



Élaboration d'un Schéma directeur Cyclable

Rapport final



Janvier 2025



sommaire

01 | Contexte de l'étude

3

02 | Diagnostic

10

Potentiel de développement du vélo
Aménagements et services existants
Synthèse et schéma d'intentions

03 | Plan d'actions

48

Les itinéraires du schéma
Fiches actions

04 | Guide des recommandations techniques

98

Principes d'aménagement des infrastructures cyclables
Le stationnement vélo
Rappels réglementaires
Jalonnement cyclable

Contexte de l'étude



Contexte de l'étude

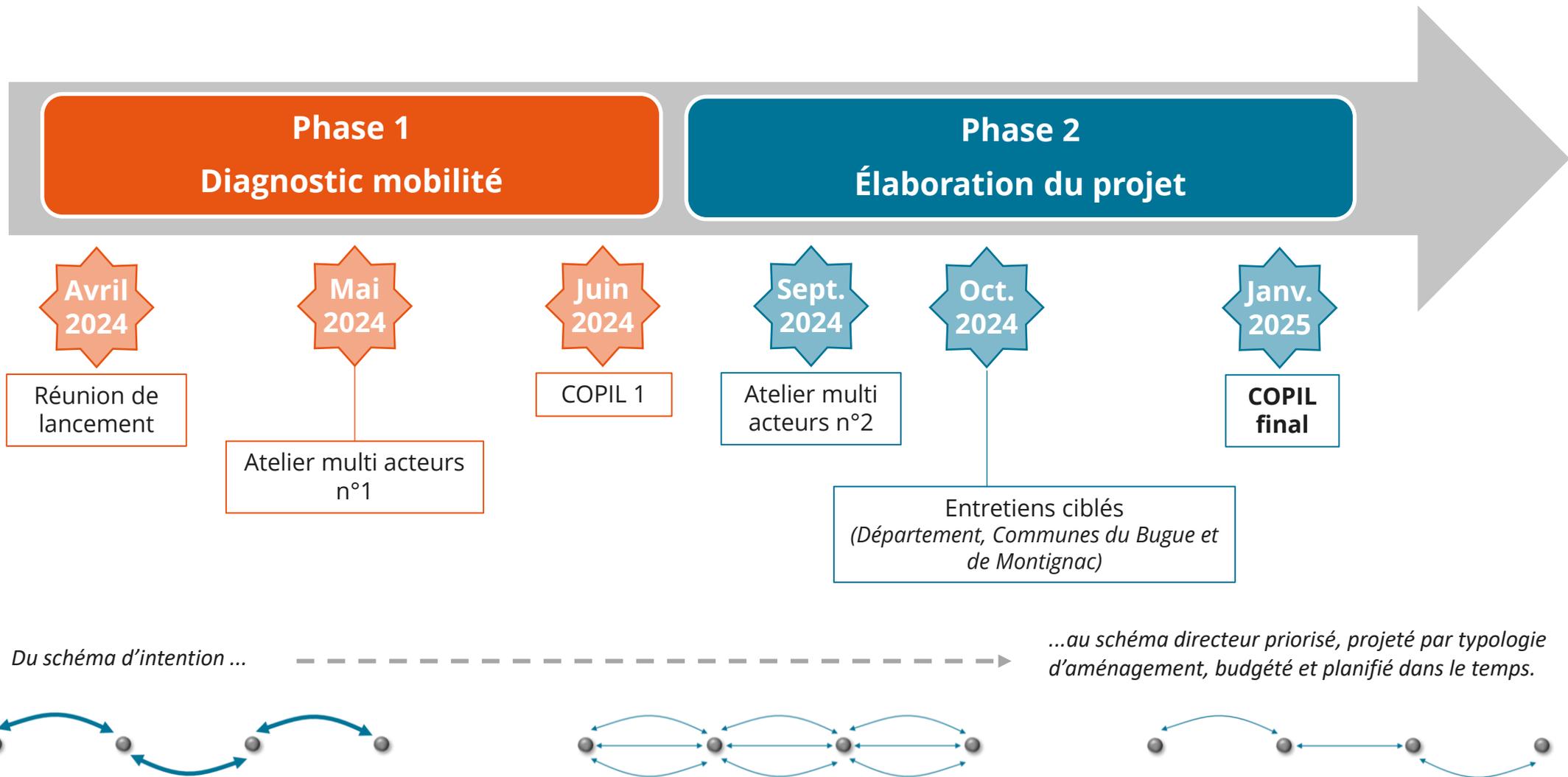
Ce schéma directeur cyclable réalisé à l'échelle de la Communauté de Communes de la Vallée de l'Homme s'inscrit en continuité d'une première étude de Plan de mobilité Simplifié réalisé en 2021/2022.

L'objectif visé de ce schéma est d'enclencher un réel essor de la pratique du vélo, que ce soit pour un usage quotidien ou de loisir/touristique, en identifiant des itinéraires cyclables sécurisés et continus.

De grands enjeux ont pu être préalablement définis concernant la réalisation de ce schéma directeur cyclable :

- **Pragmatisme** : définir une politique cyclable ambitieuse, mais réaliste, en s'appuyant notamment sur un réseau viaire constitué de routes très peu circulées
- **Opérationnalité** : Identifier des actions opérationnelles à différentes échelles territoriales (échelle EPCI et échelle communale) et outiller les gestionnaires de voirie (communes)
- **S'appuyer sur l'existant** : intégrer dans la construction du schéma la **véloroute de la Vézère comme une « colonne vertébrale »** sur laquelle les itinéraires viennent se connecter
- **Intermodalité** : notamment en facilitant/sécurisant l'accès aux gares ferroviaires

Déroulé de la mission



Le rôle d'un schéma directeur cyclable

Un schéma directeur cyclable est un outil stratégique de planification qui vise à assurer la **cohérence** et la **continuité** des itinéraires cyclables, et plus globalement de définir la politique cyclable du territoire.

C'est un document **non opposable** qui vient alimenter les documents d'urbanisme et de planification existants (PDM(S), PLU-i, SCoT notamment)

Les grands principes que le schéma doit respecter dans la définition des itinéraires cyclables :

- 1) **Sécurité**
- 2) **Continuité**
- 3) **Cohérence/maillage**
- 4) **Confort**

→ La réalisation de ce schéma directeur cyclable ne doit pas être vue comme une finalité, mais bien comme le lancement d'une dynamique pour développer la pratique du vélo sur le territoire.

Rappel des **compétences** en matière de **politique cyclable**

- **Étude stratégique** (Schéma directeur cyclable) = **EPCI** dans une logique d'intérêt communautaire et de continuité des itinéraires.
- **Aménagement des itinéraires** (création, jalonnement) = **gestionnaires de voirie** → communes et département essentiellement)
- **Réglementation** (mise en double sens cyclable, limitation des vitesses, modification du plan de circulation) = **pouvoir de police**

Les leviers d'action d'une politique cyclable

- Une politique vélo se structure autour de différentes thématiques.
- L'objectif est de créer un réel « écosystème vélo » permettant d'enclencher un changement de comportement sur le temps long.
- La première « brique » indispensable pour développer le vélo au quotidien est la **sécurisation de la pratique par la création d'aménagements dédiés.**

1 - ÉQUIPER ET AMÉNAGER



LA RÉGLEMENTATION
Pour apaiser et créer de nouvelles possibilités de parcours



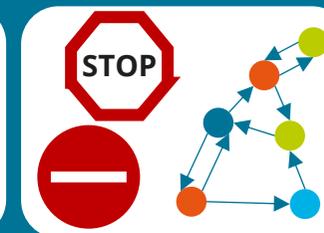
LES AMÉNAGEMENTS
Pour équiper et sécuriser les déplacements à vélo



LE JALONNEMENT
Pour proposer des itinéraires plus sûrs

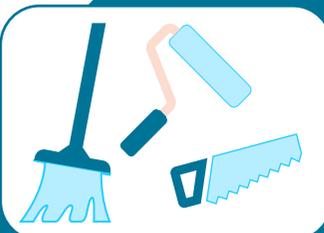


LE STATIONNEMENT
Pour sécuriser les cycles et compléter les chaînes de déplacements



LES SENS DE CIRCULATION
Pour libérer de la place pour les aménagements et/ou la pratique

2 - LÉGITIMER



L'ENTRETIEN
Pour maintenir la qualité des aménagements et la sécurité de l'usage



LES SERVICES
Pour compléter l'écosystème, et ôter les freins techniques à la pratique



LE CONTRÔLE
Pour sensibiliser, garantir le respect et la sécurité des cyclistes face aux conflits d'usages

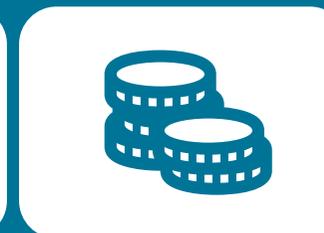


LA COMMUNICATION
Pour donner l'exemple, montrer l'ambition, ôter les freins psychologiques à la pratique

3 - ENCOURAGER



L'URBANISME
Pour intégrer le vélo dans les projets urbains



L'INCITATION À L'USAGE
Pour encourager l'usage du vélo (acquisition de vélo, équipement, réparation)

Différents usages du vélo = différents besoins

Cible prioritaire



Quotidien

- Distances courtes (2 à 7km)
- Trajet direct
- Itinéraire sécurisé



Tourisme

- Distances longues (> 50km)
- Trajet bucolique



Loisirs / balade

- Distances moyennes (5 à 20km)
- Trajet bucolique



La présence d'une topographie marquée sur le territoire nécessite d'envisager la pratique de ces circuits avec une dimension sportive ou via l'usage du VAE.



Sportif

- Distances longues (> 50km)
- Trajet sportif et roulant
- Évitent les aménagements cyclables

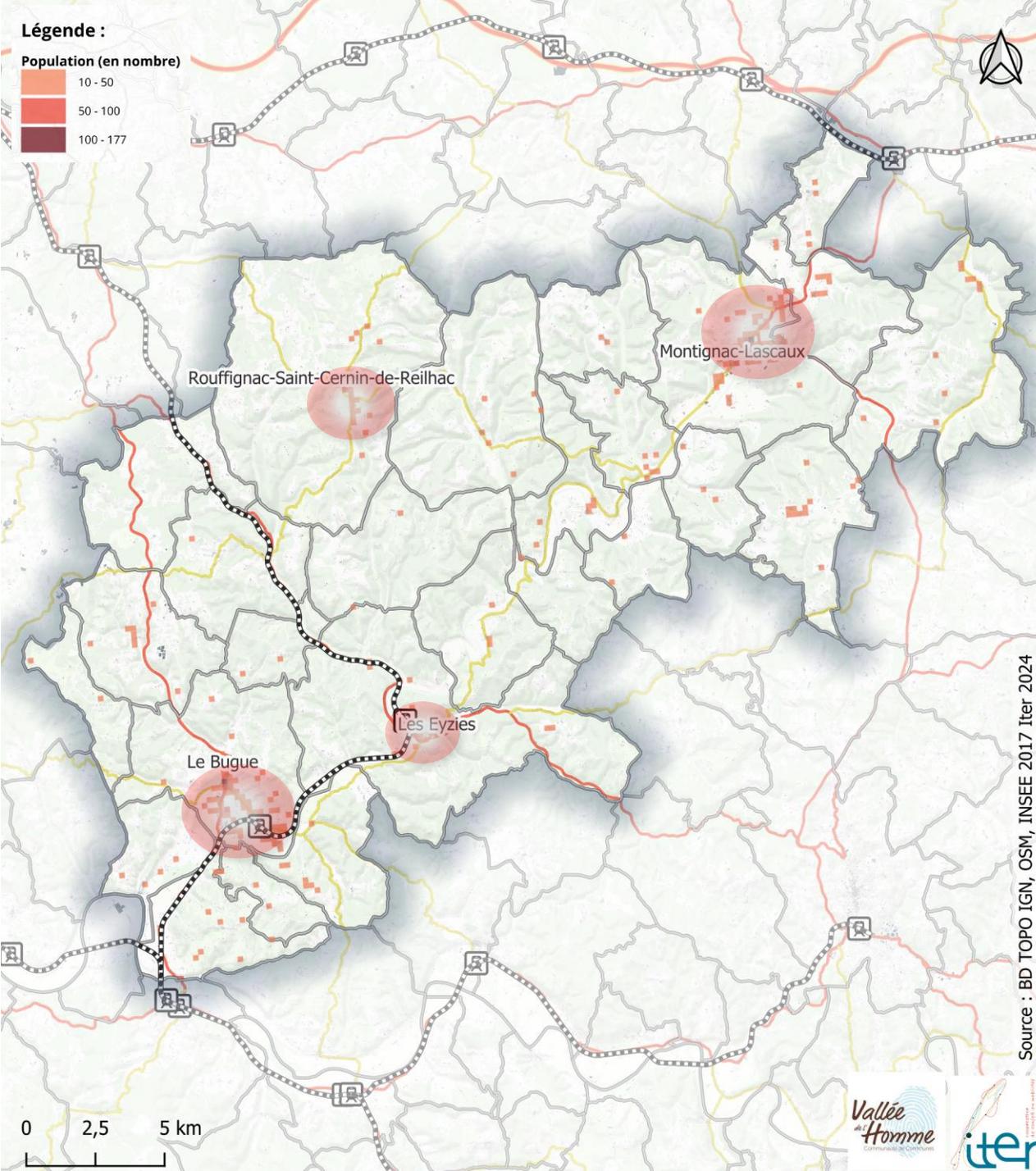
Diagnostic



Diagnostic

Analyse du potentiel de
développement du vélo





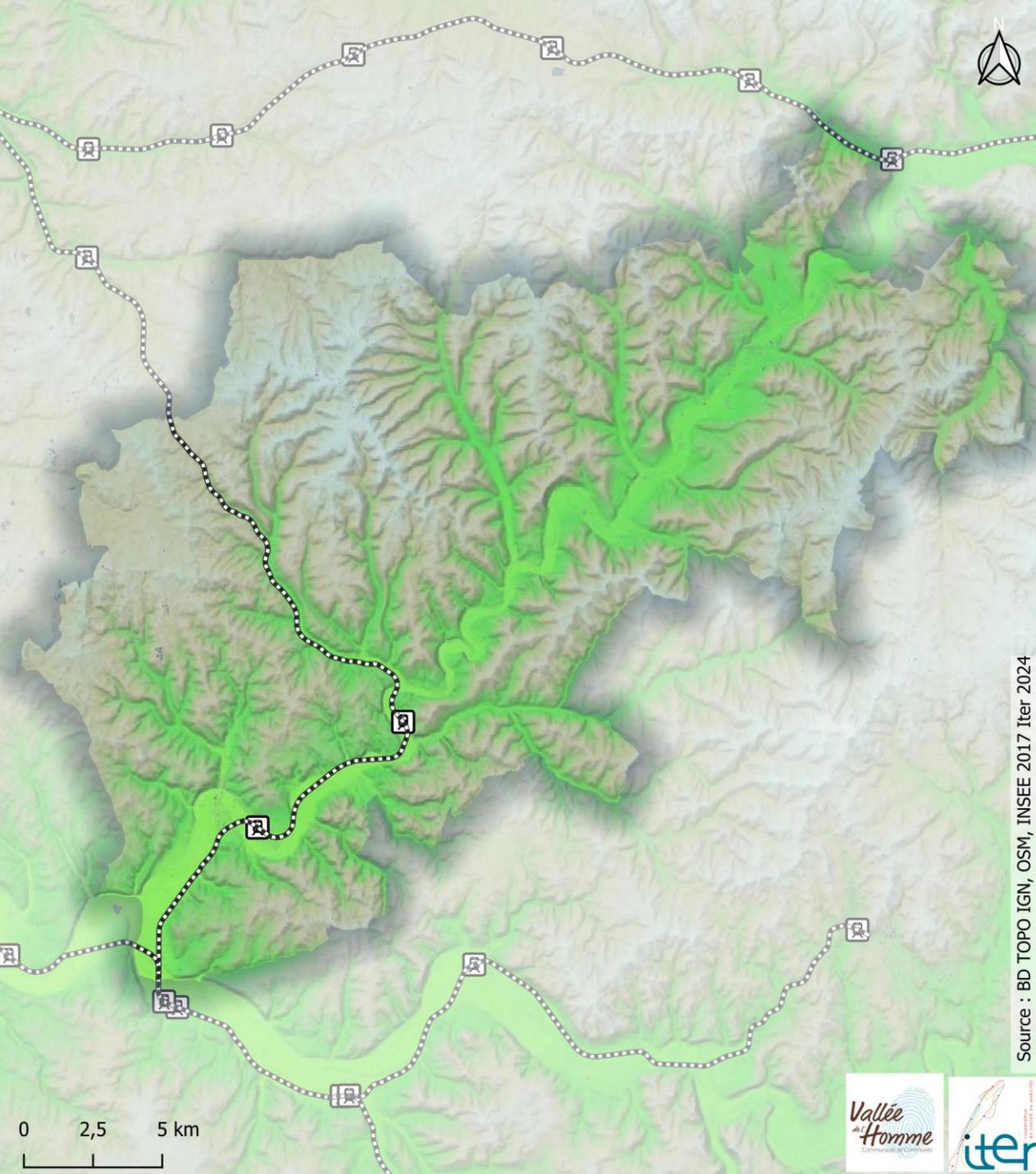
Démographie : un territoire rural

La communauté de communes de la Vallée de l'Homme est un territoire marqué par une typologie rurale forte. Les 15 800 habitants se répartissent dans 26 communes sur un territoire de 530 km², soit une densité de 30 hab/km². Une densité plus faible que la moyenne du département (46 hab/km²).

On observe néanmoins une forme de concentration de la population avec quatre communes qui regroupent plus de la moitié des habitants :

- Montignac-Lascaux (2 757 hab),
- Le Bugue (2 595 hab),
- Rouffignac-st-Cernin (1640 hab.)
- Les Eyzies (1 109 hab).

A noter que la population présente n'est pas lissée sur l'année, avec une augmentation très forte pendant la saison estivale liée aux touristes.



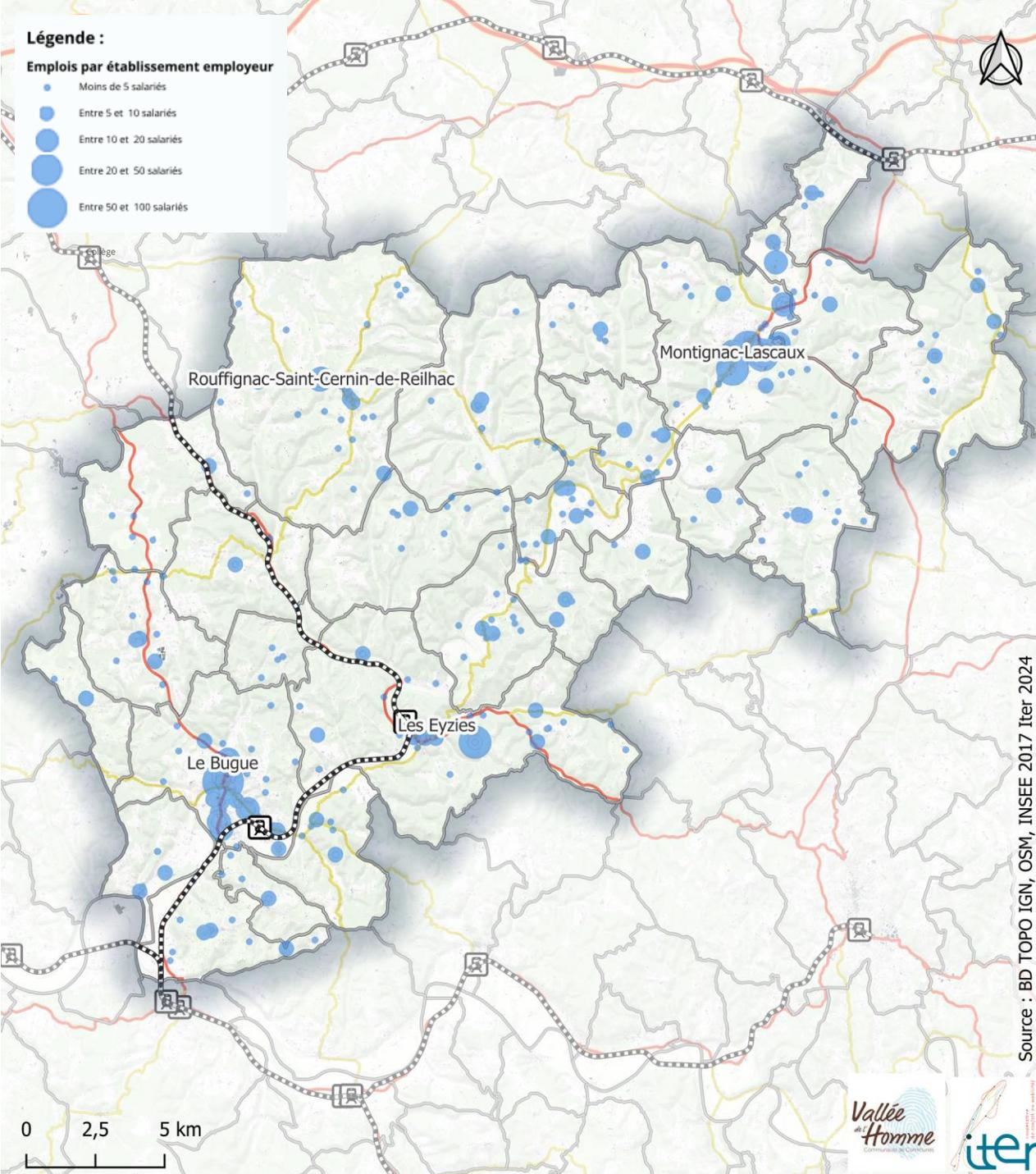
Une topographie marquée

Le territoire est marqué par des paysages diversifiés :

- La présence de la vallée de la Vézère qui traverse le territoire avec pour caractéristique une déclivité faible voire inexistante,
- En dehors de cette vallée, le territoire est constitué de coteaux et de vallons encaissés créant une augmentation forte de la déclivité.

Cette topographie, qui participe à l'attrait du territoire, peut impacter la pratique quotidienne du vélo.

Le développement du vélo au quotidien sur l'ensemble du territoire et auprès d'un public large est à envisager de manière conjointe à la démocratisation du VAE.



Les établissements employeurs

Les emplois du territoire sont majoritairement concentrés à Montignac-Lascaux, au Bugue et dans une moindre mesure aux Eyzies.

Principaux employeurs du territoire :

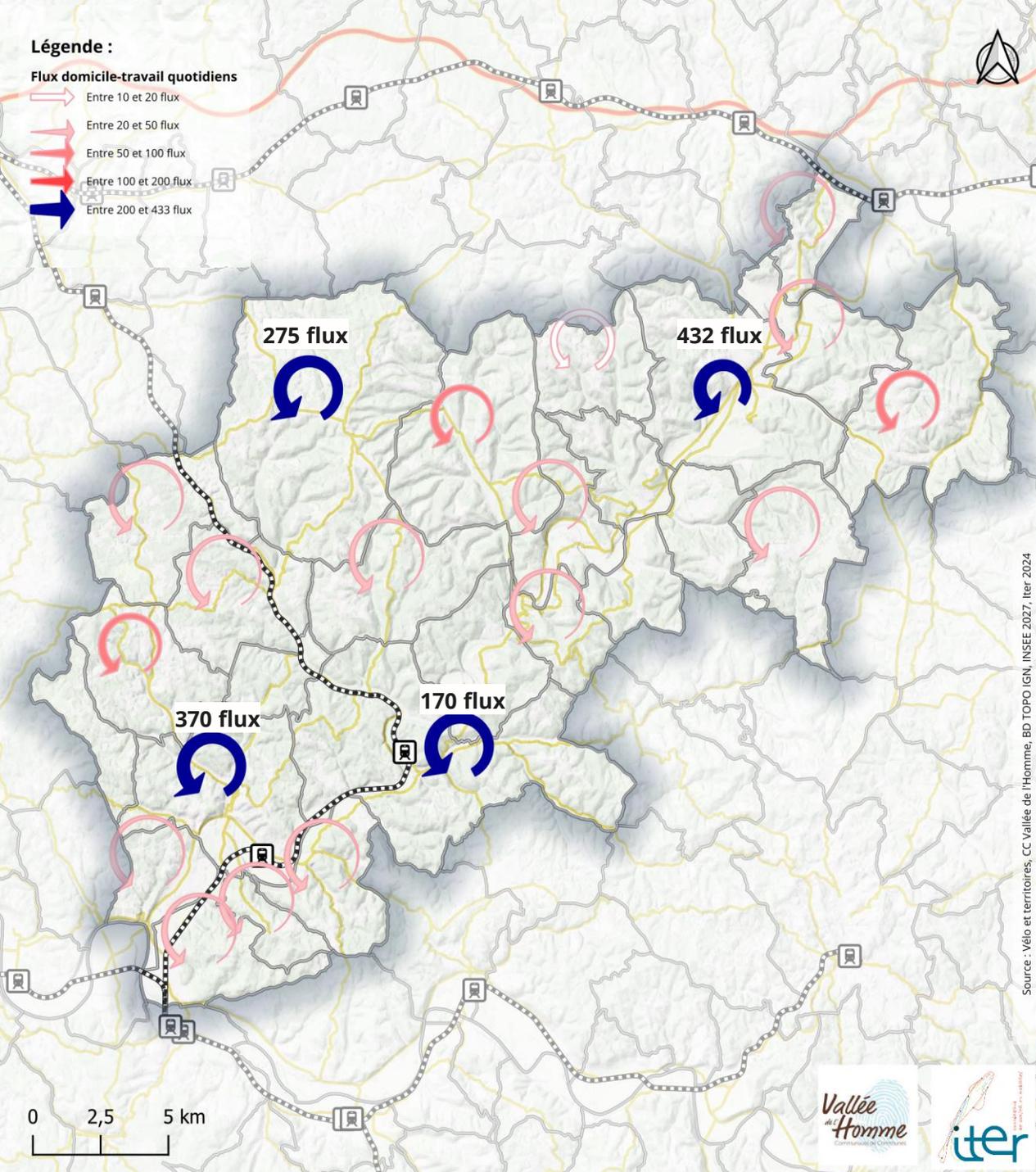
- Intermarché du Bugue
- EHPAD Felix Lobligeois
- CCVH / CIAS
- Commune de Montignac
- Intermarché Montignac

Cette concentration des emplois influence sur les mobilités quotidiennes (voir carte ci-après des flux domicile-travail).

Légende :

Flux domicile-travail quotidiens

- Entre 10 et 20 flux
- Entre 20 et 50 flux
- Entre 50 et 100 flux
- Entre 100 et 200 flux
- Entre 200 et 433 flux

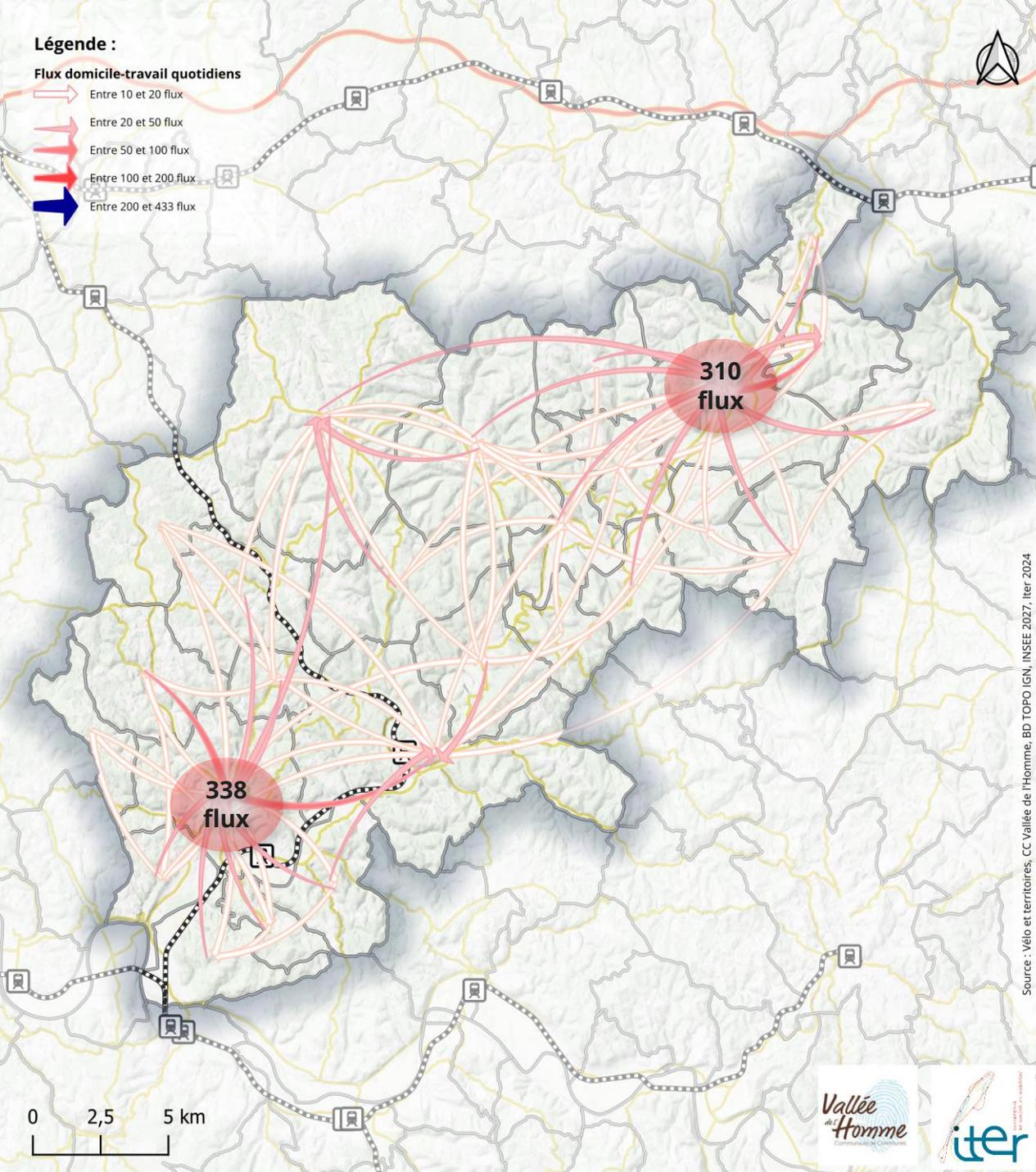


Flux domicile-travail intra communaux

40% des actifs du territoire (soit environ 2 300) travaillent sur leur commune de résidence.

Des trajets réalisés qui sont donc courts, mais pour autant encore **majoritairement effectués en voiture (8 trajets/10)**.

Les 4 principales communes du territoire (Montignac, Le Bugue, Les Eyzies et Rouffignac) concentrent plus de 65% des flux internes réalisés.



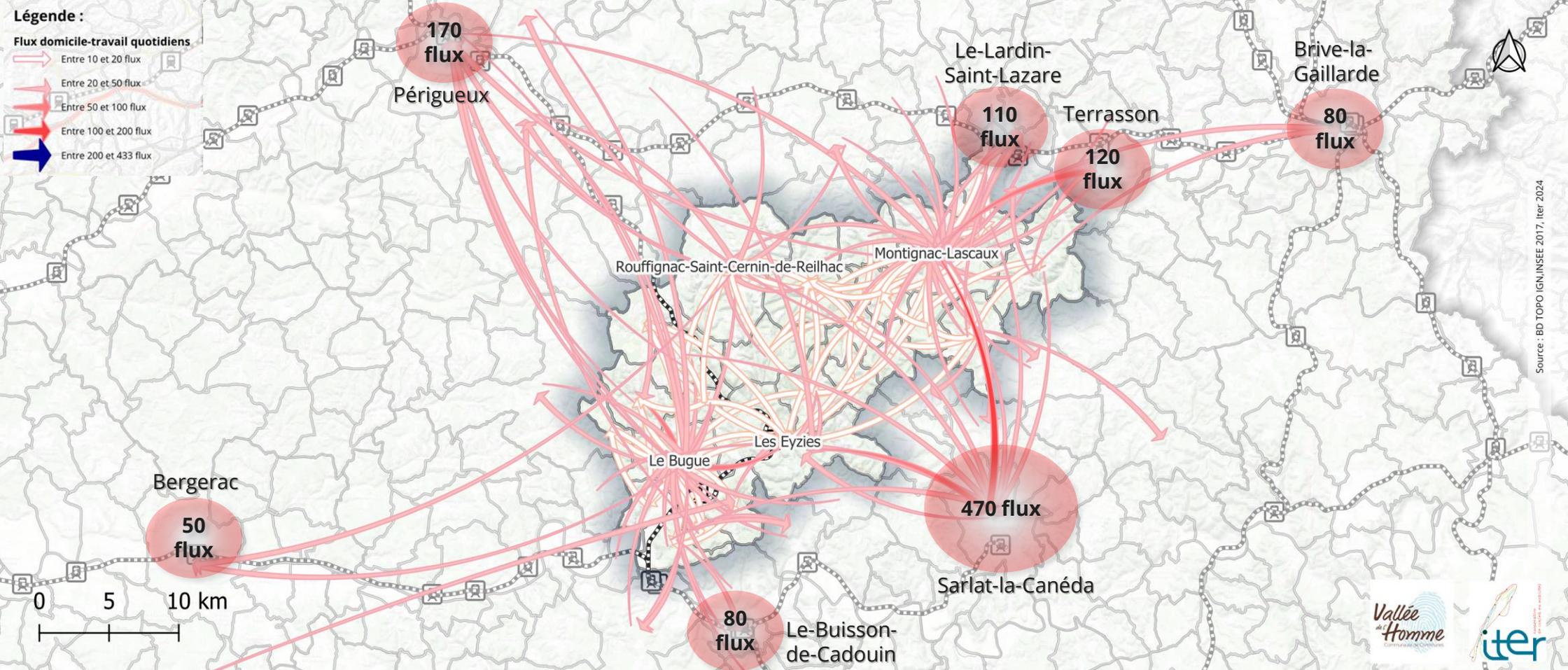
Flux domicile travail inter-communaux

Les flux domicile-travail réalisés entre les communes du territoire sont relativement peu intenses (1000 flux en tout) soit 20% des flux réalisés par les habitants de la CCVH.

Les deux bassins d'emplois et de vie du Bugue et de Montignac sont ici mis en lumière, avec une forte polarisation des deux pôles sur les communes environnantes :

- Près de 340 déplacements sont réalisés à destination du Bugue
- Et 310 à destination de Montignac

99% des trajets domicile-travail réalisés entre les communes du territoire sont réalisés en voiture.



Flux domicile travail en lien avec l'extérieur

3 400 flux sont en relations avec l'extérieur du territoire, dont 2 000 flux quotidiens qui sortent et 1 400 qui entrent.

Les actifs qui entrent sur le territoire se dirigent majoritairement à Montignac et au Bugue. Sarlat est le premier pôle économique externe pour les actifs du territoire.

Faciliter l'intermodalité vélo + train est donc un enjeu fort pour le territoire : sécurisation des accès aux gares, stationnements sécurisés

Communauté de Communes de la Vallée de l'Homme	Flux internes		flux DT Intra-CCVH		flux DT Extra-CCVH		Total flux toutes catégories confondues sur le territoire
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	
<i>Montignac-Lascaux</i>	432	7,0%	310	5,0%	870	14,1%	1612
<i>Le Bugue</i>	370	6,0%	338	5,5%	630	10,2%	1338
<i>Rouffignac-Saint-Cernin-de-Reilhac</i>	275	4,4%	113	1,8%	328	5,3%	716
<i>Les Eyzies</i>	170	2,8%	130	2,1%	270	4,4%	570
4 pôles principaux	1247	20,2%	891	14,4%	2098	33,9%	4236
Autres communes de la CCVH	669	10,8%	42	0,7%	1233	20,0%	1944
Nombre total de flux DT par catégories (détaillées)	1916	31,0%	933	15,1%	3331	53,9%	6180

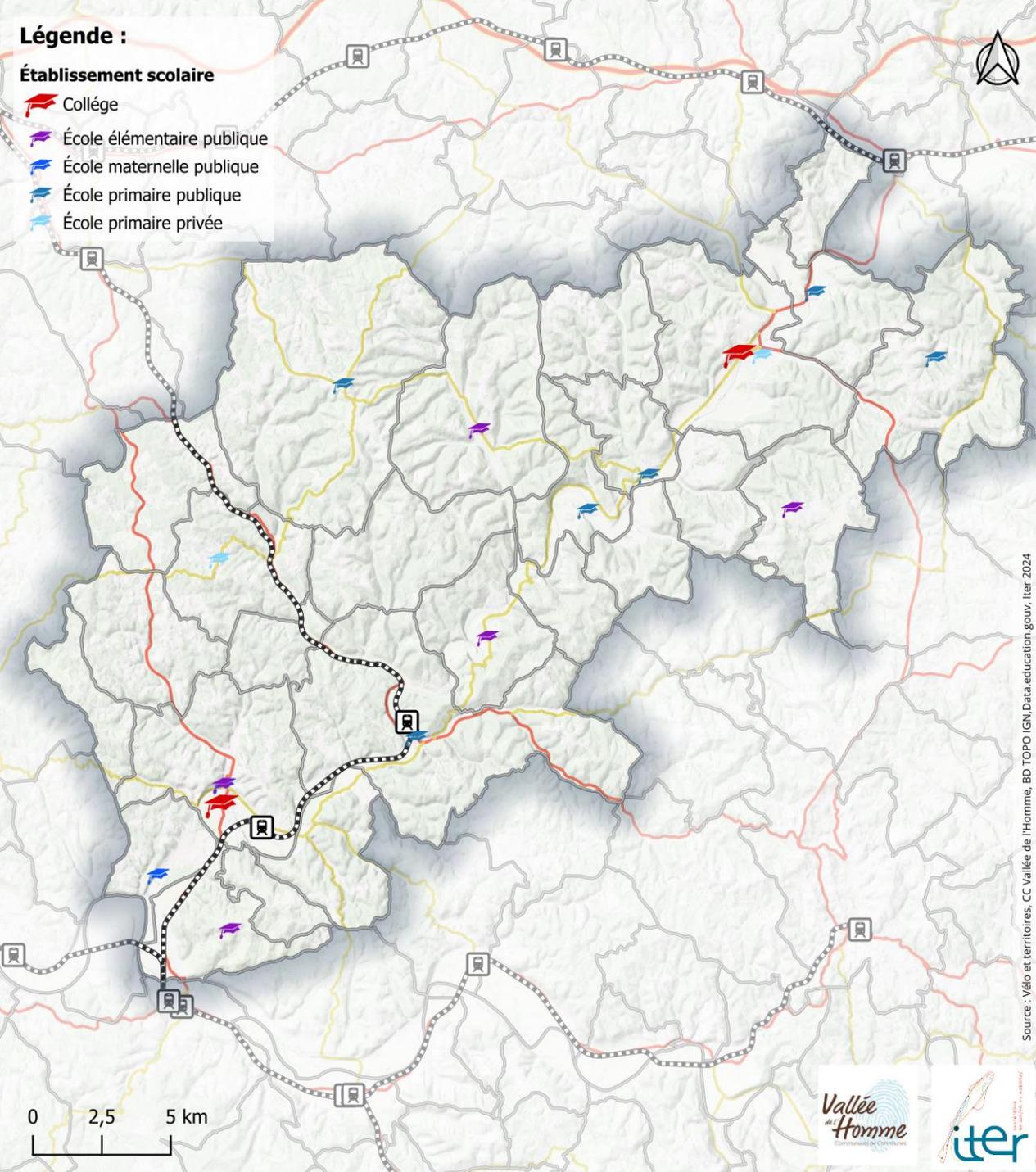
Tableau de synthèse des flux domicile-travail du territoire de la Vallée de l'Homme (donnée 2018)

Synthèse des flux Domicile-Travail

Légende :

Établissement scolaire

- Collège
- École élémentaire publique
- École maternelle publique
- École primaire publique
- École primaire privée



Source : Vélo et territoires, CC Vallée de l'Homme, BD TOPO IGN, Data.education.gouv, iter 2024

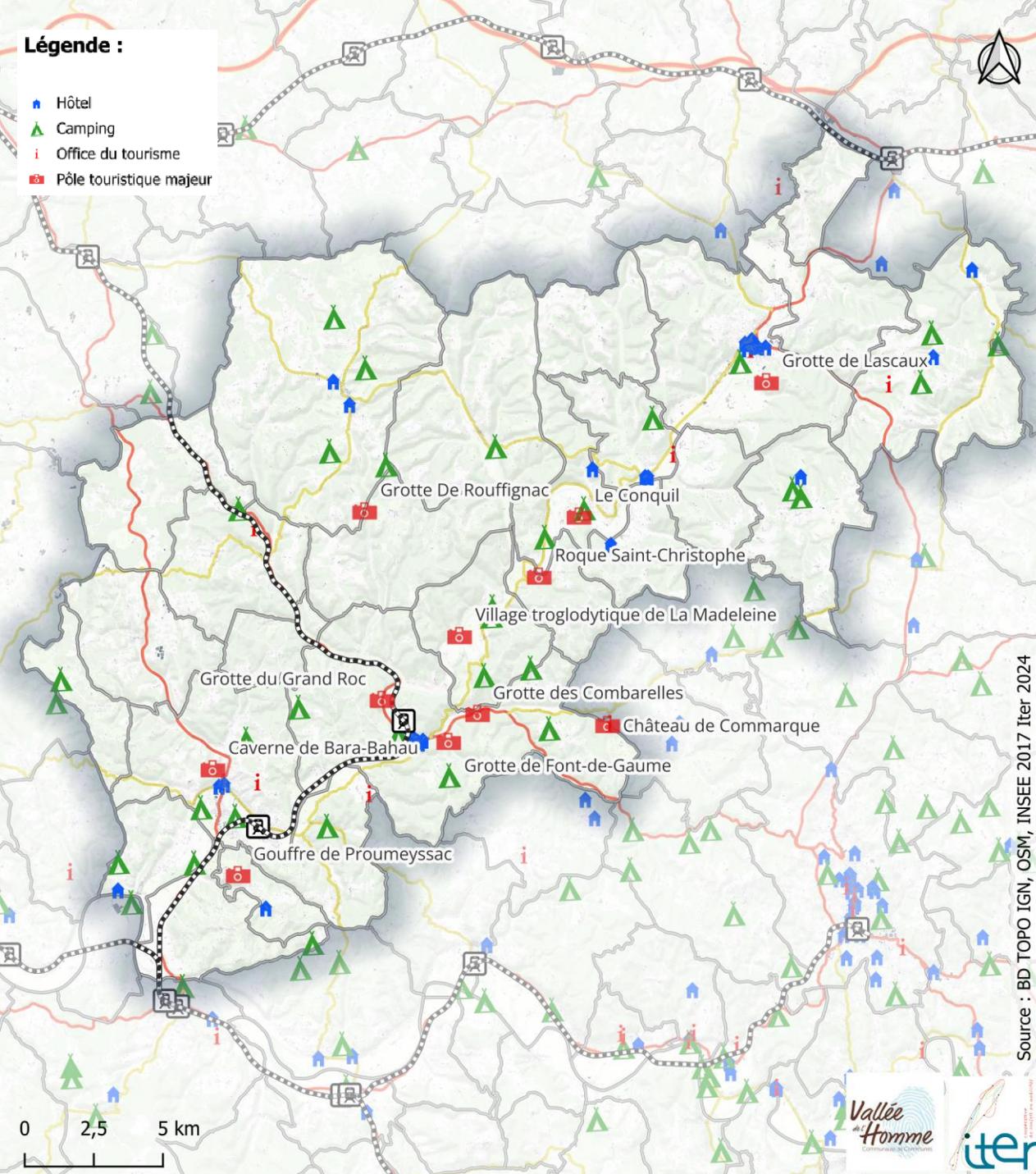
Les établissements scolaires

En matière d'établissements scolaires, deux collèges sont présents sur le territoire, également concentrés sur les communes du Bugue et de Montignac.

