

PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

Schéma Directeur des Mobilités Actives

Focus Bort



©Martin Cusson, PNRML

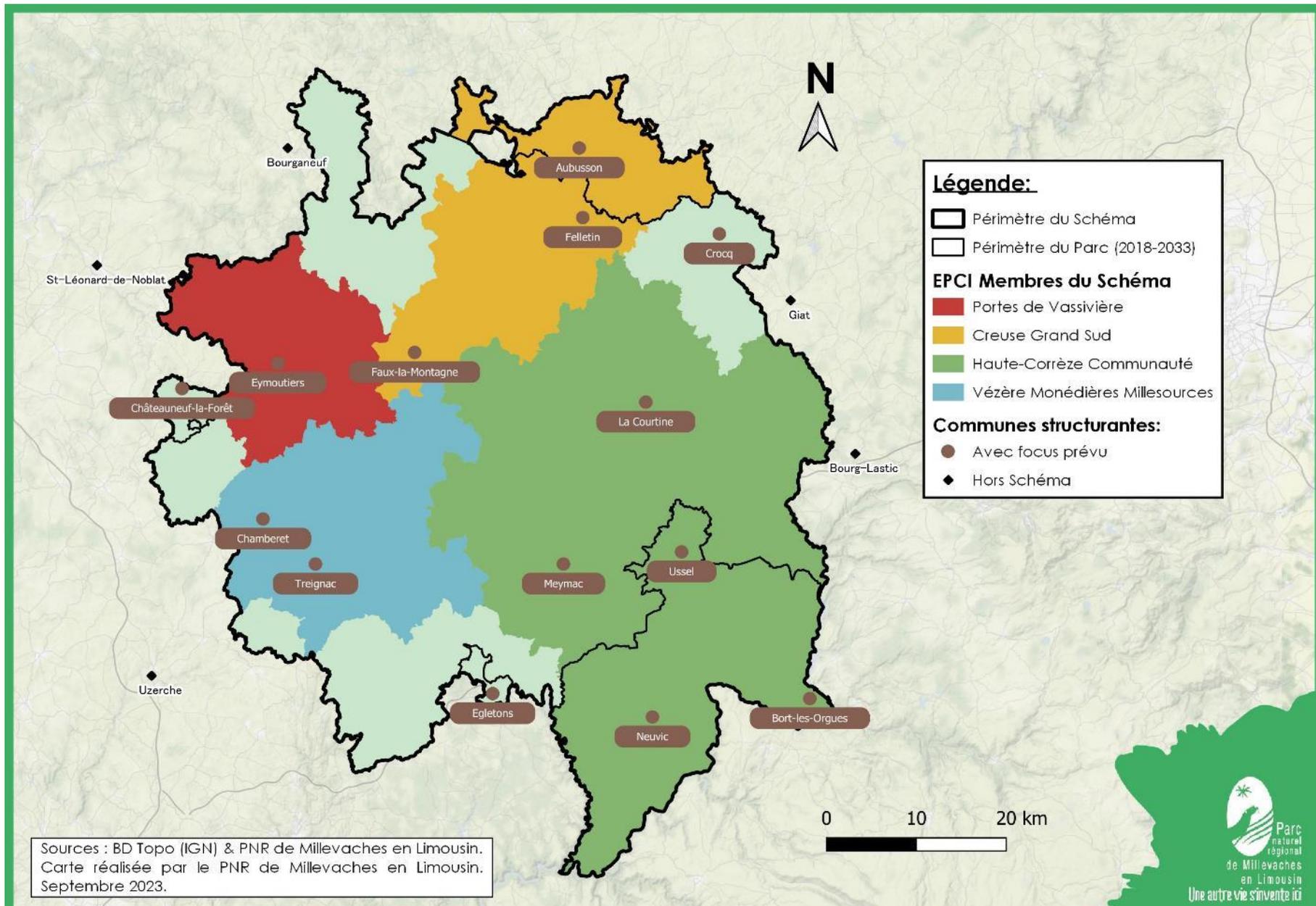


Une autre vie s'invente ici

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).

BORT

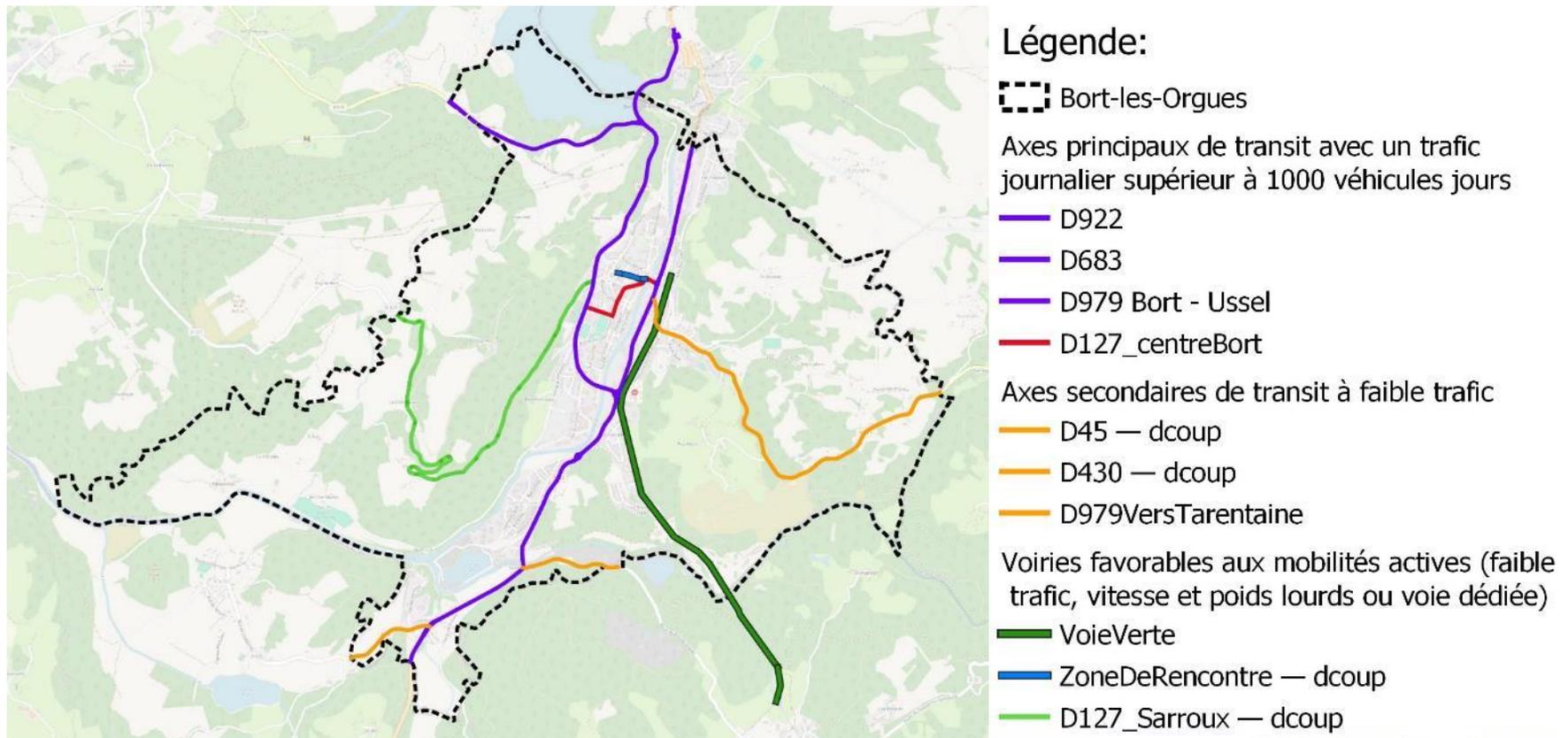


PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

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.



CARTE DES LIEUX D'ENSEIGNEMENT

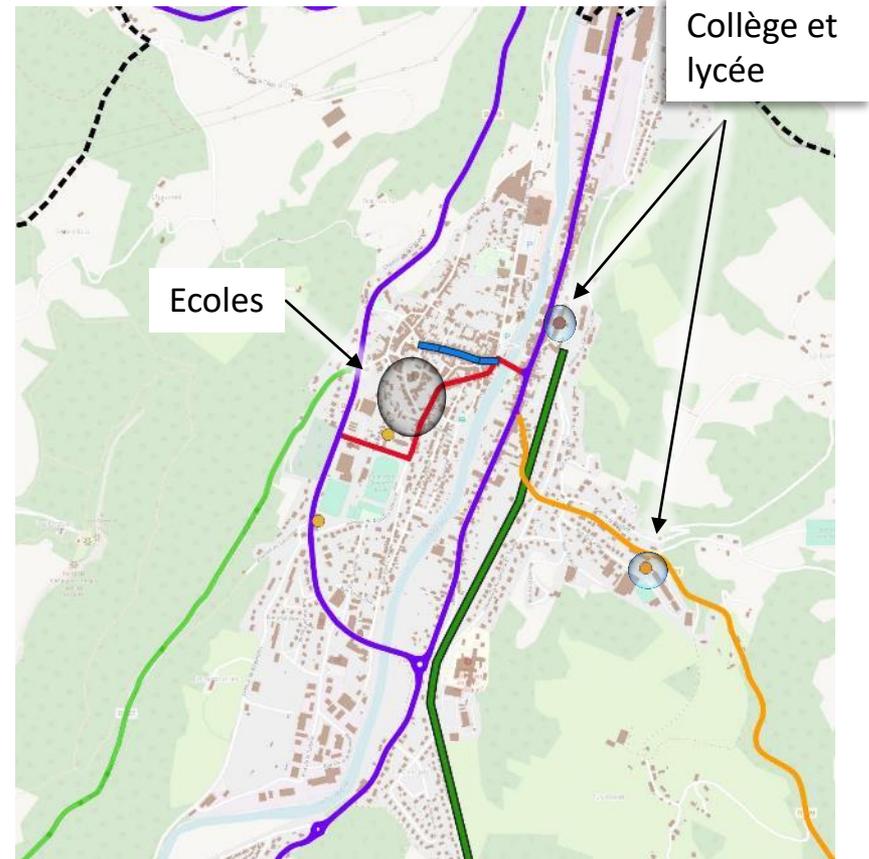
L'arrivée de la voie verte interroge la connexion des lieux d'enseignement à cette infrastructure cyclable.

Pour le collège et le lycée des voiries à faible trafic peuvent être mobilisés pour cette connexion.

Pour les écoles la connexion est plus compliquée. Deux passages sont possibles par deux axes à fort trafic : par le centre-bourg / Pont vieux ou par le Pont neuf. Une solution d'aménagement est à proposer. Afin d'améliorer les trajets à pied, un projet de création d'un cheminement piéton via les terrains du stade est en cours.

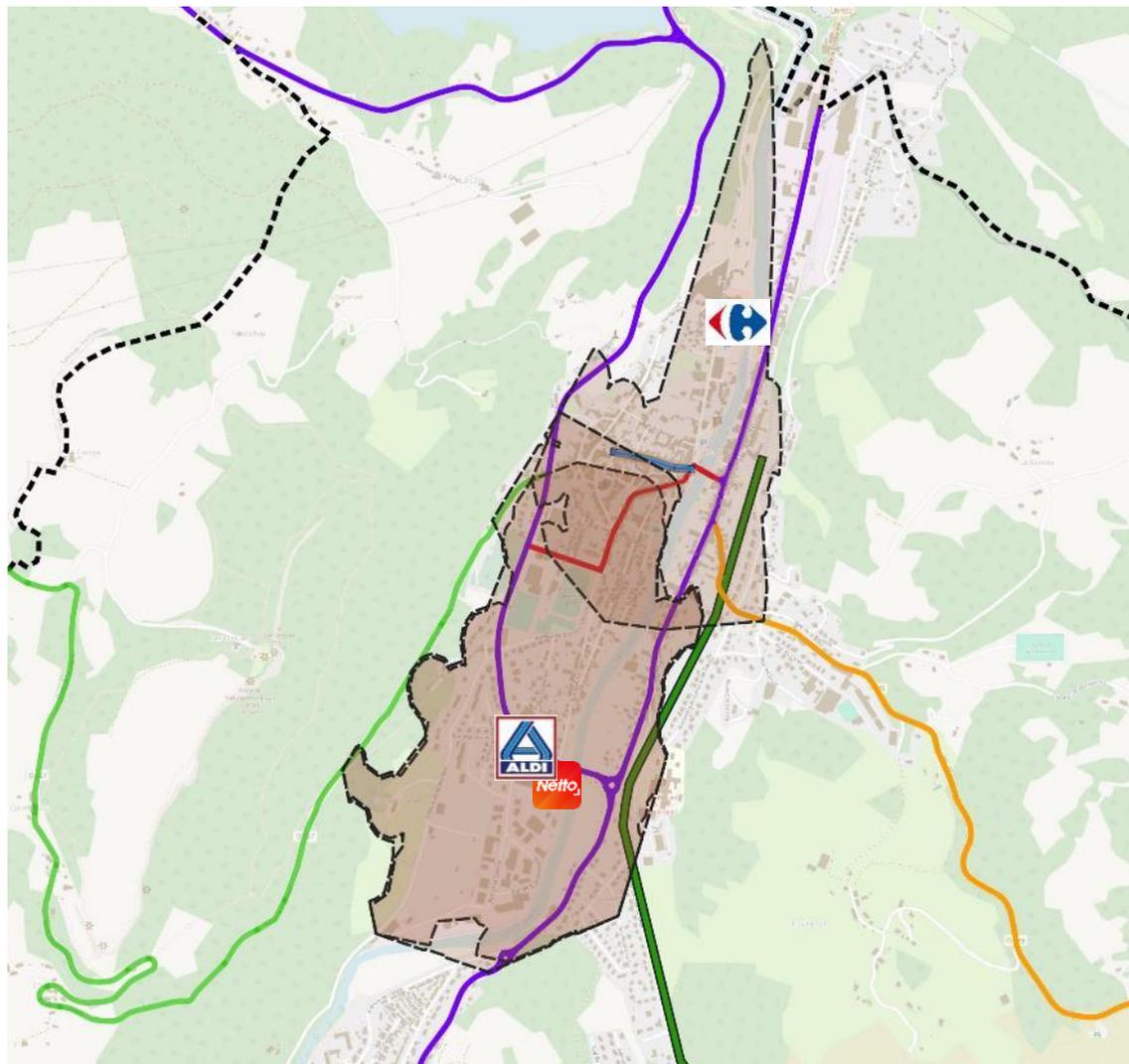


Des dispositifs sécurisés existent aussi pour le transport des enfants à vélo quel que soit l'âge.



CARTE DE L'ACCESSIBILITÉ DES SUPERMARCHÉS À 15 MINUTE À PIED

1530 habitants de la commune se situent dans les zones marrons foncées de la carte. Ils sont à moins de 15 minutes à pied d'au moins un supermarché. C'est trois cinquième des 2745 habitants de la commune.

