

PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

Schéma Directeur des Mobilités Actives

Focus Aubusson

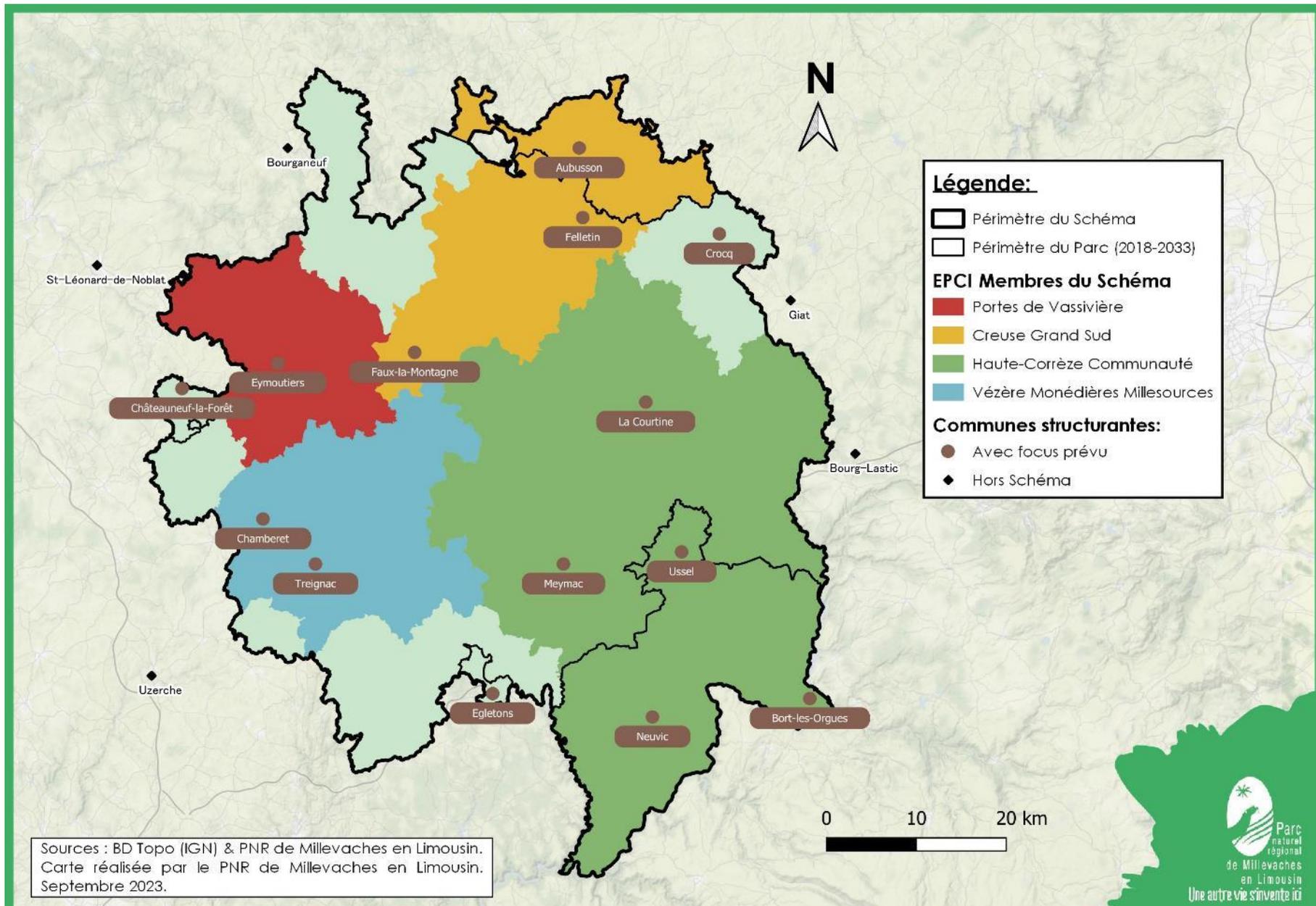


Une autre vie s'invente ici

LE SCHÉMA ET SES ENJEUX



PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



PROPOS INTRODUCTIF SUR LA MÉTHODE

La ville du 1/4 d'heure



La ville du Quart d'heure est un concept d'urbanisme. Il guide les grandes métropoles françaises dans leur démarche pour favoriser une vie de quartier. L'idée est que l'on retrouve l'essentiel à 15 minutes à pied ou à vélo de chez soi : services, loisirs, commerces, culture, école, etc...

Le diagnostic du Schéma Directeur des Mobilités Actives relève que cette proximité est aussi réelle dans notre territoire. Ça ne concerne ni tout le monde, ni tous nos besoins mais il existe bien une vie locale, potentiellement favorable à la marche et au vélo.

C'est ce concept de quart d'heure de déplacement à pied ou à vélo qui servira de référence pour déterminer l'acceptabilité du temps de trajet à pied et à vélo. Seule exception, les trajets domicile-travail où la tolérance des français est plutôt d'une demi-heure par trajet aller depuis les années 1960 (Cf thèse d'Aurélien Bigo sur la décarbonation de la mobilité en France).

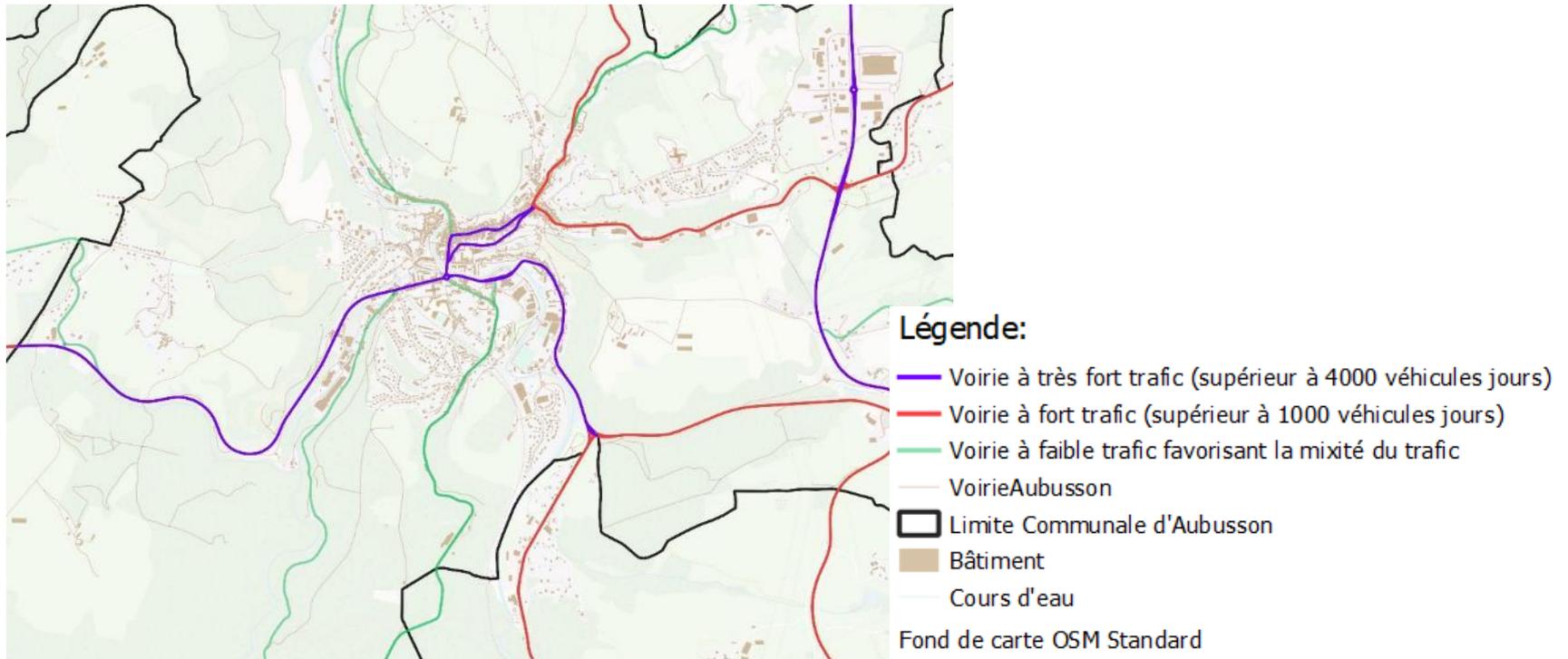
AUBUSSON



CARTE NEUTRE

Les diapositives suivantes reprennent les principaux pôles et équipements qui sont susceptibles de générer des déplacements à l'échelle locale (en lien avec le concept de ville du Quart d'heure vu plus haut).

Les données utilisées sont issues du fichier Equipement de l'Insee (Institut National de la Statistique et des Etudes Économiques) et des comptages routiers départementaux. Les données ne sont pas toujours correctes ou à jour mais donnent les ordres de grandeur. Il ne faut pas hésiter à faire des retours concernant des données manquantes ou erronées.



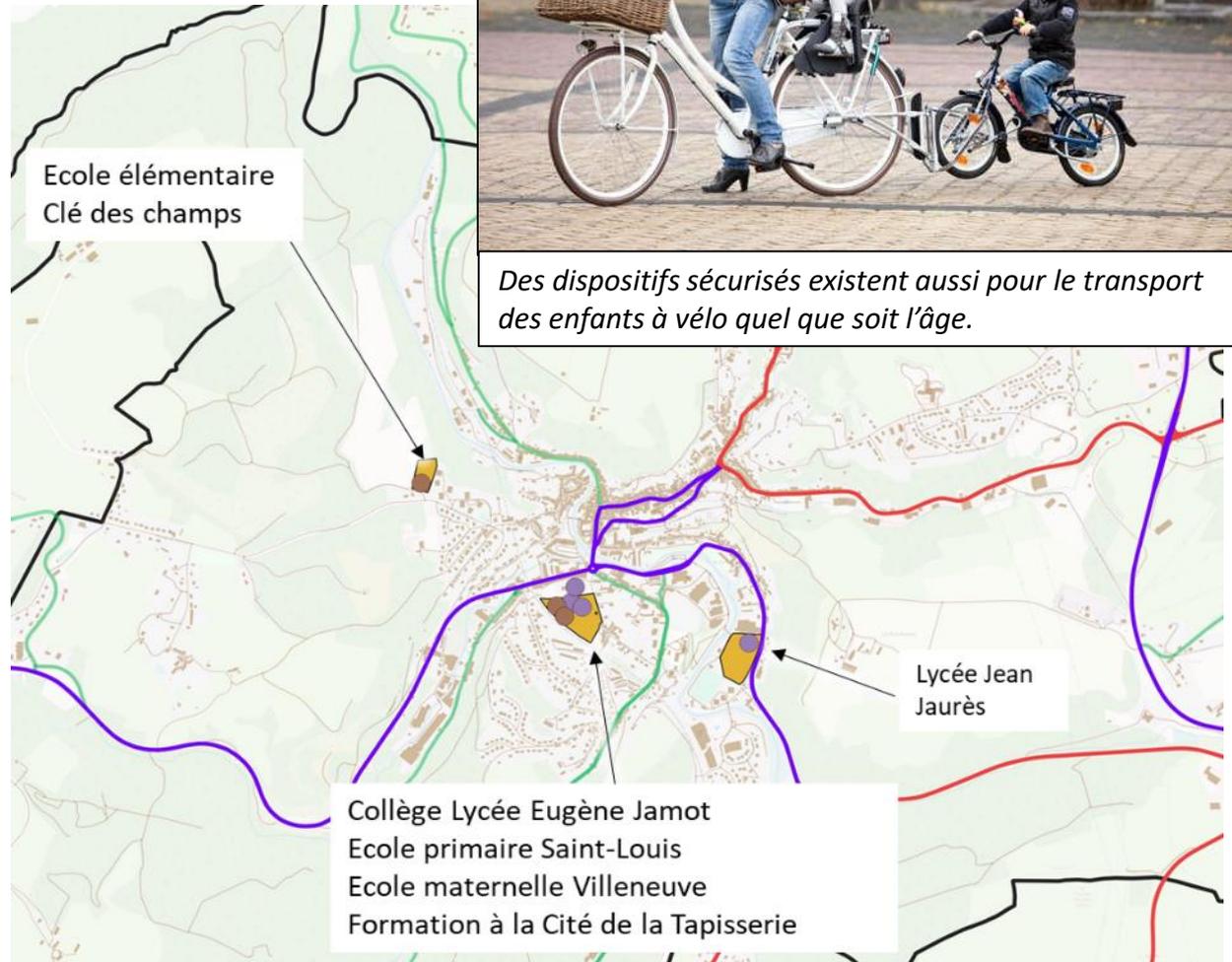
PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

LES LIEUX D'ENSEIGNEMENT

Sur cette carte, on retrouve les principaux lieux d'enseignement d'Aubusson.

Le pôle scolaire du collège, des écoles et de la Cité de la Tapisserie fait l'objet d'une zone 30. La voirie à proximité de l'école La clé des champs est également limitée à 30 km/h.

Le lycée Jean Jaurès devrait disposer via le projet de la coulée verte d'une connexion sécurisée vers le centre d'Aubusson.



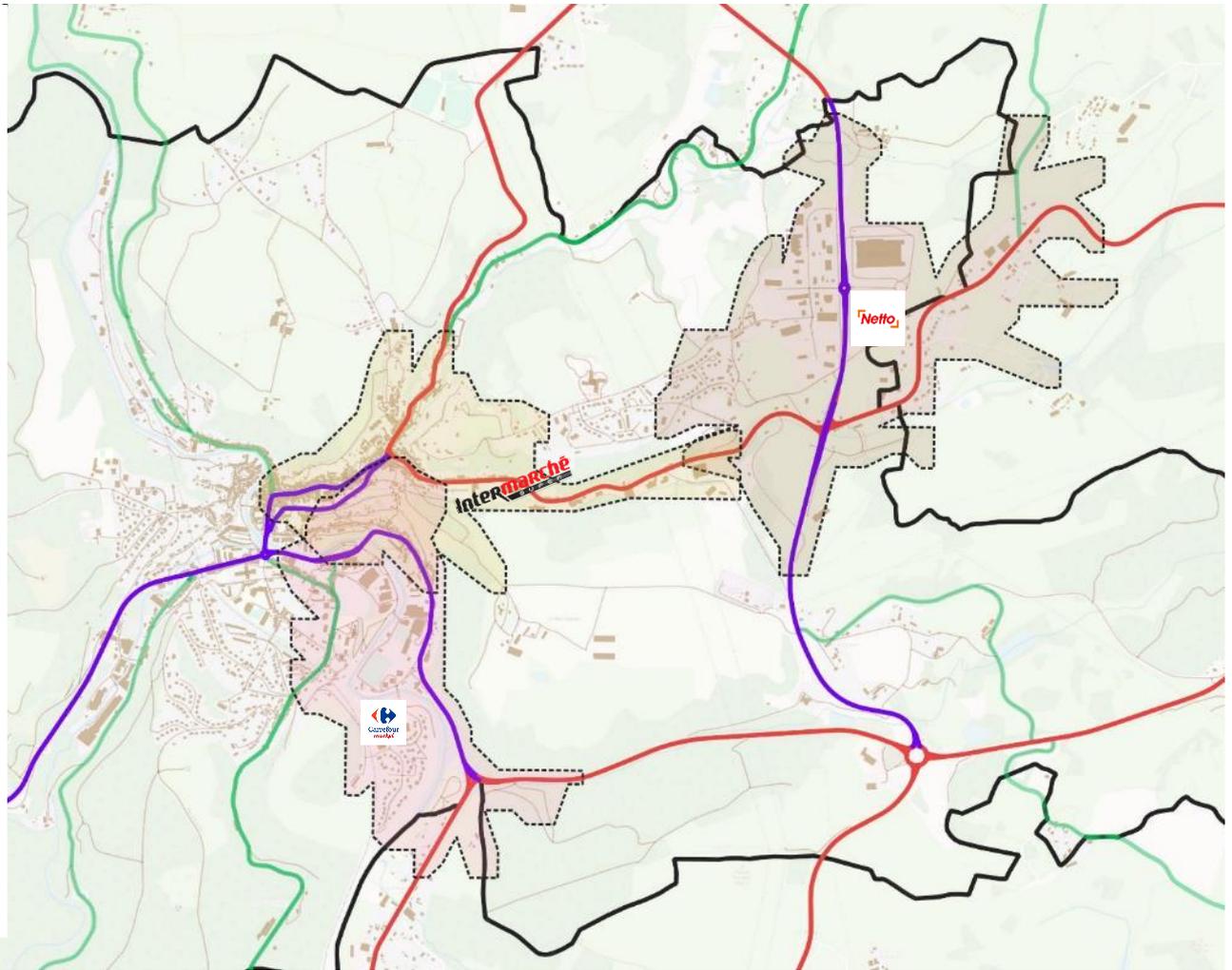
SUPERMARCHÉ

Les zones de couleurs pâles délimitées par des traits pointillés noirs sont des isochrones à partir des trois supermarchés de la commune. Elles indiquent, l'accessibilité en 15 minutes à pied depuis ces établissements.

En croisant cette zone avec les données de carroyage Insee, on obtient le nombre d'habitants positionnés à l'intérieur d'un périmètre :

- 335 personnes habitent à 15 minutes à pied du Netto,
- 1258 personnes habitent à 15 minutes d'Intermarché,
- 1086 personnes habitent à 15 minutes de Carrefour.