- Collège Leroi-Gourhan (Le Bugue) → 260 élèves
- Collège Yvon Delbos (Montignac) → 390 élèves

La sécurisation des accès aux collèges à vélo est un enjeu particulièrement important, notamment pour le collège de Montignac qui est aujourd'hui très peu accessible, hors usage de la voiture.

Le maillage relativement important en écoles primaires permet d'envisager des distances domicile-école courtes, propices à la pratique des modes actifs si l'accès à l'école est sécurisé.



Pôles touristiques

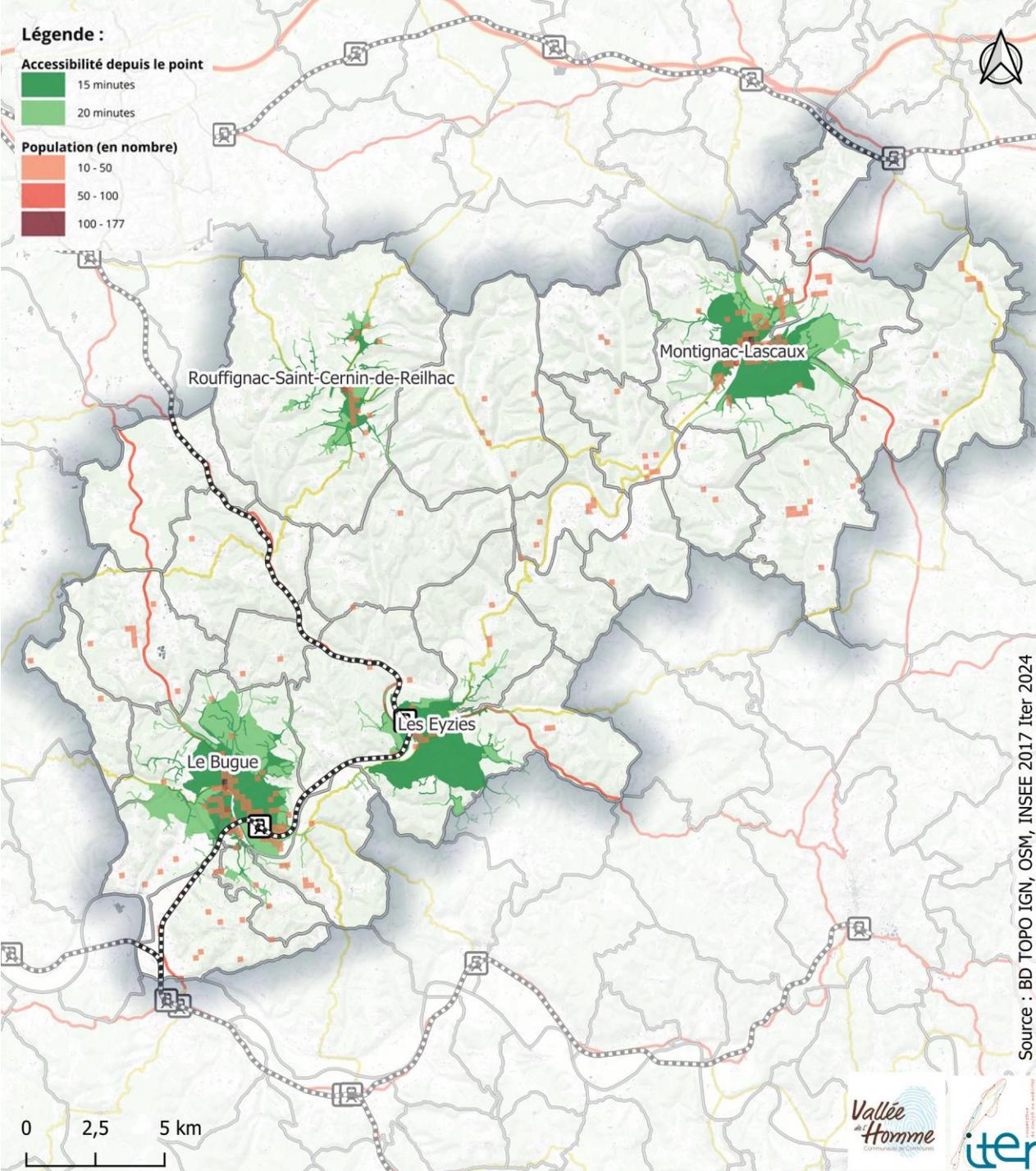
Le territoire dispose de nombreux pôles touristiques majeurs qui attirent chaque année de très nombreux touristes/excursionnistes.

Parmi eux, de nombreuses grottes renommées pour leurs ornements et leurs vestiges préhistoriques uniques, notamment à Montignac avec le célèbre site de Lascaux, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

La région abrite également certains des plus beaux villages de France, notamment Saint-Léon-sur-Vézère.

Pour répondre à cette attractivité, une économie importante autour du tourisme a pu se bâtir et se traduit notamment par la présence de nombreux lieux d'hébergement et d'accueil.

Ces sites, et en premier lieux les campings, représentent en été des générateurs importants de déplacements et peuvent en ce sens être des pôles intéressants à mailler par des itinéraires vélos.

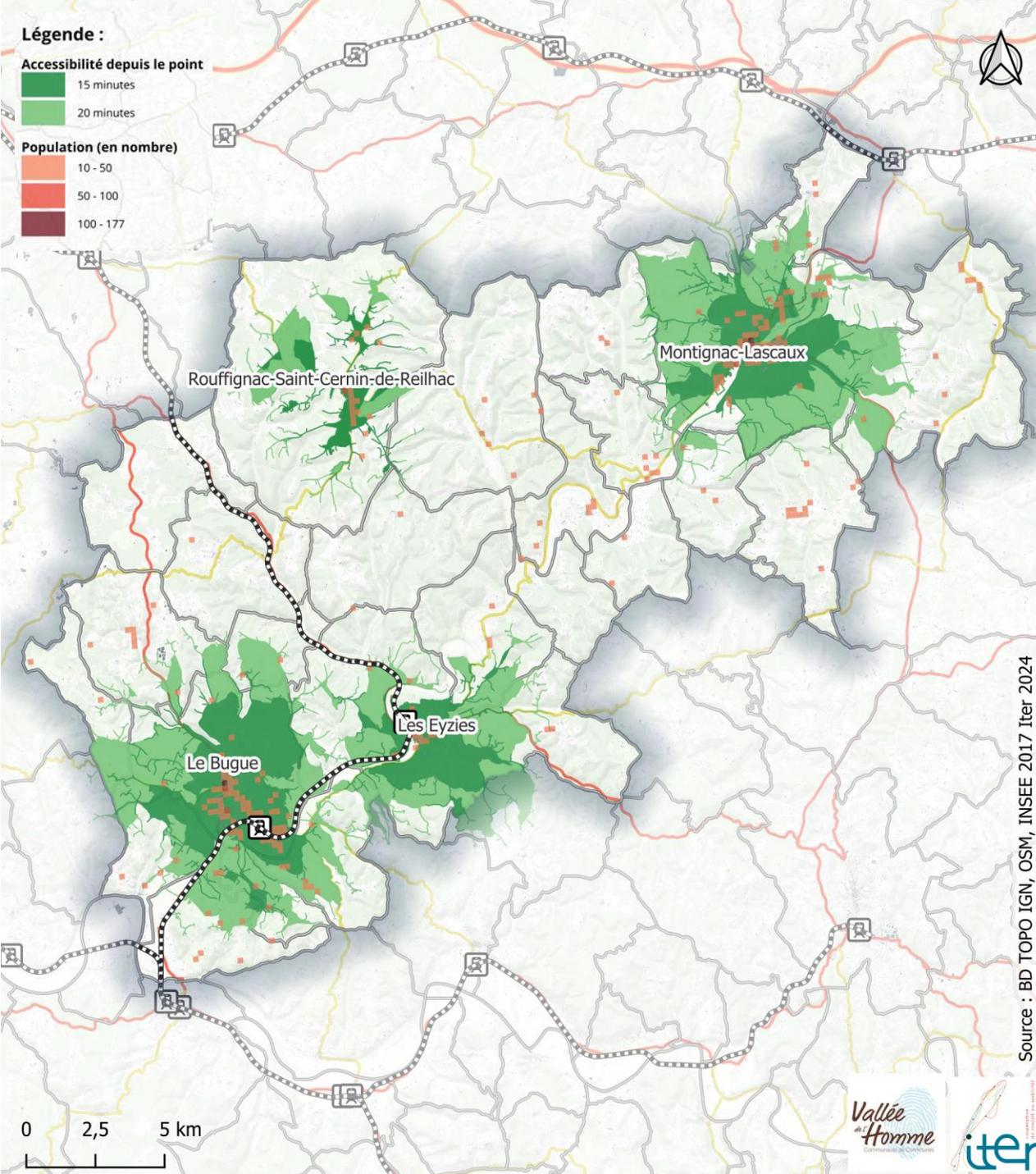


Accessibilité en vélo des 4 pôles principaux

Cette cartographie représente les zones accessibles en 20 min à vélo depuis/vers les centres-bourgs des 4 principales communes du territoire.

8 000 habitants du territoire se situent dans une zone de 20 min autour de ces 4 pôles.

NB : Au vu de la déclivité du territoire, la moyenne de 13 km/h a été retenue pour les déplacements en vélo musculaire.

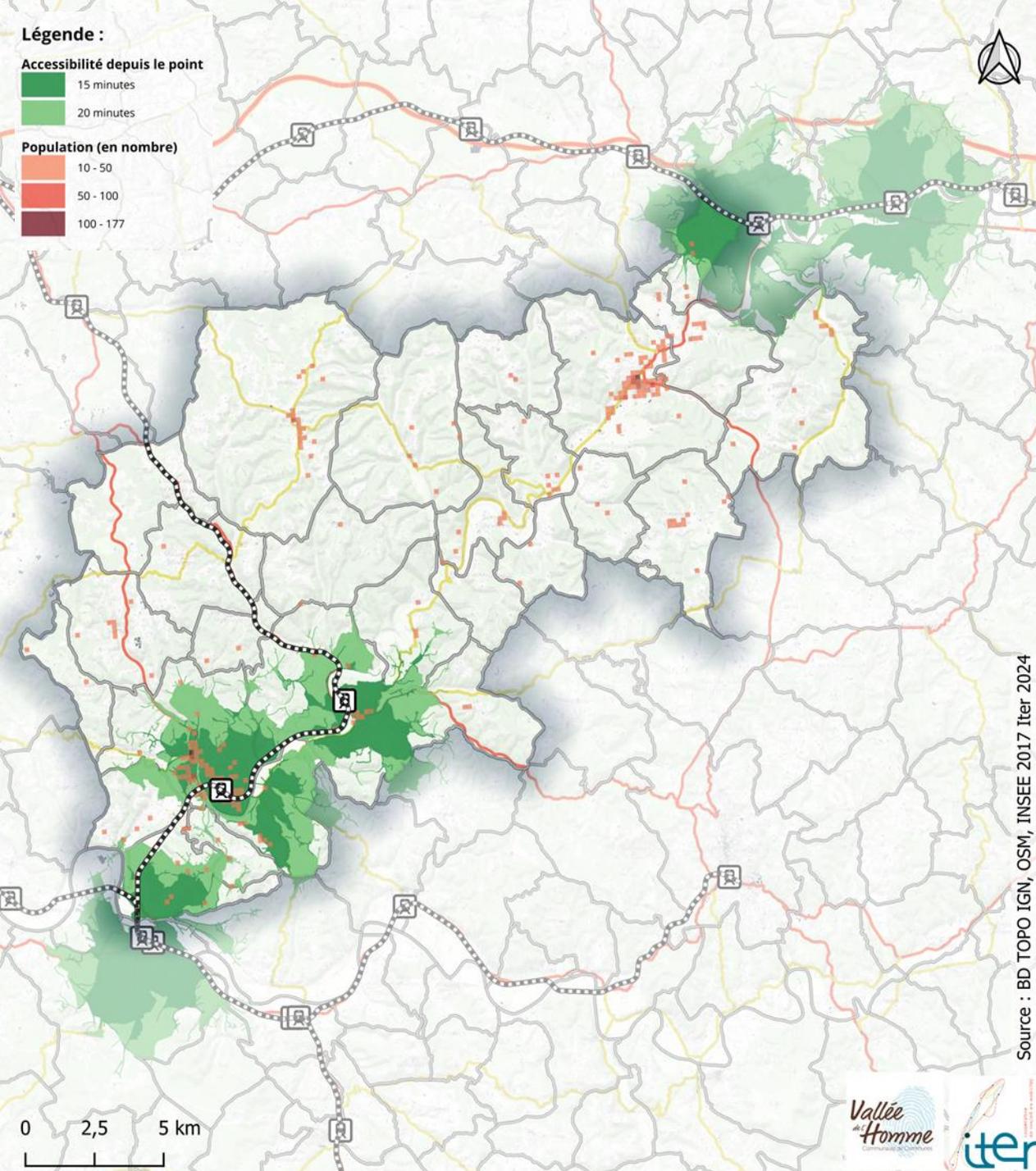


Accessibilité en VAE des 4 pôles principaux

L'usage du VAE permet d'allonger la distance réalisable dans un laps de temps similaire de 20 min.

Cette fois ce sont plus de 10 000 personnes qui ont accès à ces 4 pôles en moins de 20 min en VAE.

NB : la moyenne de 20 km/h a été retenue pour les déplacements en VAE.



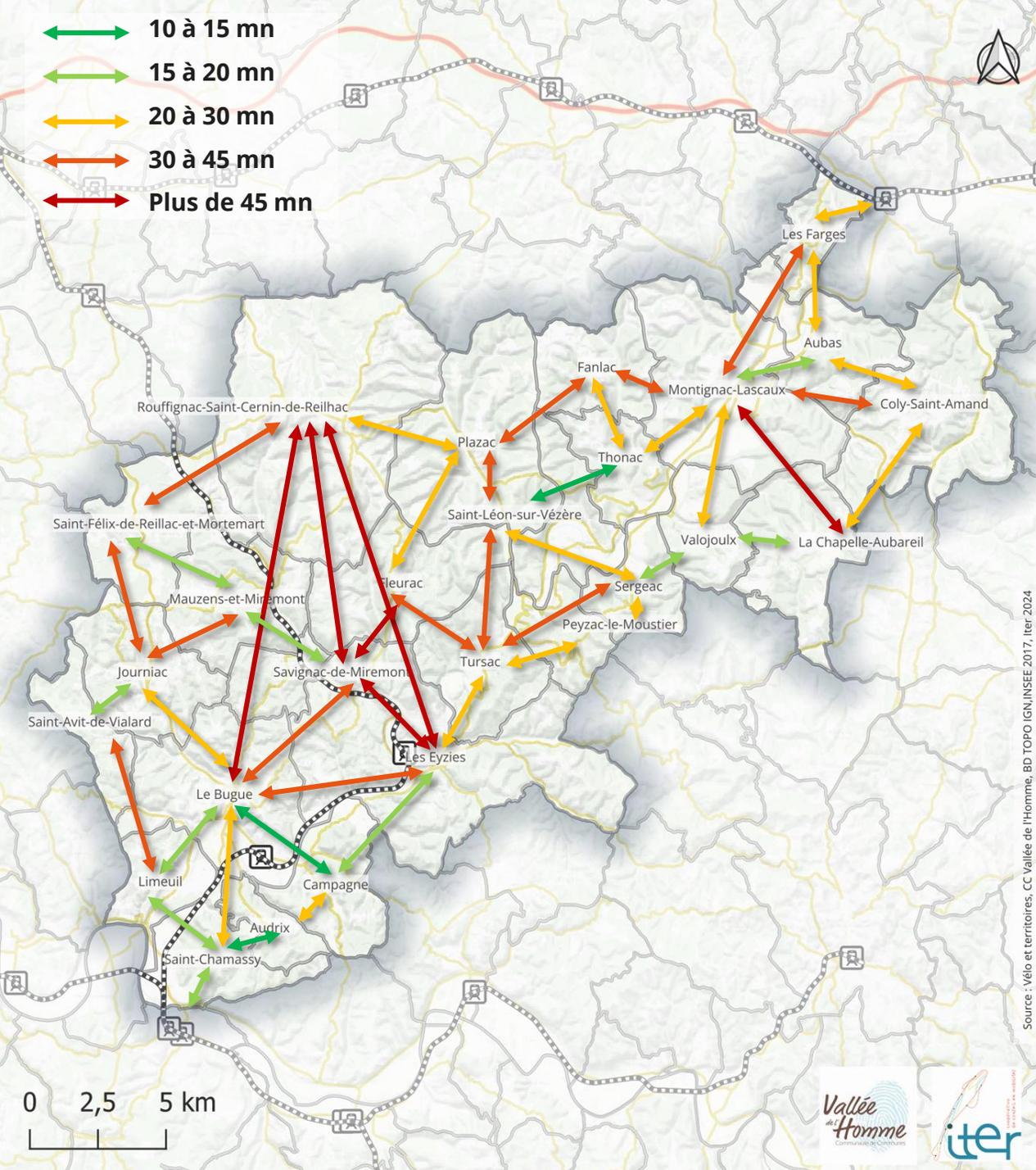
Accessibilité des gares en vélo

Le territoire dispose de 2 gares ferroviaires situées au Bugue et aux Eyzies desservies par la ligne L34 Périgueux – Agen/Sarlat.

2 gares externes au territoire mais à proximité immédiate sont également présentes : Le Buisson et Condat – Le Lardin.

La sécurisation de l'accès aux gares en vélo est un enjeu particulièrement important pour le territoire, que ce soit pour favoriser l'intermodalité train + vélo dans le cadre des trajets du quotidien mais aussi dans une dimension touristique. Les gares représentant des « portes d'entrées » du territoire.

4 000 habitants habitent à moins de 20 min à vélo d'une gare. Ce chiffre atteint les 9 500 en VAE.



Analyse des temps de parcours à vélo

Cette carte illustre les temps de trajets à vélo (non électrique) pour des déplacements inter-communaux.*

Au-delà de 20/25 min de trajet, l'itinéraire devient moins attractif pour des déplacements quotidiens.

Le vélo est une des solutions à développer pour engager un report modal de la voiture vers des modes alternatifs, il ne peut néanmoins à lui seul répondre à tous les enjeux de mobilité. Engager un report modal et enclencher un changement de comportement sur les territoires de faible densité nécessite d'envisager des réponses plurielles et diversifiées (cf Plan de Mobilité Simplifié).

* Sources : Google Maps

Places de covoiturage au Bugue



Places de covoiturage à Montignac

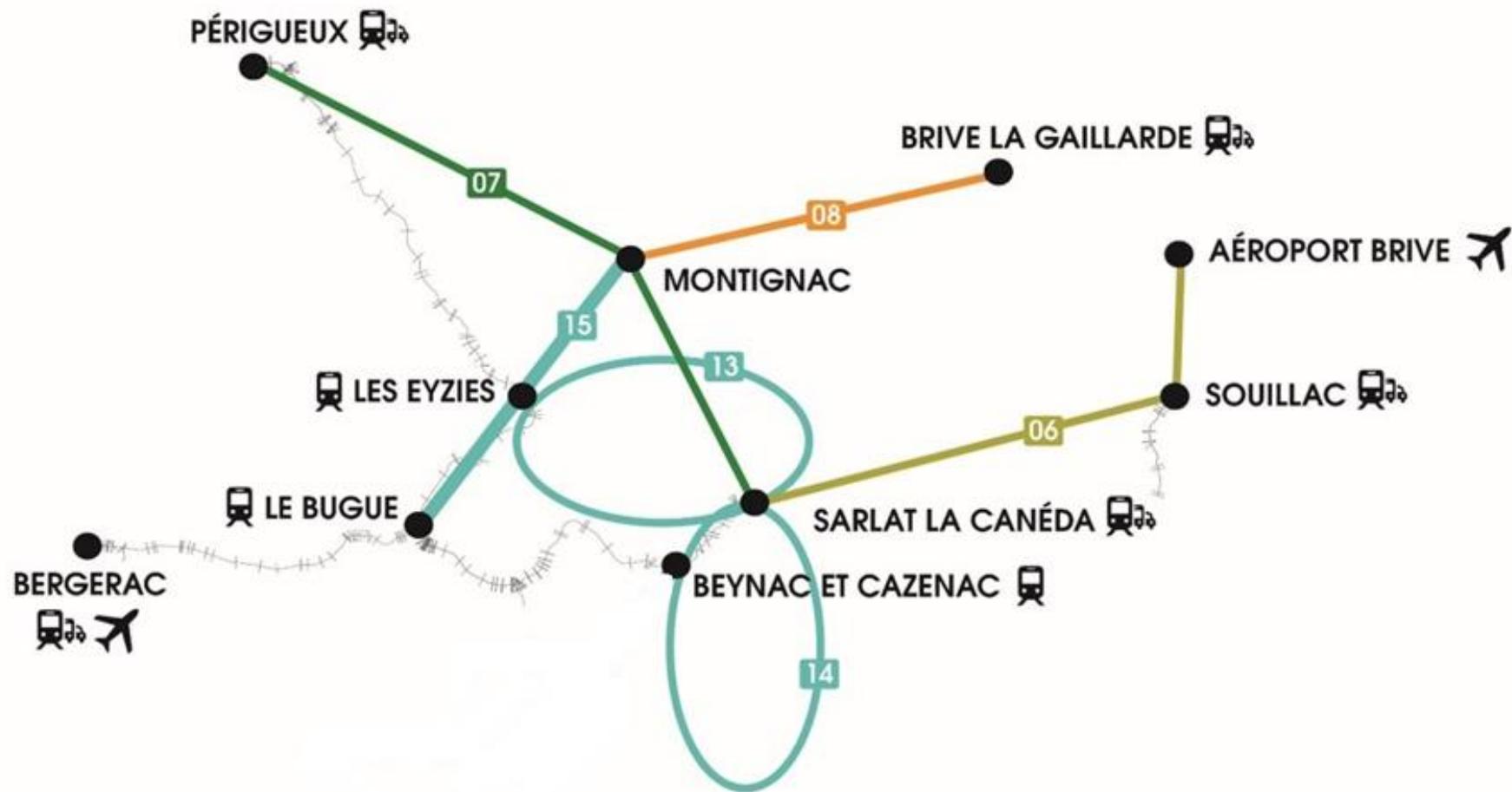


L'intermodalité : les aires de covoiturage

Trois « aires de covoiturage » sont présentes sur le territoire :

- Le Bugue (parking des allées de la Vézère)
- St Léon (bourg)
- Montignac (salle des fêtes)

Ces aires manquent aujourd'hui de visibilité (sur site mais aussi numérique, ces aires n'étant pas répertoriées dans la base nationale des lieux de covoiturage) et d'équipements/services. **Aucune de ces aires ne disposent aujourd'hui de stationnements pour les vélos, bien que celles-ci soient positionnées dans les zones agglomérées et donc accessible facilement à vélo.**



L'intermodalité

Deux gares SNCF :

- Les Eyzies
- Le Bugue

Trois lignes de cars régionaux régulières :

- 7 Sarlat-la-Canéda – Montignac-Lascaux – Périgueux
- 8 Brive-la-Gaillarde – Montignac-Lascaux
- 6 Sarlat-la-Canéda – Souillac – Nespouls (aéroport – desservi en période estivale) → ligne hors territoire

Trois lignes de cars régionaux estivales (juillet – août) :

- 13 Sarlat-la-Canéda – Les Eyzies-de-Tayac-Sireuil
- 15 Vallée de la Vézère
- 14 Vallée de la Dordogne → lignes hors territoire

Diagnostic

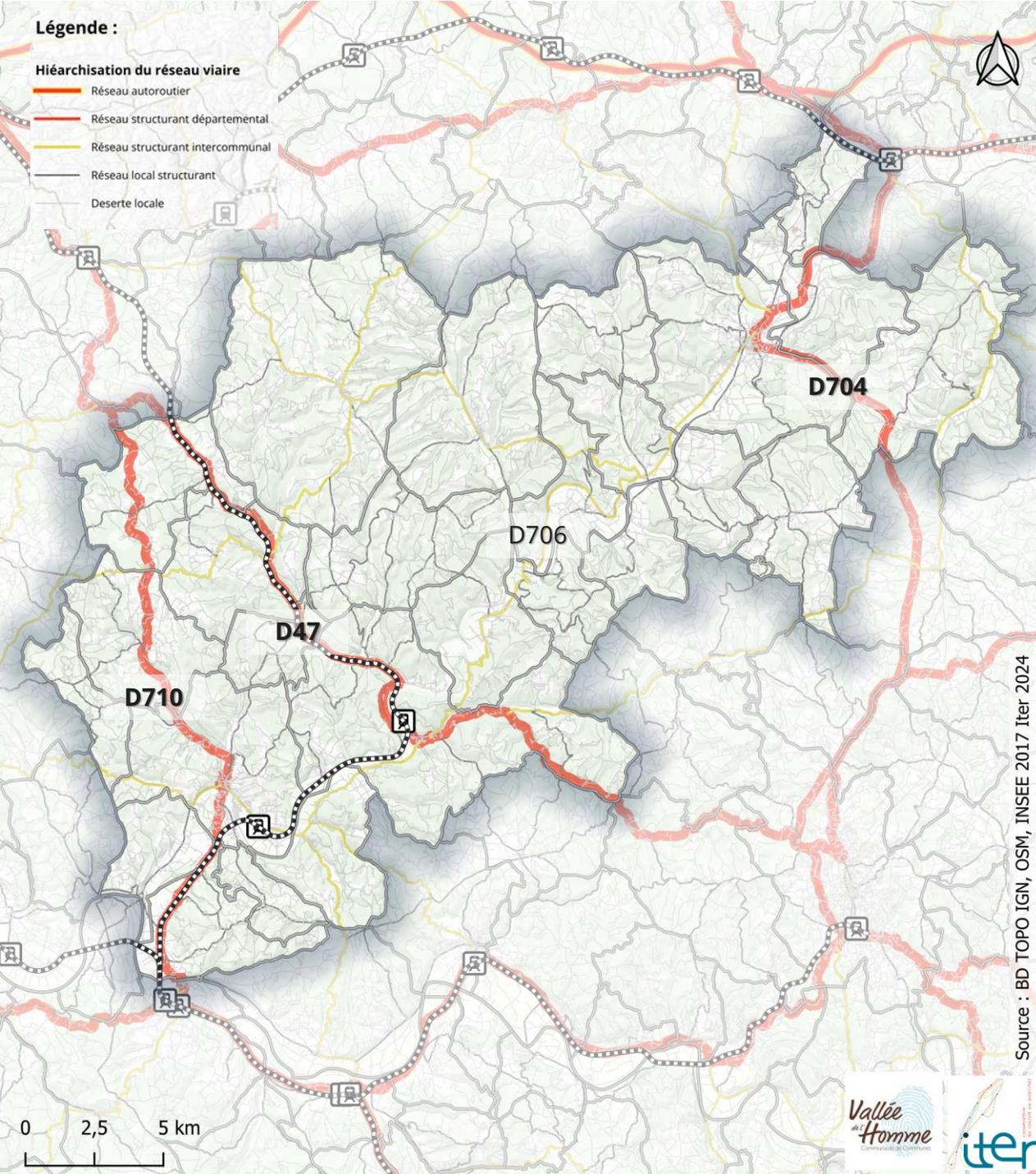
Aménagements et services
existants



Légende :

Hiérarchisation du réseau viaire

- Réseau autoroutier
- Réseau structurant départemental
- Réseau structurant intercommunal
- Réseau local structurant
- Deserte locale



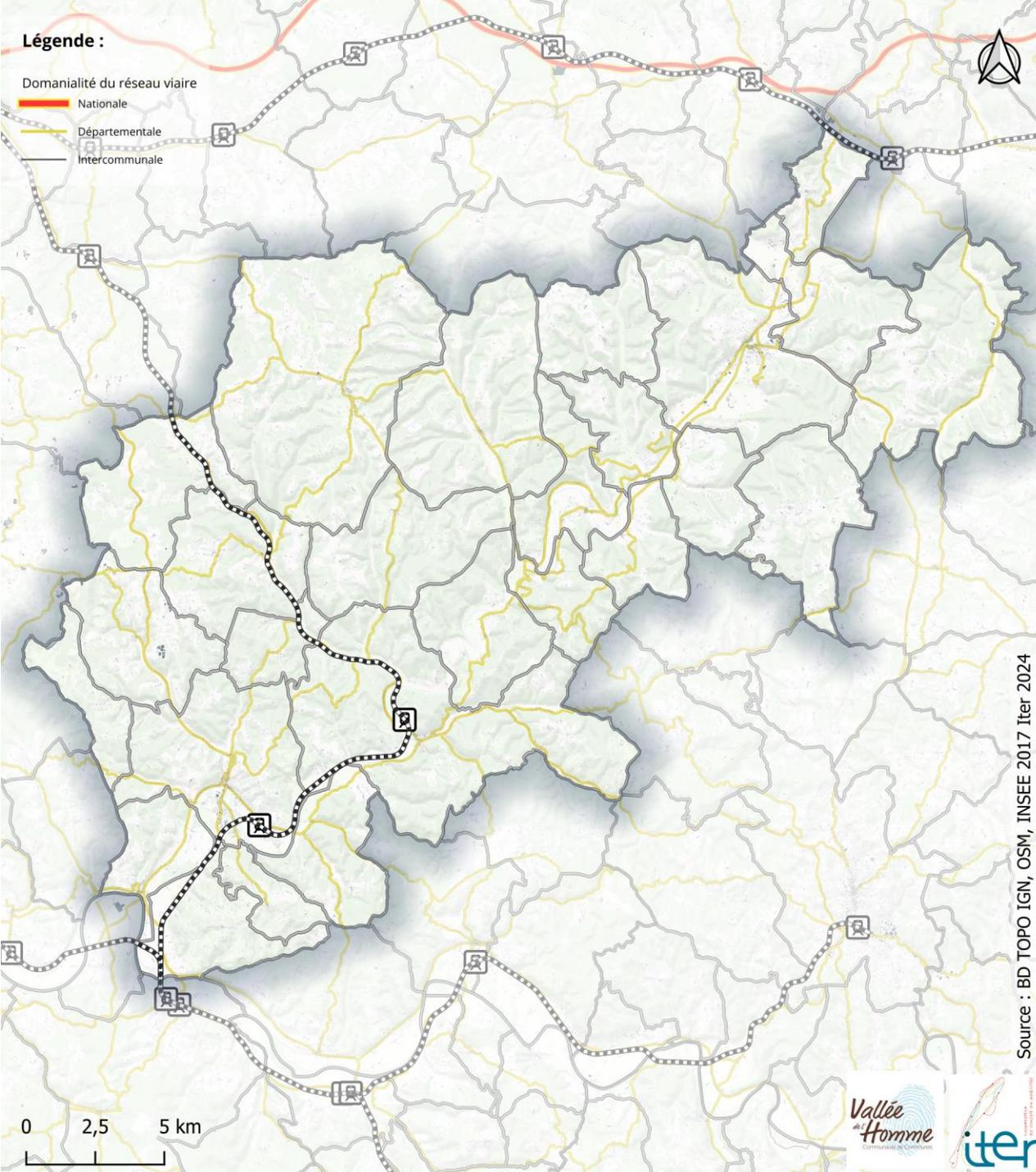
Hiérarchisation du réseau viaire

Le territoire est traversé par des axes structurants départementaux : la D710, la D47, la D704 et la D706.

Ces axes représentent d'importantes barrières anthropiques anxiogènes pour les cyclistes, surtout pendant la saison estivale où la fréquentation peut être triplée.

Hormis ces 3 axes, le territoire est marqué par la présence de nombreuses routes avec un trafic faible, mais caractérisées par une **forte sinuosité** (peu de covisibilité) et par une **topographie contrainte** rendant très complexe leur aménagement





Domanialité du réseau viaire

Le réseau viaire du territoire est grandement structuré par des axes à domanialité départementale.

Le reste des axes routiers sont gérés soit par la CCVH (voirie intérêt communautaire), soit par les communes.



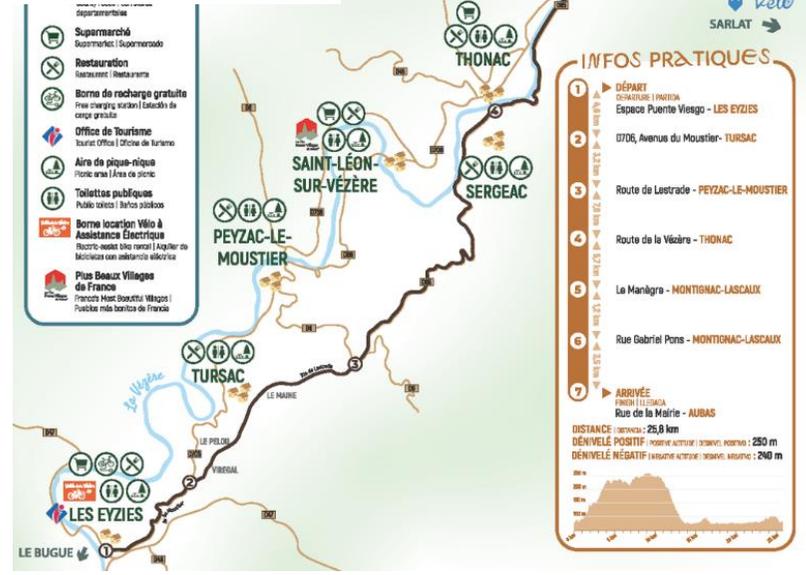
LÈGENDE

LA VÈZÈRE À VÉLO

- Voie verte (Greenway / Voie verte)
- Voie partagée à faible trafic (Shared-use lane / Ruta compartida)
- Voie ferrée (Railroad / Línea ferroviaria)

INFORMATIONS PRATIQUES
Practical information / Información práctica

- Supermarché (Supermarket / Supermercado)
- Restauration (Restaurant / Restauración)
- Borne de recharge gratuite (Free charging station / Estación de carga gratuita)
- Toilettes publiques (Public toilets / Baños públicos)
- Aire de pique-nique (Picnic area / Área de picnic)
- Borne location Vélo à Assistance Électrique (Electric-assist bike rental / Alquiler de bicicletas con asistencia eléctrica)
- Plus Beaux Villages de France (France's Most Beautiful Villages / Pueblos más bonitos de Francia)
- Routes départementales (County roads / Carreteras departamentales)
- Sites touristiques (Touristic sites / Reservas turísticas)
- Office de Tourisme (Tourist Office / Oficina de Turismo)
- Borne location Vélo à Assistance Électrique (Electric-assist bike rental / Alquiler de bicicletas con asistencia eléctrica)
- Plus Beaux Villages de France (France's Most Beautiful Villages / Pueblos más bonitos de Francia)



La Véloroute Voie Verte "La Vézère à Vélo"

La Véloroute Voie Verte « La Vézère à Vélo » permettra à terme de relier Saint-Chamassy à Coly Saint Amand et connectera au nord la Flow Vélo et au sud la V91 (en projet).

Un premier tronçon est dès à présent ouvert entre St-Chamassy et Les Eyzies (23 km).

Ce projet, qui vise en première intention une pratique de loisir/touristique, peut également représenter un support pertinent et attractif pour de la mobilité quotidienne. Des aménagements particulièrement qualitatifs ont été mis en place (importantes portions en site propre, passerelle, ...) qui nécessitent d'être valorisés.

Le maillage de cette « colonne vertébral » est un enjeu prioritaire pour le schéma directeur cyclable.

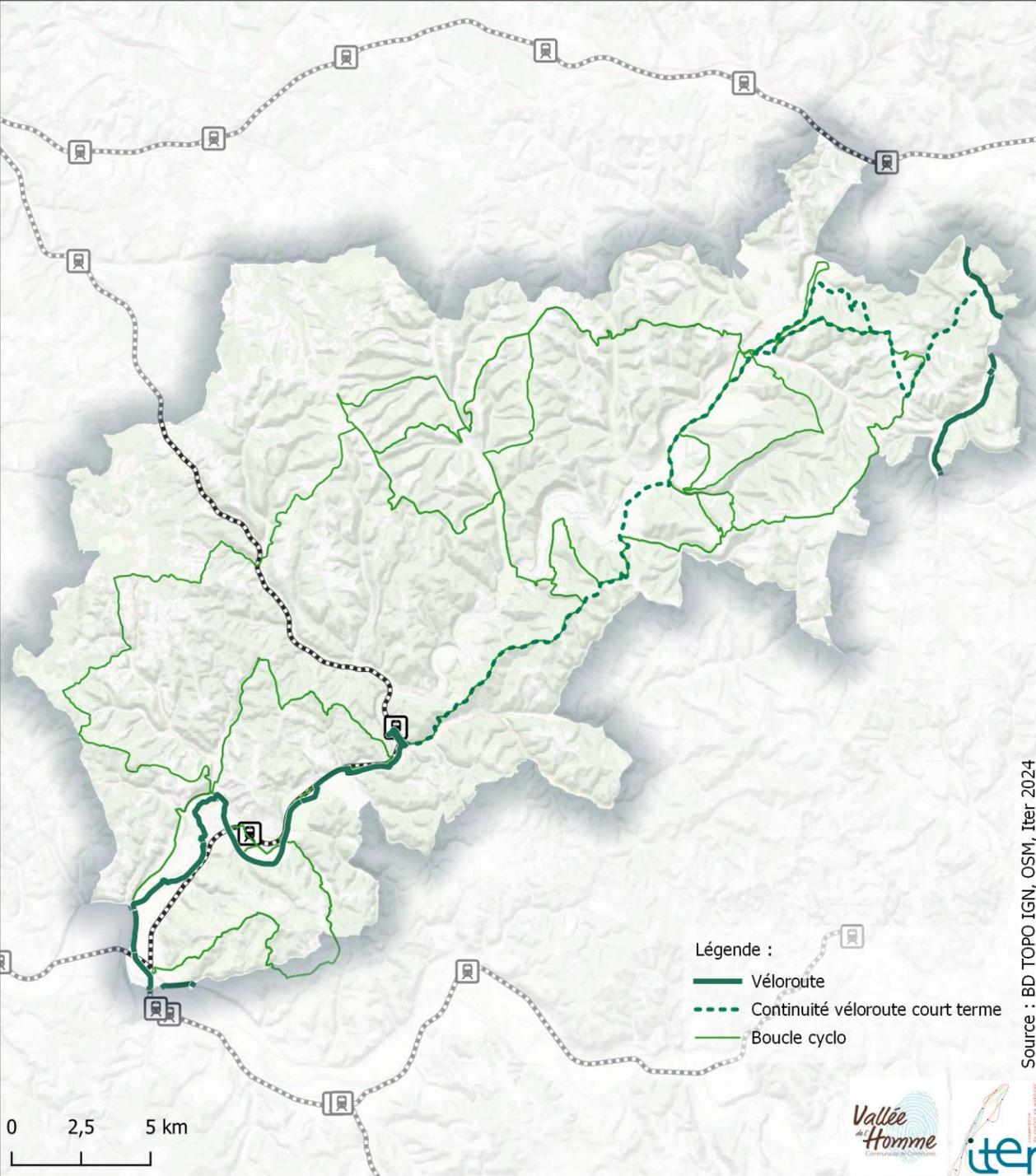


La Véloroute Voie Verte "La Vézère à Vélo"

Plusieurs compteurs vélos et piétons ont été installés le long de la voie verte au niveau du Bugue, des Eyzies et de Limeuil.

Sur la période juin 2023 - juin 2024 :

- **17 120 passages de cyclistes recensés au Bugue** avec **47 passages/jour** en moyenne; Mois le plus fréquenté : Août 2023 (3800 passages)
- **19 924 passages de cyclistes aux Eyzies** avec **55 passage/jour** en moyenne. Mois le plus fréquenté : Août (4 600 passages)
- **3 850 passages de cyclistes à Limeuil** sur la période Juin → décembre 2023, soit **22 passages/jour** en moyenne. Mois le plus fréquenté : Août (2 600 passages)



Boucles cyclo-loisirs

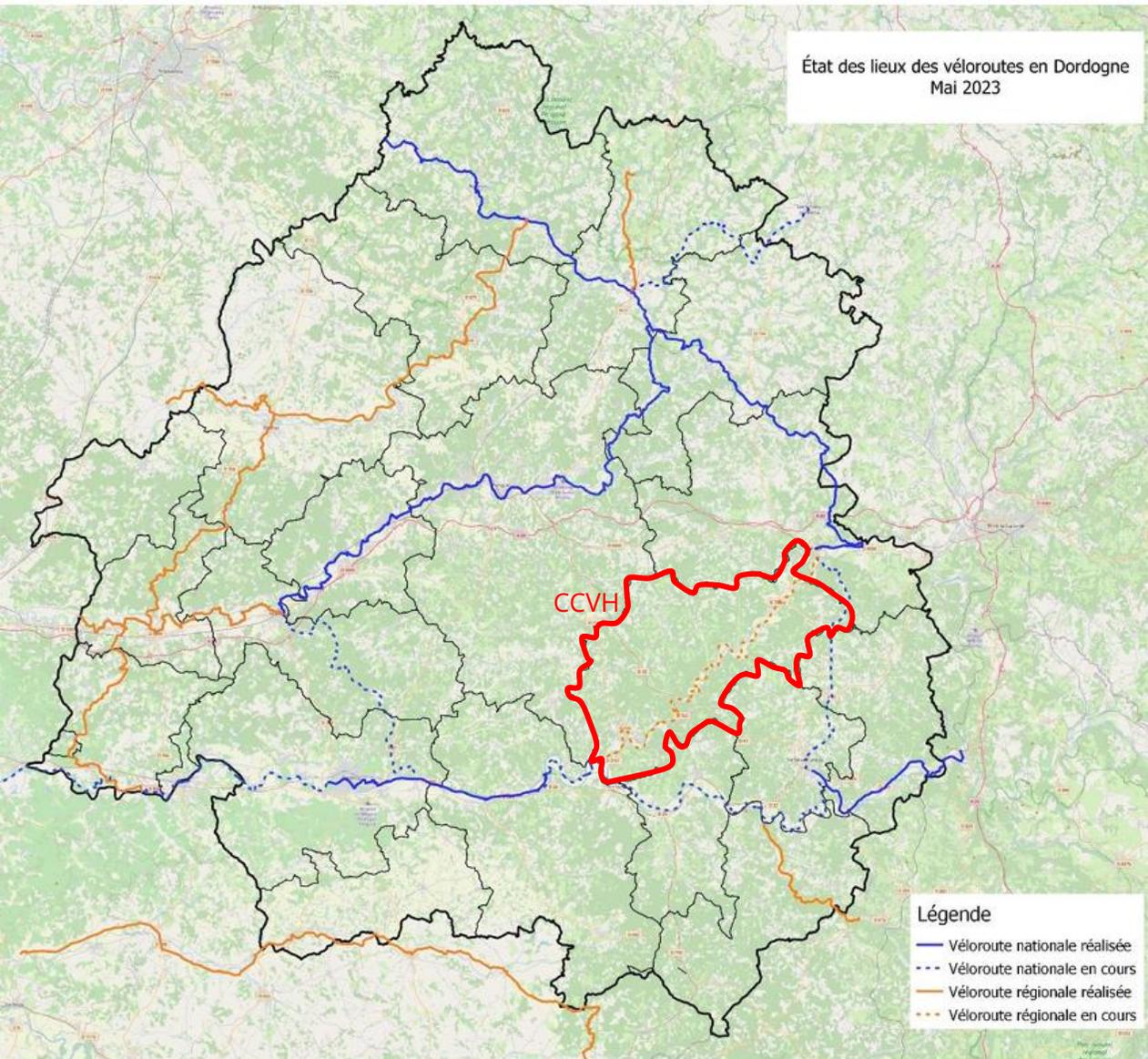
12 boucles cyclo-loisirs (itinéraires jalonnés) interconnectées ont également déjà été identifiées sur le territoire en connexion pour la plupart avec la véloroute.