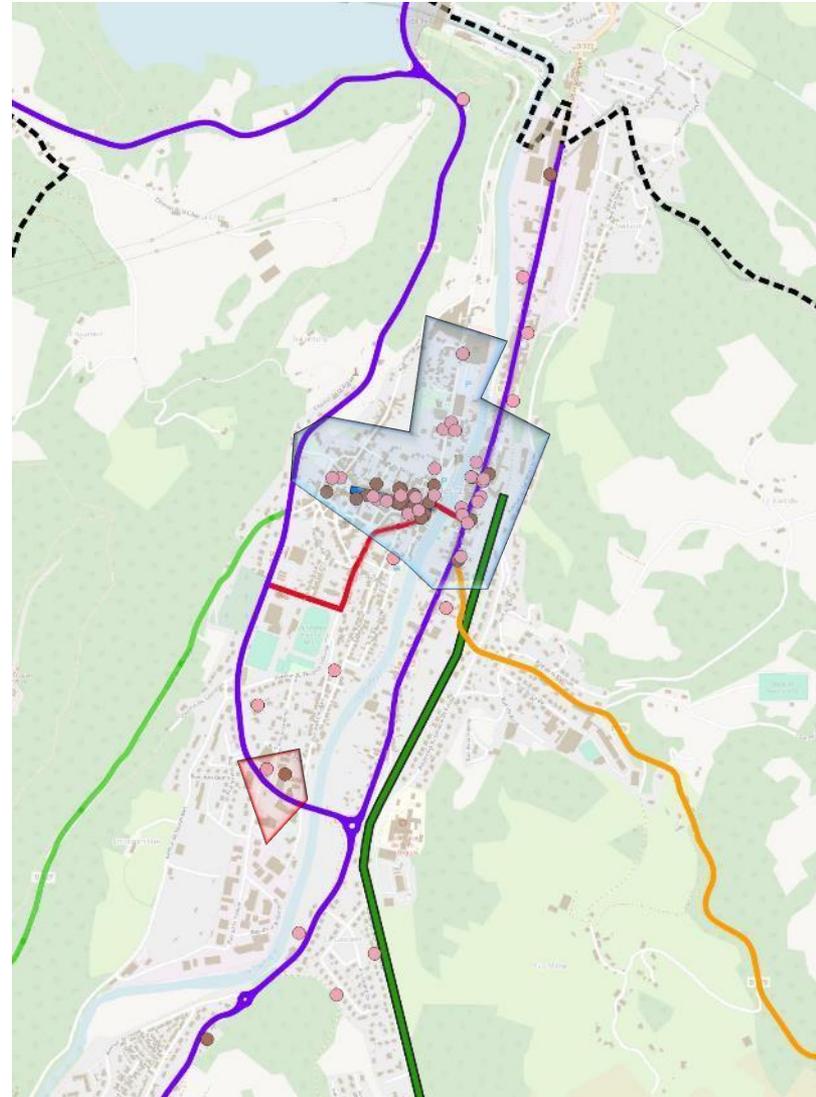


CARTE DES COMMERCES ET SERVICES

L'espace principal de commerces et services (en bleu) se situe dans le cœur de ville à savoir place Marmontel, rue de Paris et au Faubourg. On peut y inclure le supermarché Carrefour en tant que « locomotive commerciale » à proximité de ce secteur.

Un espace commercial secondaire (en rouge) se situe au niveau du Netto et de l'Aldi.

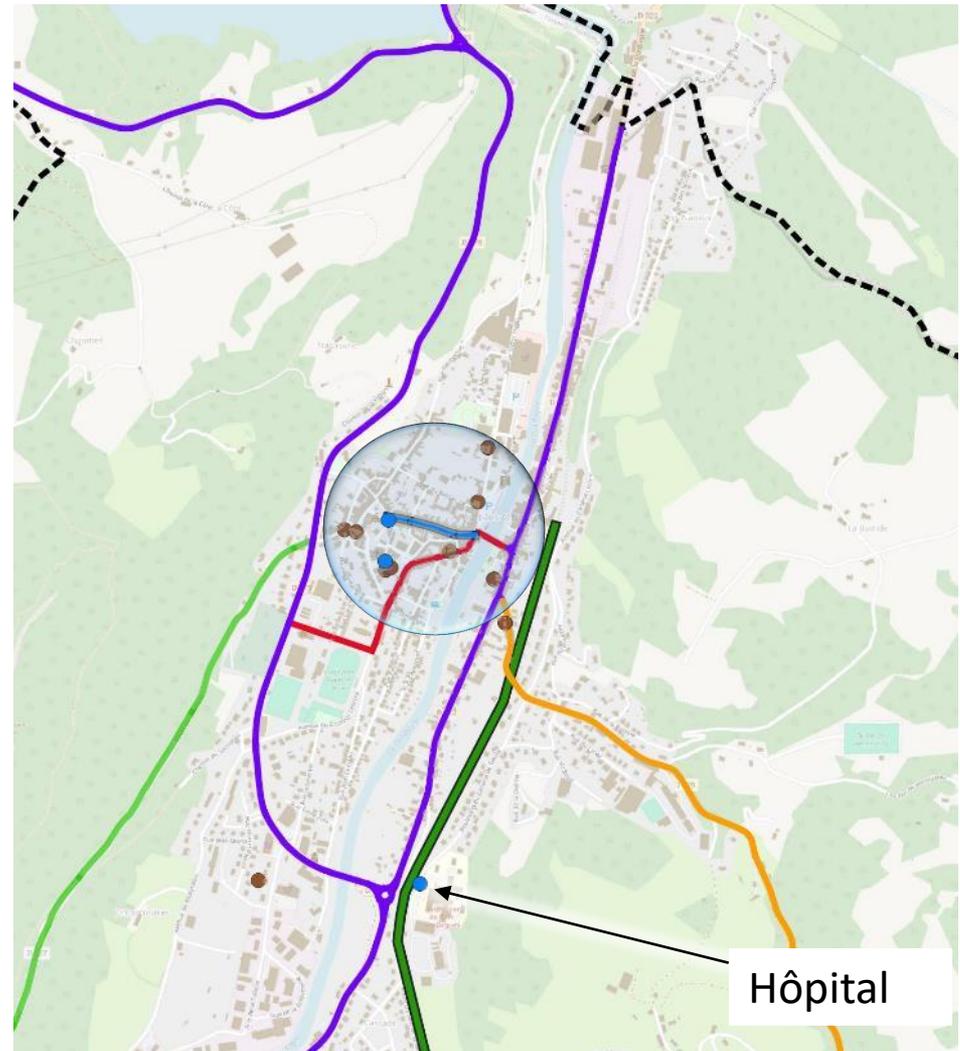
Ces deux secteurs commerciaux sont à portée de 15 minutes de marche et de vélo pour une majorité des habitants de la commune puisque leur implantation est à proximité des supermarchés.



CARTE DES SERVICES DE SANTÉ

Le centre-ville rassemble également de nombreux équipements de santé (en bleu) : la maison de santé bortoise, des cabinets de médecins spécialistes et généralistes et le Centre Communal d'Action Sociale.

Bort-les-Orgues dispose également d'un hôpital. L'entrée et la sortie de cet équipement stratégique sont principalement réalisées par la Rue Gustave Parre. Il n'existe aucun cheminement piéton dans cette rue étroite à double sens de circulation. L'arrivée de la voie verte invite à repenser cet espace

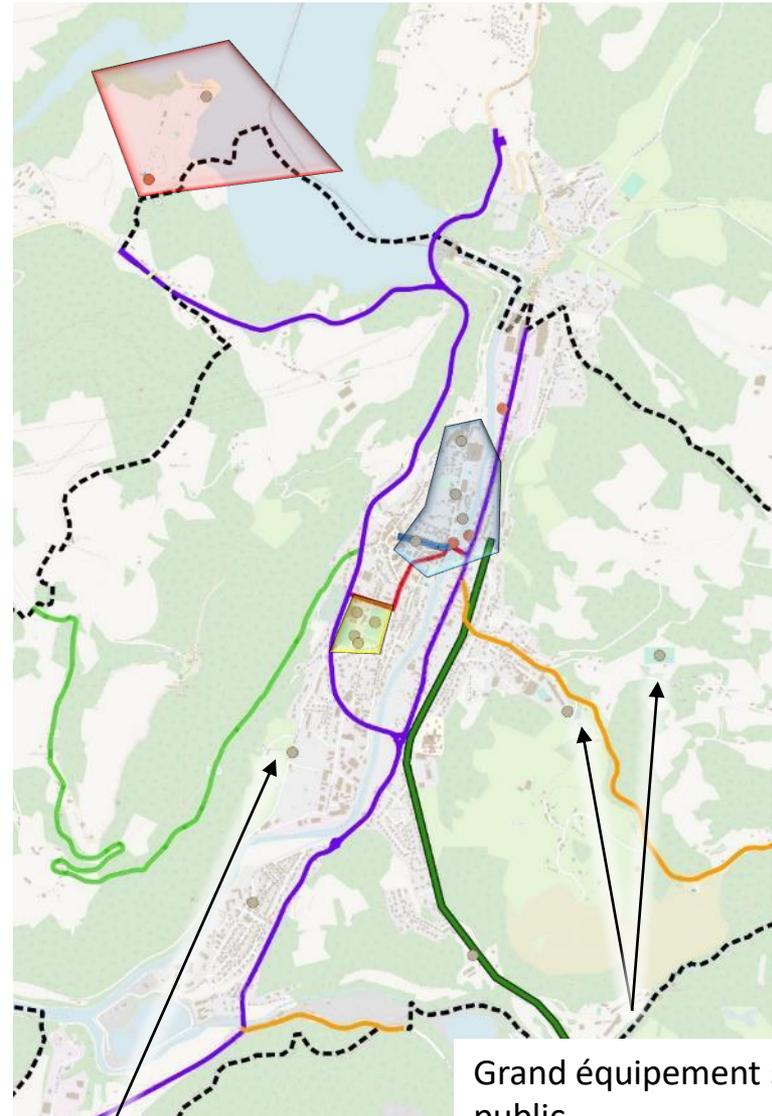


CULTURE SPORT LOISIR TOURISME (ET DONC EMPLOI)

Le centre ville de Bort les Orgues rassemble (en bleu) la piscine, le cinéma, l'office de tourisme, un hôtel et la bibliothèque. Le musée de la Tannerie en périphérie de cette zone en est aujourd'hui exclu, la voirie n'invitant pas à la déambulation vers cet espace.

On retrouve de grands équipements sportifs publics et scolaires aux abords des écoles (en jaune). Deux autres sites sportifs ouverts aux publics sont plus excentrés (avenue de Ribeyrolles et vers Vernières). L'accès à pied au terrain de sport de Vernières depuis le chemin du même nom est discontinu au croisement de la D979 ou avenue Clémenceau (voir plus loin).

Les Aubazines (en rouge) accueille piscine, zone de baignade et camping. Ce lieu de loisirs, de tourisme et d'emplois touristiques souffre d'un manque de liaisons sécurisées vélo ou piétonne. Actuellement, les cyclistes empruntent la D979, itinéraire dangereux à 70-90 km/h et à fort trafic y compris poids lourds. Il n'existe aucune alternative à cette route. L'arrivée de la voie verte rend encore plus stratégique la création d'une connexion sécurisée pour les mobilités actives.