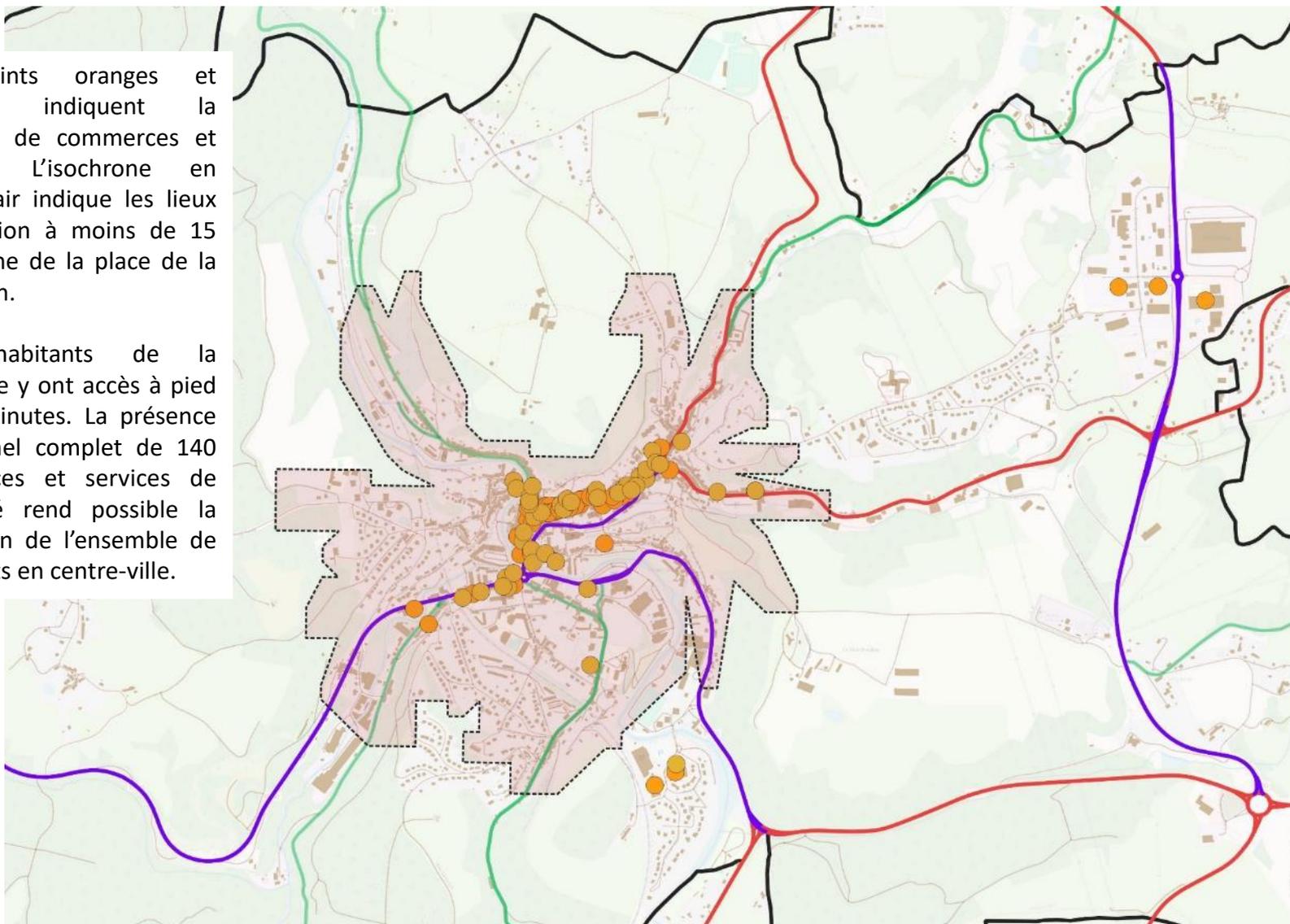
Le projet de déménagement du supermarché Intermarché à proximité du Netto priverait le centre-ville de la commune d'un tel commerce accessible à pied.



COMMERCES ET SERVICES EN TOUT GENRE

Les points oranges et marrons indiquent la présence de commerces et services. L'isochrone en rouge clair indique les lieux d'habitation à moins de 15 de marche de la place de la Libération.

2455 habitants de la commune y ont accès à pied en 15 minutes. La présence d'un panel complet de 140 commerces et services de proximité rend possible la réalisation de l'ensemble de ces achats en centre-ville.

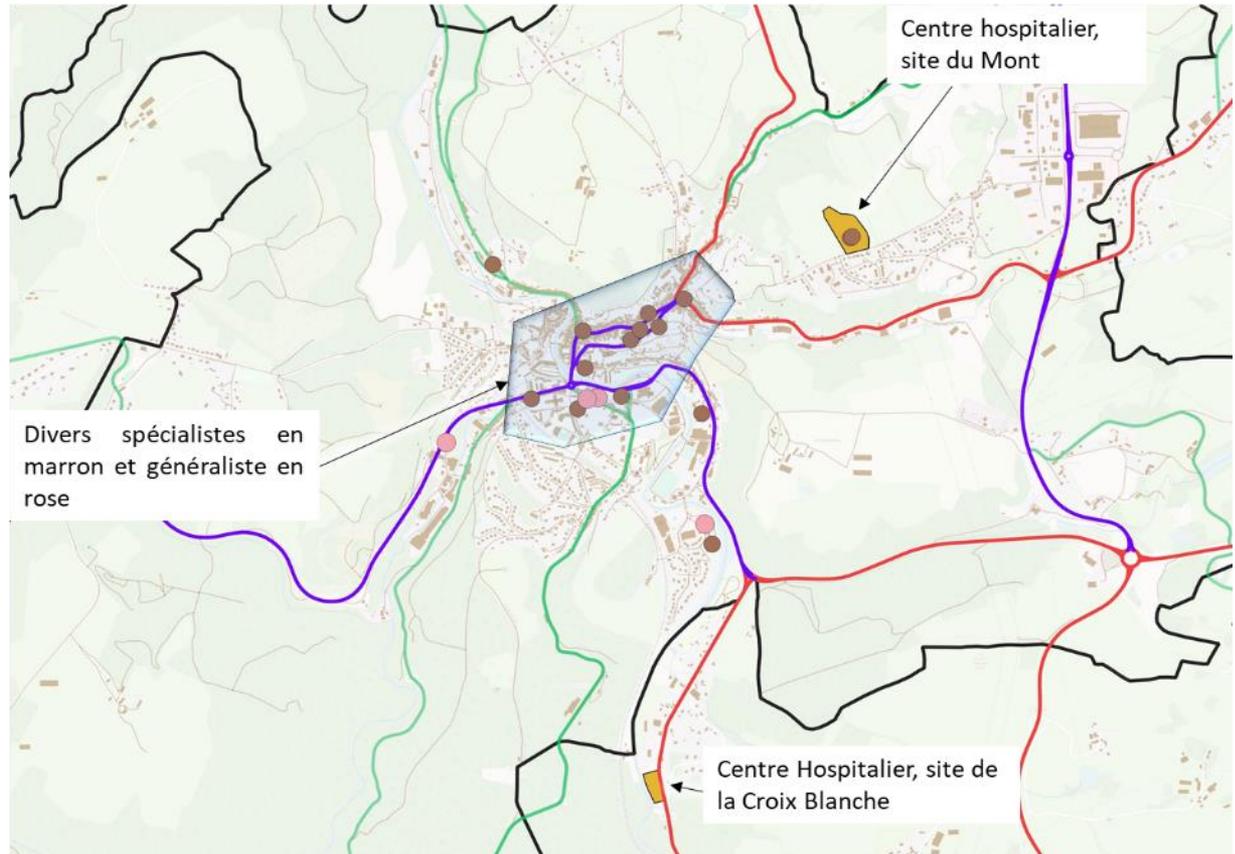


SERVICES DE SANTÉ

Les services de santé à Aubusson se répartissent en trois sites :

- Les services de santé des médecins généralistes, spécialistes et des infirmières se retrouvent dans le centre.
- Le centre hospitalier du Mont.
- Le centre hospitalier de la Croix Blanche (sur la commune de Moutier-Rozeille mais à proximité immédiate d'Aubusson).

Un projet de regroupement du centre hospitalier sur le site du Mont est en cours. L'Ehpad Saint Julien (voir carte emploi) y sera également greffé. Cette zone n'est pas pour l'instant accessible ni en transport en commun, ni à vélo (pour les salariés). L'enjeu de proposer un itinéraire vélo pour pouvoir s'y rendre est très fort car cela en fera un pôle d'emploi majeur de la commune. Le centre hospitalier est effectivement déjà le premier employeur de la commune. De plus, cet espace est enclavé et risque de générer des nuisances liées à une circulation automobile croissante.



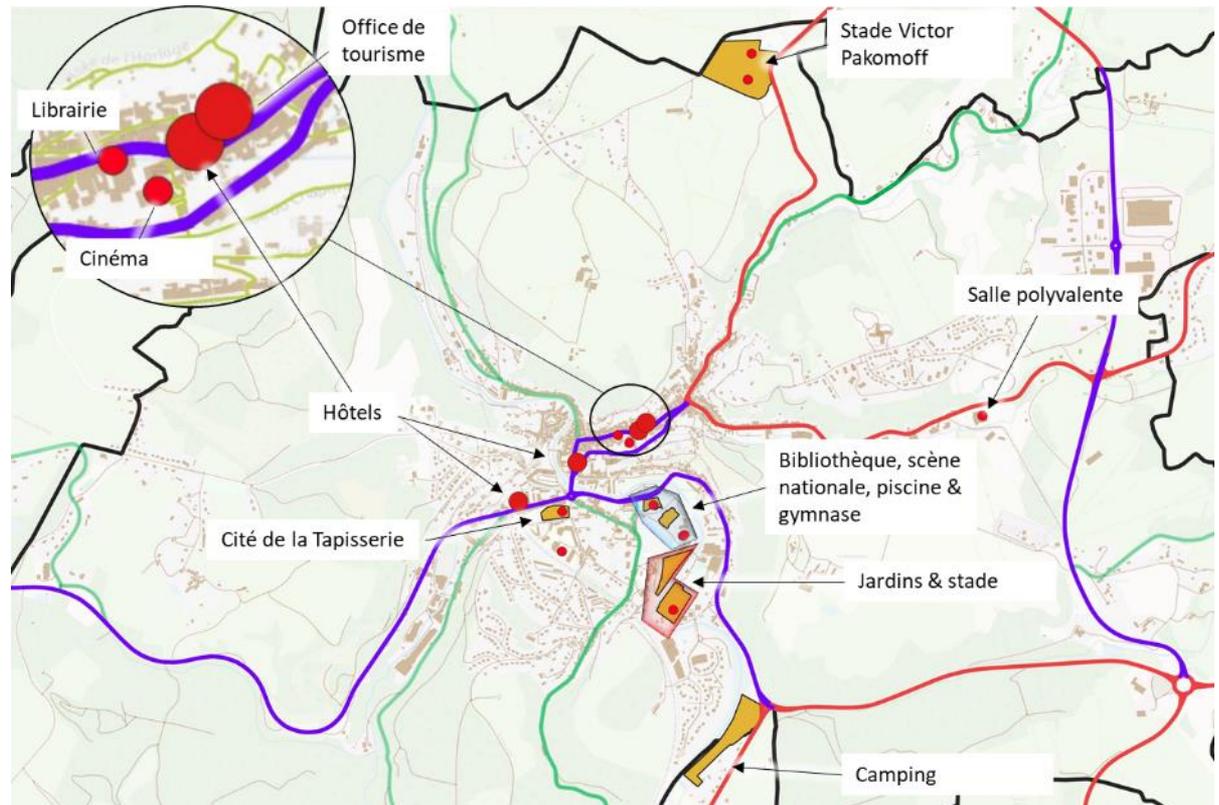
CULTURE SPORT LOISIR TOURISME (ET DONC EMPLOI)

Aubusson dispose de services culture, sport, loisirs et tourisme dans son centre-ville et à sa proximité :

- Dans la Grande rue et la rue des déportés avec le cinéma, la librairie, deux hôtels et l'office de tourisme.
- Au bout de la rue des déportés, on retrouve la Cité de la Tapisserie et un hôtel à proximité.
- Le long de l'allée Jean marie Couturier, on retrouve de grands complexes sportifs et culturels. Un espace de déambulation le long de la Creuse reliera l'ensemble de ces infrastructures par une coulée verte piétonne.

Plus excentrés, on retrouve :

- Le stade Victor Pakomoff, la salle polyvalente et le camping.

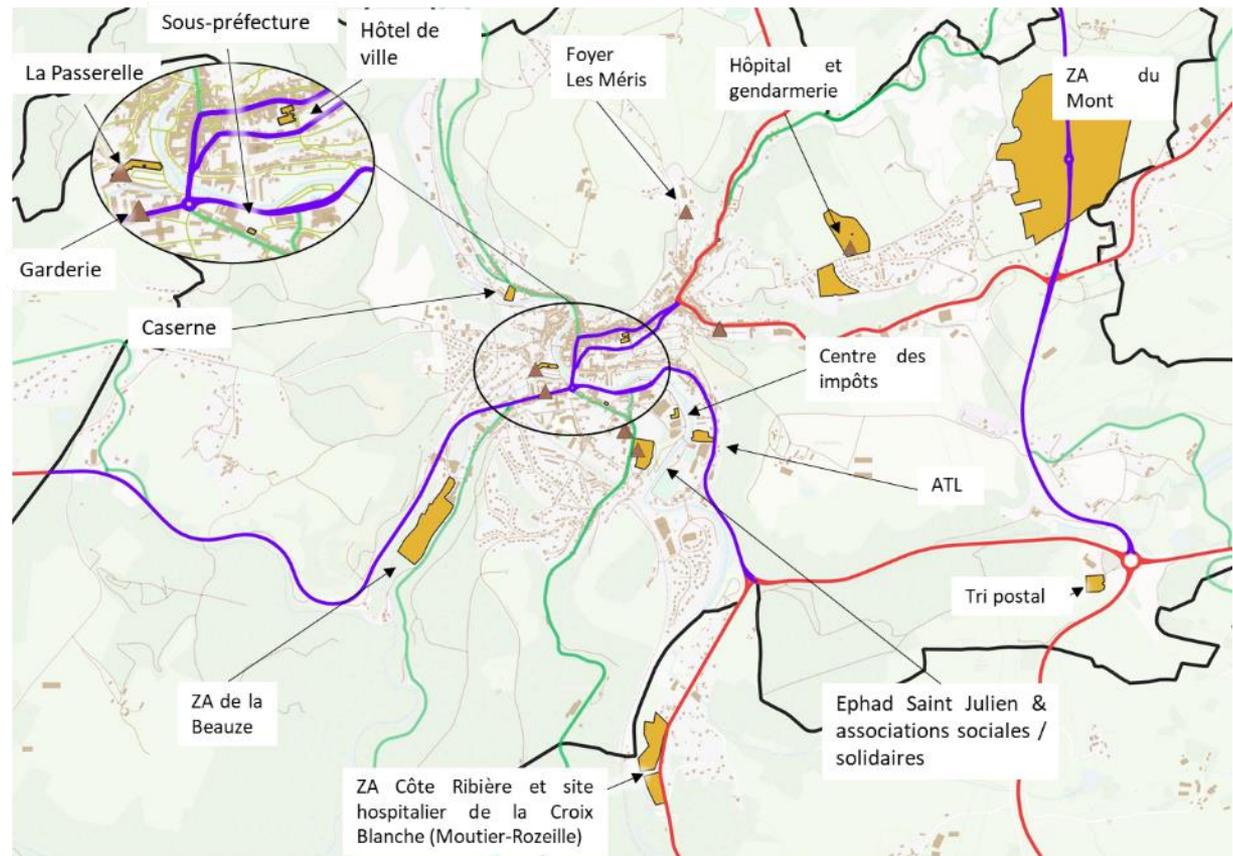


Le camping d'Aubusson est à la fois proche (1,5km) et loin de la commune. C'est l'impossibilité de relier à pied ou à vélo le camping au centre-ville qui provoque cet éloignement. Aujourd'hui les piétons doivent emprunter la D941 (axe violet) sans qu'un aménagement leur soit dédié.

Des témoignages font part de la déception des campeurs qui viennent à Aubusson pour un tourisme de nature et qui se retrouvent obligés de prendre la voiture pour 1,5km.

EMPLOI ADMINISTRATIF, MÉDICO-SOCIAL ET MANUFACTURIER

Aubusson accueille plus d'emplois qu'elle n'a d'actifs (voir en dessous). Si l'implantation des sites d'emplois administratifs, médico-sociaux et d'usine et ZA est dispersée, l'emploi en nombre se retrouve sur le site du Mont (ZA + hôpital + gendarmerie) et sur le site de la passerelle.



Différentiel emplois-actifs par commune sur le périmètre du Schéma

Aubusson	825
Bort-les-Orgues	371
Ussel	215
Monestier-Merlines	199
La Courtine	142
Corrèze	94
Crocq	76
Domps	42
Treignac	24
Royère-de-Vassivière	13

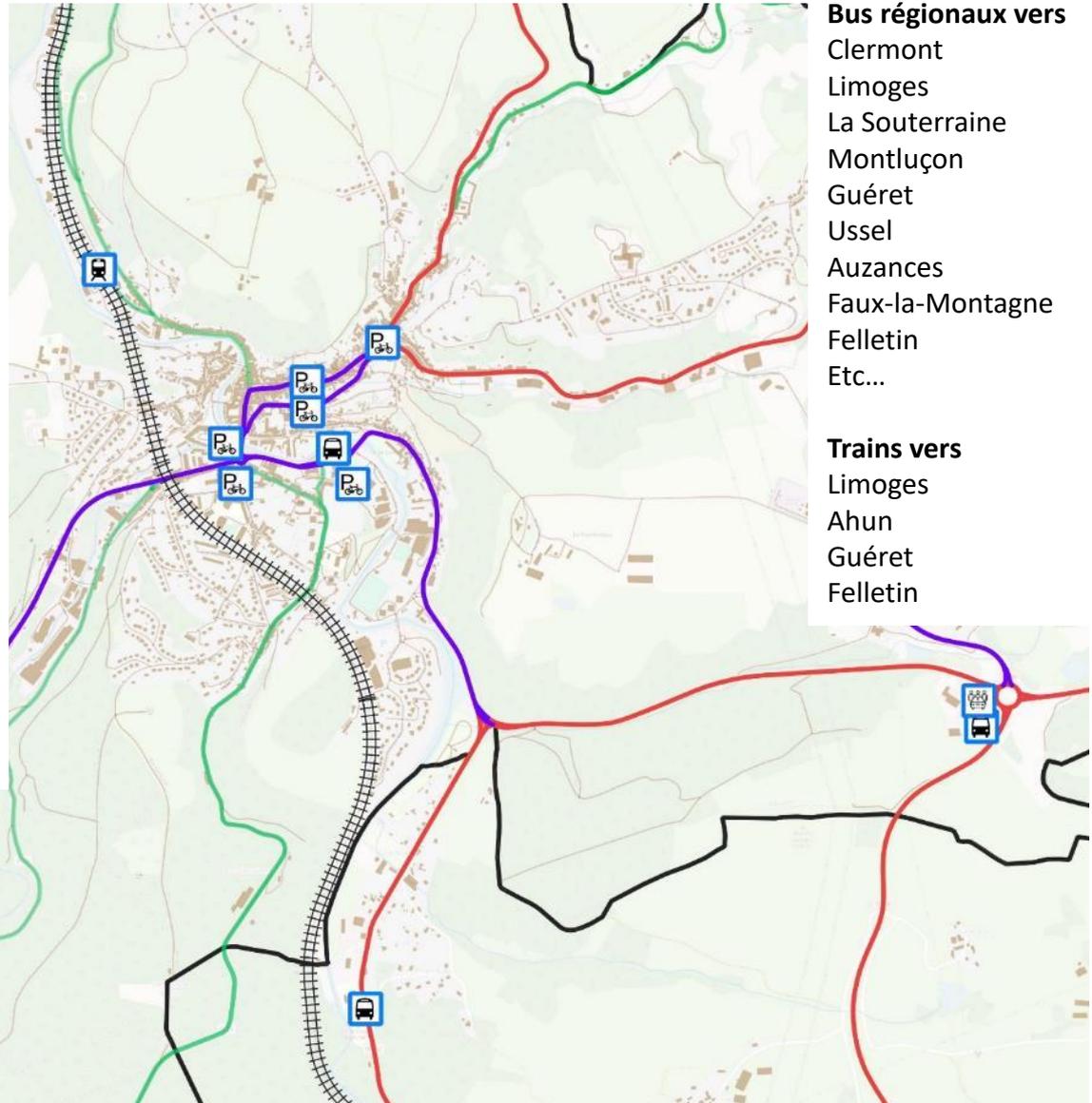
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Aubusson est au cœur du réseau de bus creusois. Sa gare routière est idéalement située dans la commune et dessert plus de destinations que sa gare ferroviaire, à la fois au niveau local et régional.

La gare ferroviaire est souvent vécue comme « excentrée » localement mais reste accessible à 10 minutes à pied du centre-ville.