En tout ce sont plus de 200 km d'itinéraires qui sont jalonnés.

Ces itinéraires jalonnés sur des routes pour la plupart à faible trafic seront à intégrer dans la construction du schéma.



Les véloroutes voies vertes en Dordogne



Cette carte issue du Plan départemental Véloroutes Voie vertes 2022 – 2027 de la Dordogne illustre les itinéraires cyclables nationaux/régionaux existants et en cours de déploiement sur le département de la Dordogne.

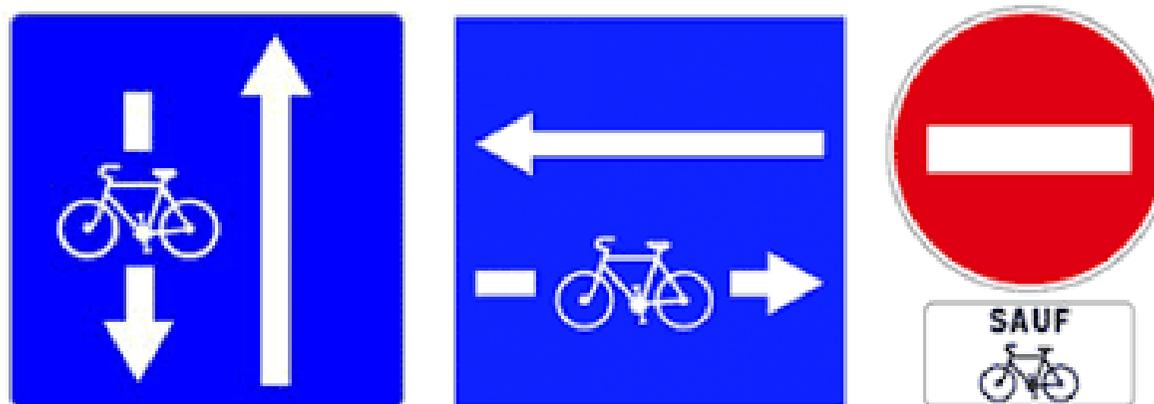
Outre la voie verte de la Vallée de la Vézère (depuis réalisée sur le tronçon Limeuil → Les Eyzies) qui traverse le territoire, des itinéraires sont présents à proximité :

- La V92 (Flow Vélo) à l'Est, qui passe au niveau de la commune de Coly et qui se connectera à terme à la voie verte de la Vézère au niveau de Condat-sur-Vézère
- La V91 au sud, qui connecte à la voie verte de la Vézère au niveau de Limeuil

Autres aménagements cyclables existants

En dehors de la véloroute et des boucles cyclos, le territoire est très peu pourvu en aménagements cyclables.

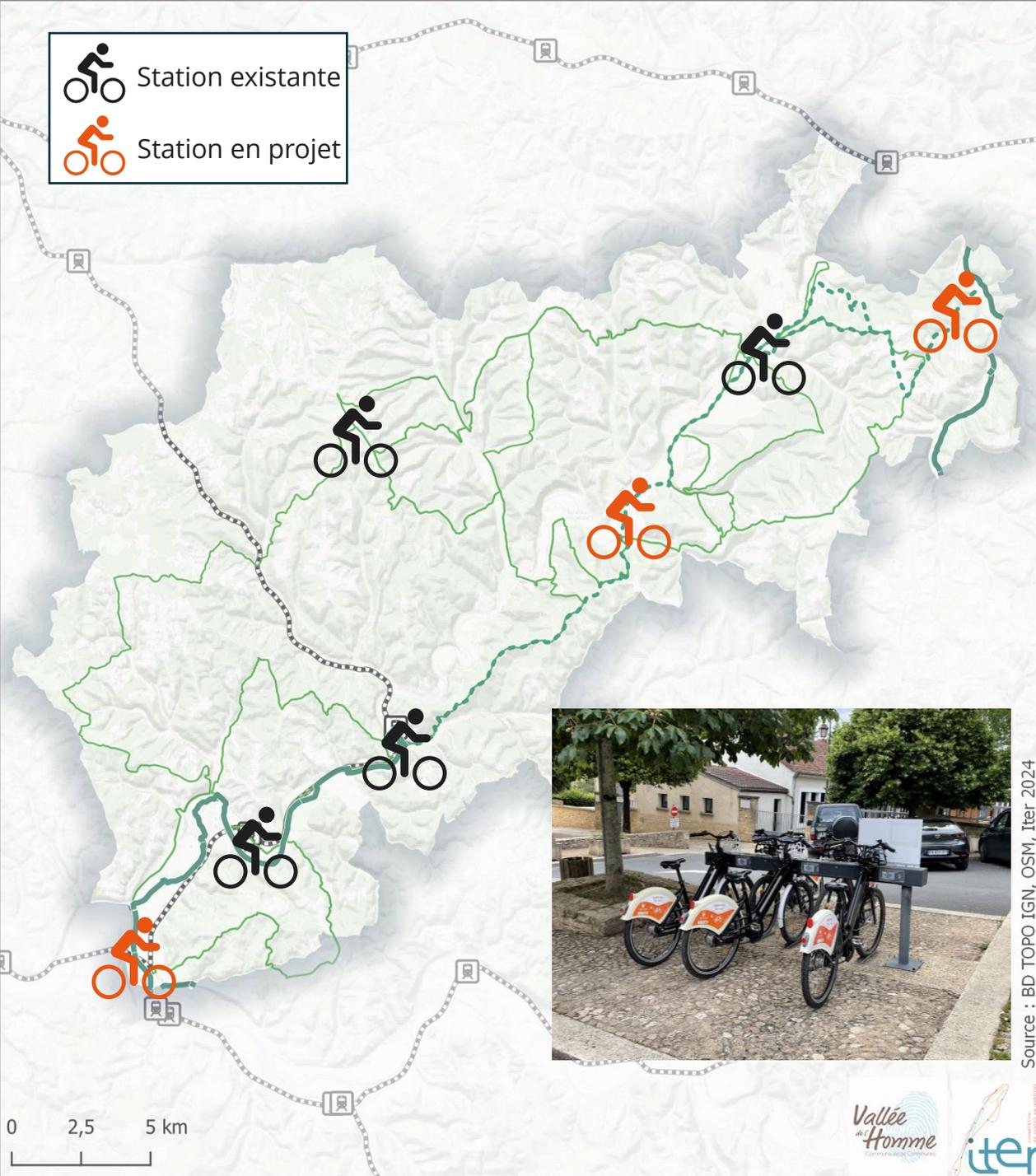
Le double-sens cyclable (DSC) est également un grand absent du paysage urbain. Pour rappel, le DSC est la norme réglementaire dans toutes les voies à sens unique limitées à 30 km/h ou moins). Article R. 412-28-1 du Code de la route : « Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. ».



Les services vélos existants

- Le territoire a dès à présent déployé des services pour faciliter la pratique du vélo :
 - Service de **vélos électriques en libre-service** (18 vélos disponibles au Bugue, aux Eyzies, à Rouffignac et à Montignac)
 - Service de **location de vélos longue durée** (entre 15 jours et 3 mois)
 - **Aide à l'achat d'un VAE** à destination des habitants (jusqu'à 200€)

 Station existante
 Station en projet



Source : BD TOPO IGN, OSM, Iter, 2024

Les services vélos existants

Vélos en libre-service

Le territoire propose depuis 2018 18 vélos électriques en libre-service répartis dans 4 stations (au Bugue, aux Eyzies, à Rouffignac et à Montignac) 3 nouvelles stations sont programmées à Limeuil, St-Léon-sur-Vézère et Coly.

Le service est gratuit les 30 premières minutes (3h pour les habitants) puis 2€/h (3€ l'été).

1060 locations ont été réalisées en 2023 pour 540 nouveaux inscrits au service (2300 en tout). Parmi eux, 278 sont des utilisateurs réguliers en 2023.

Les stations les plus utilisées en 2023 sont celles de Montignac (1/3 des locations), suivi de celles du Bugue et des Eyzies et enfin celle de Rouffignac qui a connu un usage relativement faible en 2023 (environ 50 locations).

L'usage du service est fortement marqué par la saisonnalité : 200 locations au mois d'août contre 5 au mois de janvier.

50% des locations sont effectuées sur une durée comprise entre 1h et 4h. Bien que le service soit gratuit les 30 premières minutes, seulement 16% des locations sont effectuées sur une durée inférieure à une demi-heure.

Les services vélos existants

Location longue durée



Une flotte de 21 vélos électriques en location longue durée (15 jours à 3 mois) est proposée aux habitants et travailleurs quotidiens du territoire.

Les emprunts/retours sont localisés sur Montignac et aux Eyzies.

La tarification du service est comprise entre 20 et 70€ selon la durée de location. Une tarification solidaire est appliquée aux étudiants et demandeurs d'emplois.

53 locations ont été effectuées en 2023 (14 de moins qu'en 2022).

Le taux de location en 2023 était de 53%. Néanmoins ce chiffre masque un effet saisonnier, avec une saturation du service durant le printemps et l'été.

La durée de location la plus plébiscitée est 3 mois (71% des usages).

Le service est utilisé par de nombreux habitants du territoire, avec plus de 20 communes représentées.

Ce service permet aux usagers de tester la pratique du VAE, avant de passer potentiellement à l'achat (avec une aide mise en place par la collectivité).

Aide à l'achat

Jusqu'à 200€ pour un vélo à assistance électrique
neuf ou d'occasion *



* Voir les conditions sur notre site cc-valleedelhomme.fr

Les services vélos existants Aide à l'achat de VAE

LA CCVH propose également une aide financière pour l'achat d'un vélo à assistance électrique.

L'aide est destinée aux habitants majeurs du territoire.

L'aide est plafonnée à 200€ pour un VAE neuf, et 100€ pour un VAE d'occasion et dans la limite de l'enveloppe allouée annuellement (15 000€).

En 2023, 70 demandes ont été traitées pour un total de 13 795€ attribués.

Le prix moyen des VAE achetés en 2023 est de 1856€.

Borne de recharge pour VAE (Les Eyzies)



Arceaux vélos (Gare des Eyzies)



Arceaux vélos (Le Bugue)



Râteliers vélos (Rouffignac)



Stationnements vélos

Des poches de stationnements vélos qualitatifs sont présentes sur le territoire :

- Stationnements avec bornes de recharge pour les VAE
- Arceaux vélos correctement dimensionnés

Néanmoins, **de très nombreux stationnements vélos non sécurisés/mal dimensionnés sont également présent :**

- La présence de râteliers ou « pincés-roues ». Ce stationnement est à proscrire car :
 - Il ne permet pas l'attache du cadre du vélo,
 - Ne convient pas à tous les types de vélos;
 - Voile les roues des vélos.
- La présence d'arceaux dont l'espace inter-arceaux est mal dimensionné ne permettant pas d'insérer un vélo (recommandation CEREMA : espacement mini de 0,65 m).

Rappel réglementaire sur les masques de visibilité en amont des passages piétons

Article 52 de la loi n°2019-1428 du code des transports :

« Art. L. 118-5-1.-Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. »

« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le **31 décembre 2026**. »

Cette obligation réglementaire représente une opportunité pour déployer des stationnements vélos.



*Illustration de places de stationnement non réglementaires à partir de 2026 (Montignac).
Source : Iter.*

Diagnostic

Synthèse et schéma
d'intentions



Atouts

- Un environnement riche et diversifié qui rend la pratique cyclable agréable (mais un peu sportive)
- Présence d'un premier tronçon finalisé de la Véloroute Voie Verte
- Une pratique du vélo loisir déjà bien ancrée
- Des services vélos déjà existants (VLS, location longue durée, aide à l'achat)
- Présence de nombreux vélocistes
- Existence de passerelles modes actifs pour traverser la Vézère
- Des traversées de centre-bourg où un travail a été effectué pour apaiser la circulation (zone 30 aménagée)

Faiblesses

- Très peu d'aménagements cyclables en dehors de la Véloroute Voie Verte
- Absence de doubles-sens cyclables
- Des polarités importantes (gares, collèges, zones commerciales) très peu accessibles à vélo
- Une déclivité importante dès qu'on sort de la vallée de la Vézère
- Des routes sinueuses avec une mauvaise visibilité
- Une augmentation forte du trafic routier durant la saison touristique, notamment avec la présence de camping-cars et de caravanes
- Des portions de la véloroute avec un jalonnement peu intuitif/visible

Opportunités

- Le projet de voie verte le long de la Vallée de la Vézère qui à terme traversera l'ensemble du territoire
- Des acteurs locaux impliqués dans le développement du vélo (établissements volontaires pour être labelisés « accueil vélo » notamment).
- Une part non négligeable d'actifs qui travaillent et habitent au sein d'une même commune
- Un réseau viaire composé de routes secondaires qui peuvent facilement devenir des itinéraires vélos
- De nombreuses opportunités de subventions publiques pour financer les politiques vélos
- Une demande croissante des touristes/excursionnistes de pouvoir se déplacer à vélo durant leur séjour

Menaces

- Une pratique du vélo aujourd'hui exclusivement raliée à l'image du loisir/tourisme et non comme un mode de transport à part entière
- La topographie du territoire rend très complexe l'aménagement des routes
- Un contexte très favorable à l'usage de la voiture (peu de congestion, faible tension sur le stationnement, forte déclivité, etc.)
- Un usage de la voiture très ancré dans les habitudes qui ne facilite pas le changement de pratique/de comportement



Schéma d'intentions

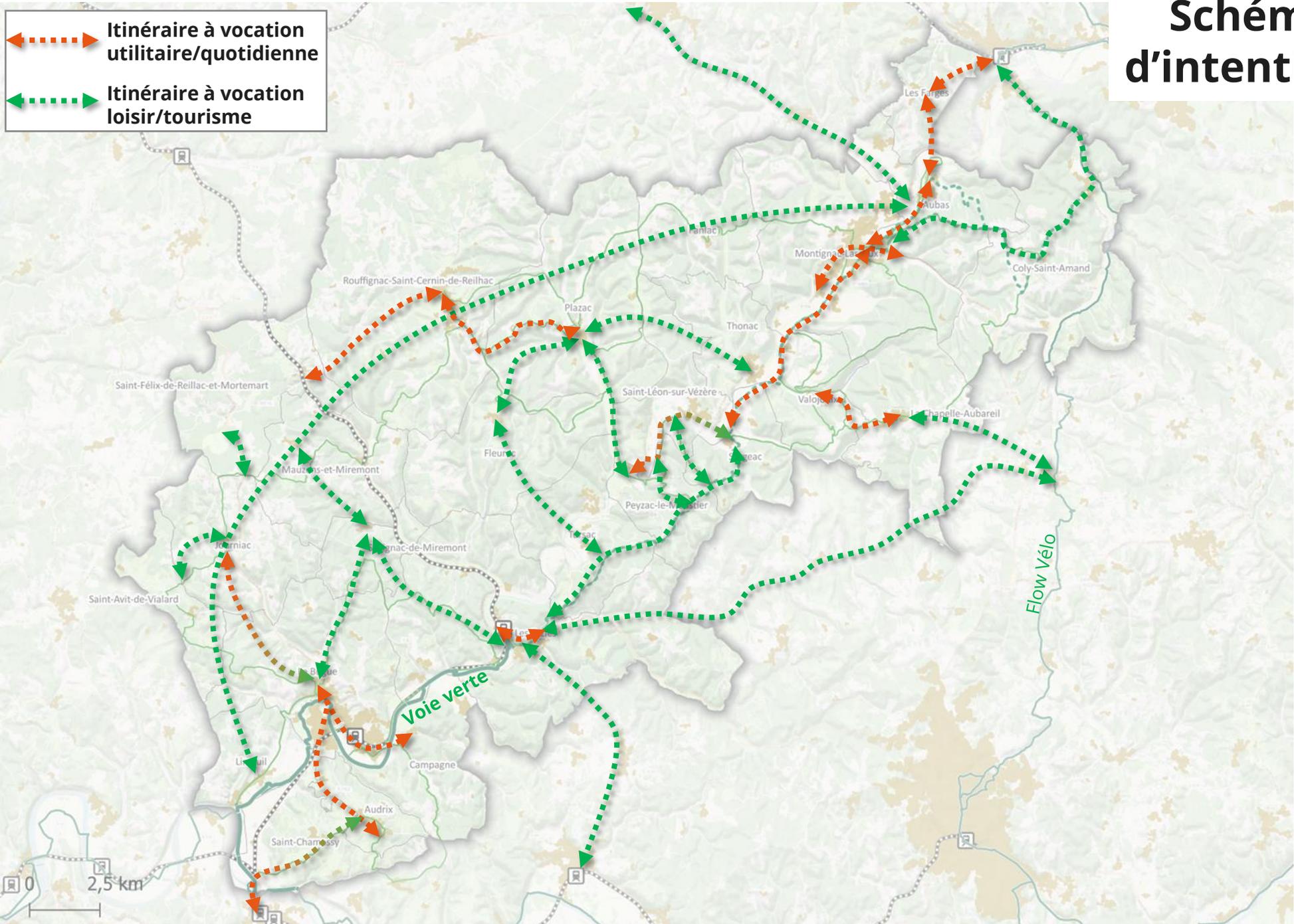


Schéma d'intentions

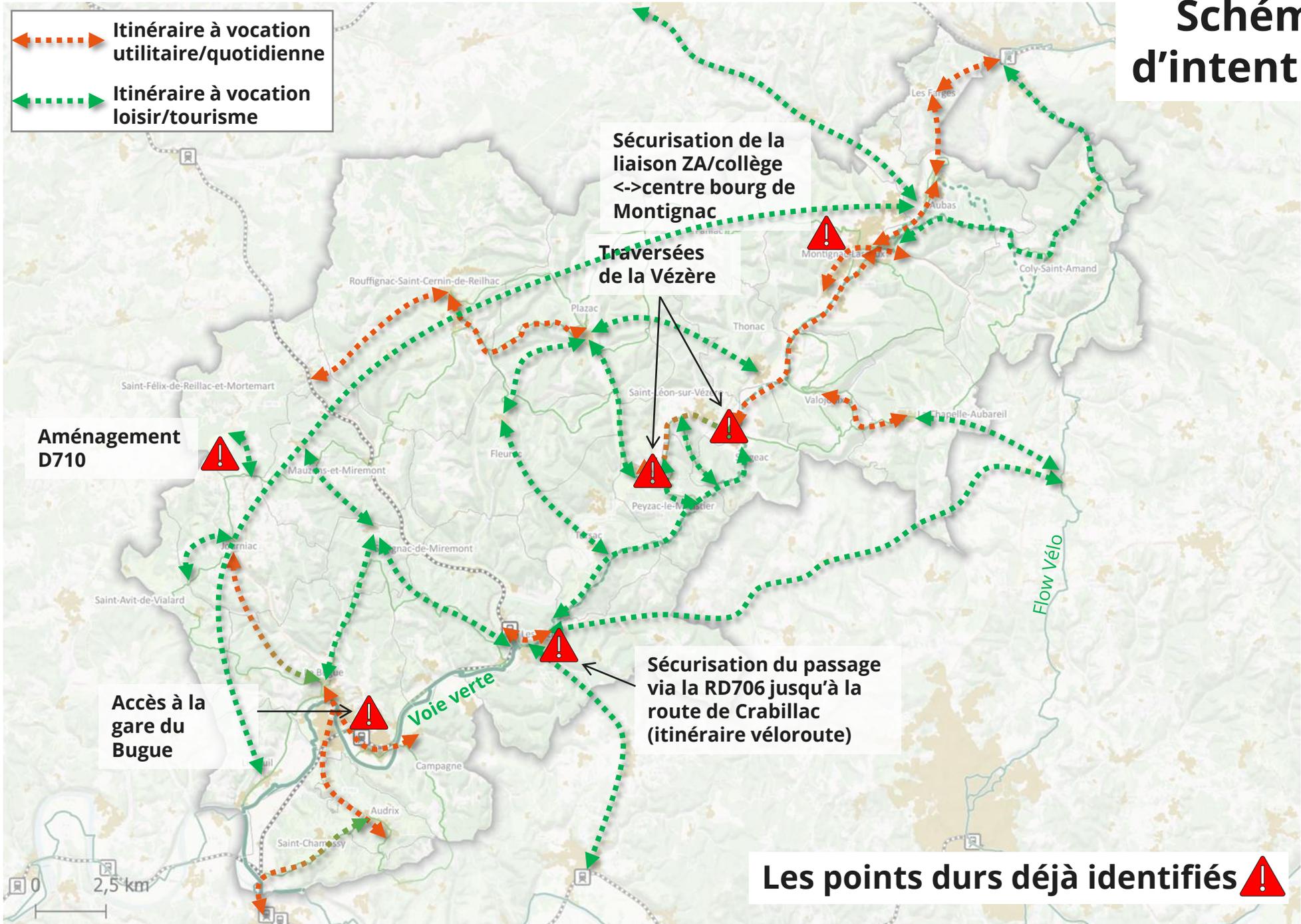


Schéma d'intentions

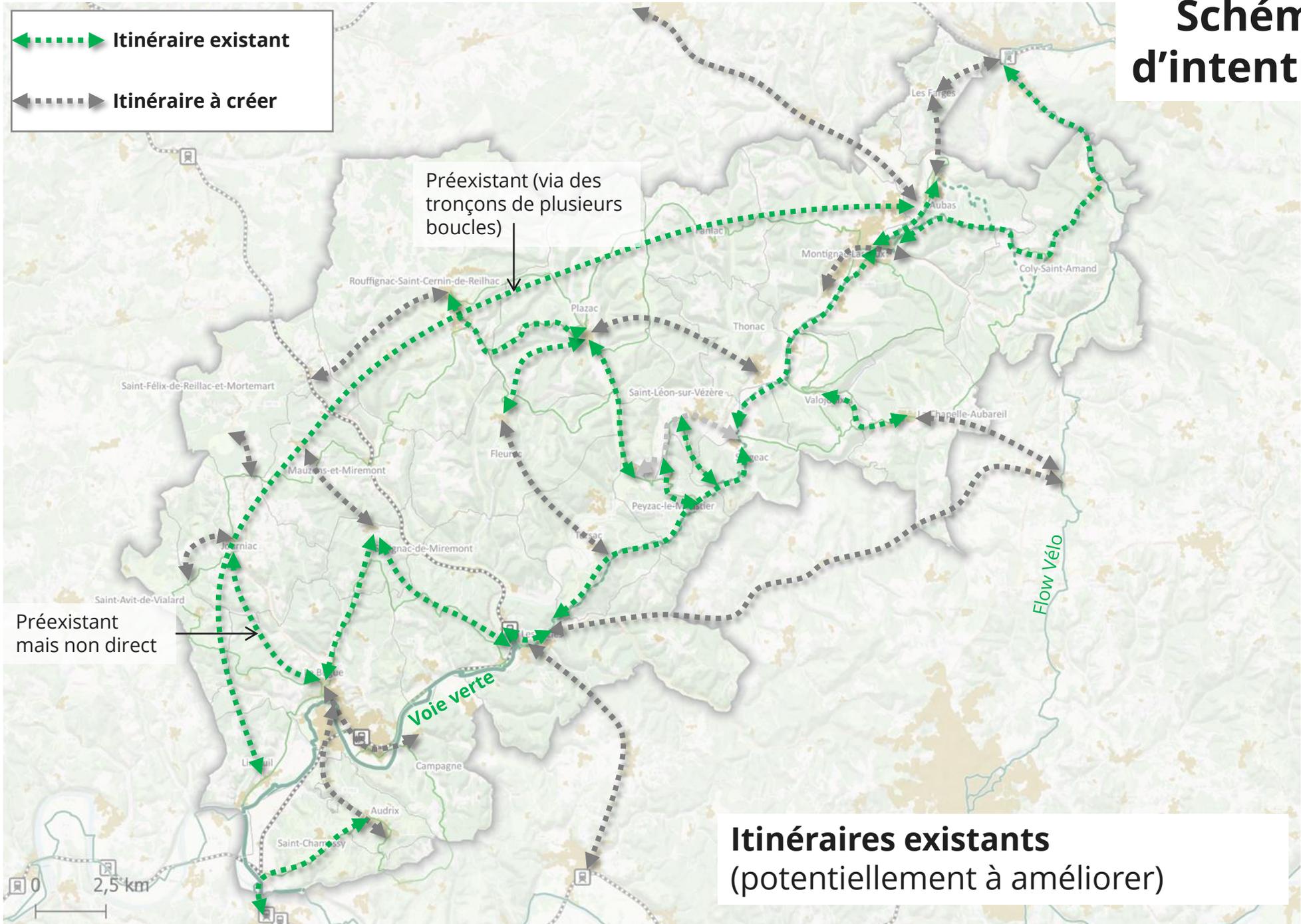


Schéma d'intentions

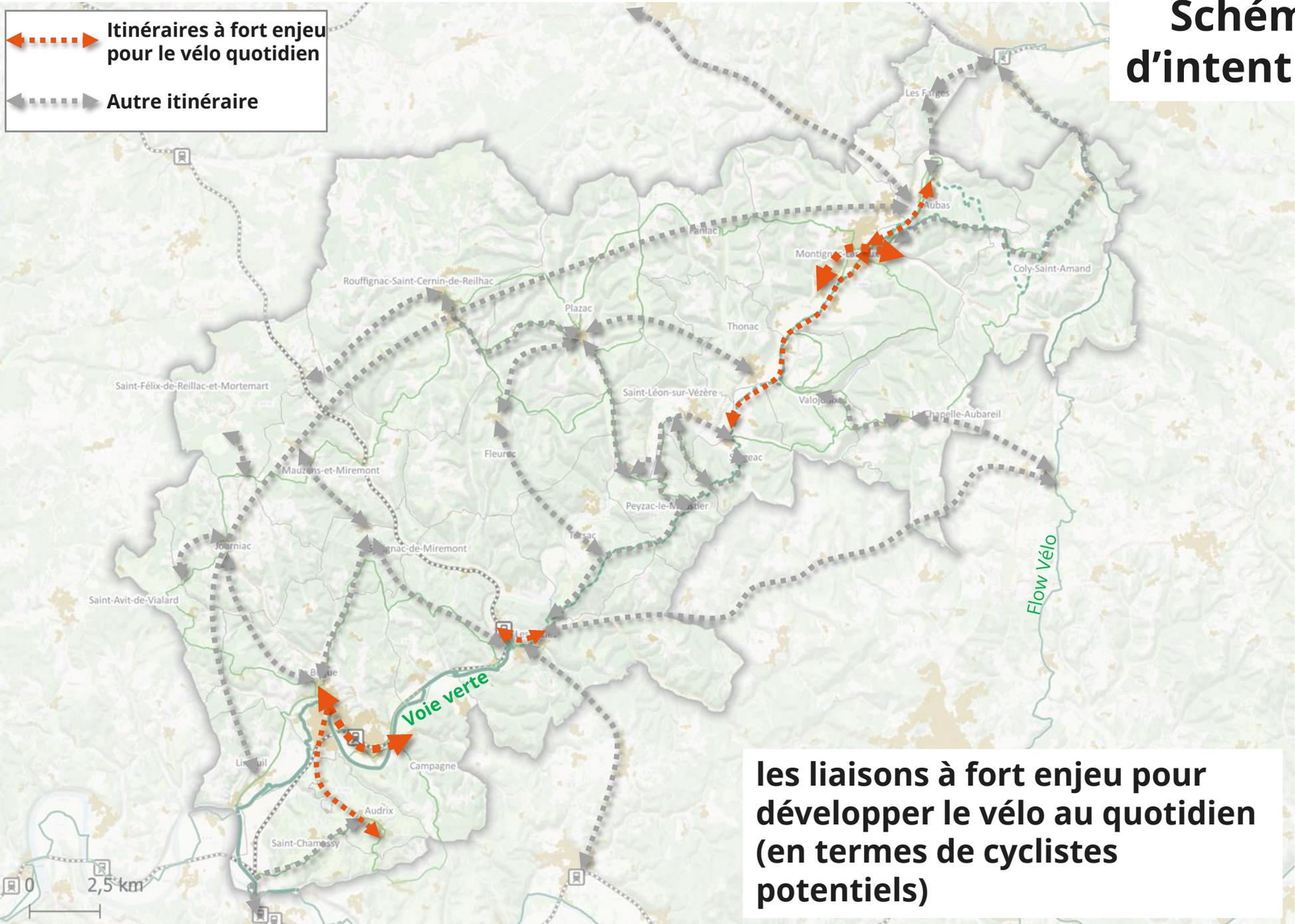
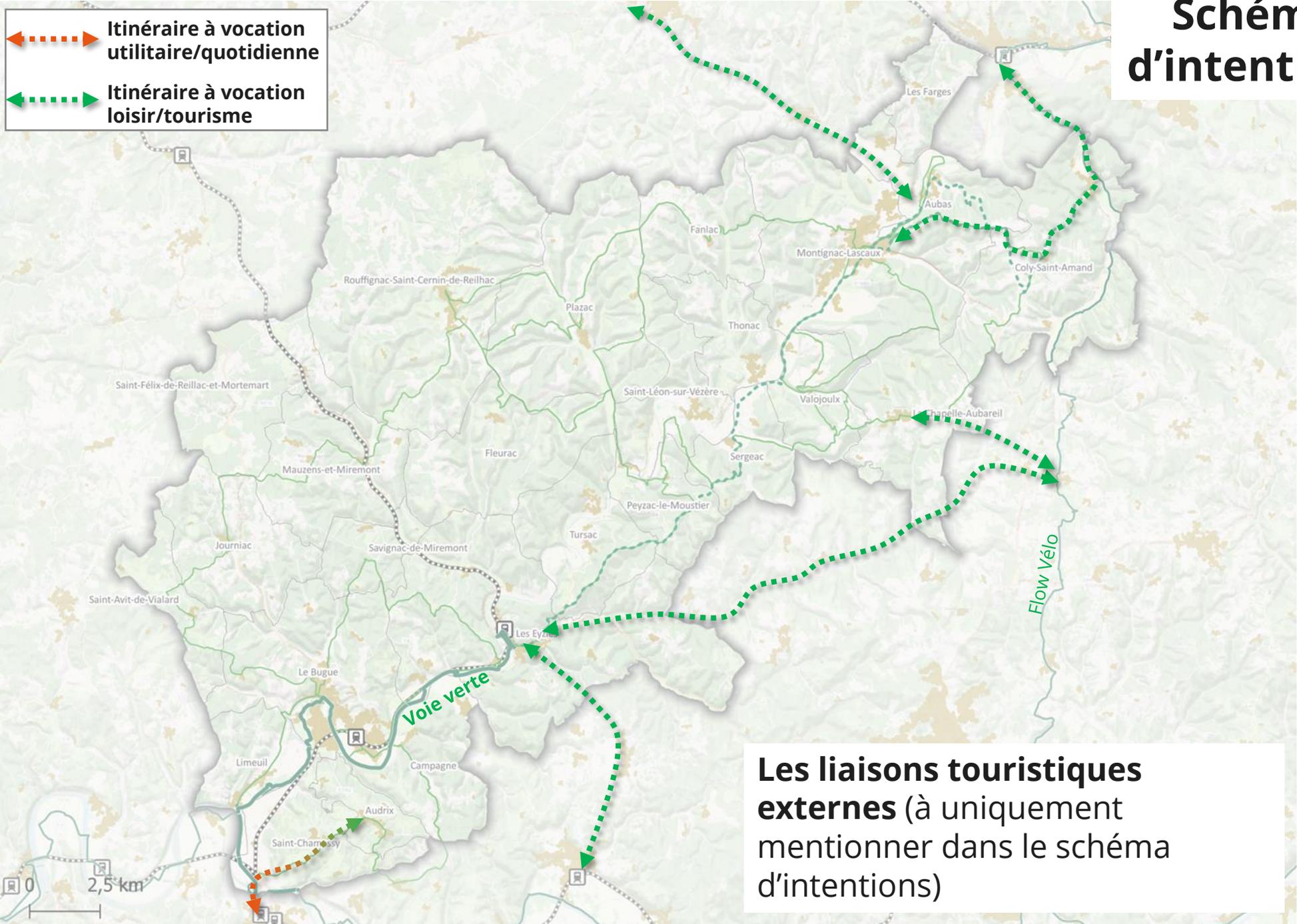


Schéma d'intentions



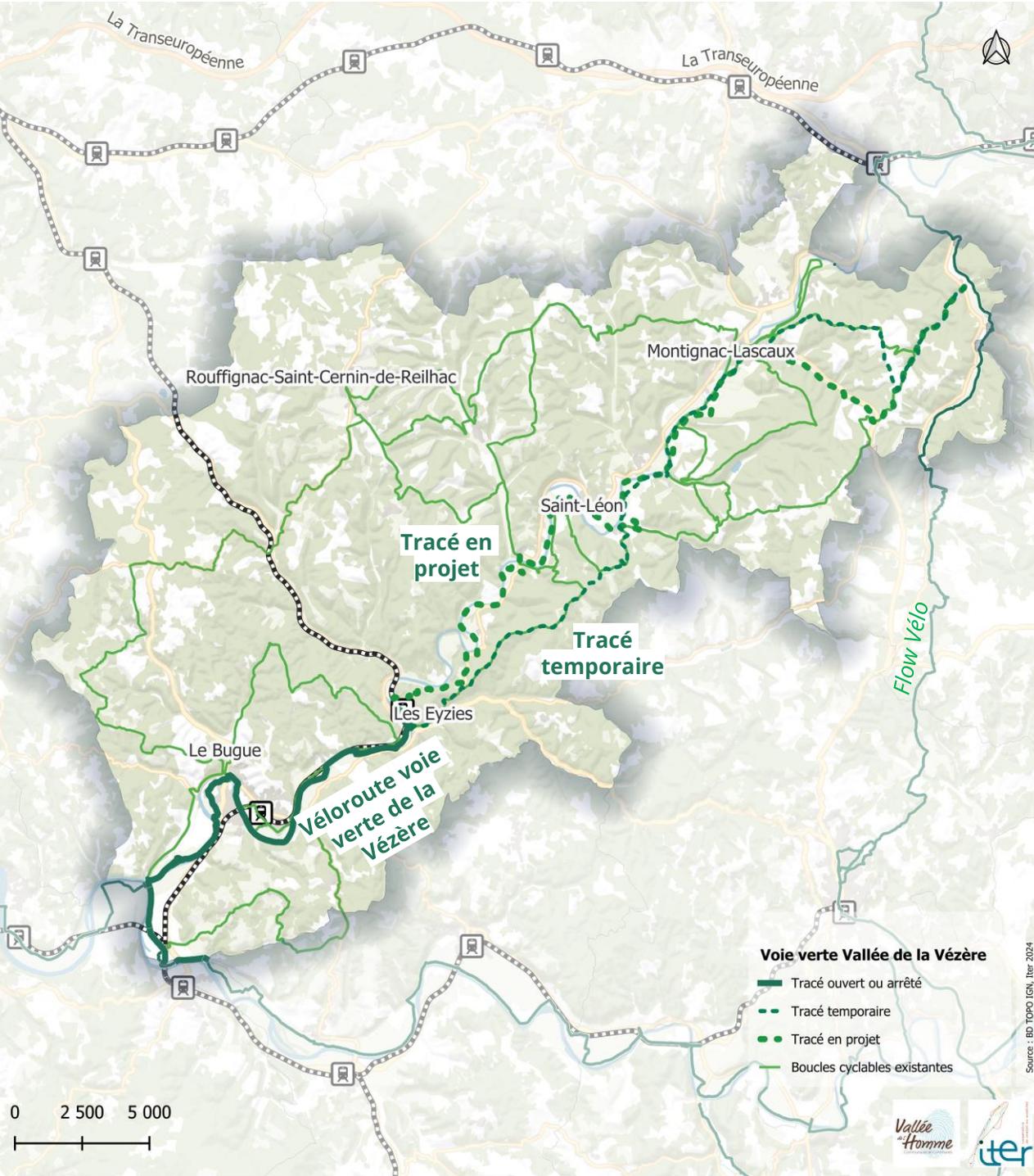
Plan d'actions



Plan d'actions

Les itinéraires du schéma



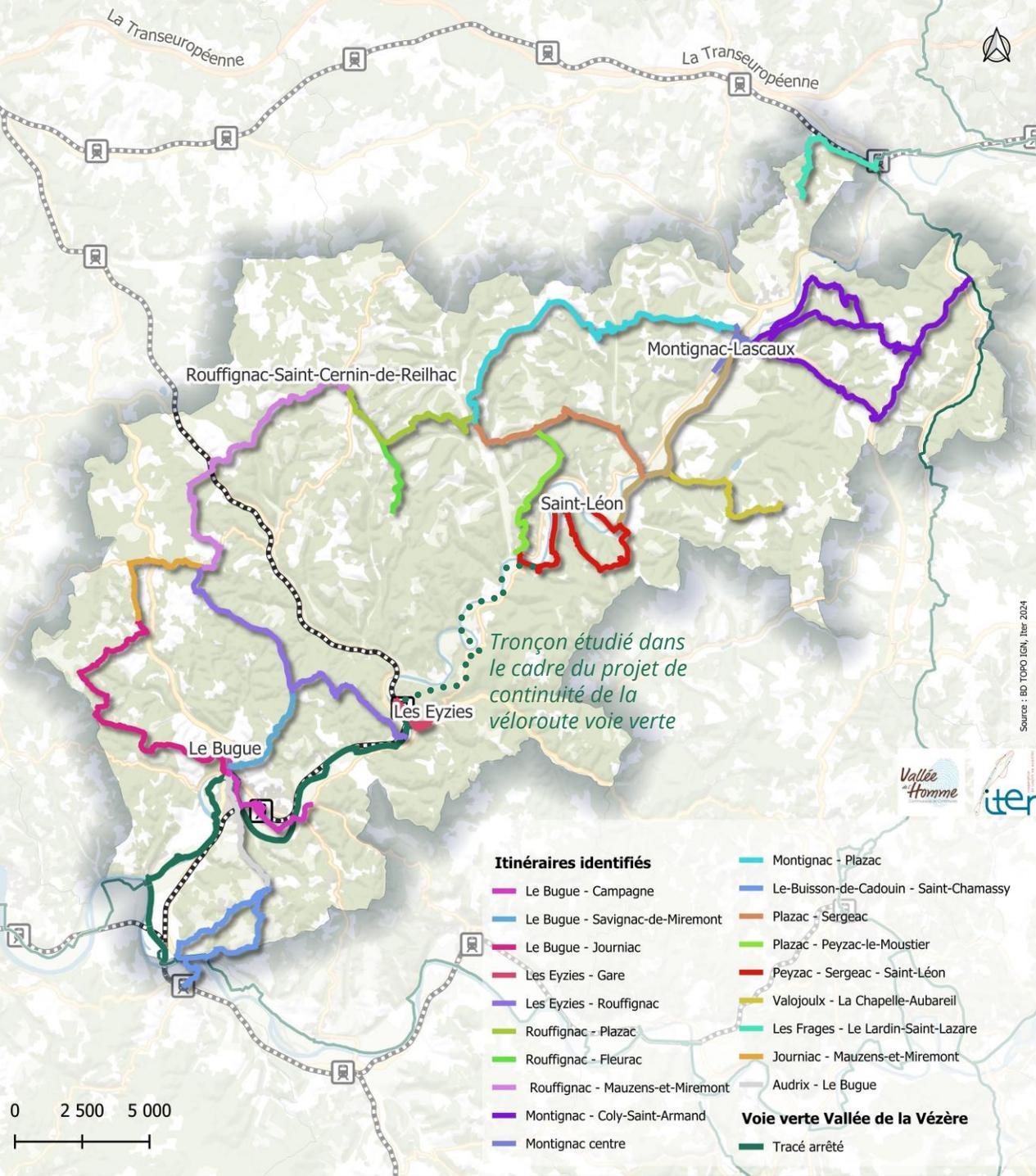


Rappel des aménagements / itinéraires existants

La vélo route voie verte de la Vallée de la Vézère

- Une section est actuellement ouverte entre St-Chamassy et Les Eyzies.
- Une étude est en cours pour la prolongation de l'itinéraire jusqu'à la Flow Vélo en passant par Montignac. Le projet de continuité de la voie verte est traité de manière spécifique dans le cadre d'une étude menée en parallèle. Le schéma directeur cyclable s'appuie sur ce corridor majeur (existant et projeté), identifie également des itinéraires provisoires à court terme, mais ne traite pas du projet de la voie verte en lui-même.

