



SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE PLAN D'ACTION

Communauté de communes
Ventadour Egletons Monédières

2026



Soutenu par



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

CARTE D'IDENTITE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES



Création : 1er janvier 2017

(unification des communautés de communes de Ventadour, et des Monédières)

Nombre de communes : 19 COMMUNES

Nombre d'habitants : ~10 000 HABITANTS (2022)

Densité : 21 hab/km²

Région : NOUVELLE AQUITAINE

Département : CORREZE (19)

Au 1^{er} Juillet 2021, la CCVEM a fait le choix de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité. L'objectif était de se donner les moyens d'organiser sa politique mobilité de son territoire. Elle a mené à partir de 2023 l'élaboration d'un Schéma de Mobilité pour définir une vision commune du futur des mobilités sur le territoire – cette démarche a été conduite en 2023.

Le schéma, co-construit avec les élus et acteurs du territoire, a défini un objectif spécifique autour du vélo : "OBJECTIF 2 : Développer la pratique des modes actifs en profitant des projets en cours aux différentes échelles territoriales». Une des actions proposées était la mise en œuvre d'un SD Cyclable.

Pour mener à bien cette démarche, le territoire a répondu, et est lauréat du programme AVELO3 en 2024 (2ème relevé). Ce programme permet de financer en partie cette étude de SD Cyclable.

Le lancement de ce schéma directeur intervient au moment où les territoires voisins, le Département de la Corrèze et le PNR, se sont positionnés en faveur du développement du vélo. Haute-Corrèze Communauté prévoit le développement de l'usage du vélo dans son Plan de Mobilité Simplifié. Tulle Agglo est également lauréate du programme AVELO3. Le département de la Corrèze planifie quant à lui, la mise en place d'itinéraires cyclables parcourant le territoire, à destination touristique. Le PNR de Millevaches a finalisé son schéma directeur cyclable (des actions fléchées sur le territoire de la CCVEM).

La construction de ce Schéma Directeur s'est faite avec les acteurs du territoire, par une série d'instances de concertation :

I. En phase diagnostic :

- 3 entretiens – PNR de Millevaches, Pignon sur Rue, Service Départemental des Voies Vertes Pâles
- Un questionnaire aux communes du territoire sur les aménagements cyclables (actuels et souhaités)
- Une enquête publique pendant tout le mois de Septembre 2025, sur la pratique du vélo aujourd'hui, et le potentiel de la pratique dans le futur

II. En phase stratégie :

- 1 atelier élus et acteurs locaux sur « Achète tes actions » le 22 Octobre 2025, pour orienter une stratégie et les actions à travailler dans le cadre de ce Schéma Directeur.

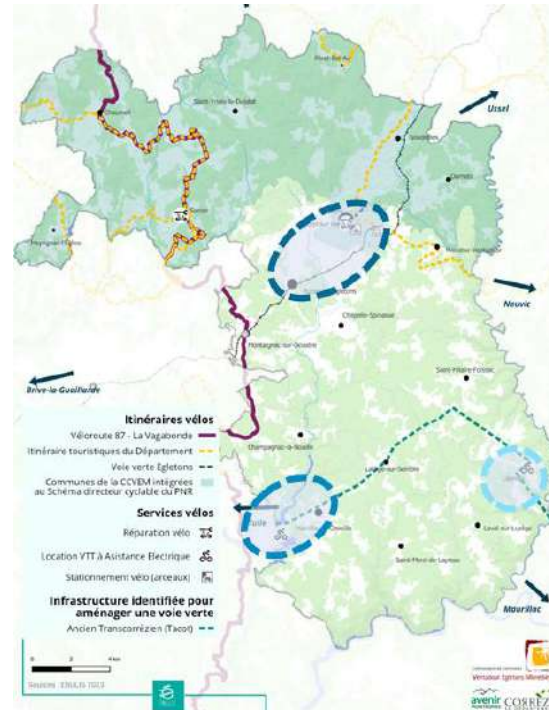
III. En phase actions :

- Des réunions régulières avec les services de la Communauté de communes (CC). La CC a également échangé avec les élus concernés pour valider les itinéraires et les principes de répartition financière.
- Présentation des actions aux communes par les services de la Communauté de Communes.

Le Schéma de Mobilité (validé en début d'année 2024), a acté le principe de lancer une politique mobilité autour :

- D'un Schéma Directeur Cyclable qui se décline autour de 2 principes :

1. Pour le vélo du quotidien, une approche par secteur autour de 3 zones (Egletons, Marcillac-la-Croisille et Lapleau) avec un lien spécifique intégré entre La Gare et le Centre d'Egletons (venant du projet ORT issu de la démarche PVD)
2. Pour le tourisme, des liens aux éléments de patrimoine et se raccordant sur les Voies Vertes Pales (VVP) alors en cours de réalisation.



- De 2 services associées pour accompagner le développement du vélo :
 1. Du stationnement vélo dans les principaux bourgs
 2. Un service de location VAE pour les usages du quotidien et les touristes.

Le Schéma Directeur Cyclable, objet de ce document, se base largement sur les propositions faites lors du Schéma de Mobilité.

La démarche proposée ici a entraîné quelques propositions d'optimisations/améliorations suite :

- Aux réalités économiques du territoire et notamment le besoin de reprioriser les itinéraires du quotidien → Le focus se fait sur Egletons/Rosier- d'Egletons/Moustier-Ventadour
- Aux avancées faites par le département dans le déploiement des VVP
- L'émergence de l'association Pignon Sur Rue qui souhaite se positionner comme un partenaire pour faciliter la mobilité cyclable sur le territoire.
- La non réalisation de l'aménagement inscrit au projet d'ORT entre la Gare et le Centre d'Egletons.

Ces modifications ont été validées avec le groupe projet lors de la réunion du 26/11/2025.

SOMMAIRE

1

LA STRATEGIE DE DEPLOIEMENT

p.5

2

DEPLOIEMENT DES SERVICE

p.11

3

LE DEPLOIEMENT DES ITINERAIRES :

p.15

- *BONNES PRATIQUES*
- *LES ITINERAIRES*



1 - LA STRATEGIE DE DEPLOIEMENT

Stratégie de déploiement des itinéraires cyclables – pour le quotidien et pour le loisir.



Soutenu par



Les certificats
d'économies
d'énergie



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

STRATEGIE

La stratégie proposée découle des propositions faites lors de l'étude de mobilité (en y apportant quelques modifications suite au diagnostic complémentaire effectué et à l'atelier de concertation) :

- Des nouveaux services pour améliorer les mobilités cyclables :
 - SER 1 - Stationnement vélo
 - SER 2 - Service de location vélo

- Des nouveaux itinéraires :

- ▲ Pour les trajets du **quotidien** : traitement d'Egletons et de ces accès

ITI 1 – Des liens vélos dans Egletons, à partir d'une dorsale vélo passant par la route de Sarran et le boulevard de Puy-Nègre et reliant les points d'intérêts (centre-ville, gare routière, AFPA, lycée, EATP, gare ferroviaire...) – PRIO 1 et PRIO 3

ITI 2 - Un lien entre Rosiers- d'Egletons et Egletons – PRIO 2

ITI 3 - Un lien entre Moustier-Ventadour et Egletons – PRIO 1

- ▲ Pour le **loisir**, pour raccorder les VVP existantes aux points touristiques importants.

ITI 2' – Un lien entre Rosiers et Egletons par le sud (avec une liaison jusqu'à la commune de Chapelle-Spinasse) – PRIO 2

ITI 4 – Un lien entre Lapeau et Moustier-Ventadour – PRIO 2

ITI 5 – Un lien entre Champagnac et la VVP existante – PRIO 3

ITI 6 – Des liens pour relier les points touristiques autour de Meyrignac à la VVP qui passe par Corrèze – PRIO 3



SER 1 - Stationnement vélo



SER 2 - location vélo longue durée

Usage principal du lien

- ↔ Quotidien
- ↔ Loisir
- ↔ Loisir – VVP existante

Priorité des liens

- Priorité 1
- Priorité 2 et 3
- Secondaire

0 2 4 km
Sources : Schéma Directeur Cyclable, EBULIS, 2025



PRINCIPES DE GOUVERNANCE & FINANCEMENTS POSSIBLES D'EXPLOITATION

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
09/11/2025 13:33-2260928-DEL-2026-122-DE
Document exécutoire
Réception par le préfet : 09/10/2025
Publication : 07/10/2025

La Communauté de commune se positionne comme un acteur fort du déploiement des aménagements cyclables du territoire. Elle souhaite également impliquer les communes dans la transformation du territoire.

Les principes de gouvernance proposés sont les suivants :

Etudes de faisabilité

La CC porte un groupement de commande avec opération au compte de tiers. La CC et la commune se mettent d'accord pour lancer la réalisation de l'étude de faisabilité d'un itinéraire. La CC est coordinatrice du groupement. La commune finance l'étude et la CC peut participer dans le cadre d'un fond de concours.

Le Département doit être associé dès des études de faisabilité.

A noter : Pour la commune d'Egletons, l'IUT pourrait réaliser une partie des études dans le cadre de Travaux Pratiques

Travaux

La commune conserve la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation. La CC participe financièrement aux travaux.

Stationnement

La CC passe un accord cadre pour retenir un plusieurs fournisseurs. Chaque commune peut commander à la demande via des bons de commande et profiter des tarifs négociés.

La CC finance un stationnement cyclable par commune (selon les principes énoncés dans la fiche SER.2 du présent document).

Service de location vélo :

La CC achète les vélos, cadre la réglementation, la tarification. Elle cède l'usage aux organes et assure la maintenance (convention avec Pignon-sur-Rue). Les revenus liés à la location sont partagés à hauteur de 50% chacun entre la CC et les organes de location.

L'Exploitation : Chaque maîtrise d'ouvrage garantie l'exploitation de son réseau.

Préambule : Les financements proposés ci-dessous sont repris de l'année 2025. A date, nous n'avons pas de certitudes sur le renouvellement des différents programmes.

FONDS VERT – AXE 3 : Finance la création d'itinéraires cyclables sécurisés, des liaisons structurantes de réseau cyclable. Pour rappel, dotation 2025 = 50M€

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/FV_Cahier_Axe3_Velo_v1.1.pdf

AVELO 3 : Finance des études et notamment les études pré-opérationnelle d'aménagement (topographie, études de sols, études environnementales...).

A noter : la CC a été lauréate AVELO3 pour financer la présente étude, elle ne pourra pas candidater à nouveau sur le programme. Les communes oui.

<https://www.territoiresentransitions.fr/actus/92/lancement-de-lappel-a-projet-avelo-3-pour-soutenir-les-collectivites-au-developpement-du-velo>

DETR / DSIL : Sont éligibles les projets d'investissements – famille d'opération = Développement d'infrastructure en faveur de la mobilité. Taux minimal de 20% / Participation minimal de la maîtrise d'ouvrage de 20%

<https://www.correze.gouv.fr/index.php/contenu/telechargement/32916/234594/file/2025.10.21%2B-%2BGuide%2Bpratique%2B-%2BDemandes%2Bde%2BSubvention%2BDETR%2B%26%2BDSIL.pdf?>

MOBIPRET (Banque des territoires) : Emprunt de 20 à 50ans (maximum) - pour développer les infrastructures de transports "propres", favoriser le report modal vers les nouvelles mobilités, partagées ou actives, accélérer le réaménagement de la voirie urbaine et la rénovation des ouvrages d'art et des routes, et plus globalement améliorer les mobilités du quotidien.

<https://www.banquedesterritoires.fr/sites/default/files/2019-11/pfiche%20produit%20mobi%20pret.pdf>

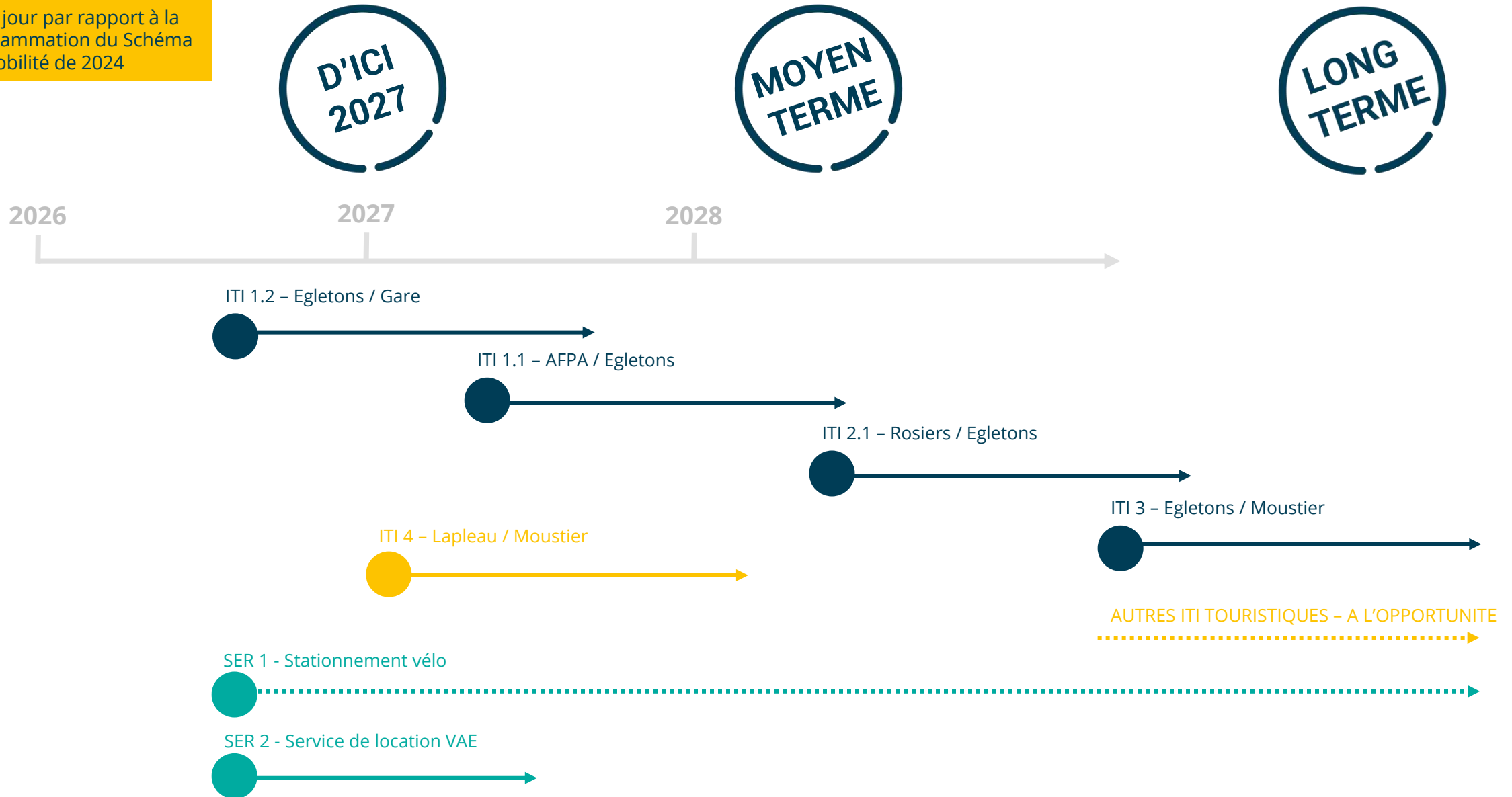
Vérifier l'éligibilités des itinéraires touristiques :

