

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

## Schéma Directeur des Mobilités Actives

*Focus Chamberet*

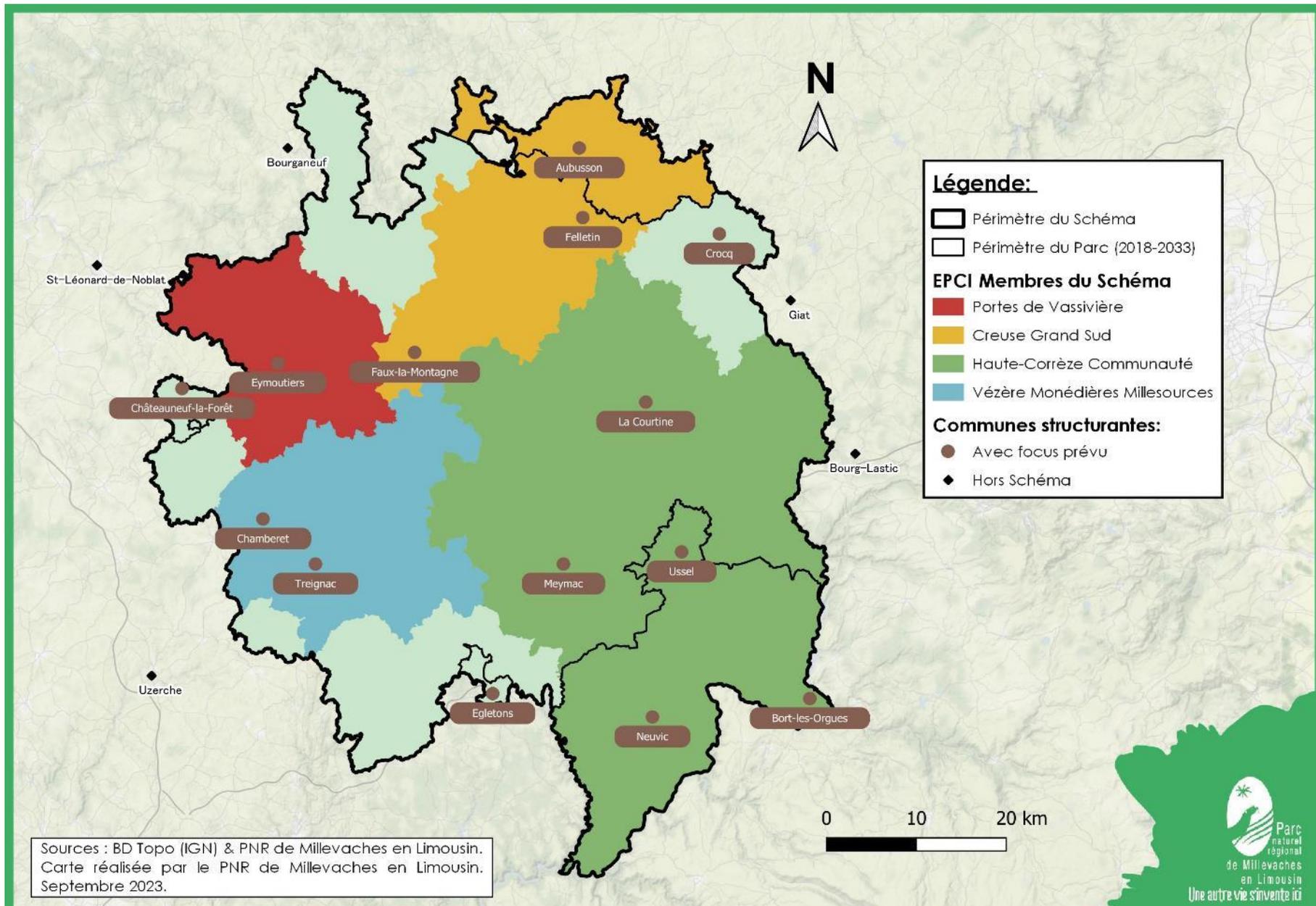


Une autre vie s'invente ici

# 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).

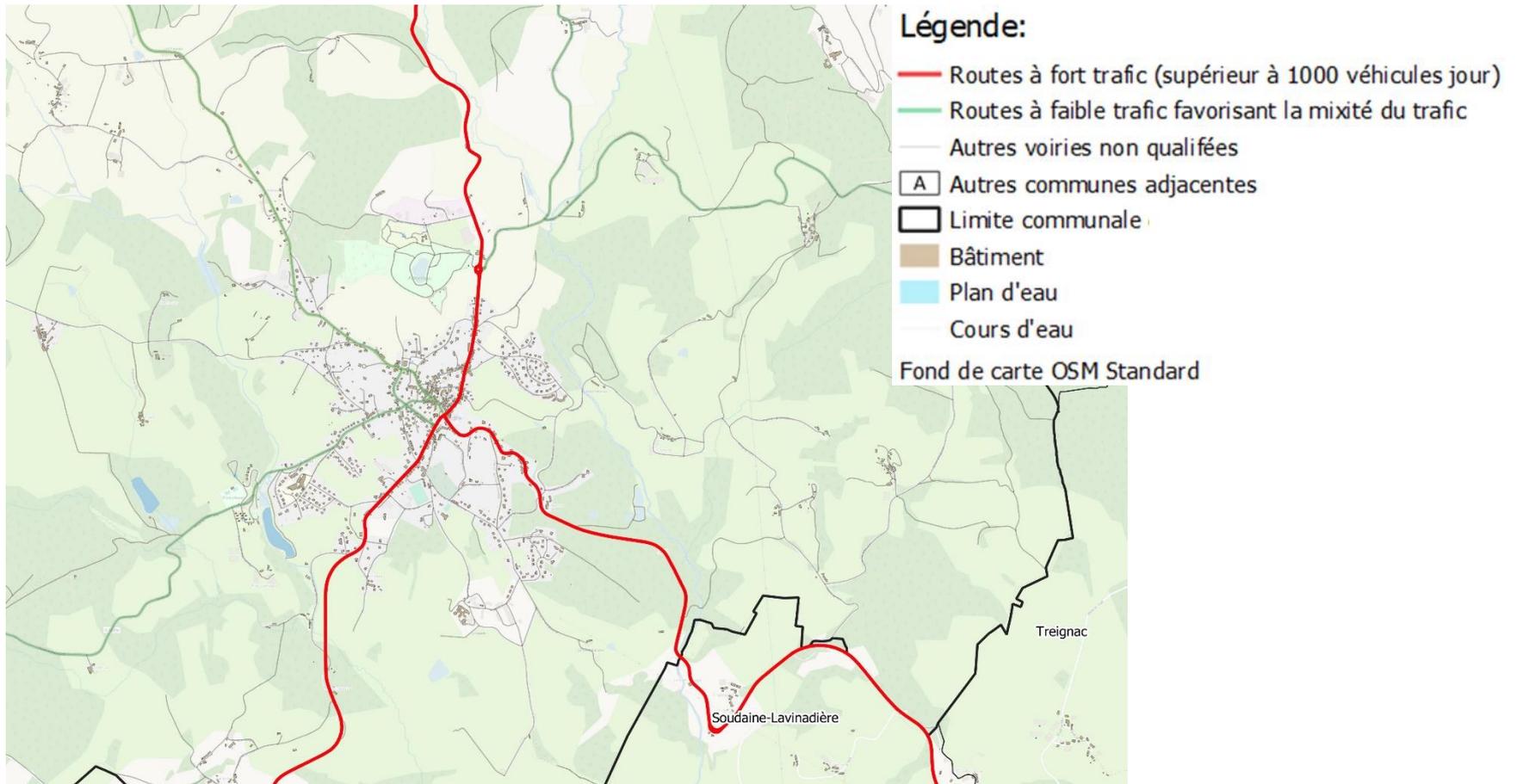
# CHAMBERET



# 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

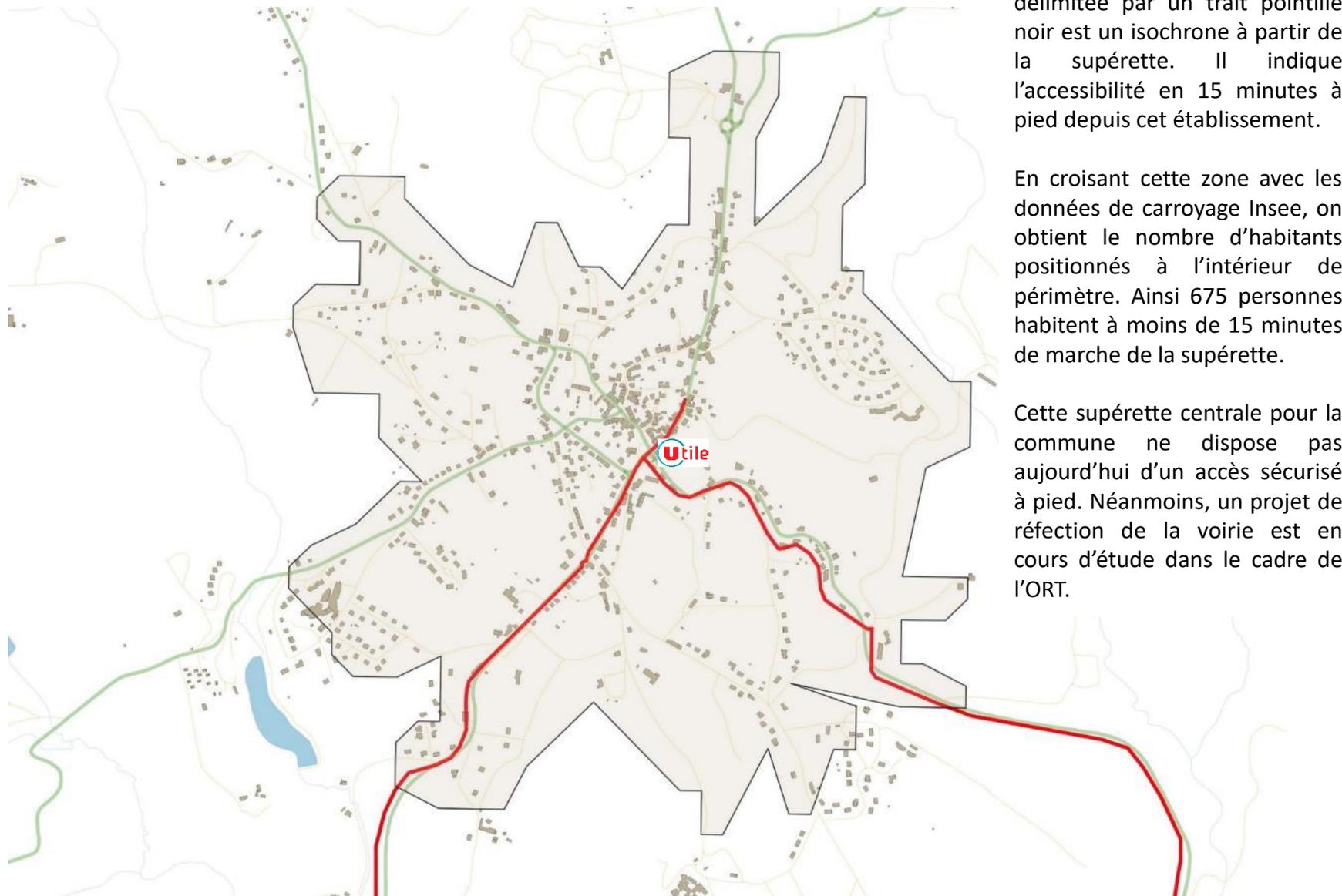


*Des dispositifs sécurisés existent aussi pour le transport des enfants à vélo quel que soit l'âge.*

Micro crèche en projet

École et arrêt de bus pour le collège

# SUPERMARCHÉ



La zone de couleur marron pâle délimitée par un trait pointillé noir est un isochrone à partir de la supérette. Il indique l'accessibilité en 15 minutes à pied depuis cet établissement.

En croisant cette zone avec les données de carroyage Insee, on obtient le nombre d'habitants positionnés à l'intérieur de périmètre. Ainsi 675 personnes habitent à moins de 15 minutes de marche de la supérette.