L'aire de covoiturage de la Seglière est inatteignable à pied ou à vélo du fait de sa position. Certains bus y marquent néanmoins l'arrêt.

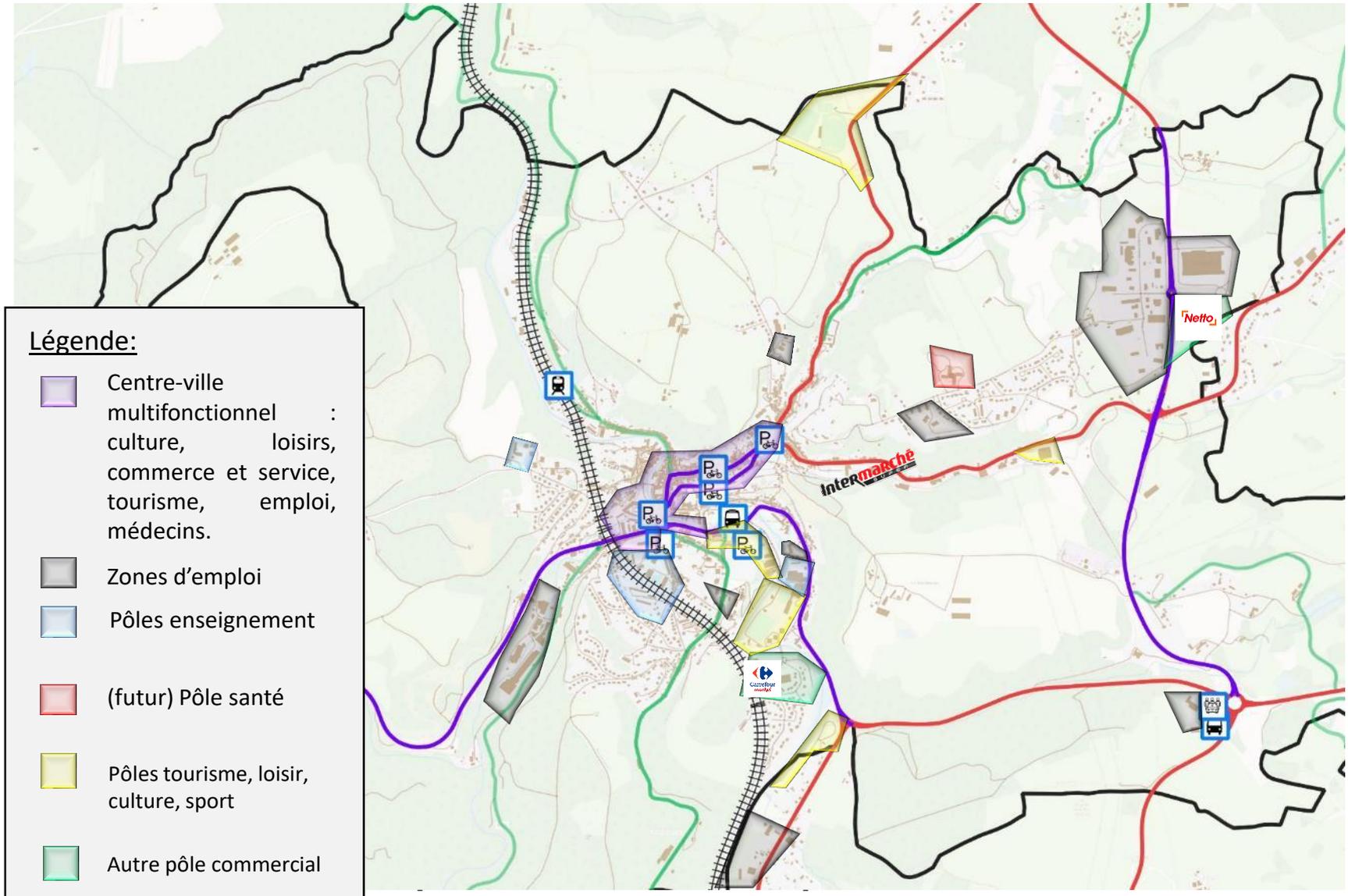
La commune a investi dans des arceaux vélo, déployés un peu partout. Les racks à vélo de la Cité de la Tapisserie ne sont pas aux normes.



Bus régionaux vers
Clermont
Limoges
La Souterraine
Montluçon
Guéret
Ussel
Auzances
Faux-la-Montagne
Felletin
Etc...

Trains vers
Limoges
Ahun
Guéret
Felletin

SYNTHÈSE

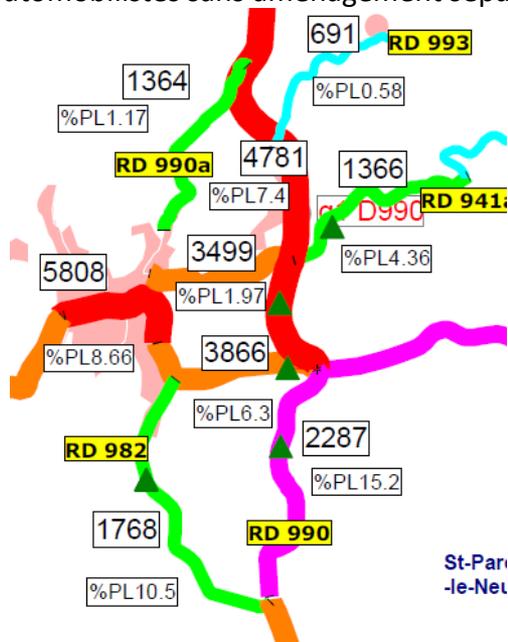


DÉPLACEMENTS À VÉLO

QUELS AMÉNAGEMENTS VÉLO ? (1/2)

Les niveaux de trafic et la vitesse réelle permettent de définir le niveau d'aménagement à retenir selon la fréquentation attendue de l'ouvrage.

Dans les cercles noirs, on retrouve par exemple les niveaux de trafic par vitesse réelle qui permettent la mixité du trafic, c'est-à-dire la cohabitation des cyclistes et automobilistes sans aménagement séparé.



Extrait de la carte des comptages de 2021 du Département de la Creuse. La part des poids lourds dans le comptage est exprimée en %.

Qu'est-ce qu'une voirie 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 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 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 À 4000		Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	
	> 4000	Piste cyclable ou voie verte		

Tableau du Cerema synthétisant les recommandations d'aménagement cyclable en fonction de la vitesse réelle et du trafic routier.

La V85 : Elle désigne la vitesse pratiquée par 85 % des utilisateurs de la route.

QUELS AMÉNAGEMENTS VÉLO ? (2/2)

Réseau cyclable secondaire ou de desserte					
 Forme d'aménagement		 Volume de trafic motorisé maximal	 Vitesse maximale réellement pratiquée (V85)	 Conditions sur la visibilité	 Conditions particulières
Voies mixtes Vélos/ Voitures	Toutes petites routes (largeur <4,20m)	500 véhicules/jour 30 PL/jour	50 km/h	Visibilité sur véhicule en sens opposé	
	Routes étroites 4,20m < largeur <5,20m	800 véhicules/jour 30 PL/jour	70 km/h	Visibilité sur cyclistes ou piétons	
	Routes de largeur Intermédiaire 5,20m < largeur < 7,00m	1000 véhicules/jour 50 PL/jour	80 km/h	Visibilité sur cyclistes ou piétons	
	Routes larges Largeur > 7,00m	1500 véhicules/jour 80 PL/jour	80 km/h	Visibilité pour dépasser un cycliste à vitesse réduite	Piétons sur accotement

Tableau du Ministère Chargé des transports synthétisant les conditions d'une mixité du trafic pour du réseau cyclable secondaire (absence de voies dédiée aux vélos) en fonction de la largeur des routes, du trafic VL et PL (Poids Lourds), de la vitesse réelle et de la visibilité.

Trois autres critères rentrent en considération (cf tableau ci-dessus) : le trafic poids lourds, la visibilité et la largeur de la voirie. Ces deux derniers critères sont à apprécier sur le terrain. Ils permettent d'anticiper la conflictualité des dépassements de cyclistes en cas d'aménagement partagé. Pour les poids lourds, leur part dans le trafic est indiquée sur les relevés du Département (cf page précédente).

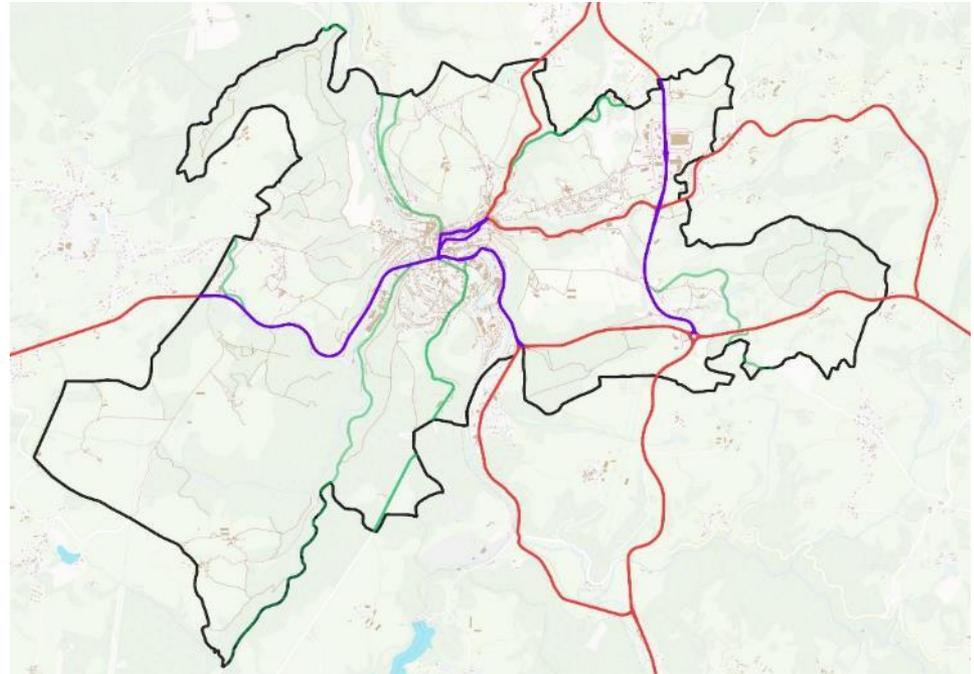
Avant tout projet d'aménagement ou de balisage sur ces routes, il est important de vérifier le trafic motorisé et la vitesse pratiquée (V85). Un tel comptage permettra d'identifier les aménagements les plus adaptés aux caractéristiques de la route. **Le trafic routier est estimé compte tenu des comptages départementaux environnants et non d'un véritable comptage sur tous les tronçons.**

CARTE DU TRAFIC ROUTIER À AUBUSSON

La voirie **violette** fait référence à la RD941 et à la D990 dans la commune d'Aubusson et à la rue Châteaufavier, à la rue des Déportés (D942A) et la Grande rue (D993) dans son centre-ville. Le trafic y excède les 4000 véhicules par jour dont plus de 80 poids lourds jours.

La voirie **rouge** fait référence aux voiries dont le trafic excède les 1000 véhicules par jour. Ici, on retrouve la D941 et la D990 hors Aubusson ainsi que la D990A, la D941A et la D982. Selon les vitesses pratiquées et le volume du trafic poids lourds (cf slides précédentes), ils peuvent être des axes dangereux pour les cyclistes, surtout pour les publics vulnérables (enfants, personnes âgées). Faire circuler des cyclistes sur cet axe nécessiterait de disposer de données de comptage et d'une analyse de l'axe. En fonction de leur résultat, cela nécessiterait peut-être d'aménager la voirie pour atteindre la vitesse réelle adaptée à la cohabitation des cyclistes avec le trafic de véhicules motorisés.

La voirie **verte** indique un trafic journalier inférieur à 1000 véhicules qui autorise un trafic mixte (pas besoin d'aménagement mais seulement du balisage). En revanche la vitesse réellement pratiquée est incertaine sans comptage (90 km/h autorisée). De plus ces voiries ne sont pas toujours sujettes à un comptage départemental. De fait, **le trafic s'y estime parfois par déduction et non par le fait de données établies.**



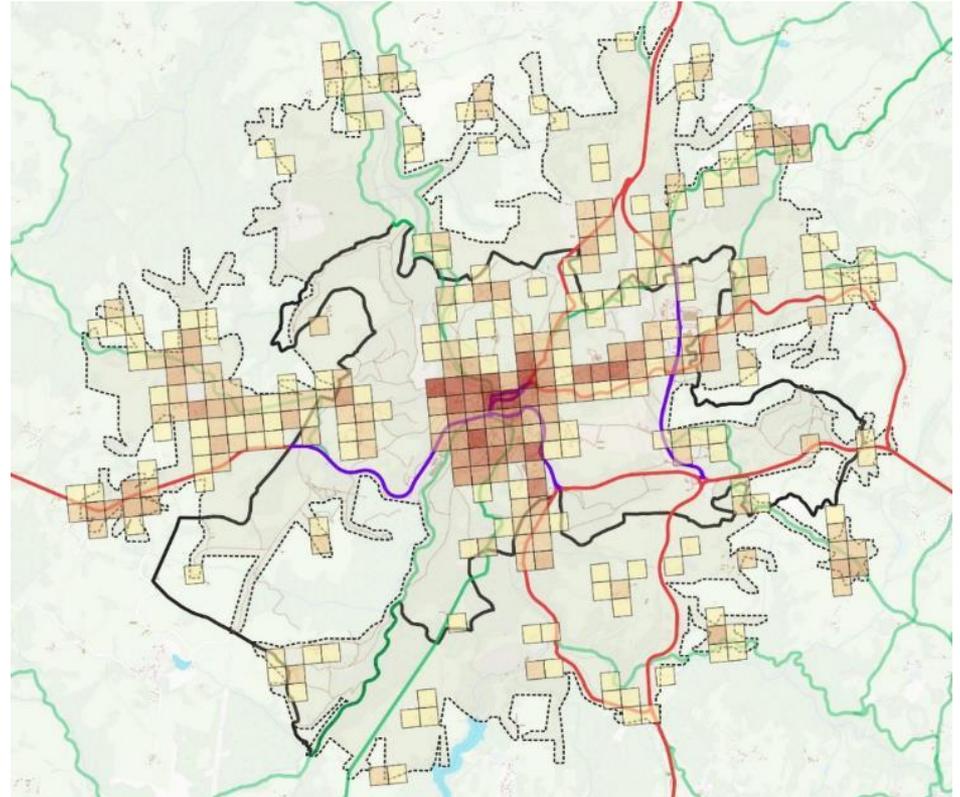
Violet = trafic > 4000 VL/j,
Rouge = trafic >1000 VL / j
Vert = trafic VL ou PL faible

CARTE DE LA RÉPARTITION DE LA POPULATION (5KM)

Sur cette carte, l'isochrone (tâche en gris clair) montre les endroits de la commune à moins de 15 minutes en vélo à assistance électrique du centre-ville. Chaque carreau de 200 mètres par 200 mètres indique la présence d'une habitation sur le périmètre. La couleur indique la densité d'habitants au sein de ce carreau. Plus la couleur est rouge foncé, plus la densité est forte. Plus la couleur est jaune clair plus la densité est faible.

Au sein de l'isochrone, on retrouve, selon les données carroyages de l'Insee, 4591 habitants qui vivent à 15 minutes de vélo du bourg. La population se concentre sur Le Mont et le bourg d'Aubusson, à Saint-Amand et Blessac.

Blessac est enclavé par la D941. A l'Est, la D990 constitue un franchissement difficile à traverser. Tandis que la D941A, la D990A et la D982 sont des axes pénétrants en direction d'Aubusson difficiles à éviter. Les habitants du Mont à Aubusson sont coupés d'un accès sécurisé au centre de la commune.



La circulation sur les axes principaux de la commune est également dangereuse, pour certains même à 30 km/h (ex: axe violet). Solution : jouer sur le plan de circulation, sur la réduction de vitesses et sur la réalisation d'un réseau cyclable parallèle basé sur des routes alternatives.

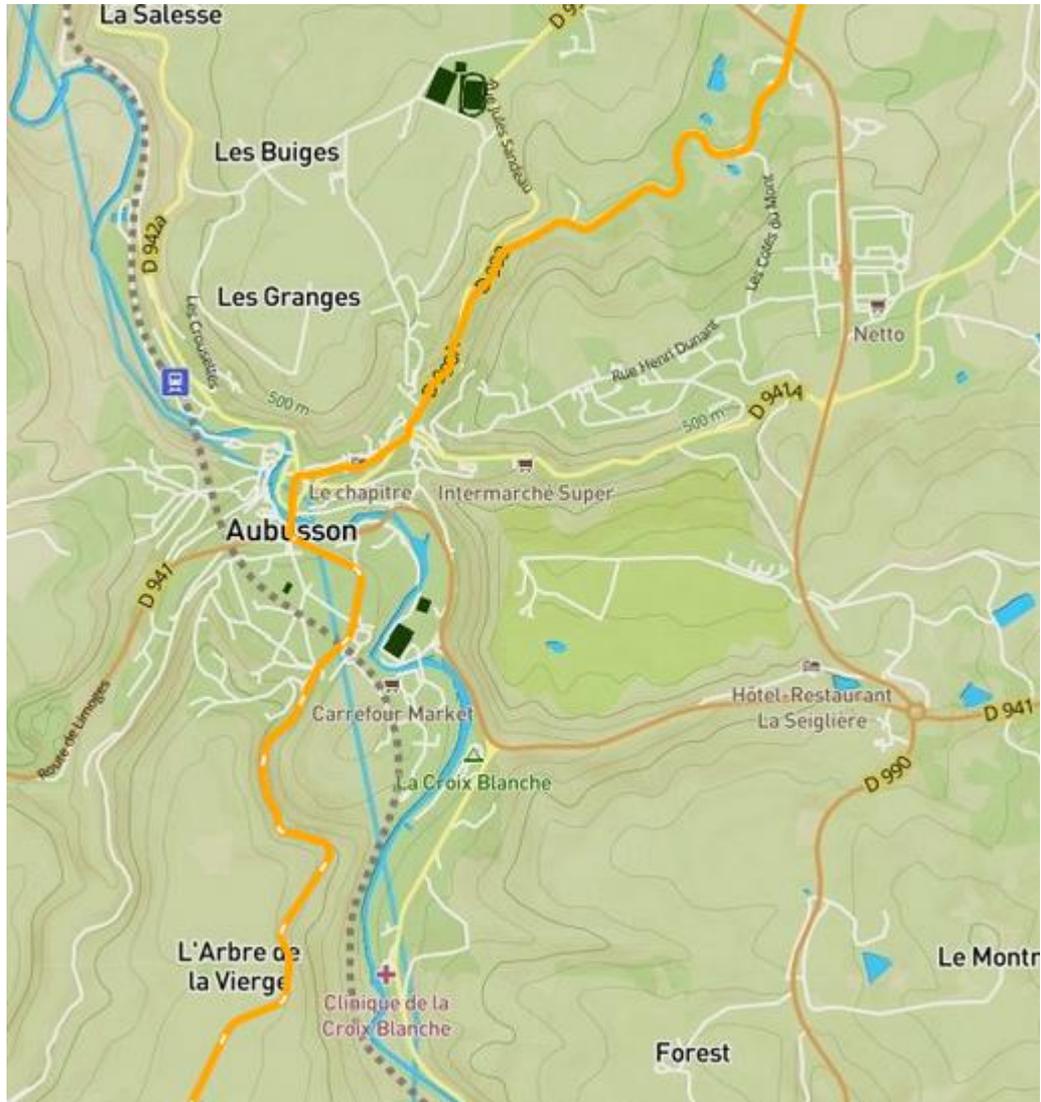
Relier le Mont apparaît comme un enjeu fort au regard des équipements, emplois et densité d'habitat sur cette zone. Or Aubusson a la chance de **disposer de cinq départementales de liaisons à D990. Restreindre la circulation sur une d'entre elles**, à savoir la D993, non aménagée pour du trafic de transit lourd et habitée le long de son axe semble être une solution équilibrée (budgétairement et en contrainte pour la circulation automobile) pour atteindre le Mont. Reste à déterminer quel chemin ou route peut connecter la D993 aux pôles générateurs du Mont sans passer par la D990.

