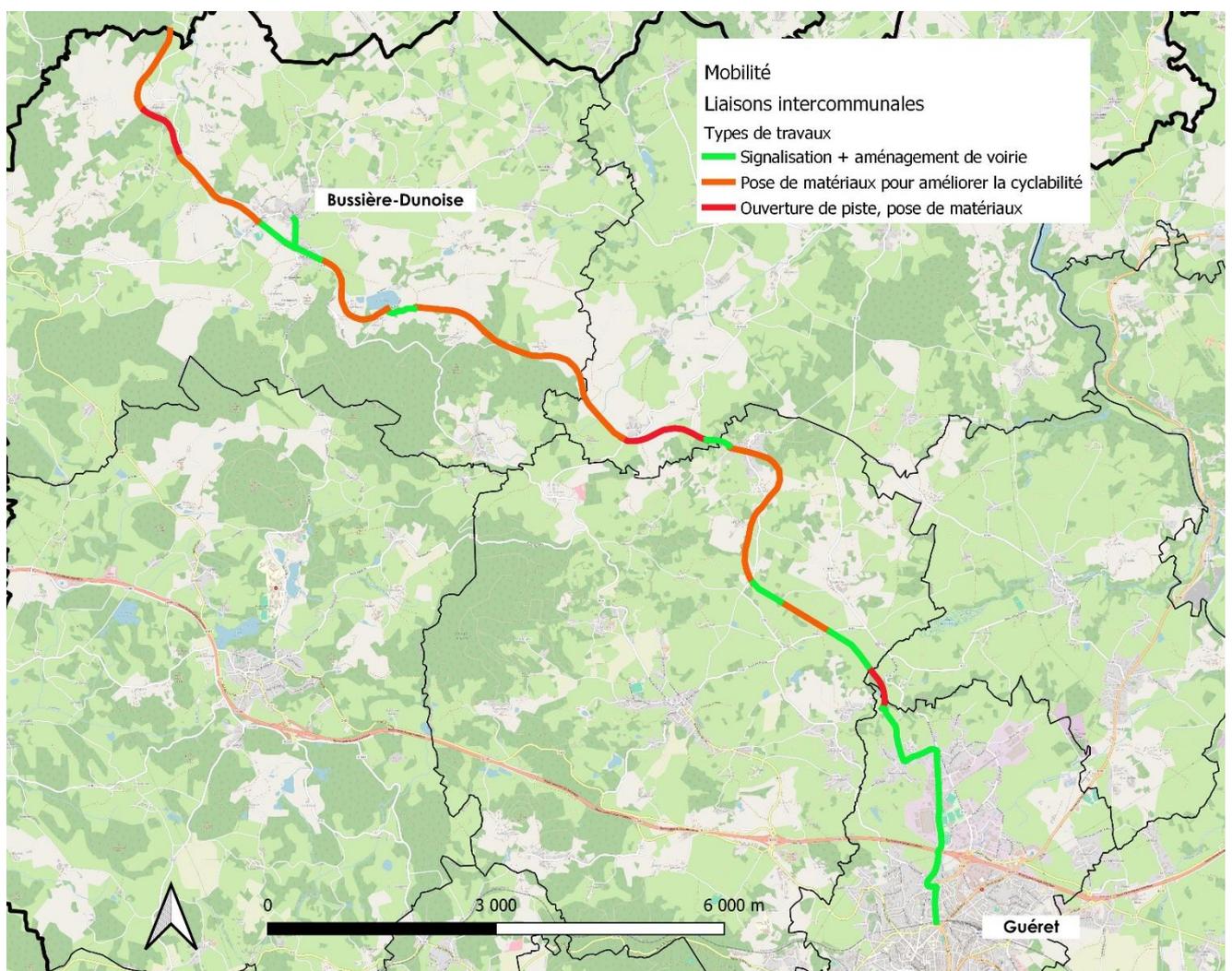


FIGURE 39 TRACE DE LA FERROVERTE A AMENAGER PAR L'AGGLOMERATION

		
Section déjà prête (7200m au total)	Cyclabilité à améliorer (10800m)	Chemin à rouvrir et apport important de matériaux à prévoir (2300m)

Toutes les parcelles empruntées sont publiques, à l'exception de 4 parcelles à l'entrée de Guéret.

Pour le nettoyage des parcelles les plus encombrées, une convention de partenariat a été signée entre l'agglomération et une association sportive de Dun-le-Palestel nommée « Sport Loisirs Dunois ». En effet, cette association souhaite nettoyer ce tracé car elle envisage de prolonger la course pédestre « les foulées du rail » jusqu'à Guéret. Cette course a déjà été organisée en 2023 sur la Ferroverte entre Saint-Sébastien et Dun le Palestel et empruntera le même tracé en juin 2024.

L'association organisatrice a déjà commencé le nettoyage de sections de l'ancienne voie ferrée sur la communauté de communes du Pays Dunois. L'aide et l'expérience de cette association permettraient d'effectuer un premier débroussaillage des sections les plus encombrées et ferait diminuer fortement la facture globale de la mise en place de cette liaison.

Etant donné l'aspect touristique de cette liaison, des appuis financiers et techniques complémentaires seront sollicités auprès du département, de la région, de l'Europe et des organismes liés au cyclotourisme.

LIAISON RURALE GUERET - SAINT-FEYRE

D'après l'INSEE (données 2019), 51.5% des Sainte-Feyrois travaillent à Guéret. 98% s'y rendent en voiture (cela représente 1300 automobilistes) alors que le trajet du bourg de Ste Feyre jusqu'au centre-ville de Guéret mesure 5 km. Cette distance est dans la plage optimale d'utilisation du vélo (éventuellement VAE, vu le dénivelé en passant par Pommeil). Ces informations permettent de prédire un bon potentiel de report modal.

Par ailleurs, une liaison cyclable peu coûteuse pourrait être réalisée en passant par l'ancienne voie romaine, le rond-point de la pisciculture et la route de Pommeil. Il est à noter que la commune a déjà cherché à réduire le trafic motorisé sur la route de Pommeil en abaissant en 2022 la limite de vitesse à 50km/h (au lieu de 80km/h à l'origine). Le village du Theil est même limité à 30km/h (comme tous les villages de Ste Feyre). Une baisse du trafic de transit a été observée à la suite de cette première action de 2022. Un report des automobilistes vers la départementale RD942, qui est parallèle à la route de Pommeil est cherché par la commune. Cette liaison cyclable permettra en outre de sécuriser les divers chemins de randonnée qui traversent la route de Pommeil.