- Auprès du Département dans le cadre du lien au VVP (**ITI 4, 5 et 6**)
- Auprès de la Région qui propose une aide « Itinérance Cyclable » qui peut financer à hauteur de 20% les dessertes secondaires inscrites au Schéma Régional Vélo-Routes – La V87 est incluse dedans.
<https://les-aides.nouvelle-aquitaine.fr/economie-et-emploi/itinerance-cyclable>

PROGRAMMATION TEMPORELLE DE DEPLOIEMENT

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
019-241900133-20260928-DEL-2026-122-DE
Accusé certifié exécutoire
Préfecture de la Haute-Savoie
Département de la Haute-Savoie
Date de validité : 07/10/2026

Mis à jour par rapport à la programmation du Schéma de Mobilité de 2024



PROGRAMMATION FINANCIERE

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
019-241900133-20260928-DEL-2026-122-DE
Accusé certifié exécutoire
Émis le 05/10/2026
Validé le 07/10/2026

Mis à jour par rapport à la
programmation du Schéma
de Mobilité de 2024

D'ICI
2027

MOYEN
TERME

LONG
TERME

Investissement macro
(dont 10% études MOE)



PROGRAMMATION FINANCIERE REPARTITION CC / COMMUNES

Détail répartition CC / Communes - par année :

	CCVEM	Communes
2026-2027	45 à 59k€	16 à 37k€
2027-2028	198 à 321k€	182 à 309k€
2028-2029	121 à 177k€	111 à 167k€
Au-delà	40 à 50k€	20 à 30k€

Principe de répartition :

- Communes > 2000hab : CC participe aux travaux à hauteur de 40%
- Communes < 2000 habitants : CC participe aux travaux à hauteur de 50%

Détail par commune (prix macro)

Egletons	70 à 105k€
Rosiers-d 'Egletons	120 à 180k€
Moustier-Ventadour	60 à 120k€
Lapleau	30 à 55k€
St-Hilaire-Foissac	45 à 80k€
Meyrignac-L'Eglise	2 à 3k€
Champagnac	2 à 2,5k€
Chapelle-Spinasse	< 1000€

Principe de répartition :

- Coût de chaque itinéraire réparti par pourcentage de kilomètres parcourus dans chaque commune.

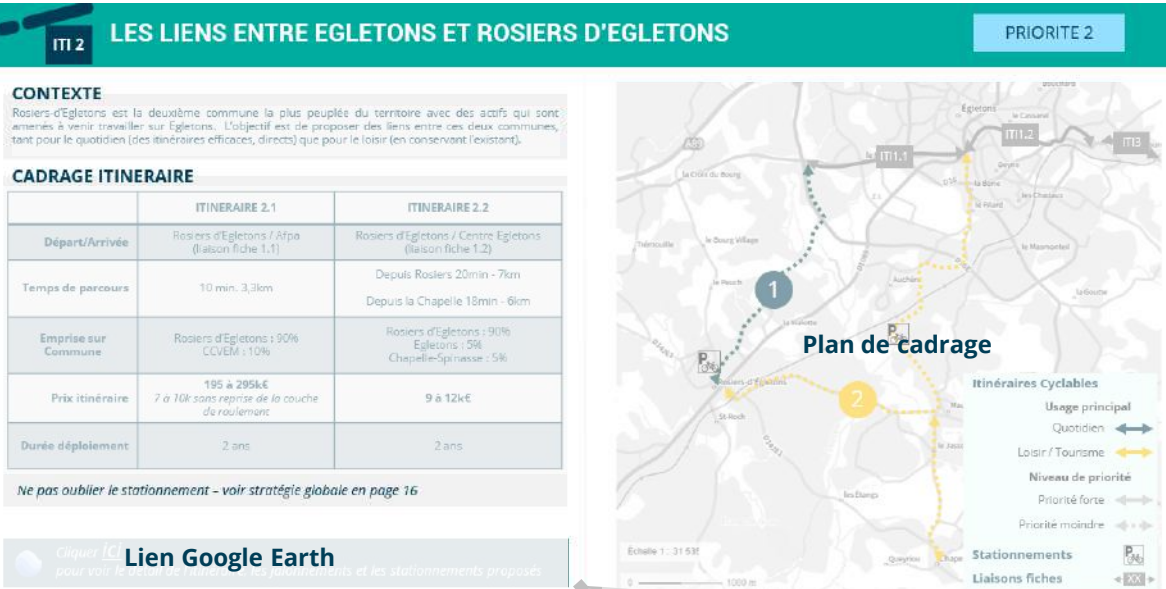
Attention → fort impact sur la répartition du coût de l'itinéraire 4 (sécurisation de l'itinéraire sur la RD16 au niveau de LAPLEAU/St-HILAIRE-FOISSAC essentiel pour concrétisation de l'itinéraire)

LA CONSTRUCTION DES ITINERAIRES : 2 SUPPORTS

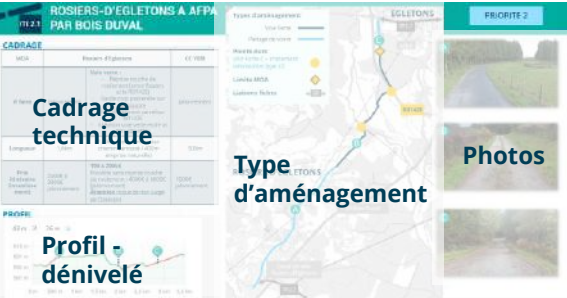
Les itinéraires sont construits à travers 2 supports qui se répondent :

1. Des fiches itinéraires complétées lorsque c'est pertinent, par des plans détaillés.
2. Un projet Google Earth

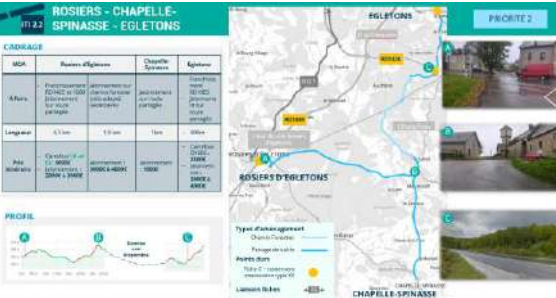
FICHE ITINERAIRE :



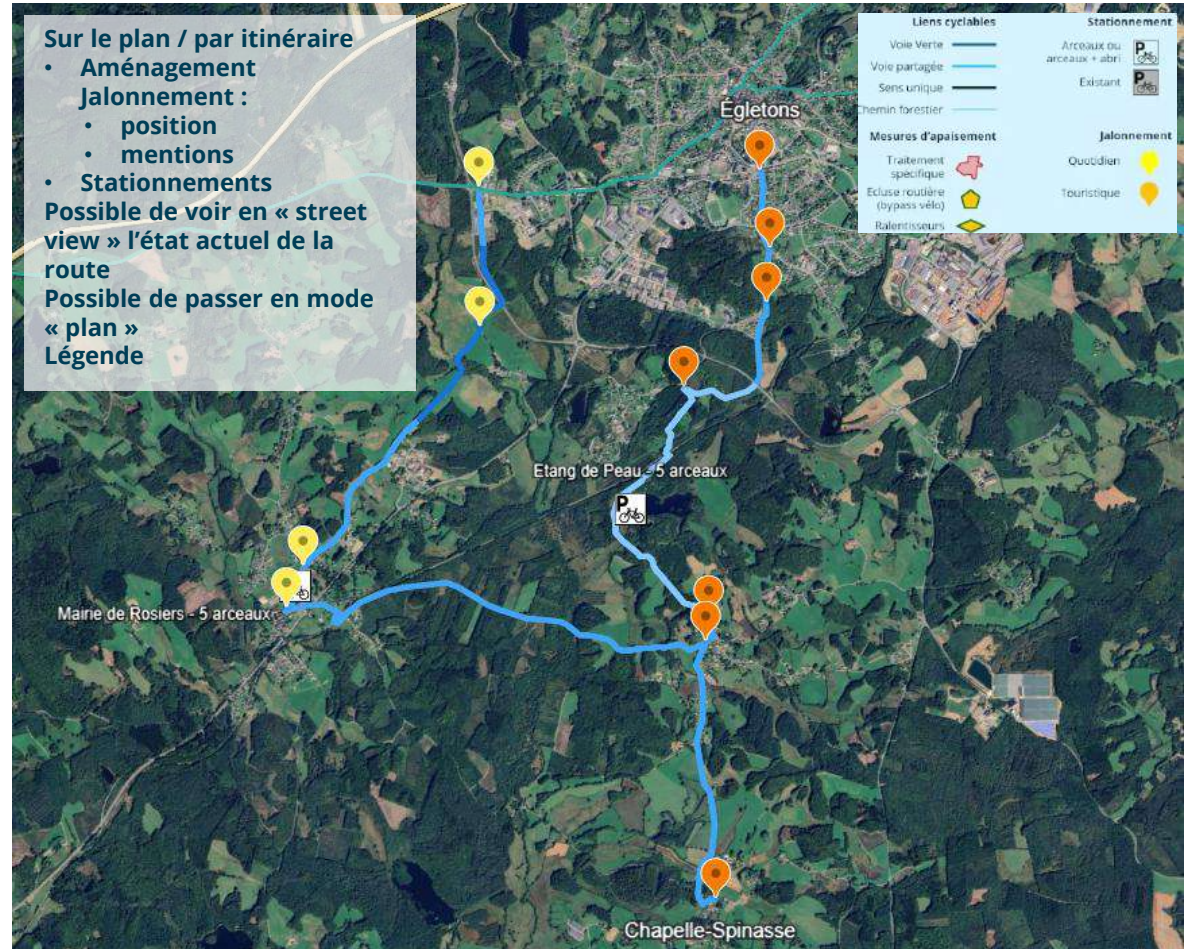
LIAISON 1 : QUOTIDIEN



LIAISON 2 : LOISIR/TOURISME



GOOGLE - EARTH





2 - DEPLOIEMENT DES SERVICE

*Propositions du Schéma de Mobilité
amandées suite aux évolutions
constatées lors du diagnostic*



Soutenu par



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



Le principe :

Le stationnement cyclable n'est pas un élément secondaire dans la mise en place des aménagements cyclables. Des mauvais stationnements vont freiner des potentiels usagers de vraiment se mettre à la pratique. Ainsi, il est important de réfléchir aux stationnements cyclables, pour qu'ils soient adaptés aux usages, et sécurisés pour les usagers :

- *Arceaux* : stationnement courte-durée (achats, visite/touristes)
- *Arceaux + abri* : stationnement du quotidien pour le domicile-travail
- *Box vélo* : longue durée (gares notamment)



Stationnement arceaux



Pince Roue, **à proscrire**, risque de vol augmenté



Stationnement arceaux + abri



Stationnement box vélo



DEPLOYER DU STATIONNEMENT CYCLABLE (2/2) SUR VOTRE TERRITOIRE

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
019/24/1900133 20260926 DEL 2026-122-DE
Accusé de réception
Réception par le préfet : 05/10/2026
Publication : 07/10/2026

LE FUTUR MAILLAGE DU STATIONNEMENT
CYCLABLE

Issu de la **Fiche N°2.3** du Schéma de Mobilité

→ Compléments apportés en **bleu** dans le texte

Afin d'inciter au développement de la pratique du vélo sur le territoire, il s'agit d'équiper certains points d'intérêt (loisir et quotidien) de stationnements cyclables.

Gouvernance :

- Dans les communes : CC VEM finance 1 stationnement
- ERP communautaire et lieux de loisir et de tourisme : CC VEM
- Collège : Département
- Lycée : Région Nouvelle-Aquitaine
- EATP : EATP / AFPA : AFPA

Les actions à mener et planning :

1. PREPARATOIRE : recherche de fournisseurs de matériel
2. Passer un marché de groupement de commande pour la CCVEM et les communes
3. Identification des emplacements précis + planning de pose partagé avec les communes, et en lien avec le déploiement des itinéraires établis au SDC
4. Installation des arceaux
5. Faire une évaluation du taux d'utilisation des stationnements (1 an après, puis chaque année) : réadapter si besoin.