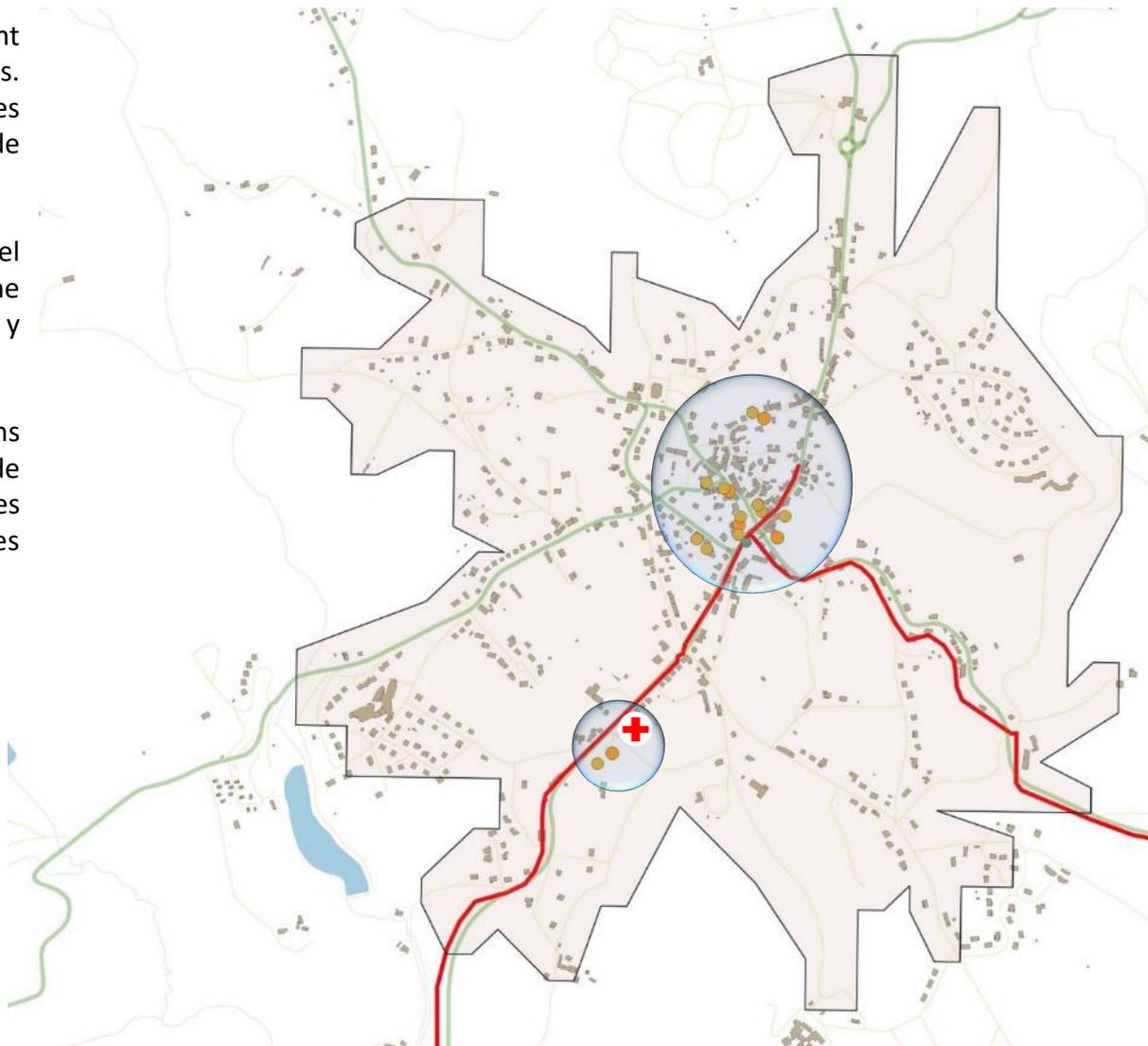
Cette supérette centrale pour la commune ne dispose pas aujourd'hui d'un accès sécurisé à pied. Néanmoins, un projet de réfection de la voirie est en cours d'étude dans le cadre de l'ORT.

# COMMERCES ET SERVICES EN TOUT GENRE

Les points oranges et marrons indiquent la présence de commerces et services. L'isochrone en marron clair indique les lieux d'habitation à moins de 15min de marche de l'Eglise.

Le centre-bourg rassemble l'essentiel des commerces et services. Une majorité des habitants de la commune y a donc accès à pied en 15 minutes.

À noter un centre à l'écart, moins accessible, qui rassemble la maison de santé (indiquée avec la croix rouge), des services médicaux et des commerces jardin-bricolage.

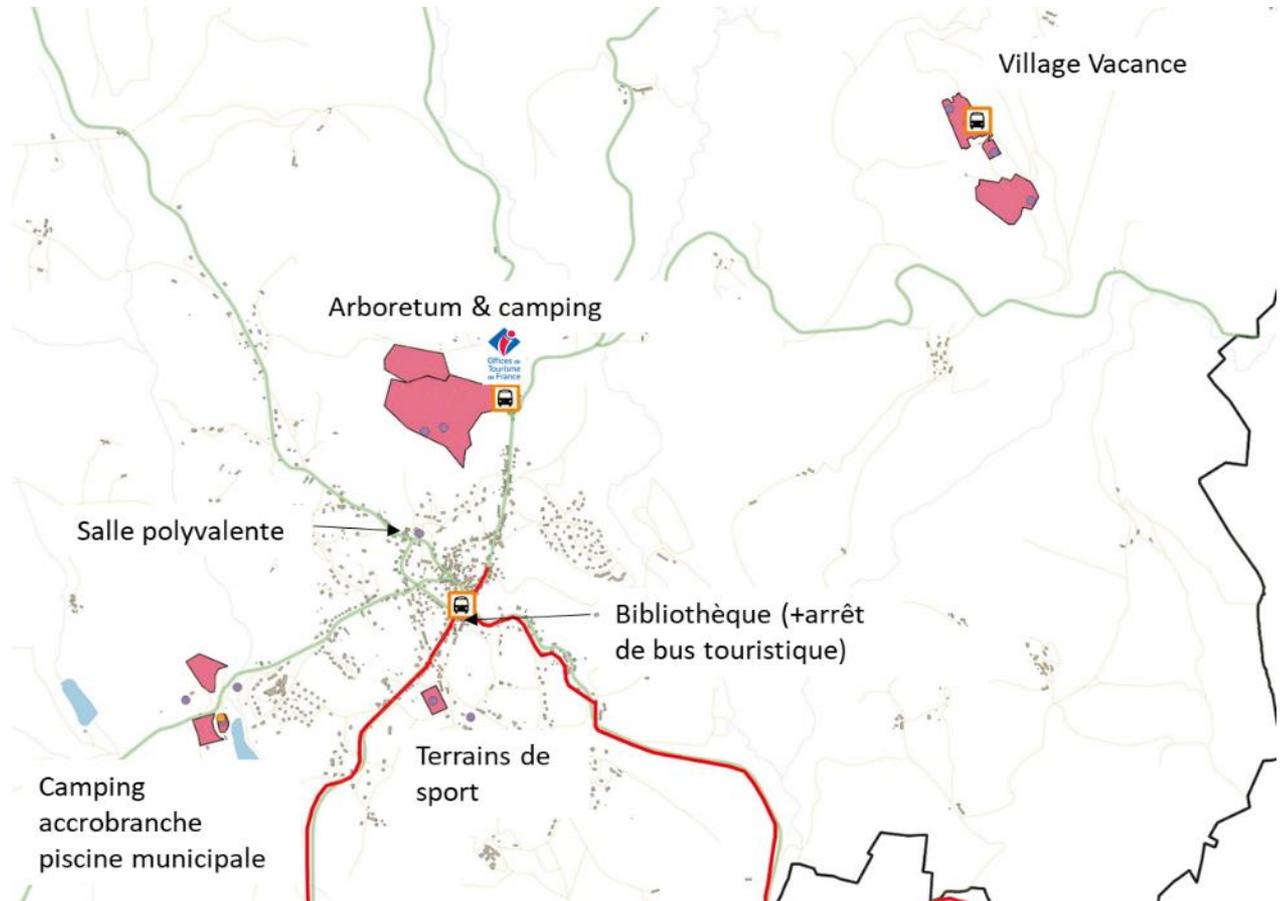


# CULTURE SPORT LOISIR TOURISME (ET DONC EMPLOI)

Sur cette carte, les principaux sites de loisir, sport, culture et tourisme sont référencés via des surfaces roses et des points violets. Ils sont tous nommés. Le symbole de bus encadré en orange fait référence aux arrêts de la navette estivale de la Région Nouvelle Aquitaine (NA).

La liaison de l'arboretum à la piscine constitue la principale problématique de déplacement à pied de la commune.

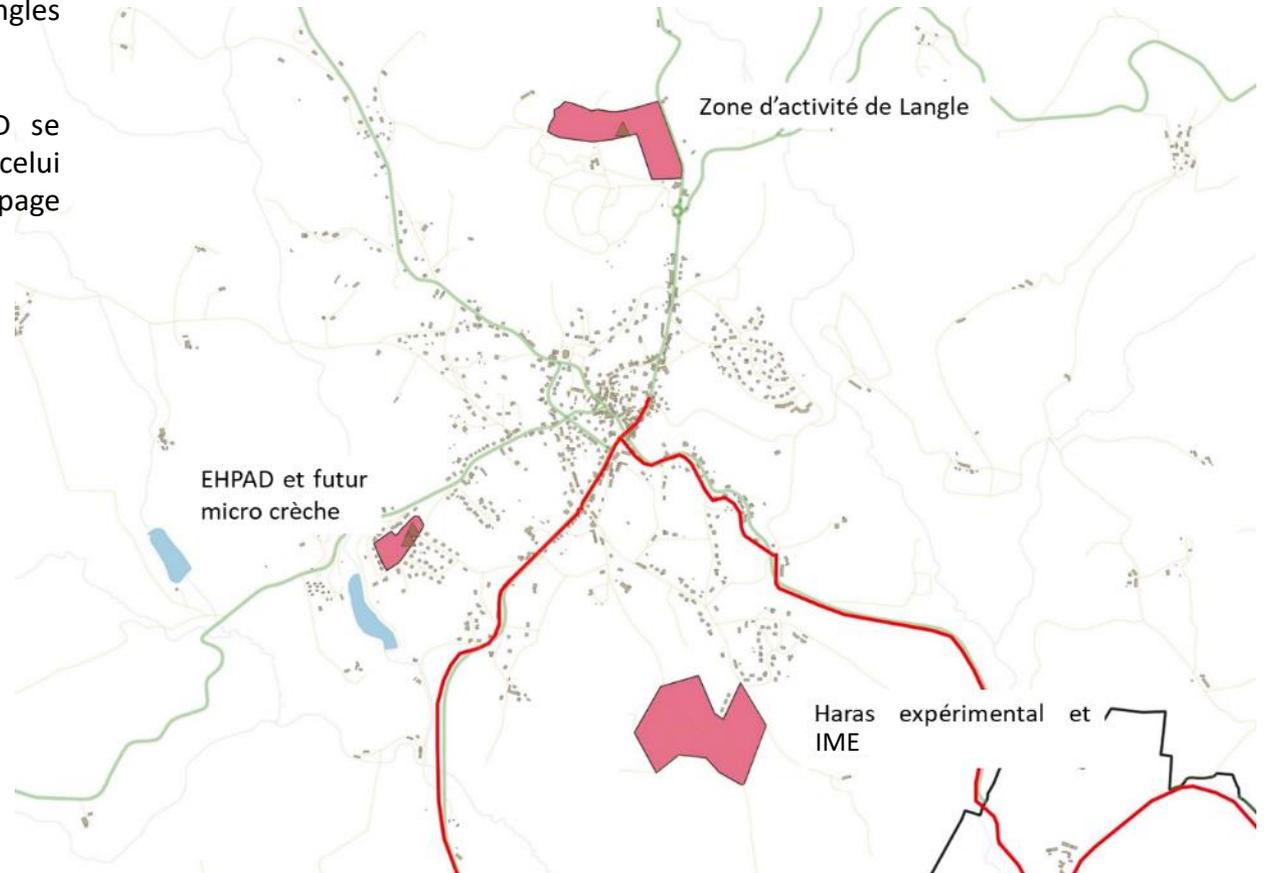
Pour le vélo, si les axes de connexion sont probablement peu circulés (aucun comptage disponible), ils constituent des axes de transit pour partie limités à 50 km/h. Des publics vulnérables comme des enfants peuvent être mis en danger sur cette connexion à vocation de sport loisir.