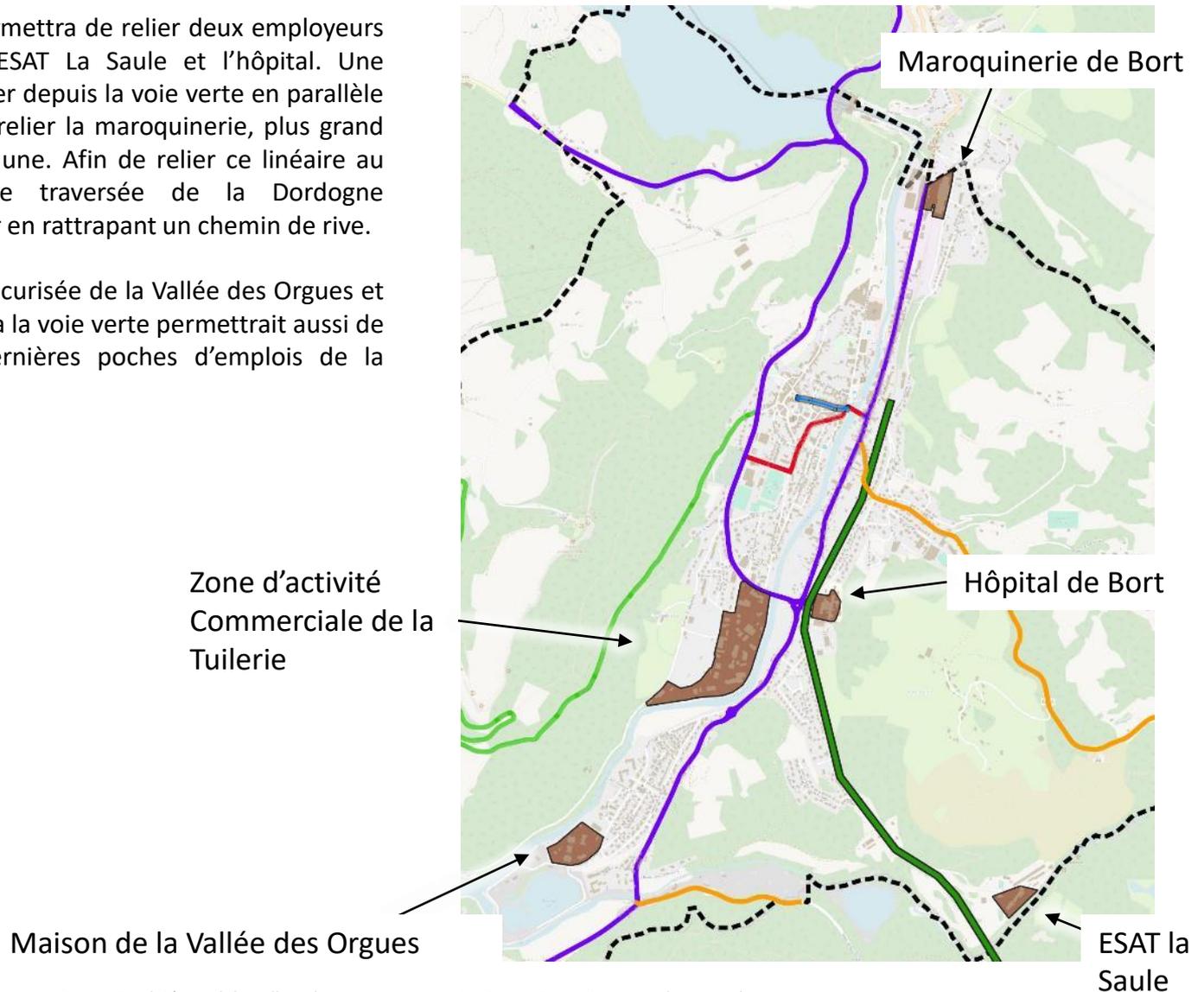
Salle de sports

Grand équipement sportif public

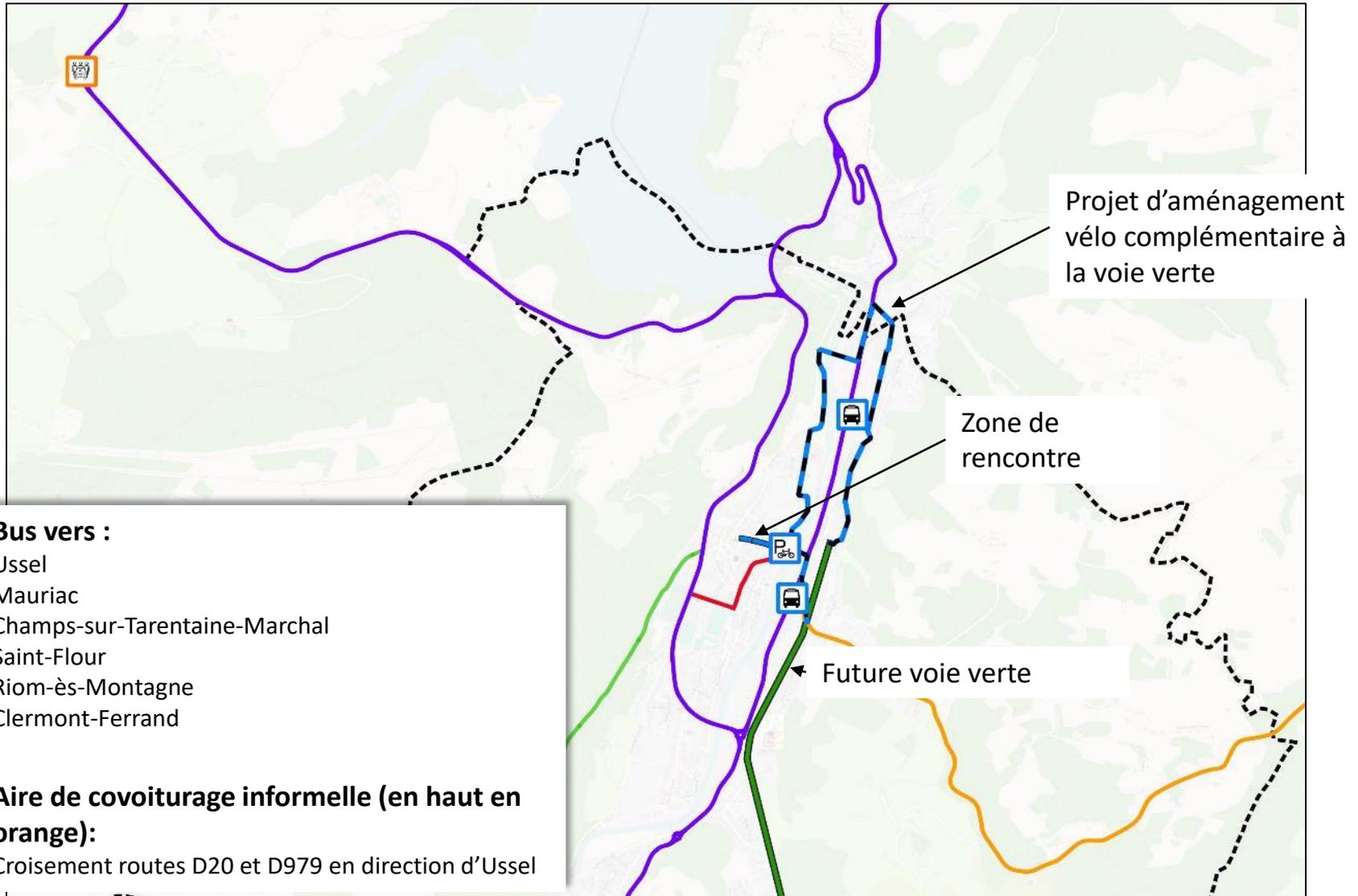
CARTE DE L'EMPLOI (EN PLUS DES PÔLES DÉJÀ MENTIONNÉS)

La future voie verte permettra de relier deux employeurs importants à savoir l'ESAT La Saule et l'hôpital. Une extension est à envisager depuis la voie verte en parallèle de la D922 permet de relier la maroquinerie, plus grand employeur de la commune. Afin de relier ce linéaire au bourg historique, une traversée de la Dordogne permettrait d'y parvenir en rattrapant un chemin de rive.

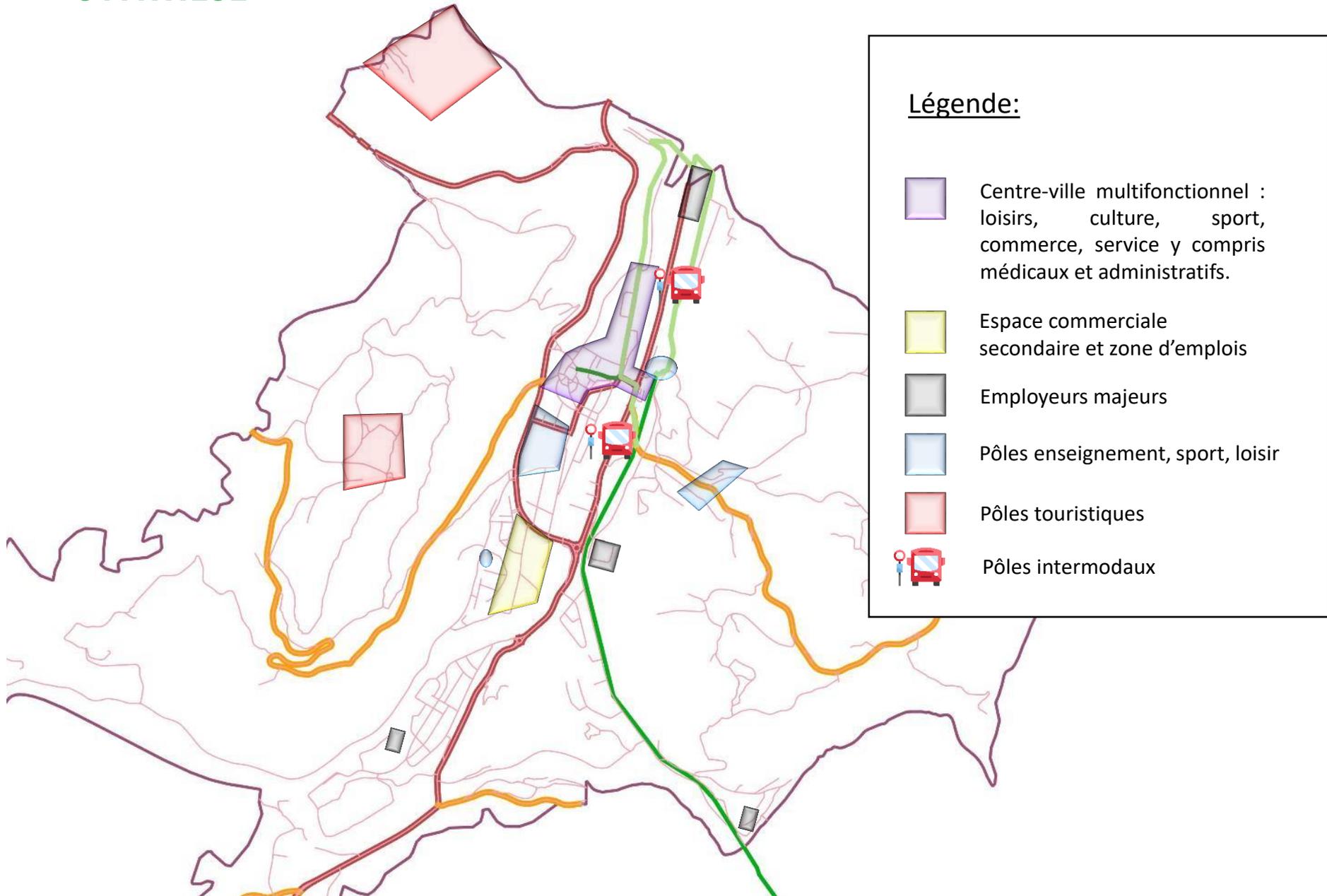
Enfin, une connexion sécurisée de la Vallée des Orgues et de la ZAC de la Tuilerie à la voie verte permettrait aussi de desservir ces deux dernières poches d'emplois de la commune.



CARTE DE LA MOBILITÉ



SYNTHÈSE

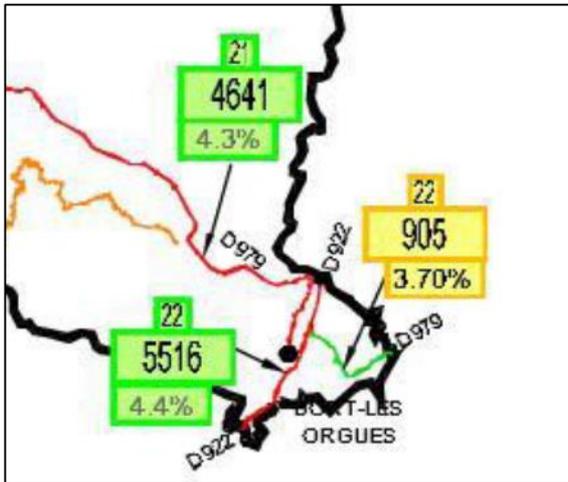


DÉPLACEMENTS À VÉLO

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 du Département de la Corrèze. La part des poids lourds dans le comptage est exprimé en %.

Qu'est-ce qu'une voirie cyclable?

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >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	
	> 4000	Piste ou bande cyclable	Piste 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	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

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

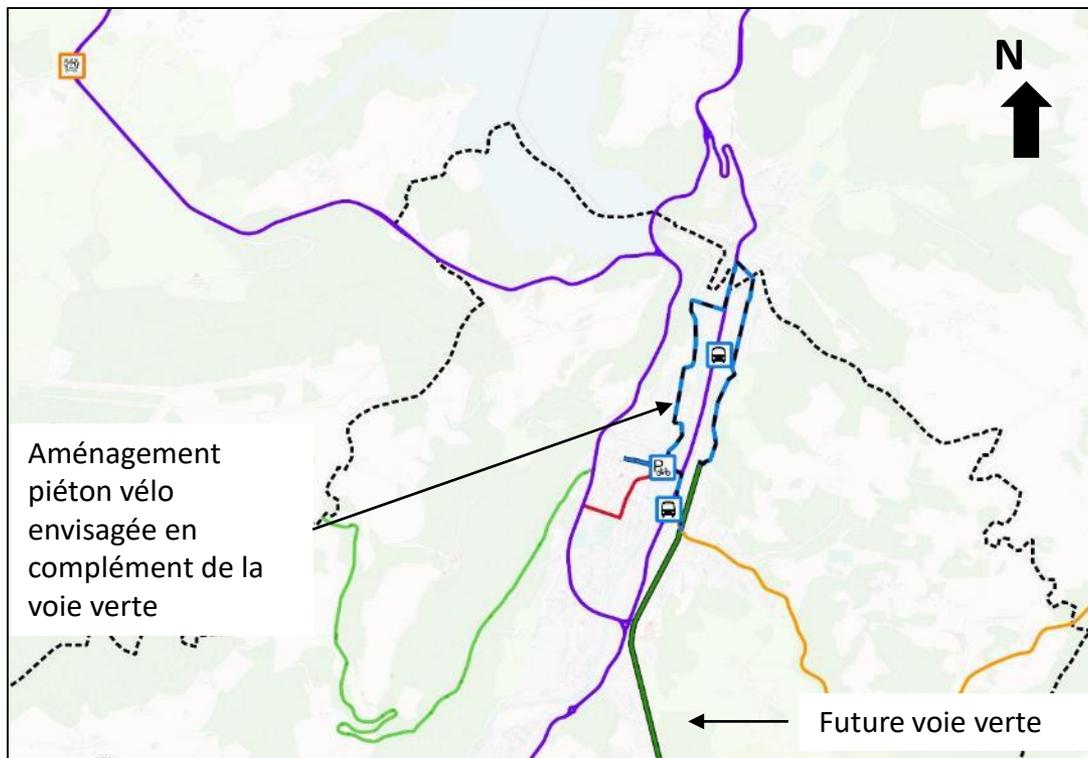
Tableau du Ministère Chargé des transports synthétisant les conditions d'une mixité du trafic (absence de voies dédiées aux vélos) en fonction de la largeur des routes, du trafic VL et PL (Poids Lourds), de la vitesse réelle et de la visibilité.

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 cycliste 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.

TRAFIC ROUTIER À BORT

Carte du trafic routier sur les routes départementales de la commune de Bort issue des données du Département de la Corrèze



Légende:

Violet = trafic >4000 VL / j

Rouge = trafic >1000 VL / j

Orange = trafic <1000 VL/ j mais vitesse et / ou PL

Vert = trafic VL ou PL <1000 VL/ j

Bleu = zone de rencontre

La voirie **violette** fait référence aux RD979 (portion Bort-Ussel), RD922 dont le trafic excède les 4000 véhicules par jour dont plus de 80 poids lourds jours.

La voirie **rouge** est la portion centre-ville de la RD127. Malgré l'absence de comptage, on peut estimer par observation de terrain que son trafic est au moins de 1000 véhicules jours

La voirie **orange** fait référence à la D979 (portion Bort-Champs) où la vitesse affectent la sécurité de l'axe pour les cyclistes moins avertis (publics vulnérables).

La voirie **verte** large est la RD127 (hors centre-ville de Bort). Elle peut accueillir des cyclistes sans danger pour ces derniers.

PROPOSITIONS POUR UNE CONTINUITÉ CYCLABLE (1/4)

Conformément aux recommandations du Cerema, l'organisme de référence sur la sécurité routière (voir tableau page suivante), les axes violets sont des axes très dangereux pour les cyclistes.

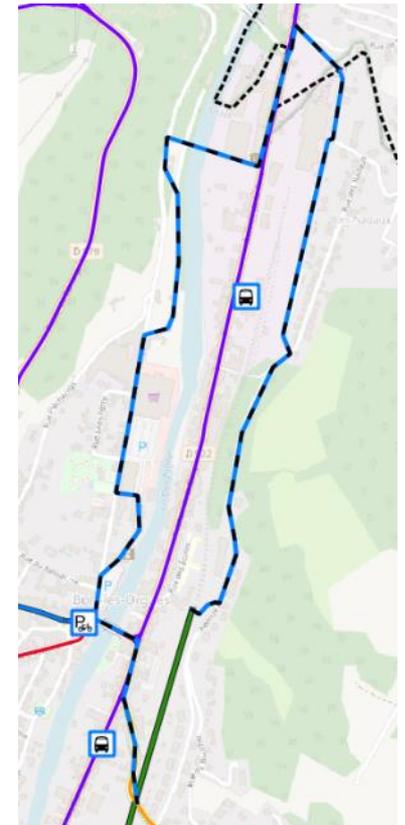
En ce qui concerne les poids lourds, Bort possède deux routes larges à plus de 80 PL/jour d'après les comptages du Département. Il s'agit de D922 et de la D979. Ces deux axes sont les mêmes axes violets.