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024

La commune de Sainte-Feyre, en demande d'une liaison cyclable, est en train d'étudier la rénovation de son centre bourg et a d'ores et déjà intégré des stationnements vélo à proximité de l'église et de la gare. Un vélociste (Tand'aime) est installé dans le bourg de Sainte-Feyre (5 rue de la Marche). Il propose un service de réparation / vente de vélos ainsi qu'un service de location de vélo et VAE. Il est situé à proximité immédiate (80m) du tracé proposé.



FIGURE 40 TRACE PROPOSE POUR LA LIAISON GUERET - STE FEYRE

Phase 3

LIAISON RURALE SAINT-FEYRE – LA SAUNIÈRE

La liaison Guéret – Sainte-Feyre prévue en phase 2 pourra avantageusement être étendue jusqu'au bourg de La Saunière en phase 3. En effet, cela n'ajouterait que 3km de liaison. Ainsi, le parcours du bourg de La Saunière au centre-ville de Guéret mesurera 8km, ce qui reste dans la plage optimale d'utilisation du vélo. Les données INSEE montrent que 57% des habitants de la Saunière travaillent à Guéret et 7% à Sainte-Feyre. 100% de ces gens se déplacent en voiture. Là encore le report modal potentiel est bon.

La liaison envisagée descend depuis le bourg de La Saunière jusqu'au village du Mery en traversant la RD942, mais sans jamais l'emprunter. Une fois au Mery une piste existante longe la voie ferrée jusqu'à l'ancien passage à niveau de Sagne Maurie. Cette section nécessitera des travaux d'amélioration de la cyclabilité. Une fois à Sagne-Maurie une route bitumée très peu fréquentée longe la voie ferrée jusqu'à la gare de Sainte-Feyre. Ensuite une côte importante est à franchir pour rejoindre le bourg de Sainte Feyre. Pour cette liaison encore, seuls des chemins et routes existants sont empruntés.

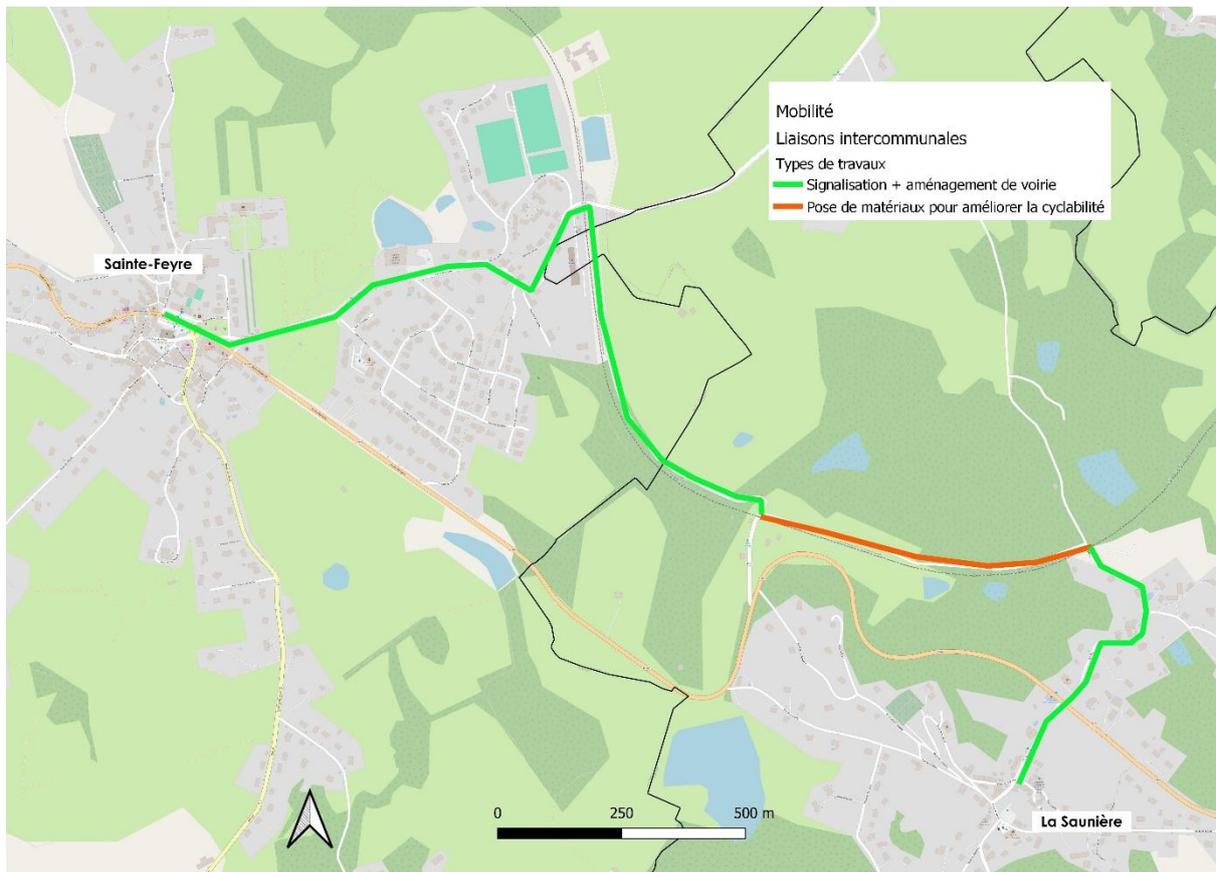


FIGURE 41 TRACE PROPOSEE POUR LA LIAISON STE FEYRE - LA SAUNIÈRE

LIAISON GUERET – SAINT-LAURENT

Une liaison est envisagée entre Guéret et Saint-Laurent. Là encore, selon les données INSEE de 2019, plus de 80% des actifs travaillent à Guéret et 92% des actifs se déplacent en voiture. Le tracé proposé ne mesurant que 8km entre la place Bonnyaud et le bourg de St Laurent, cela reste dans la plage optimale d'utilisation du vélo.

La liaison envisagée est un compromis qui devra encore être affiné entre un évitement de la départementale RD4 et une limitation des coûts. Il est donc proposé à ce jour, d'emprunter la RD3 moins passante pour rejoindre le village de Moulins du Cher puis de Villaprouas et de Villasmeillas. Le tracé emprunte ensuite la RD4 sur environ 2km mais en évitant les virages les plus dangereux de La Combette et de Bordessoule. Il rejoint l'entrée de Guéret à Charsat.

A Charsat deux options sont envisagées : l'une emprunte l'avenue du Bourbonnais et l'autre, la rue Jules Vedrines. Un choix sera à faire en phase d'étude. Il sera nécessaire d'évaluer : les obligations en cas de réfection de l'avenue du Bourbonnais, le coût des options, le gain de visibilité du vélo, la sécurité des usagers, etc.