# EMPLOIS (EN PLUS DE CE QUI A DÉJÀ ÉTÉ PRÉSENTÉ)

Sur cette carte, les autres principaux sites d'emplois sont référencés via des surfaces roses et des triangles marrons. Ils sont tous nommés.

La ZA de Langle et de l'EPHAD se situent sur le même itinéraire que celui sport, loisir, tourisme relevé en page précédente.

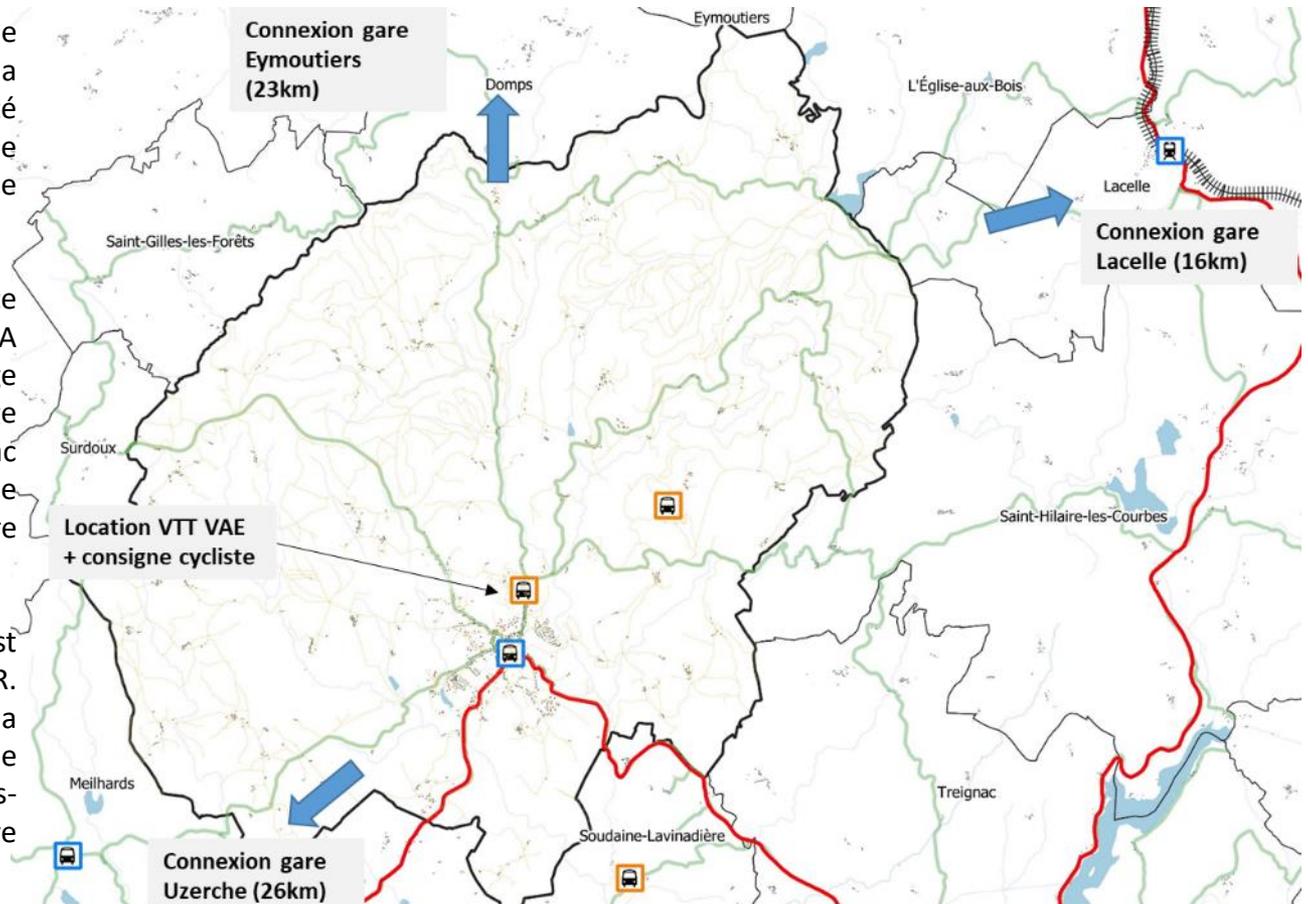


# INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

La commune dispose d'une liaison par la ligne 272 de la Région NA vers Limoges d'un côté et vers Treignac, Seilhac et Tulle de l'autre grâce à un arrêt en face de la Mairie.

En Juillet-Août, la navette touristique de la Région NA permet de relier le village vacances de Chamberet à la plage des Bariousses du lac de Treignac en passant par les bourgs de Chamberet, Soudaine-Lavinadière et Treignac.

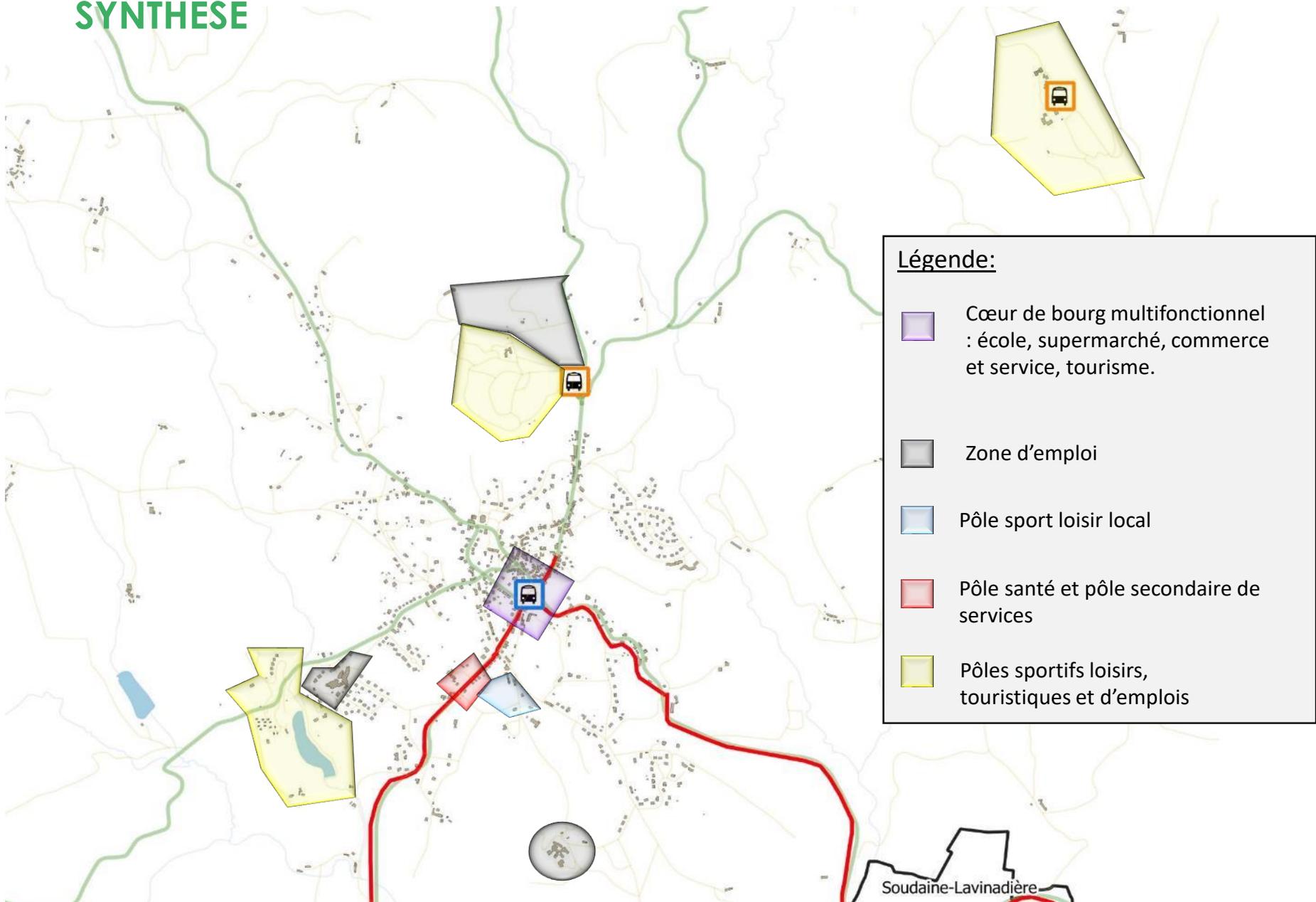
La commune de Chamberet est éloignée du réseau ferré TER. Néanmoins, un Transport A la Demande de la Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources permet de rejoindre les gares de Lacelle et Uzerche.



-  Arrêt de bus ligne régulière
-  Arrêt de bus touristique
-  Gare ferroviaire

 Voie ferrée

# SYNTHÈSE



## Légende:

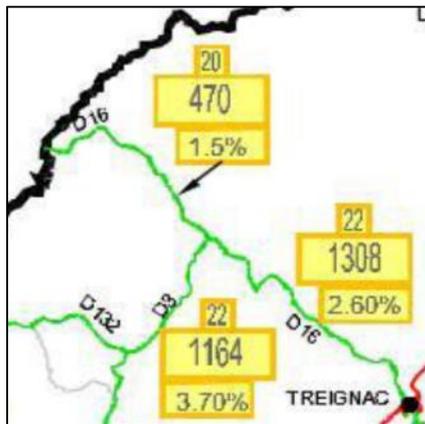
-  Cœur de bourg multifonctionnel : école, supermarché, commerce et service, tourisme.
-  Zone d'emploi
-  Pôle sport loisir local
-  Pôle santé et pôle secondaire de services
-  Pôles sportifs loisirs, touristiques et d'emplois

# DÉPLACEMENTS A 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 du rapport de comptage du Conseil Départemental de la Corrèze. On peut y lire le trafic relevé des véhicules légers et poids lourds (en pourcentage).

## 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	
	> 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

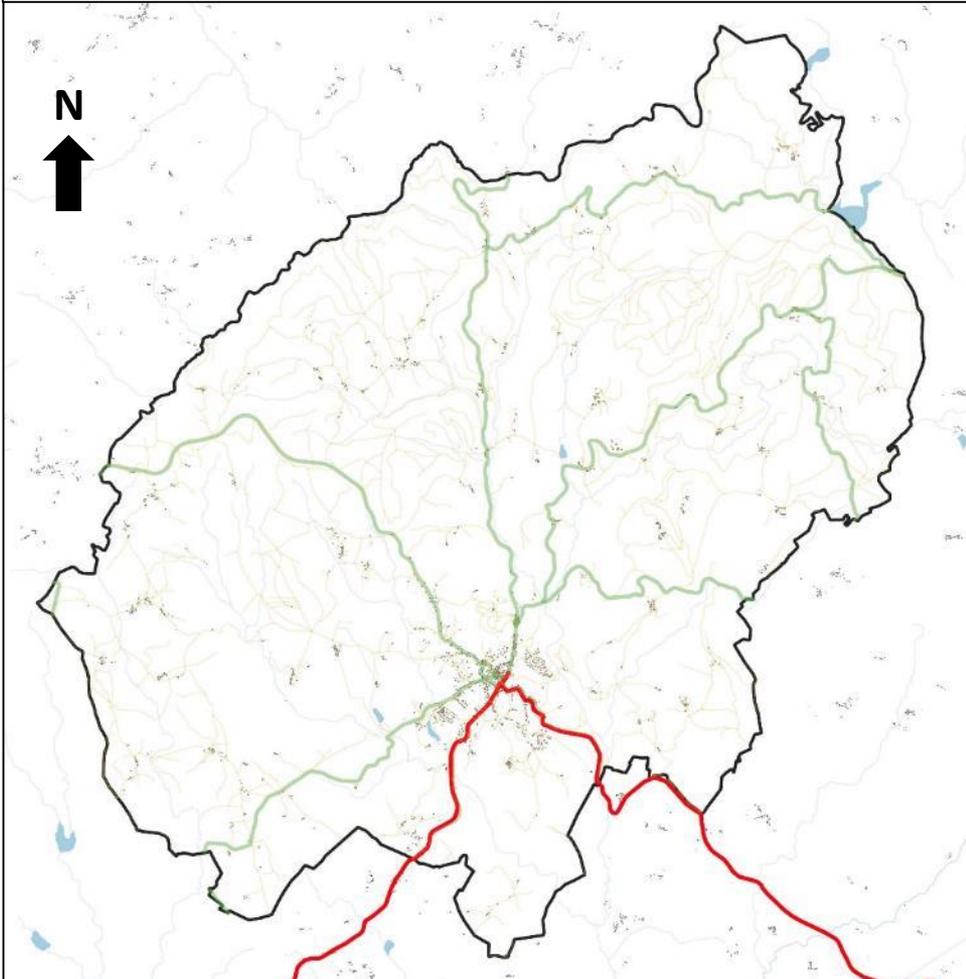
Tableau du Ministère Chargé des transports synthétisant les conditions d'une mixité du trafic pour du réseau cyclable secondaire (absence de voies dédié aux vélos) en fonction de la largeur des routes, du trafic VL et PL (Poids Lourds), de la vitesse réelle et de la visibilité.