Faire circuler des cyclistes sur ces deux axes nécessiterait de l'aménagement dédié (piste cyclable / bande cyclable) ou la création / valorisation d'itinéraires alternatifs à desserte équivalente.

Si aucun de ces deux choix n'est possible et que l'itinéraire passe par un pôle générateur de déplacement (ex: rue commerçante), une zone de rencontre (20km/h) ou une zone 30 mettrait davantage en sécurité les cyclistes qu'une absence d'aménagement.

Le projet de la voie verte pourrait être complété d'un itinéraire sécurisé en extension de cette dernière pour les déplacements à pied et à vélo en parallèle de la D922 et de la Dordogne.

Cet itinéraire alternatif (en bleu tirets noirs) permettrait de lever la contrainte de la dangerosité de la D922 pour desservir le Nord de la Commune et le centre-ville d'un itinéraire sécurisé. Il passerait par le centre-ville multifonctionnel et la maroquinerie, répondant ainsi à des enjeux de mobilité quotidienne. Il nécessite la création d'une passerelle piéton vélo à proximité du musée de la Tannerie.



PROPOSITIONS POUR UNE CONTINUITÉ CYCLABLE (2/4)

Pour la D979, les enjeux vélo sont la liaison du pôle enseignement sport loisirs des écoles et la traversée du Pont neuf et du Pont vieux depuis la future voie verte. La connexion via le Pont neuf pourrait permettre de desservir l'hôpital d'une liaison vélo et piéton sans passage par la rue étroite Gustave Parre. Autre avantage, elle permet une continuité piéton et vélo pour la poche d'habitation du sud-est de la commune situé de long de la Route du Saut de La Saule.

De l'autre côté du pont Neuf, en plus de desservir les écoles et les infrastructures de sport, l'aménagement relie la ZAC à la Voie verte. Enfin la connexion du quartier de la Plantade via une passerelle piéton Route de Ribeyrolles désenclaverait ce quartier dont la seule voie de desserte passe par la D922. Le passage du Pont neuf garantit une connexion sécurisée de la Plantade à la rive droite de la commune par la Voie verte.

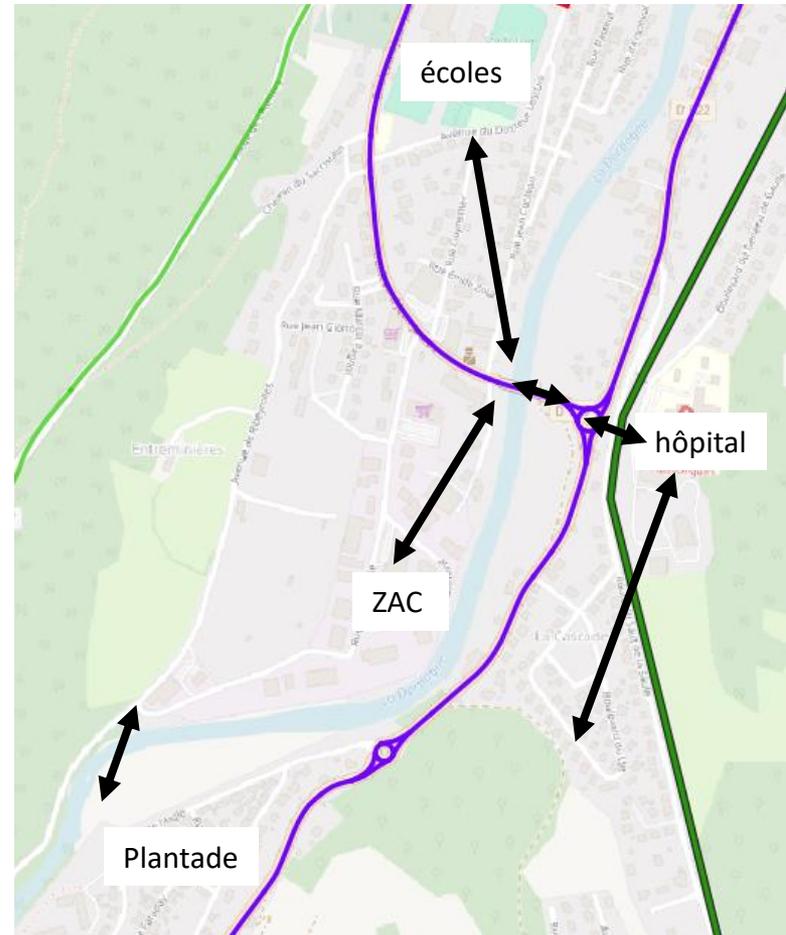


Schéma des itinéraires stratégiques autour de l'aménagement du Pont Neuf.

PROPOSITIONS POUR UNE CONTINUITÉ CYCLABLE (3/4)

Pour la D127 centre (en rouge), les enjeux vélo sont la liaison de la voie verte Nord au centre-ville multifonctionnel et au pôle enseignement sport. La D127 est un axe très emprunté (plus de 1000 véhicules jour) à double sens de circulation sur une voirie étroite limitée à 50km/h. Elle permet d'accéder au Centre-ville rive gauche et droite de la Dordogne depuis la D979 via le pôle enseignement sport. Actuellement, un projet de giratoire est envisagée sur la D127 à l'intersection de la Rue de Paris et de la Place Mas Monteil. Sur le Pont vieux, des poches de stationnement s'ajoute aux deux voies de circulations et aux trottoirs.

Le trafic et la vitesse ne permettent pas d'assurer une sécurité pour les cyclistes. La mise en place d'un comptage trafic et vitesse, complétée d'une étude sur les sens de circulation et d'une étude sur le stationnement aiderait à identifier la meilleure solution lever ce point noir de la connexion cyclable

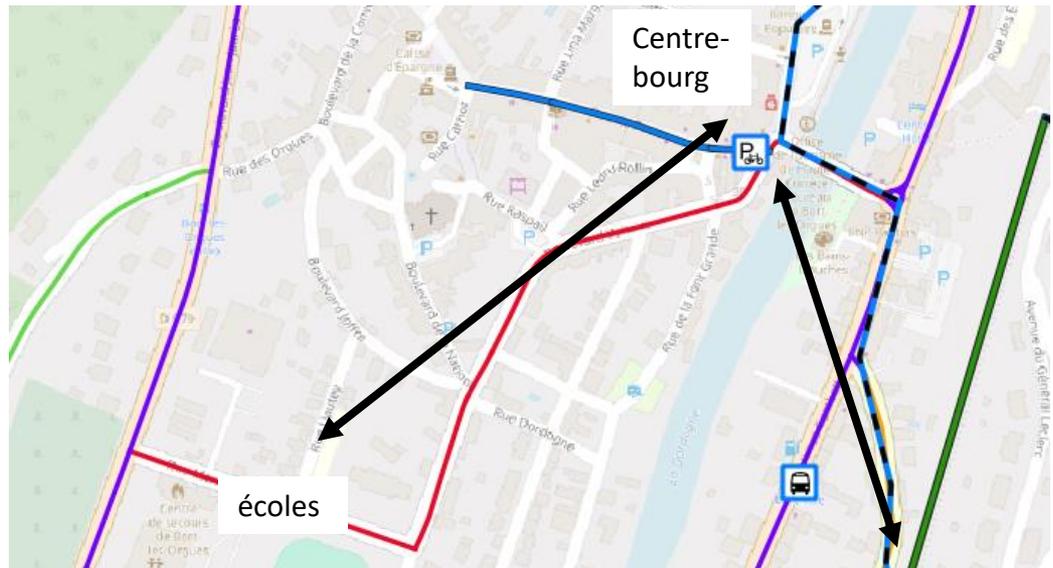


Schéma des itinéraires stratégiques autour de l'aménagement du Pont Vieux.

PROPOSITIONS POUR UNE CONTINUITÉ CYCLABLE (4/4)

Pour les Aubazines, la connexion se fait aujourd'hui principalement par la D979 route d'Ussel. Cet axe est très dangereux comme expliqué précédemment. Quatre solutions sont envisageables:

- Réaliser un aménagement cyclable le long de la D979 (flèches noires). La largeur manque sur le premier tronçon (Bort-barrage).
- Réaliser un aménagement cyclable le long de la D922 (flèches rouges), du Barrage, puis de la D979. La largeur manque sur le barrage.
- Passer par Tralaroche et le chemin de la Vierge pour arriver sur le village des Aubazines (étoile rouge). L'itinéraire implique un court mais fort dénivelé (25%).
- Passer par la route des Orgues pour arriver sur le village des Aubazines. L'itinéraire implique un long détour (passage de 4,5 à 9 km).

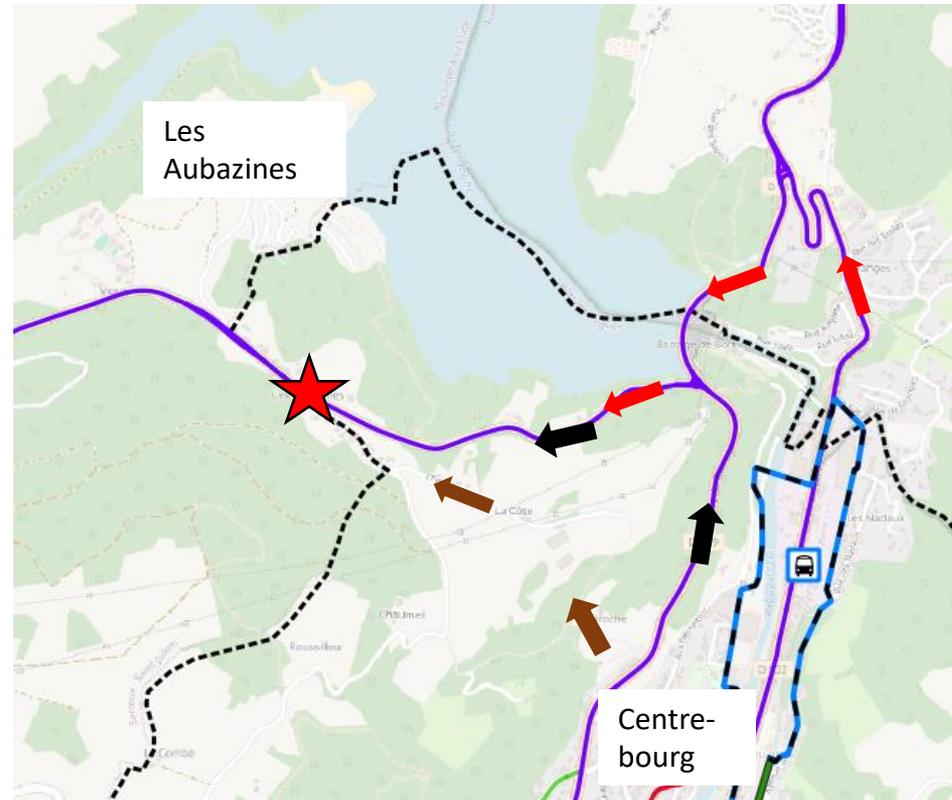


Schéma des itinéraires stratégiques autour de l'aménagement du Pont Vieux.

Dans les quatre itinéraires, on retrouve également une difficulté d'aménagement au village des Aubazines (étoile rouge). Une largeur reste à trouver sur 400 mètres pour accueillir un aménagement cyclable et la traversée de la route est à sécuriser.

DÉPLACEMENTS À PIED

La ville de Bort est favorable au déplacement à pied compte-tenu de sa densité et des aménagements qualitatifs qu'elle propose déjà. La ville a su garder les pôles générateurs de déplacement dans son centre.

Les remarques suivantes relèvent les quelques défauts qui existent sur le cheminement piéton de la commune.

DÉPLACEMENT À PIED AVENUE DE LA GARE (1/2)

L'avenue de la Gare est dotée de cheminements piétons larges et sécurisés à l'exception de deux portions.

Au départ de l'avenue depuis le Faubourg (croisement D127), la route est à 50 km/h et le trafic dense (panneau rouge). La largeur de trottoir est inférieure à 1m40. Le cheminement piéton est à revoir. Néanmoins, le caractère étroit de la voirie contraint l'exercice.

Au nord de l'avenue, de la gare jusqu'à la limite communale (rectangle rouge), la largeur du trottoir est réduite en dessous des 1m40. La voirie est pourtant large sur cette portion. Le cheminement piéton est donc à revoir.



Accès PMR dégradé à partir de la gare.



Trafic, faible largeur, limitation 50 km/h.



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



Ce panneau indique la position de l'anomalie relevée

DÉPLACEMENT À PIED AVENUE DE LA GARE (2/2)



Illustration de la largeur étroite entre la gare et la fin d'agglomération.

DÉPLACEMENT À PIED AVENUE CLÉMENCEAU(1/2)



Rétrécissement du trottoir à l'entrée du parking.

Ces problématiques ont été prises en compte et résolues en cours de réalisation de ce travail par des travaux de réfection.



Stationnement à délimiter, présence d'obstacles.

DÉPLACEMENT À AVENUE CLÉMENTCEAU (2/2)



Discontinuité pour relier le stade de Vernières.

Après la rue de Boue, le trottoir retrouve une largeur. Néanmoins, au croisement avec le chemin de Vernières, aucun cheminement n'est prévu pour connecter le chemin à l'entrée technique du lycée où l'on retrouve un trottoir large. Cette traversée est donc à sécuriser.

Ces problématiques ont été prises en compte et résolues en cours de réalisation de ce travail par des travaux de réfection.

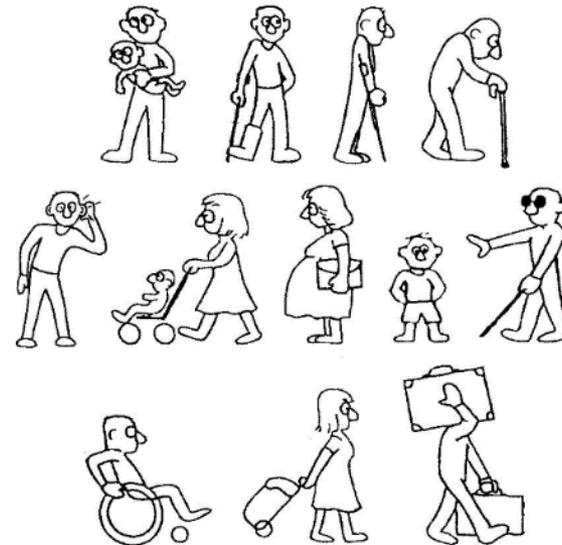
DÉPLACEMENT À PIED AVENUE GAMBETTA (1/2)



Obstacle.