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Le lieu d'implantation doit permettre une extension de la zone de stationnement et garder la possibilité de l'abriter.
- Dans les lieux d'accueil touristique (château de Ventadour, centre d'Egletons), prévoir une solution pour garder les équipements des touristes (service ou installations de casiers)

Aides disponibles : -

Coût d'investissement : ~50k€ CC VEM (1 stationnement par commune + ERP CCVEM + lieux de touristes)

Toute MOA confondue : entre 80 à 100€k

Durée de déploiement : 2 à 3 mois par site, commande comprise

Éléments techniques : Stratégie d'implantation

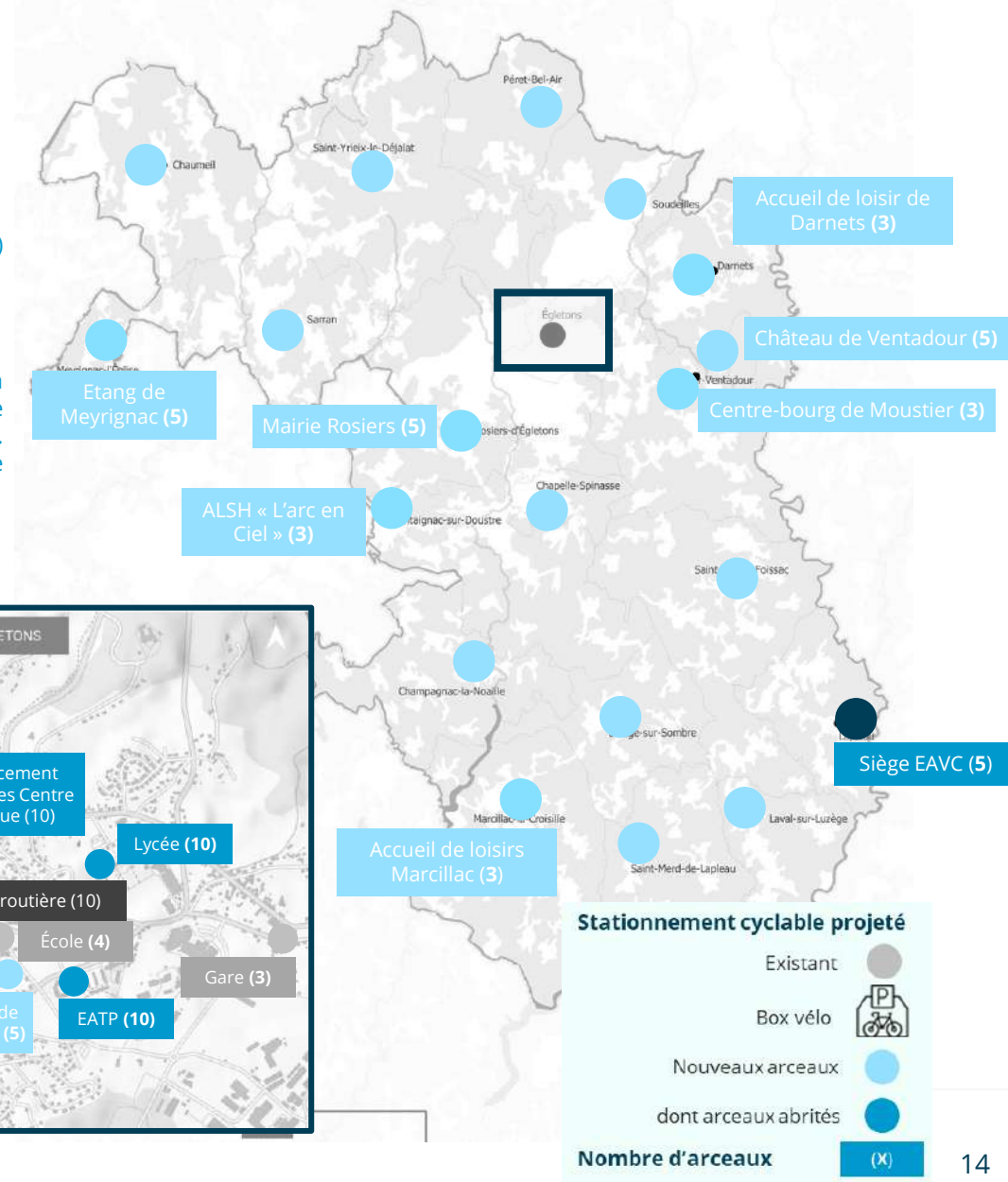
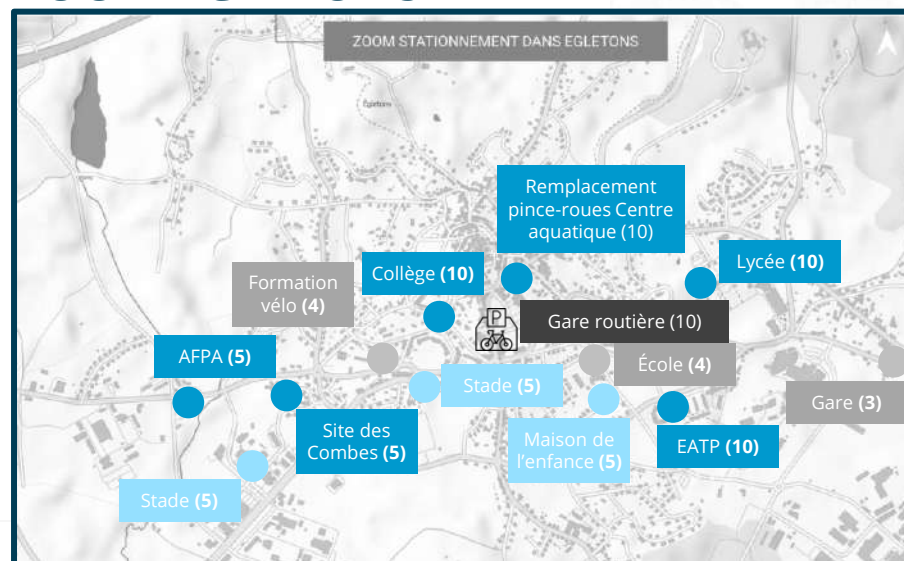
- Par groupe de 5 dans les communes de plus de 1000 habitants (Egletons/Rosiers) & dans les principaux ERP communautaires (château de Ventadour, centre aqua récréatif, site des combes / Siège CC)
- Par groupe de 3 dans les autres communes et dans les accueils de loisirs (ERP communautaires)

A noter les stationnements communaux, non liés aux itinéraires proposés ne sont pas dans la carte ci-contre

Opportunité :

La LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) impose la suppression des places de stationnements dans une zone de 5 mètres en amont des passages piétons. Des stationnements cyclables pourraient être installés à la place des stationnements véhiculaires.

ZOOM EGLETONS



Issu de la **Fiche N°2.4** du Schéma de Mobilité

→ Compléments apportés en **bleu** dans le texte

Pour accompagner le développement du vélo, la communauté de commune souhaite déployer un service de location. La priorité est de l'orienter vers les usagers du quotidien avec une offre « longue durée » pour faire tester et pousser à plus long terme à l'achat d'un VAE en propre. L'offre à destination des touristes existe déjà sur deux sites du territoire. L'objectif est de l'étendre. Une première offre du quotidien se structure aujourd'hui grâce à Pignon sur Rue (à destination des étudiants de l'EATP).

Gouvernance : CCVEM – partenariat avec Pignon sur Rue

Planning et action à mener :

1. Valider le budget d'investissement et les tarifs
2. Etablir les règles de fonctionnement/de paiement
3. **Conventionner avec les espaces de locations**
4. Identifier/acquérir le matériel nécessaire
5. Prévoir un espace de réparation et entretien → Conventionner avec Pignon sur Rue
6. **Assurer un entretien régulier des vélos**

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Bien s'assurer de la capacité de gestion du service (même si délégué) par la CC
- Promouvoir le service lors d'événements (dont déplacement de vélos pour les faire tester)
- L'extension du service de location ne doit pas être faite avant que des espaces de stationnement ne soient installés.

Coût d'investissement : en prenant en compte les vélos de Pignon sur rue : 20 vélos en 2 ans : 40 à 50000€ (pour le quotidien et le tourisme)

(si achat VAE neufs, moins cher si Rétrofit ~ 500€/vélo)

Coût de fonctionnement : 100€ de frais de réparation / an / vélo

Durée de déploiement : 1an d'expérimentation (10 à 15 vélos pour les usagers du quotidien – 10 vélos pour les touristes)

Service de location à destination des usagers du quotidien

Public cible :

- Habitants CCVEM majeurs – preuve d'identité et de domicile
- Etudiants EATP – certificat de scolarité + certification bourse CROUS si l'étudiant souhaite le tarif solidaire

Futurs lieux d'implantation :

- Espace de l'association « Pignon sur Rue » → accompagner l'association pour trouver un nouvel espace de stockage plus conséquent.
- Espace du futur café associatif de Moustier-Ventadour

Mode fonctionnement :

- Les habitants du territoire (à partir de 18 ans) sont autorisés à demander une location sous réserve de fournir un justificatif de domicile + pièce d'identité
- Prévoir à minima une régie à Egletons (géré par Pignon sur Rue?) + un service de réservation téléphonique - Une seule location possible par foyer
- Promouvoir l'usage de matériel sécurisé au moment de la location (casque, gilet, lumières...) avec possibilité d'intégrer à la location le prêt de ce matériel (ou indiquer qu'il revient à l'utilisateur de s'en procurer).
- Un chèque de 500€ de caution, non encaissé, devra être posé pour recevoir le vélo
- Nécessité d'avoir une assurance de responsabilité civile

Tarification :

Priorité est donnée à l'offre longue durée, il faut donc la valoriser d'un point de vue tarifaire. On pourrait proposer 35€ pour 1 mois 85€ pour 3 mois et 150€ pour 6 mois – Limitation à 6 mois renouvelable 1 fois. Tarification sociale (50%) à prévoir pour les personnes à faible revenus ou en études.

Pour rappel - service existant aujourd'hui :

- Service de location proposé par le PNR Millevaches (Du jus dans les Pédales (50€/mois pour 4 mois max)
- Service de location proposé par Pignon sur Rue 10 vélos (dont 5 VAE) → A destination des étudiants de l'EATP.

Service de location à destination des touristes

Public cible : Visiteurs sur le territoire

Futurs lieux d'implantation d'espace de location :

- Office de tourisme à Egletons
- Château de Ventadour
- Patati Patata ou Musée du président Jacques Chirac à Sarrazan
- Lapeau - Le Vendahaut
- Lac du Deiro à Egletons

Mode de fonctionnement & Tarification :

- Location à la demi/journée (20€) , à la journée (35€) ou hebdomadaire (100€)
- Chèque de caution : 200€
- Convenir avec le PNR, Lapeau et Marcillac d'une offre homogène entre les différents sites/organisations.

Pour rappel - service existant aujourd'hui :

- 8 VAE disponibles à la location à Lapeau
- VAE au domaine des Monédières et à l'espace Nature de Marcillac-la-Croisille.

Maintenance des vélos :

Convention à passer avec Pignon sur rue pour assurer à chaque rotation & au moins une fois par an la maintenance du matériel roulant.



3 - DEPLOIEMENT DES ITINERAIRES

1 – Bonnes pratiques

2 – Les itinéraires



Soutenu par



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



3.1 – BONNES PRATIQUES

A – Aménagements milieu urbains

B – Aménagements inter-urbains

C – Traitement des carrefours

D – Jalonnement



Rappel du contexte / Préconisations générales :

Le Schéma Directeur Cyclable se base surtout sur une approche d'utilisation de la voirie abondante existante sur le territoire, incitant au partage entre vélos et voitures. Nous rappelons :

- le partage de la voirie n'est possible que dès lors que le trafic véhicule et les vitesses pratiquées le permettent (voir tableau d'aide à la décision du CEREMA ci-dessous). Ce partage doit être accompagné par des mesures pour ralentir les véhicules (baisse vitesse, changement plan de circulation, écluses, chicanes...)
- Quand possible, des aménagements dédiés au vélo sont prévus par le schéma directeur

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR 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			
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte			
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable			
	> 6000				
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable	
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte		
	> 4000				
	RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		
				Prioritaire sur le trafic sécant	

Comment organiser la cohabitation d'usages? - à faire et ne pas faire, CEREMA / Rappels de la réglementation**Le « trottoir partagé », à proscrire :**

- Problématique réglementaire : Un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte → aménagement non conforme
- Conflits d'usage attendus : piétons/cycles, piéton-cycle/véhicule (entrées riveraines).

**La zone de rencontre, la piste ou bande cyclable**

- Des dispositifs existants et bien maîtrisés pour l'organisation des circulations.
- La place de la voiture réfléchi en parallèle
- A privilégier dans les centre-bourgs**

**Les écluses et chicanes :**

- A matérialiser dans des voiries où une vélorue ou une chaucidou est prévue / installée**
- Peut être couplé avec des dos d'âne / ralentisseurs de vitesse



Plan de circulation & Filtre modal

Principe : Le plan de circulation est une alternative efficace pour agir à court terme puisqu'il permet de repenser le partage de l'espace public sur certaines voiries et de diversifier les modes de déplacement. L'objectif est de canaliser le trafic motorisé en volume et en vitesse sur des axes dédiés et éviter voire supprimer le trafic de transit sur certaines voies de dessertes.