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'aménagements partagés. 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.

# DANGÉROSITÉ DES ROUTES À VÉLO

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



La voirie **rouge** fait référence aux RD3 (sur l'axe en direction d'Uzerche) et RD16 (sur l'axe en direction de Treignac) dont le trafic excède les 1000 véhicules par jour et la vitesse réelle se situe au dessus des 80 km/h. Ce sont des axes dangereux pour les cyclistes, surtout pour les publics vulnérables (enfants, personnes âgées). Faire circuler des cyclistes sur cet axe nécessiterait de l'aménagement ou une réduction de la vitesse (dans le bourg par exemple).

La voirie **verte** indique un trafic journalier inférieur à 1000 véhicules qui autorise un trafic mixte (pas besoin d'aménagement mais seulement de balisage). En revanche la vitesse réellement pratiquée est incertaine et reste à déterminer (potentiellement supérieure à 80 km/h). En effet toutes les routes départementales ne font pas l'objet de comptage. Les routes non surveillées sont en principe des routes à très faible fréquentation (avec moins de 500 passages par jour). Elles sont catégorisées en vert sur la carte par simple déduction.

## **Légende :**

**Rouge** = trafic >1000 VL (Véhicule Léger) / j

**Vert** = trafic VL ou PL faible, cohabitation possible

**Noir** = limite communale

# RÉPARTITION DE LA POPULATION

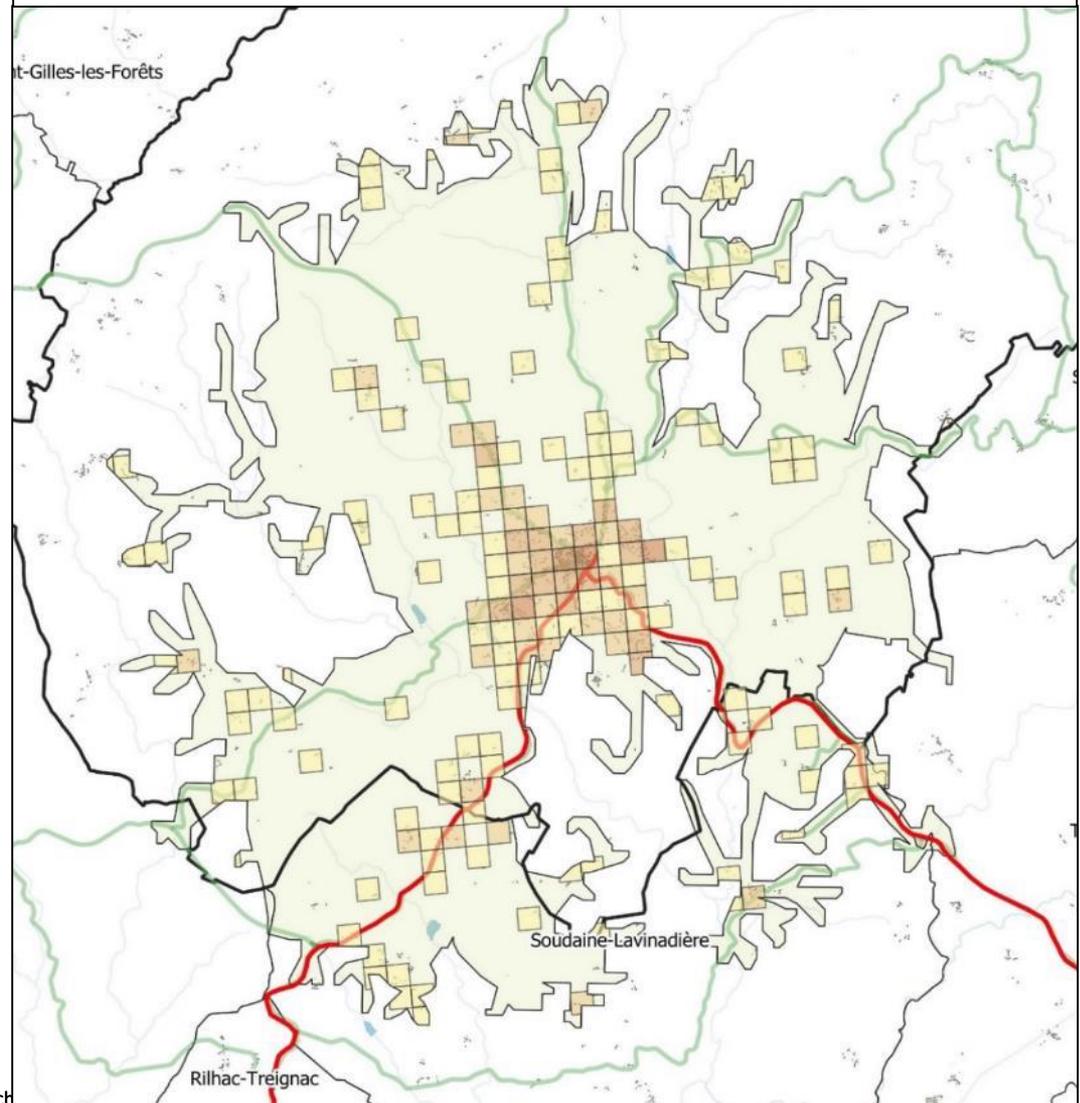
Sur cette carte, l'isochrone (tâche en jaune clair) montre les endroits de la commune à moins de 15 minutes de vélo à assistance électrique du centre-ville. Chaque carreau de 200 mètres par 200 mètres indique la présence d'une habitation sur le périmètre. La couleur indique la densité d'habitants au 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 carroyage de l'Insee, **1073 habitants qui vivent à 15 minutes de vélo du centre-bourg.**

Au sein de ce périmètre, seuls les villages le long de la D3 (Vergnas, Lapière) et de la D16 sont enclavés.

Pour permettre une desserte des pôles générateurs de déplacement sur la commune et des poches d'habitats, il faut éviter le plus possible les deux axes en rouge. Les axes verts peuvent être empruntés mais doivent faire l'objet d'aménagements paysagers, routiers favorisant une réduction des vitesses correctement signalée.

**Carte de densité de population à 15 minutes de Vélo à Assistance Electrique du centre-bourg**

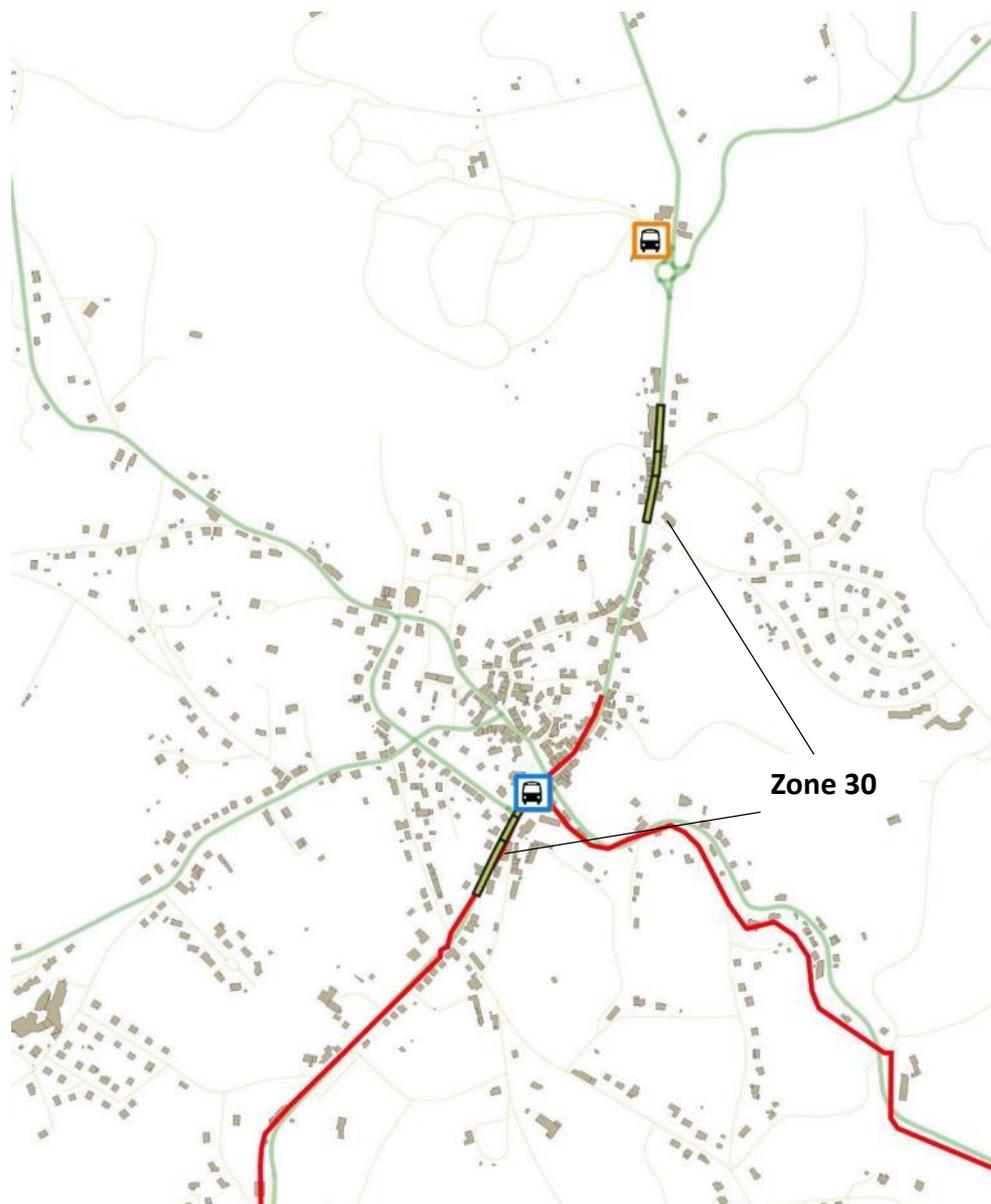


## ZONE 30 (1/2)

Chamberet possède deux zones 30 sur sa voirie. Elles sont discontinues et manquent de cohérence. On y invite l'automobiliste à ralentir et accélérer sur quelques centaines de mètres alors même qu'il ne sort pas du bourg.

Une réflexion sur son extension dans le cœur de bourg est opportune. En attendant, les deux zones 30 peuvent difficilement constituer des points d'appui pour un maillage vélo communal.

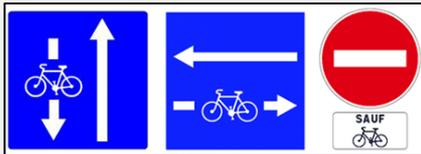
Une zone 30 doit s'appliquer dans les espaces où les automobilistes s'arrêtent et les piétons sont présents : les pôles générateurs de déplacement. Ce n'est pas forcément le cas ici. La zone 30 peut également s'appliquer en longueur d'une voirie notamment pour sécuriser un itinéraire cyclable. Elle doit 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 mobilier comme des bancs, application d'une résine sur la chaussée). L'implantation joue aussi sur sa crédibilité : une route large sans trottoirs, sans bâtis et sans piétons ne peut pas accueillir une zone 30. La présence ou le potentiel de piétons 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 vers un pôle qui va favoriser la présence de piétons.