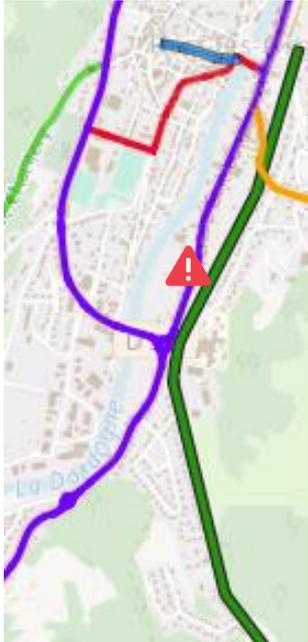
Entre l'hôpital et le faubourg, l'avenue Gambetta est ponctuée de poteaux électriques en plein milieu du cheminement. Les trottoirs y sont également trop étroits pour respecter les 1m40.

Au-delà de l'inconfort, les Personnes à Mobilité Réduites (voir infographie ci-dessous) ne peuvent pas pratiquer ces cheminements sans se mettre en danger sur la route.



*Infographie les différentes Personnes à Mobilité Réduites (PMR).
Les PMR ne se limitent pas aux personnes en fauteuil roulant*

DÉPLACEMENT À PIED AVENUE GAMBETTA (2/2)



Croisement de l'accès à l'hôpital.

Le carrefour d'accès à l'hôpital tout comme la rue d'accès (rue Gustave Parre) ne disposent pas de cheminement piéton. La circulation est à double sens à 50 Km/h. Cet équipement d'importance doit bénéficier d'un cheminement piéton PMR.

L'utilisation des deux talus qui sépare la voie verte de l'avenue pourrait permettre de créer un accès PMR mutualisé avec l'accès vélo évoqué plus tôt. Il existe aujourd'hui un escalier sur le 1^{er} talus seulement.

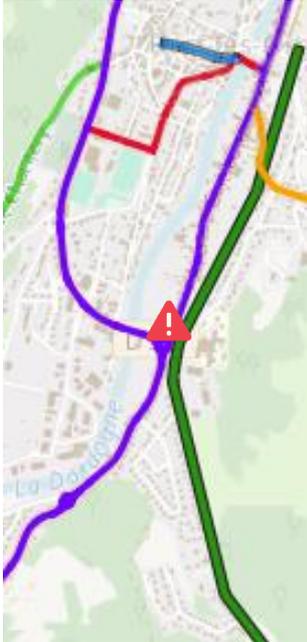


Escalier d'accès à la route du Saut de la Saule entre la Voie verte et l'avenue Gambetta (1^{er} talus).



Vue en contrebas de la voie verte depuis la route du Saut de la Saule (2^{ème} talus).

DÉPLACEMENT À PIED AVENUE GAMBETTA (3/3)

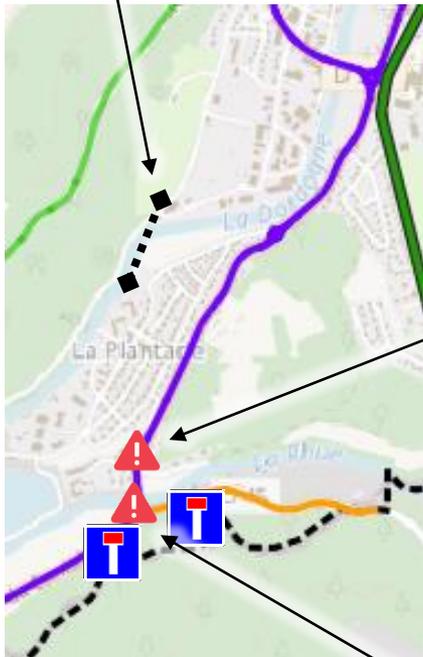


Giratoire au carrefour de l'avenue Gambetta et la D979.

Le giratoire qui croise l'avenue Gambetta et la D979 ne dispose pas de passages piétons à ses abords immédiats. Des îlots séparatifs des deux sens de circulation offre un espace mobilisable pour un sas piéton. L'absence de cette connexion d'intersection est d'autant plus dommageable que le cheminement piéton est large et continu de part et d'autres des accès du rond-point.

DÉPLACEMENT À PIED AVENUE DU CANTAL

Passerelle à penser.



Absence de passages piétons.



Discontinuité au chemin de la Sablière.



30 km/h à préférer.

L'avenue du Cantal est dotée de trottoir à largeur irrégulière. Des passages piétons permettent d'alterner d'un côté ou de l'autre de la chaussée pour récupérer le trottoir le plus large de la voirie.

La seule exception se situe au croisement du chemin de la Sablière. Le trottoir est étroit de part et autre. Le cheminement sécurisé par le large trottoir côté Nord est interrompu par des obstacles (poteaux électriques, végétation).

Au carrefour avec la D45, le cheminement est à revoir. La création d'un giratoire pour ralentir la vitesse de circulation est envisagée. Un cheminement sécurisé doit être proposé pour rejoindre le large trottoir de la D45. Le pont enjambant la Rhue laisse également peu de place aux piétons, avec un trottoir impraticable côté Sud.

DÉPLACEMENT À PIED BOULEVARD JEAN JAURÈS

Obstacle.



Le Boulevard Jean Jaurès est bien aménagé de deux larges trottoirs. Plusieurs traversées piétonnes bien signalées et appuyées de traitement de la chaussée autorisent son franchissement. Deux passages piétons ne se conforment pas au reste de l'aménagement.

Au Nord du Boulevard, des arbres ont été plantés hors de l'alignement existant, en plein milieu du trottoir. Ils rendent l'utilisation du cheminement dangereux pour les PMR.

Passages piétons à uniformiser avec les autres ?



DÉPLACEMENT À PIED D127 CENTRE-BOURG



Obstacles + 50 km/h rue étroite.



Cheminement piéton à clarifier vers l'école.

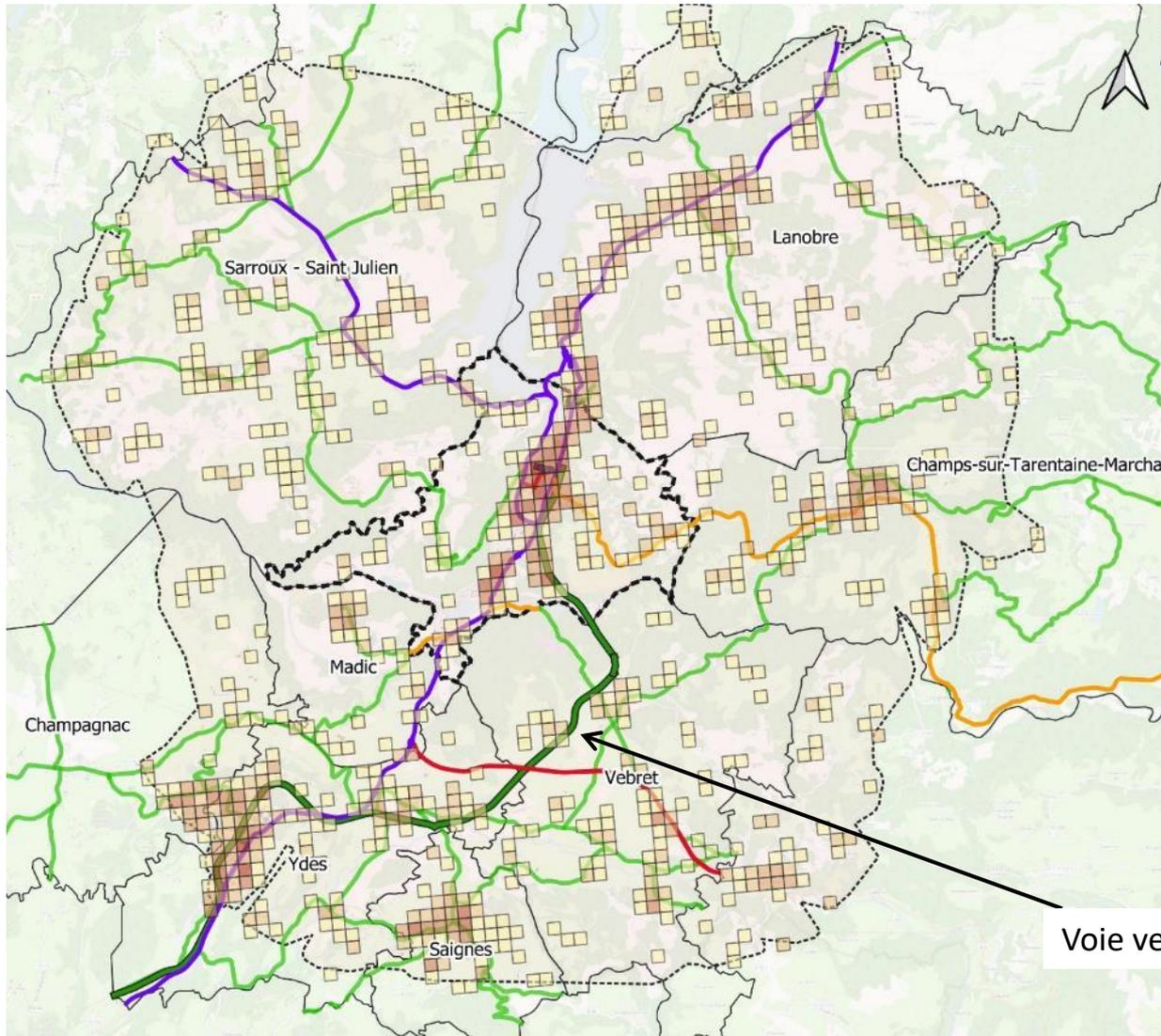
En complément de l'analyse cycliste de cet axe complexe à traiter, on relèvera la cohabitation dangereuse des piétons et voitures sur ces trottoirs très étroits (voire impraticables) le tout dans une circulation à 50 km/h. L'axe est à revoir depuis la D922 jusqu'à son croisement avec le boulevard de la Nation. Le caractère stratégique de sa desserte justifie la réflexion sur un itinéraire piéton et cycliste davantage qualitatif.

Devant le parking de la caserne des pompiers, le cheminement pour traverser le parking n'est pas matérialisé.

AUTOUR DE BORT



RÉPARTITION DE LA POPULATION



8201 personnes vivent à 10 km du centre de Bort soit 30 minutes de VAE.
Dont 3189 à 5 km soit 15 minutes de VAE.

Les routes de Champs, Riom, Mauriac, Clermont et Ussel constituent des axes dangereux à aménager ou à contourner. La voie verte répond à cette dernière fonction pour les communes au sud de Bort (à l'exception de Madic).

EMPLOI: FLUX DE TRAVAILLEURS AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Flux domicile travail en direction de Bort (1824 personnes)

Bort-les-Orgues	19028	Bort-les-Orgues	639,740106288452
Lanobre	19028	Bort-les-Orgues	214,793783357167
Sarroux - Saint ...	19028	Bort-les-Orgues	117,235949643036
Ussel	19028	Bort-les-Orgues	90
Ydes	19028	Bort-les-Orgues	79,7254522290319
Champs-sur-Ta...	19028	Bort-les-Orgues	55
Champagnac	19028	Bort-les-Orgues	50
Saignes	19028	Bort-les-Orgues	49,9866871766451
Madic	19028	Bort-les-Orgues	40
Margerides	19028	Bort-les-Orgues	35,4113264835652
Vebret	19028	Bort-les-Orgues	30

Flux domicile travail au départ de Bort (1007 personnes)

Bort-les-Orgues	19028	Bort-les-Orgues	639,740106288452
Bort-les-Orgues	19275	Ussel	67,1784859016401
Bort-les-Orgues	15265	Ydes	51,8003144214485
Bort-les-Orgues	19252	Sarroux - Saint ...	26,0100883035391
Bort-les-Orgues	15169	Saignes	20,724089835645
Bort-les-Orgues	15162	Riom-ès-Mont...	20,6640927254294
Bort-les-Orgues	15092	Lanobre	15,5379584418479
Bort-les-Orgues	15120	Mauriac	15,438322738304
Bort-les-Orgues	19073	Égletons	10,39200501031

➡ **Enjeu emploi très fort avec les communes voisines.** Des liaisons vélo pour **Lanobre, Sarroux, Ydes** disposent de très forts potentiels de travailleurs navetteurs. Il en est de même mais dans une moindre mesure pour **Champs, Champagnac, Saignes, Madic, Margerides et Vebret.**

➡ **Enjeu de covoiturage et de liaison par bus vers Ussel et Riom.**

➡ **Enjeu emploi fort sur la commune** (plus des 2 Bortois actifs sur 3 travaillent sur la commune même). Les travailleurs saisonniers du tourisme sont un public « captif » pour l'usage du vélo non représentés dans ces chiffres. La liaison du site touristique des Aubazines constitue donc un enjeu emploi.

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs	Enjeux enseignement
Madic	Si passage par voie verte 7 km sinon 6km (4,5 km si passerelle).	Passage obligatoire par la D922. trafic, vitesse et poids lourds . Présence d'un aménagement jusqu'à la de commune Bort .	Fort fréquentation moyenne et distance faible.	Assez faible (si + de 15 minutes en vélo). Potentiel des navetteurs uniquement.	Liaison trop dangereuse .	Moyen : liaison de 7 km avec le collège et le lycée possible.
Champagnac	11,5km	Excellente (voie verte) .	Faible Trop loin.	Faible Trop loin.	Balade à la journée à Bort en vélo.	Faible Trop loin.
Ydes	12,1km (estimation avec voie verte) 7,5 km pour Fleurac.	Excellente (voie verte) .	Faible Trop loin (pour la majorité des habitants).	Faible Trop loin (pour la majorité des habitants).	Balade à la journée à Bort en vélo.	Faible Trop loin (pour la majorité des habitants).

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs	Enjeux enseignement
Saignes	9,4km (estimation).	Excellente (voie verte).	Fort flux de 50 à 80 A/R.	Assez Faible 30 minutes = trop long. Potentiel des navetteurs uniquement.	Balade à la journée à Bort en vélo.	Moyen Distance mais attractivité voie verte
Vebret	7,9km (estimation).	Excellente (voie verte) sauf passage D3 .	Fort flux de 25 à 35 A/R.	Assez Faible 30 minutes = trop long. Potentiel des navetteurs uniquement.	Balade à la journée à Bort en vélo.	Moyen Distance mais attractivité voie verte
Champs-sur-Tarentaine	9,7km Via voie sécurisée.	Excellente.	Fort flux de 50 à 80 A/R (plus proche pour maroquinerie).	Assez Faible 30 minutes = trop long. Potentiel des navetteurs uniquement.	Balade à la journée à Bort en vélo.	Moyen Distance mais attractivité voie verte

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs	Enjeux enseignement
Lanobre	6,6km	Incertaine (à vérifier) via le chemin des Marguerites. Dangereuse via D922.	Très Fort faible distance, 200 A/R par jour.	Assez Faible 30 minutes = trop long. Potentiel des navetteurs uniquement.	Fort Possibilité d'un package Bort, château de Val, camping et plage La Siauve.	Collège proche (5,5km) lycée plus loin (6,5km).
Sarroux Saint-Julien	4,5 à 7,5 km via D979. 10 km par les Orgues pour le Peuch ou Sarroux.	Dangereuse par D979. Absence d'alternatives satisfaisantes.	Très Fort faible distance, 110 A/R par jour.	Assez Faible 30 minutes = trop long. Potentiel des navetteurs uniquement.	Fort Possibilité d'un package Bort, les Aubazines, les Orgues.	Moyen (+ de 6km dans tous les cas) liaison dangereuse .