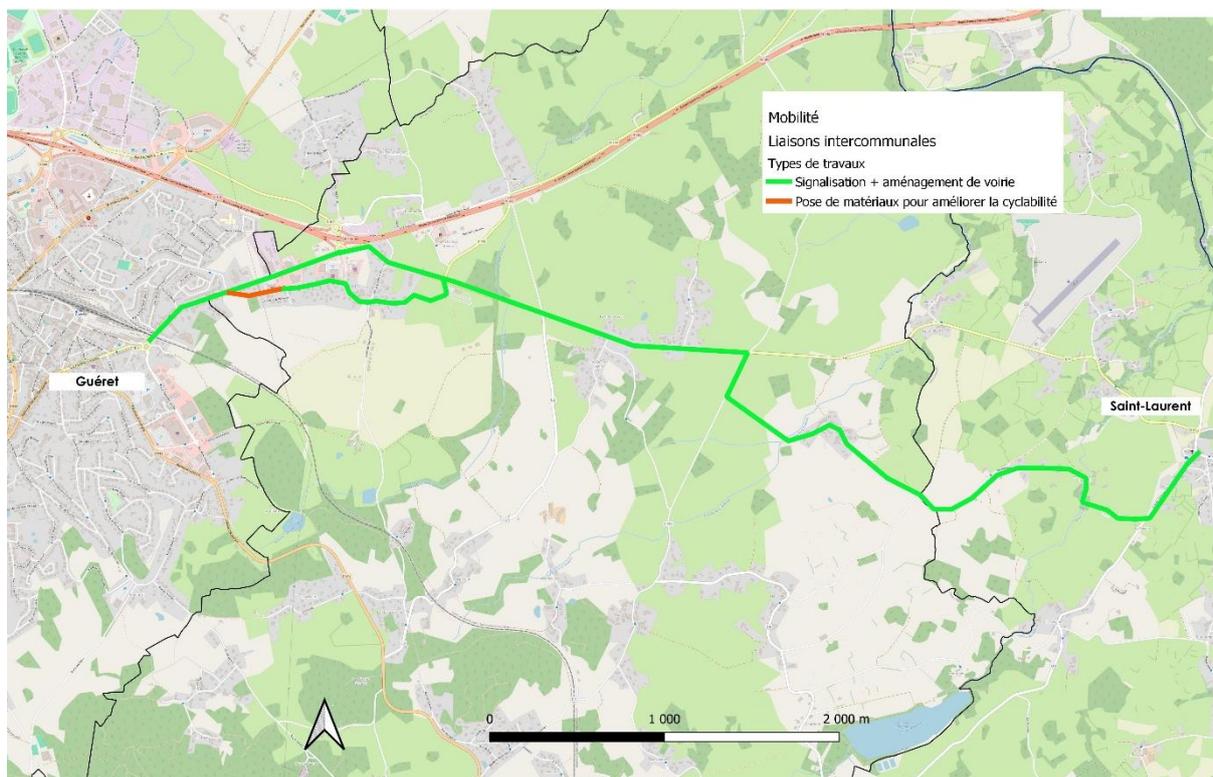


Figure 42 Tracé proposé pour la liaison Guéret - St Laurent

Phase 4

LIAISON ST FIEL - GLENIC

La liaison Guéret – Saint-Fiel prévue en phase 1 pourra avantageusement être étendue jusqu'à Glénic en phase 4. En effet, cela n'ajouterait que 2km de liaison. Ainsi, le parcours du pont de Glénic au centre-ville de Guéret mesurera 8km, ce qui reste dans la plage optimale d'utilisation du vélo. Un point dur sera à étudier en détail : aucun cheminement existant n'a été identifié pour effectuer la liaison entre le viaduc et le bourg de Glénic. Sans cette liaison, le dénivelé à franchir pour redescendre au Pont et pour remonter au bourg serait très défavorable à la pratique du vélo au quotidien et réserverait cette liaison à un usage touristique.

Le tracé proposé ci-dessous emprunte principalement l'ancienne voie ferrée. Un tronçon en dévie cependant, car l'emprise de l'ancienne voie ferrée a été vendue et a été transformée en terrain agricole. A cet endroit le tracé emprunte donc un chemin rural.