Quand : Si l'itinéraire étudié pour relier 2 points d'intérêts dispose de plusieurs axes pour les trafics motorisés et que la collectivité souhaite mettre en place un aménagement cyclable à moindre coût. La vitesse ne doit pas être supérieure à 50 km/h/.

Comment ?

- En déployant une communication claire auprès des usagers des véhicules motorisés via du jalonnement et une signalétique dédiée
- En déployant un filtre modal qui restreint, par de la signalisation et/ou du mobilier urbain, certains trajets des véhicules motorisés, tout en garantissant la porosité du réseau pour les modes actifs, les riverains ou les engins agricoles par exemple.
- En déclassant les routes départementales ou communales.



Filtre modal - Cycloduc – CC Erdre et Gesvres (44)



Voie Verte

Principe : La voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons, des cavaliers, et des véhicules d'urgence (police, pompiers, santé) - Article R432-1 du code de la route.

Quand : Si les densités d'usages cyclistes et/ou piétons envisagés sur l'axe à aménager sont modérées à faibles ou si on souhaite faire baisser le niveau de service offert aux cyclistes et aux piétons (ouvrage de franchissement par exemple)

Comment ?

- Séparation physique avec le réseau routier ;
- Faible nombre d'accès riverains et nombre réduit de croisements avec le réseau routier ;
- Confort de roulement, enrobé à privilégier
- Largeur à définir en fonction du trafic piéton + cycle attendu

Trafic piétons + cyclistes (nb passages / j)	Largeur minimum de voie verte (m)
< 1000	3m
1300	3,5m
1600	4,0m



Voie Verte de l'Avesnois (59)

Chaussée à Voie Centrale Banalisée

Principe : La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes. Largeur chaussée requise entre 5,5m et 7,5m,

Quand : Si le trafic véhicule sur l'axe est faible (< 4000 veh/j deux sens), que le trafic cycliste attendu est faible, que la vitesse réellement pratiquée sur l'axe est inférieure à 50km/h

Comment ?

- Un effort de communication et de sensibilisation est nécessaire pour aider à la compréhension du fonctionnement et de l'utilité de la CVCB.
- Proposer des couleurs de roulement différentes que celle de la chaussée pour les parties cyclables afin de bien distinguer les 2 espaces.
- Prévoir des écluses + Bypass vélo si grand linéaire à implanter pour assurer un respect de la limitation de vitesse pour les véhicules

Aménagement à utiliser si les autres solutions ne sont pas possibles



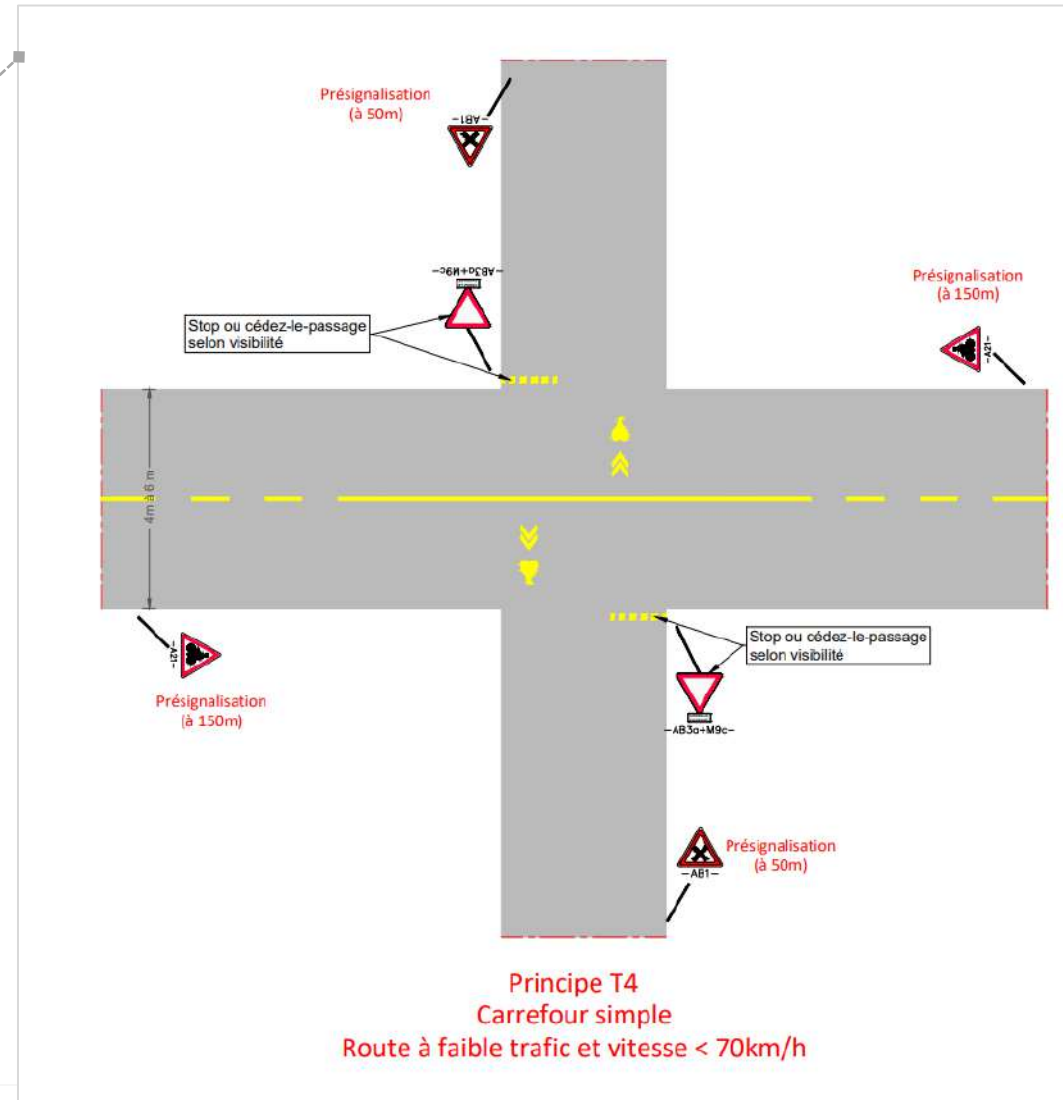
Bromont (63)

Pour les carrefours simples

Compte tenu des niveaux de trafic sur la plupart des voies intersectées, un principe de carrefour simple est proposé en base. Il s'agit, lorsque cela n'est pas déjà le cas, de mettre en place ou renforcer la signalisation verticale avec des panneaux A21 en pré-signalisation sur les voies intersectées notamment, ainsi que des pictogrammes vélo sur cette même voie. Le coût estimatif de cet aménagement varie de 2 à 2,5 k€ selon la préexistence et l'état de la signalisation présente.

Pour les giratoires

Dans les giratoires, retour dans la circulation générale. Il n'est pas recommandé de marquer des pictogrammes vélos dans le giratoire.



Le principe :

En milieu rural et péri-urbain, le jalonnement cyclable joue un rôle clé pour orienter les cyclistes, les rassurer, et inviter à l'usage. La signalisation directionnelle est prévue à l'article R.411-25 du code de la route. Elle est décrite dans :

- Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) – arrêté de 1967
- Complément apporté à l'IISR en 1982 – cinquième partie sur la signalisation d'indication, des services et de repérage → seule référence réglementaire sur la signalisation cyclable

Plusieurs formes de jalonnement existent :

- Du jalonnement vertical (panneaux, totems, relais d'information service, ...) avec :
 - Des panneaux directionnels ou multidirectionnels, avec ou sans les distances et temps de parcours qui ont 3 fonctions : Présignalisation, Position, Confirmation
 - Des panneaux thématiques (identification d'itinéraire)
 - Un système de points-nœuds (chaque intersection est numérotée sur un territoire, et les usagers définissent le parcours souhaité).
 - A noter : Les boucles touristiques font l'objet d'une cotation de difficulté définie l'état.
- Du jalonnement horizontal (marquage au sol), utilisé pour les voiries partagées pour alerter l'ensemble des usagers à la présence de cyclistes (chaucidou, par exemple), et pour indiquer des itinéraires.

Les points d'attention :

- Assurer la présence de jalonnement à chaque point important d'un itinéraire (croisements, bifurcations, centre-bourgs, voiries partagées, ...). En moyenne sur un itinéraire, il est conseillé un panneau tous les kilomètres (pour ne pas créer un sentiment d'incertitude)
- La bonne visibilité de ces panneaux est primordiale pour la prise en compte de l'itinéraire par les cyclistes.
- Favoriser la pose du jalonnement vertical sur un mât (panneaux multidirectionnels) afin de réduire les coûts

Pour plus de détail : regarder le guide « Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables » de Vélo & Territoires

SUR VOTRE TERRITOIRE :

- Pour le quotidien, du jalonnement vertical avec le temps de parcours
- Pour le loisir, du jalonnement vertical avec la distance du parcours

Le prix du jalonnement est intégré aux coûts globaux des itinéraires, et une pré-implantation est proposée dans l'outil Google Earth.

EXEMPLES

2 formats de jalonnement vertical sur le territoire :

- Pour le quotidien, du jalonnement vertical avec le temps de parcours
- Pour le loisir, du jalonnement vertical avec la distance du parcours



Jalonnement temps de parcours vélo / VAE
CC du Thouarsais



Système points-nœuds, « Doubs à vélo »,
département du Doubs



Panneau multidirectionnel, Commune
de Teich (Gironde)



Jalonnement horizontal (Le Vélopolitain Parisien à gauche, et le Chronovélos Grenoblois à droite)



3.2 – LES ITINERAIRES

Les coûts indiqués dans les fiches itinéraires ne prennent pas en compte les coûts d'études. Ces coûts sont intégrés dans la programmation en p: 09 à 13.



L'entièreté d'Egletons est traversable à vélo en 15 minutes entre l'AFPA et la gare ferroviaire. L'objectif est de matérialiser une dorsale cyclable, avec des axes complémentaires d'accès aux différents points d'intérêt de la ville. Cette dorsale sera plus efficace avec un passage à 30km/h sur l'axe (non validé aujourd'hui par la Mairie).

	ITINERAIRE 1.1	ITINERAIRE 1.2
Départ / Arrivée	AFPA à centre-ville (liaison fiches 2.1)	Centre-Ville à gare ferroviaire (liaison fiches 2.2 et 3.1)
Temps de parcours	9 min. 2km	7 min. 2km
Collectivités concernées	Egletons : 100%	Egletons : 100%
Prix itinéraire	85k€ à 100k€	25k€ à 55k€
Durée déploiement	1 an	1 an

Ne pas oublier le stationnement – voir stratégie globale en page 16

 Cliquez [ici](#)
pour voir le détail de l'itinéraire, les
jalonnements et les stationnements proposés

