



Région Limousin

Schéma Régional de Véloroutes

Synthèse de l'étude

ALTERMODAL

Extrait distribué le 10-12-2001
à Limoges (Comité Régional des VVV)

③ Les éléments du schéma

- ① Un axe nord-sud passant par Limoges et Brive sur routes à faible trafic
- ② Deux voies vertes de qualité à Limoges et Brive permettant de développer une pratique de loisirs de proximité et sécuriser la pratique sportive
- ③ Un axe est-ouest Montluçon-Limoges-Périgueux
- ④ Le développement de boucles de proximité = initiative des CG et sites touristiques
- ⑤ Itinéraires complémentaires (Monédières, Hte Vallée de la Dordogne) = hors schéma national

Le schéma de véloroute comprend un axe principal nord-sud passant par les agglomérations de Brive et Limoges, suivant en cela le cahier des charges du schéma national préconisant un passage par les pôles de population.

Cet axe nord-sud comprend deux voies vertes, itinéraires en site propre, réservés aux circulations douces le long de la Vienne à proximité de Limoges, entre St Priest Thaurion et Aix-sur-Vienne et le long de la Corrèze.

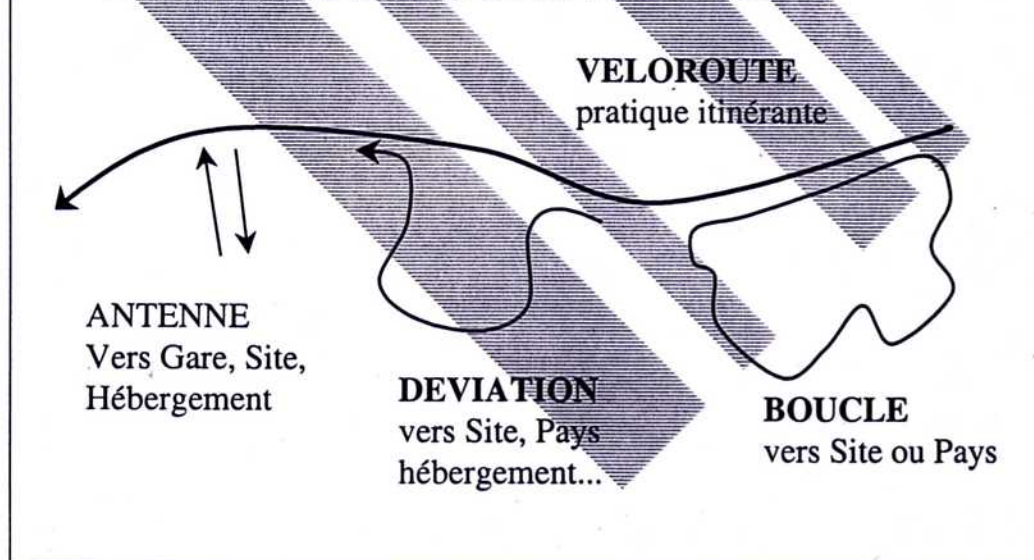
Le long de la Vienne, la faisabilité de la voie verte reste difficile en aval de Limoges du fait des contraintes topographique dans la traversée de Condat. Dans Limoges, les bords de Vienne ont été aménagés plus dans une perspective piétonne que « multi-usagers ». De ce fait, la cohabitation risque d'être difficile dans les espaces aménagés. En amont de Limoges, le tronçon le Palais-Limoges ne pose pas de problèmes techniques majeurs en rive gauche en dehors d'un accès difficile. La perspective de réalisation d'un contournement routier de Panazol permettrait de résoudre cette difficulté.

Rive droite, le cheminement est possible en dehors du point noir de Maisons Rouges, large friche industrielle dont le devenir n'est pas encore clairement établi. En amont du Palais, les contraintes topographiques sont plus difficiles.

A Brive, le tronçon de véloroute rentre pleinement dans les projets de l'agglomération de réaliser un couloir vert le long de la Corrèze. Ce projet articulerait de façon idéale déplacements touristiques, de loisirs et déplacements utilitaires dans la mesure où cet itinéraire peut offrir une véritable alternative de déplacements urbains.

Ce que fera la clientèle...

■ Variations autour de la véloroute



Une véloroute n'est pas un élément isolé. Nous avons vu dans l'étude de clientèle qu'elle permet d'articuler plusieurs modes d'utilisation :

Les antennes sont nécessaires vers les gares (50% des accès sur la véloroute du Danube se font par le train), les sites touristiques et les pôles d'hébergement afin que la véloroute irrigue réellement le territoire.

Des déviations thématiques sont possibles vers des Pays souhaitant mettre en valeur les atouts de leur patrimoine pour une partie de la clientèle de la Véloroute.

Des boucles répondant plus aux attentes de la clientèle touristique de séjours pourront emprunter des tronçons de la véloroute et s'articuler avec elle.

La véloroute peut également être le support de déplacements utilitaires de proximité, comme cela sera sans doute le cas à Brive.