CONCLUSION



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

Enjeux	Lieux concernés
<p>Pacification et cohabitation: réduction des vitesses (zones 30 / 20)</p>	<p>D127 centre-ville D922 Faubourg et croisement D45</p>
<p>« Faire commune » à pied en garantissant des itinéraires sécurisés pour se rendre de part et d'autres de la commune</p>	<p>Liaison stade de Vernières (uniquement traversée D979) Connexion D922-hôpital</p>
<p>Traiter les discontinuités piétonnes</p>	<p><u>Améliorer le cheminement latéral:</u> Avenue de la gare (Musée de la tannerie, Faubourg) Avenue Clémenceau (déjà en projet) D127 centre-ville D922 Pont de la Rhue</p> <p><u>Matérialiser les traversées piétonnes de :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 passages piétons D979 • Parking centre de secours (D127) • Giratoire du Pont-neuf (D922) • Croisement D922 et D45 <p><u>Gestion d'un obstacle</u> D922 au chemin de la Sablière (végétation) D979 / Boulevard Jean Jaurès (arbres) D922 avenue Gambetta (réseau électrique)</p>

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

Enjeux	Lieux concernés
<p>« Faire commune » à vélo en garantissant des itinéraires sécurisés pour se rendre de part et d'autres de la commune</p>	<p>liaison centre-ville aux Aubazines Aménagement Pont Neuf D127 centre-ville Boucle au Nord de la voie verte reliant le collège à la maroquinerie en passant par le musée de la Tannerie, le chemin de rive gauche de la Dordogne (besoin d'une passerelle), le centre-ville et la voie verte par le Faubourg (Avenue Gambetta).</p>
<p>Création d'un cheminement qualitatif</p>	<p>Passerelle de la Plantade à la route de Ribeyrolles Boucle nord (connexion Voie verte au chemin de rive gauche de la Dordogne via Maroquinerie).</p>
<p>Création de nouvelles connexions aux communes voisines pour l'emploi, l'enseignement et/ou le tourisme</p>	<p>Lanobre (via chemin des marguerites) Sarroux-Saint-Julien (via les Aubazines) Madic</p>
<p>Valorisation des connexions existantes ou en voie de l'être aux communes voisines pour l'emploi l'enseignement et/ou le tourisme</p>	<p>Champs-sur-Tarentaine-Marchal (voie mixte possible). Saignes, Vebret, Ydes, Champagnac (voie verte).</p>

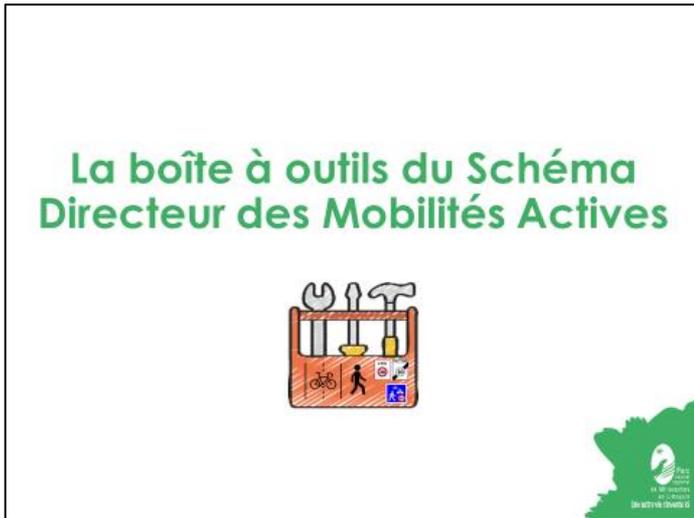
ENJEUX RELEVÉS À L'ISSUE DE LA RÉUNION ET DU DOCUMENT

Enjeux	Lieux concernés
Stationnement vélo public	Pôles générateurs de déplacement public (voir lieu d'enseignement, culture, sport, commerces, loisir, services, tourisme, intermodalité et santé).
Stationnement vélo privé	Pôles générateurs de déplacement privé (supermarchés, employeurs, logements collectifs).
Formaliser et organiser le stationnement	8 emplacements peu appropriés sur le pont de la D127 en centre-ville.

PROPOSITION D' ACTIONS



LA BOÎTE À OUTILS DU SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES

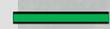


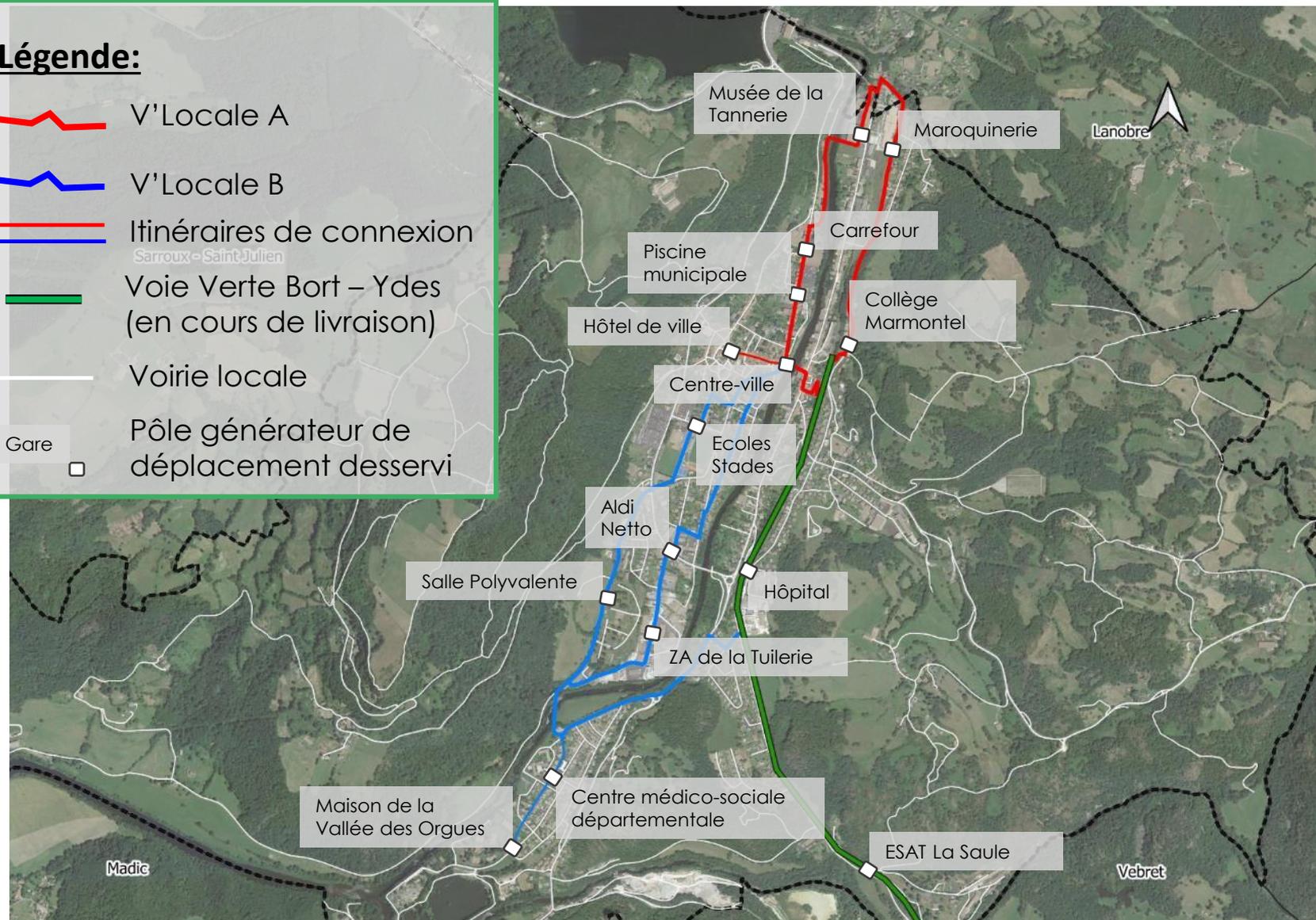
Avant de continuer votre lecture il est indispensable de lire le document « *La boîte à outils du Schéma directeur des mobilités actives* » dont la première page est en image à gauche. Les pages qui concernent la commune ont été mentionnées ci-dessous pour vous éviter de tout lire.

- Le Plan de circulation des véhicules motorisés.
- Le Plan de stationnement.
- L'Urbanisme tactique ou les aménagements temporaires.
- Les Zones 30.
- Les Zones de rencontre.
- Les Voies partagées en agglo.
- Les Chemins ruraux ou routes déclassées.
- Le « Chaussidou » ou la Chaussée à Voie Centrale Banalisée.
- La Piste cyclable bidirectionnelle.
- La Voie verte.
- 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 Chicane.
- Rétrécir la chaussée.

SCHÉMA V'LOCALE – VUE GLOBALE

Légende:

-  V'Locale A
-  V'Locale B
-  Itinéraires de connexion
Sarroux - Saint-Julien
-  Voie Verte Bort – Ydes
(en cours de livraison)
-  Voirie locale
-  Gare
-  Pôle générateur de déplacement desservi



V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Voie verte – rue des Granges: Balisage et voie partagée sur voirie à 50 km/h.
Interventions possibles (facultatifs) :
Mise en impasse sauf piéton et vélo (panneau C13d) de l'avenue du Général Leclerc entre le collège Marmontel et l'intersection avec la rue des Nadauds

Acteur : Commune de Bort.

Temporalité : en première phase de la V'Locale A, dans la suite de la livraison de la voie verte.

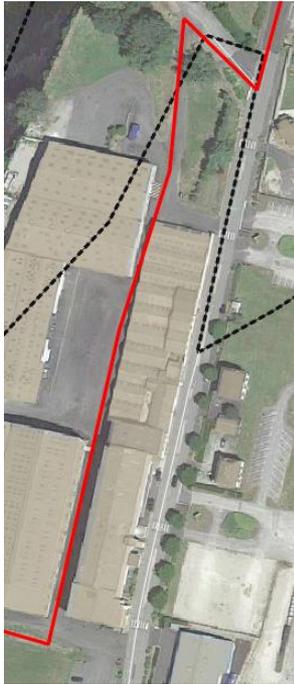


Tronçon rue des Granges – rue de la Dordogne (Lanobre,15): Balisage et voie dédiée (piste cyclable bidirectionnelle) sur voirie départementale.

Acteurs : Commune de Bort, Départements de la Corrèze et du Cantal.

Temporalité : en seconde phase de la V'Locale A, dans la suite de la livraison de la voie verte.

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon rue de la Dordogne (Lanobre,15) – musée de la tannerie: Balisage et voie partagée. Passage par l'entrée du barrage de Bort ou face à l'entrée de la maroquinerie (prolongement de la piste cyclable bidirectionnelle). Traversée par l'intérieur du site du musée de la Tannerie si possible (régime foncier à déterminer). Autre possibilité : extension de la piste cyclable bidirectionnelle jusqu'au 926 avenue de la gare (atelier auto distribution).

Acteurs : Commune de Bort et si passage par la D922 Départements de la Corrèze et du Cantal.

Temporalité : en seconde phase de la V'Locale A, dans la suite de la livraison de la voie verte.



Entrée du site côté Lanobre

©Martin Cusson, PNRVL



Entrée du site côté Bort

©Martin Cusson, PNRVL

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon musée de la tannerie – chemin de rive Ouest de la Dordogne: Balisage et création d'une passerelle piéton vélo. Régime de la voie verte adaptée à partir de la passerelle. Une étude dédiée est nécessaire pour approfondir les aspects techniques et financiers de l'ouvrage d'art.

Acteur : Commune de Bort.

Temporalité : en seconde phase de la V'Locale A, dans la suite de la livraison de la voie verte.



Site potentiel d'implantation de la passerelle sur la parcelle enherbée ou sur la voirie de desserte de l'usine en contrebas de la parcelle.

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon chemin de rive Ouest de la Dordogne – avenue Victor Hugo : Balisage et voie verte (accès riverain) sur un chemin en bord de rive Ouest de la Dordogne.

Acteur : Commune de Bort.

Temporalité : en première phase de la V'Locale A, dans la suite de la livraison de la voie verte.



Tronçon avenue Victor Hugo – place Marmontel : Balisage et voie partagée. Passage de l'avenue en zone 30. Aménagement de chicane de poches de stationnement avec by-pass vélo ou de chicane avec by-pass vélo.

Acteur : Commune de Bort.

Temporalité : en seconde phase de la V'Locale A, dans la suite de la livraison de la voie verte.

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



Temporalité : en première phase de la V'Locale A, dans la suite de la livraison de la voie verte.

Tronçon Place Marmontel – avenue Gambetta : Balisage et voie partagée. Passer le secteur Marmontel Faubourg en zone 30 km/h.

Facultatif:

- Revoir le plan de circulation pour réduire le flux de transit via le faubourg entre Cantal et Puy-de-Dôme. Proposition: une mise en sens unique avec double sens cyclable de l'avenue Gambetta entre le parking Léon Gambetta et le giratoire du Faubourg. Fermeture du sens de l'avenue Gambetta en direction du giratoire du Faubourg.
- Supprimer les places de parking sur le pont et mettre en place un chaissidou / une Chaussée à Voie Centrale Banalisée.

Acteurs : Commune de Bort, Département de la Corrèze.



Tronçon avenue Gambetta – voie verte : Balisage et voie dédiée. Création d'une rampe d'accès à la voie verte (nécessitant ouvrage d'art). Travaux en cours en lien avec la voie verte.

Acteurs : Communauté de communes Haute-Corrèze
Communauté, Commune de Bort.

Temporalité : en cours de livraison.

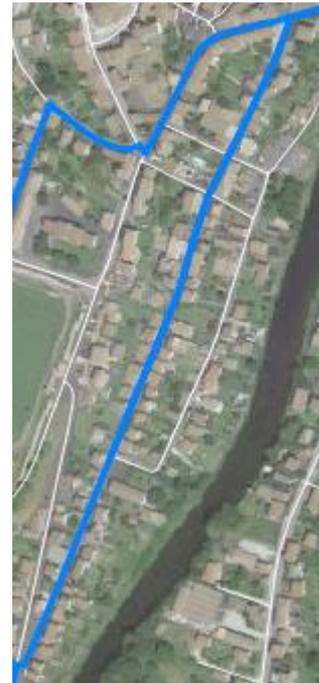
V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Place Marmontel – Boulevard Voltaire: Balisage et voie partagée. Passer le boulevard en zone 30 km/h. Revoir le plan de circulation pour mieux répartir les flux de transit dans le centre-ville. Mettre en sens unique avec double sens cyclable le Boulevard Voltaire de l'intersection avec le boulevard de la nation à la Place Marmontel. Fermeture du sens partant de la place Marmontel en direction de l'école.

