



Rapport de Diagnostic du PDU

6. La Mobilité Douce



Les modes doux regroupent les modes de déplacement non polluants, c'est-à-dire globalement la marche et la bicyclette, en opposition aux modes motorisés dits « durs » (voiture particulière, poids lourd, ...). Les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) sont intégrées dans le groupe des piétons.

Ces modes concernent des distances de déplacements entre 2 et 8 km.

Les deux roues motorisés (mobylette, scooter, ...) ne sont pas intégrés dans les modes doux, pas plus que les motos assimilées aux voitures particulières.

L'espace urbain actuel hérite d'un demi siècle d'aménagements qui ont accompagné le développement effréné de la voiture au détriment des piétons, des cyclistes, mais aussi des poussettes et des fauteuils roulants ...

Le PDU ayant un rôle pédagogique, il doit dans cette optique, encourager l'utilisation de modes de déplacements non polluants.

Enfin, les déplacements en modes doux, longtemps négligés, présentent un déficit caractérisé de données et d'informations concrètes. C'est donc sur la base de l'observation du territoire, de l'enquête auto administrée et de comptages que le diagnostic suivant a été réalisé.

6.1. Aménagements piétonniers et cheminements pour les Personnes à Mobilité Réduite

Préambule Le mode piéton concerne tout le monde puisque chaque individu est potentiellement, à un moment où un autre, un piéton.

La question des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est également primordiale dans la réflexion PDU, car au-delà des textes et des lois que nous aborderons plus loin, les aménagements d'espaces publics accessibles aux PMR apportent un gain de confort pour l'ensemble des piétons.

Les piétons et l'usage de la marche

La marche représente un mode à part entière, souvent combiné sur son itinéraire, avec un autre mode (voiture, transport public, ...)

Ce mode doit être favorisé sur les déplacements de moins de 3 km par des aménagements visant une certaine cohérence dans les cheminements en terme d'accessibilité, de lisibilité et de sécurité.

L'usage de la marche L'enquête de mobilité auto administrée (cf page 11) apporte quelques enseignements concernant les pratiques de la marche comme mode de déplacement, sur le territoire de la CAB.

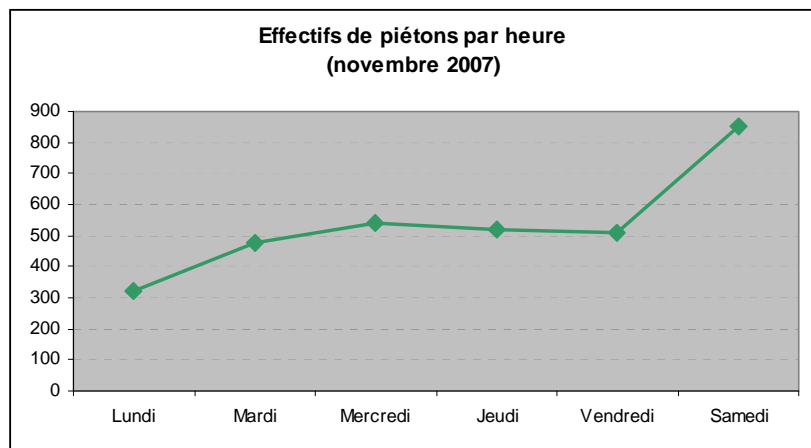
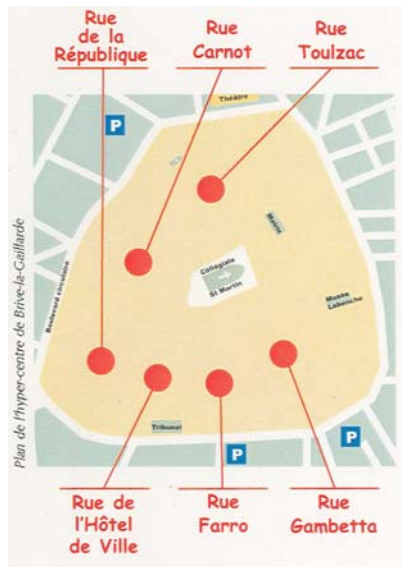
	marche	autres modes
Déplacements domicile travail	10%	90%
Déplacements scolaires	18,30%	82%
Déplacements autre que professionnels et scolaires	8,40%	92%

Source : Enquête de mobilité auto administrée / CAB / mai 2007

Ainsi, à l'échelle de l'échantillon considéré, la marche représente à peine 10% des modes de déplacements utilitaires en général, avec cependant un usage plus marqué chez les scolaires et dans l'hyper centre briviste.