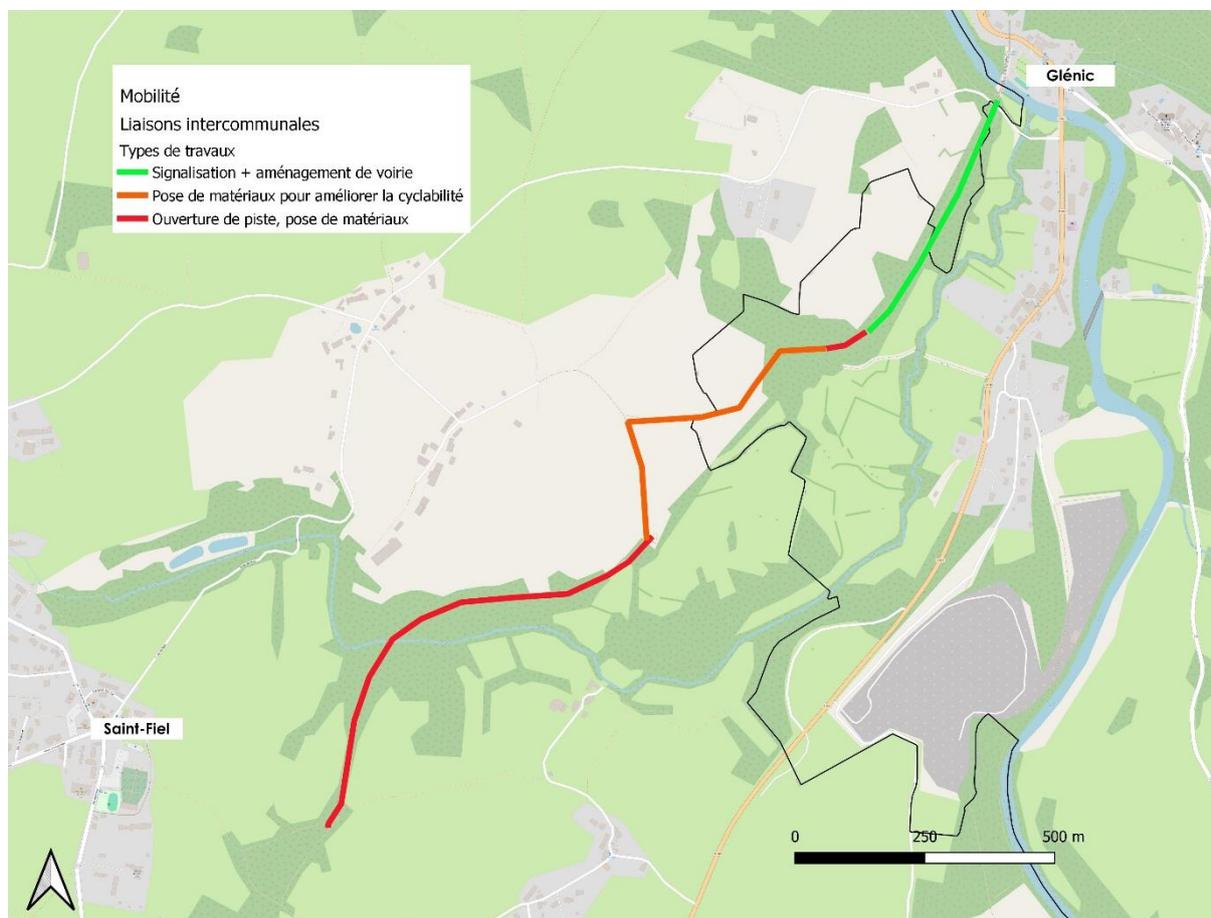


FIGURE 43 TRACE PROPOSE POUR LA LIAISON ST FIEL - GLENIC

LIAISONS GUERET – AUTRES COMMUNES

Certaines communes (Ajain, La Brionne, Saint-Vaury, Saint-Sulpice le Guérétois et Savennes) sont reliées à Guéret par des routes départementales directes. Des itinéraires de déviation seraient plus longs, plus accidentés ou passeraient par des chemins peu praticables pour les déplacements du quotidien. Les règles de l'art préconisent que la liaison cyclable n'oblige pas à faire un détour de plus de 10% par rapport à la liaison directe.

Ainsi, sur ces routes des travaux très légers de jalonnement et de signalisation pourraient être faits. Comme la mise en place de panneaux de prévention pour inciter les automobilistes à prendre leur distance lors des dépassements de cyclistes.



Une autre solution pourrait être la mise en place de Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB⁷) sur une partie de ces liaisons.

⁷ voir glossaire : La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)

Axe 3 : Etudes d'aménagements cyclables dans Guéret

Etude de la liaison entre Centre-Ville et Martin Nadaud

Une liaison entre le centre-ville (définie par la zone 30 actuelle) et la piste cyclable existante rue du Cros est envisagée. Celle-ci permettrait de sécuriser la liaison Guéret – St Fiel (phase 1) ainsi que la liaison Guéret – Bussière Dunoise (phase 2). Ce segment stratégique sera étudié précisément pour définir le meilleur tracé possible. Deux tracés sont privilégiés à ce stade : avenue du Général de Gaulle et avenue Louis Laroche. Le franchissement de la RN145 se ferait par la passerelle existante, située en continuité de l'impasse du petit Gué. La liaison emprunterait ensuite la route de Cher du Prat.

Cette étude sera réalisée en interne par la ville de Guéret. Elle portera sur des travaux légers de signalisation horizontale et de jalonnement.

En fonction des conclusions de l'étude menée par la ville de Guéret, une étude complémentaire pourrait être envisagée pour aller plus loin (travaux plus importants, amélioration de la sécurité, embellissement etc.). Cette étude complète pourrait être financée par l'appel à projet A VELO 3 auquel la ville de Guéret a été retenue ou par un autre appel à projets de l'ADEME, comme celui nommé « Plans de circulation et mise en place de quartiers apaisés ».

Aménagements urbains ponctuels

Carrefours à feux

PANNEAUX M12

La ville de Guéret dispose de 8 carrefours à feux. Ces carrefours pourraient être aménagés à l'aide de panneaux M12, permettant aux cyclistes de s'engager en cas de feu rouge si la circulation le permet, tout en cédant le passage aux voitures ayant le feu vert.