# ZONE 30 (2/2)

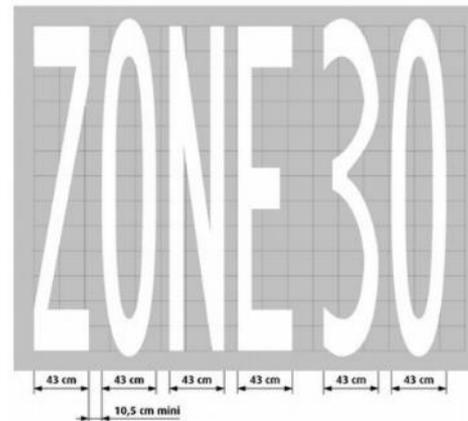
## Pour info :

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.

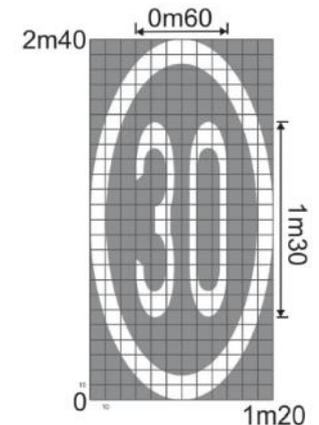


Seules signalétiques valables de l'entrée à la sortie

Entrée, en complément de la signalisation verticale



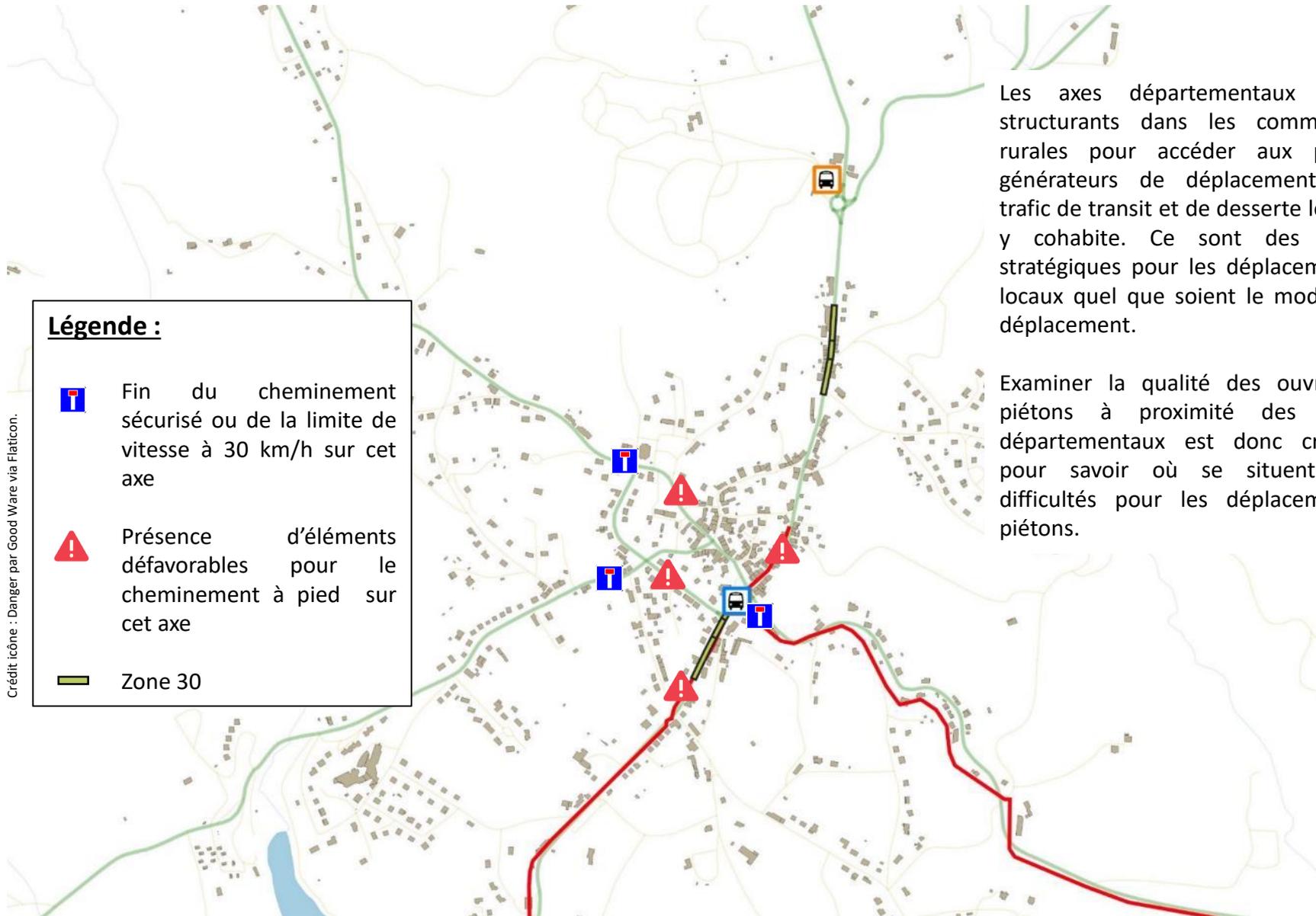
Rappel, à l'intérieur d'une zone 30



Marquage au sol qui vaut rappel. Source: Cerema

# DÉPLACEMENT A PIED

# CARTE GLOBALE SUR LA COMMUNE



## Légende :

-  Fin du cheminement sécurisé ou de la limite de vitesse à 30 km/h sur cet axe
-  Présence d'éléments défavorables pour le cheminement à pied sur cet axe
-  Zone 30

Les axes départementaux sont structurants dans les communes rurales pour accéder aux pôles générateurs de déplacement. Le trafic de transit et de desserte locale y cohabite. Ce sont des axes stratégiques pour les déplacements locaux quel que soient le mode de déplacement.

Examiner la qualité des ouvrages piétons à proximité des axes départementaux est donc crucial pour savoir où se situent les difficultés pour les déplacements piétons.

# DÉPLACEMENT À PIED BOULEVARD MAS MOUTEIL

Sur ce boulevard, le stationnement se fait sur le trottoir malgré un ouvrage exemplaire aux normes pour les Personnes à Mobilité Réduite.

L'aménagement physique quel qu'il soit (vitesse, trottoir, ...) doit être suivi d'accompagnement humain pour indiquer aux populations locales le bon usage.

Quelques exemples : dialogue avec les riverains concernés, prospectus d'information, prévention et répression de la gendarmerie ou du Maire, ...

S'il y a un besoin de stationnement, les automobilistes peuvent être invités à se déporter sur la chaussée via un simple marquage au sol. Pour rappel, le stationnement sur trottoir est illégal sauf délimitations et autorisations explicites.



Capture d'écran Google Maps sur la voirie concernée.

# DÉPLACEMENT À PIED ROUTE DU MONT GARGAN

Le partage de la voirie, ici s'impose de facto du fait de la faible largeur disponible. La chaussée de niveau avec les trottoirs, de par son revêtement et la présence de mobilier, invite en partie à ralentir.

Pour autant, il manque des éléments pour confirmer le bon comportement à adopter - à savoir rouler doucement pour partager la chaussée. A commencer par une limite de vitesse appropriée c'est-à-dire 30 km/h au lieu des 50 km/h ici.

Cette limite est trop élevée pour permettre à un automobiliste de confortablement cohabiter avec les autres usagers (ex : laisser passer un piéton).



Capture d'écran Google Maps sur la voirie concernée.

# DÉPLACEMENT À PIED ROUTE DU MONT CEIX

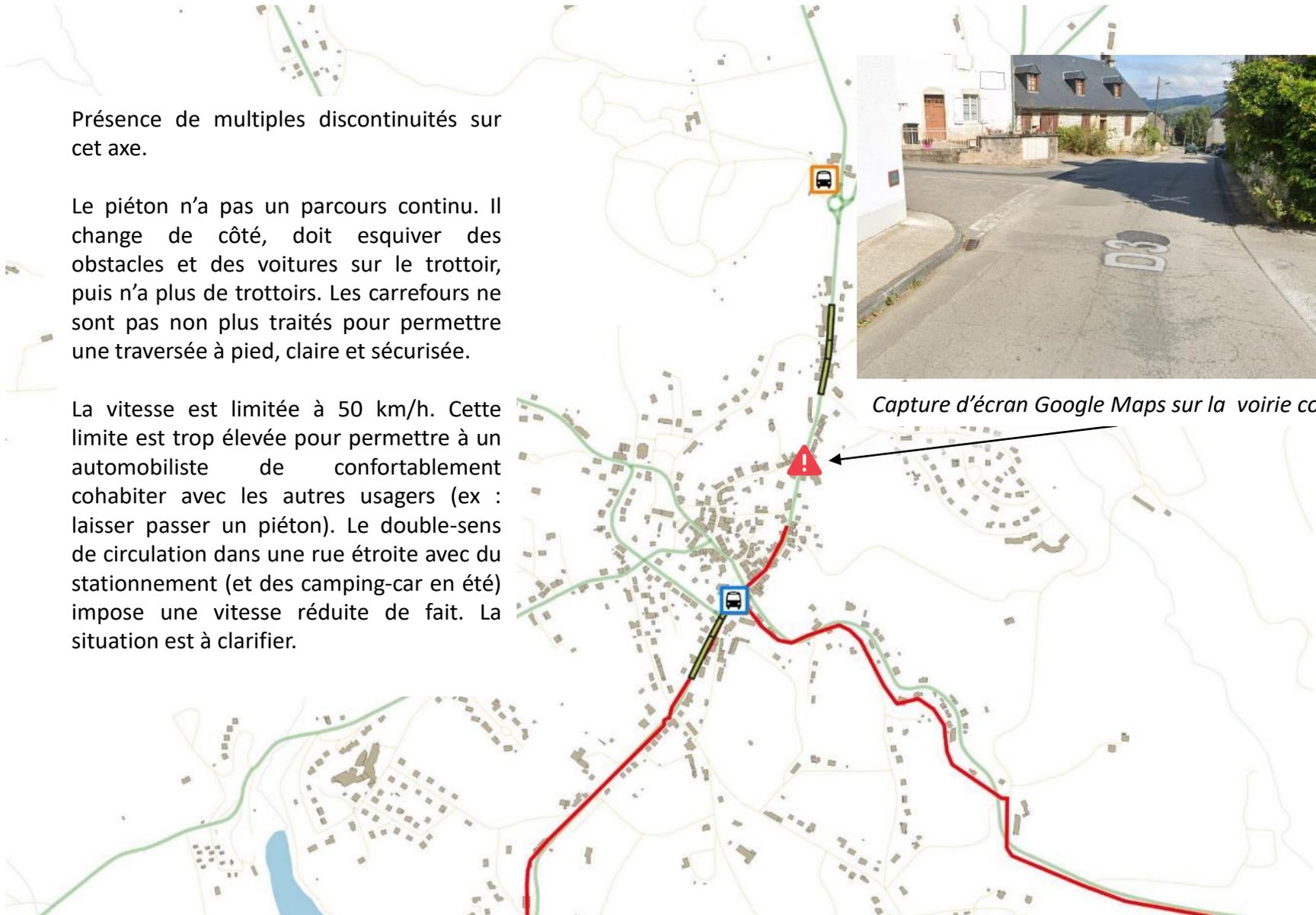
Présence de multiples discontinuités sur cet axe.

Le piéton n'a pas un parcours continu. Il change de côté, doit esquiver des obstacles et des voitures sur le trottoir, puis n'a plus de trottoirs. Les carrefours ne sont pas non plus traités pour permettre une traversée à pied, claire et sécurisée.

La vitesse est limitée à 50 km/h. Cette limite est trop élevée pour permettre à un automobiliste de confortablement cohabiter avec les autres usagers (ex : laisser passer un piéton). Le double-sens de circulation dans une rue étroite avec du stationnement (et des camping-car en été) impose une vitesse réduite de fait. La situation est à clarifier.



Capture d'écran Google Maps sur la voirie concernée.



# DÉPLACEMENT À PIED ROUTE ARCHAMBAUD DE COMBORN

On observe une dégradation progressive de la qualité du cheminement piéton au fur et à mesure d'une vitesse importante.