Un comptage réalisé en 2007 par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays de Brive sur « les flux piétonniers dans l'hyper centre de Brive la Gaillarde » permet de compléter ces données.

Les relevés ont été réalisés du lundi 19 au vendredi 24 novembre 2007, en six points de comptage situés dans l'hyper centre de Brive.



Source : CCI de Brive - Etude sur « Les flux Piétonniers dans l'hyper centre de Brive – Comptage 2007 »

La fréquentation piétonne de l'hyper centre de Brive est plutôt élevée, avec une moyenne horaire de 536 piétons par heure et en particulier, une importante affluence les samedis après-midis avec une moyenne horaire atteignant les 1210 piétons à l'heure.

Les PMR : définition et réglementation

Un SDA Transports Un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) Transports est en cours de réalisation au sein de la CAB, et sera annexé, in fine, au PDU. Les chapitres ci-dessous sont extraits de ce Schéma d'Accessibilité.

Les PMR concernent qui ? Comme vu précédemment, les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) sont intégrées dans le groupe plus général des piétons.

Le terme de « Personne à Mobilité Réduite » a été adopté par le Parlement Européen afin d'aborder le handicap sous toutes ses formes, formes physiques ou motrices mais aussi formes sensorielles, intellectuelles ou psychiques. Le handicap peut être permanent ou occasionnel. Ainsi, la notion de Personne à Mobilité Réduite englobe :

- les personnes ayant une déficience motrice : fauteuil, canne, etc, ...
- les personnes souffrant de handicap sensoriel : auditif ou visuel,
- les déficients mentaux,
- les personnes encombrées : poussettes, femmes enceintes, ...
- les personnes ayant des difficultés d'expression orale.

La frise ci-dessous illustre la diversité des publics concernés par la notion de Personnes à Mobilité Réduite.



L'estimation de cette population est très difficile, tout individu pouvant être à un moment ou à un autre de sa vie considéré comme une personne à mobilité réduite.

Près de 40% de la population française déclarent subir au moins une déficience ou difficulté dans la vie quotidienne en raison d'un problème de santé. L'extrapolation de données nationales (issues d'enquêtes INSEE) sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Brive permet d'évaluer l'importance du sujet et le nombre de

personnes potentiellement concernées sur notre territoire à savoir plus de 30 000 personnes.

Déficiência par nature	part de la population française	Population française concernée (Source INSEE - 1999)	Extrapolation sur la population de la CAB (Source communes - mars 2008)
Déficiences intellectuelles exclusives	3%	1 722 300	2 341
Déficiences motrices exclusives	6%	3 444 600	4 682
Déficiences physiques autres que motrices	9%	5 166 900	7 023
Déficiences motrices et intellectuelles	2%	1 148 200	1 561
Déficiences physiques (sauf moteur) et intellectuelles	2%	1 148 200	1 561
Déficiences physiques et motrices	5%	2 870 500	3 902
Pluri-déficiences physiques (sauf moteur)	1%	574 100	780
Déficiência non précisée	11%	6 315 100	8 583
Déficiences	39%	22 389 900	30 432
Absence de déficiência	61%	35 020 100	47 598
Population totale	100%	57 410 000	78 030

Cependant, ces chiffres doivent être interprétés avec prudence, cette estimation ne donnant qu'une photographie de la situation à l'heure actuelle.

En effet, au regard des prévisions démographiques des 30 dernières années, les personnes à mobilité réduite qui représentent une minorité aujourd'hui vont devenir la majorité de demain car la proportion des personnes âgées, qui représente actuellement approximativement 20% de la population, devrait fortement s'accroître (en particulier, les personnes de plus de 80 ans).

Par ailleurs, les personnes âgées auront vraisemblablement une mobilité plus élevée que par le passé et donc, une demande en matière de transports publics notamment, plus importante.

Ainsi, **le fait de rendre accessible l'espace aux personnes à mobilité réduite ne doit pas être perçu comme une réponse à une minorité mais plutôt comme l'amélioration de l'accessibilité des espaces publics pour la majorité des individus.**

Cadre réglementaire

La loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » précise que dans un délai de 10 ans :

- la chaîne du déplacement (cadre bâti, voirie, aménagements des espaces publics, systèmes de transports et intermodalité) doit être organisée pour permettre son accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite,
- les services de transports collectifs doivent être accessibles, sauf cas d'impossibilité avérée où des moyens de transports adaptés doivent être mis en place.