FIGURE 45 EXEMPLE DE PANNEAU M12 INSTALLE SUR UN FEU TRICOLEURE

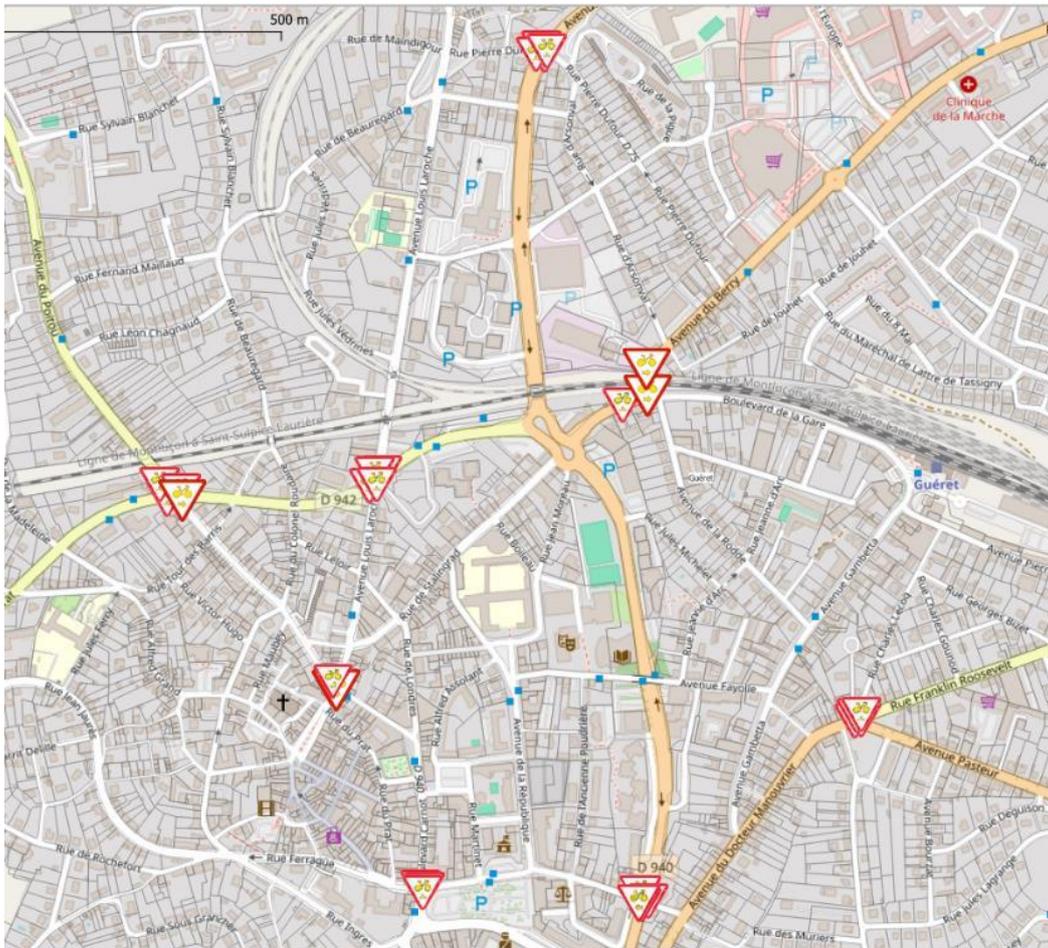


FIGURE 46 REPERAGE DES CARREFOURS A FEUX DE GUERET POUVANT ETRE EQUIPES DE PANNEAUX M12

SAS CYCLISTE

Le sas cycliste est quant à lui un espace réservé aux cyclistes. Il est placé juste avant le feu tricolore et est délimité par une ligne pointillée en amont de laquelle les véhicules motorisés doivent s'arrêter. Il est matérialisé par des pictogrammes vélo. L'implantation de panneaux M12 ne nécessite pas forcément l'aménagement de sas vélo mais ce dernier permet d'améliorer la sécurité des cyclistes.

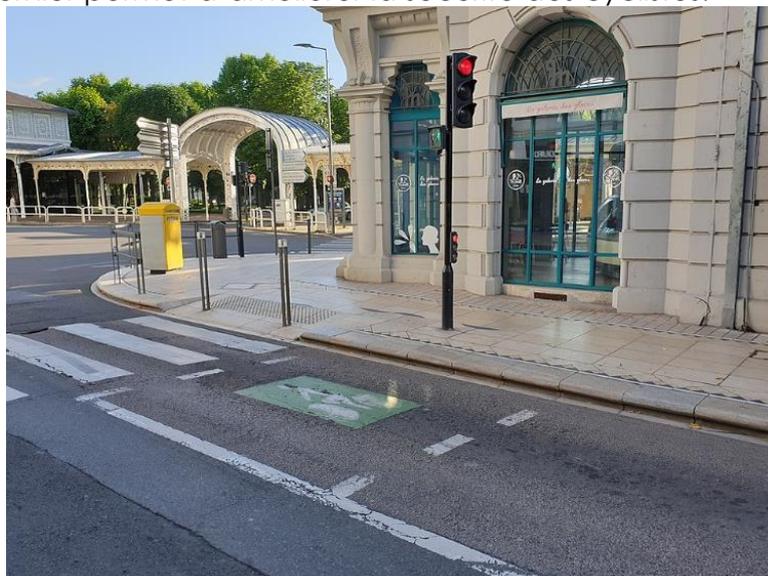


FIGURE 47 EXEMPLE DE SAS CYCLISTE

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024

Renforcement de la zone 30

La ville de Guéret a amorcé sa politique vélo en créant des zones de rencontre et en mettant en place une zone 30 en centre-ville. Même si les zones 30 ne sont pas considérées comme des aménagements cyclables, elles favorisent l'utilisation du vélo en abaissant la vitesse du flux de voiture et en réduisant ainsi la dangerosité.

Cependant, pour qu'elles soient respectées, les limitations de vitesse à 30km/h doivent être accompagnées d'aménagement physiques spécifiques : plateaux traversants, coussins berlinois, écluses cyclistes. Les relevés Telraam effectués par l'agglomération en zone 30 dans la rue Eugène France montrent que cette limitation est peu respectée, même si dans l'ensemble la vitesse moyenne des véhicules a significativement baissé.

Une réflexion sur des aménagements à installer en zone 30 pourrait être menée. Il faut noter que de tels aménagement coûtent relativement chers.



FIGURE 48 EXEMPLE D'AMENAGEMENT DE ZONE 30 FAVORISANT LA CIRCULATION DES CYCLISTES

Aménagements ponctuels

PASSERELLE AU-DESSUS DE LA RN145

La passerelle existante au-dessus de la RN145 dans le prolongement de l'impasse du petit Gué est propice au passage des cyclistes. Cependant la condamnation d'un espace équivalent à 2 places de parking au pied de la passerelle sécuriserait la descente des cyclistes et éviterait la perte de vitesse pour aborder la montée de l'impasse du petit gué. Une réflexion sur cet aménagement devra être menée en parallèle de l'étude prévue en phase 2, sur la liaison entre le centre-ville et la zone industrielle.



FIGURE 49 PASSERELLE AU-DESSUS DE LA RN145

PASSAGE RUE INGRES – PLACE BONNYAUD

Une réflexion devra être menée afin d'éviter aux cyclistes venant depuis Courtille de faire le tour de la cité administrative pour accéder à la place Bonyaud. En effet, il est fortement recommandé par le CEREMA et l'ADEME que les trajets à vélo soient les plus directs possible, notamment dans un usage vélo du quotidien. Il est recommandé de ne pas dépasser 10% de détour par rapport au trajet direct. Il pourrait par exemple être envisagé que le sens interdit entre la rue Ingres et la place Bonyaud soit autorisé aux cyclistes.



FIGURE 50 PASSAGE RUE INGRES - PLACE BONNYAUD

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024

Axe 4 : Promotion de l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien

Outre les infrastructures il est nécessaire de faire émerger une culture vélo dans l'esprit des habitants du territoire. Il s'agit d'une des conditions au changement de pratique. Plusieurs actions complémentaires seront donc mises en œuvre.

Campagnes de communication

Des opérations de communication ont déjà été mises en place par la Communauté d'Agglomération depuis 2023 pour inciter les habitants à utiliser leur vélo pour leur trajets domicile-travail. Ainsi des campagnes d'affichage dans les abribus sont régulièrement proposées. La collectivité a également participé en 2023 au « challenge de la mobilité » proposé par l'ADEME sur la Nouvelle Aquitaine.



FIGURE 51 EXEMPLE DE CAMPAGNES DE COMMUNICATION REALISEES EN 2023

Aide à l'achat ou à la location de vélo

Des aides de l'Etat pour l'achat d'un vélo sont mobilisables par les particuliers et les personnes morales jusqu'en 2027. Elles concernent l'achat de vélos neufs ou d'occasion et s'élèvent à 40% du coût d'achat dans les limites indiquées ci-dessous :

	Particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 7 100 € ou en situation de handicap	Particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 15 400 €	Personne morale (entreprise, association, collectivité)
Vélo classique	Aide de 150 € maximum		
Vélo à assistance électrique	Aide de 400 € maximum	Aide de 300 € maximum	
Vélo électrique pliant, cargo, allongé, adapté à une situation de handicap	Aide de 2 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum
Vélo traditionnel pliant, cargo, allongé, adapté à une situation de handicap	Aide de 2 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum
Remorque électrique	Aide de 2 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum

De nombreuses collectivités proposent des aides complémentaires pour les particuliers qui veulent acquérir un vélo musculaire ou électrique destiné aux trajets du quotidien.