Usage principal

Quotidien

Loisir / Tourisme ↔

VVP existente ◀ ◻ ▶

Niveau de priorité

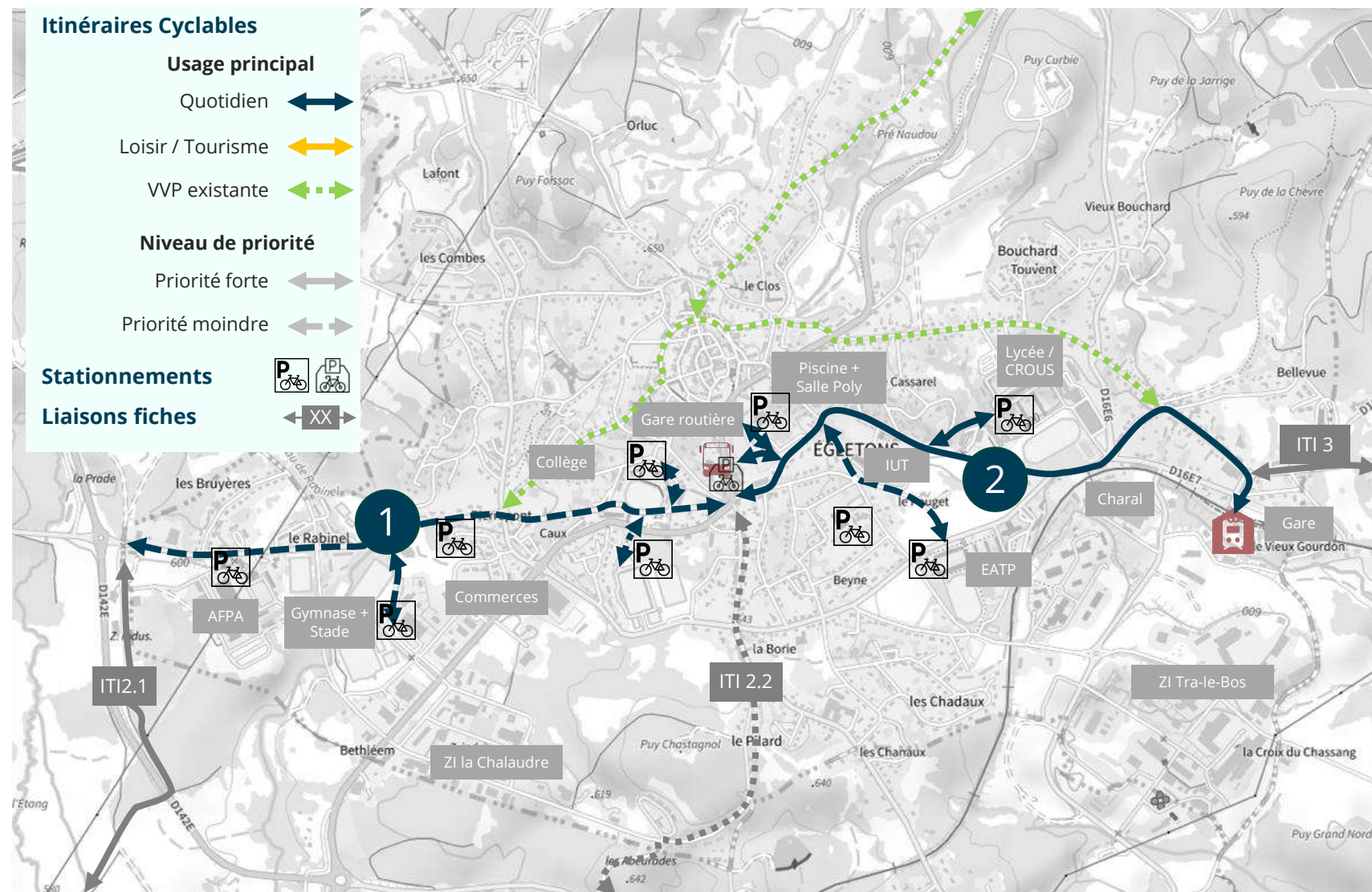
Priorité forte

Priorité moindre

Stationnements



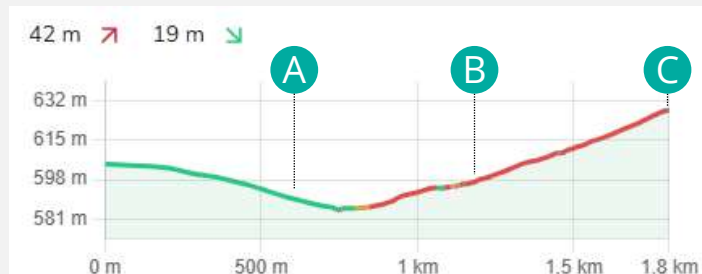
Liaisons fiches



CADRAGE

MOA	Egletons
A faire	Partage voirie : - Mises en sens unique et traitement des intersections : - RD142 secteur du Rabinel / Route Les Combes jusqu'aux commerces (desserte stade) - Rue des écoles → Rue Françoise Melon & autour du collège - Traitement rond point RD1089 - Jalonnement sur route partagée
Longueur	2km
Prix itinéraire	- Sens unique sur le secteur du Rabinel : 5000€ à 7000€ - Sens unique autour du collège : 4000€ à 6000€ - carrefour sans plateau (A) - 5000€ - Giratoire sans plateau (B) - 10k€ - Giratoire D1089 (C) - 55 à 65k€ - voir annexe 1 - Jalonnement - 5000€ à 8000€

PROFIL



Types d'aménagement

- Partage de voirie
- Nouveau sens unique + double sens cyclable

Points durs

Giratoire – retour dans la circulation générale

Apaisement axes du giratoire – voir annexe 1

Liaisons fiches



CONTEXTE

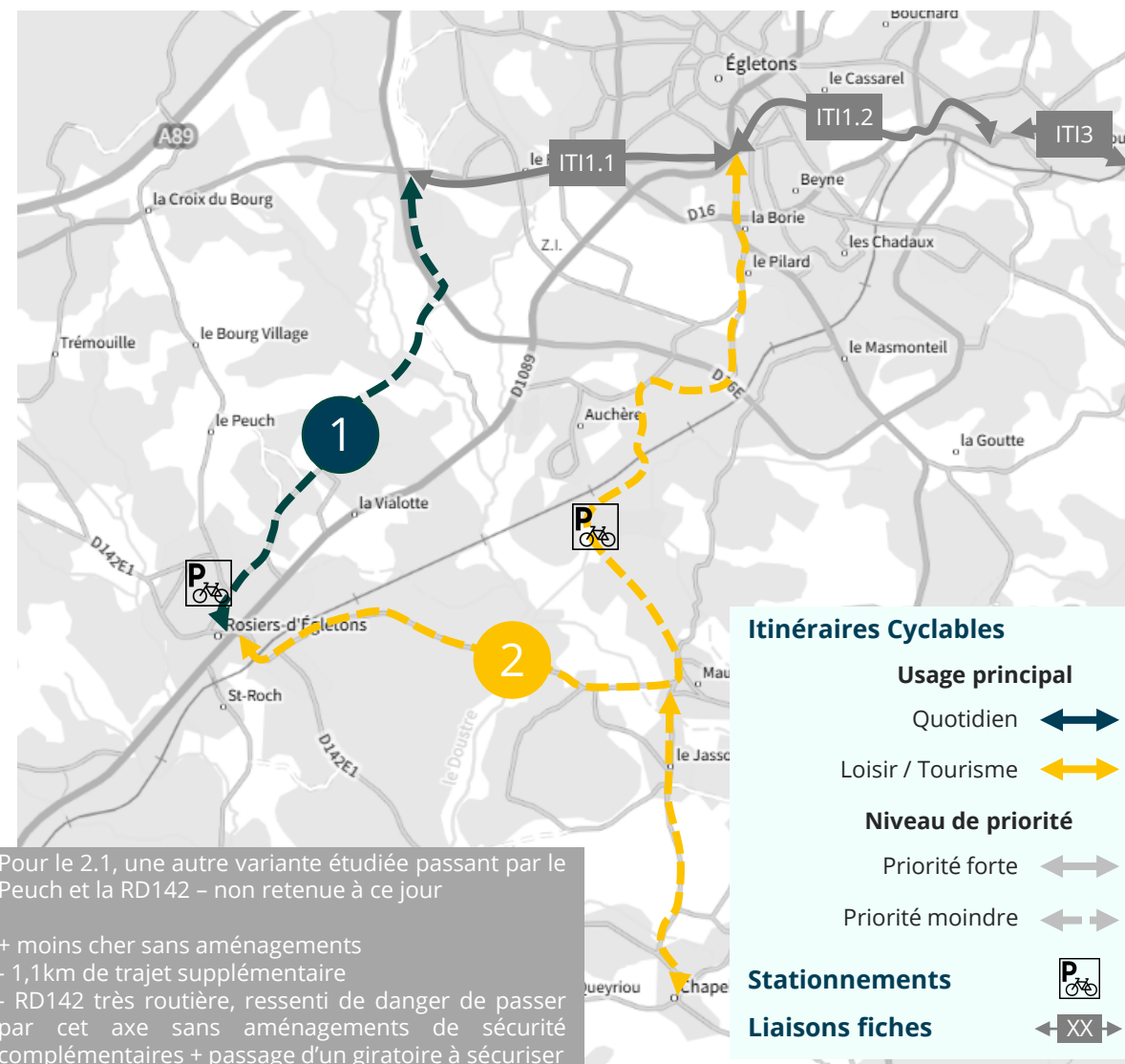
Rosiers-d'Egletons est la deuxième commune la plus peuplée du territoire avec des actifs qui sont amenés à venir travailler sur Egletons. L'objectif est de proposer des liens entre ces deux communes, tant pour le quotidien (des itinéraires efficaces, directs) que pour le loisir (en conservant l'existant).

CADRAGE ITINERAIRE

	ITINERAIRE 2.1	ITINERAIRE 2.2
Départ / Arrivée	Rosiers d'Egletons / AFPA (liaison fiche 1.1)	Rosiers d'Egletons / Centre Egletons (liaison fiche 1.2)
Temps de parcours	10 min. 3,3km	Depuis Rosiers 20min - 7km Depuis la Chapelle 18min - 6km
Collectivités concernées	Rosiers d'Egletons : 90% CCVEM : 10%	Rosiers d'Egletons : 90% Egletons : 5% Chapelle-Spinasse : 5%
Prix itinéraire	~200 à 300k€ 7 à 10k€ sans reprise de la couche de roulement	17k€ à 20k€
Durée déploiement	1 an	6 mois

Ne pas oublier le stationnement – voir stratégie globale en page 16

Cliquer [ici](#) pour voir le détail de l'itinéraire, les jalonnements et les stationnements proposés

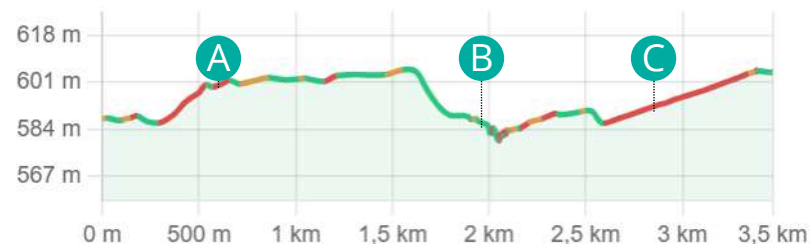


CADRAGE

MOA	Rosiers d'Egletons		CC VEM
A faire	Jalonnement sur route partagée	Voie verte : (entre Rosiers et la RD142E) - Garde corp passerelle sur le Doustre - Franchissement carrefour RD142E - Reprise couche de roulement chemin parallèle RD142E	Jalonnement sur route partagée
Longueur	1,6km	1,4 km (dont 1km ancien chemin carrossé / 400m emprise naturelle)	300m
Prix itinéraire	Jalonnement : 2000€ à 3000€	- Reprise couche de roulement - 190 à 290k€ (Possible sans reprise couche roulement) 2 Carrefours à traverser : 5000€ - Jalonnement : 4000€ à 5000€ Attention risque de non usage de l'itinéraire si couche de roulement non reprise	Jalonnement - 1000€

PROFIL

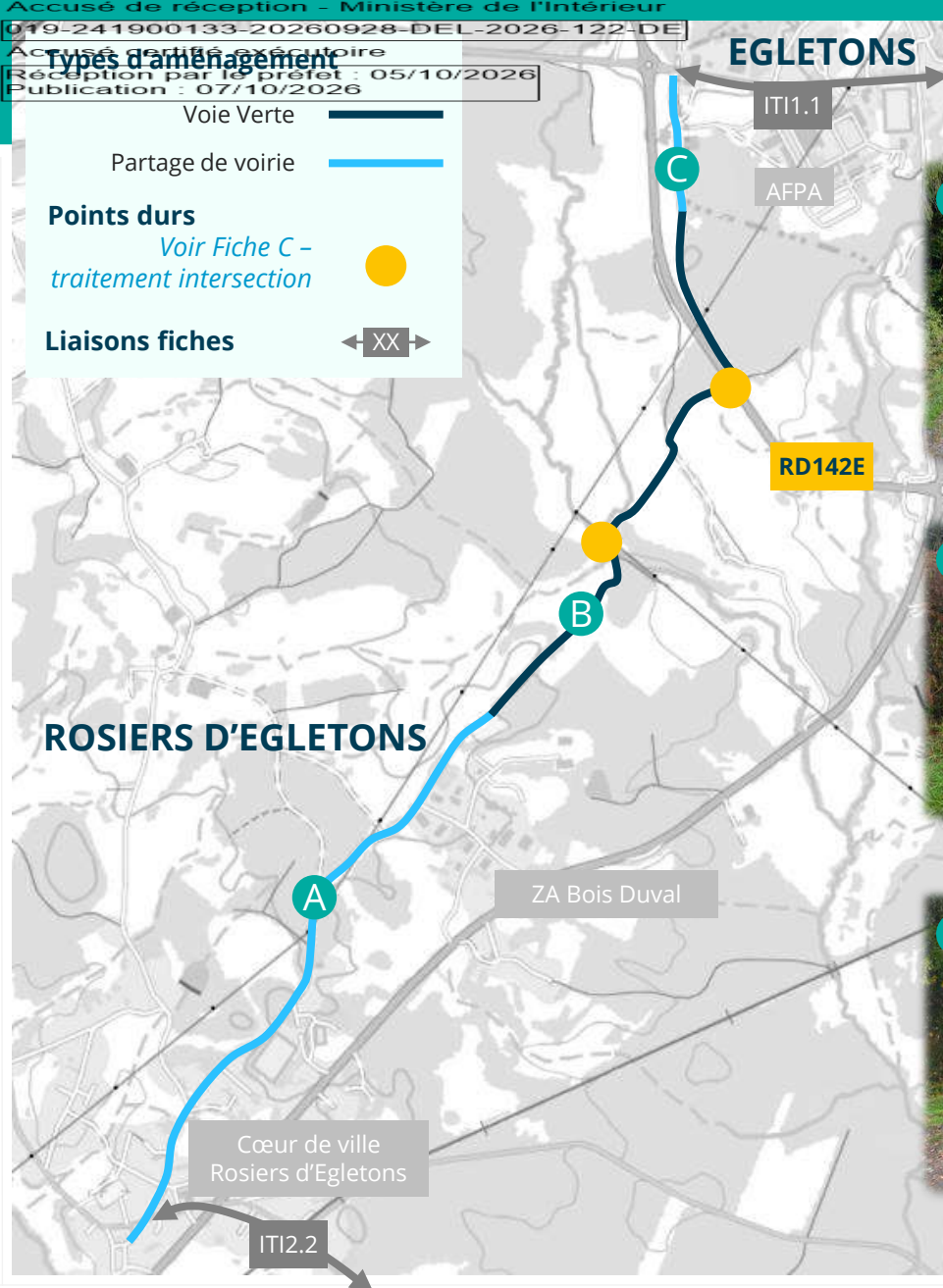
43 m ↗ 26 m ↘



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
019-241900133-20260928-DEL-2026-122-DE
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
Réception par le préfet : 05/10/2026
Publication : 07/10/2026

Types d'aménagement

- Voie Verte
- Partage de voirie
- Points durs
Voir Fiche C - traitement intersection
- Liaisons fiches