Concertations

Dans le cadre de ce diagnostic préalable à l'élaboration du PDU, le thème de l'accessibilité des transports publics a été abordé une première fois, lors de l'atelier thématique « *transports collectifs, intermodalité et Plan de Déplacements Entreprise* » qui s'est déroulé le 3 juillet 2007. Parmi les partenaires invités à participer figuraient :

- l'association Corrézienne des personnes handicapées intellectuelles « les copains d'abord » ;
- l'association Valentin Hauey pour le bien des aveugles ;
- l'association des sourds et malentendants de la Corrèze ;
- l'association des paralysés de France.

Les principaux dysfonctionnements pour le cheminement piéton

Les constats suivants, listés sans aucune hiérarchisation, résultent des remarques des différents partenaires ou personnes associées, des participants aux ateliers thématique, mais aussi d'un repérage sur le terrain.

- la **sécurité** des cheminements piétons est un élément primordial. A ce titre, le chapitre 7 du présent rapport met en évidence la très forte vulnérabilité des modes doux en terme de sécurité routière et notamment des piétons, avec une part de 13,5% dans les accidents enregistrés entre 2002 et 2006.
- un **manque de continuité et d'aménagements spécifiques** pour les piétons, et en particulier pour les PMR : un travail important reste à faire sur l'ensemble de la CAB. Ainsi, les trottoirs ne sont pas adaptés ou/et régulièrement encombrés de mobilier ou de véhicules mal garés, les portails d'accès de certains squares ne sont pas assez larges pour les fauteuils roulants ...
- un **défaut d'entretien des trottoirs** entraînent de nombreuses ruptures de cheminement : revêtements chaotiques, largeur insuffisante ou encombrement des trottoirs (présence de mobilier urbain, d'arbres, extension de terrasse de café sur le domaine public, voiture en stationnement...).
- Une **détérioration accélérée des revêtements** de certaines voies piétonnes ou places, pavées notamment, du fait de la possibilité laissée aux automobiles de circuler ou stationner sur ce type de chaussées, par nature inadaptées) du fait du trafic de véhicules lourds type. Le déplacement pour les modes est ainsi rendu accidenté.
- la nécessité **d'améliorer l'accessibilité aux lieux d'interface** en matière de transport (gare et parkings) ou à proximité des grands générateurs (hôpital, centres commerciaux...).
- une signalétique insuffisante ou, au contraire, trop dense et donc illisible. La question de la **sigOnalétique** piétonne est aussi un élément clé des déplacements.
- des aménagements récents encore très orientés vers l'usage exclusif de l'automobile : le traitement de la traversée et des cheminements piétons dans les **centres bourgs** de l'agglomération comme dans l'hyper centre est crucial, tant en terme de sécurité que de développement des pratiques.
- une **utilisation de la voiture très peu contraignante en hyper centre** (capacité et tarification du stationnement, fluidité du trafic, plan de circulation peu contraignant, accès possible sur quasi toutes les rues, ...). Ce manque de contrainte n'encourage pas à l'utilisation de modes plus doux ou de transports collectifs. Le nombre important de voitures constitue donc un frein au développement de la circulation cycliste, piétonne ...
- les **difficultés** restent majeures pour les **handicapés sensoriels**. Les aménagements urbains actuels entravent toute autonomie pour les aveugles notamment.

Les photos suivantes ne constituent que des illustrations, de nombreux exemples peuvent être mis en évidence.



Un carrefour ayant un aspect très routier (Venarsal)



Les cheminements à proximité de grands générateurs, comme l'hôpital, doivent être améliorés (Devant l'hôpital à Brive)

Les initiatives et les projets en faveur du piéton et des PMR

Les espaces publics s'améliorent sur le plan de l'accessibilité comme par exemple dans le bourg de Malemort, d'Allasac ou dans l'aménagement de la Place du Civoire à Brive, ...

Le « *Pedibus* » est un système de ramassage scolaire à pied, visant à désengorger l'entrée des écoles et à sécuriser le parcours des enfants. Des parents bénévoles accueillent des enfants à des points d'arrêts déterminés et les accompagnent jusqu'à l'école. Ce type d'animation existe à Malemort depuis 2005 dans le cadre des semaines du développement durable. Une 1^{ère} ligne de Pedibus a été également créée sur Brive (école Louis Pons) en avril 2008.

Sur les trottoirs de Brive (1^{ère} ceinture de boulevards notamment) et Malemort (Quartier de la Grande Borie), l'implantation de passages piétons avec baquets et plaques podotactiles se généralise.