Une autre piste possible pour inciter les habitants à pratiquer le vélo serait que l'agglomération contractualise avec des vélocistes ou des associations afin de mettre à disposition des vélos à la location pendant un temps déterminé, à des usagers, notamment lors de la création de nouvelles liaisons. L'idée est que des citoyens puissent tester l'usage du vélo avant de passer à l'acquisition.

En tout état de cause, quel que soit l'action retenue, le budget retenu est de 2000€/an à compter de 2025.

Service de location longue durée

La location de longue durée de vélos a montré sa pertinence sur de nombreux territoires similaires. En effet, après une location de longue durée (de l'ordre de quelques mois) de nombreux usagers adoptent le vélo comme mode de déplacement de manière pérenne. Le potentiel de report modal de cette action est très positif.

Pour l'instant, cela n'est pas prévu sur le territoire de l'agglomération, notamment car cela implique une logistique importante ainsi que des ressources humaines dédiées. Une réflexion sera menée sur l'éventuelle mise en place d'un tel dispositif dans quelques années. Ce point pourrait être intégré lors d'une future révision du présent schéma.

Remise en selle

Dans le cadre de l'appel à projet A VELO 2, l'agglomération a mis en place des séances de remise en selle. Il s'agit d'apprendre ou de réapprendre à des adultes à faire du vélo. En effet un besoin a été clairement identifié par les partenaires sur ce volet. Il s'agit principalement d'adultes souhaitant aller travailler à vélo. Une convention a été signée avec l'association Recyclabulle pour proposer ce genre de séances à destination d'un public peu à l'aise avec la pratique du vélo. La première année ayant rencontré un franc succès, il est envisagé de poursuivre cette action.

Ateliers d'auto-réparation

Dans le cadre de l'appel à projet A VELO 2, l'agglomération a mis en place des ateliers d'auto-réparation dans diverses manifestations locales. Il s'agissait d'animer un stand sur lequel les habitants pouvaient venir réparer leur vélo avec l'accompagnement d'un mécanicien vélo professionnel. Une convention a été signée avec l'association Recyclabulle pour proposer ces ateliers délocalisés dans les communes. Une dizaine d'ateliers ont eu lieu en 2023. Cette action a mal fonctionné : les passants ont échangé des informations avec les mécaniciens vélo présents et se sont renseignés sur l'atelier vélo partagé porté par Recyclabulle en centre-ville de Guéret, mais peu d'habitants ont réellement réparé leur vélo sur place. L'action ne sera donc probablement pas reconduite et sera plutôt transformée en action de communication sur les services vélos existants.



FIGURE 52 ATELIER D'AUTOREPARATION VELO DELOCALISE

Axe 5 : Apprentissage du vélo à l'école

Le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) a été lancé en avril 2019, dans le cadre du plan vélo et mobilités actives du gouvernement. Il est subventionné à hauteur de 50% et jusqu'à fin 2024 par le programme de Certificats d'Economies d'Energie (CEE) nommé « Génération Vélo » porté par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).

Grâce à un cycle de 10 heures de formation minimum, le SRAV permet aux enfants de 6 à 11 ans de devenir autonomes à vélo et de savoir se déplacer en sécurité sur la voie publique. Il vise principalement les classes de CM1 et CM2.

Quelles sont les 3 étapes du programme Savoir Rouler à Vélo ?

Savoir Pédaler : maîtriser les fondamentaux du vélo

Il s'agit d'acquérir un bon équilibre et d'apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : pédaler, tourner, freiner.

Savoir Circuler : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé

Il s'agit de savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction, et découvrir les panneaux du code de la route.

Savoir Rouler à Vélo : circuler en situation réelle

Il s'agit d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'appropriier les différents espaces de pratique.

FIGURE 53 CONTENU DE LA FORMATION SRAV

Début 2024, la Communauté d'Agglomération a décidé d'animer et de financer en partie le SRAV dans les écoles du territoire. Ce programme est cofinancé à 50% par le programme Génération Vélo, à 25% par l'agglomération et à 25% par la commune de l'école.



FIGURE 54 SEANCE DE SRAV A L'ECOLE DE SAINTE-FEYRE

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024

FINANCEMENT, REPARTITION DES ROLES ET CALENDRIER PREVISIONNEL

Liaisons intercommunales

Les liaisons intercommunales concernées par le présent paragraphe sont celles inscrites au schéma vélo en phase 1 / 2 / 3 sur la carte page 42 (Figure 36 : Carte des liaisons intercommunales planifiées). Les règles ci-dessous s'appliquent sur la totalité du linéaire repéré (y compris sur l'avenue Louis Laroche et/ou Charles de Gaulle suivant le choix qui sera retenu).

Rôle de l'agglomération :

- Maîtrise d'ouvrage
- Recherche de subventions
- Financement du reste à charge

Rôle des Communes traversées :

- Entretien des pistes créées

Liaisons communales

Les Liaisons concernées par le présent paragraphe sont celles qui ne sont pas repérées sur le schéma vélo en phase 1 / 2 / 3 sur la carte page 42 (Figure 36 : Carte des liaisons intercommunales planifiées). Il s'agit des liaisons internes à une commune de l'agglomération comme les liaisons entre différents villages, entre le bourg et un lotissement, entre plusieurs quartiers de Guéret ...

Rôle des communes concernées :

- Maîtrise d'ouvrage
- Réalisation des travaux
- Financement du reste à charge
- Entretien des pistes créées

Stationnement

Les stationnements concernés par le présent paragraphe sont les arceaux, abris et consignes mentionnées dans le présent schéma vélo à l'Axe 1 - Développement de l'offre de stationnement vélo. Les stationnements installés à l'initiative des communes ne sont pas concernés.

Rôle de l'agglomération :

- Achat du matériel
- Repérage des emplacements publics à équiper

Rôle des propriétaires du foncier (commune / agglo ou département selon les cas) :

- Installation du matériel
- Entretien du matériel
- En cas d'une demande ponctuelle, par un privé, d'installation de stationnement vélo. Le propriétaire du foncier pourra accorder l'autorisation mais l'installation sera à la charge du demandeur.

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024

Divers

Les communes peuvent prendre l'initiative d'aller plus loin que le schéma, d'installer d'autres équipements et de réaliser d'autres travaux non prévus et non financés par l'agglomération qui apportera alors uniquement un soutien technique et administratif.