V87

La Véloroute du Quercy, ou V87, relie Montluçon (Allier) à Montech (Tarn et Garonne).

Cette véloroute a déjà été balisée par le Conseil Départemental de la Creuse. À proximité, elle relie Aubusson à Saint-Amand-le-Petit et Felletin. Elle emprunte des routes théoriquement à faible trafic (aucun comptage n'existe) et peut-être au-dessus des 80km/h en vitesse réelle puisque la limite sur route départementale en Creuse est à 90km/h.

Cette véloroute peut être un appui pour la mise en place d'un maillage intercommunal et même intra-communal. Le fait qu'elle emprunte la D993 renforce encore davantage sa légitimité pour en faire un axe de liaison vers le Mont.

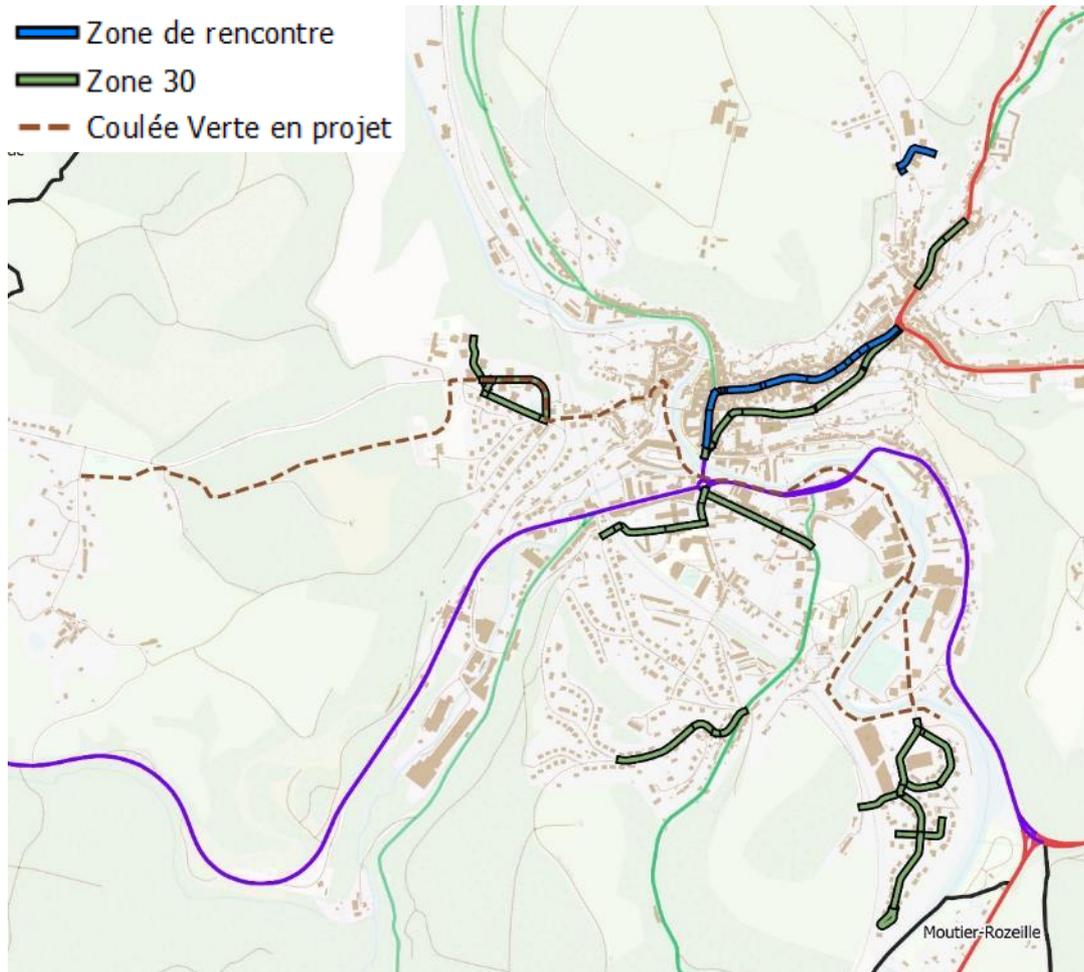


ZONE 30 / ZONE DE RENCONTRE

Aubusson a entamé un travail de pacification de son centre-ville commerçant. Ce travail a abouti à la création d'une zone de rencontre sur la Grande Rue et la rue des Déportés. En parallèle, des rues ont été passées à 30 km/h sur des voiries étroites de centre-ville (ex : rue Chateaufavier) mais aussi devant des pôles générateurs de déplacement (ex : zone de rencontre du foyer des Méris, zone de 30 autour du pôle enseignement de la Cité de la Tapisserie).

La commune a aussi pour projet de créer une coulée verte qui permettrait de relier deux jardins (jardins de La Chassagne aux jardins de La Rebeyrette). Cet itinéraire dessert sur son passage de nombreux pôles générateurs de déplacement : école, lycée, piscine, Scène Nationale, bibliothèque, infrastructures sportives, zone commerciale, La voirie de cette future coulée verte est déjà pacifiée (petite rue à faible circulation et vitesse) ou bénéficiera d'un aménagement piéton.

Ce cheminement est prévu pour être uniquement piéton. Pourtant il est d'intérêt à réfléchir à son pendant cyclable du fait de la connexion directe qu'il permet entre tous ces espaces sans emprunter l'axe dangereux en violet (la D941). Cet axe peut donc être un élément du maillage vélo d'Aubusson.

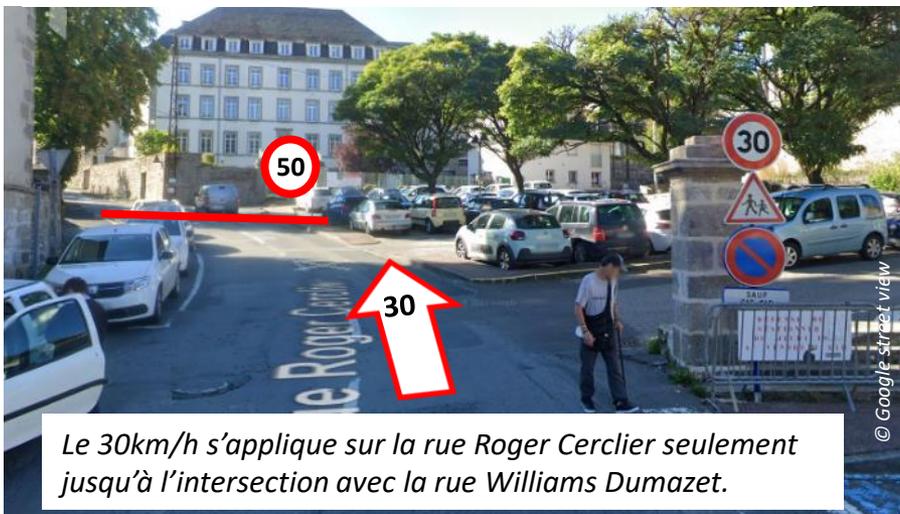


ZONE 30 : QUELQUES SOUCIS RÉGLEMENTAIRES (1/2)

Si la zone partagée d'Aubusson est correctement signalée (y compris le double-sens cyclable), ce n'est pas le cas des zones 30. Une zone doit effectivement avoir un panneau d'entrée et de sortie avec la mention « zone », depuis tous ses accès y compris les rues avoisinantes. Une fois dans la zone, toute signalisation de limite de vitesse sous forme de panneau doit être accompagnée d'un panneau « RAPPEL » (voir illustration et page). Autrement, le 30 km/h s'y appliquera jusqu'à la prochaine intersection ou ralentisseur.

La zone 30 est plus qu'un outil de sécurité routière. C'est un outil au service de la vie locale et du partage de la voirie. Elle s'applique dans les espaces où les automobilistes s'arrêtent et les piétons sont présents : les pôles générateurs de déplacement .

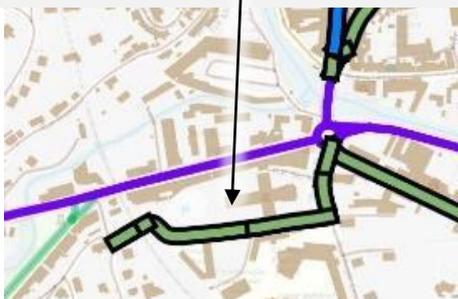
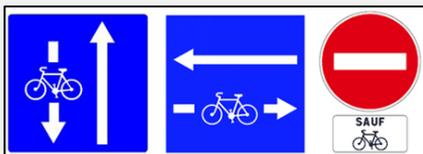
La zone 30 peut également s'appliquer en longueur d'une voirie notamment pour sécuriser un itinéraire cyclable ou piéton. Elle doit être accompagnée de signalétiques, d'aménagements de contrainte de trajectoire des véhicules motorisés (largeur réduite de la chaussée, ralentisseurs, chicanes, écluse, ...) et d'aménagements paysagers invitant à ralentir (végétalisation, implantation de mobiliers comme des bancs, application d'une résine sur la chaussée). L'implantation joue aussi sur sa crédibilité : une route large sans trottoir, sans bâti et sans piéton ne peut pas accueillir une zone 30. La présence ou le potentiel de piéton permet à l'inverse de légitimer l'aménagement. C'est la proximité d'un pôle générateur de déplacement (ex : stade) ou d'un itinéraire de liaison qui va favoriser la présence de piétons.



ZONE 30 / ZONE DE RENCONTRE (2/2)

Pour info:

Toutes les voiries limitées à 30 km/h sont depuis 2008 systématiquement en double sens cyclable. Cela signifie que les voies à sens unique limitées à 30 km/h sont de facto praticables dans les deux sens de circulation pour les vélos sauf « dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police » (art R110-2 du code de la route). Cette réglementation doit faire l'objet d'une signalétique pour lever les risques de confusion.

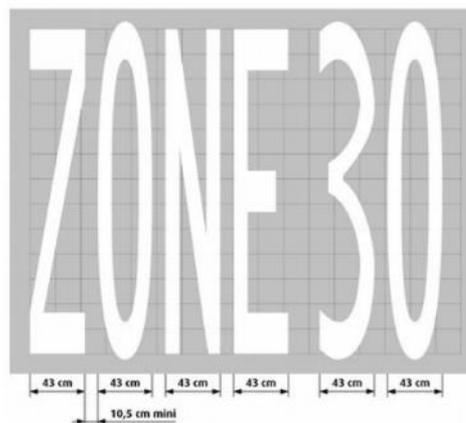


Exemple : la rue William Dumazet est à 30 km/h en sens unique. Elle devrait donc faire l'objet d'une signalisation de double sens cyclable.

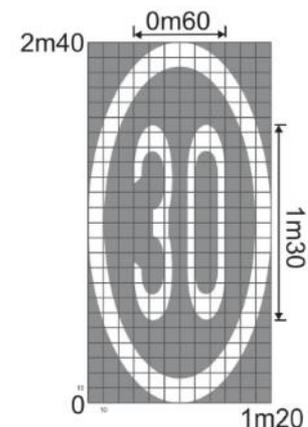


Seules signalétiques valables de l'entrée à la sortie

Entrée, en complément de la signalisation verticale



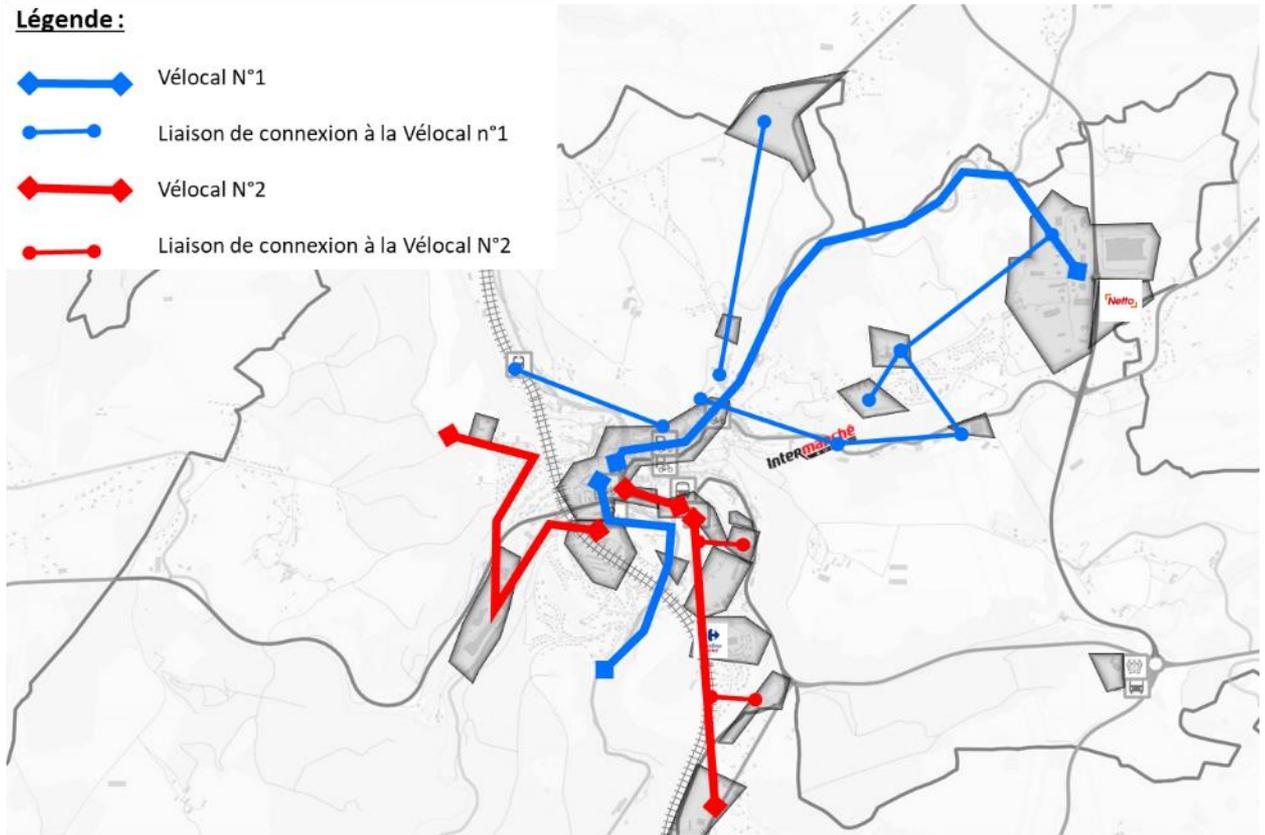
Rappel, à l'intérieur d'une zone 30



Marquage au sol qui vaut rappel. Source : Cerema

RÉALISER UN SCHÉMA DE MAILLAGE INTRACOMMUNAL

A partir de la carte du trafic, de la carte des zones 30 et de rencontre, de l'itinéraire de la V87 et des observations précédentes, nous pouvons dresser une ébauche de maillage qui connecte la quasi-totalité des pôles générateurs de déplacement et des poches habitats de la commune. Une partie des tronçons utilisables pour un tel maillage ne nécessite pas forcément d'autre aménagement que du balisage. D'autres tronçons vont devoir être accompagnés de restrictions de circulation et de vitesse avec de l'aménagement léger dédié. Enfin, certains tronçons vont nécessiter des aménagements lourds (ex : piste cyclable pour relier la salle polyvalente et passerelle sur la Creuse pour relier le camping). Ces tronçons lourds peuvent être réalisés à moyen ou long terme tandis que les autres peuvent être mis en service plus rapidement.

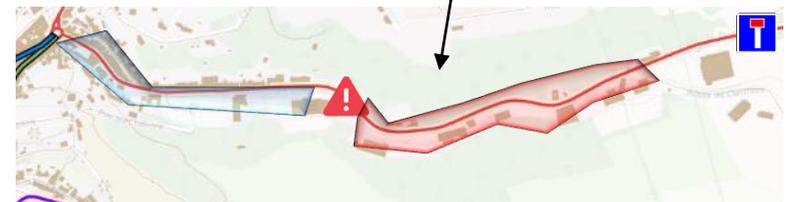


DÉPLACEMENTS À PIED

DÉPLACEMENT À PIED RUE DES FUSILLÉS / AVENUE D'Auvergne

La rue des Fusillés (encadrée en bleu sur la carte ci-contre) a récemment fait peau neuve et dispose désormais d'un côté de trottoir à la norme 1m40. Cela permet de relier l'Intermarché de la commune depuis le centre-ville en toute sécurité.

A partir de l'avenue d'Auvergne, le trottoir perd de la largeur et passe en dessous des 1m40 de large. Sa continuité PMR (transition lissée du trottoir à la chaussée) n'est pas assurée à chacune de ces intersections avec les entrées et sorties de voiries privées.



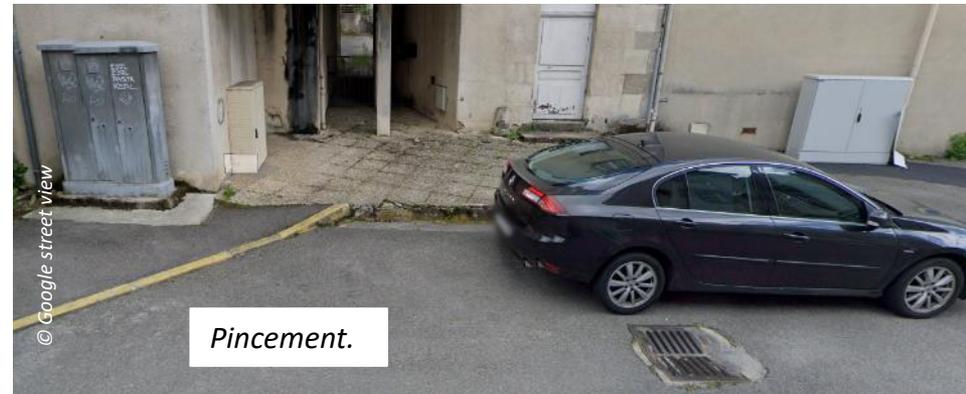
Ce panneau indique la fin du cheminement piéton sur l'axe analysé.



Ce panneau indique la position de l'anomalie relevée.

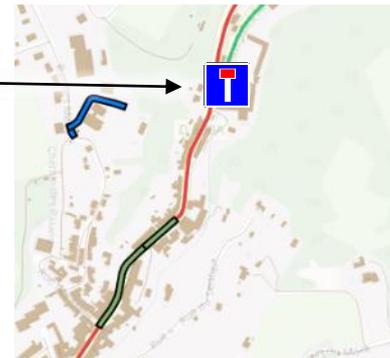
DÉPLACEMENT À PIED RUE JULES SANDEAU (1/2)

Sur le secteur en bleu de la rue Jules Sandeau, les piétons doivent se déplacer en zigzag pour être en sécurité. Les trottoirs se rétrécissent et s'élargissent par alternance, d'un côté de la chaussée puis de l'autre. Quelques rétrécissements et conflits avec du stationnement non délimités apparaissent également occasionnellement.