Une amélioration forte de la prise en compte des personnes à mobilité réduite sur les nouveaux aménagements dans certaines communes est notée par les personnes intéressées. La ville de Brive, par exemple, consulte régulièrement les associations concernées sur ses projets urbains. Cependant, les requêtes ne sont pas systématiquement prises en compte.



Traitement des traversées piétonnes avec rampe et distinction du revêtement au sol dans le centre de Malemort



Mise à niveau de l'ensemble de la place dans le centre d'Allasac : la suppression des marquages au sol rend l'automobiliste plus prudent et conscient de la présence d'autres usagers de l'espace public.

6.2. Les usages du vélo surtout orientés vers le loisir

Les grandes catégories d'usages du vélo et leurs attentes

Présentation Suite à la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), les PDU ont pour nouvelles priorités la sécurité routière et la maîtrise de la pollution. Ces nouveaux objectifs vont de pair avec le développement des modes doux dont fait partie le vélo.

La prise en compte de ce mode est d'autant plus important que l'agglomération de Brive, si elle présente un relief marqué dans toute sa partie Sud et Nord Est, reste accessible sur toute la vallée de la Corrèze et de la Vézère, à savoir sur une longueur d'environ 8 kilomètres.

La pratique du vélo et l'usage des modes doux ne sont pas homogènes. Les besoins d'un usager occasionnel ne sont naturellement pas les mêmes que ceux d'un cycliste sportif. Il convient donc, en préalable au diagnostic, de distinguer les différents usages du vélo et de mettre en évidence leurs attentes et leurs besoins.

On peut distinguer quatre grandes catégories d'usages du vélo :

- les déplacements à logique utilitaire,
- les déplacements scolaires,
- les déplacements de loisirs,
- le cyclotourisme et la pratique sportive.

Les déplacements à logique utilitaire

Il s'agit de l'ensemble des déplacements pour lesquels le vélo est utilisé comme un moyen de transport à part entière pour rejoindre une destination précise.

Les motifs de déplacements concernent les déplacements domicile-travail mais aussi les logiques de déplacements vers un centre de loisirs, le marché ou vers un pôle administratif.

Ces déplacements ne sont généralement pas très longs, de l'ordre de trois kilomètres. L'usager effectue son trajet en combinant trois facteurs :

- **rapidité du parcours** : il s'agit généralement du trajet le plus court mais l'arbitrage peut porter parfois sur le parcours le plus fluide possible (le démarrage est la phase la plus consommatrice d'énergie pour un cycliste),
- **sécurité** : l'utilisateur recherche au maximum des cheminements sécurisés, plus sa pratique évolue, plus il est à l'aise dans la cohabitation avec les autres véhicules. Les attentes sont aussi importantes pour tout ce qui concerne les logiques de stationnement.
- **limitation de l'effort** : le déplacement ne s'effectue pas dans une logique sportive, l'arbitrage sur le choix du parcours s'effectue essentiellement dans une recherche d'économie de l'effort, c'est-à-dire en identifiant le parcours le plus court et en évitant le cas échéant les zones à fort relief.

En terme d'aménagement, les attentes portent donc essentiellement sur le développement des bandes cyclables (ou voie de bus partagées) en milieu urbain, sur le développement de zones 30 dans les zones les plus denses et sur le développement de parkings vélos.

L'aménagement de pistes cyclables est à préconiser sur les axes les plus circulés.

Les déplacements

Pratique de déplacements très proche de la catégorie précédente, les déplacements scolaires doivent être distingués suivant qu'ils concernent l'accès à un établissement

scolaires élémentaire, où le trajet s'effectue en général accompagné d'un adulte, et l'accès vers les établissements secondaires où l'élève effectue son trajet de manière autonome.

Quelque soit le type de déplacement, le principal élément à prendre en compte pour les déplacements des jeunes est la **recherche de sécurité**. Le développement d'aménagements cyclables sécurisés (pistes cyclables, espaces réservés) est à développer pour favoriser cette pratique.

On note aujourd'hui, à Malemort par exemple, le développement d'initiative de Vélo-bus ou de Pédibus. Il s'agit de regroupements organisés d'élèves pour effectuer des trajets ensemble et en groupe vers les établissements.

Les loisirs Autre composante, la pratique du vélo loisirs peut être appelée à se développer sur le périmètre de la CAB.

La logique du déplacement est toute autre : le vélo devient à la fois un moyen de déplacement et un vecteur de loisirs en soi.

La pratique se fait généralement en famille sur des parcours de l'ordre de cinq à dix kilomètres.