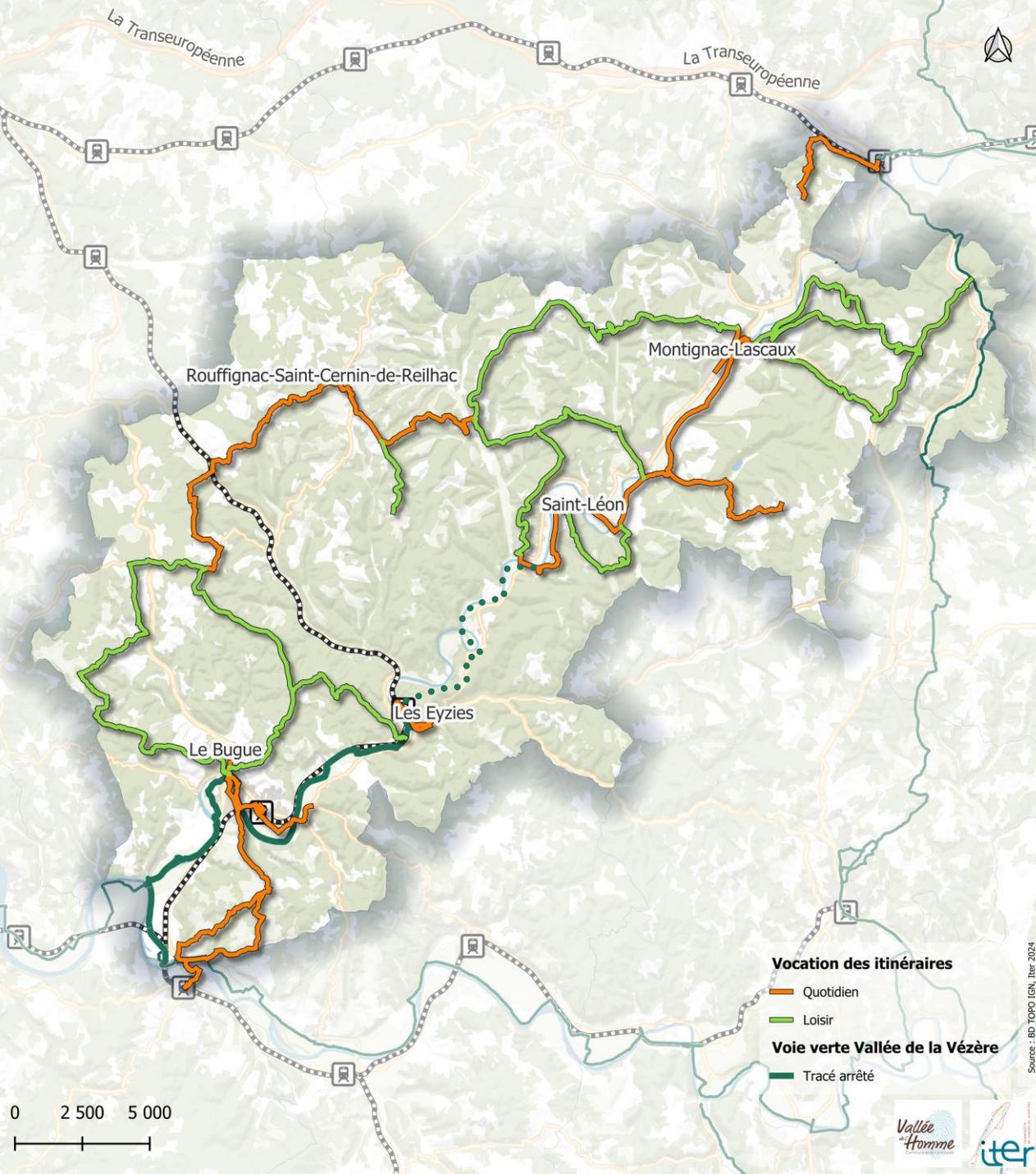
12 boucles cyclotouristiques ont préalablement été identifiées et jalonnées sur le territoire



Les itinéraires du schéma

20 itinéraires ont été identifiés qui couvrent l'ensemble du territoire communautaire

Plus de 8 000 habitants (soit 50% de la population du territoire) sont desservis par un itinéraire (distance de 300m)



Les itinéraires du schéma

Vocations des liaisons

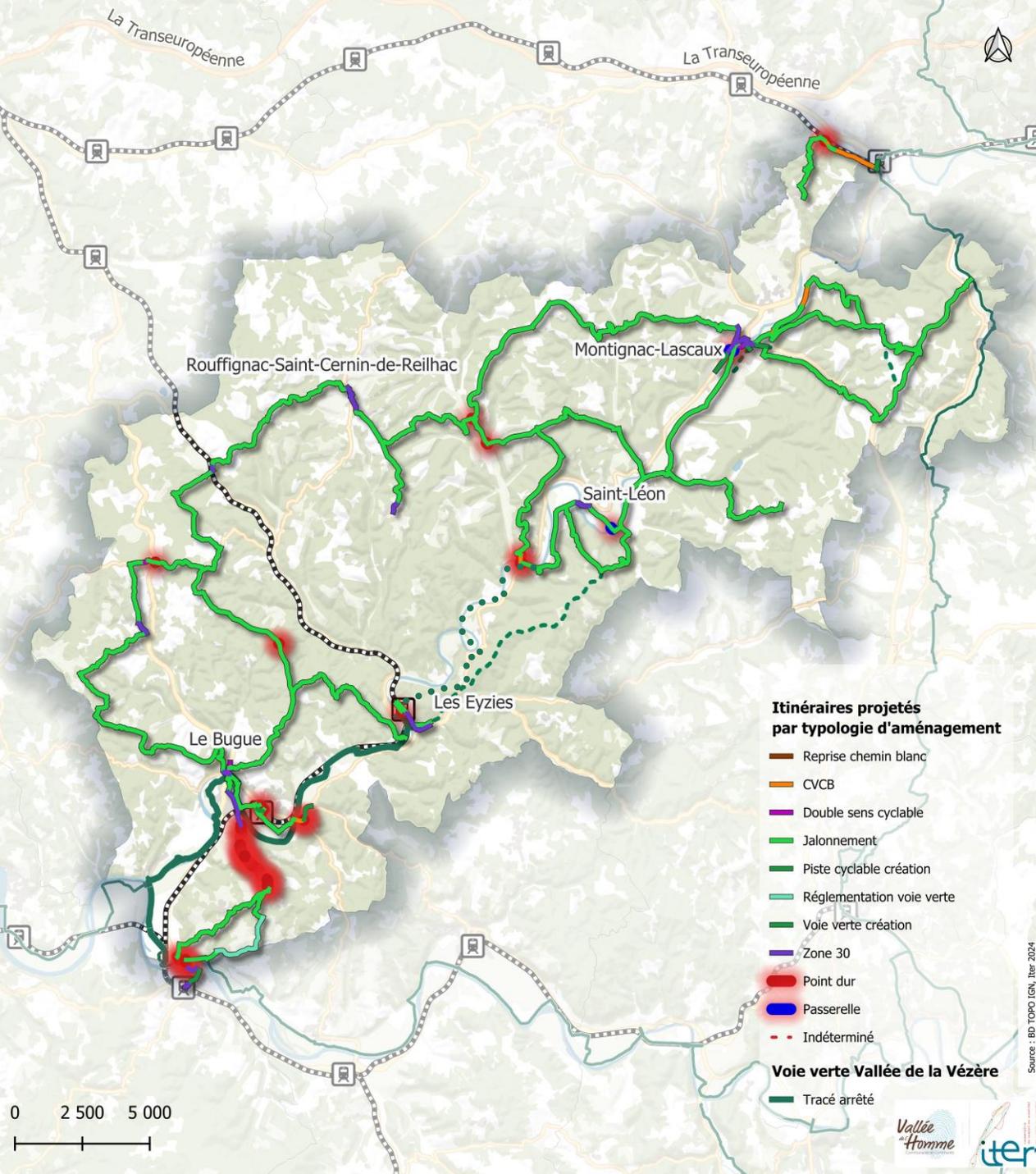
Plus de **180 km d'itinéraires** cyclables identifiés

- Dont 76 km à vocation quotidienne
- Dont 107 km à vocation de loisir/touristique

Pour rappel, les itinéraires cyclables destinés à un usage quotidien doivent répondre aux besoins fonctionnels des cyclistes, tels que les trajets domicile-travail/étude, les courses, etc. Pour encourager leur utilisation et favoriser un report modal depuis la voiture, ils doivent être :

- Directs et continus, permettant des trajets rapides et efficaces.
- Intégrés aux autres moyens de transport (notamment les gares), afin de favoriser des déplacements intermodaux.

Les itinéraires à vocation touristique/loisir mettent quant à eux l'accent sur la découverte, le bucolique et la desserte de pôles touristiques. Contrairement aux trajets du quotidien, ils n'ont pas nécessairement besoin d'être directs.

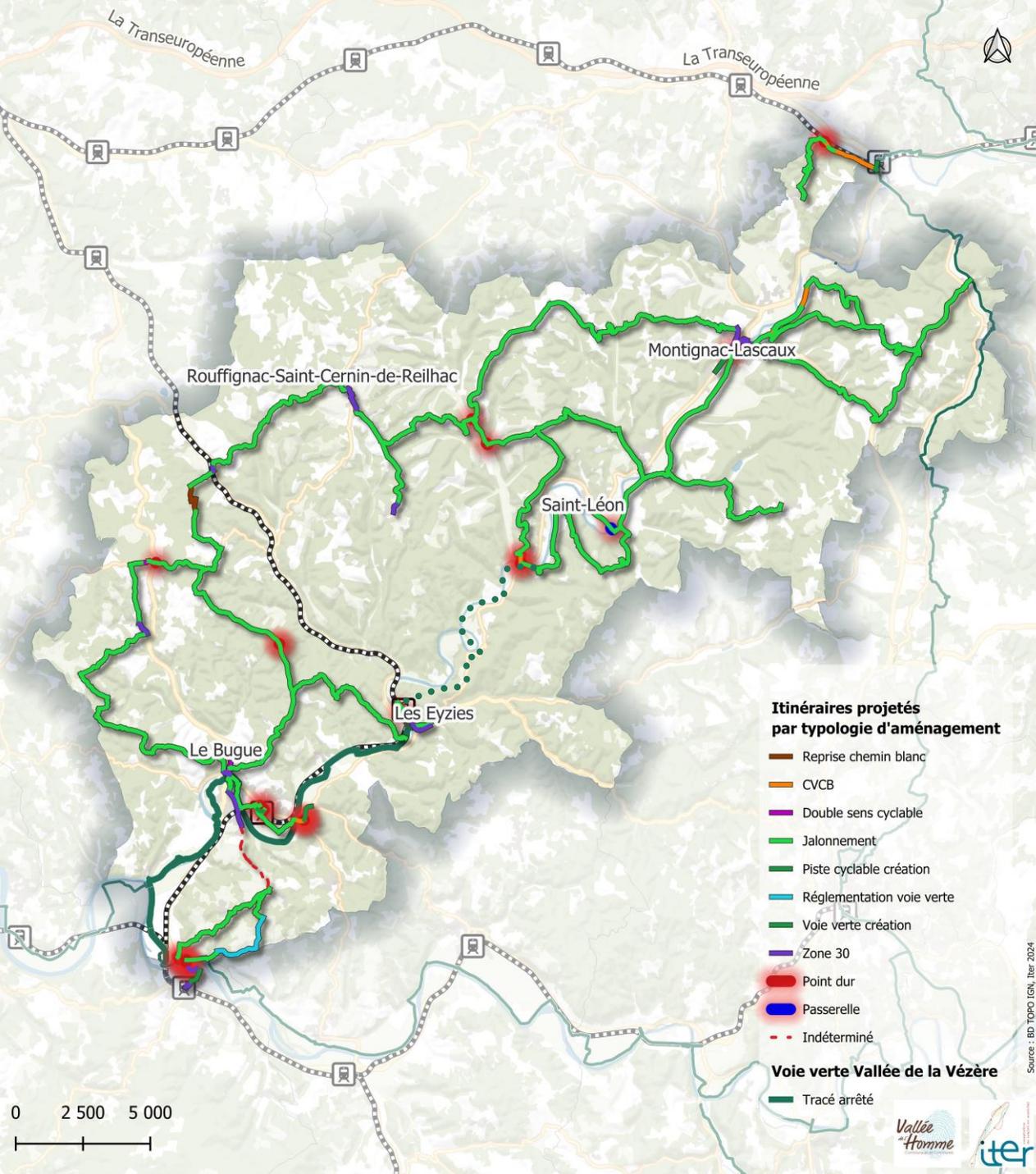


Les itinéraires du schéma

Typologies d'aménagements

Des typologies d'aménagement ont été projetées en cohérence avec le profil de la voirie :

- **Chemin blanc** : passage par des chemins existants. L'enjeu est de permettre un accès au vélo type VTC en reprenant le chemin sans venir bitumer (défrichage, terrassement, pose de GNT, ...)
- **CVCB** : chaussée à voie centrale banalisée/bidirectionnelle
- **Double sens cyclable (DSC)** : mise en double sens cyclable des tronçons passant par des voies à sens unique
- **Jalonnement sur route secondaire** : panneautique aux intersections + marquage au sol (pictogrammes vélos) sur des routes très peu circulées
- **Piste cyclable** : aménagement d'un site propre (séparé de la voie de circulation) dédié aux cyclistes
- **Création d'une voie verte** : aménagement d'un site propre partagé (séparé de la voie de circulation) dédié aux modes actifs (piétons + cyclistes)
- **Réglementation en voie verte** : modification réglementaire du statut d'une voirie existante → interdit aux véhicules motorisés, sauf ayants droit (riverains/agriculteurs)
- **Zone 30** : abaissement de la vitesse motorisée à 30 km/h avec mise en place d'aménagements réducteurs de vitesse (type chicane, écluse ...)
- **Passerelle** : projet de passerelle cyclable
- **Point dur** : intersections/carrefours à sécuriser



Les itinéraires du schéma

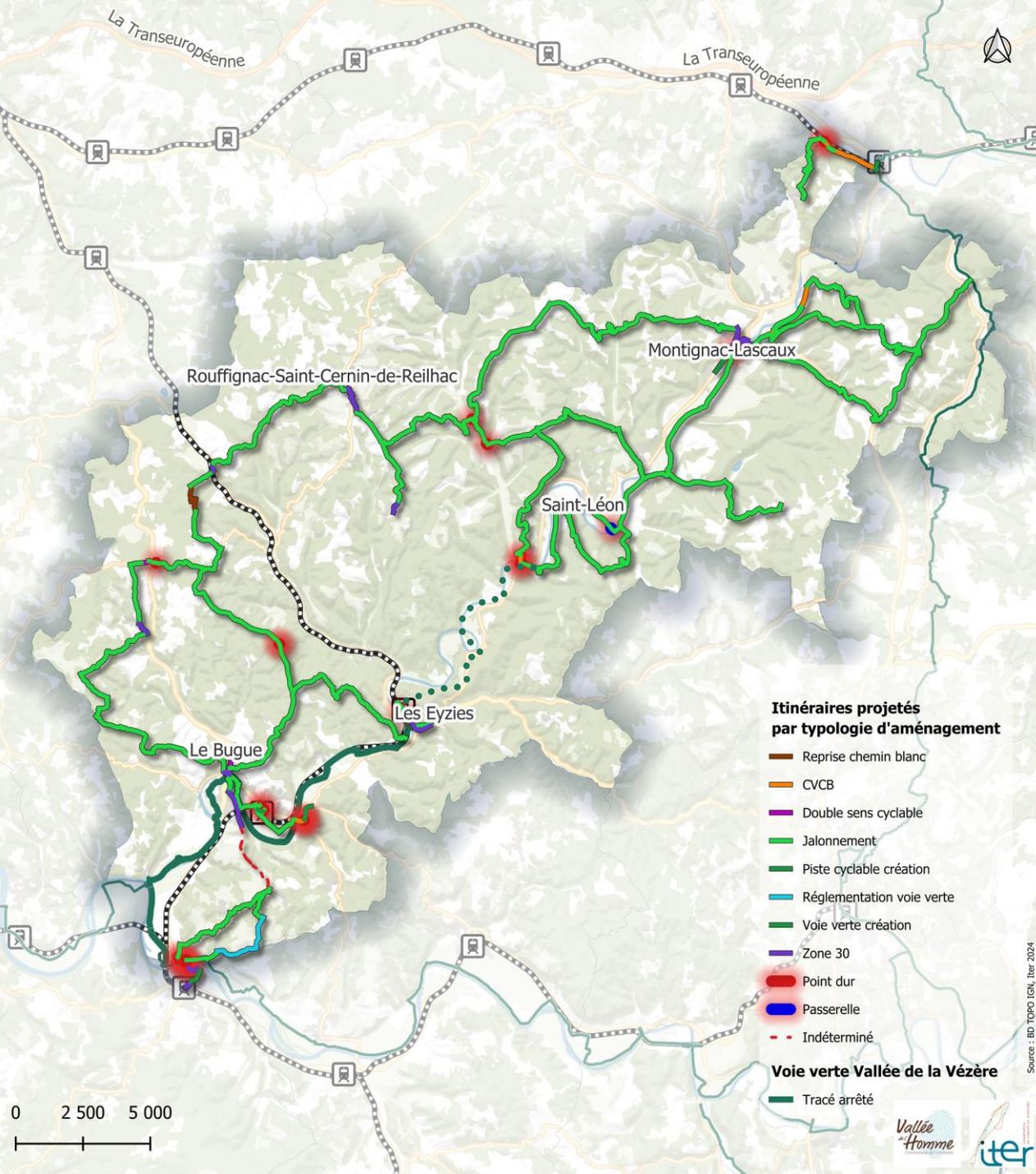
Typologies d'aménagements

Linéaire projeté par typologie d'aménagement :

Typologie	Linéaire	Coût
Itinéraire jalonné sur route secondaire	164,1 km	245 000 €
Zone 30	7,1 km	713 000 €
Chaussée à Voie Centrale Banalisée	1,9 km	58 000 €
Réglementation en voie verte	2,8 km	9 000 €
Création voie verte	0,9 km	316 000 €
Piste cyclable	1,1 km	446 000 €
Double sens cyclable	1,5 km	12 000€
Passerelles	0,2 km	À définir ultérieurement

87% du schéma est constitué d'itinéraires jalonnés sur routes secondaires.

Les aménagements en site propre représentent moins de 5% du linéaire projeté, mais 50% du cout du schéma.

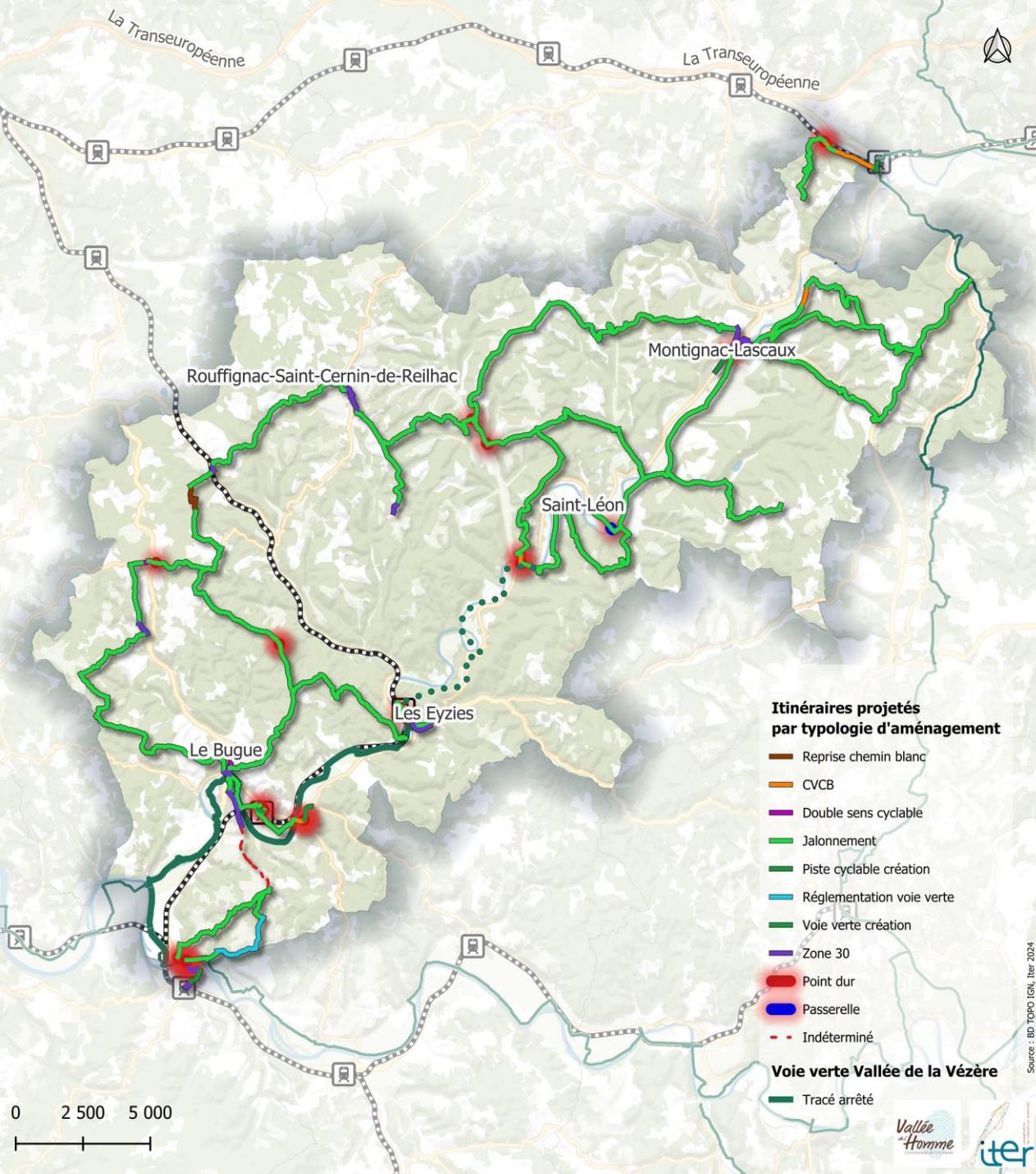


Les itinéraires du schéma Budget

Déclinaison des investissements par commune (coûts hors passerelles)

Commune	Linéaire	Coût
Montignac-Lascaux	15,4	677 000 €
Le Bugue	18,5	276 000 €
Campagne	1,0	288 000 €
Rouffignac-Saint Cernin-de-Reilhac	9,8	128 000 €
Les Eyzies	10	93 000 €
Saint-Léon-sur-Vézère	12,1	67 000 €
Journiac	5,6	56 000 €
Aubas	14,1	52 000 €
Fleurac	1,9	38 000 €
Plazac	15,1	26 000 €
Saint-Félix-de-Reillac-et-Mortemart	3,6	22 000 €
Coly-Saint-Amand	11,7	17 600 €
Saint-Chamassy	8,3	16 000 €
Peyzac-le-Moustier	3,7	12 000 €
Les Farges	3,5	12 000 €
Valojoux	7,5	11 000 €
Sergeac	7,4	11 000 €
Fanlac	7,1	11 000 €
Mauzens-et-Miremont	10	7 500 €
Saint-Avit-de-Vialard	4,7	7 000 €
Thonac	3,8	6 000 €
Savignac-de-Miremont	2,8	4 000 €
Audrix	4,4	3 000 €
La Chapelle-Aubareil	1,5	2 000 €

NB : les coûts affichés n'intègrent pas de possibles cofinancements/subventions (notamment du département)



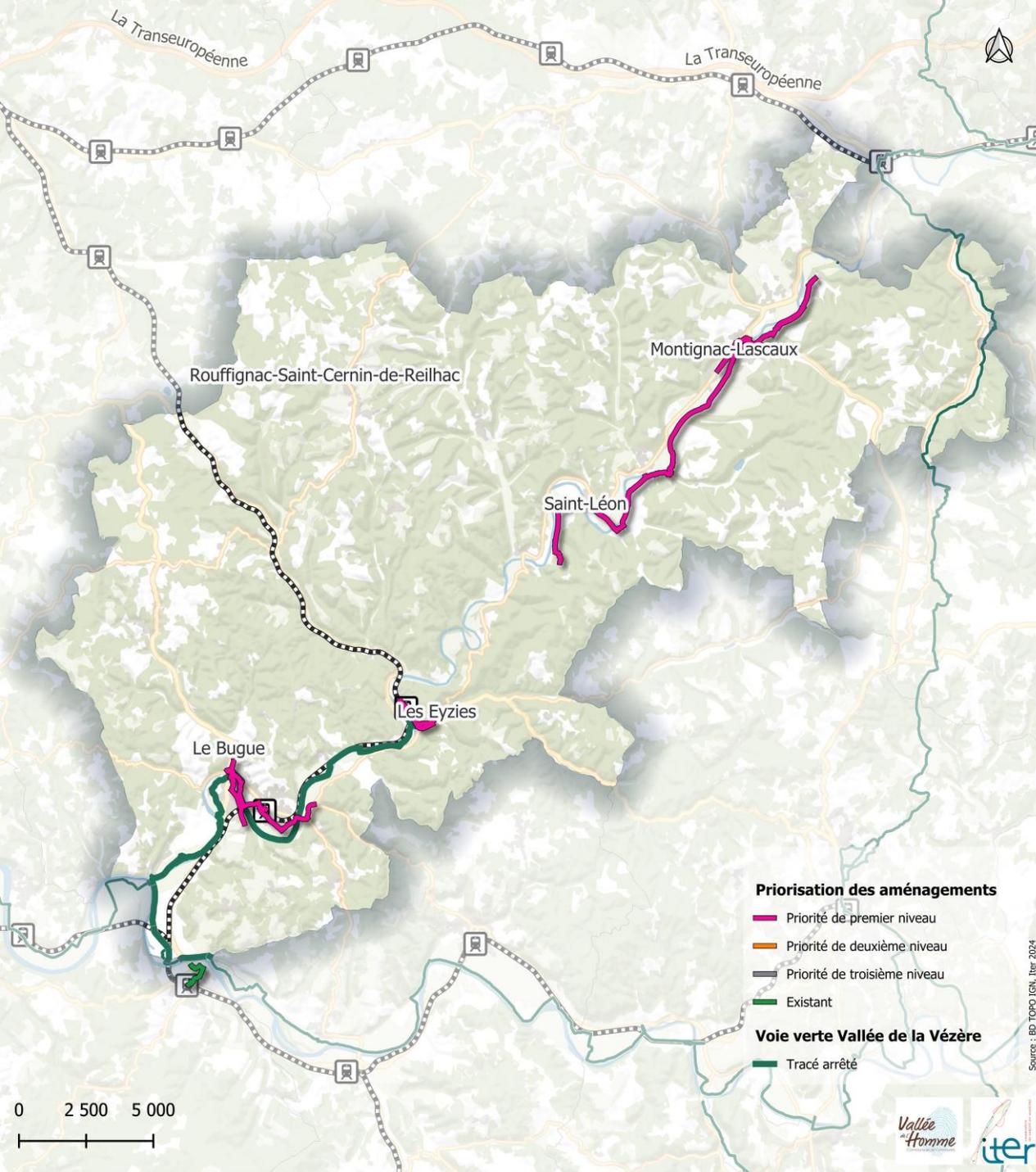
Les itinéraires du schéma

Budget

Déclinaison des investissements par itinéraires
(coûts hors passerelles)

Itinéraire	Linéaire	Coût
Montignac CV	3,7	659 000 €
Le Bugue - Campagne	6,4	388 000 €
Audrix - Le Bugue	4,9	136 000 €
Rouffignac - Plazac	7,9	125 000 €
Rouffignac - Mauzens-et-Miremont	14	33 000 €
Le Bugue - Journiac	13,8	94 000 €
Les Eyzies - Gare	2,8	82 000 €
Montignac - Coly-Saint-Armand	30,4	76 000 €
Peyzac - Sergeac - Saint-Léon	13,2	76 000 €
Rouffignac - Fleurac	3,2	40 000 €
Montignac - Plazac	15,6	24 000 €
Les Eyzies - Rouffignac	13,0	20 000 €
Le-Buisson-de-Cadouin - Audrix	10,2	19 000 €
Montignac - Sergeac	9,1	14 000 €
Plazac - Sergeac	8,8	13 000 €
Les Frages - Le Lardin-Saint-Lazare	3,5	12 000 €
Journiac - Mauzens-et-Miremont	5,4	11 000 €
Plazac - Peyzac-le-Moustier	6,7	10 000 €
Sergeac - La Chapelle-Aubareil	6,2	9 000 €
Le Bugue - Savignac-de-Miremont	4,5	7 000 €

NB : les coûts affichés n'intègrent pas de possibles cofinancements/subventions (notamment du département)



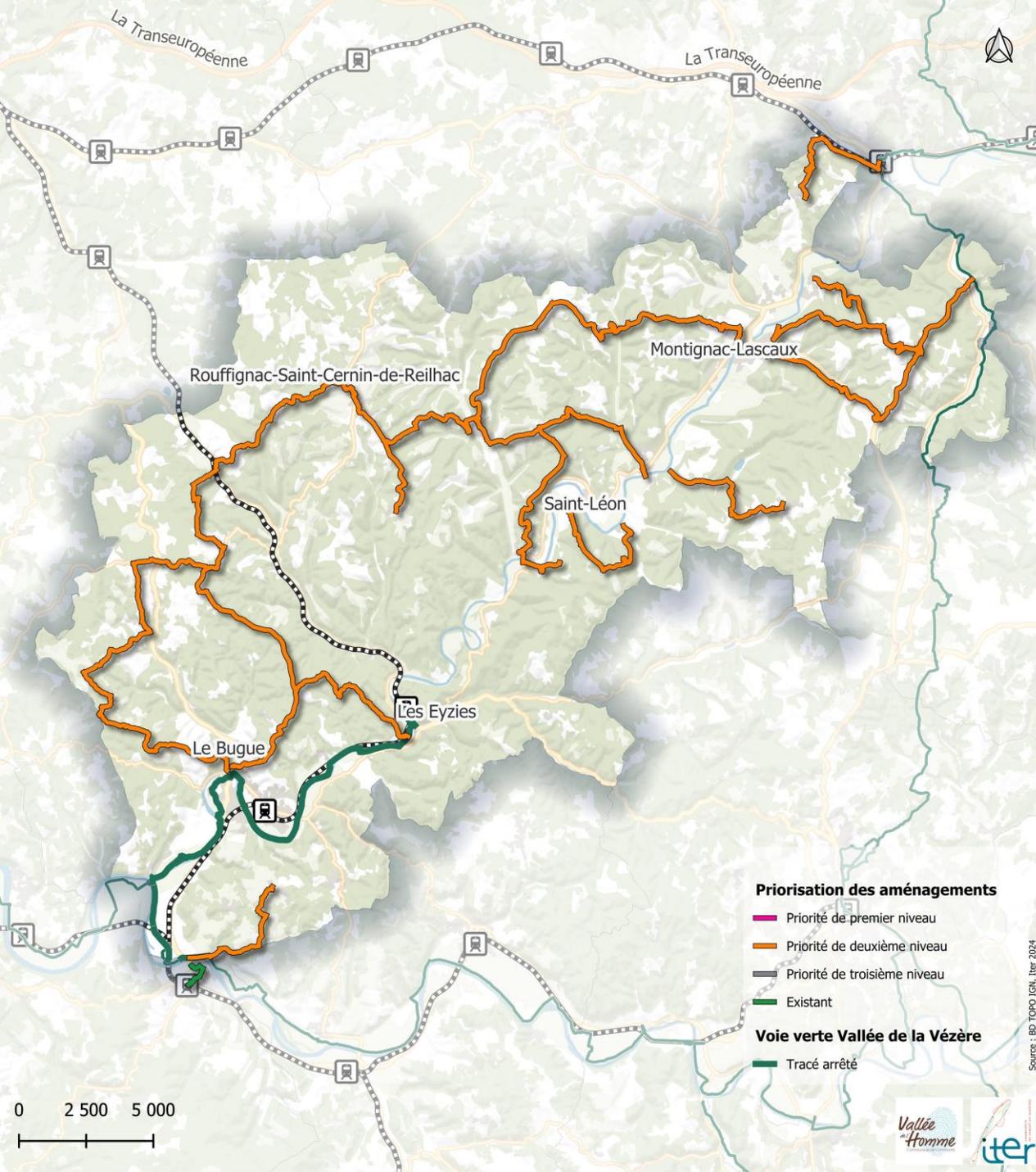
Les itinéraires du schéma

Proposition de priorisation

Les itinéraires identifiés comme « prioritaires » présentent un potentiel important pour un usage du vélo au quotidien :

- Desserte de pôles importants (centres-bourgs principaux, établissements scolaires, gares, etc.).
- Distance réalisable à vélo,
- Dénivelé faible.

Pour certains cependant, la mise en œuvre nécessite d'importants aménagements avec la réalisation d'études complémentaires, ce qui les rendra difficiles à réaliser à court terme (passerelle, création d'aménagements en site propre,...).

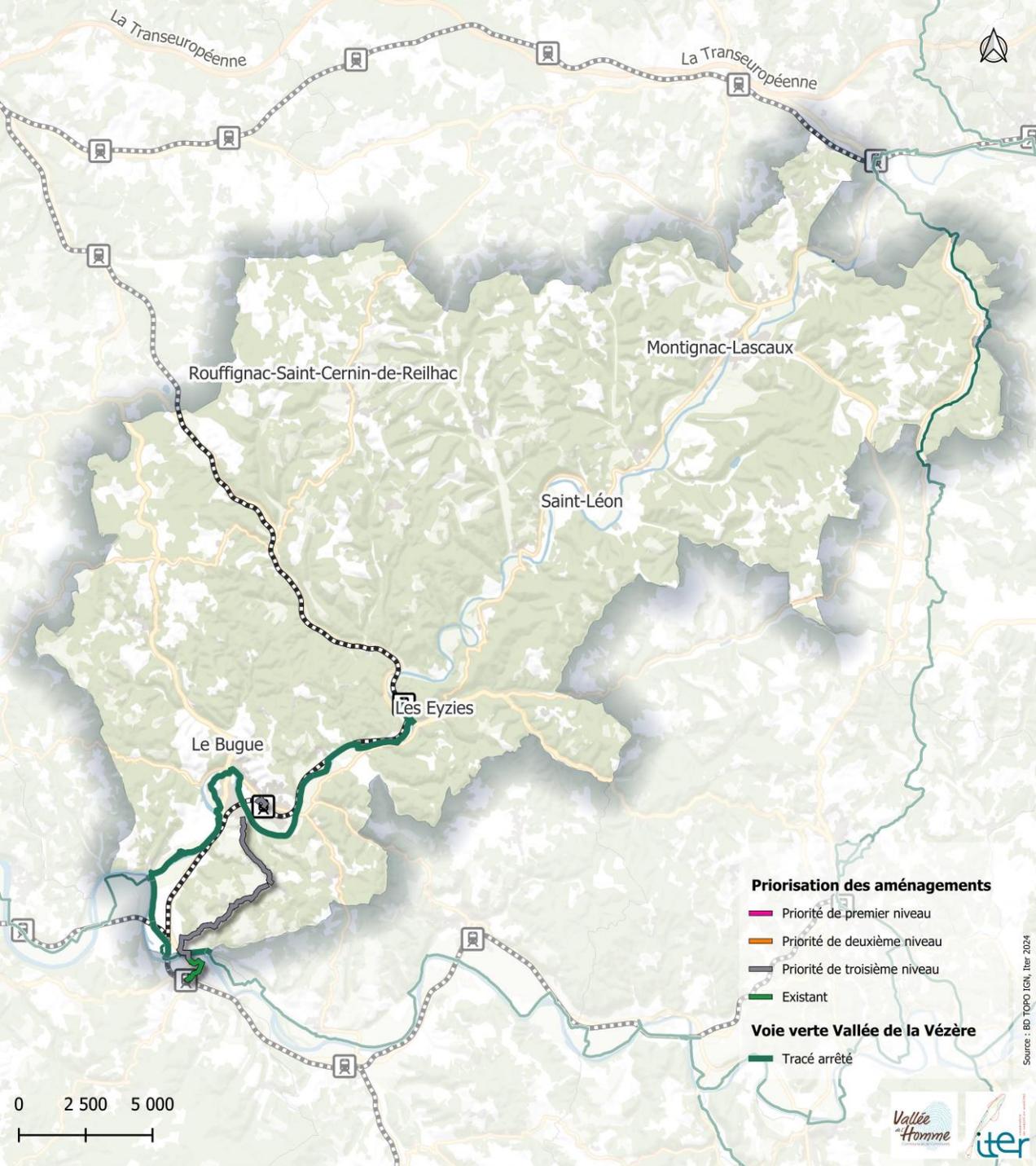


Les itinéraires du schéma

Proposition de priorisation

Les itinéraires relevant d'une priorité secondaire sont davantage orientés vers un usage touristique/loisir. Ils présentent un intérêt plus limité pour les trajets du quotidien, en raison de : leur distance, du peu de polarités desservies, du relief...

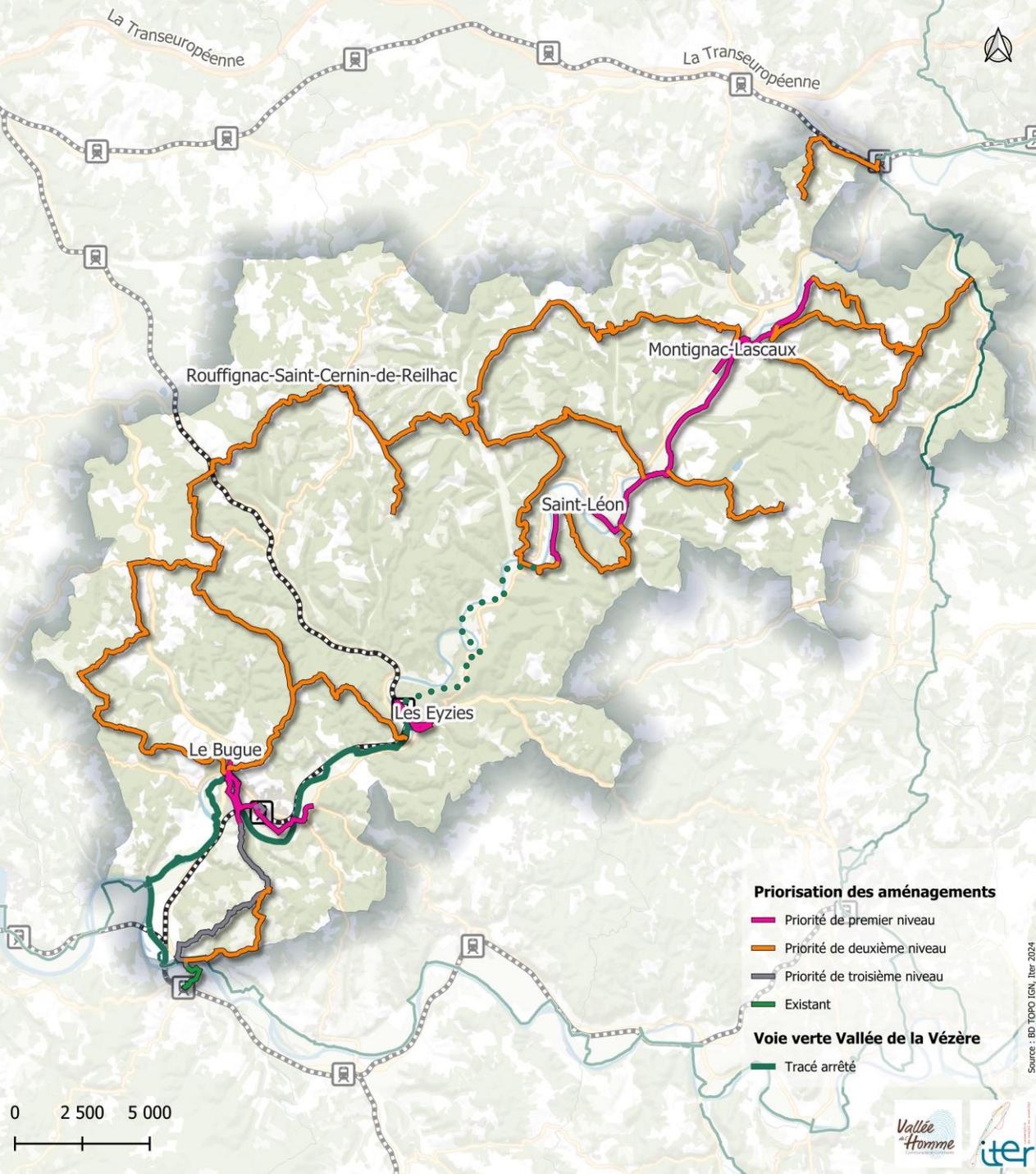
Ces itinéraires ne nécessitent néanmoins, pour beaucoup, que peu d'aménagements, ce qui les rend donc relativement faciles à mettre en œuvre.



Les itinéraires du schéma

Proposition de priorisation

Les itinéraires identifiés comme non prioritaires sont essentiellement des itinéraires qui possèdent une alternative plus facile/pertinente à mettre en œuvre OU ne présentent à priori pas un fort potentiel pour un usage quotidien et sont complexes, voire très complexes, à aménager.



Les itinéraires du schéma

Proposition de priorisation

Le cout global de mise en œuvre des itinéraires du schéma est estimé à 1,8 millions d'€, soit 13€/hab/an sur 9 ans (hors aménagement de la passerelle à Montignac).

Proposition de priorisation des aménagements :

- 33km d'itinéraires sont identifiés comme prioritaires (vocation quotidienne, desserte de pôles majeurs), pour un cout de 1,2 million d'euros.
- 140km d'itinéraires sont identifiés comme des itinéraires de priorité secondaire (vocation plutôt touristique), pour un cout de 568K €.
- 10km d'itinéraires sont identifiés comme non prioritaires, en raison de la complexité de leur mise en œuvre ou d'un intérêt de desserte moins important.

NB : La priorisation des itinéraires a été réalisée selon le potentiel de déplacements quotidiens à vélo. Cette priorisation est indicative et ne préfigure pas la temporalité de mise en œuvre des itinéraires.