EGLETONS

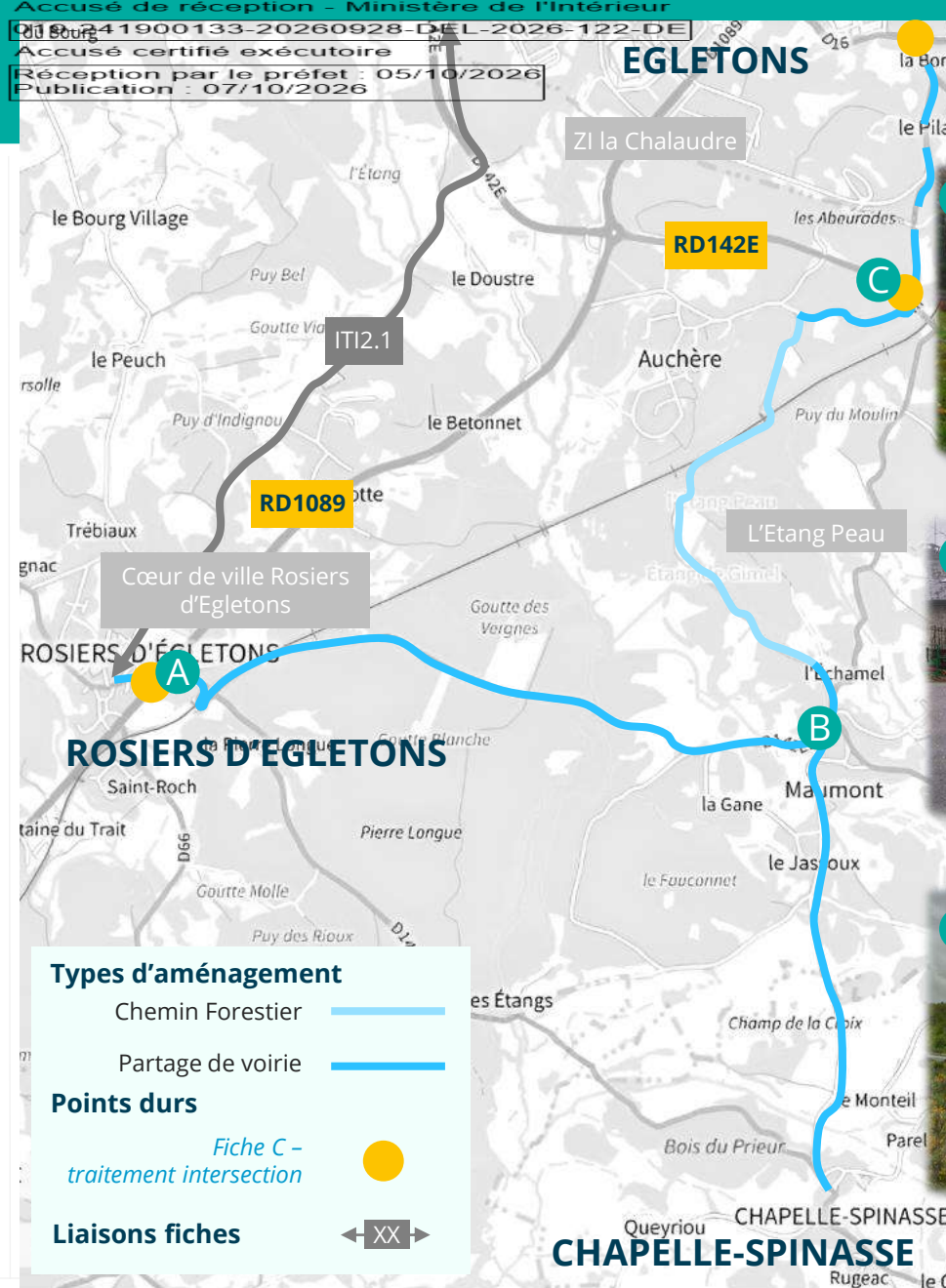
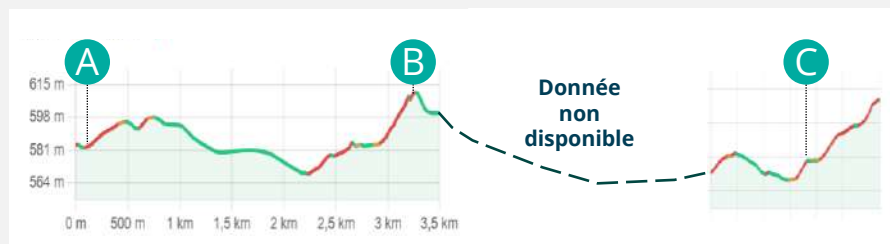
PRIORITE 2



CADRAGE

MOA	Rosiers d'Egletons		Chapelle-Spinasse	Egletons
A faire	- Franchissement RD142E et 1089 - Jalonnement sur route partagée	Jalonnement sur chemin forestier (vélo adapté nécessaire)	Jalonnement sur route partagée	- Franchissement RD16E6 - Jalonnement sur route partagée
Longueur	4,3 km	1,9 km	1km	900m
Prix itinéraire	1 Carrefour (A) : 2500€ - Jalonnement : 2000€ à 3000€	Jalonnement : 3000€ à 4000€	Jalonnement : 1000€	- Carrefour D16E6 : 2500€ - Jalonnement : 3000€ à 4000€

PROFIL



CONTEXTE

Moustier-Ventadour est atteignable en 15 minutes de VAE. L'objectif est de relier la commune (et son château, point touristique majeur du territoire) à la gare d'Egletons, que ça soit pour le quotidien ou pour les visiteurs du territoire.

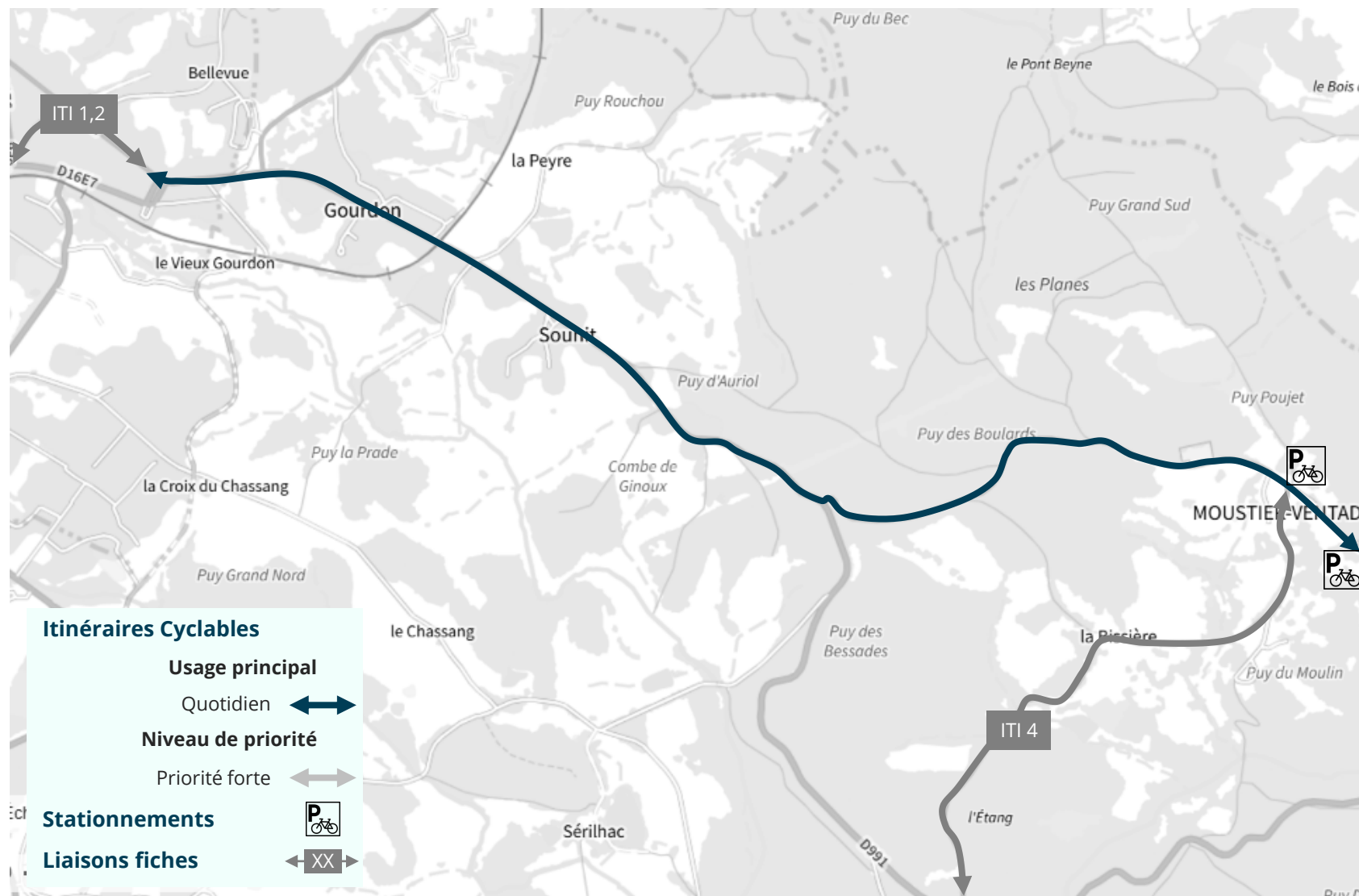
CADRAGE ITINERAIRE

	ITINERAIRE 3
Départ / Arrivée	Gare d'Egletons à Château de Ventadour (liaison fiches 1.2 et 4)
Temps de parcours	13 min. 4,4km
Collectivités concernées	Moustier-Ventadour : 95% Egletons : 5%
Prix itinéraire	~15 à 25k€
Durée déploiement	1 an

Ne pas oublier le stationnement – voir stratégie globale en page 16



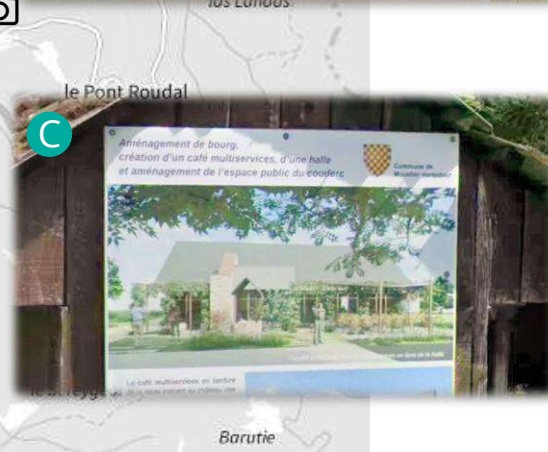
Cliquer ici
pour voir le détail de l'itinéraire, les
jalonnements et les stationnements proposés



CADRAGE

MOA	Moustier-Ventadour
A faire	Partage de voirie : - Passage en aire urbaine de Gourdon et Sounit (à valider avec le département) - Deux écluses – bypass vélo + passage à 30 km/h ponctuel à Sounit et Gourdon - Présignalisations RD991 (panneaux A21) en amont du carrefour vers Moustier pour alerter les voitures - Jalonnement sur route partagée
Longueur	4,4km
Prix itinéraire	- Jalonnement : 3000€ à 5000€ - 2 écluses by-pass vélo : 10 à 20k€ <i>A noter : coûts d'entretien voirie supplémentaire pour Moustier</i>

PROFIL



CONTEXTE

Le projet départemental des Voies Vertes Pâles a déployé un maillage traversant la CC VEM. Un lien entre Moustier et Lapleau n'est pas matérialisé à ce jour. Il s'agit de proposer d'intégrer cet itinéraire au réseau des VVP

CADRAGE ITINERAIRE

	ITINERAIRE 4
Départ / Arrivée	Lapleau à Moustier-Ventadour (liaison fiche 3)
Temps de parcours	50 minutes. 19km
Collectivités concernées	Lapleau : 22% St-Hilaire-Foissac : 34% Moustier-Ventadour : 44%
Prix itinéraire	~230 à 440k€
Durée déploiement	1 an si traitement RD16 sinon 6 mois

Ne pas oublier le stationnement – voir stratégie globale en page 16



Cliquer ici
pour voir le détail de l'itinéraire, les jalonnements et les
stationnements proposés

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
019-241900133-20260928-DEL-2026-122-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 05/10/2026
Publication : 07/10/2026



LAPLEAU A MOUSTIER – PROPOSITION DE VVP (2/2)

PRIORITE 2

CADRAGE

MOA	Lapleau	St-Hilaire	Moustier
A faire	- Sécuriser les modes actifs sur la RD16 (intersection Le Chassagnol) - Jalonnement sur route partagée	Jalonnement sur route partagée	Jalonnement sur route partagée
Longueur	4,2km	6,4km	8,4km
Prix itinéraire	- Intersection RD16 (A) : 220 à 420k€ (remblai moins cher / mur de soutènement) - Jalonnement : 5000€ à 7000€	Jalonnement : 4000€ à 6000€	Jalonnement : 3000€ à 5000€

PROFIL



MOUSTIER-VENTADOUR



Itinéraires Cyclables

Partage de voirie
(liens VVP)

Points durs

Sécurisation le long de la
RD16 – voir annexe 2

CONTEXTE

Champagnac-la-Noaille est positionné à proximité immédiate de la V89 (vagabonde), Voie Verte Pale et itinéraire de cyclotourisme majeur reliant Montluçon à Montauban. La commune est desservie par un café associatif, et des stationnements cyclables sont prévus. Il s'agit de relier le bourg, à cet aménagement.