Les principales attentes portent alors sur :

- **la sécurité** : le développement d'axes cyclables entièrement sécurisés en dehors de la circulation est à préconiser. La réalisation d'un détour ne présente pas de difficultés.
- **le cadre** : la pratique de loisirs s'accompagne forcément d'une recherche d'un cadre agréable pour pratiquer le vélo. A ce titre, la réalisation de la voie verte le long de la Corrèze et de la Vézère correspond tout à fait à ce type de pratique.

Le cyclotourisme ou la pratique sportive

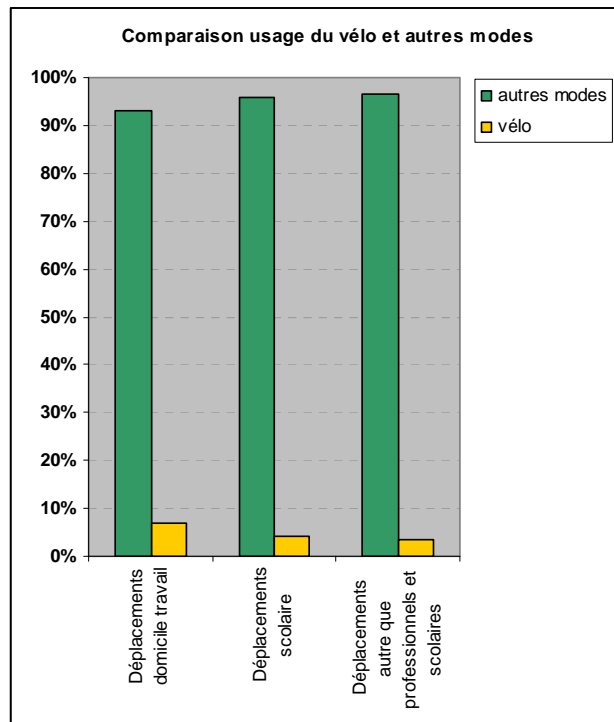
Dernière catégorie de cyclistes, les cyclotouristes ou les cycloportifs sont les usagers les plus réguliers et les plus expérimentés dans la pratique du vélo.

Parcourant des distances souvent supérieures à quatre-vingts kilomètres dans une journée, leur pratique ne se limitera pas au périmètre de la CAB.

Maîtrisant parfaitement la pratique du vélo dans les flux de circulation, les attentes portent plus spécifiquement sur deux points :

- **la sécurisation des zones accidentogènes** : il s'agit notamment des principales pénétrantes de l'agglomération et des zones de circulation rapide. Un entretien et un aménagement du bas côté, en bande multifonctionnelle, sont souvent suffisants.
- **la signalétique et le développement de services spécifiques** : pour les cyclotouristes, les besoins portent notamment sur l'identification de cheminements sécurisés et sur l'identification d'hébergements adaptés à leur pratique.

L'usage du vélo sur la CAB



Source : Enquête de mobilité auto administrée / CAB / mai 2007

Ce graphique met en évidence, de façon très nette, le faible engouement local pour l'usage du vélo.

Les freins invoqués lors de l'enquête de mobilité, réalisée en mai 2007, sont les suivants, l'absence d'aménagements étant le principal :

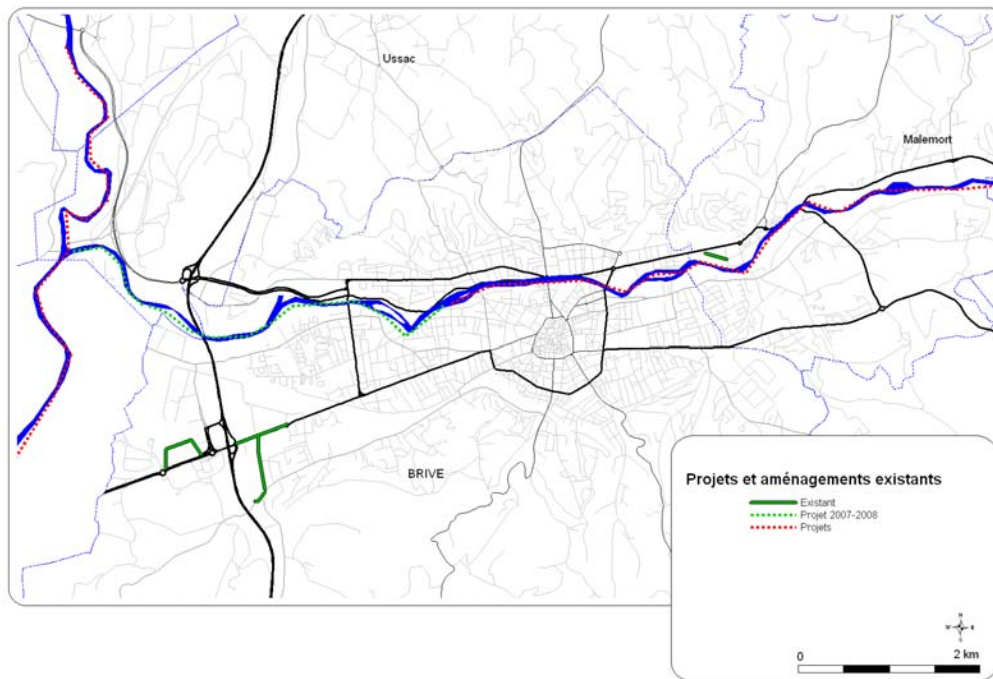
Pôle urbain	Freins par rang	Couronne périurbaine et rurale
Absence d'aménagement	1	Relief
Traitement des principaux axes	2	Absence d'aménagement
Météo	3	Manque de circuits
Relief	4	Météo
Manque de stationnement	5	Traitement des principaux axes