Plan d'actions

Fiches actions itinéraires



Nom de l'itinéraire

Voiries empruntées

Cartographie de l'itinéraire

 **Usage** : quotidien ou loisir

 **Linéaire** : longueur de l'itinéraire

 **MOA** : maîtrise d'ouvrage principale

 **Partenaires** : autres acteurs à impliquer

 **Cout** : répartition du cout par commune. **Les couts affichés ne tiennent pas compte des possibles cofinancements et/ou subventions.**

 **Niveau de priorité d'aménagement** :


Priorité faible  Priorité forte

Montignac centre-ville

Schéma itinéraire

1 : Rte de Thonac → Av de Marc Mercier → Rue du Docteur Mazel → Rue de la Liberté → Rue Lafitte → Rue du Pont Pichon Rue du Quatre Septembre → Av de Lascaux Av Jean-Jaurès → Av de Lascaux

 **Usage** : Quotidien

 **Linéaire** : 3,7 km

 **MOA** : Communes de Montignac

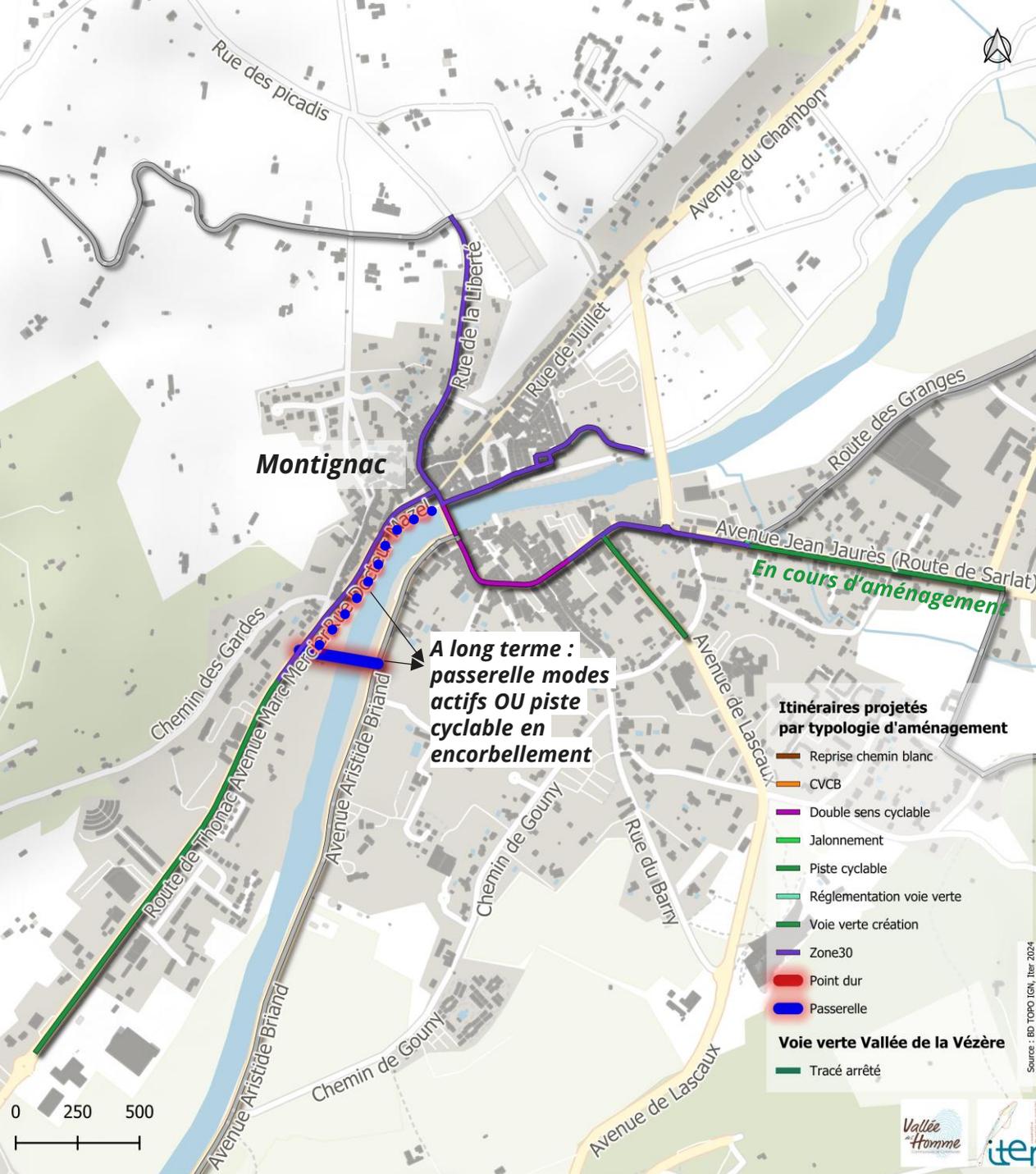
 **Partenaires** : Département de la Dordogne (passerelle + connexion collège), CCVH (passerelle en connexion à la véloroute)

 **Coût** :

- Montignac : 658 800€ (hors passerelle)
- Coût pour la réglementation en DSC et zones apaisées (hors réaménagement de la voirie) : 15K €

 **Niveau de priorité d'aménagement** :

 **Priorité faible**  **Priorité forte**



Propositions d'aménagement cyclables/apaisement de la circulation sur la commune de Montignac (suite à l'échange du 26 novembre)



Aménagement d'un **plateau** au niveau du carrefour D704/D706

Passage en **zone de rencontre** du Quai Mérilhou + rue Lafitte + rue du pont Pichou

Rue Dr Mazel :

- Élargissement et accentuation de la zone 30 (création de plateaux traversants au niveau des passages piétons)
- Matérialisation des trajectoires cyclistes au centre de la chaussée (pictogrammes vélos)

Rehaussement de prévoir du garde-corps Est du pont pour la sécurité des cyclistes

Passage en **double sens cyclable** du pont vieux + rue du Quatre Septembre

Aménagement d'un **plateau** au niveau du carrefour

Début de la **zone 30**. Enjeu de réduction de la chaussée avec suppression de la ligne axiale + élargissement des trottoirs sur le début de la rue du Quatre Septembre



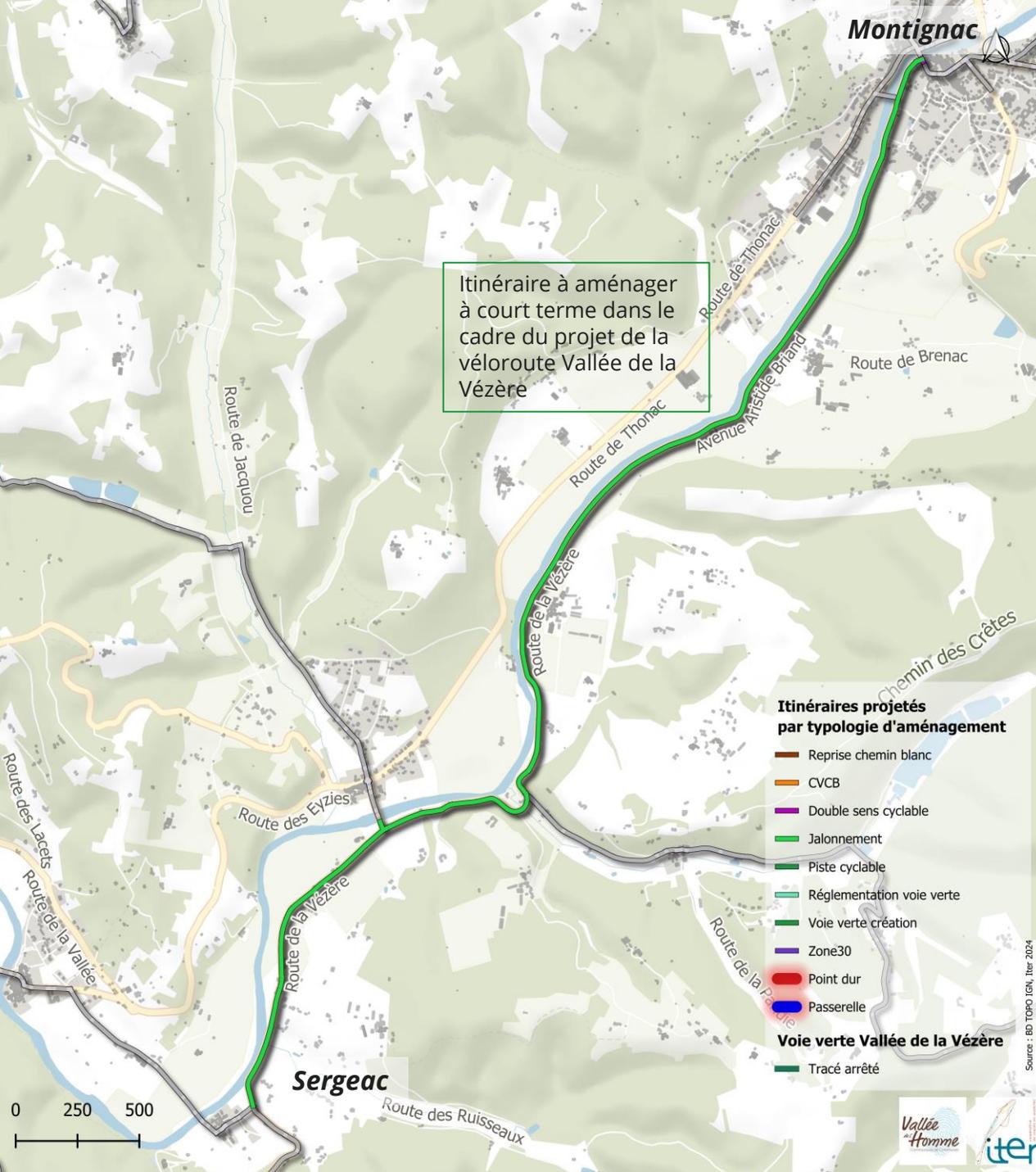
Aménagement d'une **piste cyclable/voie verte** à droite en venant de l'école

2 places de stationnement voiture à supprimer → [Article L118-5-1 - Code de la voirie routière - Légifrance](#)
Opportunité d'implanter du stationnement vélo



Réflexion à long terme d'aménagement d'une passerelle modes actifs au-dessus de la Vézère
OU d'un encorbellement à partir du Collège.





Montignac - Sergeac

Schéma itinéraire

1 : Av Aristide Briand → Rte de la Vézère

Usage : Quotidien

Linéaire : 9,1 km

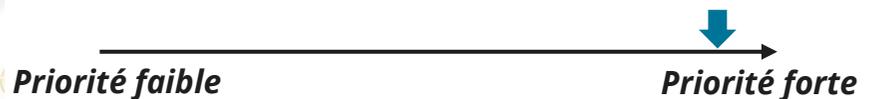
MOA : Communes de Montignac-Lascaux, Sergeac et Valojoux

Partenaires : CC de la Vallée de l'Homme (Itinéraire provisoire de la Vélo route Voie Verte Vallée de la Vézère) Département de la Dordogne

Cout :

- Montignac-Lascaux : 5 800€
- Valojoux : 4 200€
- Sergeac : 3 900€

Niveau de priorité d'aménagement :



Peyzac - Sergeac - Saint-Léon

Schéma itinéraire

1 : Rte sous le Roc Combe-Laval → Rte de la Préhistoire → Rte 66 → Chm de l'Europe → Rte des Chênes Verts → Rte de la Vézère

2 : Rte sous le Roc Combe-Laval → Rte de la Préhistoire → Rte 66 → Imp de la Rochette → Passerelle → Rte de Castel Merle

①

②



Usage :

Loisir

Quotidien



Linéaire :

- 1 = 10,15 km (St Léon – Sergeac = 6,10 km)
- 2 = 4,5km (St-Léon – Sergeac = 0,88 km)



MOA : Communes de Peyzac-le-Moustier, Saint-Léon-sur-Vézère et Sergeac



Partenaires : Département de la Dordogne (D706)



Cout :

- Saint-Léon-sur-Vézère : 56 400€ (hors passerelle)
- Peyzac-le-Moustier : 12 000€
- Sergeac : 7 300€ (hors passerelle)



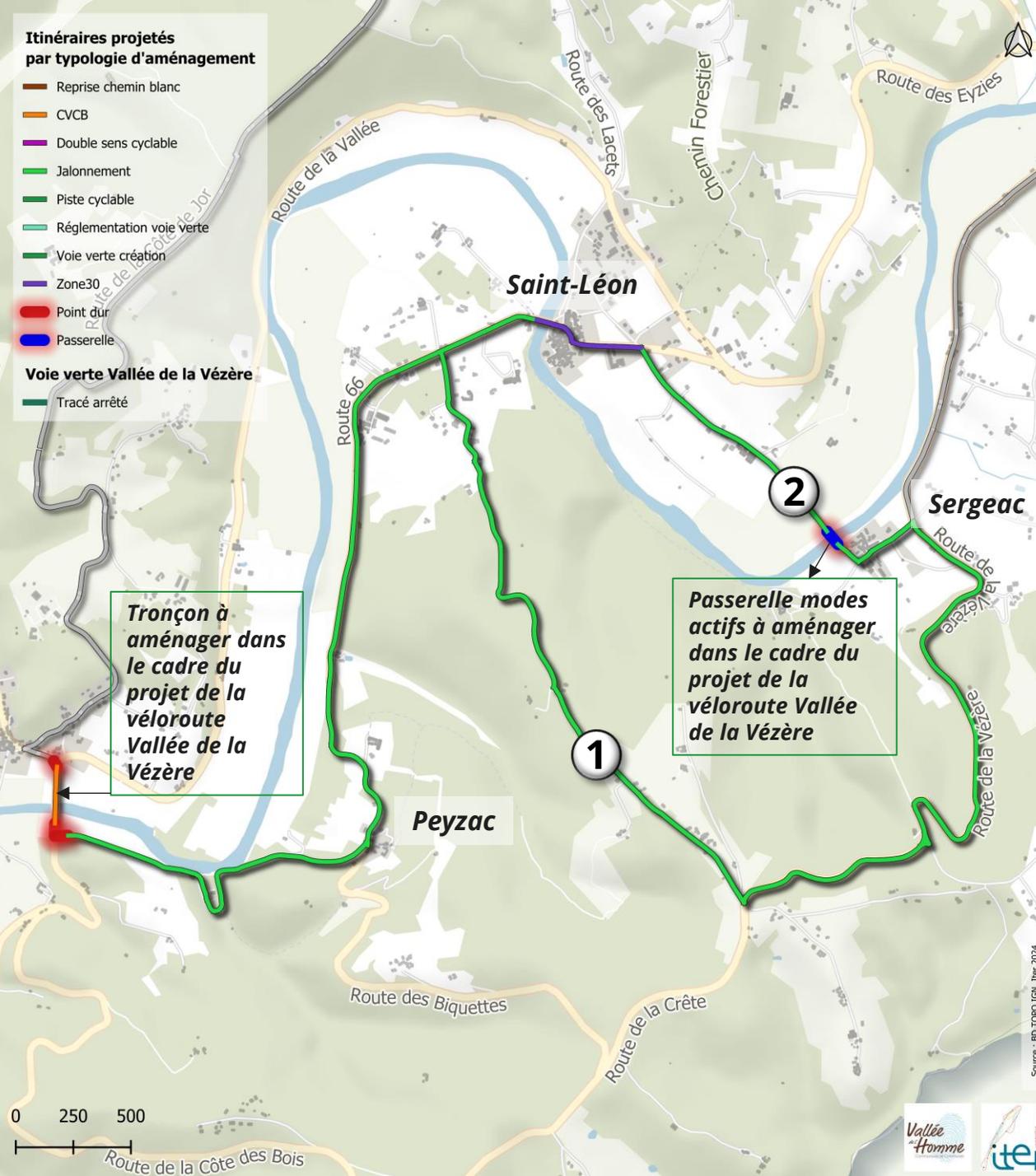
Niveau de priorité d'aménagement :

①

②

Priorité faible

Priorité forte



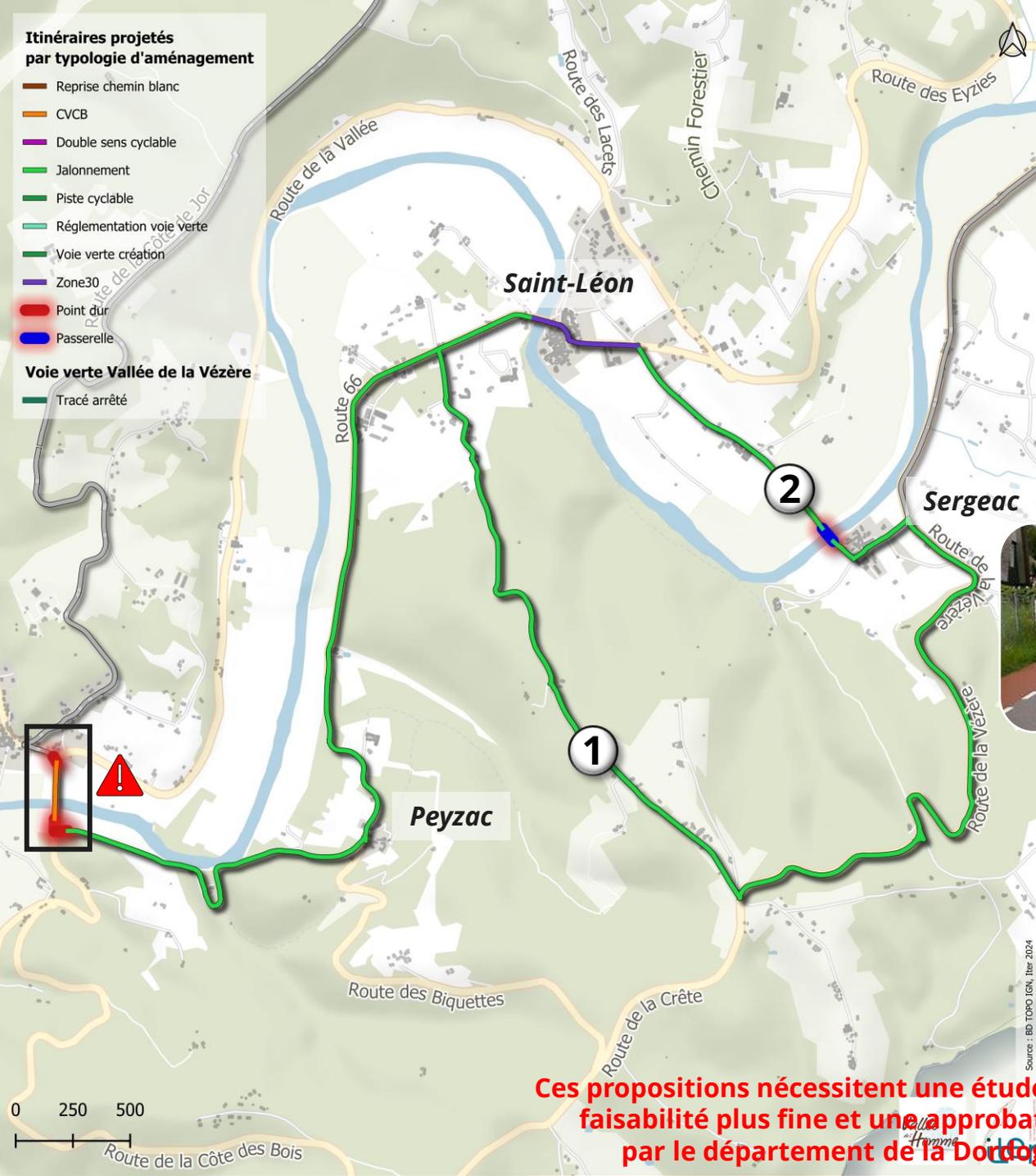
Peyzac - Sergeac - Saint-Léon

Itinéraires projetés par typologie d'aménagement

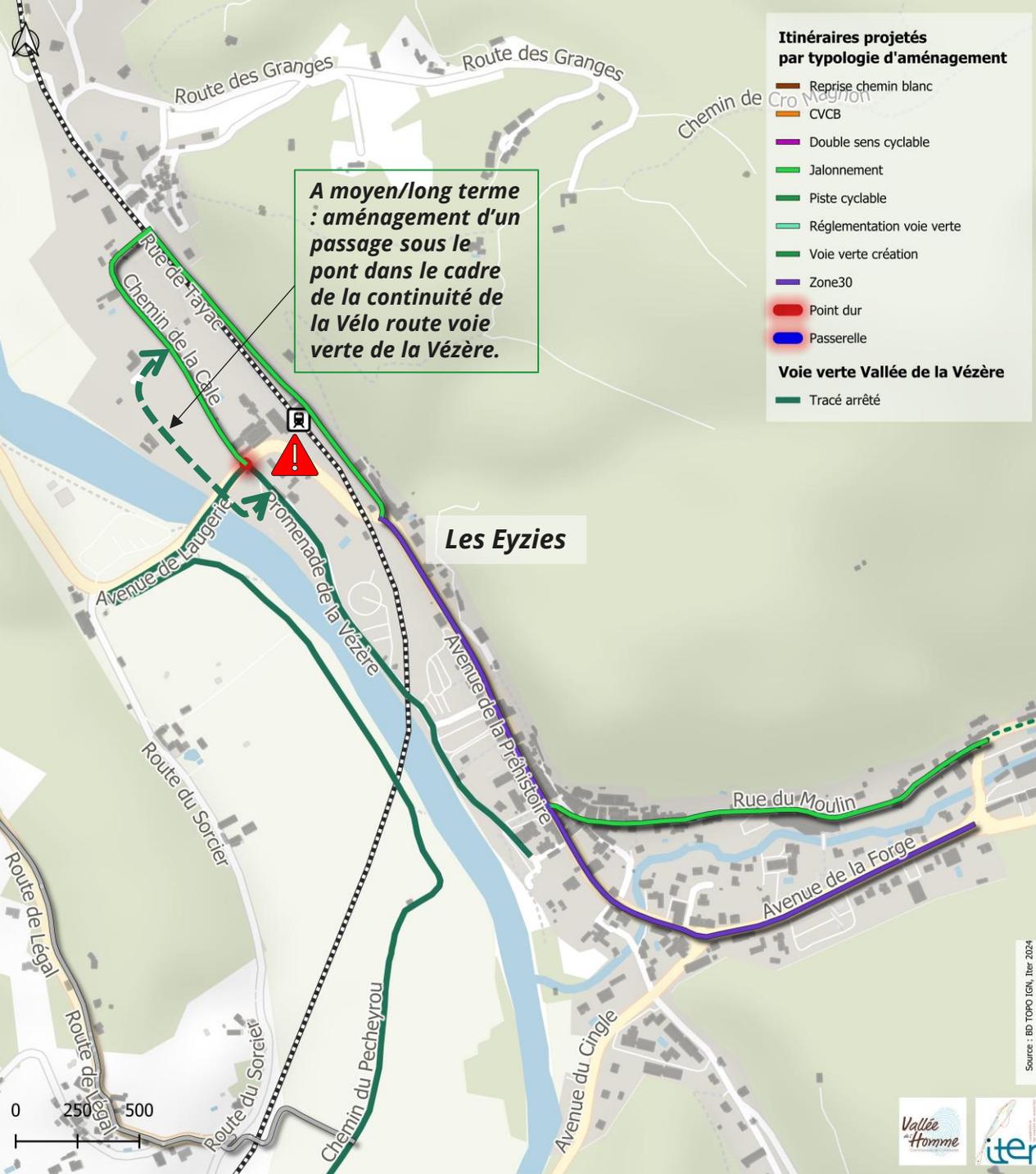
- Reprise chemin blanc
- CVCB
- Double sens cyclable
- Jalonnement
- Piste cyclable
- Réglementation voie verte
- Voie verte création
- Zone30
- Point dur
- Passerelle

Voie verte Vallée de la Vézère

- Tracé arrêté



Ces propositions nécessitent une étude de faisabilité plus fine et une approbation par le département de la Dordogne.



Eyzies - Gare

Schéma itinéraire

1 : Rue du Moulin → Av de la Préhistoire → Rue de Tayac → Chem de la Cale

Usage : Quotidien

Linéaire : 2,4 km

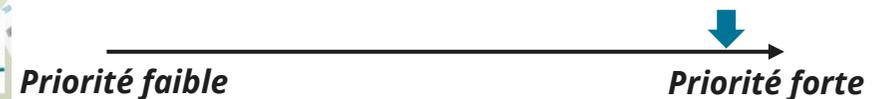
MOA : Communes Des Eyzies

Partenaires : Département de la Dordogne

Cout :

- Les Eyzies : 82 500 €

Niveau de priorité d'aménagement :



Zoom sur la traversée de la D47



Ces propositions nécessitent une étude de faisabilité plus fine et une approbation par le département de la Dordogne.

Le Bugue - Campagne

Schéma itinéraire

1 : Rue de Paris → Quai des Berges de la Vézère → Allée Paul-Jean Souriau → Rue du Port → Rue Combe Nègre → Rue des Girondes → Rte du Mont Saint-Jean → Route du Bugue

2 : Rue de Paris → Quai des Berges de la Vézère → Allée Paul-Jean Souriau → Rue du Port → Rue du Chai → Av de la Gare → Rue Combe Nègre → Rue des Girondes → Rte du Mont Saint-Jean → Route du Bugue

 **Usage :** Quotidien

 **Linéaire :** 6,4 km

 **MOA :** Communes du Bugue et de Campagne

 **Partenaires :** Département de la Dordogne (D703, aménagement de la voie verte sur Campagne)

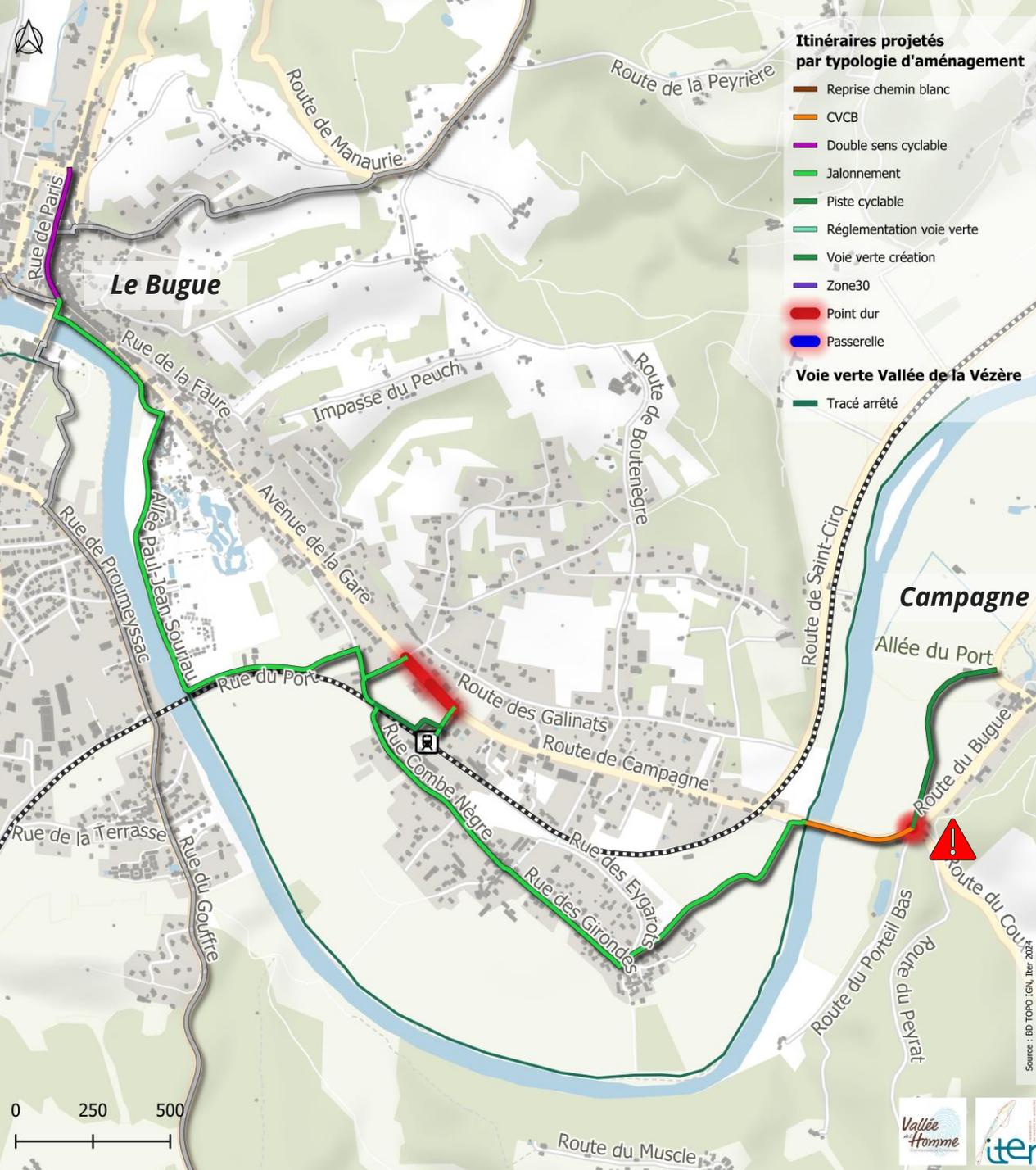
 **Cout :**

- Campagne : 288 200€ (cofinancement du département)
- Le Bugue : 100 900€

 **Niveau de priorité d'aménagement :**

Priorité faible


Priorité forte



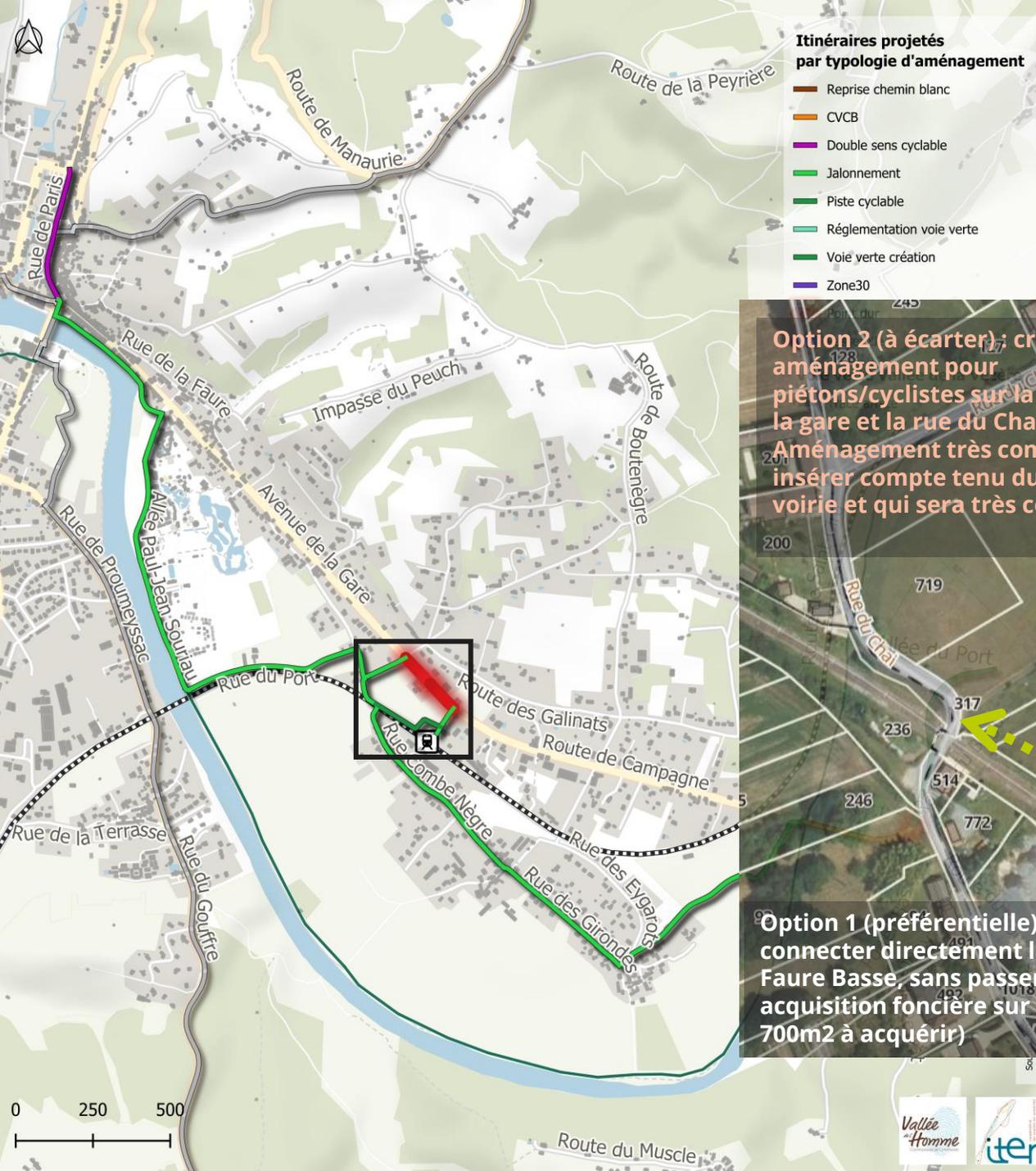
Itinéraires projetés par typologie d'aménagement

- Reprise chemin blanc
- CVCB
- Double sens cyclable
- Jalonnement
- Piste cyclable
- Réglementation voie verte
- Voie verte création
- Zone30

Zoom sur l'accès à la gare

Option 2 (à écarter) : création d'un aménagement pour piétons/cyclistes sur la D703 entre la gare et la rue du Chai. Aménagement très complexe à insérer compte tenu du profil de la voirie et qui sera très coûteux.

Option 1 (préférentielle) : Création d'un accès pour connecter directement la gare depuis la Rue de la Faure Basse, sans passer par la RD. Nécessite une acquisition foncière sur 2 parcelles privées (environ 700m² à acquérir)

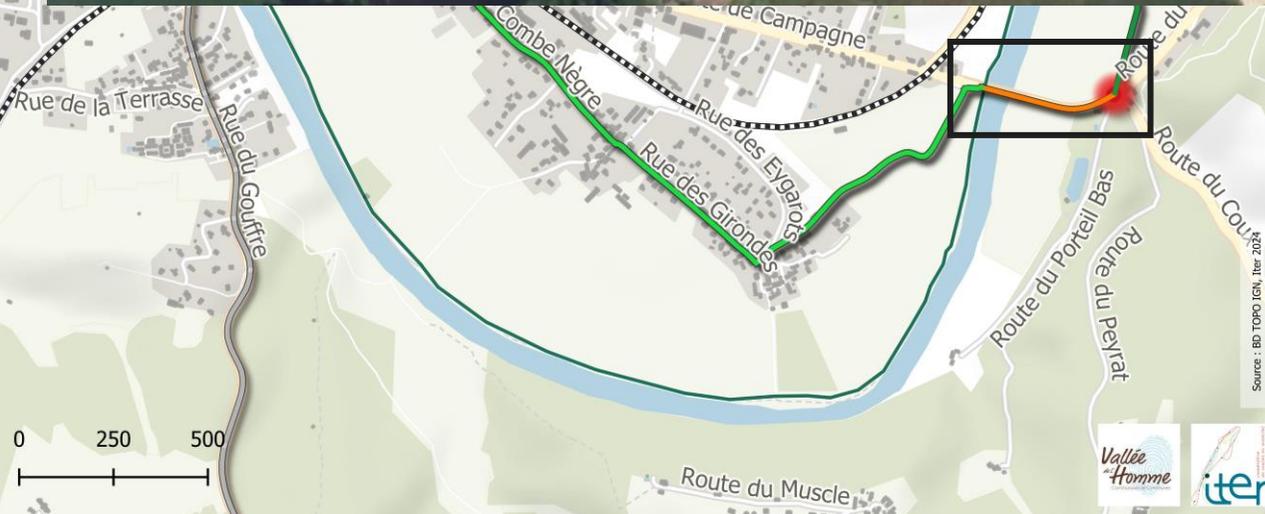
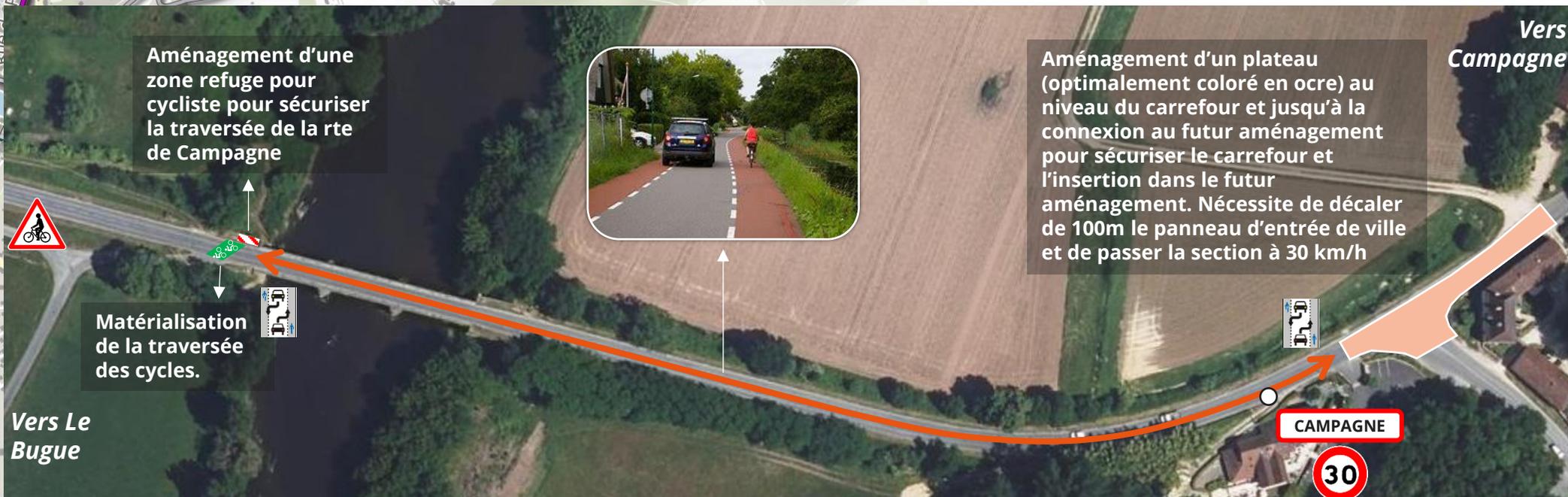


Le Bugue - Campagne

Itinéraires projetés par typologie d'aménagement

- Reprise chemin blanc
- CVCB
- Double sens cyclable
- Jalonnement
- Piste cyclable

Zoom sur le pont de Campagne/D703



Proposition d'aménager une CVCB sur la D703 entre la rue du Mont St Jean et le carrefour D703/D706

Enjeu de sécuriser les entrées/sorties de l'aménagement

Ces propositions nécessitent une étude de faisabilité plus fine et une approbation par le département de la Dordogne.