Le trottoir surélevé s'arrête à l'intersection avec la route de la Font Blanche. Il devient ensuite un trottoir de niveau confondu avec des places de stationnement.

La présence d'une route de transit (avec poids lourds) à 50 km/h à côté justifierait une protection supplémentaire du cheminement piéton au moins d'un côté de la route. La largeur du cheminement actuel le permettrait.

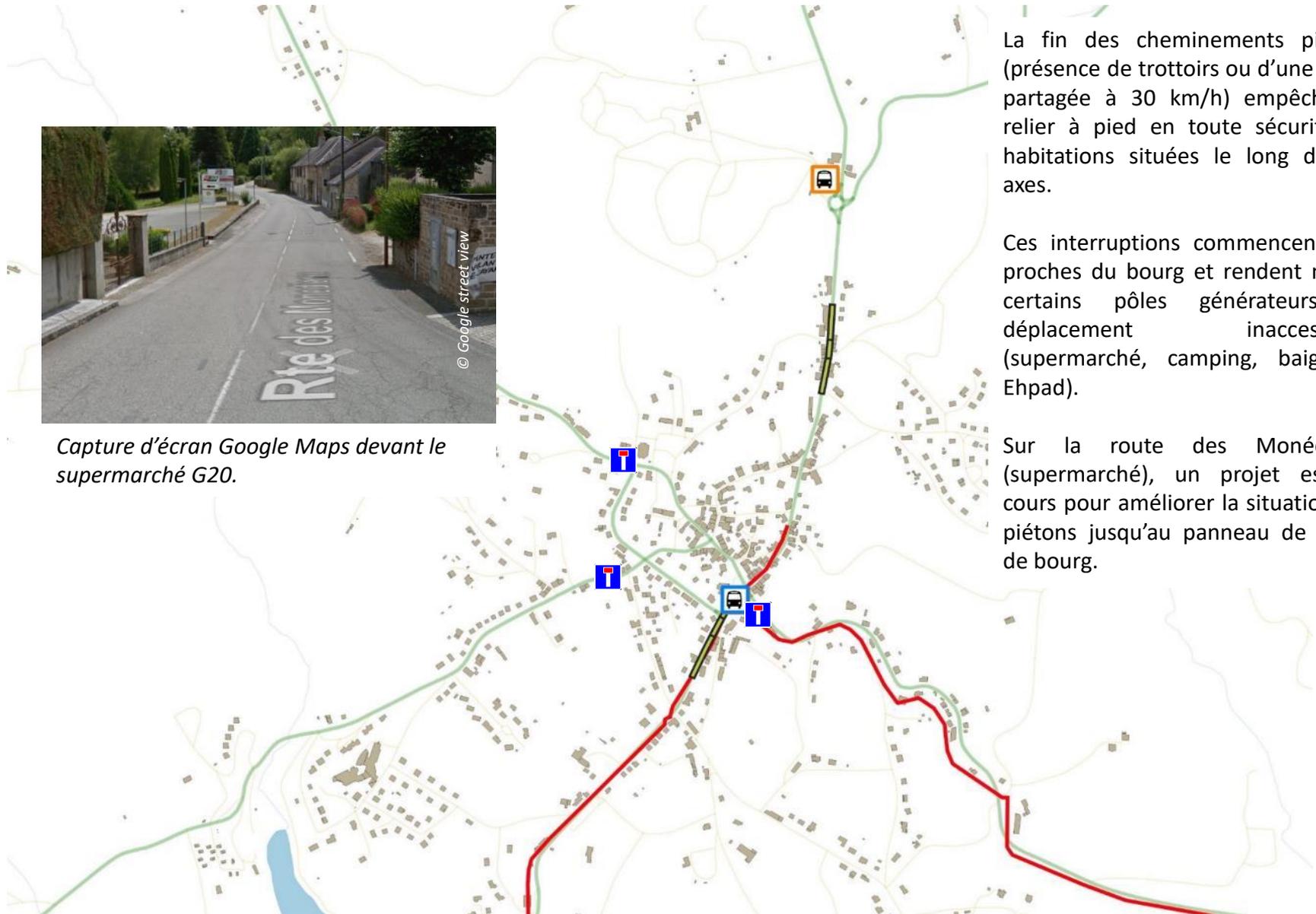


Capture d'écran Google Maps sur la voirie concernée.

# DÉPLACEMENT À PIED : FIN DES CHEMINEMENTS



*Capture d'écran Google Maps devant le supermarché G20.*



La fin des cheminements piétons (présence de trottoirs ou d'une voirie partagée à 30 km/h) empêche de relier à pied en toute sécurité les habitations situées le long de ces axes.

Ces interruptions commencent très proches du bourg et rendent même certains pôles générateurs de déplacement inaccessibles (supermarché, camping, baignade, Ehpad).

Sur la route des Monédières (supermarché), un projet est en cours pour améliorer la situation des piétons jusqu'au panneau de sortie de bourg.

# AUTOUR DE CHAMBERET



# DANGEROUSITÉ DES AXES À VÉLO

**Rouge** = trafic >1000 VL / j.

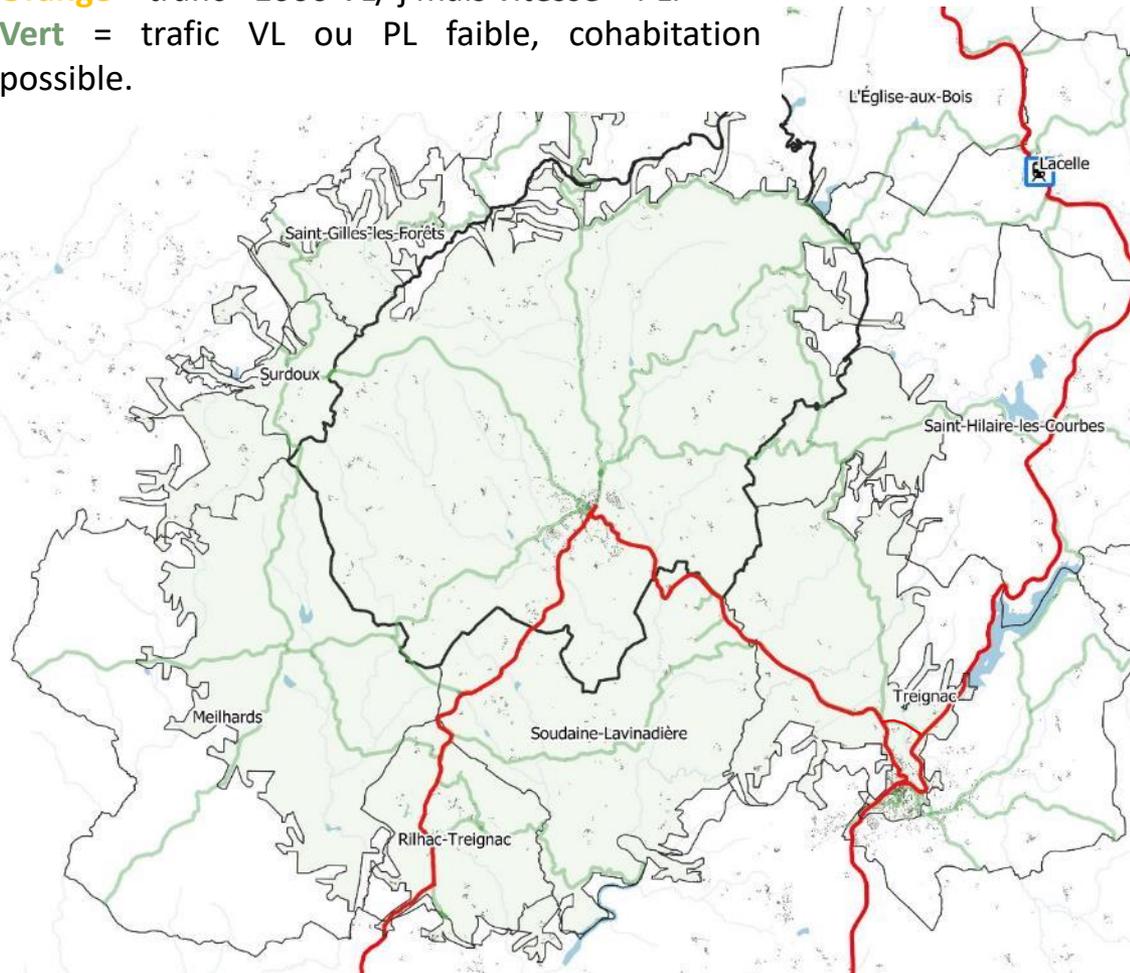
**Orange** = trafic <1000 VL/ j mais vitesse + PL.

**Vert** = trafic VL ou PL faible, cohabitation possible.

La tache verte claire sur la carte est un isochrone qui indique les lieux accessibles en 10 km à vélo depuis le centre-ville de Chamberet, soit 30 minutes de Vélo à Assistance Electrique (VAE).

En **rouge**, on retrouve, en plus des axes identifiés précédemment, la D940 à Treignac (Route Tulle-Guéret) et la D979 hors des 10 km (Route Limoges à Bort-les-Orgues).

Ces axes supplémentaires ne constituent pas un obstacle à la circulation vélo du fait de leur éloignement ou de leur vitesse limitée (D940 dans le bourg de Treignac).

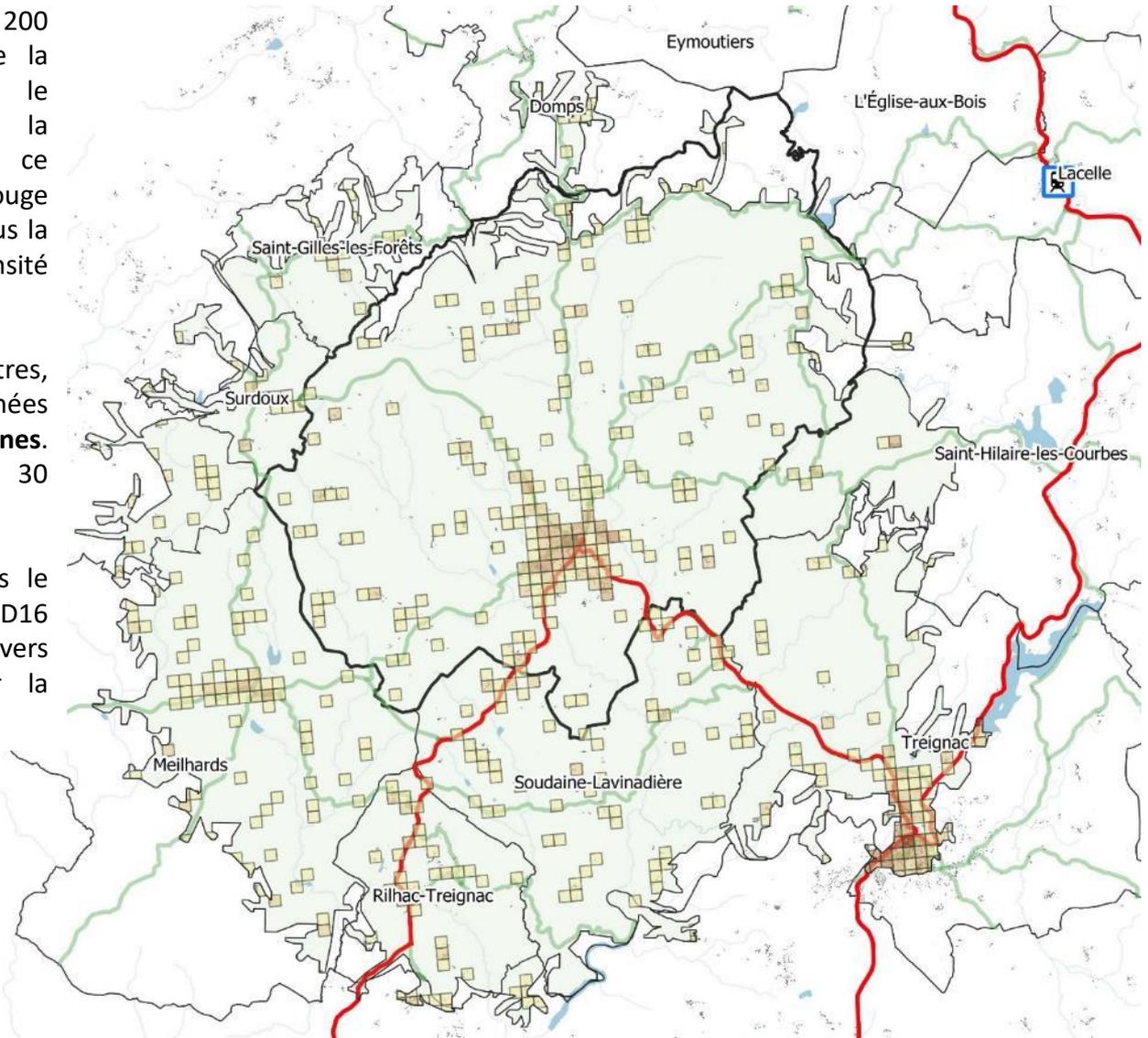


# RÉPARTITION DE LA POPULATION

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, **2755 personnes**. Ces habitants sont à maximum 30 minutes de VAE du centre-bourg.