DÉPLACEMENT À PIED RUE JULES SANDEAU (2/2)

Le cheminement piéton s'interrompt au croisement de la rue Georges Sand. Pour autant, cette rue est encore habitée et ses habitants les plus proches du centre-bourg ne disposent pas de cheminement sécurisé pour rejoindre le centre-ville. Cette route est la D993, route avec fort potentiel pour la liaison vélo vers le Mont.

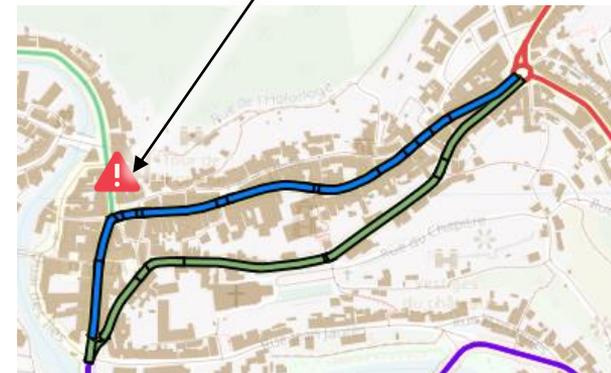


DÉPLACEMENT À PIED GRANDE RUE / RUE VAVEIX

La Grande Rue dispose d'un aménagement exemplaire, à savoir une zone partagée. Son emprise et son aménagement sont cohérents. La rue Vaveix (photo ci-contre) est adjacente à la grande rue et accueille des commerces. Les piétons ne peuvent y circuler avec une largeur confortable du fait de la présence de stationnements.

La mairie expérimente des bornes de stationnement minute (voir photo ci-dessous) en plus de la zone bleue. La commune dispose d'ASVP pour verbaliser les personnes qui ne respecteraient pas le temps de stationnement. Ces bornes connectées font remonter des données et permettent d'observer un taux de rotation élevé sur ces places. Les premières observations montrent que des emplacements réduits aux stricts usages commerciaux génèrent plus de disponibilité du stationnement. Et cela avec moins d'espaces dédiés qu'un emplacement classique où des personnes stationnent à la journée ou plus (travailleurs, résidents). Ce système libère alors de l'espace stationnement pour d'autres usages.

3 places de stationnement (certaines voitures sont garées sur une place livraison) VS un trottoir emprunté par de nombreux piétons en centre-ville.

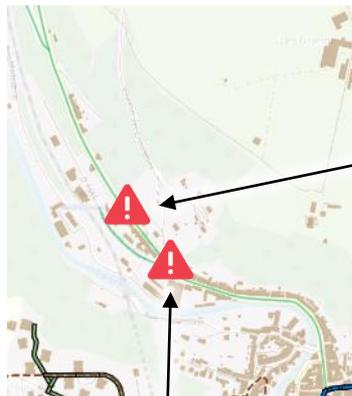


À gauche des bancs implantés à la place de stationnement.

A droite une borne de stationnement minute.

DÉPLACEMENT À PIED RUE VAVEIX (1/2)

La rue Vaveix fait la connexion de la gare au centre-ville. C'est une entrée de bourg pour les personnes circulant en train et notamment les visiteurs. Son cheminement piéton est assez dégradé, s'interrompt par moment ou bien se rétrécit en dessous des 1m40 sur plusieurs longueurs. Le trottoir est également empiété par le stationnement de voitures.



Stationnement sur un trottoir déjà étroit.



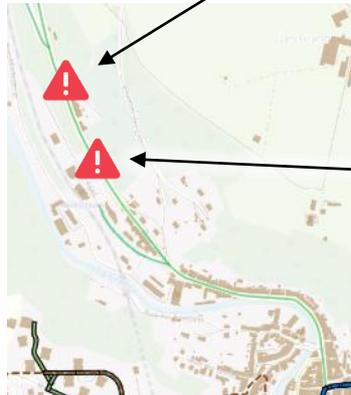
Stationnement sur trottoir gênant pour les piétons qui se retrouvent sur la route dans un virage limité à 50km/h. Le trottoir disparaît ensuite côté droit.

DÉPLACEMENT À PIED RUE VAVEIX (2/2)

Ce problème de stationnement continue sur toute la rue. Les emplacements dédiés de stationnement manquent de clarté. Sur une partie de la rue, le trottoir est parfois légitimement confondu avec des places de stationnement.



Stationnement sur chaussée à délimiter.



L'espace piéton et le stationnement sont à clarifier au cimetière.

DÉPLACEMENT À PIED AVENUE DE LA RÉPUBLIQUE (1/3)

Le giratoire en face du Pont neuf d'antan accueille des passages piétons peu protecteurs. Ils peuvent constituer une traversée difficile pour les PMR du fait notamment du trafic routier local et de la longueur de la traversée sans pause. Le giratoire fait néanmoins l'objet de nombreuses dégradations liées au trafic et à la vitesse des poids lourds en transit. Aménager cet espace devra tenir compte de cette contrainte.

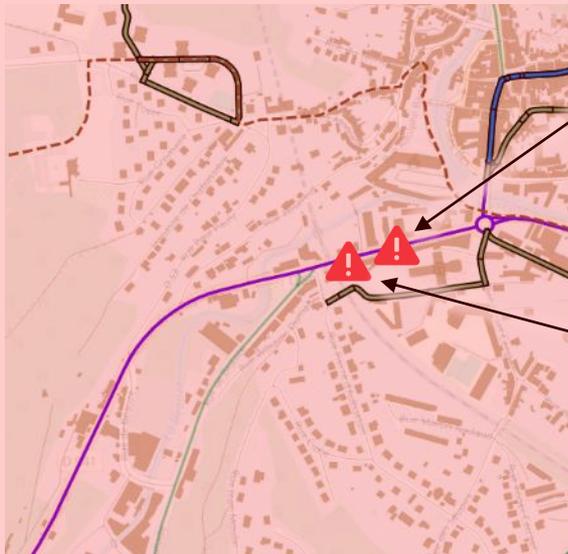


DÉPLACEMENT À PIED AVENUE DE LA RÉPUBLIQUE (2/3)

Sur la première ligne droite de l'avenue, les trottoirs sont larges sauf aux abords de deux terrasses de restaurants qui empiètent dessus. Afin d'assurer une continuité piétonne à ces deux endroits, la commune a pour projet d'élargir le trottoir aux abords de ces deux établissements en empiétant sur le stationnement. Du reste, la présence de terrasses constitue un facteur de réduction de la vitesse des automobilistes de par le signe de vie sociale que l'aménagement dégage.



Ces problématiques ont été prises en compte et résolues en cours de réalisation de ce travail.



Une terrasse oui mais sur du stationnement.



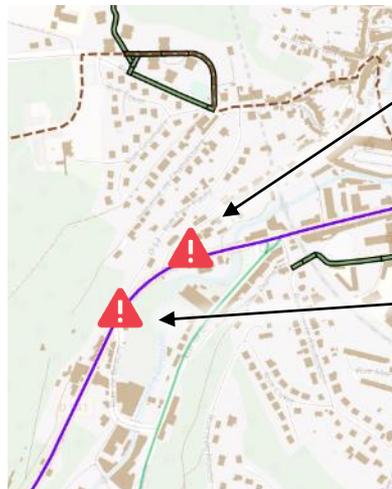
DÉPLACEMENT À PIED AVENUE DE LA RÉPUBLIQUE (3/3)

A partir du Pont de la Beauze, le reste de la commune n'est pas desservi de trottoirs aux normes PMR. Le stationnement sur trottoir y est même autorisé. L'entrée de bourg que constitue cette avenue est routière et n'invite pas l'automobiliste à ralentir.

La traversée de l'avenue à pied depuis la rue Paul Pauly vers la rue de Beauze (et sa ZA) est dangereuse. Les trottoirs d'accès aux passages piétons n'assurent pas une largeur d'1m40. Tandis qu'aucun élément matériel ne fait ralentir les automobilistes de cette route fréquentée pour que les piétons traversent cette large chaussée en sécurité.



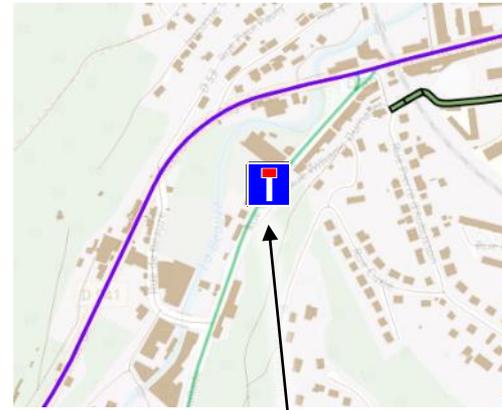
Largeur faible des trottoirs à partir du Pont de la Beauze.



L'accès à la ZA de Beauze à gauche est compliqué. Le panneau à droite autorise le stationnement sur un maigre trottoir qui n'est pas disposé à accueillir ce type d'usage.

DÉPLACEMENT À PIED RUE DE BEAUZE

La rue de Beauze n'accueille aucun trottoir. Même si elle est à trafic réduit, sa largeur devrait permettre d'accueillir les piétons en sécurité. Cette rue permet une desserte de la ZA de Beauze en s'épargnant le trafic de l'avenue de la République parallèle.



Absence de trottoirs à partir de ce point malgré la largeur et la présence de larges trottoirs avant.

DÉPLACEMENT À PIED AVENUE DES LISSIERS, AVENUE DE JUILLET, RUE JEAN JAURÈS

L'avenue des lissiers est parfaitement aménagée avec des trottoirs larges et agréables des deux côtés de la route (zone en bleu sur la carte). En revanche, lorsqu'elle rejoint l'avenue de Juillet par le pont sur la Creuse, la largeur des trottoirs passe en dessous des 1m40 malgré la présence de cette route large, fréquentée et limitée à 50km/h. la traversée de la chaussée est d'ailleurs dangereuse à cet endroit où aucun passage piéton n'existe.

A partir de ce point, l'avenue de Lissier puis la rue Jean Jaurès connaissent un cheminement étroit et dangereux pour les piétons (zone en rouge). Le cheminement s'interrompt après l'intersection avec la rue de la Croix Blanche. Il n'existe donc aucun moyen de rejoindre à pied le camping (à 1,5km du centre-ville) et la zone d'activité de la Croix blanche de Moutier-Rozeille. Une passerelle piéton vélo franchissant la Creuse serait une solution pour connecter cette zone à Aubusson à pied.



Carrefour dangereux à traverser.



Largeur faible sur une route très dangereuse.

DÉPLACEMENT À PIED RUE SAINT JEAN

La rue Saint Jean est assez étroite et accueille la V87 vers Felletin. Sur sa première longueur depuis le giratoire du Pont neuf d'antan, le trottoir dispose d'une largeur minimale sans empiètement de stationnement dessus.

A partir de son intersection avec la rue Tristan l'Hermite, le trottoir se rétrécit dans un carrefour à visibilité réduite où la limite de vitesse est à 50 km/h (fin de zone 30). La municipalité a pour projet de traiter le manque de largeur à ce carrefour à plus long terme et de revoir l'espace par conséquent.

Plus loin le cheminement, s'interrompt ponctuellement entre l'intersection de la rue Roger Cerclier et la rue des Tuileries.

Enfin l'intersection avec les rues D'Assen, du Moussard, Sarrazine et Roger Cerclier est une vaste place routière. Cette entrée de bourg n'invite pas à ralentir et laisse très peu d'espaces aux piétons.



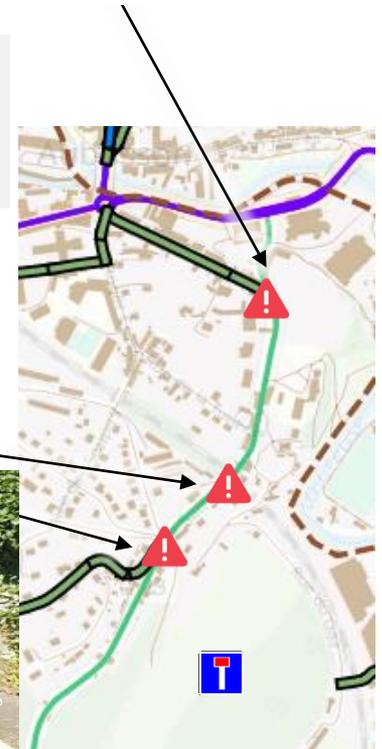
A partir de ce point 50km/h. Pas de visibilité à droite (ombre), dans un tournant avec une faible largeur de trottoir : le ralentissement doit se faire en amont.



Faible largeur du trottoir qui disparaît ponctuellement.



Place routière à revoir.



AUTOUR D'AUBUSSON



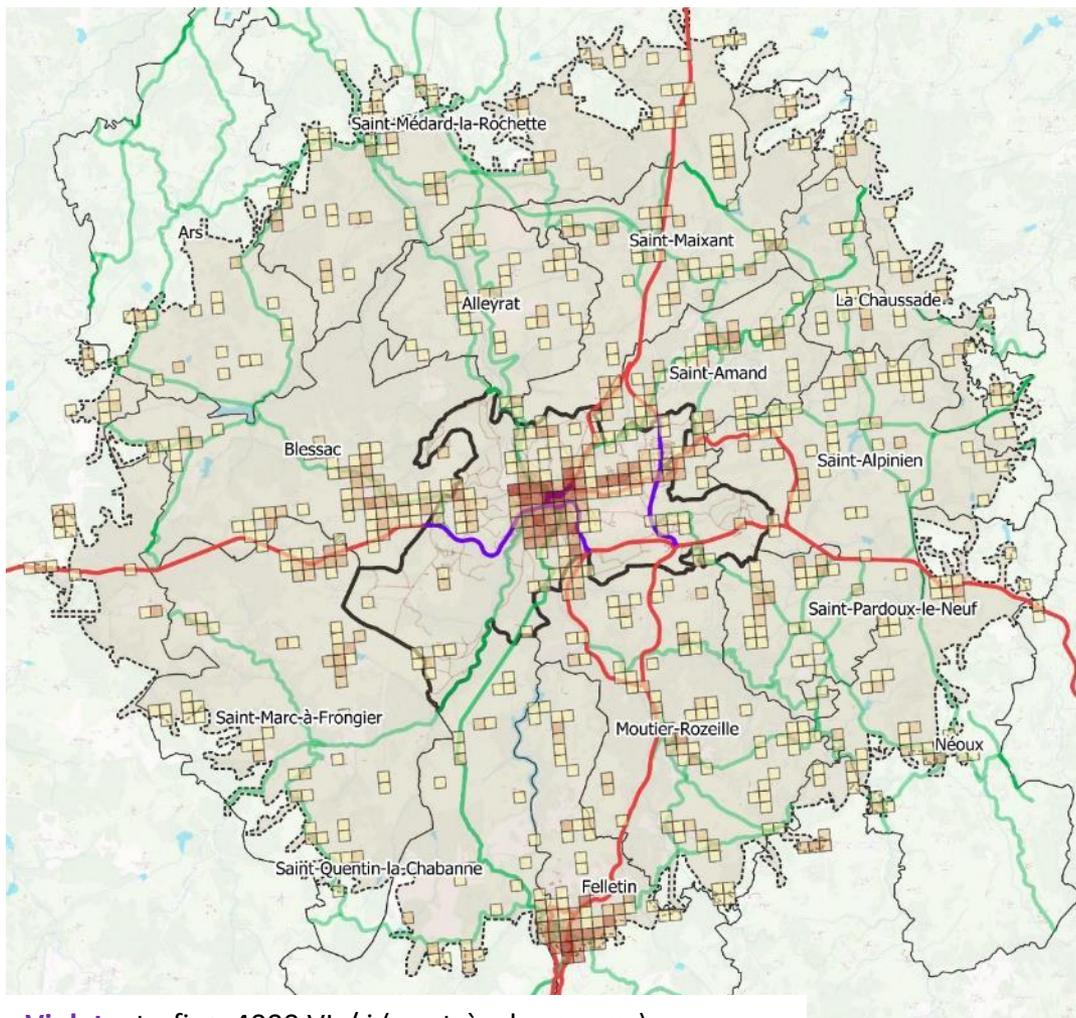
RÉPARTITION DE LA POPULATION

Sur cette carte, chaque carreau de 200 mètres par 200 mètres indique la présence d'une habitation sur le périmètre. La couleur indique la densité d'habitants au sein de ce carreau. Plus la couleur est rouge foncé, plus la densité est forte. Plus la couleur est jaune clair plus la densité est faible.

Au sein de l'isochrone 10 kilomètres, on retrouve, selon les données carroyage de l'Insee, 7988 personnes. Ces habitants sont à maximum 30 minutes de VAE du centre-bourg.

Une bonne partie de la population se répartit en couronne autour d'Aubusson avec une concentration de la population à Blessac et autour du nœud routier à l'est d'Aubusson.

Les villages et bourgs se retrouvant le long des axes en rouge et violet (D941, D941A, D990, D990A, D982) sont enclavés à vélo. Au sein du nœud routier, s'appuyer sur les routes à faible trafic ou les chemins alternatifs pour éviter les axes dangereux ne semble pas être toujours possible.



Violet = trafic > 4000 VL / j (axe très dangereux).

Rouge = trafic >1000 VL / j.

Orange = trafic <1000 VL/ j mais vitesse + PL.

Vert = trafic VL ou PL faible, cohabitation possible.

EMPLOI: FLUX DE TRAVAILLEURS AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Flux domicile travail entrant dans la commune (2487)

Aubusson	23008	Aubusson	771,605722397257
Blessac	23008	Aubusson	126,432430510883
Saint-Pardoux-I...	23008	Aubusson	76,9132653061225
Saint-Marc-à-F...	23008	Aubusson	70
Moutier-Rozeille	23008	Aubusson	59,3719588631961
Saint-Médard-I...	23008	Aubusson	59,1975582568213
Vallièrre	23008	Aubusson	56,4852267555196
Saint-Maixant	23008	Aubusson	52,7886226915014
Saint-Alpinien	23008	Aubusson	50
Felletin	23008	Aubusson	49,9043710700194
Saint-Quentin-I...	23008	Aubusson	45
Saint-Sulpice-le...	23008	Aubusson	45
Ars	23008	Aubusson	44,5521779172711
Peyrat-la-Noni...	23008	Aubusson	44,5045915761635
Saint-Amand	23008	Aubusson	42,2180293098923

Flux domicile travail sortant de la commune (1026)

Aubusson	23008	Aubusson	771,605722397257
Aubusson	23079	Felletin	46,3862245750612
Aubusson	23096	Guéret	20,5491850384434
Aubusson	23001	Ahun	20,5489408760804

- ➔ **L'enjeu emploi est fort avec toutes les communes voisines (et même très fort pour Blessac) sauf Alleyrat.**
- ➔ **L'enjeu d'une liaison par covoiturage, bus ou train vers Felletin et dans une moindre mesure Guéret, Ahun, Ars, Peyrat-la-Nonnière est fort.**
- ➔ **L'enjeu emploi est très fort sur la commune (au regard des autres communes étudiées de ce Schéma Directeur) : 7 actifs sur 10 d'Aubusson travaillent sur la commune même. Le développement de la marche et du vélo est une réponse pour aider ces actifs à se déplacer.**

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
Blessac	Via la Clé des champs 4km	voie à faible trafic	Très fort. Flux domicile travail important et distance très courte.	Fort. Distance très courte.	Faible.
Saint-Marc-à-Frongier	6km	voie à faible trafic Via la Beauze	Très fort. Flux domicile travail important et distance très courte.	Assez Faible. Itinéraire hors espace commercial.	Moyen. Passage par la boucle locale n°42.
Felletin	10km	voie à faible trafic Balisée (V87) Passage par la croix blanche (D982) dangereux	Moyen. Flux domicile travail non négligeable mais distance assez élevée (encore acceptable en VAE).	Faible. Trop loin.	Assez fort. Rallier les deux campings et le lac des Combes via un cheminement sécurisé jusqu'à la carrière du Thym (Moutier-Rozeille).