Audrix - Le Bugue

Schéma itinéraire

1 : Rte de Proumeyssac → Rue du Gouffre → Rue de Proumeyssac → Allée de la Vézère → Av de la Libération

 **Usage :** Loisir

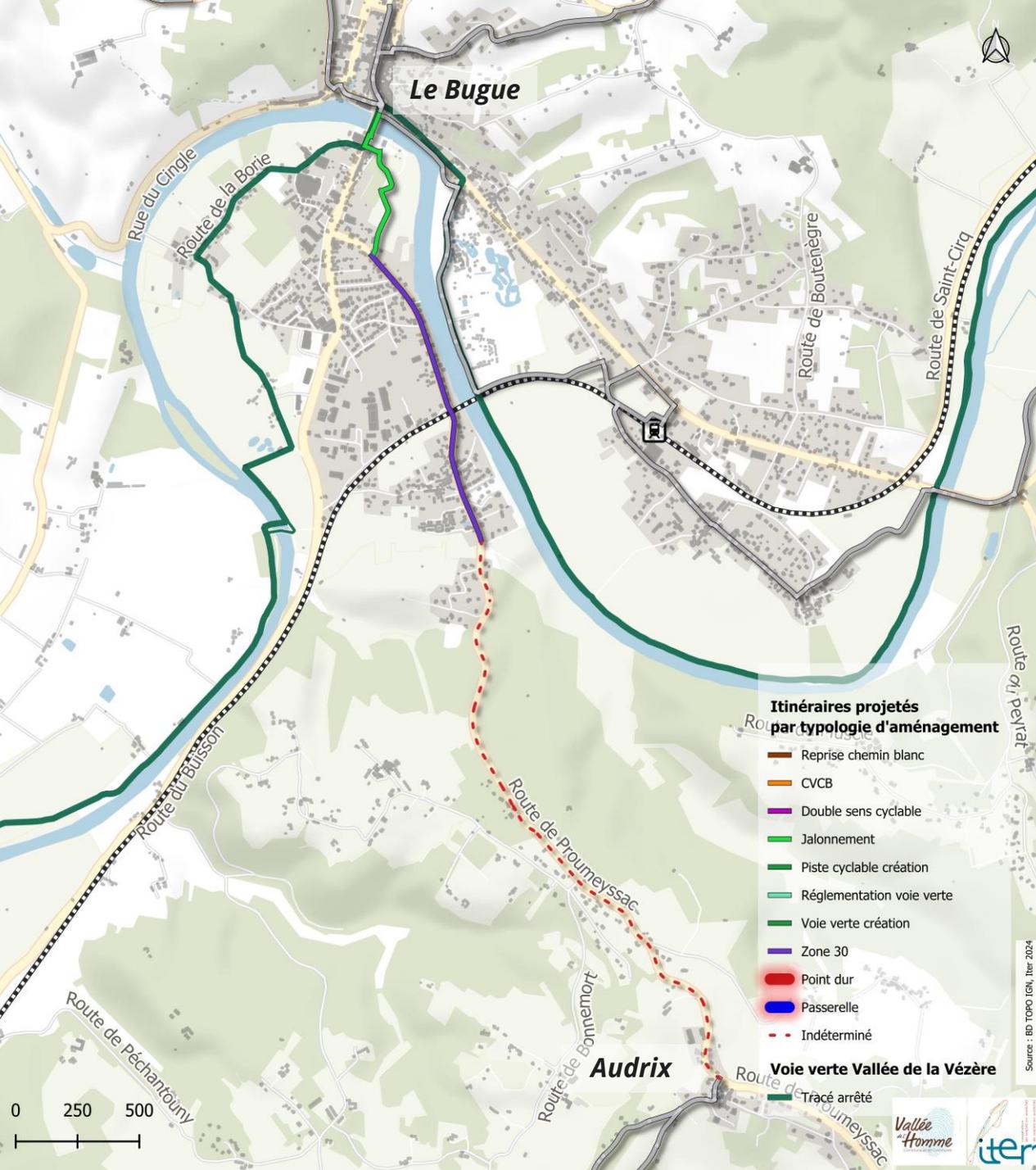
 **Linéaire :** 4,9km

 **MOA :** Commune du Bugue

 **Partenaires :** Département de la Dordogne (Route de Proumeyssac)

 **Cout :**
▪ Le Bugue : 135 700€

 **Niveau de priorité d'aménagement :**
Aménagements internes au Bugue
↓
Priorité faible → Priorité forte

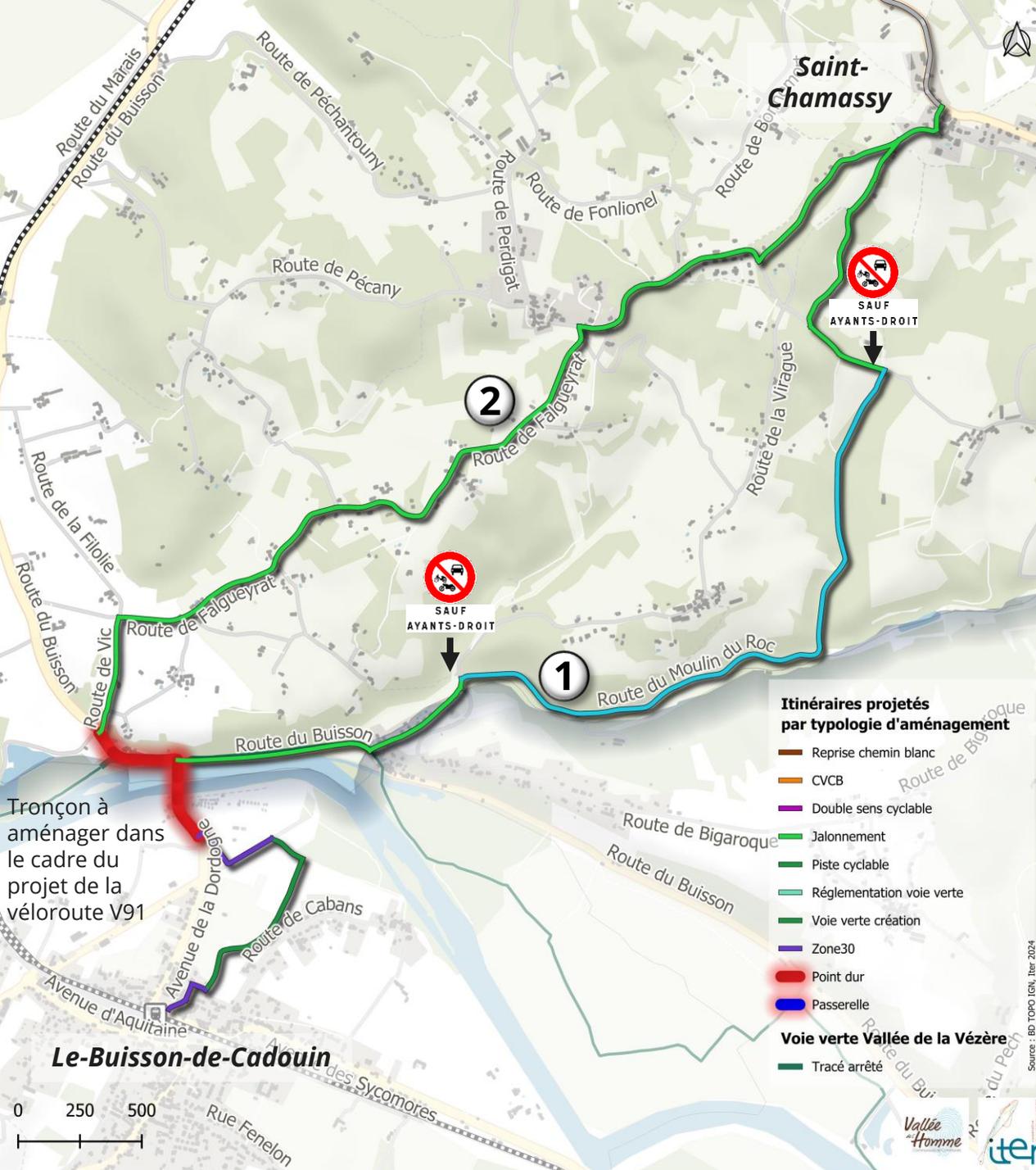


Le-Buisson-de-Cadouin – Saint-Chamassy

Schéma itinéraire

1 : Pont du Vicq → Rte du Buisson → Rte du Moulin du Roc → Rte du Château de Labatut → Chem. de Lesquillerie

2 : Pont du Vicq → Rte de Vic → Rte de Falgueyrat → Rte du Château de Labatut → Rte de Saint-Chamassy



Tronçon à aménager dans le cadre du projet de la véloroute V91

1 **2**

Usage : Quotidien Quotidien

Linéaire : 6,98 km 6,68 km

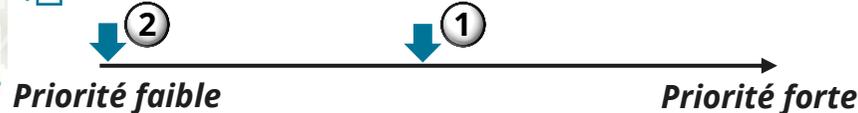
MOA : Communes de Saint-Chamassy et Audrix

Partenaires : Le Buisson-de-Cadouin, Département, CCVH dans le cadre de la Vélo route voie verte

Coût :

- Saint-Chamassy : 16 100€
- Audrix : 2 800€

Niveau de priorité d'aménagement :



Les Farges - Le Lardin-Saint-Lazare

Schéma itinéraire

1 : Rte de la Fontaine → Rte des Combes → Rte du Fer à Cheval → Rte du Mas de Léroux → Rte du Rail → Rte de la Boissière

 **Usage** : Quotidien

 **Linéaire** : 3,5 km

 **MOA** : Commune des Farges

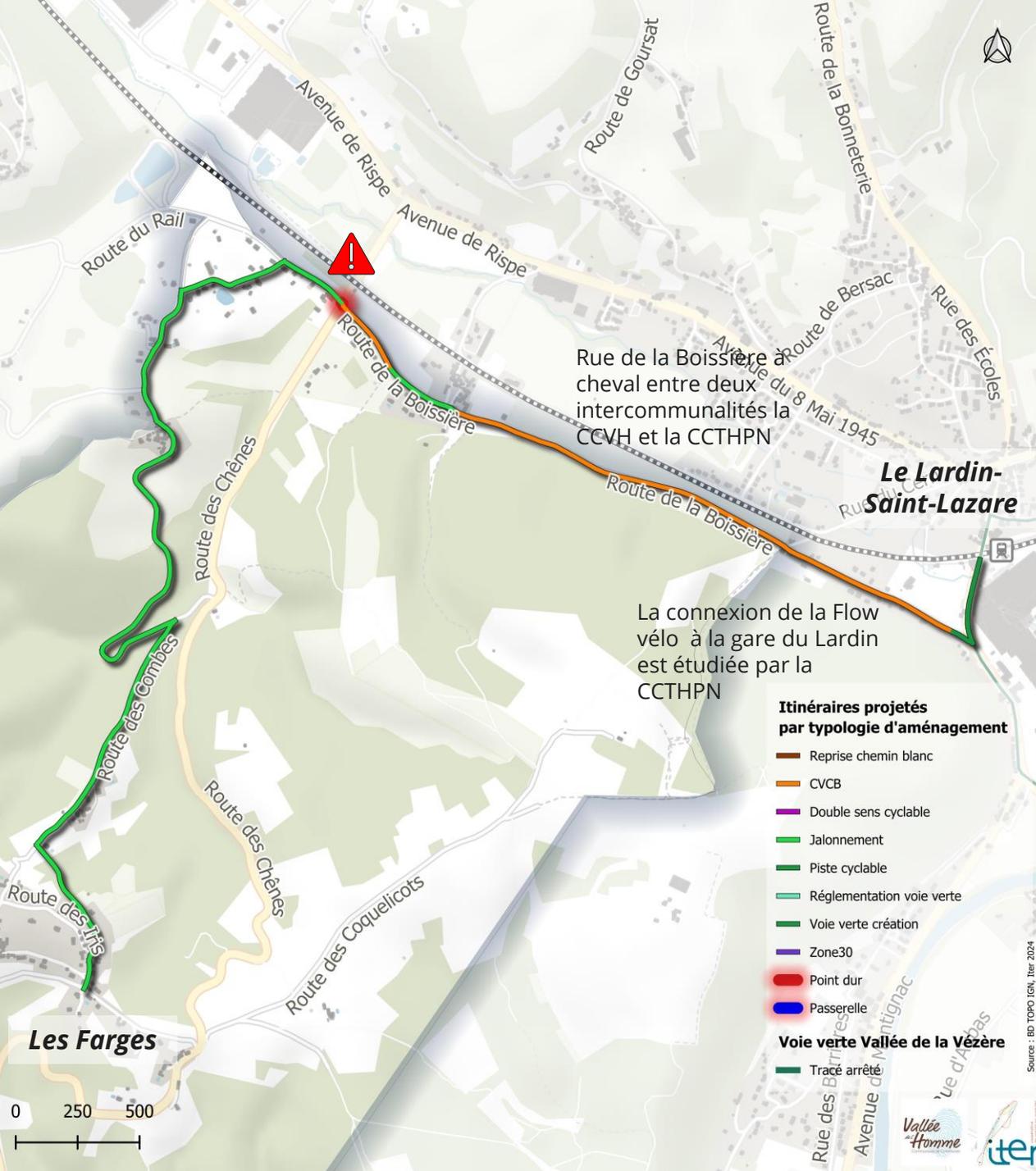
 **Partenaires** : Département de la Dordogne (traversée de la Route des Chênes), Le Lardin-Saint-Lazare

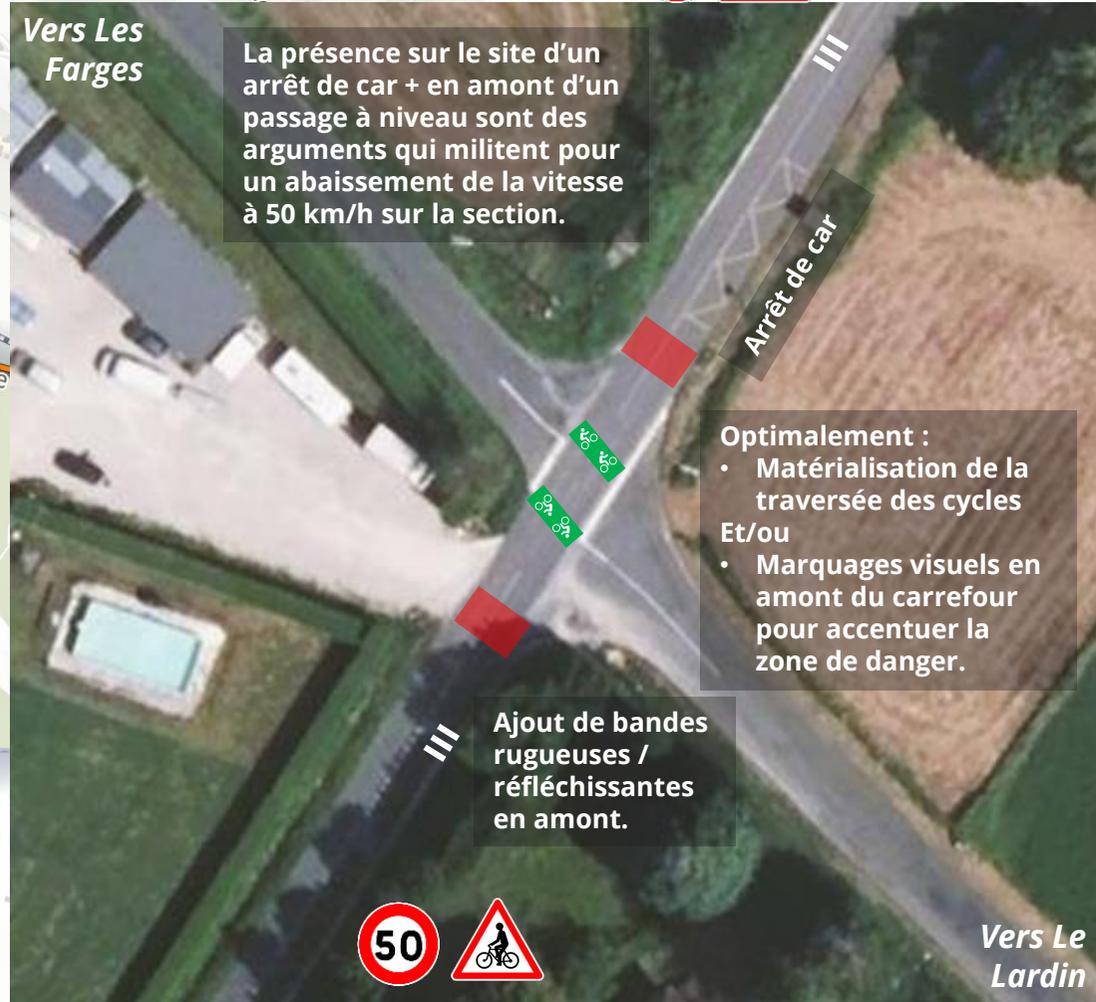
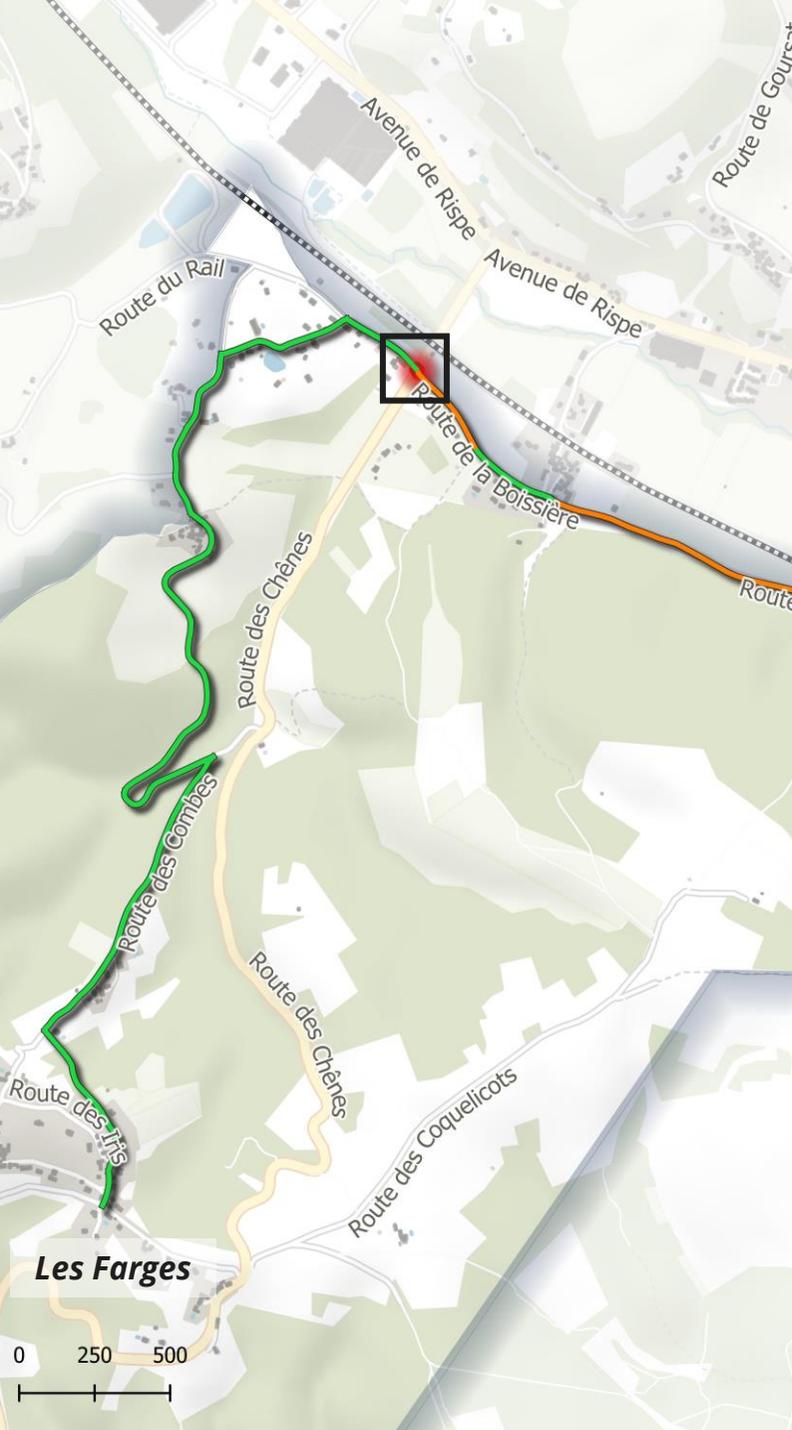
 **Cout** :

- Les Farges : 12 300€

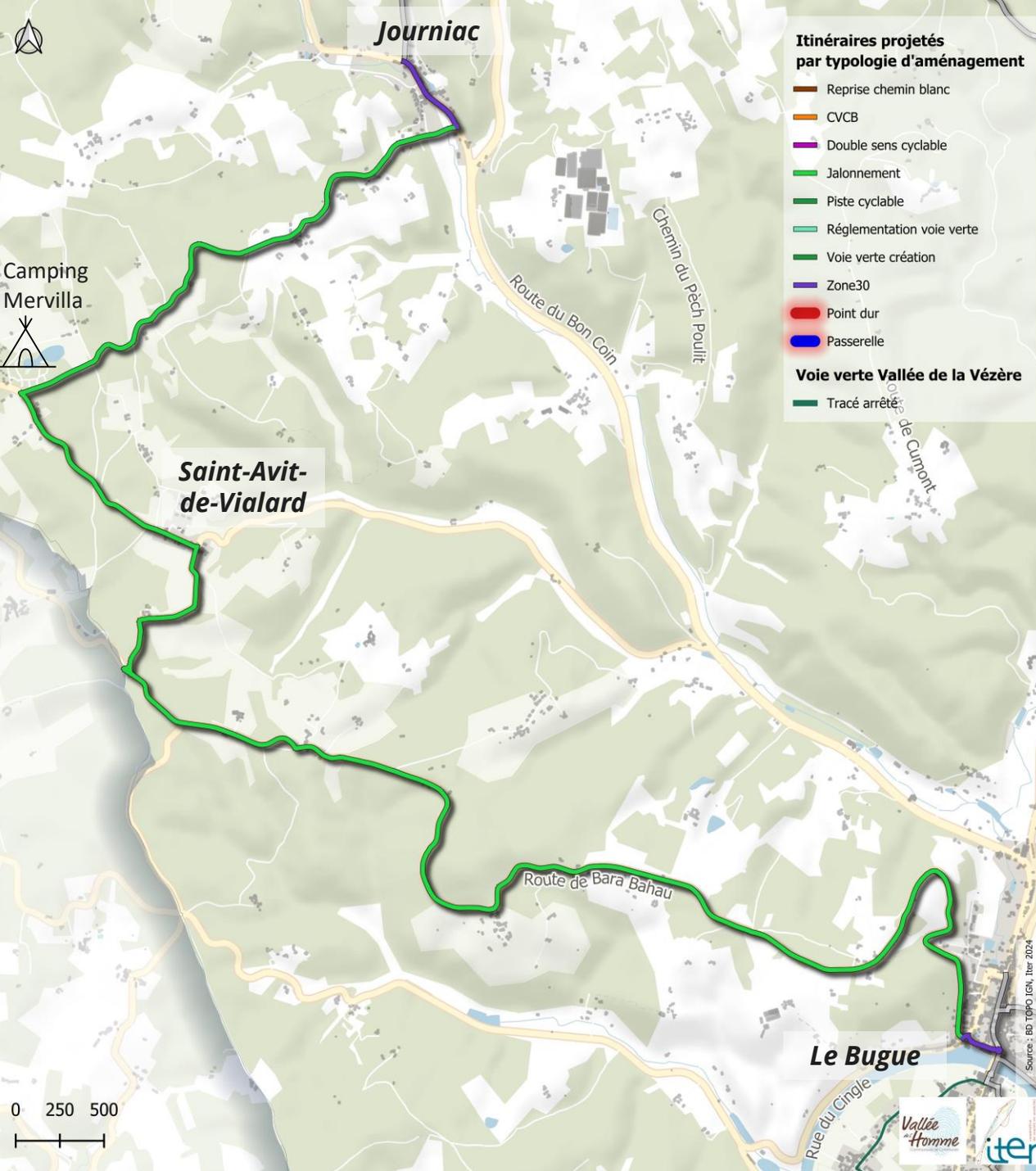
 **Niveau de priorité d'aménagement** :


Priorité faible  Priorité forte





Ces propositions nécessitent une étude de faisabilité plus fine et une approbation par le département de la Dordogne.



Le Bugue - Saint-Avit-de-Vialard - Journiac

Schéma itinéraire

1 : Rue du Jardin Public → Rte de Bara Bahau → Rte du Puy d'Aumont → Rte de Vialard → Rte du Camping → Rte des Feuillardiers → Rte des Cinq Moulins

Usage : Loisir/Sportif

Linéaire : 13,8km

MOA : Communes de Journiac, du Bugue et Saint-Avit-de-Vialard

Partenaires : Département de la Dordogne (Route de Bara Bahau, Route du Puy d'Aumont, Route de Vialard)

Cout :

- Journiac : 53 200€
- Le Bugue : 35 200 €
- Saint-Avit-de-Vialard : 7 100€

Niveau de priorité d'aménagement :



Journiac - Mauzens-et-Miremont

Schéma itinéraire

1 : Rte de la Croix de Pierre → Rte des Landettes → Rte du Poteau de la Menuse → Rte des Carrières

 **Usage :** Loisir

 **Linéaire :** 13,4 km

 **MOA :** Communes du Bugue, des Eyzies, Mauzens-et-Miremont et Savignac-de-Miremont

 **Partenaires :** Département de la Dordogne (traversée Route de Néandertal)

 **Cout :**

- Saint-Félix-de-Reillac-et-Mortemart : 4 000
- Journiac : 3 900€
- Mauzens-et-Miremont : 2 700€

 **Niveau de priorité d'aménagement :**


Priority faible → Priority forte

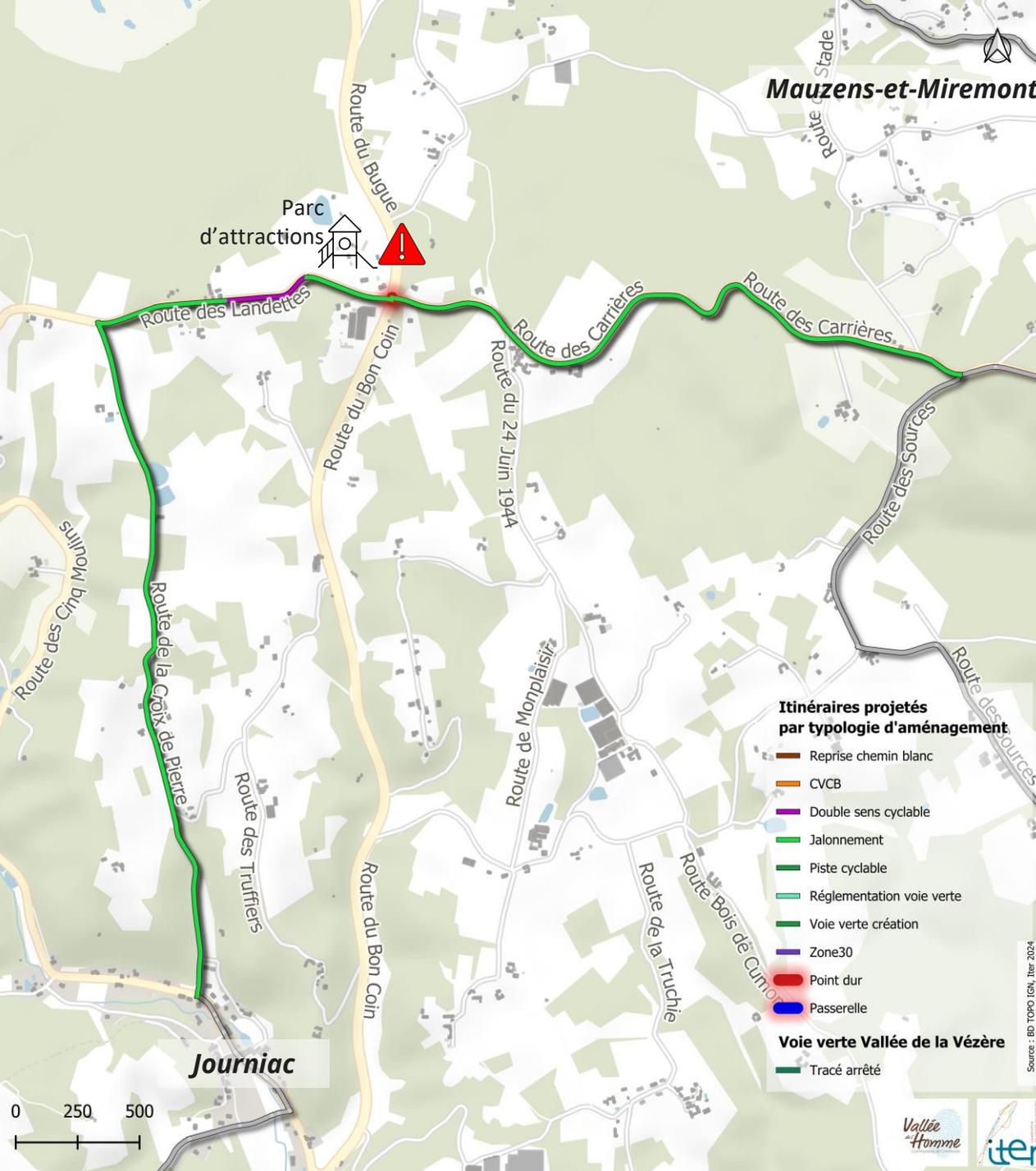
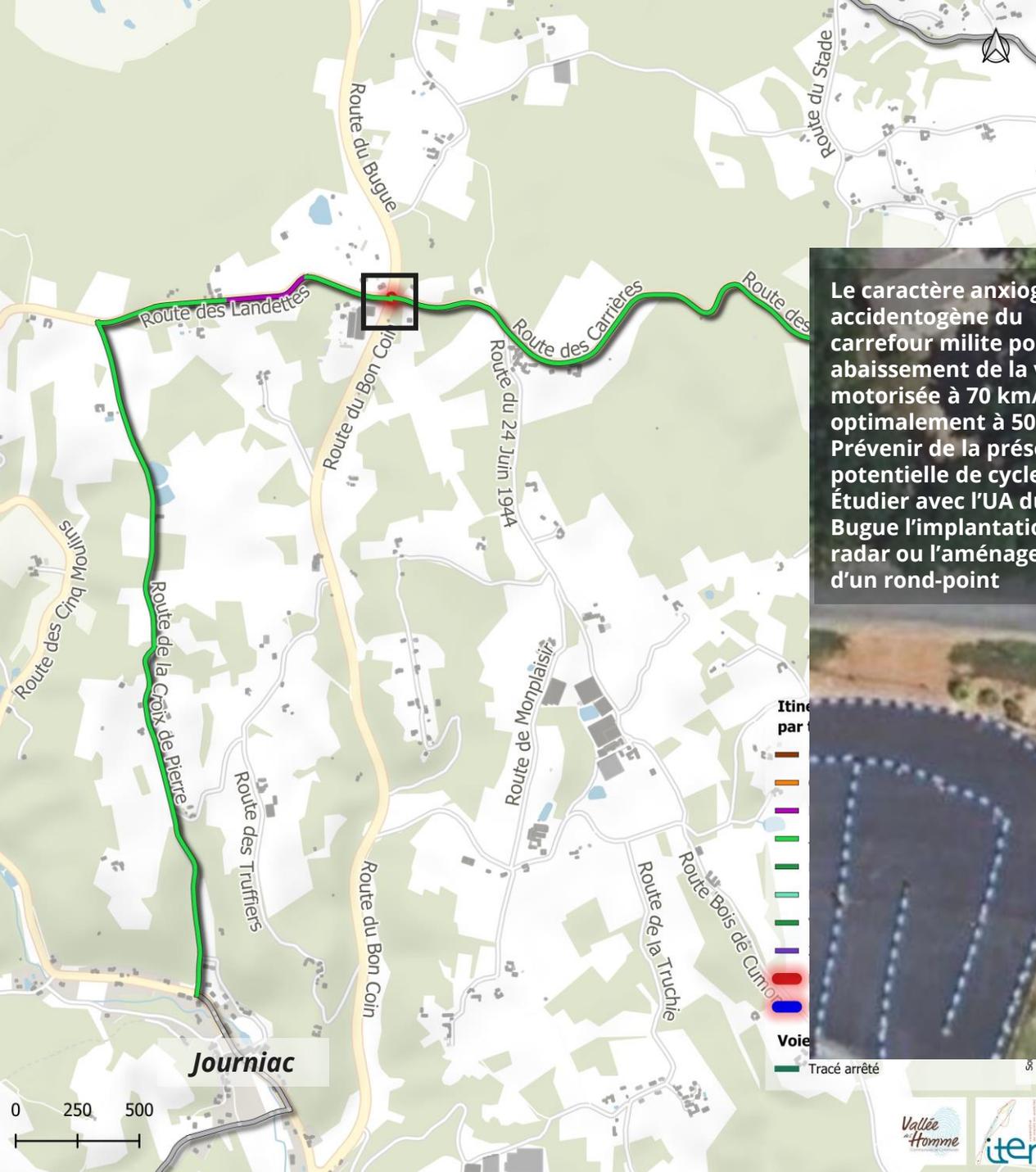


Schéma de principe



Le caractère anxiogène / accidentogène du carrefour milite pour un abaissement de la vitesse motorisée à 70 km/h (et optimalement à 50 km/h). Prévenir de la présence potentielle de cycles. Étudier avec l'UA du Bugue l'implantation d'un radar ou l'aménagement d'un rond-point



Ajout de bandes réfléchissantes/rugueuses.



Marquages visuels en amont du carrefour pour accentuer la zone de danger

Ces propositions nécessitent une étude de faisabilité plus fine et une approbation par le département de la Dordogne.

Rouffignac - Mauzens-et-Miremont

Schéma itinéraire

1 : Rue de la Halle → Chm des Piconies → Rte de Font Marcel → Rte des Moulins Rte de Lioussane → Rte de la Ferreyrie → Rte de Saint-Cernin → Rte de l'Eybènes → Rte de Mortamar → Chemin Rte du Stade → Rte du Bourg → Rte des Carrières

 **Usage** : Loisir

 **Linéaire** : 14 km

 **MOA** : Communes de Mauzens-et-Miremont, Rouffignac-Saint-Cernin-de-Reilhac et Saint-Félix-de-Reillac-et-Mortemart

 **Partenaires** : Département de la Dordogne (traversée de D47)

 **Cout** :

- Saint-Félix-de-Reillac-et-Mortemart : 18 200€
- Rouffignac-Saint-Cernin-de-Reilhac : 9 600€
- Mauzens-et-Miremont : 7 500€

 **Niveau de priorité d'aménagement** :


Priorité faible  Priorité forte

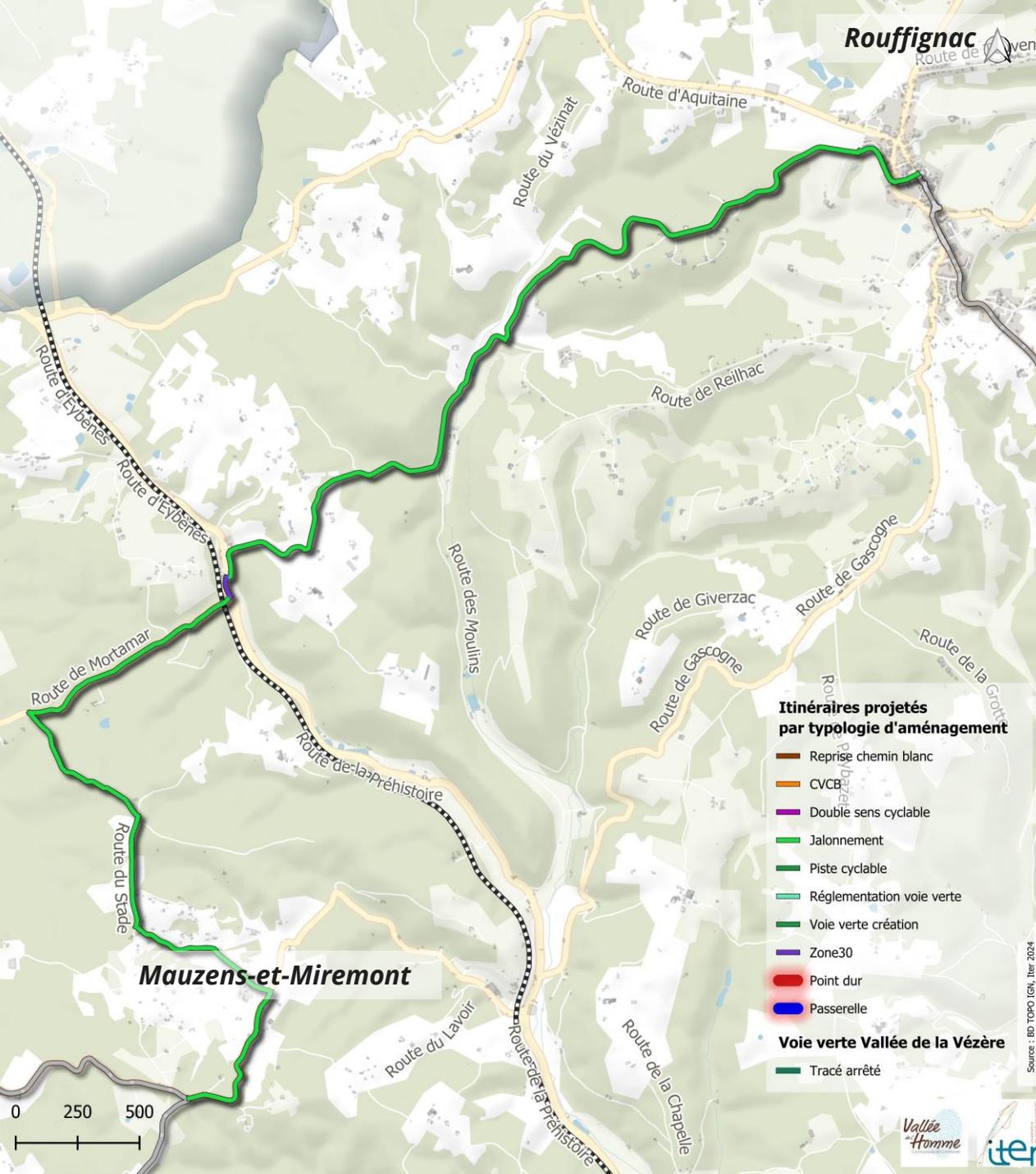


Schéma itinéraire

1 : Rue du Bastière → Rue de la Reynerie → Rte de Manaurie → Rte du Bugue

 **Usage :** Quotidien

 **Linéaire :** 4,5 km

 **MOA :** Communes du Bugue et des Eyzies

 **Partenaires :** Département de la Dordogne (Route de Manaurie)

 **Cout :**

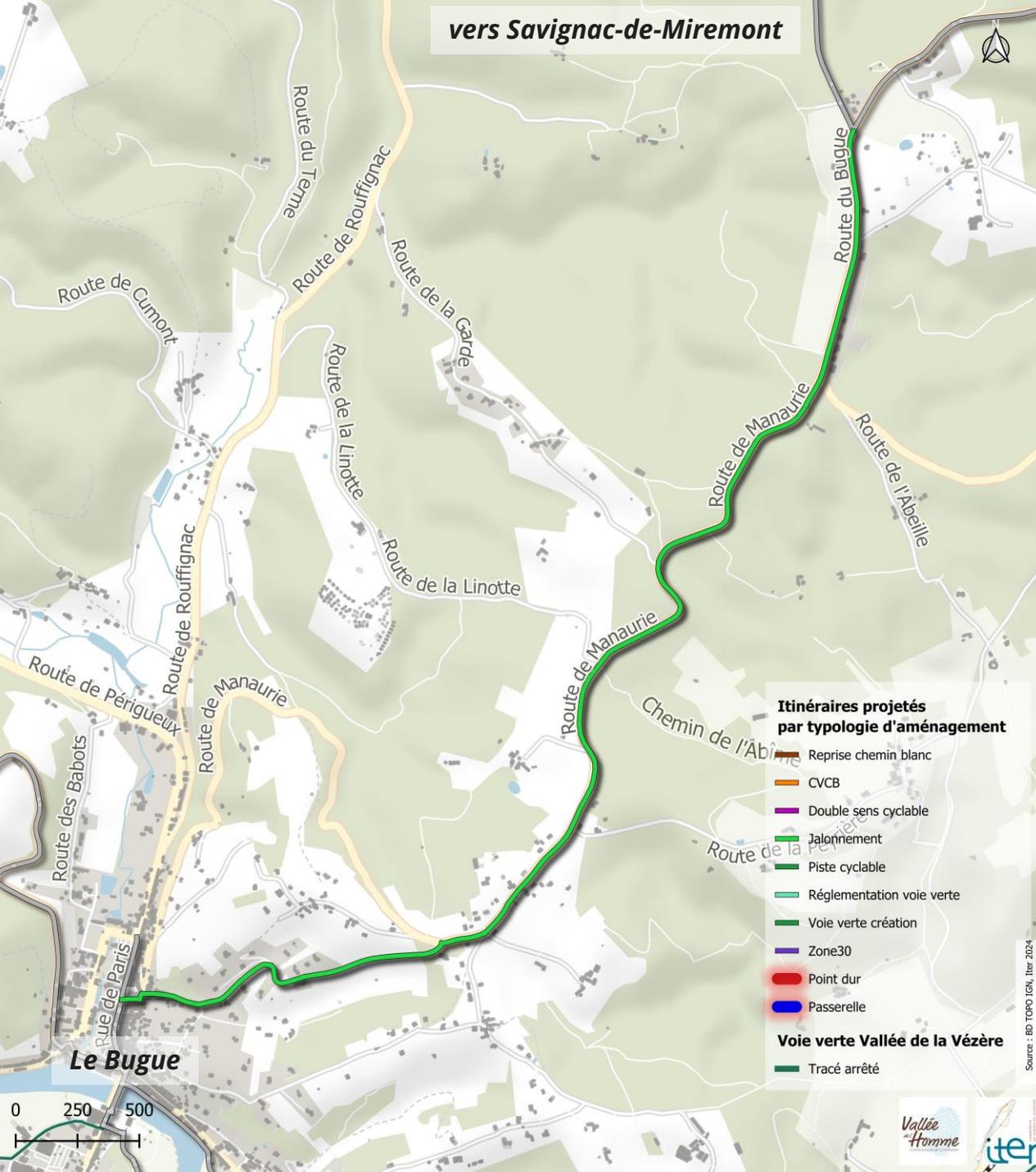
- Le Bugue : 5 500€
- Les Eyzies : 1 300€

 **Niveau de priorité d'aménagement :**

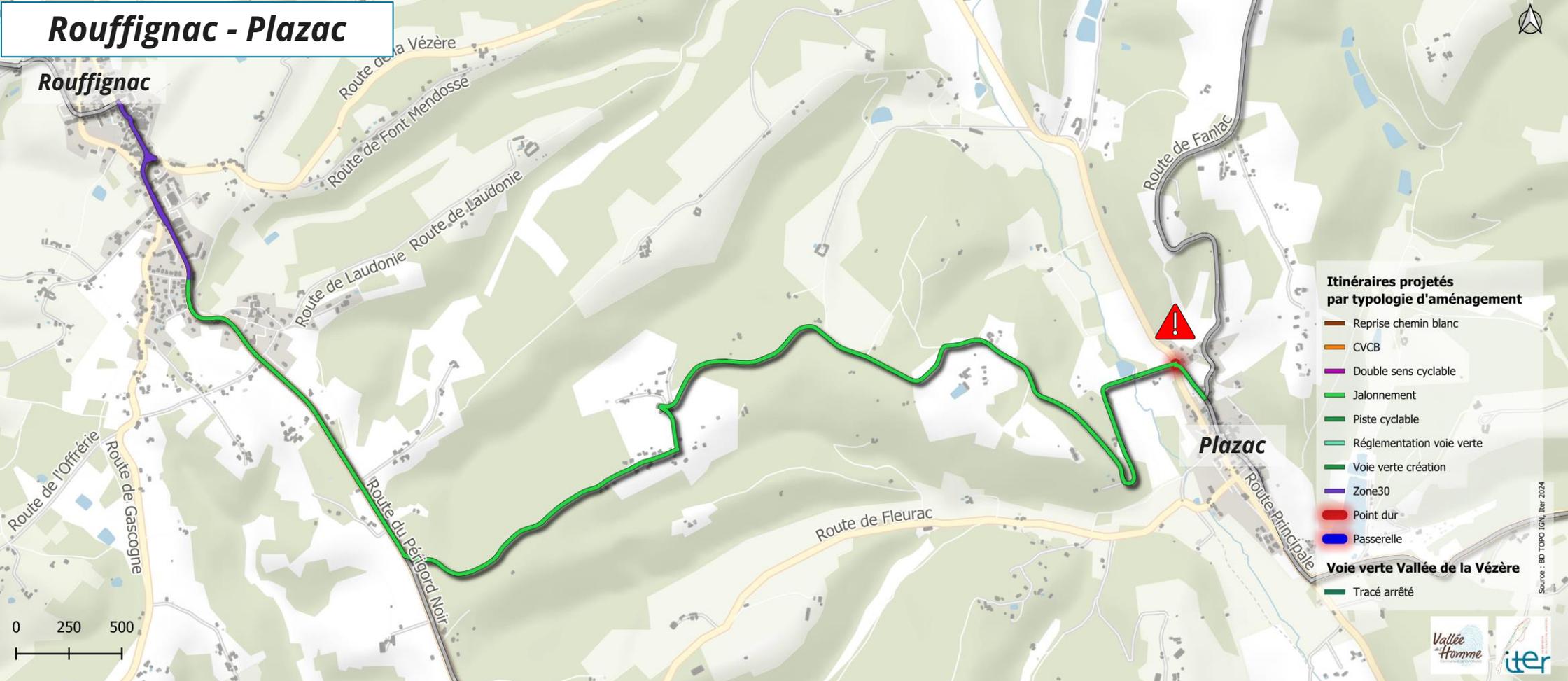
Priorité faible



Priorité forte



Rouffignac - Plazac



Source : BD TOPO IGN, Iteer 2024



1 : Av du Général De Gaulle → Rue d'Anciens Combattants → Rue Louis Bourdeilh → Rte de la Préhistoire → Rte du Périgord Noir → Rte de la Mouchardie → Rte de Fanlac

Usage : Quotidien

Linéaire : 7,9 km

MOA : Communes de Rouffignac et Plazac

Partenaires : Département de la Dordogne (traversée de la Route Principale)

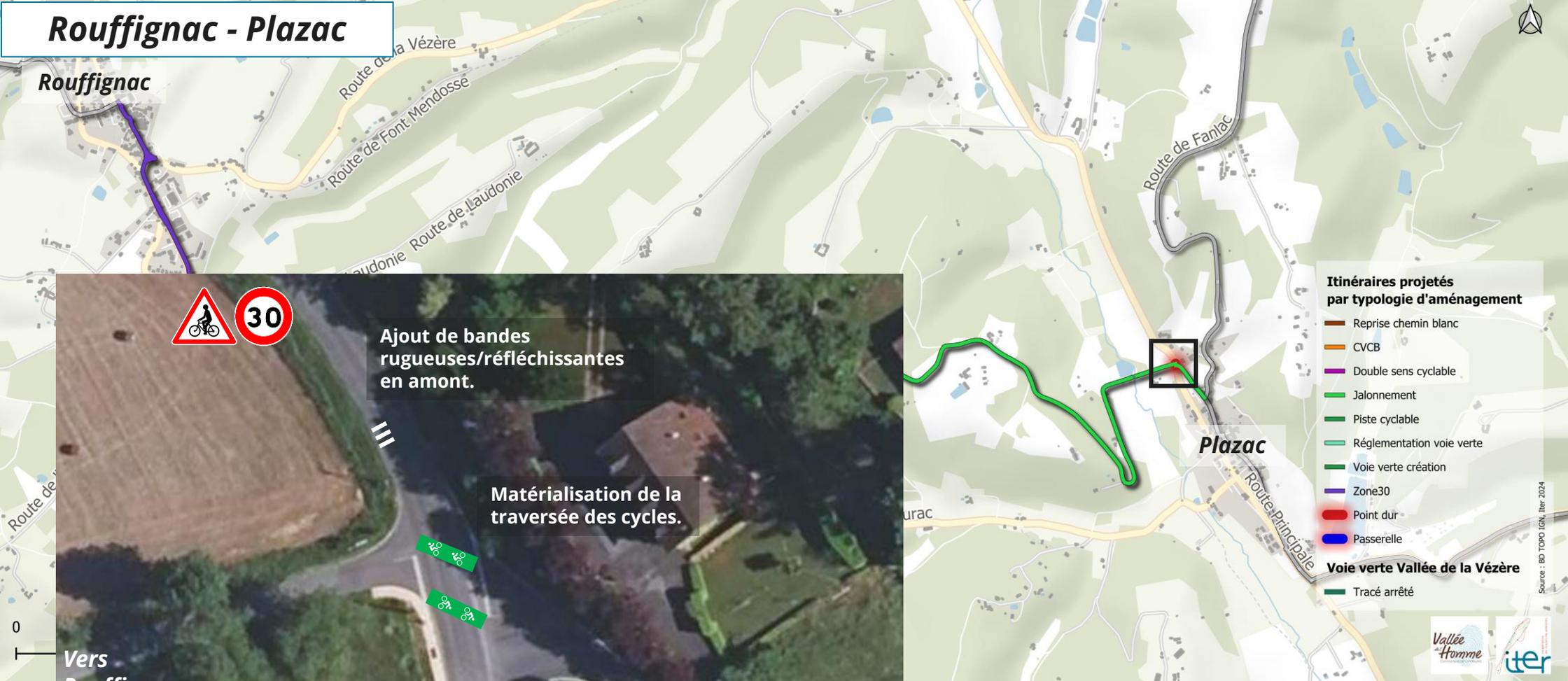
Cout :

- Rouffignac-Saint-Cernin-de-Reilhac : 117 100€
- Plazac : 7 500€

Niveau de priorité d'aménagement :



Rouffignac - Plazac



Ces propositions nécessitent une étude de faisabilité plus fine et une approbation par le département de la Dordogne.