Les villages et bourg positionnés le long de la D3 et de la D16 (respectivement vers Uzerche et vers Treignac) sont dangereux pour la pratique du vélo.



# EMPLOI: FLUX DE TRAVAILLEURS AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Flux domicile travail entrant dans la commune (539)

Chamberet	19036	Chamberet	323,206361454468
Treignac	19036	Chamberet	45
La Croisille-sur-...	19036	Chamberet	18,2691262124647
Le Lonzac	19036	Chamberet	15,0926598583354
Soudaine-Lavin...	19036	Chamberet	15
Meilhards	19036	Chamberet	14,9368253702444
Saint-Hilaire-le...	19036	Chamberet	10,2499610155585
Espartignac	19036	Chamberet	10
Rilhac-Treignac	19036	Chamberet	10
Masseret	19036	Chamberet	9,9566243933161

Flux domicile travail sortant de la commune (420)

Chamberet	19036	Chamberet	323,206361454468
Chamberet	19269	Treignac	25,2653665281351
Chamberet	19276	Uzerche	5,43680727033283
Chamberet	19060	Condat-sur-Ga...	5,20307100770408
Chamberet	19112	Lestards	5,20307100770408
Chamberet	19033	Bugeat	5,12741368104885
Chamberet	19082	Favars	5,12741368104885
Chamberet	19250	Salon-la-Tour	5,12741368104885
Chamberet	87058	Domps	5,12741368104885
Chamberet	92026	Courbevoie	5,12741368104885
Chamberet	19031	Brive-la-Gaillarde	5,0528564798903
Chamberet	19081	Eyrein	5,0528564798903
Chamberet	19272	Tulle	5,0528564798903



L'enjeu emploi est globalement **faible avec les communes voisines sauf Treignac.**



L'enjeu emploi est **fort sur la commune : trois actifs sur quatre de Chamberet travaillent sur la commune** même. Le développement de la marche et du vélo est une réponse pour aider ces actifs à se déplacer.



En pleine saison on retrouve entre **10 et 20 travailleurs saisonniers (souvent à vélo)** du tourisme qui viennent se greffer à ces chiffres.

# ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs	Enjeux enseignement
<b>Treignac</b>	Via RD16 10km (dangereux) Via Charlard Vars Mons RD132E 14km	<b>Connexion dangereuse.</b> Détour long	<b>Moyen.</b> 1 <sup>er</sup> flux domicile travail mais distance importante.	<b>Faible.</b> (+ de 15 minutes en vélo). Potentiel des navetteurs ou touristes.	<b>Assez forte</b> Liaison de deux pôles touristiques majeurs mais desservis en bus.	<b>Faible</b> Liaison en bus du collège + sécurisante.
<b>Soudaine-Lavinadière</b>	3km à 8km via le moulin	<b>voie à faible trafic</b> Si passage par moulin. Détour important pour Vergnas Magoutière, Chassagne, le Genêt (D16 et D3 dangereuses)	<b>Moyen</b> Trop peu d'habitants mais passage par haras (IFCE) et IME.	<b>Assez faible</b> Trop peu de flux.	<b>Moyen</b> Possibilité d'une balade loisir vers le Prieuré sur une route à faible trafic.	<b>Faible</b>

# ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs	Enjeux enseignement
<b>Rilhac Treignac</b>	9 km via RD36 10 km via route de Combressol	RD3 dangereux Absence d'alternatives satisfaisantes	Faible Distance et peu de trafic.	Faible	Faible Balade.	Faible
<b>Meilhards</b>	5 à + 10 km (	Voie à faible trafic	Moyen Peu de trafic mais liaison maison de retraite et zone d'emploi touristique et médicosociale.	Faible Trop loin.	Moyen Liaison zone touristique.	Faible
<b>Surdoux Saint-Gilles-Les-Forêts</b>	8-10km	Voie à faible trafic	Faible Peu de trafic.	Faible Trop loin.	Moyen Liaison Mont Gargan.	Faible

# ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs	Enjeux enseignement
<b>Doms Eymoutiers</b>	<b>+ 10km</b>	<b>Voie à faible trafic</b>	<b>Faible</b> Trop loin et peu de trafic.	<b>Faible</b> Trop loin.	<b>Moyen</b> Connexion touristique gare Eymoutiers.	<b>Faible</b>
<b>L'Église-Aux-Bois Lacelle</b>	<b>10km +</b>	<b>Voie à faible trafic</b> sauf à Lacelle <b>RD940 dangereuse</b>	<b>Moyen</b> Distance et peu de trafic mais liaison ZA les Angles + arboretum & roulottes.	<b>Faible</b> Trop loin.	<b>Moyen</b> Connexion touristique Gare Lacelle.	<b>Faible</b>

# CONCLUSION



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

Enjeux	Lieux concernés
<p><b>Pacification et cohabitation des modes de déplacement</b></p>	<p><u>Réduire la vitesse et aménager en fonction :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Route du Mont Gargan de la Place du marché à la Salle polyvalente.</li> <li>• Route du Mont Ceix (du centre-bourg à la zone 30 actuelle).</li> </ul>
<p><b>« Faire commune » à pied : développer des itinéraires de desserte de la commune à pied d'habitat et de pôles générateurs de déplacement</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Route des Monédières.</li> <li>• Route de Saint Dulcet.</li> <li>• Route du Mont Gargan (à partir de la salle des fêtes).</li> </ul>
<p><b>Créer et valoriser des itinéraires qualitatifs piéton / vélo</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liaison du centre-bourg au pôle IME-haras-terrains de sport.</li> <li>• Liaison Arboretum – Piscine Municipale via centre-bourg.</li> </ul>
<p><b>Traitement des discontinuités</b></p>	<p><u>Améliorer le cheminement piéton existant :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Route Archambaud de Comborn (au moins jusqu'à la pharmacie).</li> <li>• Route du Mont Ceix (entre avenue Chez Chapelle et arboretum).</li> </ul>

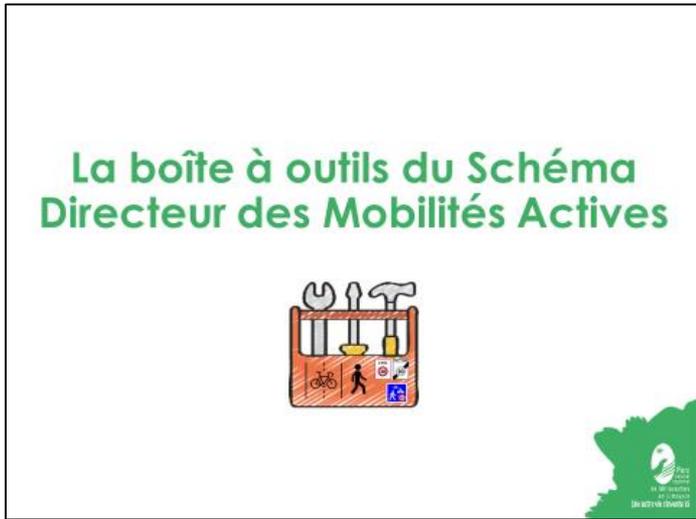
# ENJEUX RELEVÉS À L'ISSU DE LA RÉUNION ET DU DOCUMENT?

Enjeux	Lieux concernés
<p><b>« Faire commune » à vélo : développer des itinéraires de desserte de la commune à vélo d'habitat et de pôles générateurs de déplacement</b></p>	<p>Liaison Arboretum – Centre-Bourg – Piscine. Liaison Centre-Bourg – Haras/IME.</p>
<p><b>Créer et valoriser un maillage de liaison intercommunale</b></p>	<p><u>Balisage de liaisons loisirs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liaison Mont-Gargan via la route de la Croisille-sur-Briance.</li> </ul> <p><u>Expérimenter des itinéraires saisonniers/ temporaires loisirs tourisme :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Route de Soudaine via le haras et le moulin. Passage par l'IME.</li> </ul>
<p><b>Faire adopter des comportements pro-mobilité active</b></p>	<p><u>Libérer les trottoirs des voitures :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Route Archambaud de Comborn.</li> <li>• Boulevard Mas Monteil.</li> <li>• Route du Mont Ceix.</li> </ul>
<p><b>Stationnement vélo public (arceaux ou abris vélos ouverts)</b></p>	<p><u>Sur espace public :</u> Place du Marché, Mairie bibliothèque, Arboretum/ office de tourisme, Camping/piscine, terrains de sport.</p> <p><u>Sur espace privé :</u> Ephad (existant), employeurs ZA de l'Angle, haras, IME (existant), écoles.</p>
<p><b>Garder et faire venir les services</b></p>	<p>Prioriser un développement des commerces et services dans le centre-bourg plutôt que sur le pôle pharmacie - maison de santé.</p>

# PROPOSITION D' ACTIONS



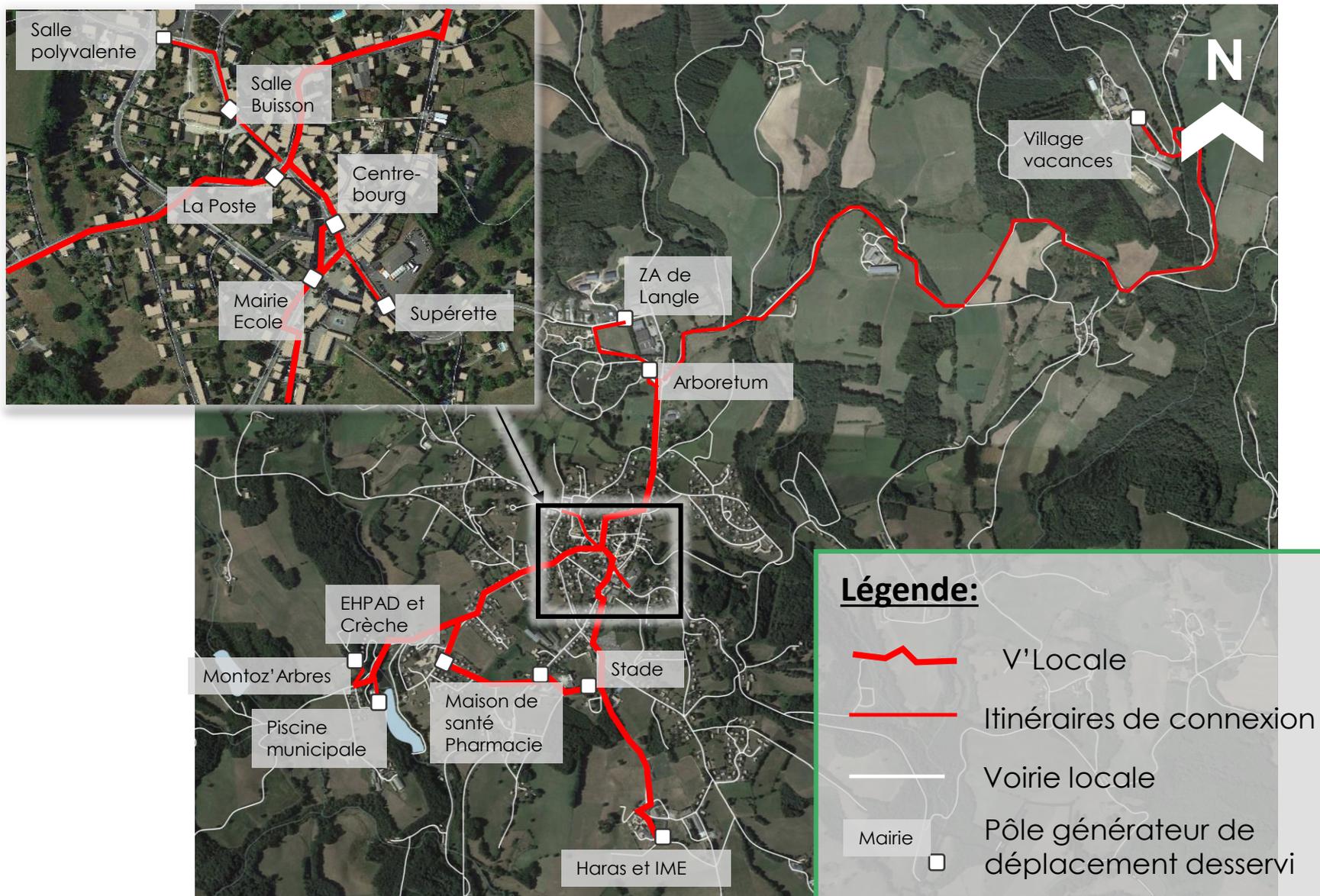
# LA BOÎTE À OUTILS DU SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES



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.
- Le « Chaussidou » ou la Chaussée à Voie Centrale Banalisée.
- Le Double-Sens- Cyclable.
- Les Arceaux Vélo.
- Les Abris Vélo.
- Le Trottoir (ou le cheminement piéton).
- Le Traitement d'une traversée Piétonne.
- Le Balisage : la signalétique verticale (panneaux).
- Le Balisage : la signalétique horizontale (au sol).
- Les Chicanes.
- Rétrécir la chaussée.