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
Saint-Quentin-la-Chabanne	5 – 11 km	Voie à faible trafic (passage par la V87 déjà balisée)	Assez faible. Flux domicile travail non négligeable mais distance importante pour la plupart des habitants.	Faible. Trop loin.	Fort. Passage par la V87 (direction Felletin).
Moutier-Rozeille	6 km	dangereux via D982 Besoin d'aménagement jusqu'à la carrière voire la Clide selon les alternatives disponibles	Fort. flux domicile travail important et distance courte.	Faible. Trop loin.	Faible. Balade.
Saint-Pardoux-le-Neuf	7-8km	Voie à faible trafic Passage de D990 délicat. Sortie d'Aubusson également (pente) Pas d'alternative vers le Mont	Fort. flux domicile travail important et distance acceptable.	Faible. Trop loin.	Moyen. Valorisation d'une balade dans les gorges de la Rozeille, Pont des chèvres.

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
Saint-Alpinien	7-8 km	Plusieurs possibilités dont une via Voie à faible trafic (V87) Passage de D990 délicat	Assez Fort. flux domicile travail non négligeable et distance acceptable.	Moyen. Supermarché à 5km (Le Mont).	Faible . Balade.
Saint-Amand	5 km	Voie à trafic moyen Balisée pour V87 Passage de la D990 délicat	Moyen. flux domicile travail plus réduit mais distance courte.	Assez fort. Distance courte.	Fort. Passage sur la V87 vers Saint-Amand. Liaison de la boucle locale n°42 de la Creuse à vélo.
Saint-Maixant	7km	Voie à faible trafic Passage de la D990 délicat	Fort. flux domicile travail important et distance assez courte.	Moyen. Supermarché à 5km (Le Mont).	Faible. Balade.

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
Alleyrat	5 km	Voie à faible trafic	Assez faible. flux domicile travail faible même si distance courte	Moyen Distance acceptable	Moyen Route touristique à valoriser pour le cyclotourisme (passage par la boucle locale n°42)

CONCLUSION



ENJEUX RELEVÉS À L'ISSU DE LA RÉUNION ET DU DOCUMENT

Enjeux	Lieux concernés
« Faire commune » à pied en garantissant des itinéraires sécurisés pour se rendre de part et d'autres de la commune	<ul style="list-style-type: none">• Rue Jules Sandeau après le croisement de la rue Georges Sand en direction de Saint-Amand.• Rue de Beauze.• Liaison du camping à la rue Jean Jaurès.
Traitement des discontinuités	<p><u>Améliorer une traversée piétonne :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Avenue de la République : croisement de la rue Paul Pauly et de la rue de Beauze.• Rue Saint-Jean à l'intersection avec les rue D'Assen, du Moussard, Sarrazine et Roger Cerclier.• Giratoire du Pont neuf d'antan (croisement avenue de la république, avenue des lissiers). <p><u>Mettre à la norme 1m40 le cheminement piéton existant :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Avenue de l'Auvergne.• Rue Jules Sandeau sur le secteur de la zone 30.• Avenue de la République entre le pont de Beauze et la fin de l'agglomération.• Rue Saint-Jean.• Avenue de Juillet et rue Jean Jaurès.• Rue Vaveix. <p><u>Traiter une interruption du cheminement:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Avenue de la République aux niveaux des deux terrasses (en cours).• Rue Saint-Jean entre l'intersection de la rue Roger Cerclier et la rue des Tuileries.

ENJEUX RELEVÉS À L'ISSU DE LA RÉUNION ET DU DOCUMENT

Enjeux	Lieux concernés
<p>Pacification et cohabitation des modes de déplacement</p>	<p><u>Définir de nouvelles limitations :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vitesse à revoir le long du projet de coulée verte. • Rue Saint-Jean à ralentir avant le carrefour avec la rue Tristan L'Hermite. <p><u>Revoir la réglementation des zones 30 :</u></p> <p>Ensemble de la voirie à 30km/h et les rues adjacentes à mettre aux normes (signaler les entrées et sorties de zone, les double sens cyclables et les panonceaux « RAPPEL » au sein des zones).</p> <p><u>Aménager pour matérialiser des limites de vitesses :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Saint-Jean au carrefour avec les rues D'Assen, du Moussard, Sarrazine et Roger Cerclier.
<p>Formaliser et organiser le stationnement</p>	<p><u>Définir des emplacements / une réglementation :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Jules Sandeau au niveau de la Place Saint-Nicolas. • Avenue de la République et rue Paul Pauly → revoir le stationnement autorisé sur trottoir. • Rue Vaveix. <p><u>Questionner l'espace dédié au stationnement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Centre-ville : Elargir l'expérimentation du nombre de bornes de stationnement minute. • Revoir le besoin de stationnement rue Vaveix à son intersection avec la Grande Rue.
<p>Faire adopter des comportements pro-mobilité active</p>	<p><u>Faire respecter l'interdiction de stationnement sur trottoir :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Rue Vaveix.

ENJEUX RELEVÉS À L'ISSU DE LA RÉUNION ET DU DOCUMENT?

Enjeux	Lieux concernés
<p>Créer et valoriser des itinéraires qualitatifs piéton / vélo sur la commune</p>	<p>Projet de coulée verte des jardins de La Chassagne au verger de la Rebeyrette : intégrer le vélo et prévoir une extension à long terme avec une passerelle piéton vélo vers le camping et la zone d'activité de la Croix blanche de Moutier-Rozeille.</p>
<p>« Faire commune » à vélo en garantissant des itinéraires sécurisés pour se rendre de part et d'autre de la commune</p>	<p><u>Création d'un maillage intra-communal avec deux axes principaux composés de :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Un axe reliant le Mont à la rue Saint-Jean via la V87. • Un axe reliant le camping à l'école la Clé des Champs via la coulée verte et un crochet vers la ZA de la Beauze. • Des ramifications depuis ces deux axes vers les autres pôles générateurs de déplacement.
<p>Créer et valoriser un maillage de liaison intercommunale</p>	<p><u>Itinéraires nécessitant de l'aménagement lourd pour accéder à des voies à faible trafic en toute sécurité :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aubusson - Felletin via le lac des Combes. • Aubusson – Moutier-Rozeille. • Aubusson - Saint-Pardoux-le-Neuf. <p><u>Itinéraires nécessitant de l'aménagement léger valorisant des voies à faible trafic motorisé :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aubusson – Blessac. • Aubusson vers Saint-Amand – Saint Maixant – Saint-Alpinien. • Aubusson – Saint-Marc-à-Frongier. • Aubusson – Alleyrat (balade).

ENJEUX RELEVÉS À L'ISSU DE LA RÉUNION ET DU DOCUMENT?

Enjeux	Lieux concernés
Garder et faire venir les services	<p>Le projet de déménagement de l'Intermarché vers le Mont condamne son accessibilité à pied et réduit son accessibilité en vélo depuis le centre-bourg. Il risque également d'attirer le déménagement d'autres commerces vers le Mont au détriment du centre-bourg. Il est préférable de garder ce commerce à son emplacement actuel.</p>
Créer du stationnement vélo	<p><u>Espace public:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Centre-ville → observer si un besoin complémentaire du stationnement vélo déjà créé se fait sentir. Certaines zones sont moins bien desservies (ex: place de la libération).• Zone de sport loisir du stade de la Croix Blanche et de la Maison des sports.• Devant les lieux d'enseignement.• Stade Victor Pakomoff.• Cité de la Tapisserie (stationnement non conforme aujourd'hui). <p><u>Espace privé :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• A l'intérieur des lieux d'enseignement.• Supermarchés (surtout Carrefour et Intermarché).• Employeurs.• Habitat collectif et habitat ancien centre-ville.

PROPOSITION D' ACTIONS



LA BOÎTE À OUTILS DU SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES



Avant de continuer votre lecture il est indispensable de lire le document « *La boîte à outils du Schéma directeur des mobilités actives* » dont la première page est en image à gauche. Les pages qui concernent la commune ont été mentionnées ci-dessous pour vous éviter de tout lire.

- Le Plan de circulation des véhicules motorisés.
- L'Urbanisme tactique ou les aménagements temporaires.
- Les Zones 30.
- Les Zones de rencontre.
- Les Voies partagées en agglo.
- Les Voies partagées hors agglo.
- La Piste cyclable bidirectionnelle.
- Le Double-Sens Cyclable.
- Le Filtre modal ou la mise en impasse.
- Les Arceaux Vélo.
- Les Abris Vélo.
- Le Trottoir (ou le cheminement piéton).
- Le Traitement d'une traversée piétonne.
- Le Traitement d'une intersection avec un cheminement vélo.
- Le Balisage : la signalétique verticale (panneaux).
- Le Balisage : la signalétique horizontale (au sol).
- Les Chicanes.
- Rétrécir la chaussée.

SCHÉMA V'LOCALE – VUE GLOBALE

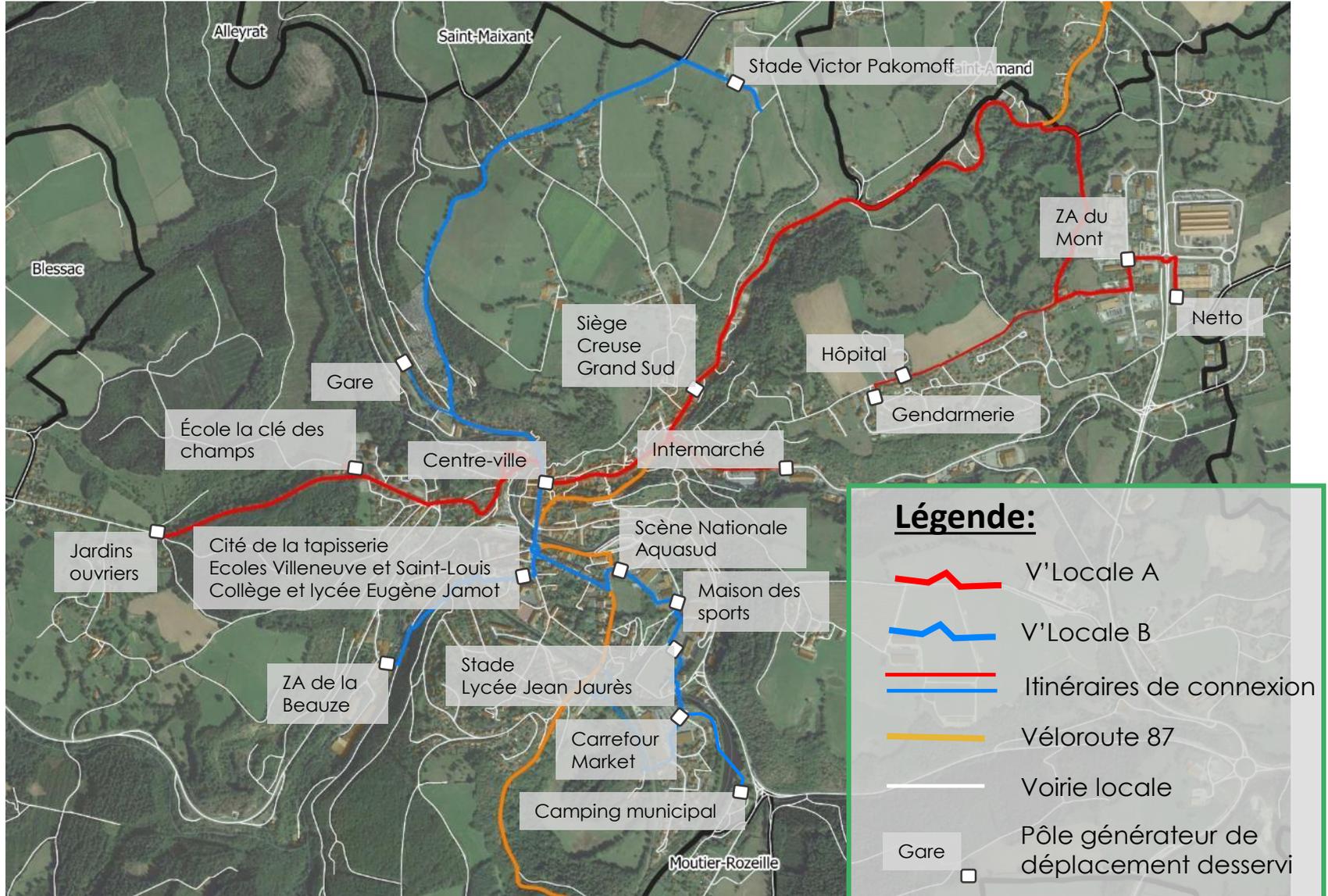
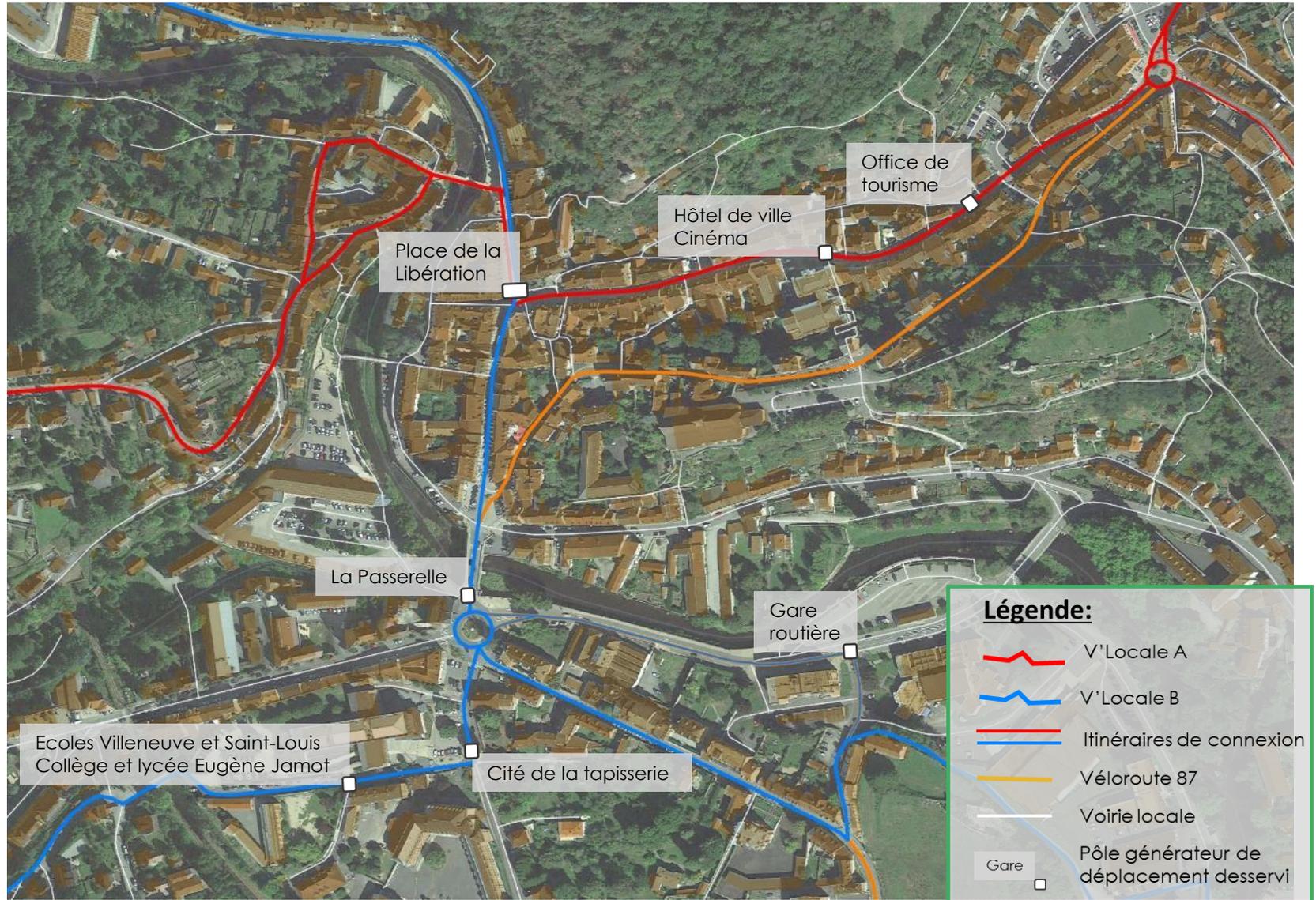


SCHÉMA V'LOCALE – VUE CENTRE-VILLE



V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Jardins ouvriers – école la clé des champs : balisage sur voie partagée à 80 km/h. Recommandations :

- Scénario 1 : Passage à 70km/h avec pose de panneaux C50 (panneaux pour des messages aux véhicules) mentionnant « Partageons la route ».
- Scénario 2 : mise en impasse de la rue Paul Pauly sauf piéton et vélo (panneau C13d) à mi-chemin du tronçon pour supprimer le transit Aubusson-Blessac sur cette route.



Exemple ici hors aggro (C50)

Acteur : Commune d'Aubusson.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale A.

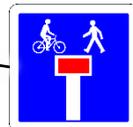


Tronçon école la clé des champs – rue Alfred Assolant : Balisage et voie partagée sur zone 30.

Acteur : Commune d'Aubusson.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale A.

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



c13D

Tronçon rue Alfred Assolant – rue Vaveix : balisage sur voie partagée. Recommandations : Extension de la zone 30 rue Paul Pauly jusqu'à la zone de rencontre rue Vaveix. Mise en double sens cyclable de la rue Alfred Assolant seulement. En cas de passage en zone 30, préciser l'interdiction de la rue Basse Terrade et la rue rapide en double sens cyclable via arrêtés municipaux (obligation du code de la Route). Supprimer le trafic de transit via une mise en impasse sauf piéton et vélo (panneau C13d) sur la rue Alfred Assolant entre la rue rapide et la rue du Terrier.

Acteur : Commune d'Aubusson.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale A.



Tronçon rue Vaveix – rue Jules Sandeau: Balisage et voie partagée sur zone de rencontre. La rue vieille peut également être indiquée pour l'itinéraire compte tenu de la circulation importante sur la Grande rue et de la faible largeur de la chaussée. Les double-sens cyclable de la zone de rencontre sont déjà correctement signalés.

Acteur : Commune d'Aubusson.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale A.