Schéma itinéraire

1 : Rte du Périgord Noir → Rte de Saint-Exupéry

 **Usage :** Loisir

 **Linéaire :** 3,2 km

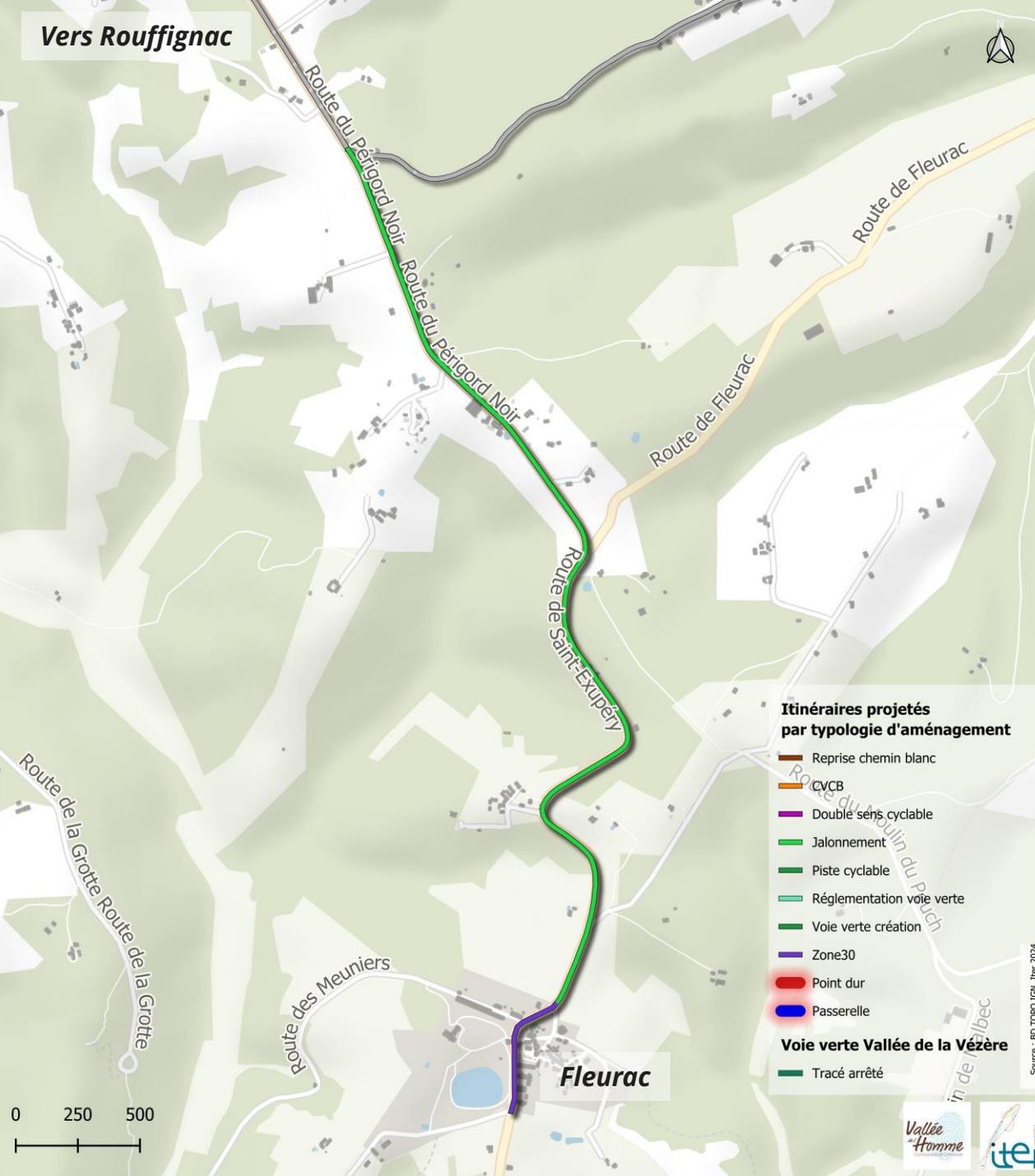
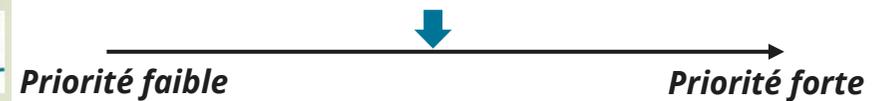
 **MOA :** Communes de Fleurac, Plazac et Rouffignac-Saint-Cernin-de-Reilhac

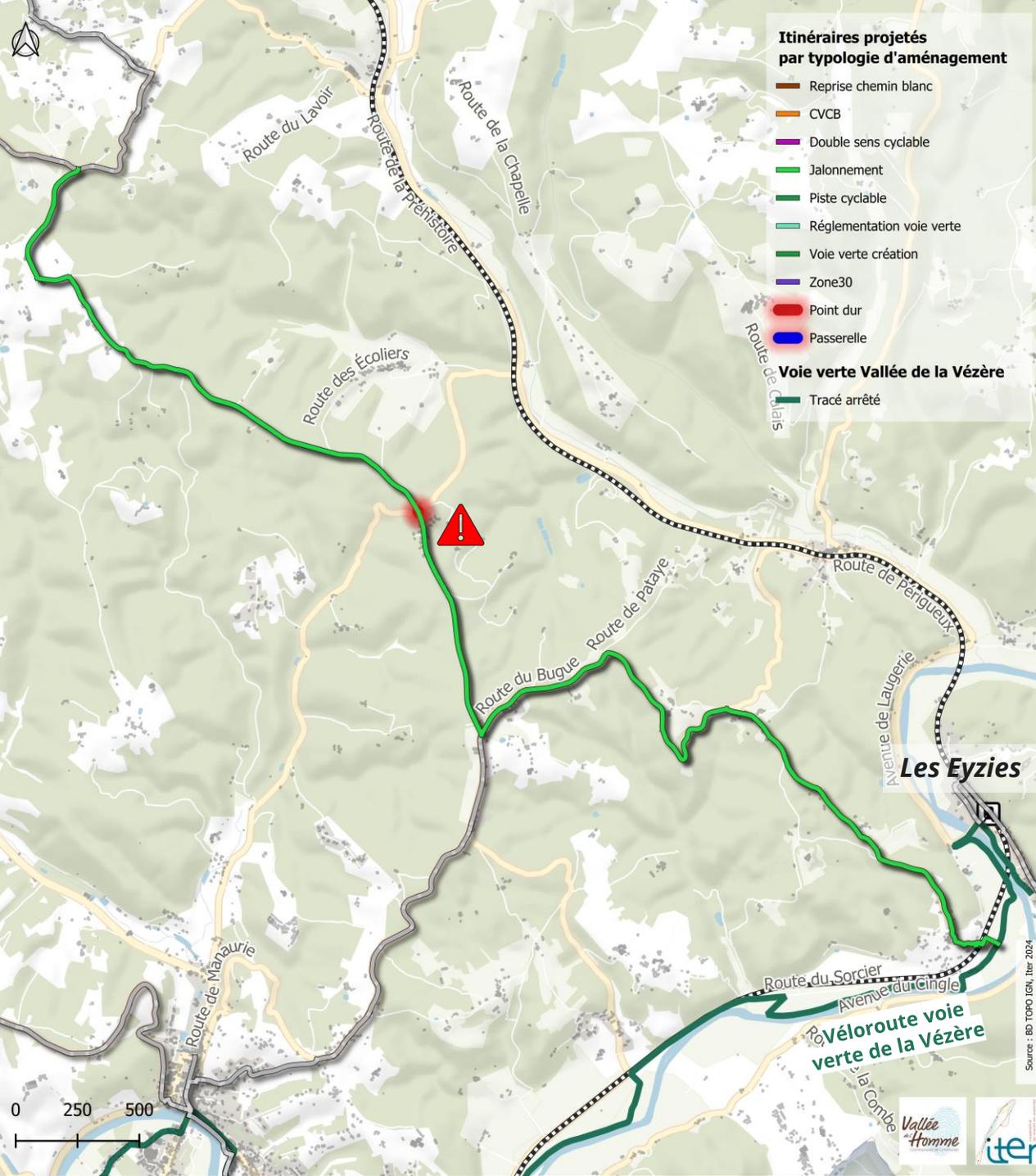
 **Partenaires :** Département de la Dordogne

 **Cout :**

- Fleurac : 37 700€
- Plazac : 1 300€
- Rouffignac-Saint-Cernin-de-Reilhac : 800€

 **Niveau de priorité d'aménagement :**





Les Eyzies - Rouffignac

Schéma itinéraire

1 : Rte de Légal → Rte du Bugue → Rte de la Forêt → Rte du Lac Rouge → Rte des Sources

 **Usage** : Loisir

 **Linéaire** : 13,4 km

 **MOA** : Communes du Bugue, des Eyzies, Mauzens-et-Miremont et Savignac-de-Miremont

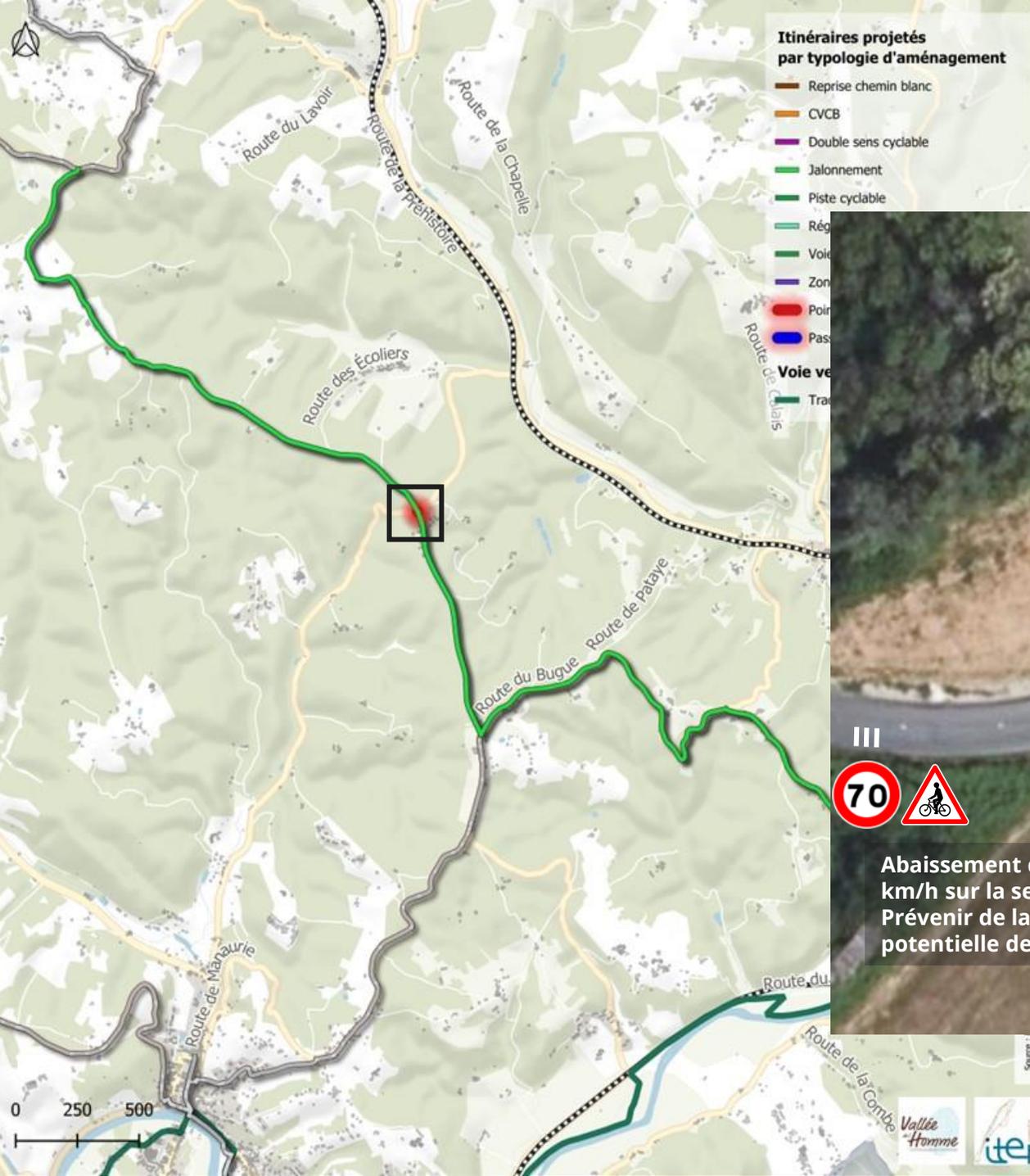
 **Partenaires** : Département de la Dordogne (traversée Route de Néandertal)

 **Cout** :

- Les Eyzies : 9 600€
- Mauzens-et-Miremont : 4 500€
- Savignac-de-Miremont : 4 300€
- Le Bugue : 1 400€

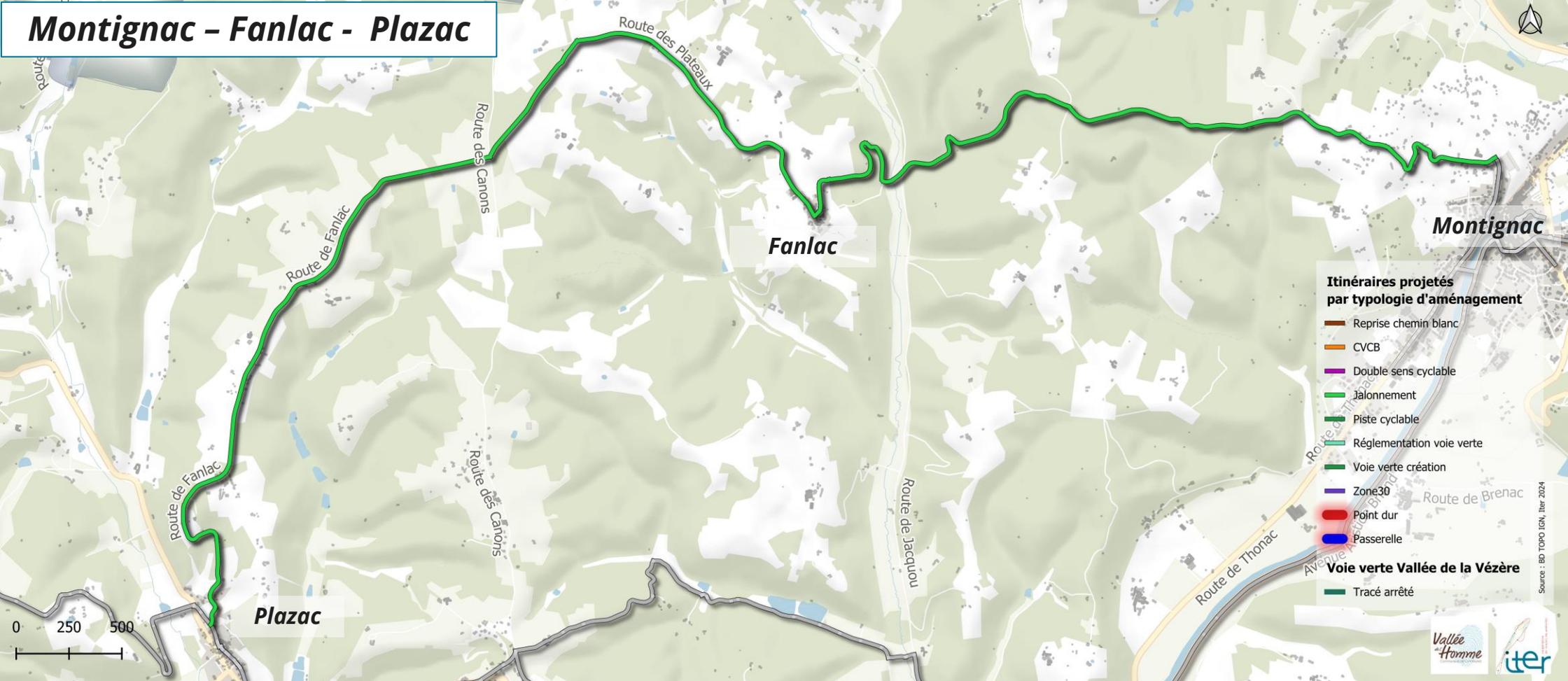
 **Niveau de priorité d'aménagement** :





Ces propositions nécessitent une étude de faisabilité plus fine et une approbation par le département de la Dordogne.

Montignac - Fanlac - Plazac



Itinéraires projetés par typologie d'aménagement

- Reprise chemin blanc
 - CVCB
 - Double sens cyclable
 - Jalonement
 - Piste cyclable
 - Réglementation voie verte
 - Voie verte création
 - Zone 30
 - Point dur
 - Passerelle
- Voie verte Vallée de la Vézère**
- Tracé arrêté

1 : Rte de Fanlac → Rte du Mémorial → Rue des Écoles → Rte des Plateaux → Rte de Fanlac

 **Usage :** Loisir

 **Linéaire :** 7,9 km

 **MOA :** Communes de Fanlac, Plazac et Montignac

 **Partenaires :**

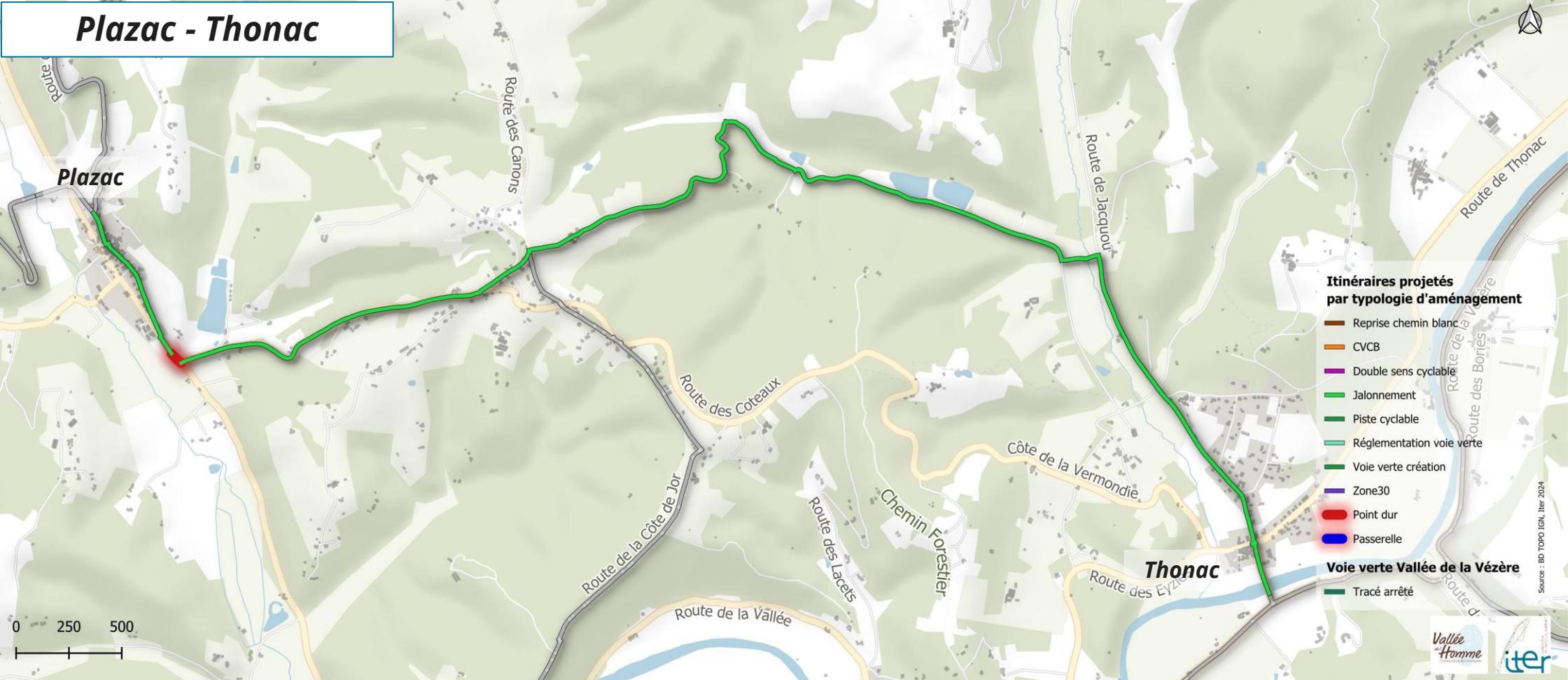
 **Cout :**

- Fanlac : 10 700€
- Plazac : 7 700€
- Montignac-Lascaux : 5 300€

 **Niveau de priorité d'aménagement :**



Plazac - Thonac



1 : Rue de la Chapelle → Rue des Forges → Rte Principale → Rte de Thonac → Chm de Bosca → Imp Argillier Lajarthé → Chemin → Chm de Bosca → Rte de Fongran → Rte de Jacquou → Allée des Platanes → Rte du Pont

 **Usage :** Quotidien

 **Linéaire :** 13,2 km

 **MOA :** Communes de Thonac, Plazac et Saint-Léon-sur-Vézère

 **Partenaires :** département de la Dordogne (traversée de la Route Principale)

 **Cout :**

- Plazac : 4 500€
- Saint-Léon-sur-Vézère : 3 000€
- Thonac : 5 700€
- Sergeac : 70€

 **Niveau de priorité d'aménagement :**

Priorité faible

Priorité forte

Plazac - Peyzac-le-Moustier

Schéma itinéraire

1 : Chm du Château d'Eau → Rte des Coteaux → Chm de la Terre Pointue → Rte de la Côte de Jor → Rte de l'Abri du Moustérien

 **Usage :** Loisir

 **Linéaire :** 6,7 km

 **MOA :** Communes de Peyzac-le-Moustier, Plazac et Saint-Léon-sur-Vézère

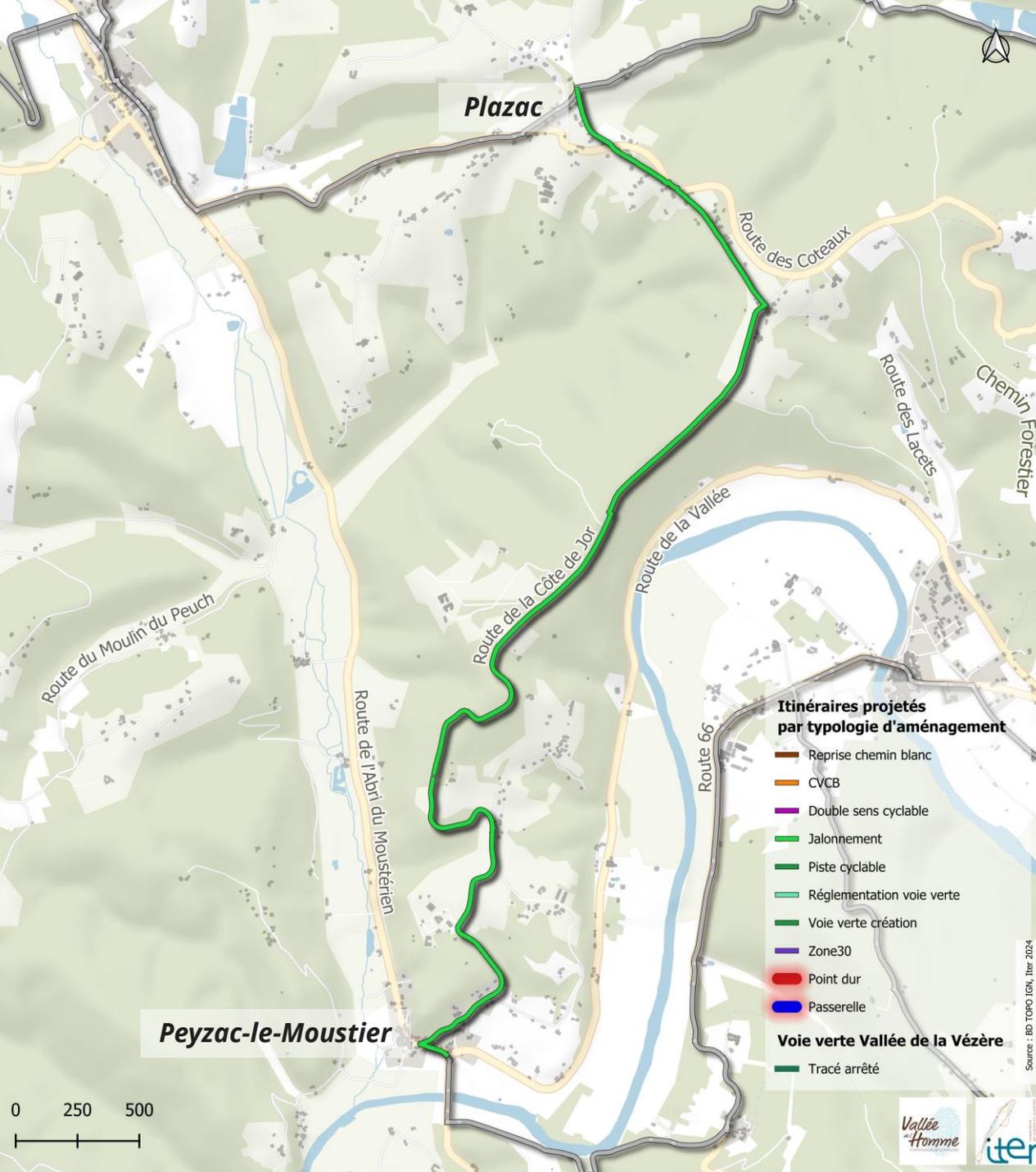
 **Partenaires :** Département de la Dordogne

 **Cout :**

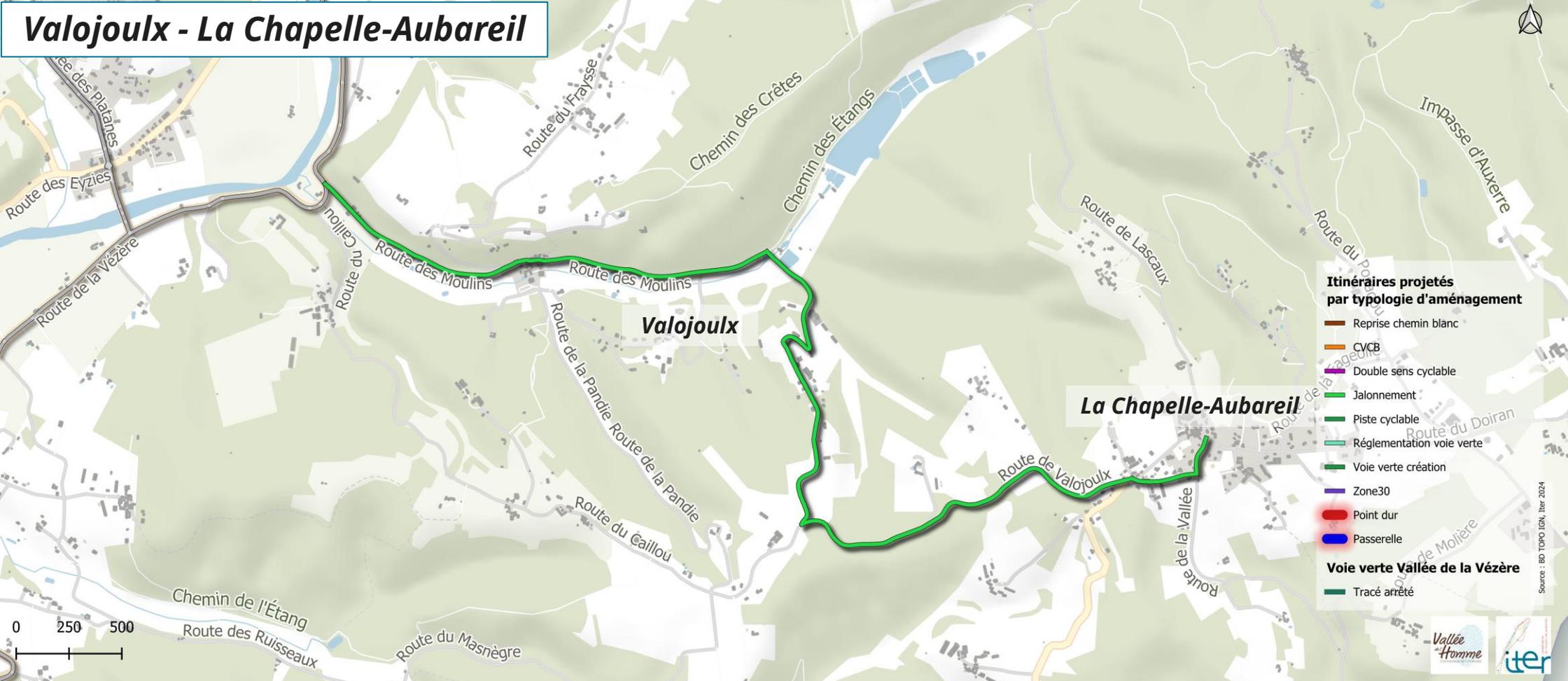
- Saint-Léon-sur-Vézère : 7 900€
- Plazac : 1 900€
- Peyzac-le-Moustier : 400€

 **Niveau de priorité d'aménagement :**

 **Priorité faible**  **Priorité forte**



Valojoux - La Chapelle-Aubareil



- Itinéraires projetés par typologie d'aménagement**
- Reprise chemin blanc
 - CYCB
 - Double sens cyclable
 - Jalonnement
 - Piste cyclable
 - Réglementation voie verte
 - Voie verte création
 - Zone30
 - Point dur
 - Passerelle
- Voie verte Vallée de la Vézère**
- Tracé arrêté

1 : Rte des Moulins → Rte de Valadier → Rte du Plateau → Rte de Valojoux → Rue du Baradis → Rue du Cimetière

Usage : Quotidien

Linéaire : 6,2 km

MOA : Communes de Valojoux et La Chapelle-Aubareil

Partenaires :

Cout :

- Valojoux : 7 200€
- La Chapelle-Aubareil : 2 300€

Niveau de priorité d'aménagement :



Montignac - Aubas - Coly-Saint-Armand

Schéma itinéraire

1 : Rte des Granges → Rte du Bigor → Rte de l'Arzèmmè → Rte des Palombes → Rte des Plateaux → Rte de Mansac → Rte du Gatinou → Chm Royal

2 : Chm Roger Constant → Chemin → Rte de l'Abbaye → Rte de la Flanquine → Rte du Gatinou → Chm Royal

3 : Rte des Granges → Rte de Montignac/Rte d'Aubas → Rte de l'Escaleyroux → Rte du Sablou → Rte du Bourdal → Rte de Leyssartrou → Rte des Palombes → Rte des Plateaux → Rte de Mansac → Rte du Gatinou → Chm Royal

1

2

3



Usage :

loisir

loisir

loisir



Linéaire :

12,24 km

12,83km

16,51 km



MOA : Aubas, Coly-Saint-Amand et Montignac-Lascaux



Partenaires : Département de la Dordogne



Cout :

- Aubas : 51 700€
- Coly-Saint-Amand : 17 600€
- Montignac-Lascaux : 6 900€

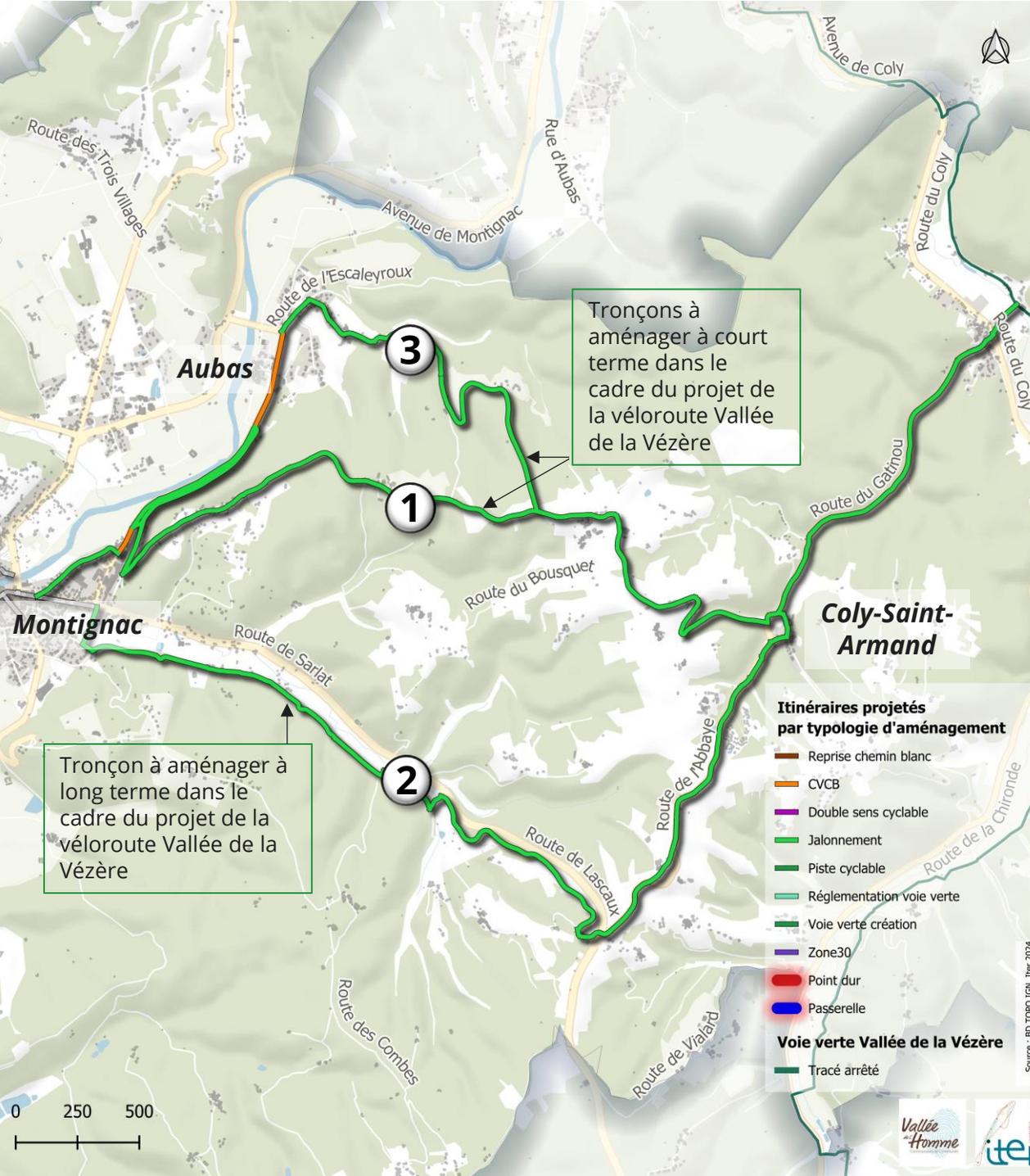


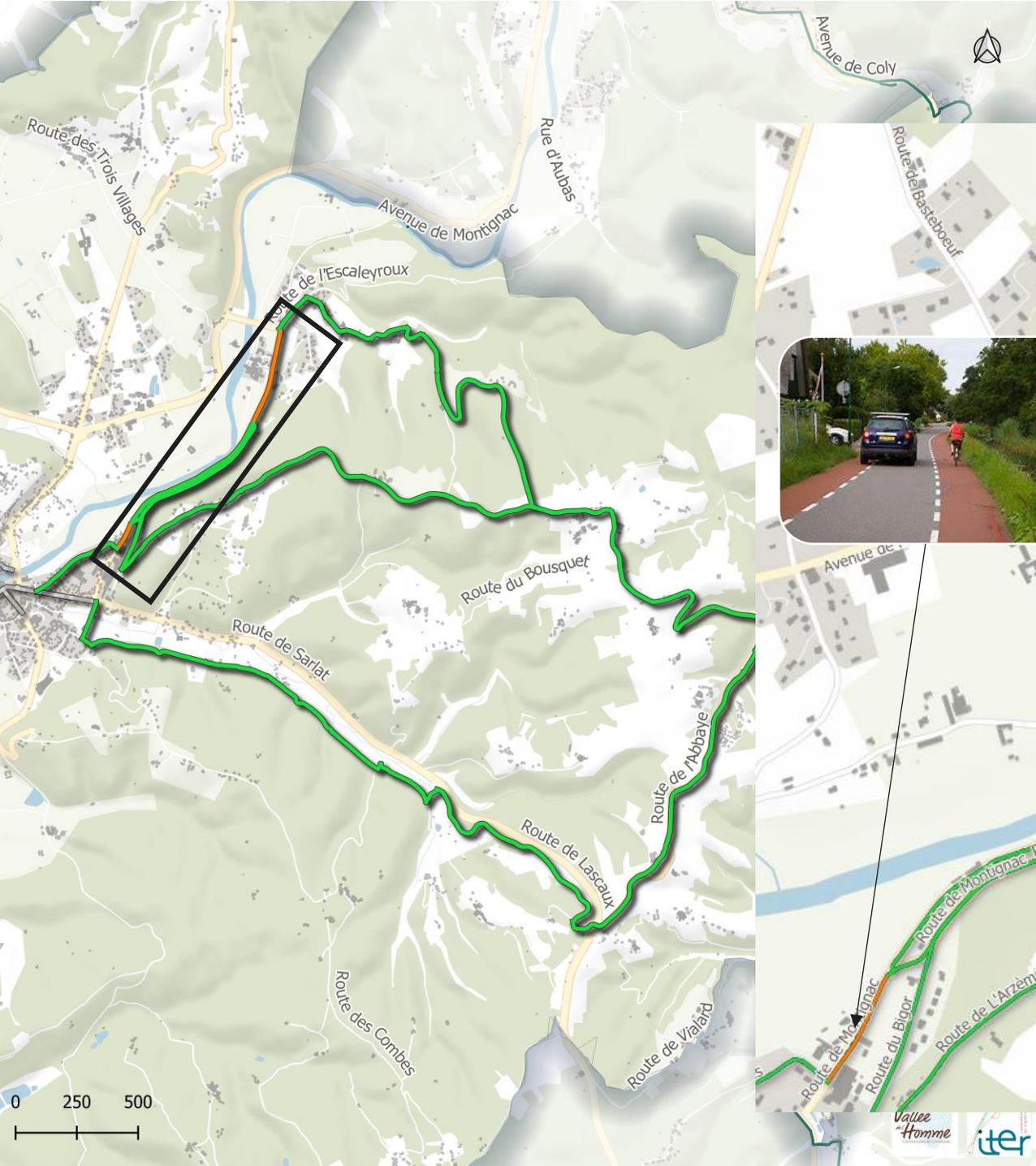
Niveau de priorité d'aménagement :

Priorité faible



Priorité forte

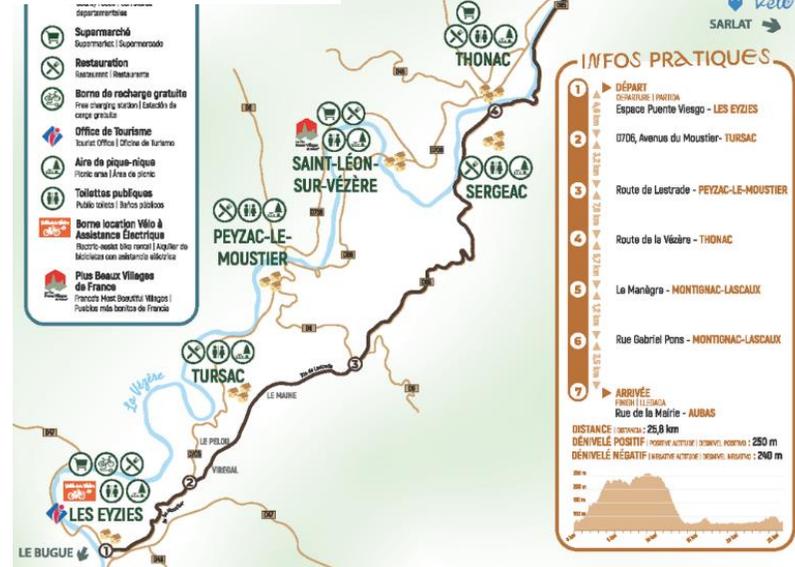




Plan d'actions

Actions complémentaires





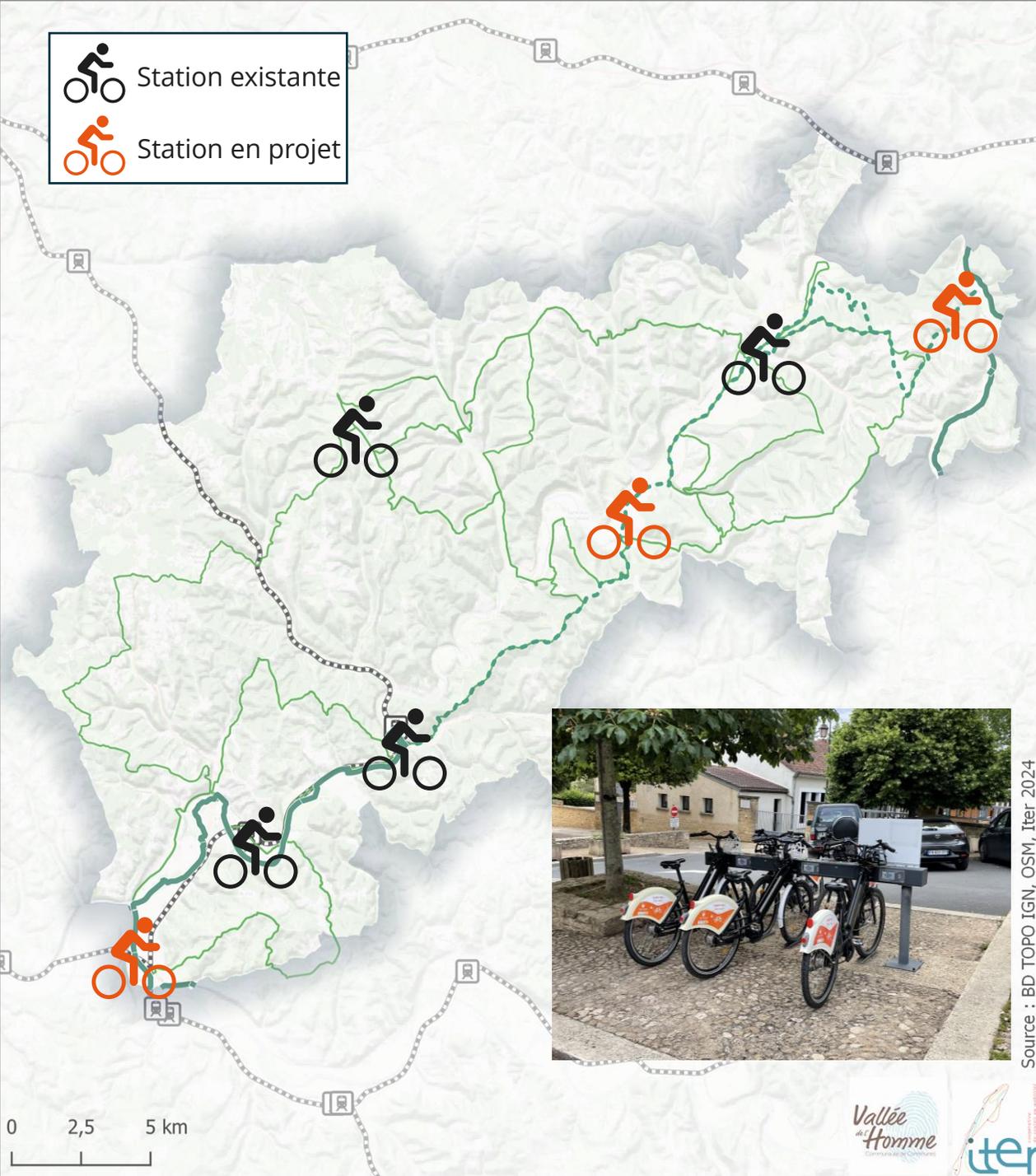
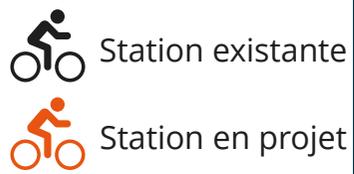
Aménager la continuité de la voie verte de la Vallée de la Vézère

La Véloroute Voie Verte « La Vézère à Vélo » permettra à terme de relier Saint-Chamassy à Coly Saint Amand et connectera au nord la Flow Vélo et au sud la V91 (en projet).