Source : Enquête de mobilité auto administrée / CAB / mai 2007

Les dysfonctionnements de l'offre cyclable

Comme évoqué précédemment, la **topographie** du Pôle Urbain de l'agglomération constitue une opportunité pour la pratique du vélo : le bassin s'étend en effet sur une zone plate de 8 kilomètres de long.

La carte et les photos suivantes donnent un aperçu du réseau cyclable sur le pôle urbain.



Source : Egis Mobilité – Inddigo - 2007



Piste cyclable, Avenue Jean-Charles Rivet



Bande cyclable, Avenue Dubayle

Cependant, de nombreux dysfonctionnements entravent le développement de l'usage du vélo. Les constats suivants sont issus d'un repérage terrain, mais aussi des remarques des différents partenaires et des participants aux ateliers thématiques :

- en matière de **sécurité routière**, comme pour les piétons, les cyclistes sont très vulnérables, avec une représentation de 6% des accidents de la circulation à l'échelle de l'agglomération entre 2002 et 2006.
- **des aménagements cyclables en discontinu** (cf carte suivante) sur le périmètre de la CAB avec
- sur Brive : sur la RD 1089, sur le Parc d'Entreprises de Brive Ouest, route de Bordeaux, avenue Ribot, à proximité de la Roseraie, ...,
- sur Malemort : une bande cyclable est matérialisée sur la rue de Corrèze.
- **l'absence d'aménagements** au niveau des ronds-points et la difficulté de franchissements des ouvrages.

- le **traitement hétérogène des voies cyclables, sans unité**, avec des revêtements rendant la pratique difficile voire dangereuse (présence de gravillons sur les pistes cyclables ou bas côtés, conséquente à l'entretien des voies de circulation automobile).
- la **question des contresens** cyclables devrait être envisagée sur certaines rues de Brive.
- un **manque de jalonnement** spécifique.
- une **offre en stationnement vélos** très insuffisante sur l'ensemble de l'agglomération et notamment au centre de Brive entraînant ainsi un risque fort de vol et des conflits d'usage du fait de l'obligation pour les cyclistes de stationner leur vélo sur les trottoirs.
- **l'interdiction de la pratique du vélo dans les zones piétonnes** où une tolérance pourrait être envisagée.

Les initiatives et projets en faveur du vélo

Les aménagements en cours et les projets → La **réalisation d'une voie verte est en cours** le long des berges de la Corrèze et de la Vézère entre Dampniat et Saint Pantaléon de Larche et, entre Dampniat et St Viance. Une première section de 6 kilomètres a été réalisée entre 2007 et 2008 entre L'île de Roi et les Ponts de Granges à Saint Pantaléon.

La **vocation première** de cet aménagement reste le **loisir**. Il pourrait constituer une colonne vertébrale intéressante en matière de réseau piéton et cyclable à l'échelle de l'agglomération à condition que des jonctions transversales soient aménagées vers les principaux pôles générateurs de déplacements (entreprises, écoles, équipements sportifs, centre hospitalier ...). Ainsi :

- la voie verte pourrait être considérée comme une artère cyclable et piétonne d'irrigation de l'ensemble de l'agglomération, et à ce titre s'intégrer dans une réflexion générale de déplacement,
- l'aménagement devrait veiller à dissuader les deux-roues motorisés d'emprunter cette voie, sachant que le facteur le plus dissuasif reste l'usage intensif, cycliste et piéton,
- les différentes plaines des jeux pourraient être reliées entre elles par la Voie Verte,
- de la même façon, des liaisons vers le plan d'eau de Chasteaux et le futur Centre Nautique devraient être réalisées,
- le projet de voie verte devrait être rattaché aux circuits Véloroute du Département ou de la Région.