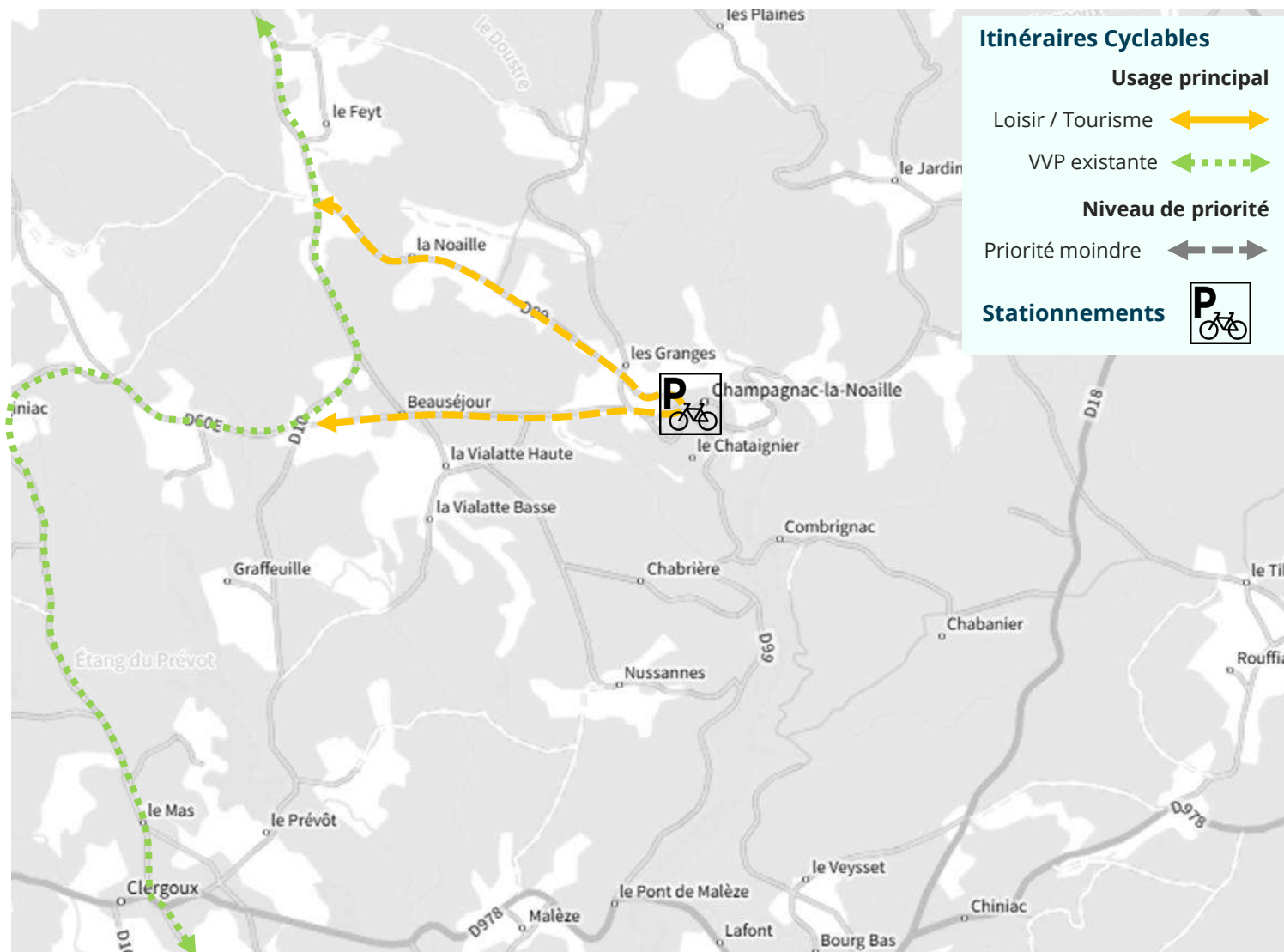
CADRAGE ITINERAIRE

	ITINERAIRE 5
Départ / Arrivée	Champagnac vers les VVP
Temps de parcours	17 min. 6km
Collectivités concernées	Champagnac-la-Noaille : 100 %
Prix itinéraire	~3000€ à 4000€
Durée déploiement	3 mois

Ne pas oublier le stationnement – voir stratégie globale en page 16



Cliquer ici
pour voir le détail de l'itinéraire, les
jalonnements et les stationnements proposés



CADRAGE

MOA	Champagnac
A faire	Jalonnement sur route partagée
Longueur	6km
Prix itinéraire	Jalonnement : 3000€ à 4000€

PROFIL CHAMPAGNAC



CONTEXTE

Meyrignac, avec son étang et l'hébergement du Domaine des Monédières, est une zone touristique important du territoire. L'objectif est de la relier à la VVP qui traverse la commune de Corrèze.

CADRAGE ITINERAIRE

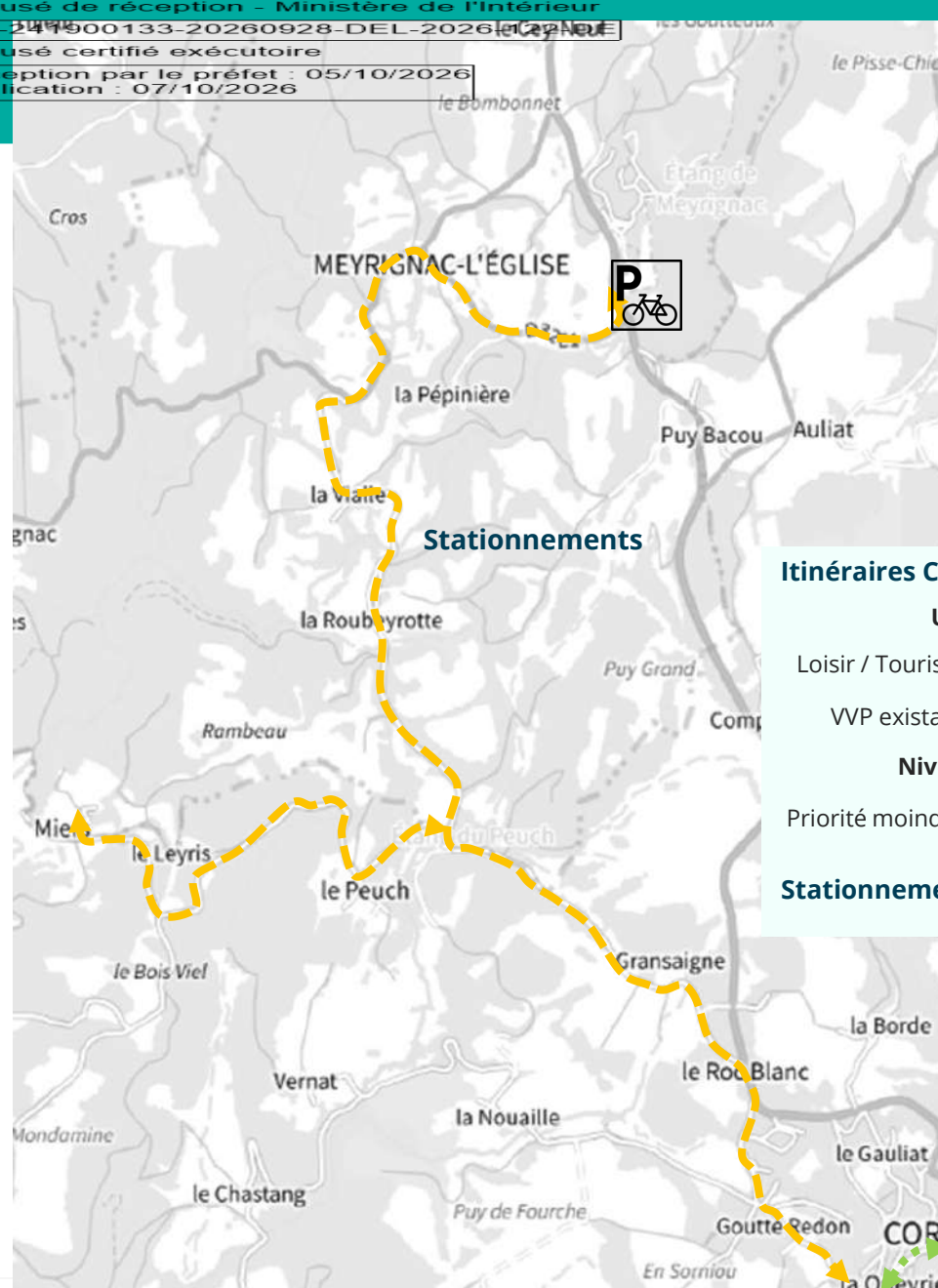
	ITINERAIRE 6
Départ / Arrivée	Etang de Meyrignac à Corrèze, par le Peuch
Temps de parcours	22 min. 8,3km
Collectivités concernées	Meyrignac : 100% (dans le territoire de la CCVEM)
Prix itinéraire	~4000€ à 5000€
Durée déploiement	6 mois

Ne pas oublier le stationnement – voir stratégie globale en page 16



Cliquer ici
pour voir le détail de l'itinéraire, les jalonnements et les
stationnements proposés

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
019-241900133-20260928-DEL-2026-12-2026
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 05/10/2026
Publication : 07/10/2026



Itinéraires Cyclables

Usage principal

Loisir / Tourisme

VVP existante

Niveau de priorité

Priorité moindre

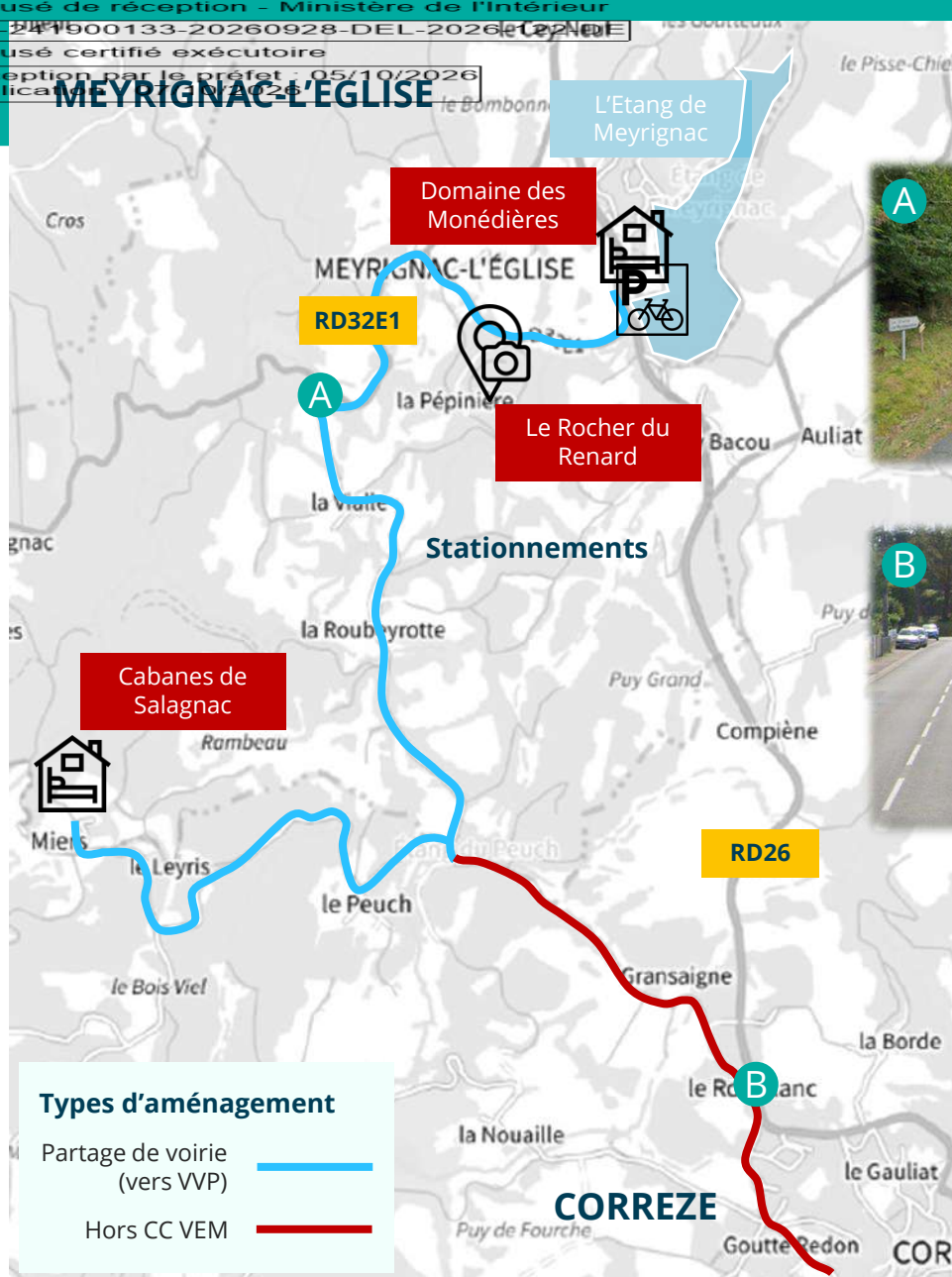
Stationnements



CADRAGE

MOA	Meyrignac
A faire	Jalonnement sur route partagée <i>Engager un échange avec Tulle Agglomération sur la création de l'itinéraire sur leur périmètre</i>
Longueur	5,4km
Prix itinéraire	Jalonnement : 4000€ à 5000€