Un premier tronçon est dès à présent ouvert entre St-Chamassy et Les Eyzies (23 km).

La continuité de l'itinéraire à partir des Eyzies est en cours d'étude. Un tracé provisoire a été identifié en attendant les travaux définitifs.

Le schéma s'est grandement appuyé sur cette « colonne vertébrale » en identifiant des itinéraires connectés à l'aménagement ou au futur aménagement.



Source : BD TOPO IGN, OSM, Iter 2024



Renforcer le service de Vélos en libre-service

Le territoire propose depuis 2018 18 vélos électriques en libre-service répartis dans 4 stations (au Bugue, aux Eyzies, à Rouffignac et à Montignac)

L'objectif est d'étoffer le service en mettant en œuvre 3 nouvelles stations à Limeuil, St-Léon-sur-Vézère et Coly.

Maintenir le service de location de vélo longue durée



Une flotte de 21 vélos électriques en location longue durée (15 jours à 3 mois) est proposée aux habitants et travailleurs quotidiens du territoire.

Les emprunts/retours sont localisés sur Montignac et aux Eyzies.

La tarification du service est comprise entre 20 et 70€ selon la durée de location. Une tarification solidaire est appliquée aux étudiants et demandeurs d'emplois.

53 locations ont été effectuées en 2023.

Le service est utilisé par de nombreux habitants du territoire, avec plus de 20 communes représentées.

Ce service permet aux usagers de tester la pratique du VAE, avant de passer potentiellement à l'achat (avec une aide mise en place par la collectivité).

L'objectif est de pérenniser ce service dans les années à venir.

Aide à l'achat

Jusqu'à 200€ pour un vélo à assistance électrique
neuf ou d'occasion *



* Voir les conditions sur notre site cc-valleedelhomme.fr

Maintenir l'aide à l'achat de Vélo à assistance électrique

La Communauté de communes de la Vallée de l'Homme propose également une aide financière pour l'achat d'un vélo à assistance électrique.

L'aide est destinée aux habitants majeurs du territoire.

L'aide est plafonnée à 200€ pour un VAE neuf, et 100€ pour un VAE d'occasion et dans la limite de l'enveloppe allouée annuellement (15 000€).

En 2023, 70 demandes ont été traitées pour un total de 13 795€ attribués.

L'objectif est de pérenniser ce service complémentaire au service de location de VAE en maintenant l'enveloppe annuelle allouée de 15 000 €.

Guide des recommandations techniques



Guide des recommandations techniques

Principes d'aménagements
des infrastructures cyclables



Logique de définition d'un aménagement cyclable

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE 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	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		
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	Piste cyclable		

Source : Cerema

Deux typologies d'aménagements pour les vélos peuvent être distinguées :

- Les aménagements dits « **séparatifs** » : piste cyclable, voie verte et dans une moindre mesure les bandes cyclables
- Les aménagements « **partagés** » : itinéraire sur route jalonnée, chaudiou, zone apaisée ...

Le choix de la typologie d'aménagement est intimement lié au niveau de trafic observé et à la vitesse réelle pratiquée :

- Un trafic > **4000 v/j** et une vitesse supérieure à 50 km/h nécessite de séparer physiquement le cycliste de la chaussée (ou le cas échéant d'abaisser la vitesse motorisée et/ou le niveau de trafic).
- Un trafic < **4000 v/j** et une vitesse réelle pratiquée inférieure à 50 km/h permet d'envisager un partage de la voirie entre cyclistes et automobilistes.

Les différents aménagements cyclables

Les aménagements en site propre

En agglo



Piste cyclable
200k€ à 400k€ / km

Hors agglo



Voie verte (création)
150k€ à 350k€ / km



Voie verte (réglementation)
1 à 2k€ / km

Les aménagements partagés

80% du schéma

En agglo



Double sens cyclable
10K€ / km



Zone apaisée
Cout très variable selon le niveau de reprise de la voirie

Hors agglo



Itinéraire jalonné sur route secondaire
1 à 2K€ / km



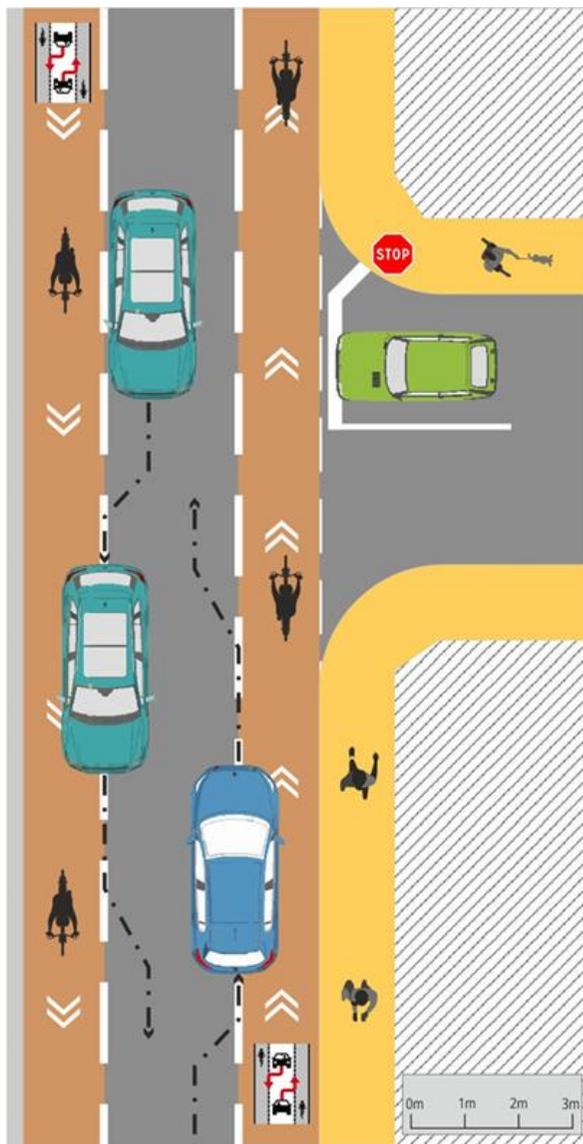
Chaucidou
30K€ / km

Les différents aménagements cyclables : **jalonnement de routes secondaires**

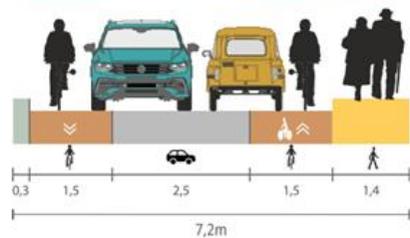


- **Principe** : identification d'itinéraires sur des routes secondaires peu circulées (-1500 v/j) et avec un profil limitant les prises de vitesse des véhicules motorisés, qui ne nécessitent pas d'aménagement particulier.
- **Mise en œuvre** : Implantation de panneaux aux intersections prioritairement + pictogrammes vélos au sol (optionnel)

Les différents aménagements cyclables : le chaucidou



Source : Itef

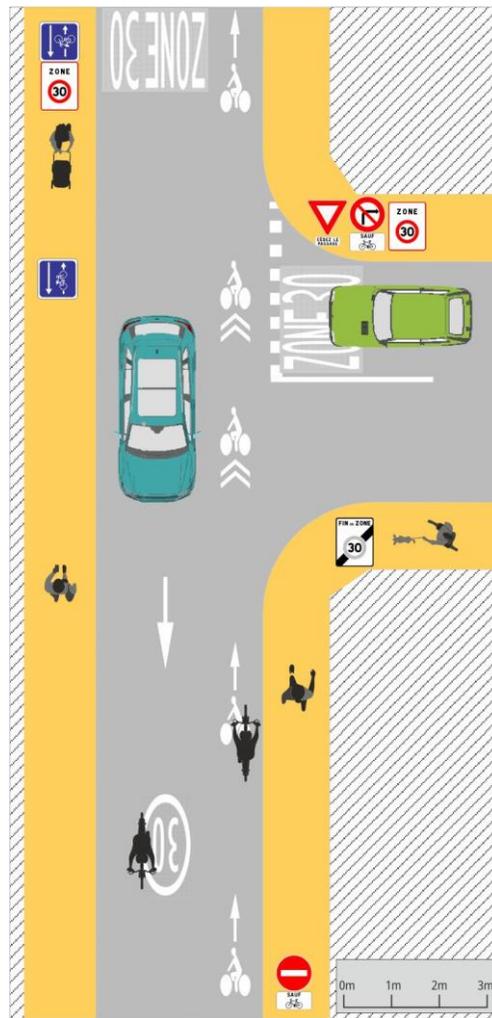
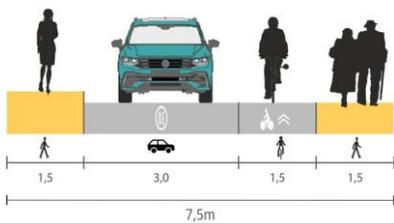


- La chaussée à voie centrale banalisée ou bidirectionnelle (CVCB) est une chaussée étroite sans marquage axial dont les rives sont élargies pour permettre une circulation des cyclistes.
- Pour se croiser, les véhicules doivent empiéter sur la bande de rive, comme le montre le schéma ci-contre. La circulation motorisée est donc autorisée sur les bandes de rives, contrairement aux bandes cyclables.
- C'est un outil à réserver, en zone agglomérée ou hors agglomération, aux situations où la géométrie de la voirie (moins de 7,5m) ne permet pas d'aménager un autre type d'infrastructures cyclables. Comme il s'agit d'une infrastructure mixte, il est important que le trafic automobile soit limité (maximum 4 000 veh/jour).
- La **coloration des bandes de rives** (avec de la résine ou de l'enrobé coloré) est déterminante pour donner une visibilité à l'aménagement.
- L'implantation d'une CVCB hors zone agglomérée nécessite un abaissement de la vitesse motorisée à 70 km/h.

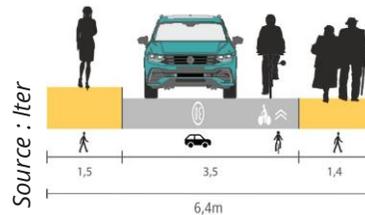
Les différents aménagements cyclables : le double sens cyclable



Voie à 7,5m
Zone 30 double sens cyclable



Voie à 6,4m
Zone 30 double sens cyclable



- **Rappel réglementaire** (code de la route) : toutes les chaussées limitées à 30 km/h ou moins sont à double sens pour les cyclistes, sauf disposition différente prise par l'autorité investie du pouvoir de police.
- Il peut également être appliqué sur des voies limitées à 50 km/h
- 2 principes de mise en œuvre peuvent être différenciés selon la largeur de la voirie :
 - Largeur de chaussée < 4m/4,5m
 - Largeur de chaussée \geq 4,5m permettant le marquage d'une bande cyclable d'1,5m

Source : Iter

Source : Iter

Les différents aménagements cyclables : la zone 30 km/h

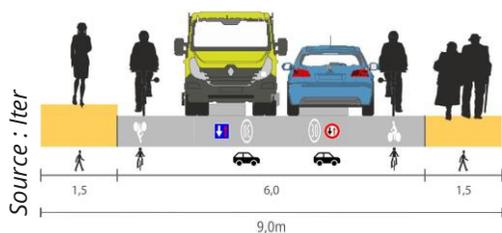
- La zone 30, selon l'article R.110-2 du code de la route, est une section ou un ensemble « de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police (L'article R412-28-1 du code de la route). Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et **l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable** ».
- La zone 30 en elle-même n'est pas un aménagement cyclable, mais sa mise en œuvre permet de sécuriser la cohabitation vélo/voiture dans les secteurs agglomérés.



Photos : Cerema



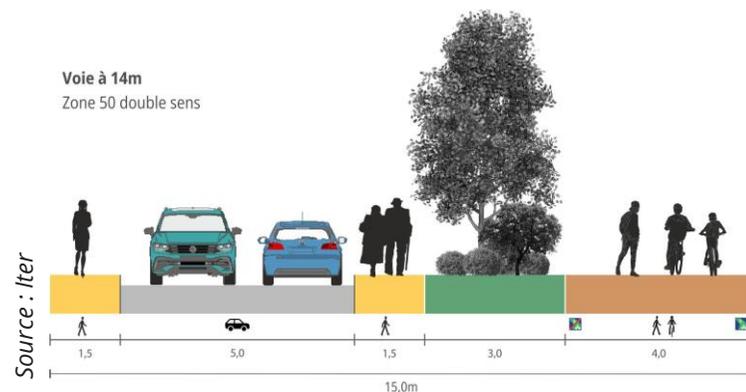
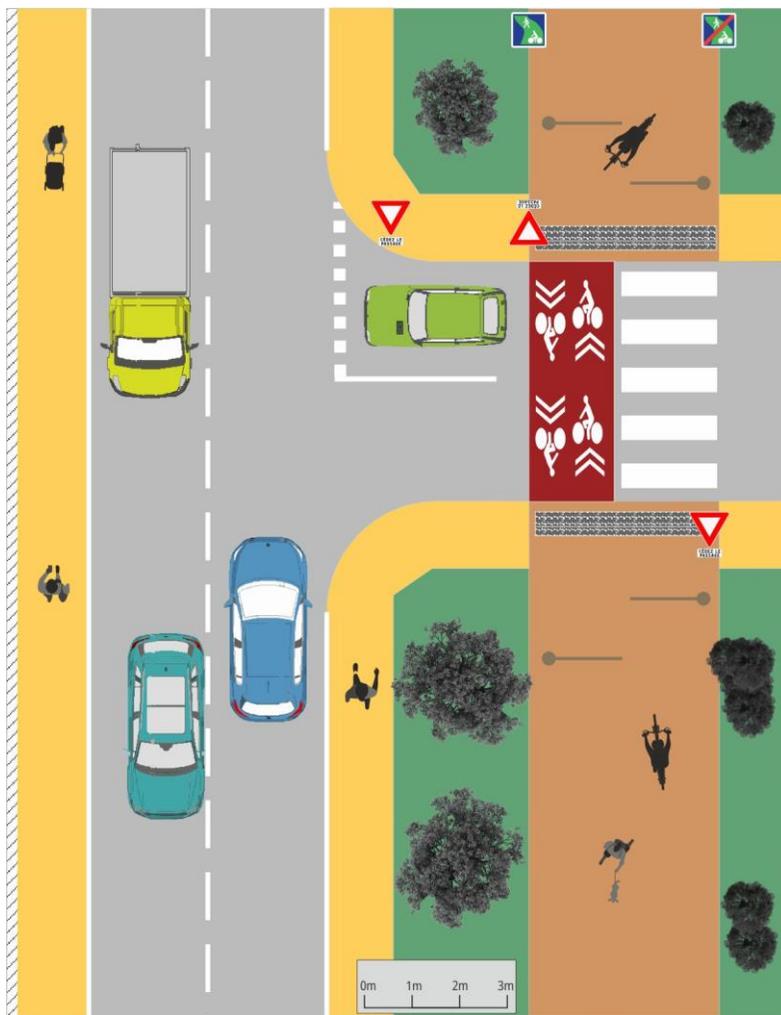
Voie à 9m
Zone 30 double sens, avec chicane ou écluse



Source : Iter

Les différents aménagements cyclables : la voie verte (création)

- **Voie verte** : « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers. Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R. 411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article » *Article R110-2 du code de la route*
- Largeur mini d'une voie verte (Cerema) = 3m

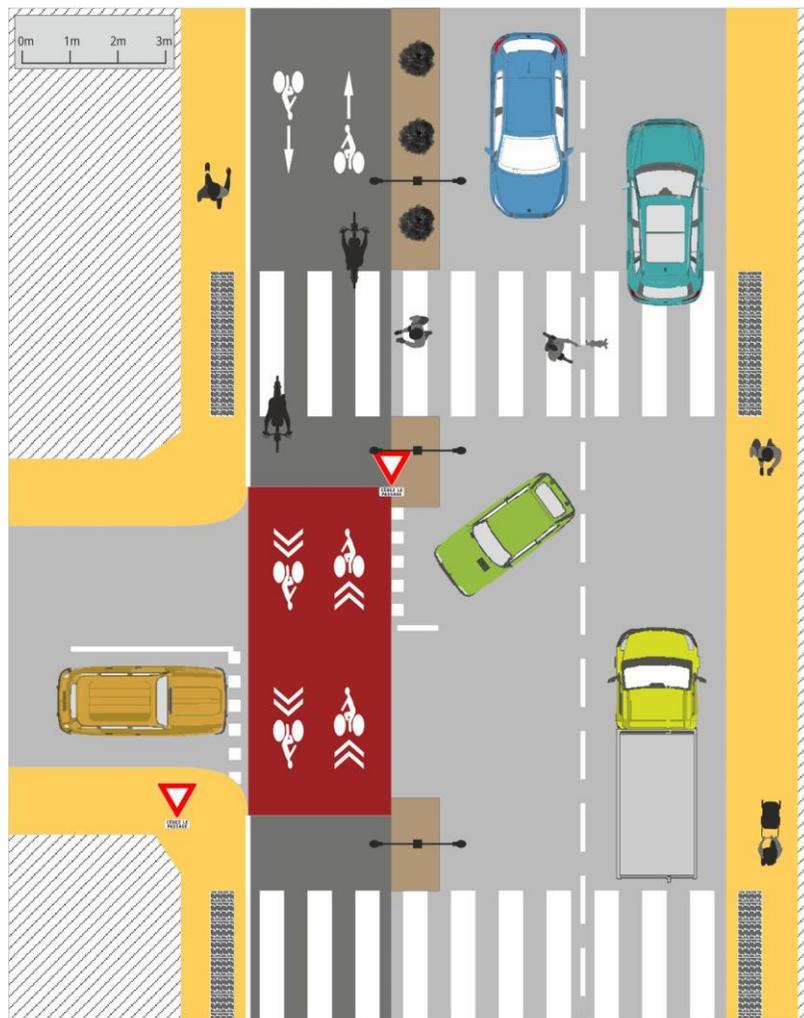


Les différents aménagements cyclables : la voie verte (réglementation)

- « Un arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine les routes sur lesquelles est créée une voie verte après consultation des autorités gestionnaires de la voirie...
- ...Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police. **Dans les conditions qu'elle détermine, les véhicules motorisés utilisés par une catégorie d'usagers qu'elle définit, ou par les titulaires d'une autorisation individuelle qu'elle délivre, peuvent, par dérogation, être autorisés à circuler pour accéder aux terrains riverains**, sous réserve de respecter la vitesse maximale autorisée qu'elle fixe et qui ne peut excéder 30 km/ h. » *Article R411-3-2 du code de la route*

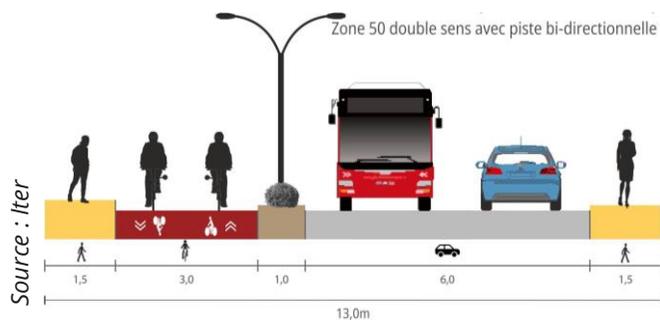


La RD535 à Saint-Sauveur-Villages (Manche) est désormais une voie verte. Elle est interdite aux véhicules à moteur, sauf riverains avec une limitation de vitesse à 30 km/h.



Les différents aménagements cyclables : la piste cyclable

- La piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cyclistes
- Elle est séparée physiquement de la voie de circulation (contrairement à la bande cyclable)
- La piste cyclable peut être bidirectionnelle (les vélos circulent dans les deux sens sur un même aménagement) ou monodirectionnelle (aménagement de deux pistes de chaque côté de la chaussée).
 - Largeur mini d'une piste bidirectionnelle (Cerema) = 3m
 - Largeur mini piste unidirectionnelle (Cerema) = 2m

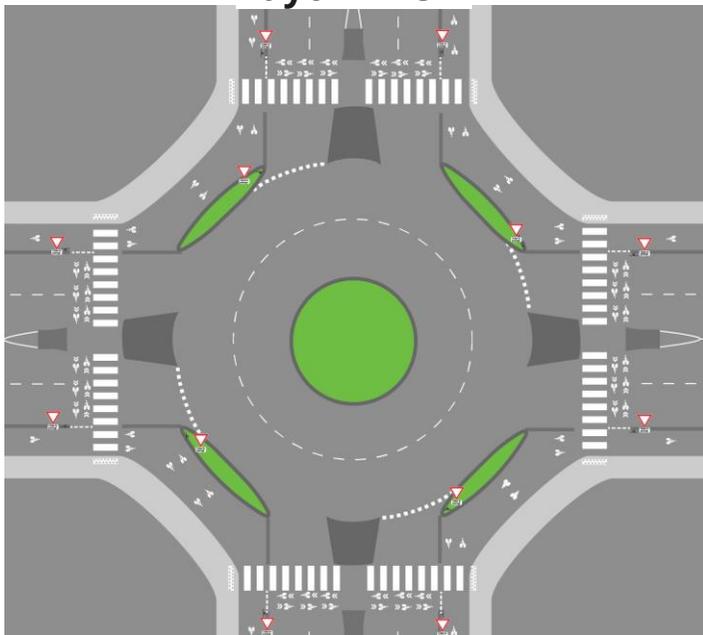


Rayon < 15m



Source : Iter

Rayon > 15m



Source : Iter

Les différents aménagements cyclables : gestion des giratoires

- Les giratoires sont des lieux particulièrement **anxiogènes et accidentogènes** pour les cyclistes
- 2 typologies de giratoires sont à différencier :
 - Les **petits giratoires** (rayon de l'anneau < 15m) que l'on retrouve dans les zones agglomérées et qui sont caractérisés par une faible vitesse des véhicules motorisés + d'importantes contraintes foncières → partage de la voirie avec des cyclistes qui se positionnent au centre de la chaussée
 - Les **grands giratoires** (rayon de l'anneau > 15m) situés majoritairement hors zones agglomérées et qui sont caractérisés par un volume de flux potentiellement important et une vitesse importante → **nécessité de dissocier le flux de cyclistes de l'anneau du giratoire**
- **Aménagement à éviter** = matérialisation d'une bande cyclable à l'extérieur de l'anneau du giratoire, qui accentue le risque d'accident (création de situations où le cycliste se situe dans l'angle mort du véhicule motorisé)

Guide des recommandations techniques

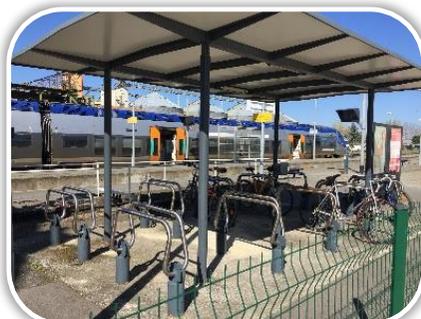
Le stationnement des vélos





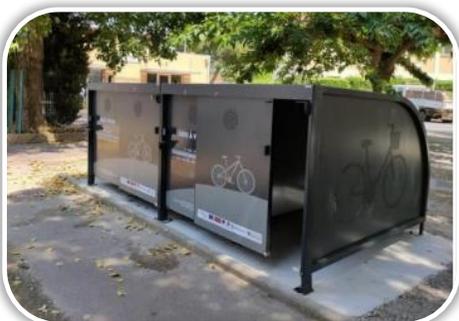
Arceau

Cout : environ 100-150€/unité



Abri

Cout : environ 500€ HT / place



Box individuel sécurisé

Cout : environ 2000€ à 3500€ HT / place



Casier semi-collectif

Cout : environ 1000€ HT / place



Consigne collective sécurisée

Cout : environ 3000€ à 4000€ HT / place



Râteliers ou pinces-roues à proscrire : ne permet pas l'attache du cadre, peut voiler la roue avant, ...

Le stationnement des vélos

■ Stationnement de courte durée (<2h)

- Aménagement recommandé : [arceaux](#)
- Localisation : sur la voirie ou l'espace public
- Public : chalands
- Usages : démarches administratives, petits achats, loisirs ...

■ Stationnement de moyenne durée (demi-journée)

- Aménagement recommandé : [arceaux avec abri](#)
- Localisation : sur l'espace public ou domaine privé (zone commerciale ...)
- Public : visiteurs, chalands
- Usage : visites, achats (centre commercial)

■ Stationnement de longue durée (journée et plus) :

- Aménagements recommandés : Box sécurisé / casier semi-collectif
- Localisation : sur le domaine privé ou sur l'espace public (casier semi collectif)
- Public : Pendulaires (actifs, scolaires), résidents
- Usages : travail, intermodalité, résidentiel

Le stationnement des vélos

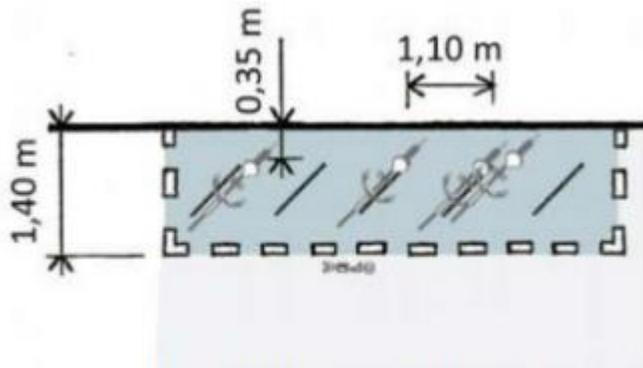
Les grands principes à suivre :

-  ■ **Visibilité** : positionner les stationnements sur un lieu de passage, éclairé, et ne pas les « cacher » dans du mobilier.
-  ■ **Sécurité** : pouvoir attacher le cadre et la roue du vélo et permettre un contrôle social en positionnant les arceaux sur un lieu de passage.
-  ■ **Accessibilité et praticité** : éviter les obstacles (trottoir à franchir, escalier ...) et les conflits avec les autres usagers de l'espace public.

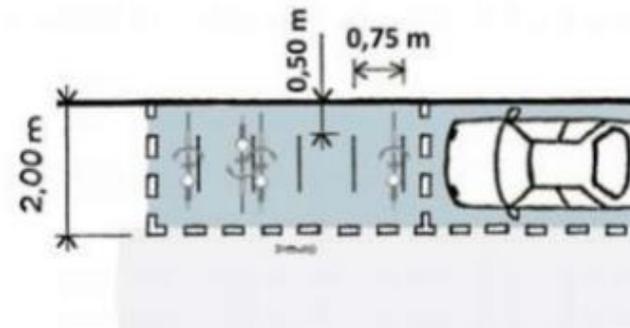
→ Utiliser **l'obligation de libérer 5m en amont des passages piétons** (horizon 2026) pour déployer du stationnement vélo : *"Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel"* Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière.

→ Le déploiement de stationnements vélo ne doit pas se faire au **détriment des piétons et en particulier des PMR**. Privilégier l'utilisation des places de stationnement. Pour rappel, 1 place de stationnement voiture = 4 à 5 arceaux (soit 8-10 vélos)

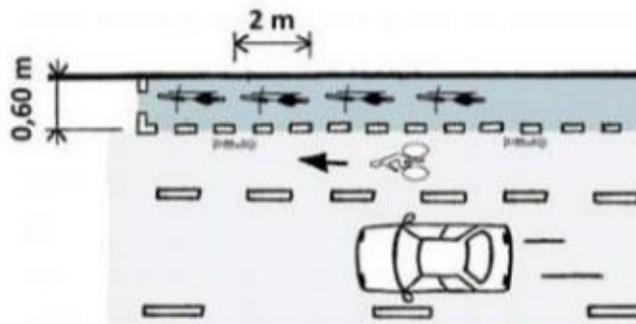
Le stationnement des vélos



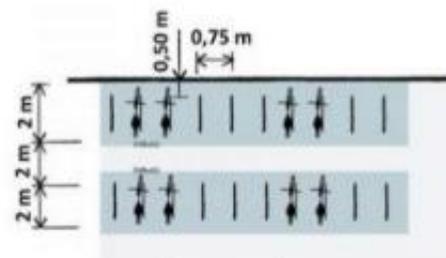
Organisation en épi à 45°



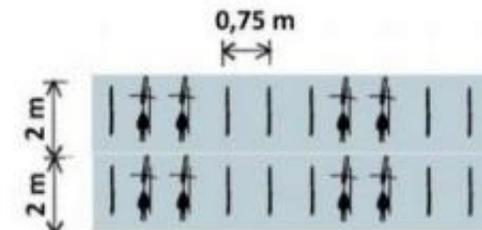
Organisation perpendiculaire



Organisation longitudinale



Avec allée centrale



Sans allée centrale³

Organisation en poche

Sources : Cerema

Le stationnement des vélos – Les aides financières

■ Programme Alvéole plus

- Accompagne les porteurs de projets pour déployer du stationnement vélo sécurisé
- Publics éligibles : copropriétaires, EPCI (espaces publics, ERP), gares et lieux d'intermodalité, écoles et établissements d'enseignement.
- Types de stationnement vélo éligibles : consigne sécurisée, arceaux avec abris libre accès, arceaux dans un local existant. Les arceaux doivent permettre une attache du cadre et de la roue (arceaux type U inversé).
- Taux de subventionnement : 40% de l'investissement HT, avec un montant maximal de prise en charge par type de stationnement :

	Attaches dans une consigne sécurisée	Attaches libres d'accès sous un abri	Attaches dans un local ou abri existant
Montant maximal de prise en charge (Par emplacement)	1 200€ HT	650€ HT	80€ HT
Minimum d'emplacements créés (Minimum 4 en copropriété)	4	8	8

Guide des recommandations techniques

Rappels réglementaires



Rappels réglementaires

Obligation d'aménager l'espace public pour les cyclistes

- Article L228-2 du code de l'environnement : « À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »
- Article L228-2 du code de l'environnement : « À l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.

Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa.

Pour les aménagements ou itinéraires inscrits dans l'un de ces plans ou schémas, le besoin est réputé avéré. »

Rappels réglementaires

Suppression des masques de visibilité en amont des passages piétons

- Art. L. 118-5-1 du code de la voirie routière : « Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons (arrêts minute inclus), sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. »
- Pour rappel : un arrêt minute est considéré comme un emplacement de stationnement et n'est donc pas toléré



*Illustration de places de stationnement non réglementaires à partir de 2026 (Montignac).
Source : Iter.*

Guide des recommandations techniques

Guide du jalonnement
cyclable



Types de panneaux



Dv43a – pré signalisation avec figurine vélo



Dv21 –signalisation avec figurine vélo



Dv21c –signalisation avec figurine vélo, sans mention de destination (ne pas utiliser en l'absence de pré-signalisation)



Dv61 –Confirmation avec figurine vélo

Guide du jalonnement cyclable

Le jalonnement et la signalétique - cadrage réglementaire :

La signalisation directionnelle verticale standard dédiée aux cyclistes a pour objet d'orienter les cyclistes durant leur parcours, en complément de la signalisation routière standard. Le jalonnement des itinéraires vélo est géré par l'article 5-6 de l'arrêté du 24/11/267 (ISSR), qui décrit les conditions d'implantation des panneaux de type « Dv ». On distingue trois fonctionnalités dans le jalonnement vélo :

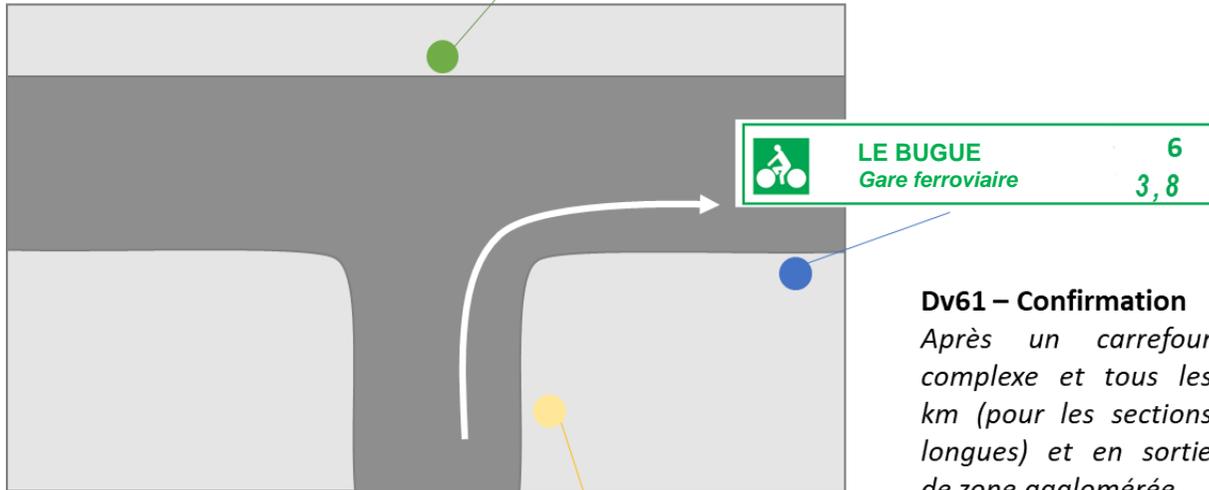
- **La présignalisation** : panneaux situés en amont ou sur les carrefours pour indiquer la direction à prendre.
- **La signalisation** : panneaux situés aux carrefours pour indiquer la direction à prendre.
- **La confirmation** : panneaux permettant de s'assurer que l'on est toujours sur le bon itinéraire, après une intersection ou sur une section longue

Guide du jalonnement cyclable

Dv21a – Position

Implanté au droit du carrefour

Optionnel : si pas de pré-signalisation possible ou sur un carrefour peu lisible



Dv61 – Confirmation

Après un carrefour complexe et tous les km (pour les sections longues) et en sortie de zone agglomérée.



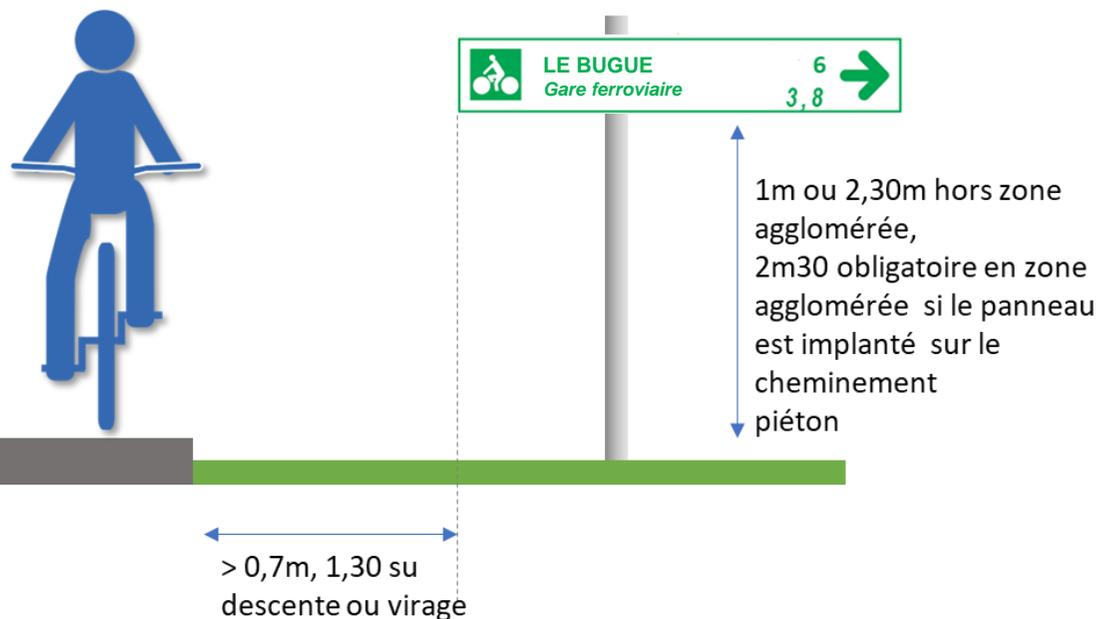
Dv43a – Pré-signalisation

Implanté au moins 15m avant le carrefour.
(au moins 30m si pente ou avant un virage)
A implanter en 1^{ère} intention.

Principes généraux du déploiement du jalonnement vélo

- Faire apparaître la distance et non le temps, du fait de l'hétérogénéité des types de vélo.
- Utiliser les supports existants (autant que possible) pour implanter la signalétique verticale.
- Augmenter la quantité de jalonnement hors zone agglomérée. Les itinéraires cyclables sont moins nombreux et le jalonnement revêt davantage d'importance : « rater » l'indication peut mettre en danger le cycliste.
- Prévoir des panneaux présentant une carte du réseau aux endroits stratégiques (gare, communes desservies par le réseau ...).

Guide du jalonnement cyclable



Le panneau est implanté à une hauteur de 2,30m minimum s'il est sur un cheminement piéton (1m hors zone agglomérée), à une distance minimale de 70cm par rapport à la chaussée ou la piste cyclable.

Autant que possible, ils sont ajoutés sur des supports existants. Cette possibilité peut amener à implanter le panneau à gauche de la chaussée sur les petites routes (la réglementation préconise une implantation à droite, mais une implantation à gauche est considérée comme peu impactante pour les cyclistes dans ce contexte).

Au maximum 6 destinations sont indiquées par mat (3 mentions maximum par panneau) :

- La destination de l'itinéraire (par exemple « CUXAC D'AUDE ») : Caractère L1 50 mm
- Le prochain quartier ou bourg (par exemple « Les olivettes ») : Caractère L4 50 mm
- Éventuellement les polarités importantes ou les centres bourgs : Caractère L4 50 mm.

Le jalonnement peut aussi être mis en œuvre pour orienter vers l'axe cyclable, par exemple depuis un centre bourg (par exemple « Vers Voie Verte », en caractère L4).

La distance est au moins indiquée pour les panneaux de confirmation, idéalement pour l'ensemble des panneaux.

Panneau officiel (réglementé)



Panneau A21 « attention vélos » : alerte les automobilistes sur la présence de cyclistes. Panneau pertinent à déployer en amont de carrefours avec traversée d'un itinéraire cyclable.

Panneaux non officiels (non réglementés)



**PARTAGEONS
LA ROUTE**

Panneau « partageons la route » : rappelle la présence de cyclistes sur l'itinéraire et encourage le respect mutuel entre les usagers de la route, rappelant que la voie est partagée entre voitures et vélo.



Panneau rappelant l'article R.414-7 du Code de la route qui précise que l'on doit laisser 1,50 m entre un cycliste et son véhicule lorsque l'on effectue la manœuvre de dépassement hors zone agglomérée.

Guide du jalonnement cyclable

Zoom sur les panneaux de signalisation pour avertir de la présence de cyclistes

Ces panneaux ne sont pas obligatoires, mais permettent d'avertir les automobilistes de la présence potentielle de cyclistes sur l'itinéraire.



Thomas Nombret
06 61 28 63 25
thomas.nombret@iternet.org

Jeanne Wisser
06 64 39 88 03
jeanne.wisser@iternet.org



Coopérative de conseil
en mobilités
118 rue Bonnat
31400 Toulouse
www.iternet.org