Itinéraires	Dénivelé cumulé	Dénivelé négatif	Distance	Relief	Type terrain	Roulement	Type cycliste
Auvergne Bourgneuf Limoges	1 881	-1 801	164	2,7	1,7	1,9	1,4
Auvergne Vassivière Limoges	1 324	-1 244	142	2,5	1,4	1,4	1,5
Crozant Ambazac Limoges	913	-960	88	3,1	1,7	1,6	1,6
Crozant St Léonard Limoges	1 431	-1 154	115	3,0	1,3	1,5	1,4
Voie verte de Limoges	38	-2	24				
Voie verte de Brive	5	-5	9				
Limoges Dordogne	701	-1 526	55	2,3	1,8	1,6	1,4
Limoges Brive	1 386	-1 246	118	2,1	1,5	1,9	1,3
Brive Lot	430	-420	46	2,0	1,7	2,0	1,7
TOTAL	5 872	-6 154	531	2,5	1,6	1,7	1,5

Nous avons synthétisé dans ce tableau les différentes données recueillies dans les reconnaissances de terrain.

Les principaux éléments sont :

le relief, élément clé dans ce schéma, qui risque de limiter notre cible de clientèle.

Les distances : un équilibre reste à trouver entre distance minimale et desserte maximale des sites touristiques et des pôles de population

Le type de revêtement et la qualité de roulement notés de 1 (bon confort) à 5 (très dégradé)

Le type de cycliste auquel peut s'adresser l'itinéraire compte tenu des conditions de trafic. La notation va de 1 (pratique familiale) à 5 (pratique réservée aux cyclistes habitués à des conditions de circulation difficiles)

Chaque segment d'itinéraire (de 500m à 2km) a été renseigné. La note finale est une note moyenne sur l'ensemble du tronçon, pondéré par la longueur du segment. On a donc une notation relativement fine de chacun des tronçons.

Dans le choix des scénarios (Ambazac ou St Léonard sur la véloroute nord-sud et Bourgneuf ou Vassivière sur la véloroute est-ouest), l'élément clé est la décision de maximiser la desserte des zones touristiques (Choix de St Léonard et Vassivière) au risque de rendre l'itinéraire plus difficile, ou de privilégier des itinéraires courts présentant moins de dénivelé.

La première solution a été préférée par le comité de pilotage de l'étude.

④ Les compléments aux infras

- La sécurisation des intersections : attirer l'attention, améliorer la lisibilité, diminuer les vitesses, sécuriser sur les voies à fort trafic
- La cohabitation : riverains, activités agricoles et forestières, pêche, chasse, promenade,
 - modalités : réglementation des accès, limitation des vitesses, accès réservé, interdiction
- La signalétique : réglementaire, directionnelle, boucles, services, RIS, informations libres

Un certain nombre de compléments d'analyse ont complété la recherche d'itinéraires. Nous nous sommes attachés dans les relevés de terrain à étudier de façon approfondie :

La sécurisation des intersections : nous avons classé en trois catégories les traitements de sécurisation des intersections en allant

du plus simple (signalisation d'avertissement, bandes rugueuses destinées à attirer l'attention des automobilistes)

au plus complexe (réalisation de passage dénivelé),

en passant par des solutions médianes (réalisation d'îlot de passage en deux temps)

Sur les voies vertes, la cohabitation avec les autres activités riveraines (pêche, chasse, activités agricoles, promenade, sentiers de randonnée) a été étudiée avec soin de façon à éviter les conflits d'usage. Le problème se posera tout particulièrement sur la voie verte de Limoges où toutes ces activités devront cohabiter.

La signalétique a également été abordée. Une directive nationale est en cours de préparation au CERTU pour normaliser la signalétique cyclable, directive qui risque de donner peu de marge de manœuvre aux maîtres d'ouvrage. Si la thématique des routes St Jacques était retenue, la réalisation d'une charte de signalétique interrégionale sera nécessaire.

⑤ Les services

- L'accès au site : accès gare, pkg d'entrée, pkg de sortie d'agglomération, pkg châteaux, pkg annexes
- Les aires d'arrêt : aire principale, secondaire, ponct.
- Le stationnement : sur les lieux de visite (châteaux, villages), hébergement
- Location et réparation : existant, services complémentaires, coordination
- Transport des bagages et des personnes
- Services en temps de pluie
- Le rôle des collectivités : coordination qualité offre

L'analyse de clientèle menée durant l'été 1999 a bien montré l'importance d'attacher le plus grand soin à la qualité de services, partie intégrante d'un projet de véloroute.

L'accès au site doit être pris en compte tant dans les liaisons avec les gares que dans la réalisation de parkings d'accès, particulièrement à proximité des agglomérations et des sites touristiques

Les aires d'arrêt sont des composantes essentielles du confort. La « norme » habituellement retenue est d'une aire tous les 5km. Nous les avons classées en trois catégories, depuis une aire simple comprenant un banc, une carte, une poubelle, une aire secondaire comprenant un espace plus important avec des bancs et tables de pique-nique, un relais d'information service et une aire principale comprenant des services éventuels, des sanitaires...

Sur les tronçons situés sur voirie existante, les aires d'arrêts s'articuleront au maximum avec des aires d'arrêts existantes sur les sites touristiques notamment. Sur les voies vertes, la plus forte fréquentation exigera des créations plus nombreuses. Nous avons cartographié les propositions d'aires d'arrêt à réaliser ou à compléter.

Sur les lieux de visite, nous proposons l'installation de stationnements sécurisés et sur les sites les plus importants la création de services de gardiennage de vélo par un réseau d'opérateurs touristiques (OTSI, hébergeurs...).