→ Sur Malemort, le **projet de requalification de la RD 1089 sur Malemort** (suite à la mise en service du contournement nord) devrait donner une place prépondérante aux transports publics et aux modes doux, de Beau Rivage au giratoire de la Zone du Moulin :

- la passerelle de Beau Rivage pourrait être réservée à la traversée de la Corrèze pour les piétons et les cyclistes, et permettrait de rejoindre le Parc des Sports, puis Dampniat,
- l'aménagement d'une piste cyclable est possible depuis l'arrière du centre commercial Géant Casino et du Dojo de Malemort, 90% du tracé appartenant à la commune de Malemort,
- le franchissement de Malemort en modes doux serait ainsi rendu possible.

→ Sur **Malemort également**, l'aménagement récent de la rue Pasteur prend en compte les vélos (à l'exception de la traversée du Pont Pasteur, trop étroit).

→ Une **généralisation progressive** dans les centres-bourgs et aux abords des établissements scolaires, de zones 30.

→ Des **aires de stationnements** sont à prévoir.

→ Les **axes à traiter en priorité** sont :

- une à plusieurs transversales est-ouest de l'agglomération, en continue,
- le traitement d'au moins une traversée Nord-Sud de la Corrèze, en réservant par exemple un pont ou une passerelle,
- le traitement des boulevards de Brive,
- les accès aux établissements scolaires.

→ Enfin, pour une plus grande efficacité et de cohérence, un **schéma des pistes cyclables** reste indispensable à l'échelle de l'agglomération, et avant toute initiative.

6.3. Des éléments en faveur des modes doux ...

Les principaux générateurs de déplacements

L'analyse de la localisation des principaux générateurs peut permettre de hiérarchiser et de cibler les secteurs nécessitant l'amélioration des cheminements doux et la réalisation d'aménagements cyclables.

Pour détailler l'analyse, nous avons successivement distingué les établissements suivants :

- **les établissements scolaires** : logique de desserte de proximité et de sécurisation maximum des cheminements doux dans un rayon d'environ un kilomètre.
- **les autres générateurs de déplacements** (commerces de proximité, services publics) dans une logique de déplacements utilitaires et dans un rayon similaire d'environ 300 mètres pour les piétons et d'un kilomètre pour les cyclistes.
- **les pôles d'emploi** où la logique utilitaire est prédominante. Les attentes portent davantage sur des aménagements sécurisant la pratique sur les principaux axes.

Générateurs scolaires Sur Brive, les implantations des différents établissements dans la vallée de la Corrèze et globalement sur la commune justifient un traitement sur l'ensemble du centre-ville et sur les quartiers proches, Grande Borie, Louis Pons, Estavel, La Bouvie....

Dans les autres communes, l'accessibilité piétonne et cyclable peut se limiter à un périmètre plus restreint d'environ un kilomètre aux abords des établissements.

Les autres générateurs de proximité On constate encore une fois que l'essentiel des équipements se concentre dans un périmètre de Brive et Malemort et plus précisément :

- sur un axe Ouest-Est, entre le boulevard Jean Moulin à Brive et le Pont Pasteur à Malemort,
- sur un axe Nord-Sud, entre le boulevard du Docteur Veilhac et le boulevard Brune.

Dans ce périmètre et pour répondre à une pratique plus sécurisée du vélo, il semble important d'équiper la majorité des principaux axes d'équipements cyclables de type bande ou voie bus partagée.

Les boulevards autour de Brive permettant la distribution des flux dans toutes les directions devraient être traités en priorité.

Dans les autres communes, le traitement des centres- bourgs paraît suffisant.

Les zones d'emplois Il existe deux zones de concentration autour de l'échangeur de l'autoroute A 20 et de l'actuel aéroport de Brive Laroche et dans le secteur de la zone d'activité de Brive Est.

Dans ces zones, les besoins en cheminement piétons et cyclables sont souvent plus légers. Il s'agit en priorité :

- pour les cheminements piétons, de permettre de manière confortable de relier les entreprises aux arrêts de bus,
- pour les cheminements cyclistes, de traiter en priorité les voies d'accès

(sur un modèle similaire au boulevard Jean-Charles Rivet).

Les conditions d'accessibilité des différentes zones ont été détaillées dans le chapitre relatif aux déplacements domicile-travail (cf page 44 du présent rapport). Le tableau ci-dessous permet de faire un rappel concernant les modes doux.