PROFIL





ANNEXES – PLANS DE PRINCIPES



Soutenu par

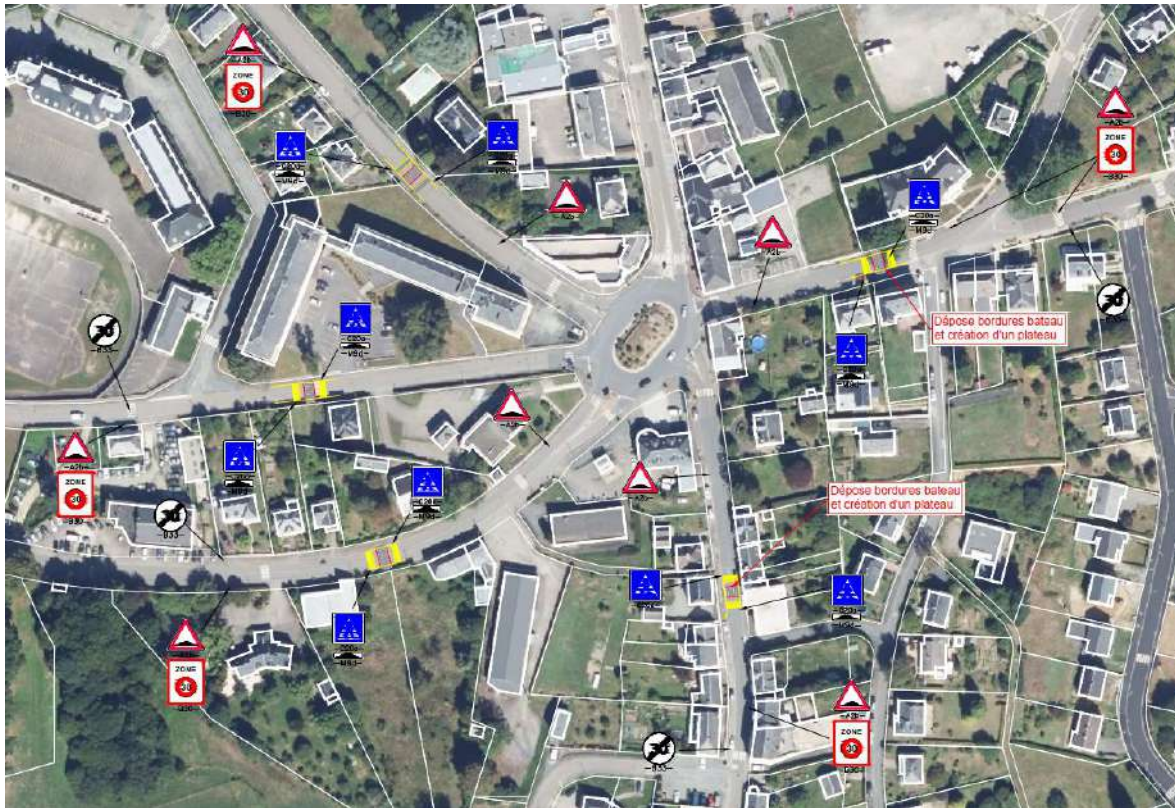


Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

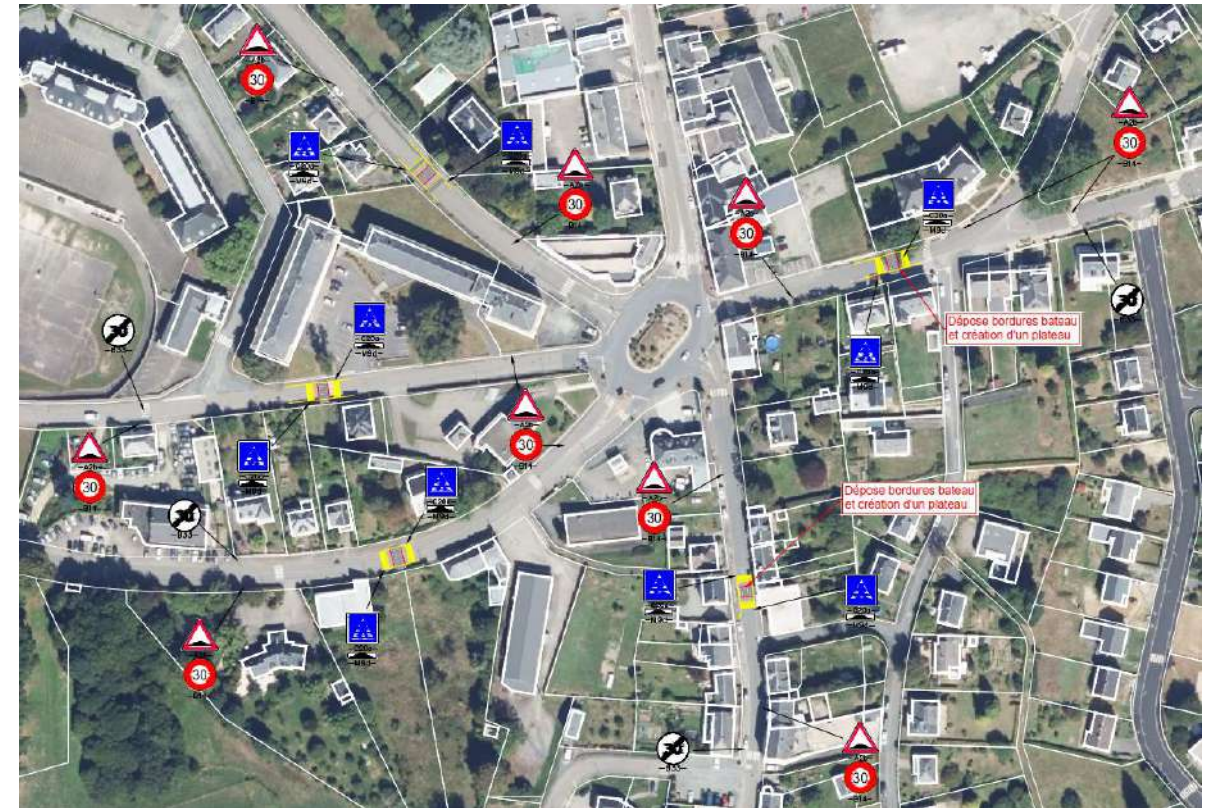
ANNEXE 1 - TRAITEMENT GIRATOIRE RD1089 (2 VARIANTES)

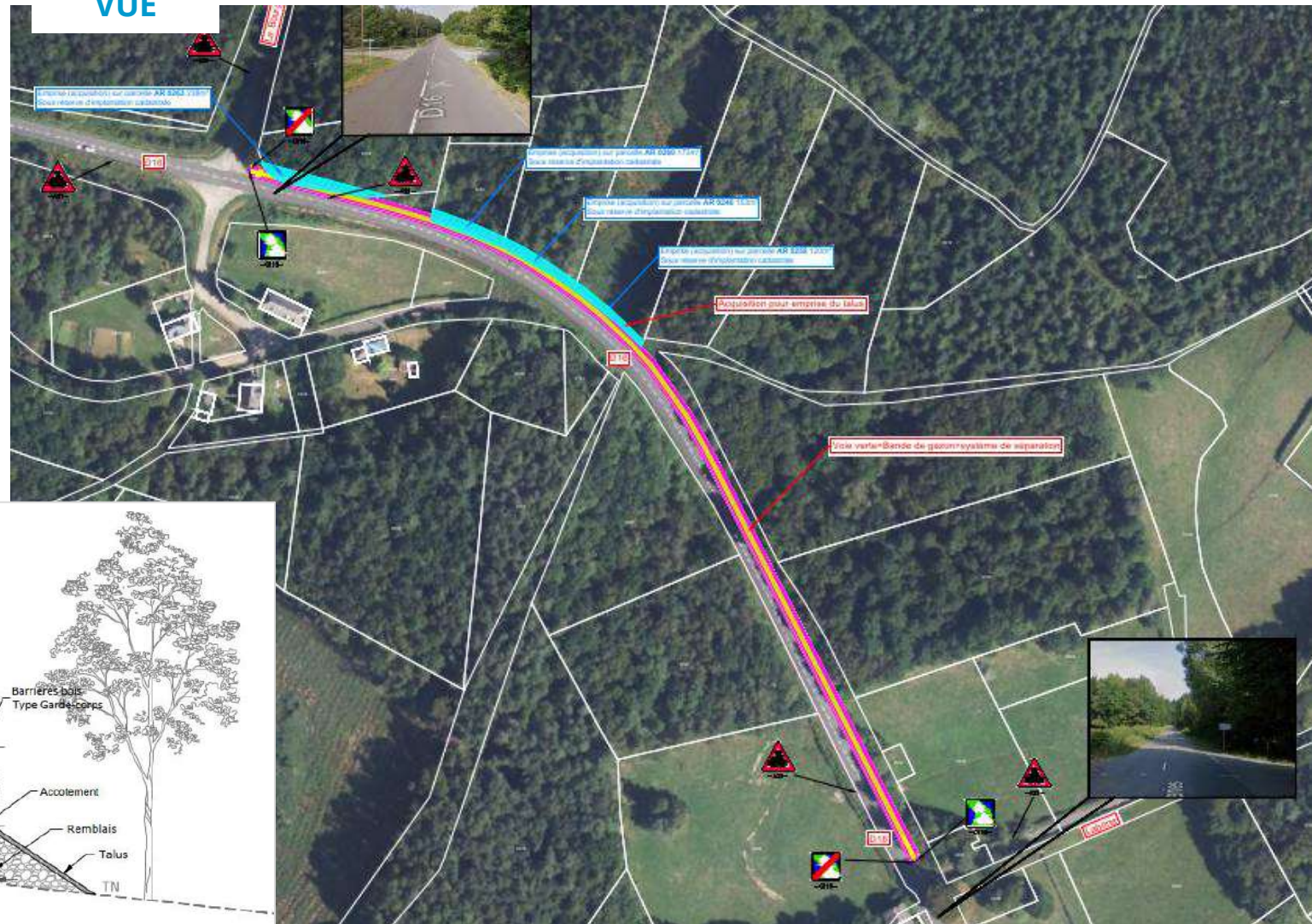
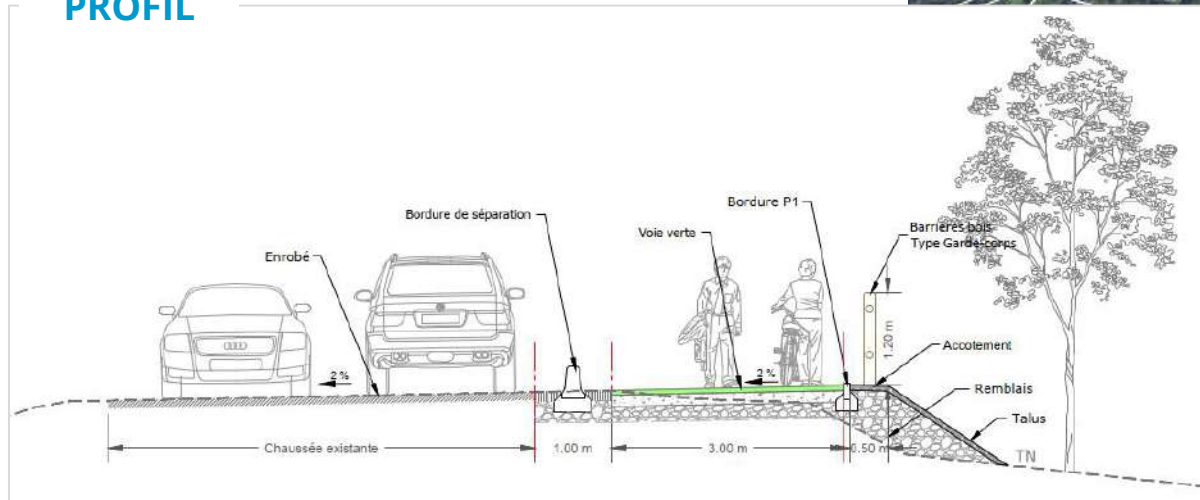
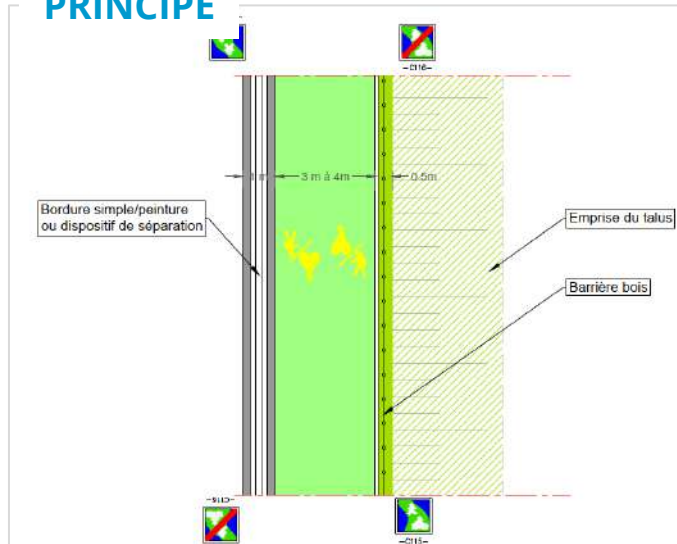
VARIANTE 1 : ZONE 30 autour du giratoire

+ Plus de lisibilité pour les automobilistes



VARIANTE 2 : passage à 30 km/h au niveau des ralentisseurs





ANNEXE 2 – TRAITEMENT RD16 – voie verte le long de la RD16 (2/2)

VUE SUD



VUE NORD





FIN DU DOCUMENT

Contact référent projet pour toute question :

CC VEM: Maxime LAMARQUE
pvd@cc-ventadour.fr / 06.30.21.30.61

EBULIS : Julien DESCAMPS
julien.d@ebulis.com / 06.98.27.77.98