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon rue Jules Sandeau – D993 / route de Chambon : balisage sur voie partagée partiellement sur zone 30. Recommandations : Extension de la zone 30 rue Jules Sandeau de l'intersection avec la D993 jusqu'à la zone de rencontre de la Grand Rue.

Acteur : Commune d'Aubusson.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale A.



Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale A.

Tronçon D993 / route de Chambon – Les Combadeaux : Balisage et voie partagée sur départementale à 90 km/h. Demande au département de mise en place de comptage sur le tronçon. Recommandations :

- En cas de volume de trafic inférieur à 1000 véhicules par jour : Réduction de la vitesse à 70 km/h voire 50 km/h sur les villages avec mise en place de dispositifs de modération de la vitesse (ex : chicane) en ligne droite. Pose de panneaux C50 (panneaux pour des messages aux véhicules) mentionnant « Partageons la route ».
- En cas de volume de trafic supérieur à 1000 véhicules par jour : Mettre en place les recommandations précédentes et réguler le trafic de transit en interdisant la circulation des véhicules motorisés sauf riverains. Un contrôle en lien avec la gendarmerie sera nécessaire.

Acteurs : Département de la Creuse, Commune d'Aubusson, Gendarmerie nationale.

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Les Combadeaux / Le Mont : Balisage sur voie partagée à 80 km/h (route communale).
Recommandations : Réduction de la vitesse à 70 km/h voire 50 km/h. Réparation des quelques nids de poules et nettoyage des gravillons (illustration ci-dessous).

Acteur : Commune d'Aubusson.



Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale A.



Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale A.



c13D

Tronçon Le Mont – rue Marcel Deprez : Balisage et voie partagée sur route communale en impasse. Recommandations : Modification du régime de l'impasse en signalant l'autorisation du transit riverain et piéton via un panneau C13d. Retirer une des deux barrières pour permettre le passage de vélos y compris vélocargo. Retirer le coussin berlinois (voir page suivante).

Acteurs : Commune d'Aubusson.

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



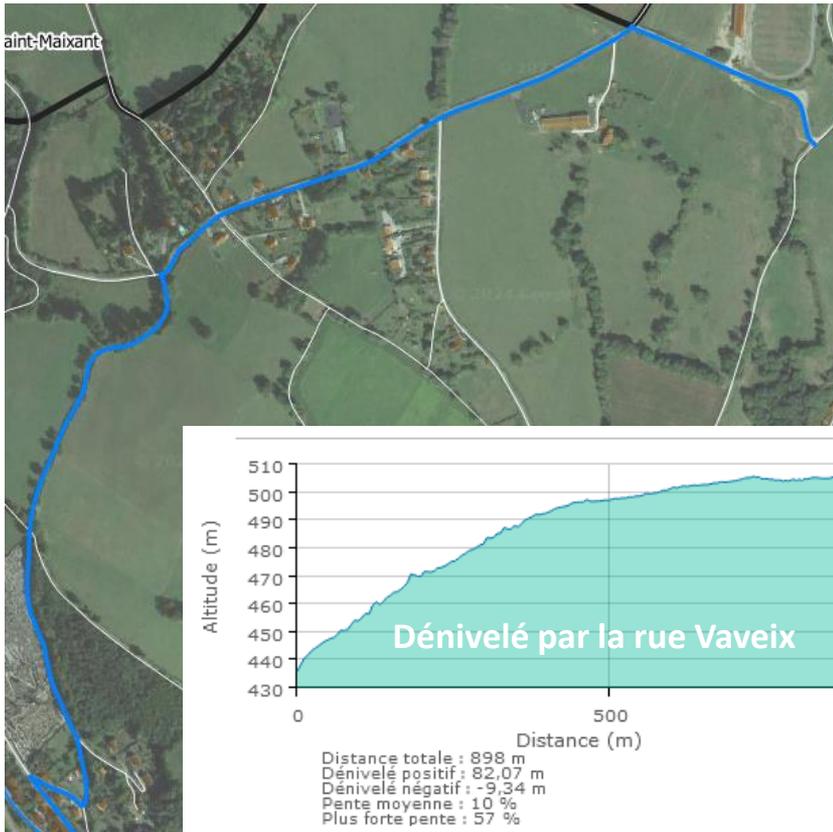
Tronçon Netto – rue Marcel Deprez : Balisage sur voie partagée à 50 km/h rue Ampère et rue Marcel Deprez. Puis traversée au giratoire de la D990 en voie dédiée (piste cyclable bidirectionnelle recommandée).

Connexion de la voie dédiée de la rue Ampère au parking des Briconautes.

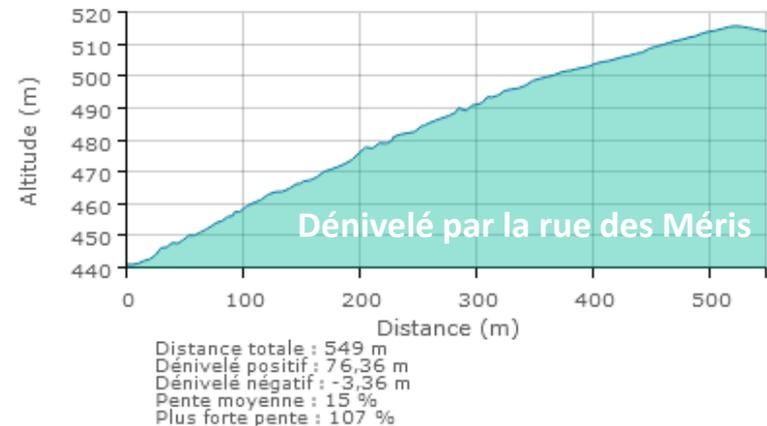
Acteurs : Commune d'Aubusson et département de la Creuse.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale A.

V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Stade Victor Pakomoff – rue Vaveix : balisage sur voie partagée à 80 km/h. Recommandations : Hors agglo, passage à 70km/h avec pose de panneaux C50 (panneaux pour des messages aux véhicules) mentionnant « Partageons la route ». Rejoindre les hauteurs Nord d'Aubusson impose ce détour par la Vaveix du fait d'un dénivelé trop important par la rue des Méris (même pour un Vélo à Assistance Electrique).



Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale B.

V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Rue Vaveix – Rue des Déportés : Balisage et voie partagée sur voie à 50 km/h. Passage en zone 30 de la rue Vaveix depuis la fin de la zone de rencontre du centre-ville jusqu'au cimetière. Création de poches de stationnement en chicane sur les lignes droites de la rue (condition de visibilité en sens opposé nécessaire).

Acteur : Commune d'Aubusson.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale B.



Rue des Déportés – Pont Neuf D'Antan : Balisage et voie partagée sur zone de rencontre. Les doubles-sens cyclables de la zone de rencontre sont déjà correctement signalés.

Acteur : Commune d'Aubusson.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale B.

V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Rue Pont Neuf D'Antan – Giratoire D941, D23, D942A : Balisage et voie partagée. Etendre la zone 30 de la cité de la Tapisserie jusqu'à la Zone de rencontre rue des Déportés et la zone 30 rue Chateaufavier.

Acteur : Commune d'Aubusson.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale B.



Giratoire D941, D23, D942A – rue de Beauze : Balisage et voie partagée sur zone 30. Mise en double-sens cyclable de la zone 30 (rue William Dumazet et Rue Roger Cerclier) conformément aux obligations du code de la route (art R110-2).

Acteur : Commune d'Aubusson.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale B.

V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Rue de Beauze – ZA de Beauze : Balisage et voie partagée sur route à 50 km/h.

Acteur : Commune d'Aubusson.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale B.



Giratoire D941, D23, D942A – rue Tristan l'Hermitte: Balisage et voie partagée partiellement sur zone 30. Etendre la zone 30 à la rue Tristan l'Hermitte.

Acteur : Commune d'Aubusson.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale B.



Rue Tristan l'Hermitte – Allée Jean Marie Couturier: Balisage et passage par un chemin de raccourci derrière la piscine qui débouche sur l'allée de la Halle des Sports. Etendre la zone 30 à l'allée Jean Marie Couturier.

Acteur : Commune d'Aubusson.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale B.

V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Allée Jean Marie Couturier – rue de la Croix Blanche : Balisage et passage par une passerelle piétonne, un parking derrière le lycée Jean Jaurès et les voies d'accès aux habitats collectifs. Installation d'une rampe d'accès vélo sur les escaliers dans un premier temps. À moyen / long terme, mettre aux normes PMR l'accès à la passerelle piétonne

Acteur : Commune d'Aubusson.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale B. A moyen / long terme, garantir l'accès PMR à la passerelle



La passerelle piétonne aujourd'hui.

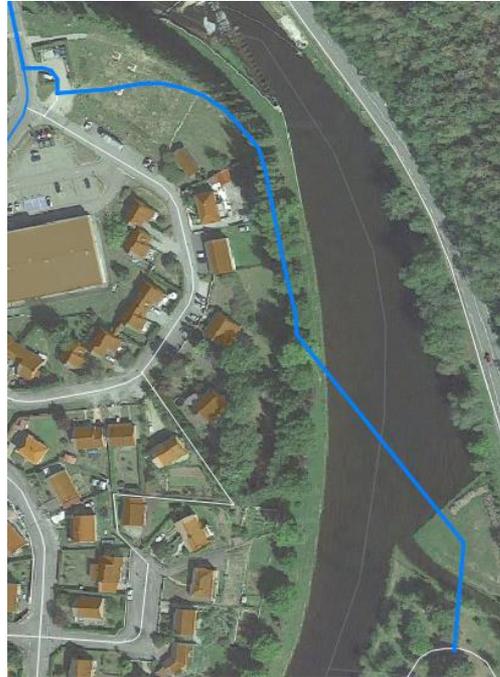
V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Rue de la Croix Blanche – Carrefour Market : Balisage et voirie partagée en zone 30.

Acteur : Commune d'Aubusson.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale B.



Carrefour Market – camping municipal : Balisage et création d'une passerelle ou d'un bac vers le camping municipal.

Acteur : Commune d'Aubusson.

Temporalité : après la mise en place de l'ensemble des autres tronçons de la V'Locale B.

ITINÉRAIRES DE CONNEXION

Tronçons en voie partagée dont il faudra seulement indiquer la connexion depuis leurs V'locales respectives vers le point d'intérêt (balisage) et vice versa:



Connexion Ecole la clé des champs depuis la rue Paul Pauly (V'Locale A)



Connexion Gare depuis la rue Vaveix (V'Locale B)

Temporalité : d'une même phase sur l'ensemble leur V'Locale respective.

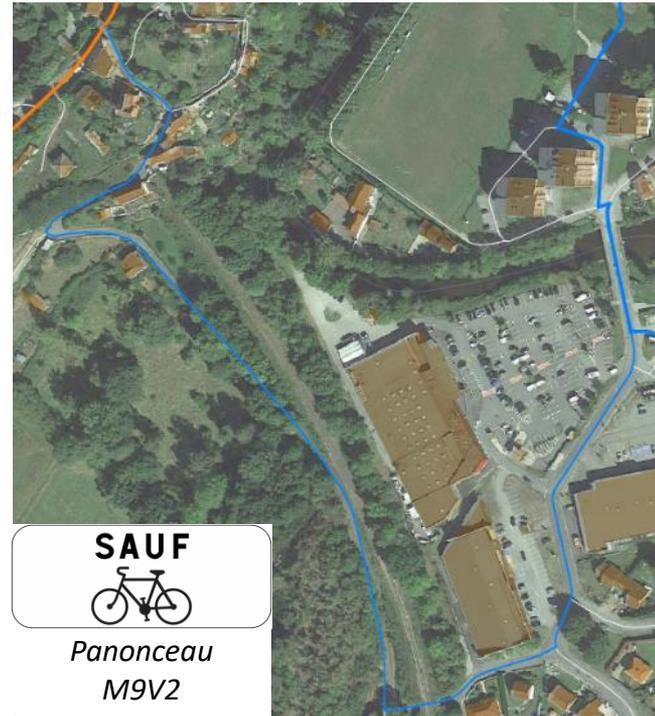
ITINÉRAIRES DE CONNEXION

Tronçons sans besoin de voie dédiée mais dont il faudra travailler les règles de circulation et indiquer la connexion depuis la V'locale vers le point d'intérêt (balisage) et vice versa :



Connexion *hôpital* et *gendarmerie* depuis la V'Locale A. Réduire la vitesse à 30 km/h rue Henri Dunant et réglementer le stationnement en créant des poches de stationnement en chicane.

Temporalité : d'une même phase sur l'ensemble leur V'Locale respective.



SAUF



*Panonceau
M9V2*

Connexion *Rue Saint-Jean* et *V87* (à signaler « pour vélo à assistance électrique ») depuis et vers la V'Locale B. Pose d'un panonceau M9V2 de part et d'autre de la rue du gaz sous les panneaux sens interdit.

ITINÉRAIRES DE CONNEXION

Tronçons sans besoin de voie dédiée mais dont il faudra travailler les règles de circulation et indiquer la connexion depuis la V'locale vers le point d'intérêt (balisage) et vice versa :



Connexion *Intermarché* depuis la V'Locale A. Etendre la zone 30 rue Chateaufavier à la rue des fusillés jusqu'à l'Intermarché.



Connexion *gare routière* depuis la V'Locale B. Etendre la zone 30 rue Saint-Jean et rue Chateaufavier à l'avenue des Lissiers jusqu'au Pont à proximité de la gare routière.

Temporalité : d'une même phase sur l'ensemble leur V'Locale respective.

ZONE DE RENCONTRE / ZONE 30 (1/2)

Contexte :

Aubusson dispose de quelques zones 30 éparpillées et dont l'emprise n'est pas toujours cohérente. Les zones de rencontre en plein centre d'Aubusson et rue des Méris sont bien aménagées et cohérentes. D'autres quartiers sur Aubusson pourraient faire l'objet de zone de rencontre.

Temporalité: court/moyen terme.

Possibilité d'intervention technique : Intervention simple.

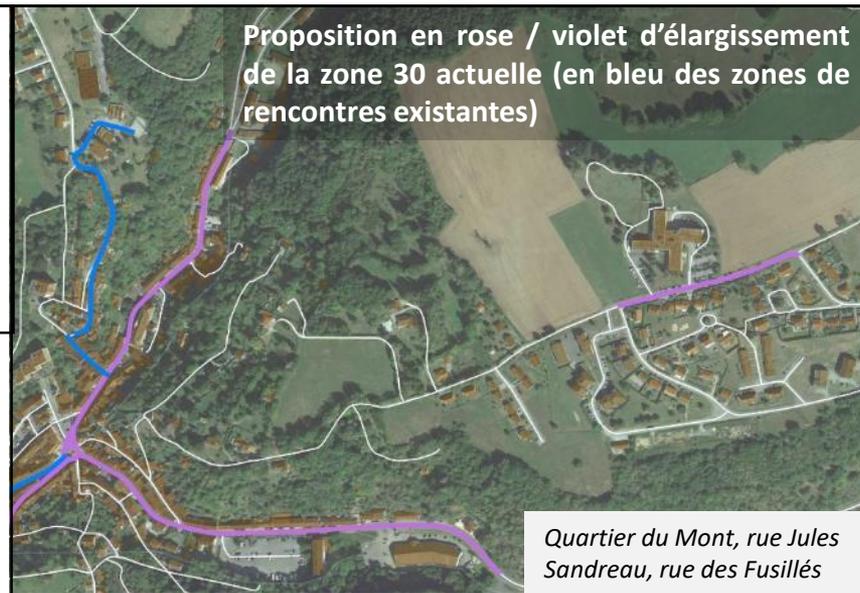
Coût de l'intervention : modéré.

Fiche boîte à outils du SDMA en lien:

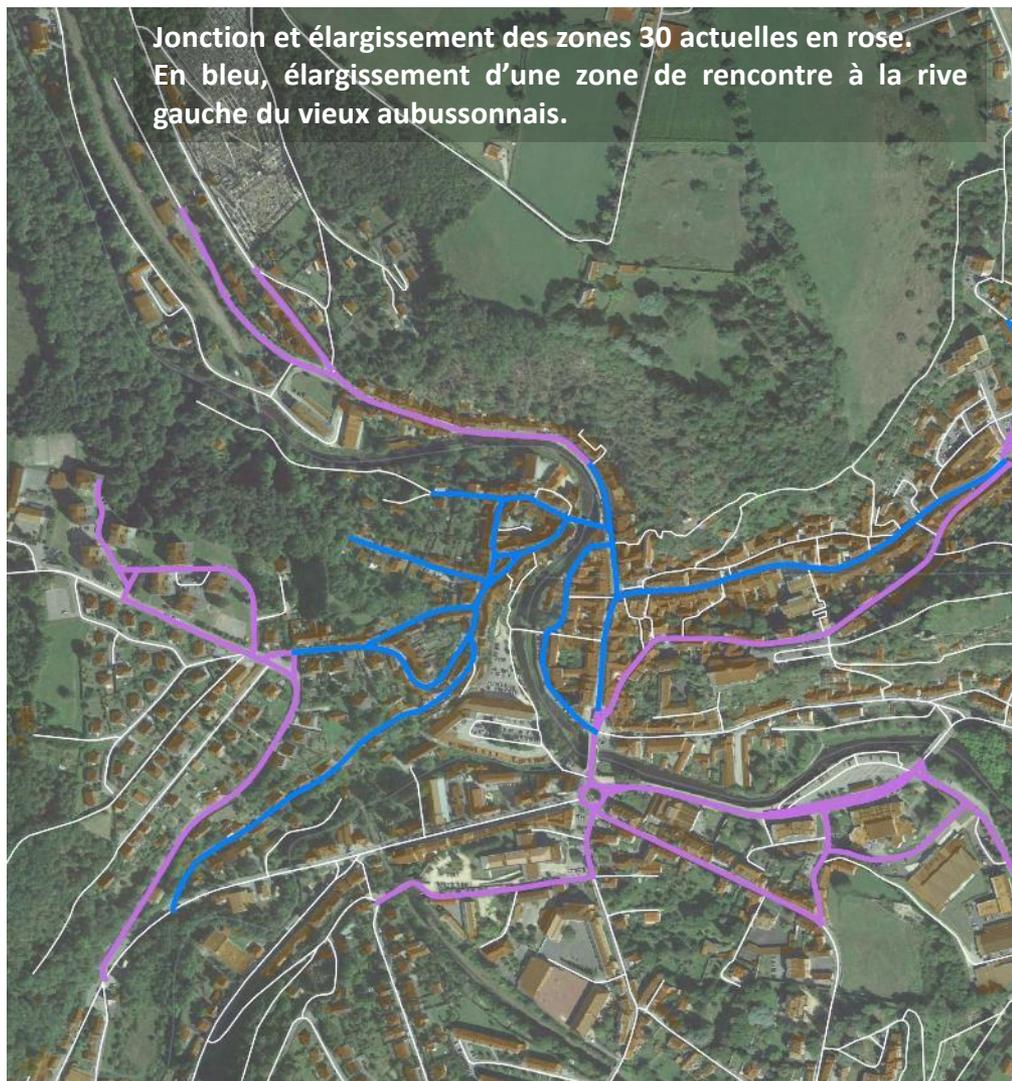
Impact attendu :

- Des déplacements à pied et à vélo plus sécurisés rue des fusillés, rue Jules Sandreau et dans le quartier de la gare et des grands équipements.
- Des espaces plus tranquilles et plus agréables pour les riverains.