Acteurs : Commune de Bort, Département de la Corrèze.

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



Tronçon Boulevard Voltaire – Rue Jean Cocteau : Balisage et voie partagée. Revoir le plan de circulation pour casser les effets de transit non désiré par voie de quartier (voir proposition plus loin). Garder un double sens cyclable pour chaque rue mise en sens unique. Passer en zone 30 (voir proposition plus loin).

Acteur : Commune de Bort.

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

V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Rue Jean Cocteau – rue de la Tuilerie : Balisage et voie partagée sur route à 50 km/h.

[facultatif] le plan de circulation peut être retravaillé pour éviter les effets de transit vers le centre-ville par les rues de quartiers (ex: garder le double sens rue Jean Cocteau).

Acteur : Commune de Bort.



Tronçon Boulevard Voltaire – Rue Mermoz: Balisage et voie partagée. Passer le tronçon en zone 30 km/h.

Acteur : Commune de Bort.

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

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

V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Rue Mermoz – Avenue du Docteur Lescure : Balisage et création d'un chemin partagé entre les deux stades. Le statut de la voie verte peut convenir. Etude de faisabilité en cours. Garantir le passage des vélos en dimensionnant l'éventuel mobilier anti-intrusion seulement pour les voitures et non pour les deux-roues motorisés.

Acteur : Commune de Bort.

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



Tronçon avenue du Docteur Lescure – Avenue de Ribeyrolles: Balisage et voie partagée à 50 km/h
Acteur : Commune de Bort.

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

V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Avenue de Ribeyrolles – avenue de l'Aigle: Balisage et création d'une passerelle piéton vélo. Régime de la voie verte adaptée à partir de la passerelle. Une étude dédiée est nécessaire pour approfondir les aspects techniques et financiers de l'ouvrage d'art.

Acteur : Commune de Bort.

Temporalité : long terme après l'ensemble des tronçons de la V'Locale B.



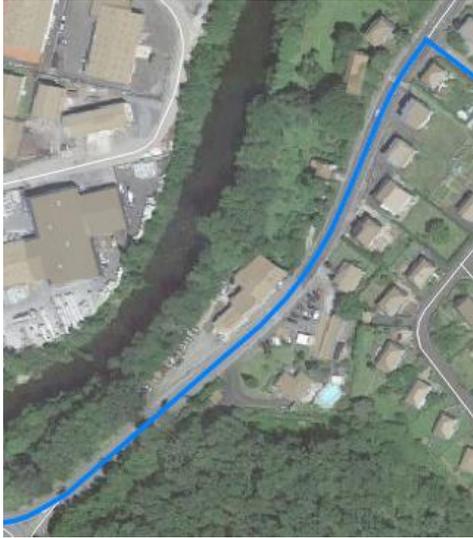
Tronçon Avenue de l'Aigle – Avenue Gambetta : Balisage et voie partagée en zone 30. Créer un by-pass vélo sur la chicane actuelle (photo ci-dessous) en supprimant un plot de chaque côté et en signalant horizontalement un pictogramme vélo avec une flèche de direction dans chaque sens de circulation.

Acteur : Commune de Bort.



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

V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Avenue Gambetta – Boulevard du Lys : Balisage et voie dédiée. Piste cyclable bidirectionnelle recommandée le long de la D922. Mise en double sens cyclable l'accès à l'avenue Gambetta depuis le boulevard des Lys (voir photo ci-dessous).

Acteurs : Département de la Corrèze, Commune de Bort.



Tronçon Boulevard du Lys – voie verte : Balisage et voie partagée. Passer le boulevard des Lys et la rue du Marché en zone 30.

Acteur : Commune de Bort.

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

Temporalité : long terme après l'ensemble des tronçons de la V'Locale B.

ITINÉRAIRES DE CONNEXION

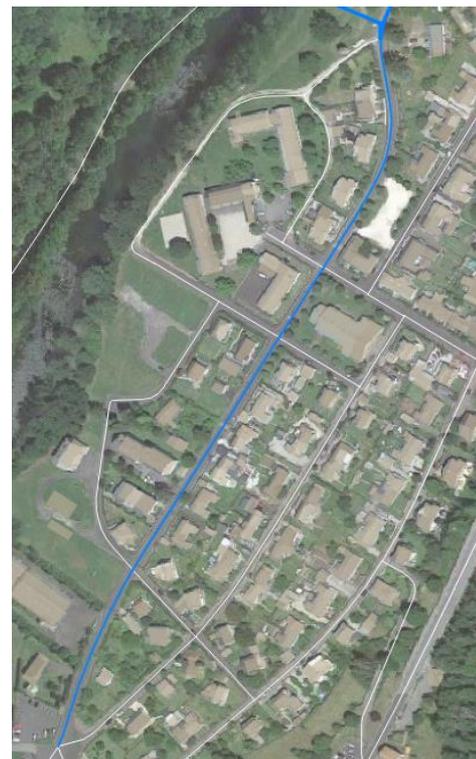
Tronçons en voie partagée dont il faudra seulement indiquer la connexion depuis leurs V'locales respectives vers le point d'intérêt (balisage) et vice versa:



Connexion Mairie depuis la place Marmontel

Acteur : Commune de Bort.

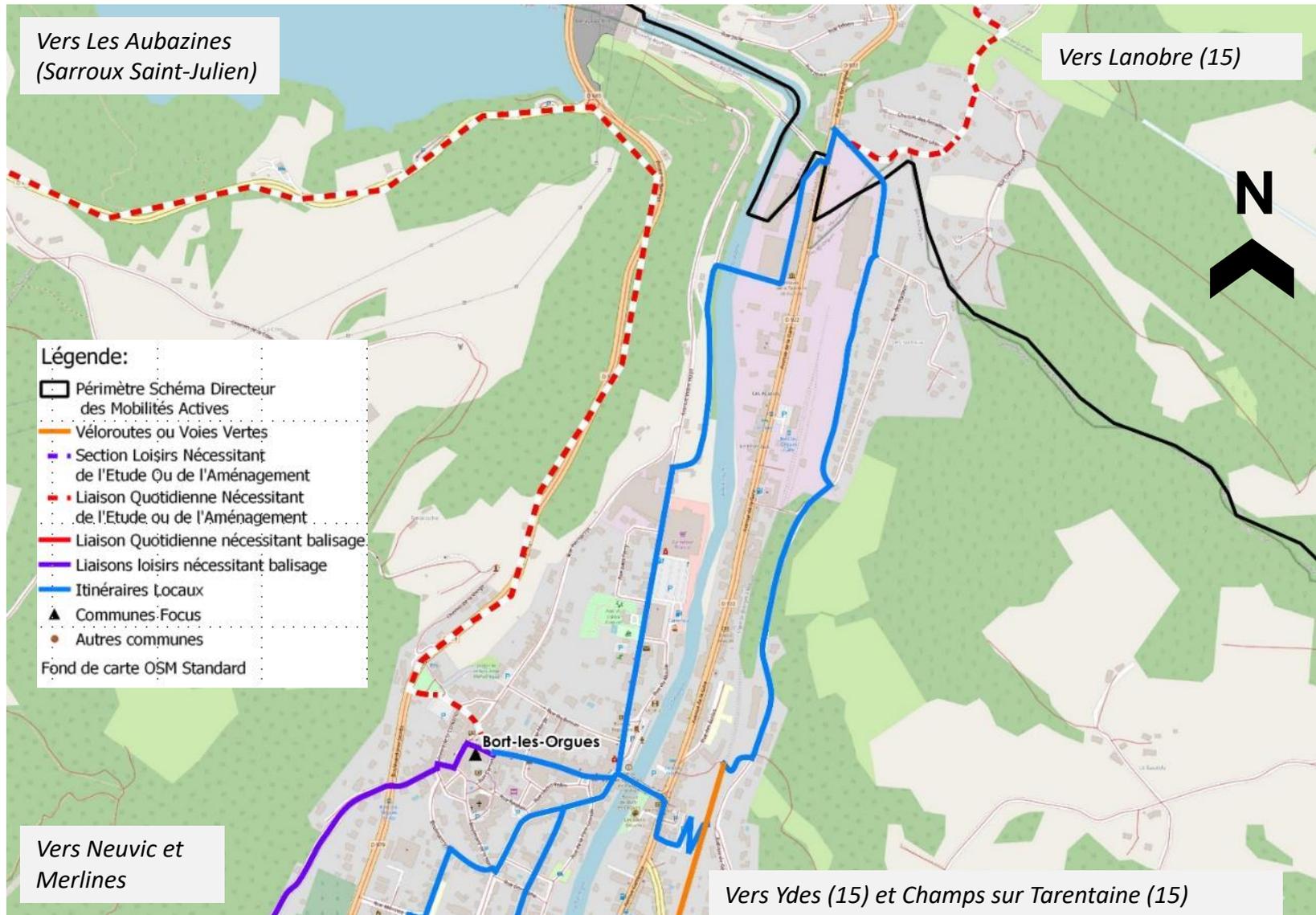
Temporalité : d'une même phase sur l'ensemble leur V'Locale respective.



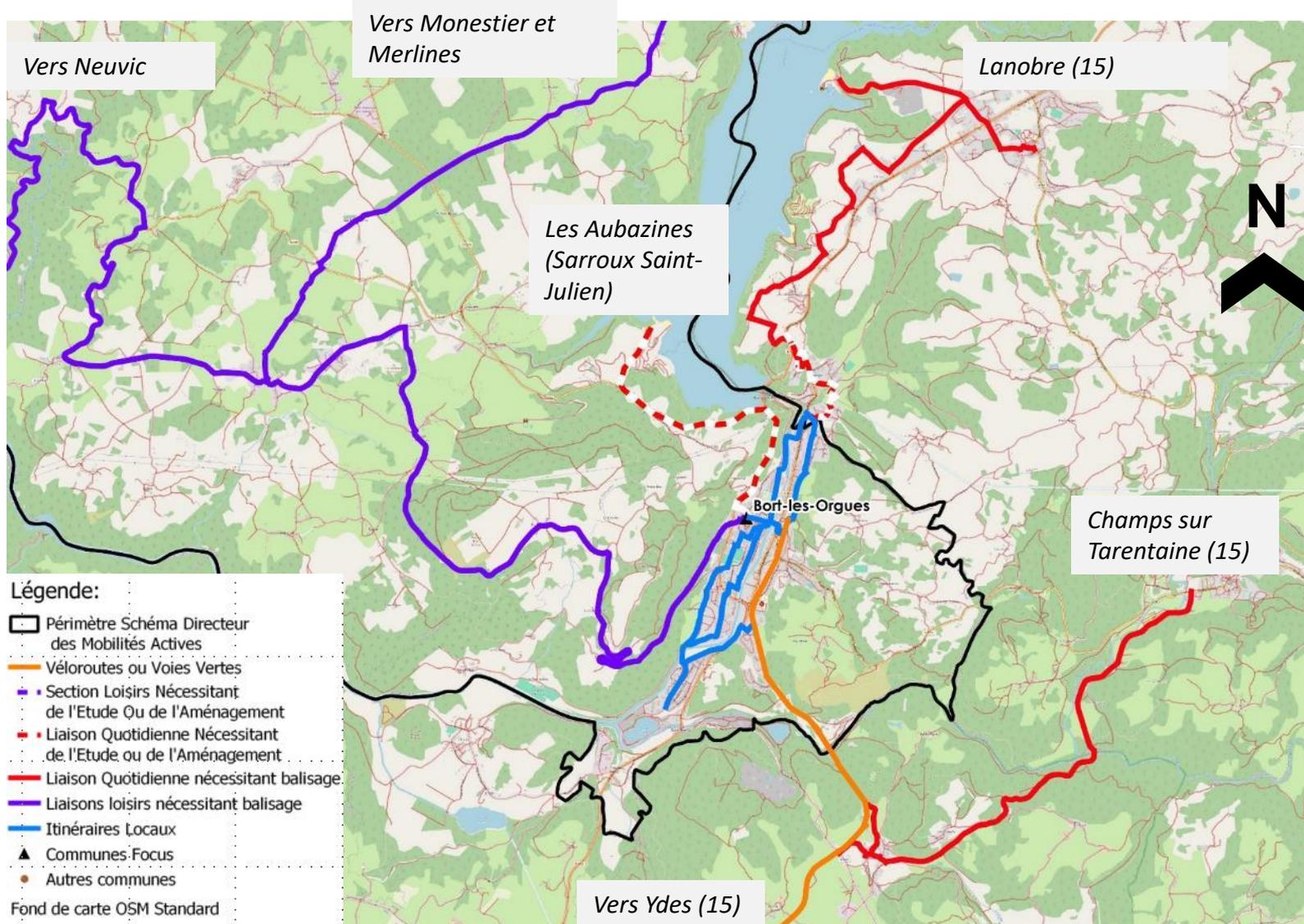
Connexion Foyer La Vallée des Orgues et Centre Médico-social Départemental.

Acteur : Commune de Bort.

ITINÉRAIRES INTERCOMMUNAUUX DEPUIS BORT – VUE DES DÉPARTS NORD



ITINÉRAIRES INTERCOMMUNAUUX DEPUIS BORT – VUE GLOBALE



ZONE DE RENCONTRE / ZONE 30 / PLAN DE CIRCULATION (1/3)

Contexte :

Bort dispose presque d'aucune zone 30, vitesse pourtant cohérente avec la morphologie de la voirie bortoise. La zone de rencontre en plein centre rue de Paris manque de cohérence dans son emprise. Bort doit étendre l'emprise de ses zones 30 et zone de rencontre.

Temporalité: court/moyen terme.

Possibilité d'intervention technique : Intervention simple.