ACCESSIBILITES DES ZONES D'EMPLOIS POUR LES MODES DOUX		
Zones	Caractéristiques de la zone	Accessibilité pour les modes doux (vélos, marche, ...)
Brive Ouest	en plein développement - commerces services et industries	pistes cyclables de l'avenue Rivet correspondant bien aux attentes des actifs. Mais, absence de continuité du réseau, usage difficile
		possibilité de rejoindre le centre de Brive via la future Voie Verte
Estavel - Bouygues	industries	quartier non équipé de piste cyclable
		possibilité pour les cyclistes d'emprunter la future voie verte à condition que le traitement de l'aménagement intègre cette dimension utilitaire
Boulevards	2 200 emplois, nombreuses entreprises de services	un traitement récent des boulevards facilite la circulation piétonne malgré de nouveaux stationnements - cycliste toujours oublié
Hypercentr	essentiellement services publics	sécurisation des cheminements piétons : zones 30 et autres voies de circulation apaisée, surtout sur les axes principaux d'accès au centre-ville
Brive Est	industries	aucun aménagement cyclable sur ce secteur
Rive Droite	concentration de l'essentiel de l'emploi autour de l'hôpital	cheminements piétons et pratique du vélo rendus très difficiles par la pression du stationnement et l'absence d'aménagement
Malemort	secteur très fortement industriel	pas d'aménagements cyclables sur ce secteur.

La dimension loisirs dans les modes doux

De nombreux itinéraires de randonnées sillonnent l'agglomération de Brive. Ils sont notamment répertoriés dans la brochure « *Carte de randonnée* » éditée par l'Office de Tourisme de Brive-la-Gaillarde et son Pays.

Des circuits sont identifiés dans chaque commune et font l'objet d'une signalétique et d'un jalonnement spécifiques.



Panneau de jalonnement à Dampniat



Panneau d'information

Une grande boucle GRP reliant les différentes communes est ouverte à la circulation des Vélos Tout Terrain (VTT).

Concernant la pratique de loisirs à vélo et du cyclotourisme, le projet de voie verte sur les berges des rivières s'inscrit exactement dans cette démarche et permettra aux habitants de Brive et Malemort de pouvoir rejoindre directement l'ensemble des circuits de découverte du territoire.

A partir de cette voie verte, plusieurs axes pourraient être développés en boucle ou en variante vers des points clés du territoire. Ces itinéraires ne nécessitent pas forcément d'être réalisés en site propre mais peuvent se limiter à l'emprunt de routes calmes (avec un minimum de signalisation pour prévenir de la présence de cyclistes).

Il pourrait s'agir :

- de la création d'un axe vers Turenne, en suivant grossièrement le tracé de la voie ferrée,
- de l'aménagement d'un axe à partir de Saint Pantaléon vers le Lac du Causse,
- du prolongement au Nord de St Viance de la voie verte par une véloroute pour rejoindre Objat ou Allasac,
- à l'est, du prolongement vers Aubazine et vers Tulle.

Synthèse

Les atouts

- Une **offre** de randonnée et balade VTT **conséquente et homogène** sur le territoire.
- Un **projet structurant** le long de la Corrèze et de la Vézère, la **Voie Verte**. Cette voie, dans sa section urbaine, pourrait concilier pratique de loisirs et pratique utilitaire, à condition d'aménagements en ce sens (jonction aux pôles générateurs, intégration dans un schéma global de déplacement).
- Une **concentration** de la grande majorité des générateurs, de la population et des emplois dans les vallées de la Corrèze et de la Vézère, où le relief reste peu marqué.
- Un **pôle urbain** de taille raisonnable de l'ordre de **8 kilomètres** dans sa traversée Est-ouest.
- Des **efforts** constatés pour faciliter les **cheminements des personnes à mobilité réduite** dans les centres villes de Brive et Malemort et dans la majorité des centres bourgs.

Les faiblesses

- Un **relief** parfois **contraignant** dans les communes de l'Est de l'agglomération.
- **Peu d'aménagements** existants et d'importantes **discontinuités** entre les réseaux.
- Des secteurs très **difficiles d'accès** de part les cheminements piétons mal entretenus et inadaptés : hôpital, gare, ...
- Des **pratiques de stationnement illicites** qui gênent et découragent très clairement la pratique de la marche et impliquent des comportements accidentogènes (nécessité d'emprunter la voirie routière,...).
- Un **plan de jalonnement** insuffisant et inadapté.