Acteurs : Commune d'Aubusson.



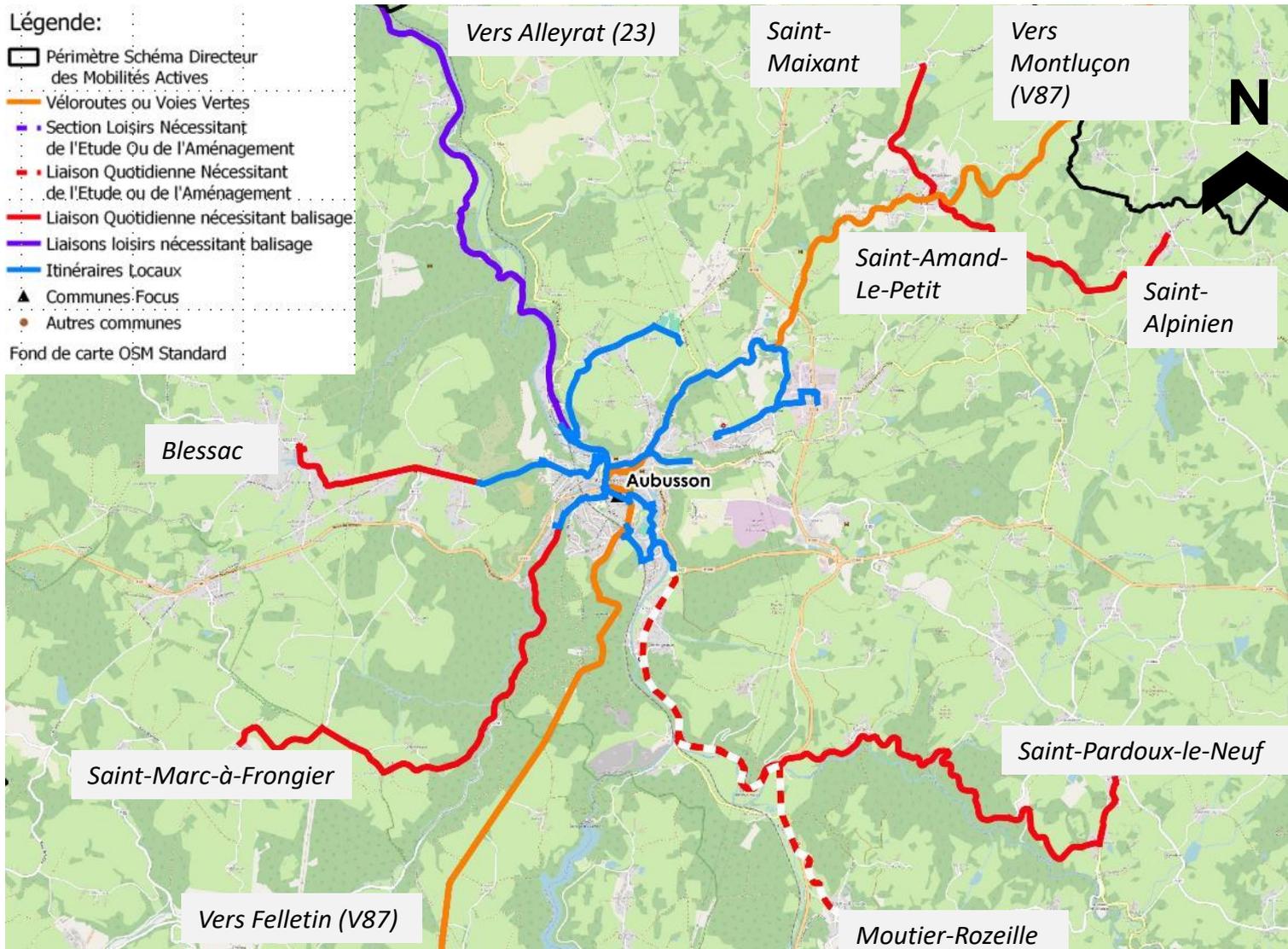
ZONE DE RENCONTRE / ZONE 30 (2/2)



ITINÉRAIRES INTERCOMMUNAUUX DEPUIS AUBUSSON – VUE GLOBALE

Légende:

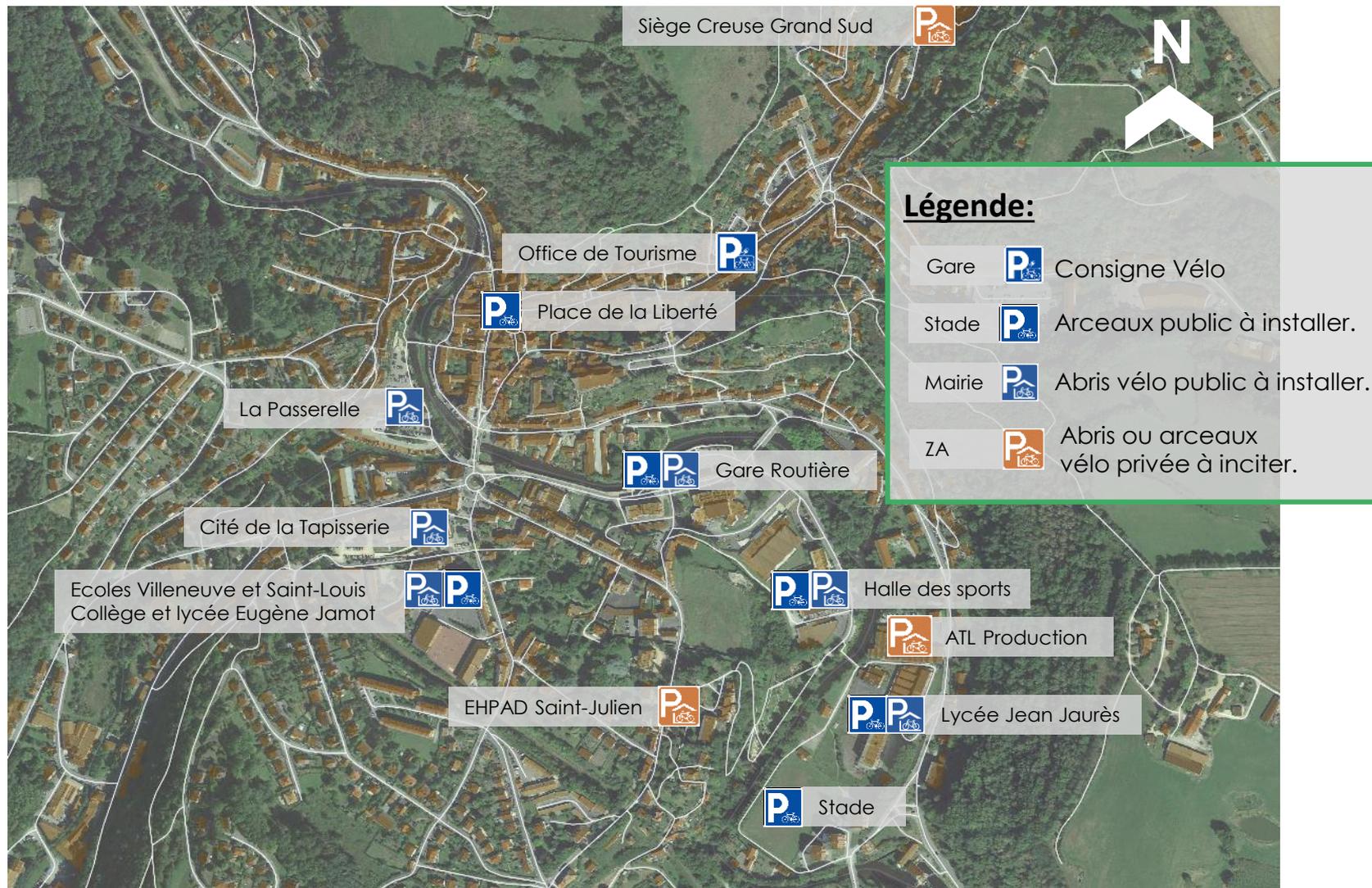
-  Périmètre Schéma Directeur des Mobilités Actives
 -  Véloroutes ou Voies Vertes
 -  Section Loisirs Nécessitant de l'Etude Ou de l'Aménagement
 -  Liaison Quotidienne Nécessitant de l'Etude ou de l'Aménagement
 -  Liaison Quotidienne nécessitant balisage
 -  Liaisons loisirs nécessitant balisage
 -  Itinéraires Locaux
 -  Communes-Focus
 -  Autres communes
- Fond de carte OSM Standard



STATIONNEMENT VÉLO À CRÉER – VUE COMMUNE



STATIONNEMENT VÉLO À CRÉER – VUE CENTRE-VILLE



DÉPLACEMENT À PIED / AVENUE D'Auvergne

<p>Contexte : Au départ du centre-ville, la rue des fusillés offre maintenant un trottoir aux normes PMR jusqu'au parking du champ de foire et jusqu'à l'Intermarché. Ensuite, le cheminement jusqu'à la salle des fêtes se fait sur un trottoir étroit malgré une route départementale large. Même chose depuis le Mont d'où par la rue Bernart de Ventadour, l'accès piéton à la salle des fêtes est dégradé et non continu.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingénierie / étude : Département de la Creuse, Commune d'Aubusson.• Aménagement : Département de la Creuse, Commune d'Aubusson.
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• Élargissement du trottoir côté Sud, en prenant sur la chaussée, à 1,8m d'Intermarché (rue des fusillés) à la salle des Fêtes.• Réalisation d'un cheminement continu de la salle des Fêtes au Mont en créant un cheminement avec traversée jusqu'à la rue Bernart de Ventadour et en élargissant, en prenant sur la chaussée, au moins un côté de trottoir de la rue Bernart de Ventadour à 1,8m.	<p>Temporalité : A étudier d'ici la prochaine réfection de voirie.</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention moyennement complexe et à bien définir en amont.</p> <p>Coût de l'intervention : élevé</p> <p>Impact attendu :</p> <ul style="list-style-type: none">• Une traversée PMR complète entre le Mont, la Salle des fêtes, l'Intermarché et le centre-ville.• Une réduction des vitesses et un respect des 50km/h via la réduction de la largeur de la chaussée

DÉPLACEMENT À PIED /RUE JULES SANDREAU

Contexte :

Au départ du centre-ville, la rue Jules Sandreau offre un cheminement avec des discontinuités ponctuelles dû à un rétrécissement ou à du stationnement gênant issu d'un manque de matérialisation des places. À l'intersection avec la route de Chambon, le cheminement piéton se termine malgré la présence de quelques habitats le long de cette route. La rue est limitée à 30km/h mais la limite est peu visible et incohérente (elle ne fait pas la jonction jusqu'à la zone de rencontre du centre-ville).

Propositions de solutions :

- Résorber les discontinuités ponctuelles de la largeur du trottoir Sud de la rue Jules Sandreau.
- Matérialiser les places de stationnement devant la Place Saint-Nicolas.
- Aménager un cheminement piéton le long de la route de Chambon pour les premiers riverains.
- Passer la rue à 30km/h de la route de Chambon à la zone de rencontre.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Département de la Creuse, Commune d'Aubusson.
- Aménagement : Département de la Creuse, Commune d'Aubusson.

Temporalité : A étudier d'ici la prochaine réfection de voirie.

Possibilité d'intervention technique : Intervention moyennement complexe et à bien définir en amont.

Coût de l'intervention : élevé

Impact attendu :

- Une traversée PMR complète de la route de Chambon au centre-ville.
- Une clarification et une réduction des vitesses.

DÉPLACEMENT À PIED /RUE VAVEIX

<p>Contexte : Au départ du centre-ville, la rue Vaveix se dégrade au fur et à mesure avec un trottoir qui rétrécit, qui est obstrué d'obstacles (ex : panneau de signalisation mal placé) et par du stationnement sur le trottoir.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Aménagement : Commune d'Aubusson, Département de la Creuse.
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• Élargissement, en prenant sur la chaussée, d'au moins un côté de trottoir à 1,4m de la fin de la promenade en bord de Creuse à la fin d'agglomération. Lorsque le trottoir disparaît pour laisser place à un cheminement de niveau, il est souhaitable de séparer physiquement le trottoir avec des poteaux bois ou des barrières de ville par exemple.• Passage en zone 30 au moins jusqu'au cimetière et réalisation de poches de stationnement en quinconce pour créer un effet de chicane et obtenir un ralentissement effectif.• Déplacement des panneaux de signalisation pour ne pas qu'ils fassent obstacle.	<p>Temporalité : A étudier d'ici la prochaine réfection de voirie.</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention moyennement complexe et à bien définir en amont.</p> <p>Coût de l'intervention : élevé</p> <p>Impact attendu :</p> <ul style="list-style-type: none">• Une traversée PMR complète de la fin de l'agglomération de la rue Vaveix au le centre-ville.• Une réduction des vitesses pour la tranquillité des riverains.

DÉPLACEMENT À PIED / AVENUE DE LA RÉPUBLIQUE

<p>Contexte : Au départ de l'avenue de la République, le giratoire en face du Pont neuf d'antan génère une traversée assez longue pour des PMR avenue de la République avec 10 mètres de large au passage piéton. À partir du pont de la Beauze, les trottoirs généreux passent en dessous des normes de largeur PMR. Au croisement de la rue Paul Pauly et de la rue de Beauze, l'avenue de la République dispose de trottoirs étroits avec autorisation de stationnement dessus. Cette entrée de bourg à la chaussée large et sans obstacle garantit des vitesses élevées.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Aménagement : Département de la Creuse, Commune d'Aubusson.
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• Élargissement, en prenant sur la chaussée, d'au moins un côté de trottoir à 1,4m du pont de la Beauze à la fin d'agglomération. Prévoir une transition de niveau de trottoirs vers les rues de Beauze et Paul Pauly.• Mise en place de dispositifs de modération de la vitesse en amont du passage piéton pour rejoindre la rue de Beauze (ex : stationnement en quinconce pour créer un effet de chicane et obtenir un ralentissement effectif).• Suppression de l'autorisation de stationnement sur trottoir.	<p>Temporalité : A étudier d'ici la prochaine réfection de voirie.</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention moyennement complexe et à bien définir en amont.</p> <p>Coût de l'intervention : élevé</p> <p>Impact attendu :</p> <ul style="list-style-type: none">• Une traversée PMR complète de la fin de l'agglomération de l'avenue de la République au centre-ville.• Une réduction des vitesses pour la tranquillité des riverains.• Une traversée plus sécurisée du carrefour de la rue de Beauze, la rue Paul Pauly et de l'avenue de la République pour tous les véhicules.

DÉPLACEMENT À PIED /RUE DE BEAUZE

<p>Contexte : La rue de Beauze est une rue sans trottoir ou cheminement piéton malgré une largeur très généreuse de la chaussée.</p>	<p>Acteur :</p> <ul style="list-style-type: none">• Aménagement : Commune d'Aubusson.
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• Aménager un trottoir à 1,8m côté habitation via l'implantation de délimitations physiques sur l'asphalte (ex: poteaux bois).	<p>Temporalité : A étudier d'ici la prochaine réfection de voirie.</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention peu complexe et à bien définir en amont.</p> <p>Coût de l'intervention : modéré</p> <p>Impact attendu :</p> <ul style="list-style-type: none">• Une sécurisation des déplacements à pied de la zone d'activité à l'avenue de la République.

DÉPLACEMENT À PIED / AVENUE DE JUILLET, RUE JEAN JAURÈS, D941

<p>Contexte : L'avenue de Juillet et la rue Jean Jaurès disposent de trottoirs étroits au bord d'une route bien fréquentée (plus de 5000 véhicules jours) limitée à 50 km/h et large de 7,5m. Elles desservent des équipements d'importance (lycée, usine). Elles ne permettent pas de rejoindre le camping municipal d'Aubusson dont les campeurs issus pour partie de la Véloroute 87 manifestent leur besoin de rejoindre le centre-ville à pied ou en vélo. Pour l'instant ces derniers peuvent emprunter le bord de la D941. L'idéal serait de pouvoir leur faire bénéficier de la coulée verte en cours d'aménagement qui relie l'avenue des lissiers à la rue de la croix blanche.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Aménagement : Commune d'Aubusson, département de la Creuse (le long de la D941).
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• En prenant sur la largeur de la chaussée, élargir le seul côté de trottoir à 1,8m (côté lycée et usine d'ATL).• Baliser pour les piétons l'itinéraire de la coulée verte depuis l'avenue des lissiers et depuis l'intersection entre la rue Jean Jaurès et la rue de la Croix (pour les campeurs).• Aménager un bac ou une passerelle PMR sur la Creuse pour permettre aux campeurs de rejoindre la rue de la Rebeyrette.	<p>Temporalité : A étudier d'ici la prochaine réfection de voirie pour le trottoir avenue de Juillet et rue Jean Jaurès. A étudier à moyen terme pour la passerelle ou le bac. De préférence, mettre aux normes PMR la passerelle piétonne entre l'allée Jean Marie Couturier et le quartier de la croix blanche avant d'aménager une passerelle ou un bac pour les campeurs.</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe et à bien définir en amont, voire très complexe pour la passerelle et le bac.</p> <p>Coût de l'intervention : élevé, voire très élevé pour l'ouvrage d'art sur la Creuse.</p> <p>Impact attendu :</p> <ul style="list-style-type: none">• Une traversée PMR complète du camping municipal au centre-ville.• Une réduction des vitesses en entrée de ville par la D941 via la réduction des surlargeurs.

DÉPLACEMENT À PIED /RUE SAINT-JEAN

<p>Contexte : La rue Saint-Jean est étroite avec une emprise de la chaussée réduite à 5,5m de largeur. Ses trottoirs ont une largeur variable et tributaire de cet espace réduit. À certains passages, ils sont interrompus à l'occasion d'intersections (avec la rue Tristan l'Hermitte et les rues D'Assen, du Moussard, Sarrazine et Roger Cerclier) et d'obstacles.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Aménagement : Commune d'Aubusson, département de la Creuse (le long de la D941).
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• Revoir les intersections avec la rue Tristan l'Hermitte et les rues D'Assen, du Moussard, Sarrazine et Roger Cerclier pour offrir une traversée piétonne continue avec des transitions de niveaux.• Mettre en sens unique la rue Saint-Jean jusqu'à l'intersection avec la rue de la Tuilerie, voire jusqu'à l'intersection avec la rue Roger Cerclier en « bouclant » la circulation à l'aide de ces deux autres rues. Exemple : rue Saint-Jean en sens descendant et rues Roger Cerclier et de la Tuilerie en sens montant. Utiliser l'espace libéré sur la chaussée pour élargir les deux côtés de trottoirs à 1,4m. Toutes les rues passées en sens unique doivent être autorisées en contre-sens à vélo (mise en double-sens cyclable). Pour les obstacles présents sur la rue Saint-Jean, le trottoir doit permettre de les contourner quitte à créer un effet de chicane sur la chaussée.	<p>Temporalité : A étudier et mettre en place d'ici la prochaine réfection de voirie.</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe et à bien définir en amont.</p> <p>Coût de l'intervention : élevé.</p> <p>Impact attendu :</p> <ul style="list-style-type: none">• Une traversée PMR complète de la rue Saint-Jean au centre-ville.• Une sécurité accrue pour les déplacements à vélo sur les rues Saint-Jean, Roger Cerclier et de la Tuilerie.