Investissements nécessaires pour réaliser les actions :

	Aménagement	Coût (Source du chiffre)	Financements externes envisagés	Reste à charge Agglo
2024 138 087€ (Reste à charge 64 652€)	Liaison Guéret – Saint-Fiel	132 000€HT (devis obtenu)	DETR (50%) Mécénat de la centrale photovoltaïque d'EDF (5000€) Commune de Saint-Fiel (aide technique)	61 000 €
	Abri vélo siège Agglo	6 087 € HT (devis obtenu)	Alvéole+ (40%)	3 652,2 €
2025 254 000€ (Reste à charge 106 000€)	Liaison Centre-ville – rue du Cros	50 000€HT (chiffrage Direction Aménagement du territoire)	Etat + FEDER (mobilité) (60%)	20 000€
	Liaison Guéret - Saint-Sulpice-le-Guéretois - Bussière-Dunoise (Tranche 1)	150 000€HT (chiffrage des 2 tranche Bureau d'Etudes de l'agglomération)	Bénévolat Association SDL Etat + FEDER (mobilité) Région + CD 23 (véloroute) (60% de subvention au total)	60 000 €
	Liaison Guéret – Sainte-Feyre	40 000€HT (chiffrage Direction Aménagement du territoire)	Etat + FEDER (mobilité) (60%)	16 000 €
	20 supports de stationnement	4 000€HT (référence prix devis 2023)		4 000 €
	Consignes vélo devant les gares	10 000€HT (référence prix devis 2024)	Alvéole+ et SNCF (40%)	6 000 €
	Avenue du Bourbonnais	Non chiffré à ce jour	Etat + FEDER (mobilité)	
2026 262 000€ (Reste à charge 105 400€)	Liaison Guéret - Saint-Sulpice-le-Guéretois - Bussière-Dunoise (Tranche 2)	195 000€HT (chiffrage des 2 tranche Bureau d'Etudes de l'agglomération)	Bénévolat Association SDL Etat + FEDER (mobilité) Région + CD 23 (véloroute) (60% de subvention au total)	78 000€
	Liaison Guéret – Sainte-Feyre – La Saunière	25 000€HT (chiffrage Direction Aménagement du territoire)	Etat + FEDER (mobilité) (60%)	10 000 €
	Abris vélo établissements scolaires	36 000€HT	1ère phase de 6 abris Alvéole+ (40%)	15 000 €
	liaison Guéret Saint-laurent	6 000€HT	Etat + FEDER (mobilité) (60%)	2 400 €

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024

BUDGET DE FONCTIONNEMENT prévisionnel 2024-2026

	Action	Coût prévisionnel	Financements externes envisagés
2024 12 500€ (Reste à charge 3 500€)	Communication	500 €	
	Savoir Rouler à Vélo	12 000 €	Génération vélo : 6 000€ Communes : 3 000€
2025 19 500€ (Reste à charge 10 500€)	Communication	500 €	
	Savoir Rouler à Vélo	12 000 €	Génération vélo : 6 000€ Communes : 3 000€
	Ateliers remise en selle	5 000€	
	Aide à la location ou à l'achat Vélo	2 000€	
2026 19 500€ (Reste à charge 10 500€)	Communication	500 €	
	Savoir Rouler à Vélo	12 000 €	Génération vélo : 6 000€ Communes : 3 000€
	Ateliers remise en selle	5 000€	
	Aide à la location ou à l'achat Vélo	2 000€	

Versement Mobilité

Le versement mobilité a été mis en place sur l'agglomération. Il s'agit d'une contribution patronale, versée par toutes les entreprises qui emploient au moins 11 salariés. Le versement mobilité permet de financer les transports en commun, il est recouvré par l'Urssaf et est calculé en pourcentage des rémunérations soumises à cotisations sociales versées par l'entreprise aux salariés.

Par délibération du 16 mars 2023, la Communauté d'Agglomération du Grand Guéret a décidé de porter le taux de versement mobilité à 0,55 % sur l'ensemble des communes de son ressort territorial. Ce taux s'applique à compter du 1er juillet 2023. Le versement mobilité représente une recette annuelle pour l'agglomération d'environ 1 200 000€/an. Il est à ce jour, entièrement affecté au financement du service « transports publics ».

Depuis la loi LOM, le versement mobilité peut financer toutes les actions relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité. En particulier, il pourrait financer les dépenses liées au présent schéma vélo.

L'équilibre du budget du service « transports publics » étant assuré sans marges financières, il est décidé que le versement mobilité n'est pour l'instant pas affecté au financement des actions relevant du présent schéma vélo.

Accusé de réception en préfecture
023-200034825-20240530-77_24-DE
Date de réception préfecture : 06/06/2024