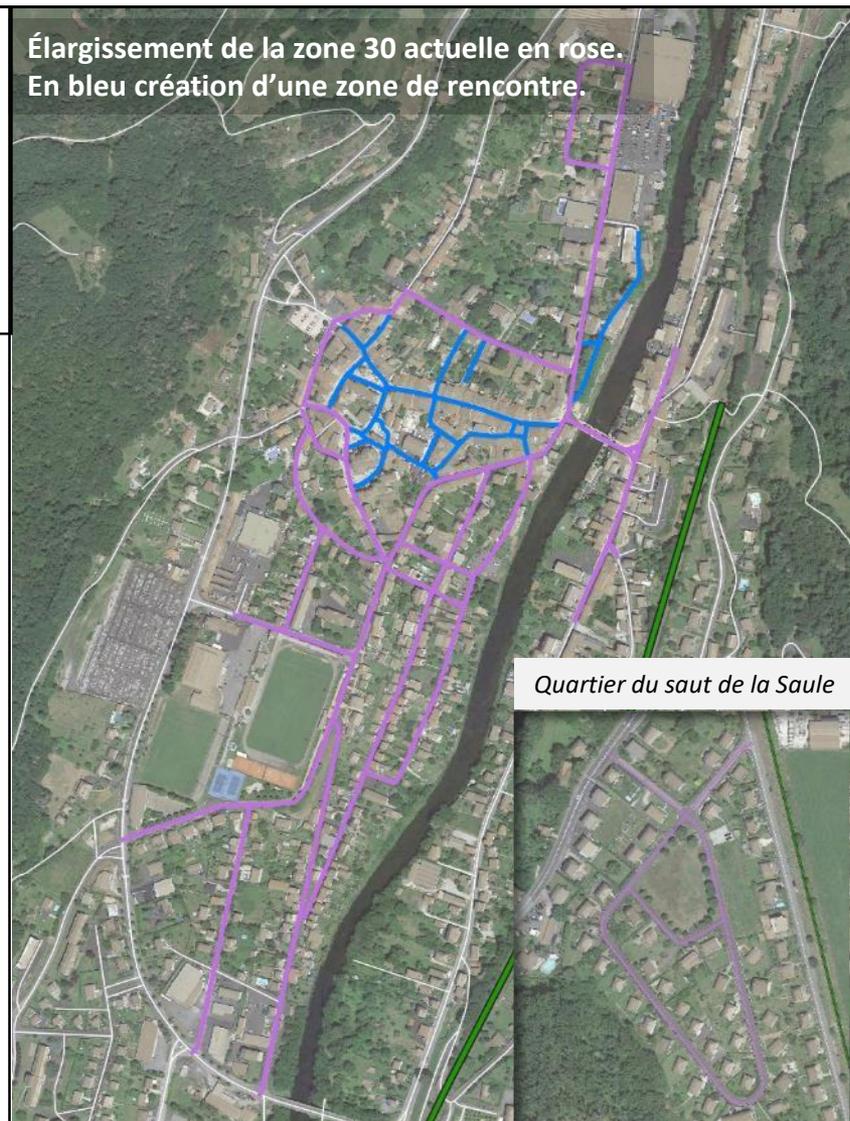
Coût de l'intervention : modéré.

Impact attendu :

- Des déplacements à pied et à vélo plus sécurisés dans le centre-ville, à proximité de la rue Pasteur et du quartier de la Saule .
- Un cœur de ville plus tranquille, valorisant les commerces et plus agréable pour les riverains.
- Une sécurité renforcée pour les cyclistes dans ces zones.

Acteurs : Commune de Bort, Département de la Corrèze

Élargissement de la zone 30 actuelle en rose.
En bleu création d'une zone de rencontre.



ZONE DE RENCONTRE / ZONE 30 / PLAN DE CIRCULATION (2/3)

Contexte :

À l'heure actuelle, Bort ne possède pas ou presque de hiérarchies des fonctions sur sa voirie. Cela induit des effets de transit via des quartiers qui ne sont pas destinés à accueillir ce trafic de raccourcis malins pour les véhicules. En revanche, ces voiries de quartier, peuvent être un excellent moyen pour les cyclistes de parcourir la commune en sécurité. Le plan de circulation est l'outil approprié à cette situation.

Temporalité: court/moyen terme.

Possibilité d'intervention technique : Intervention simple.

Coût de l'intervention : modéré.

Impact attendu :

- Des déplacements à pied et à vélo plus sécurisés dans le centre-ville, à proximité de la rue Pasteur et du quartier de la Saule .
- Un cœur de ville plus tranquille, valorisant les commerces et plus agréable pour les riverains.
- Une sécurité renforcée pour les cyclistes dans ces zones.

Acteurs : Commune de Bort, Département de la Corrèze



Exemple de mise en sens unique (sauf vélo) avec les flèches blanches.

ZONE DE RENCONTRE / ZONE 30 / PLAN DE CIRCULATION (3/3)



STATIONNEMENT VÉLO À CRÉER – VUE COMMUNE

Légende:

— Voirie locale.

Stade  Arceaux public à installer.

Mairie  Abris vélo public à installer.

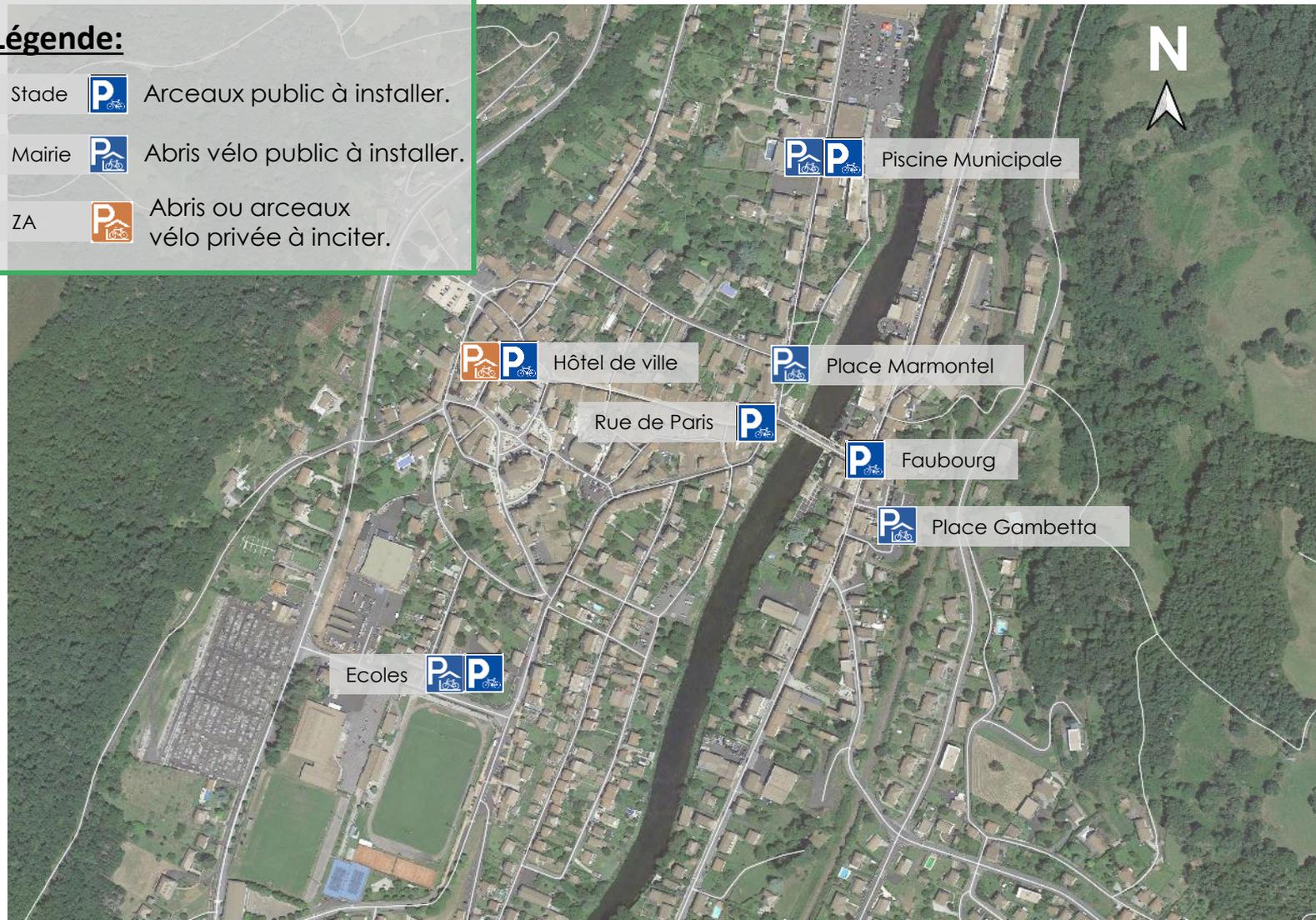
ZA  Abris ou arceaux vélo privée à inciter.



STATIONNEMENT VÉLO À CRÉER – VUE CENTRE-VILLE

Légende:

- Stade  Arceaux public à installer.
- Mairie  Abris vélo public à installer.
- ZA  Abris ou arceaux vélo privée à inciter.



DÉPLACEMENT À PIED / AVENUE DE LA GARE

<p>Contexte : Au départ du faubourg, l'avenue de la gare est étroite sur environ 60 à 65 mètres. Les trottoirs sont tributaires des espaces résiduels de la voirie. L'avenue retrouve des largeurs de trottoirs conformes aux normes PMR avant de rétrécir de nouveaux à partir de la chaussée malgré une chaussée plus large.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingénierie / étude : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège, Commune de Bort.• Aménagement : Commune de Bort et Département de la Corrèze.
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• Mise en chicane de la chaussée entre l'hôtel et le rond-point du Faubourg pour offrir un élargissement d'au moins un côté de trottoir.• Élargissement des deux côtés de trottoirs avenue de la gare entre la gare et la fin d'agglomération.• Revoir le carrefour du faubourg et le plan de circulation pour réduire le transit via cette intersection et ainsi éviter de la congestion.	<p>Temporalité: A étudier 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 : élevée</p> <p>Impact attendu :</p> <ul style="list-style-type: none">• Une traversée PMR complète de Bort du centre-ville à la maroquinerie tout au long de l'avenue de la Gare.• En lien avec le plan de circulation, apaisement de la circulation au faubourg profitable aux riverains et commerçants (mise en valeur).

DÉPLACEMENT À PIED / AVENUE GAMBETTA

<p>Contexte : L'avenue Gambetta dispose de trottoirs étroits sur quasiment toute sa longueur au regard de la largeur très généreuse de sa chaussée (7,5m en majorité). Des poteaux électriques en plein milieu du trottoir surélevé rendent l'avenue impraticable pour les PMR. L'accès à l'hôpital s'y fait par une rue étroite (rue Gustave Parre) à double sens de circulation sans trottoir pour les piétons.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingénierie / étude : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège et Commune de Bort.• Aménagement : Commune de Bort et Département de la Corrèze.
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• Élargir d'ici la prochaine réfection les trottoirs sur la chaussée en garantissant une largeur minimale de 1,4m voire de 1,8m si la situation le permet• Réduire la largeur de la chaussée à 6,5m pour limiter l'encouragement à la vitesse.• Enterrer les réseaux pour supprimer les obstacles des trottoirs.• Créer un accès PMR à l'hôpital via l'avenue Gambetta en zigzagant entre la rue du Saut du Saule et la voie verte. Les travaux d'accès supposent une rampe PMR dans un talus en longueur. La complexité de l'aménagement est à étudier techniquement dans une étude dédiée.	<p>Temporalité: court terme (réalisation prochaine de l'enterrement des réseaux)</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe.</p> <p>Coût de l'intervention : très élevée pour l'accès PMR à l'hôpital</p> <p>Impact attendu :</p> <ul style="list-style-type: none">• Une traversée PMR complète de Bort du centre-ville à l'hôpital et tout au long de l'avenue Gambetta.• Réduction des vitesses avec la largeur profitable à la tranquillité des riverains et à la sécurité des cyclistes et piétons.

DÉPLACEMENT À PIED / AVENUES GAMBETTA ET CANTAL

<p>Contexte : L'avenue Gambetta débouche sur un giratoire sans traversée piétonne de part et d'autres de ses voiries d'accès. L'avenue du cantal est ensuite accessible à pied jusqu'au chemin de la Sablière où la continuité piétonne est interrompue. Le pont de la Rhue ne permet de rejoindre la fin de l'agglomération à pied pour les PMR. Le carrefour avec la D45 n'est pas conçu pour que les piétons puissent le traverser en sécurité.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingénierie / étude : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège et Commune de Bort.• Aménagement : Commune de Bort et Département de la Corrèze.
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• Élargir d'ici la prochaine réfection les trottoirs sur la chaussée en garantissant une largeur minimale de 1,4m sur le pont de la Rhue.• Prévoir des traversées piétonnes sécurisées pour rejoindre le trottoir de la D45 depuis l'avenue du Cantal et au giratoire entre l'avenue Gambetta et l'avenue du Cantal• Déplacer le poteau électrique du chemin de la sablière et enlever la végétation qui fait obstacle à la continuité PMR le long du trottoir Nord de l'avenue du Cantal.	<p>Temporalité: court terme (réalisation prochaine de l'enterrement des réseaux)</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe pour les travaux du pont et de l'intersection avec la D45. simple autrement.</p> <p>Coût de l'intervention : élevée pour les travaux du pont et de l'intersection avec la D45. Modéré voire faible pour les passages piétons au giratoire et l'obstacle chemin de la Sablière.</p> <p>Impact attendu :</p> <ul style="list-style-type: none">• Une traversée PMR complète de Bort du centre-ville à l'avenue du Cantal.

DÉPLACEMENT À PIED /AVENUE JEAN JAURÈS

<p>Contexte : L'avenue Jean Jaurès dispose d'obstacles sur son trottoir côté Est (arbres plantés sur le milieu du trottoir).</p>	<p>Acteur :</p> <ul style="list-style-type: none">• Aménagement : Commune de Bort
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• Réfection des trottoirs concernés en coupant les arbres (actuellement en mauvaise santé)	<p>Temporalité: court terme</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention simple.</p> <p>Coût de l'intervention : modéré</p> <p>Impact attendu :</p> <ul style="list-style-type: none">• Une traversée PMR complète de l'avenue Jean Jaurès.

DÉPLACEMENT À PIED / CENTRE-VILLE

<p>Contexte :</p> <p>Le boulevard Voltaire dispose d'une chaussée étroite à 50 km/h. Les trottoirs sont eux très étroits car tributaires de l'espace résiduel et non adaptés aux PMR. Même cas de figure avenue Gambetta où le parking du même nom n'est pas relié par un cheminement piéton sécurisé jusqu'au giratoire du Faubourg. Idem avenue de la gare (voir page dédiée). Le reste du centre-ville (pont et place Marmontel) sont sécurisés et presque aux normes PMR (présence de bateaux abrupts aux passages piétons).</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Aménagement / Ingénierie : Commune de Bort, Département de la Corrèze
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• Mise en sens unique avec double sens cyclable du boulevard Voltaire depuis le boulevard de la nation à la Place Marmontel et avenue Gambetta entre le parking et le giratoire du faubourg (voir page sur le plan de circulation). Utiliser l'espace gagné pour offrir une largeur de trottoir d'au moins 1,4m sur un côté voire 1,8m. Suggérer un parcours avec des passages piétons aux normes d'accessibilité PMR pour permettre aux piétons de transiter depuis ces avenues jusqu'au centre-ville.	<p>Temporalité: idéalement, dans la même temporalité que l'aménagement des V'Locales A (pour l'avenue Gambetta) et B (pour le boulevard Voltaire).</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe.</p> <p>Coût de l'intervention : élevé (réfection de trottoir et modification des répartitions des emprises sur la chaussée).</p> <p>Impact attendu :</p> <ul style="list-style-type: none">• Un accès complètement sécurisé pour les PMR en centre-ville.• Une diminution du trafic de transit et une réduction des nuisances associées (insécurité, bruit, vigilance permanente des piétons).