Calendrier prévisionnel

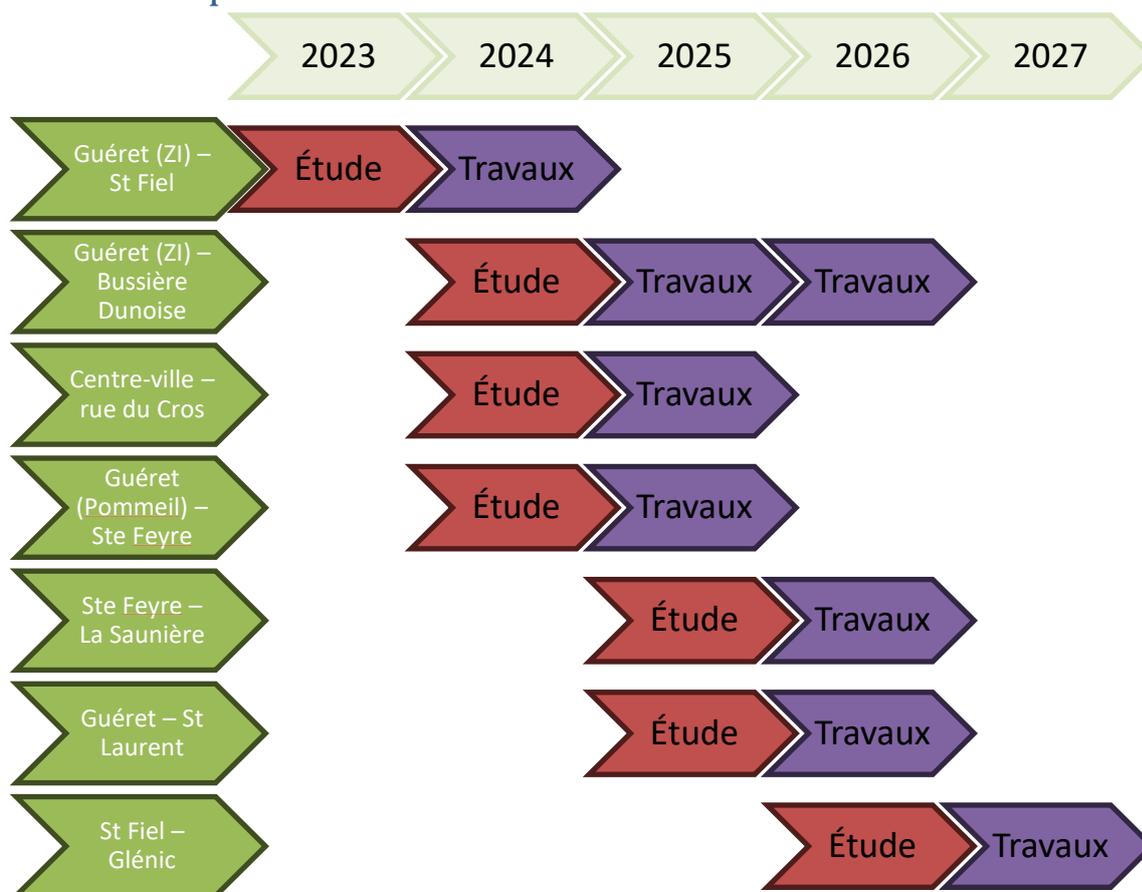




FIGURE 55 EXEMPLE DE ZONE DE RENCONTRE RUE ALPHONSE DE LAMARTINE A GUERET

La zone 30

La zone 30 est une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par la municipalité

La zone 30 n'est pas un aménagement cyclable selon la réglementation (Article L228-2 du Code de l'environnement) mais une zone 30 peut être cyclable selon quelques critères (cf. recommandations du Cerema) :

1- Le volume du trafic motorisé :

Au-delà de **4000 veh/jour**, la cohabitation entre les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace s'avère très souvent problématique.

Face à des situations où ce seuil est dépassé, deux options principales s'offrent à l'aménageur pour garantir la cyclabilité de la solution technique retenue :

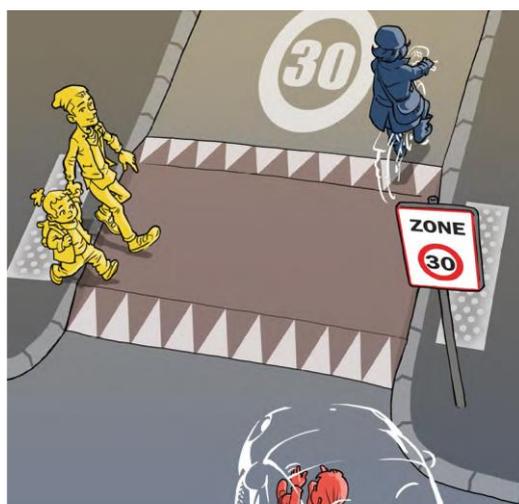
- **Créer des aménagements cyclables séparatifs**
- **Prévoir un usage mixte de l'espace, mais agir sur le plan de circulation pour faire baisser le trafic motorisé** en dessous des seuils précités : c'est souvent la solution qui s'impose dans les rues étroites, où la création d'aménagements séparatifs conformes aux standards de largeur n'est pas possible.

2- La vitesse réellement pratiquée par les automobilistes

La modération de la vitesse en ville est une nécessité tant pour la sécurité routière que pour la qualité de vie et la convivialité. C'est une condition nécessaire (mais non suffisante) pour envisager de faire circuler les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace. Et ce sont les vitesses réelles des véhicules motorisés et non la vitesse limite autorisée qui conditionnent la sécurité et le ressenti de sécurité vécu par les cyclistes.

3-Le trafic cycliste

Le trafic cycliste, constaté ou désiré, est également à prendre en considération, de même que le niveau de service visé pour les cyclistes.



La bande cyclable

Une bande cyclable est une voie exclusivement réservée aux vélos sur une chaussée à plusieurs voies. Les cyclomoteurs peuvent y être autorisés (il faut que la signalisation le précise) mais cette possibilité est déconseillée en raison du différentiel important de vitesse.

Les bandes cyclables sont délimitées sur la chaussée par une ligne blanche discontinue T3 5u. Le marquage des bandes cyclables est généralement complété par des pictogrammes vélos blancs tous les 50m.

La bande cyclable doit faire l'objet d'un arrêté de circulation.



FIGURE 56 EXEMPLE DE BANDE CYCLABLE

La piste cyclable

Une piste cyclable est une voie exclusivement réservée aux vélos le long de la chaussée qu'elle longe. Elle peut être soit à sens unique, il y en a alors de chaque côté de la route, soit à double sens. Une séparation physique est présente pour la séparer des voies dédiées aux véhicules.

La largeur minimum recommandée par le CEREMA pour une piste cyclable est de 2m pour une piste cyclable unidirectionnelle et de 3m pour une piste cyclable bidirectionnelle,



FIGURE 57 EXEMPLE DE PISTE CYCLABLE

Les cyclomoteurs peuvent être autorisés sur la piste cyclable, mais cela est une exception qui doit être précisée par la signalisation. Cette possibilité est déconseillée en raison du différentiel important de vitesse entre les vélos et les autres véhicules.

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)



FIGURE 58 EXEMPLE DE CVCB

La CVCB est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.



Principe de fonctionnement d'une CVCB

Cet aménagement, que l'on trouve dans d'autres pays d'Europe, est parfois mis en œuvre aux fins de réduction de la vitesse des véhicules motorisés. Cependant, les différentes mesures réalisées en France, mais aussi en Belgique, en Allemagne et aux Pays-Bas, ne permettent pas de conclure sur l'effet modérateur de vitesse de la CVCB. (CEREMA)⁸

Elle convient donc à des voiries limitées à 50 km/h ou 70 km/h, selon le niveau de trafic

⁸ https://www.au5v.fr/IMG/pdf/fi01817_velo-n37-cvcb_chaussee_voie-centrale-banalisee.pdf

Les expérimentations réalisées en France et à l'étranger ont montré que ce type d'aménagement peut convenir, suivant les configurations rencontrées, à des trafics allant jusqu'à environ 5 000 véhicules/jour (dans les deux sens).

La mise en service d'une CVCB doit être accompagnée d'une opération de communication visant à expliquer le fonctionnement du dispositif.

La véloroute

Il ne s'agit pas d'un aménagement à proprement parler, mais d'un itinéraire à vocation touristique, composé de pistes, bandes cyclables, voies vertes ou routes dont on estime que la faible circulation automobile la rend utilisable par les cyclistes, y compris en famille.

La voie verte

La voie verte est définie comme une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés (à l'exception des VAE et engins de déplacement personnel motorisés), des piétons et des cavaliers⁹.



FIGURE 59 EXEMPLE DE VOIE VERTE

⁹ La définition formelle est dans le décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004