# SCHÉMA À L'ÉCHELLE DE L'AGGLO ET DE SA PROXIMITÉ



## V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon Route du Mont Ceix – Rue Veilham** : Balisage et voie partagée sur voirie pour partie à 30 km/h et pour partie à 50 km/h.

Mise en place :

- de chicanes en terre plein avec by-pass vélo entre les ralentisseurs et le giratoire.
- de chicanes avec des poches de stationnement entre le chemin du vieux lavoir et la rue de Veilham.

Acteurs : Commune de Chamberet et Département de la Corrèze.

Temporalité : Court / Moyen terme



**Tronçon rue Veilham – Route Saint Dulcet**: Balisage et voie partagée.

- Réduire la vitesse à 30 km/h, voire passer en zone de rencontre (20km/h) du fait de l'absence de trottoir.
- Supprimer un sens de circulation ou réserver l'accès aux riverains (sauf vélo) pour réduire le transit opportun de camions.
- Mettre en place un double-sens cyclable.

Acteur : Commune de Chamberet.

Temporalité : Court / Moyen terme

# V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



## Tronçon Route Saint Dulcet – boulevard Mas Monteil : Balisage et voie partagée.

- Réduire la vitesse à 30 km/h, voire passer en zone de rencontre (20km/h) du fait de l'absence de trottoir.
- Mettre en place d'un stop route du Mont du Gargan à l'intersection avec la rue Veilham et la route de Saint-Dulcet.

Acteurs : Commune de Chamberet et Département de la Corrèze.

Temporalité : Court / Moyen terme



**Tronçon Route Saint Dulcet – RD132E4** : Balisage et voie partagée sur route à 50 km/h. Pose de panneaux C50 (panneaux pour des messages aux véhicules) mentionnant « Partageons la route » à l'entrée d'agglomération et depuis l'intersection avec le boulevard Mas Monteil.

Acteur : Commune de Chamberet et Département de la Corrèze.

Temporalité : Court / Moyen terme



*Exemple ici hors agglo (1m en agglo)*

# V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon Route Saint Dulcet – route de la Valade** : Balisage et voie partagée sur route à 50 km/h :

- Mise en place d'une chicane route d'Archambaud de Comborn (avec by-pass vélo si elle est positionnée entre la route de boisse et la route la valade).
- Pose d'un panneau A21 route d'Archambaud de Comborn en amont de l'itinéraire dans chaque sens de circulation.
- Pose d'un panneau m9v2 chemin du stade actuellement en restriction de circulation riverain.

Acteurs : Commune de Chamberet et Département de la Corrèze.

Temporalité : Court / Moyen terme



A21



m9v2



**Tronçon Route de la Valade – IME/Haras** : Balisage et aménagement d'un chaussidou (ou CVCB) à partir de la caserne des pompiers jusqu'à La Valade sur route à 50 km/h.

Acteur : Commune de Chamberet.

Temporalité : Court / Moyen terme

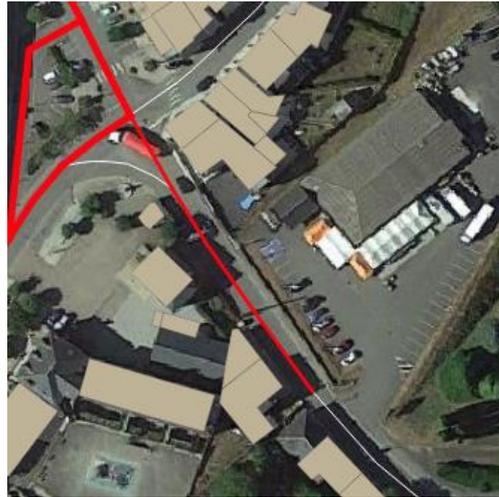


# ITINÉRAIRES DE CONNEXION – BALISAGE SEUL

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



Connexion Piscine Municipale.  
Connexion Montoz'arbre.



Connexion supérette



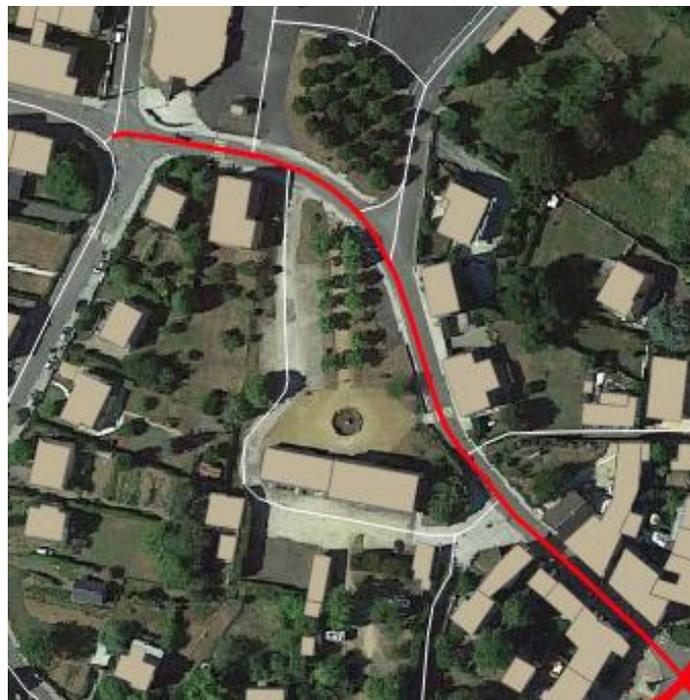
Connexion ZA de Langle

# ITINÉRAIRES DE CONNEXION – BALISAGE SEUL

Tronçons en voie partagée dont le partage de la route doit être affirmé et dont la connexion doit être indiquée depuis la V'locale vers le point d'intérêt (balisage) et vice versa :



*Connexion au village vacances. Pose éventuelle de panneau C50 « partageons la route. 1,5m » sur la RD160 et ré. Acteur : Département de la Corrèze*

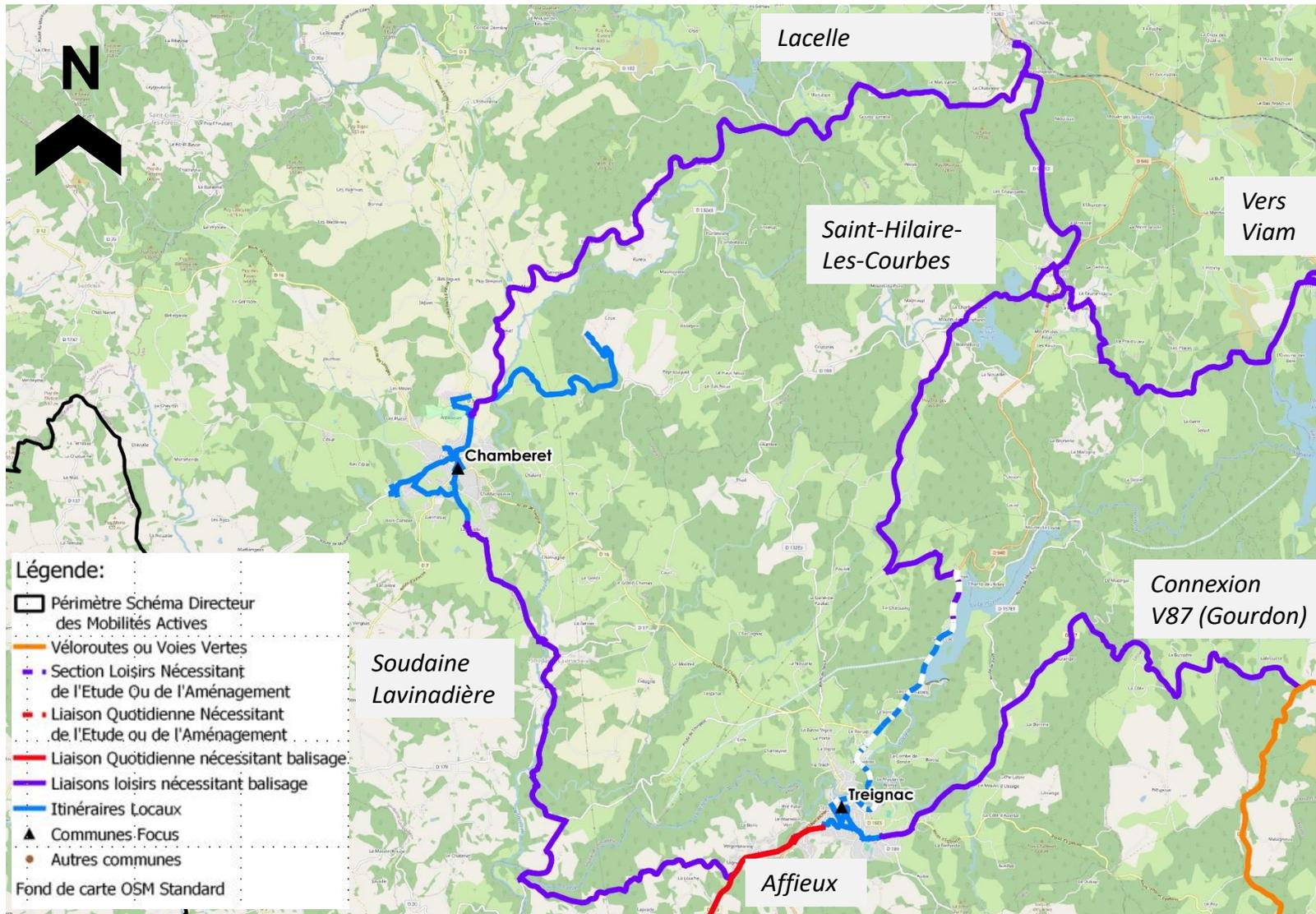


*Connexion aux salles de Chamberet. Mise en place de dispositifs de modération de la vitesse (par exemple chicane) et réduction de la vitesse à 30 km/h.*

# STATIONNEMENT VÉLO À CRÉER



# ITINÉRAIRES INTERCOMMUNAUx DEPUIS CHAMBERET – VUE GLOBALE



# ZONE 30 / ZONE DE RENCONTRE / PLAN DE CIRCULATION (1/2)

## Contexte :

Chamberet dispose de zone 30 peu cohérentes dans leur emprise. Toutes les voiries du centre-bourg sont par défaut à 50 km/h en double sens de circulation. Cela engendre des effets de transit et incite à une vitesse élevée dans des rues de centre-bourg où les piétons n'ont pas de trottoirs. Ces rues sont plus adaptées pour une circulation apaisée et partagée.

**Temporalité :** Moyen/long terme.

**Possibilité d'intervention technique :** Intervention simple mais à bien concerter en amont.

**Coût de l'intervention :** modéré.

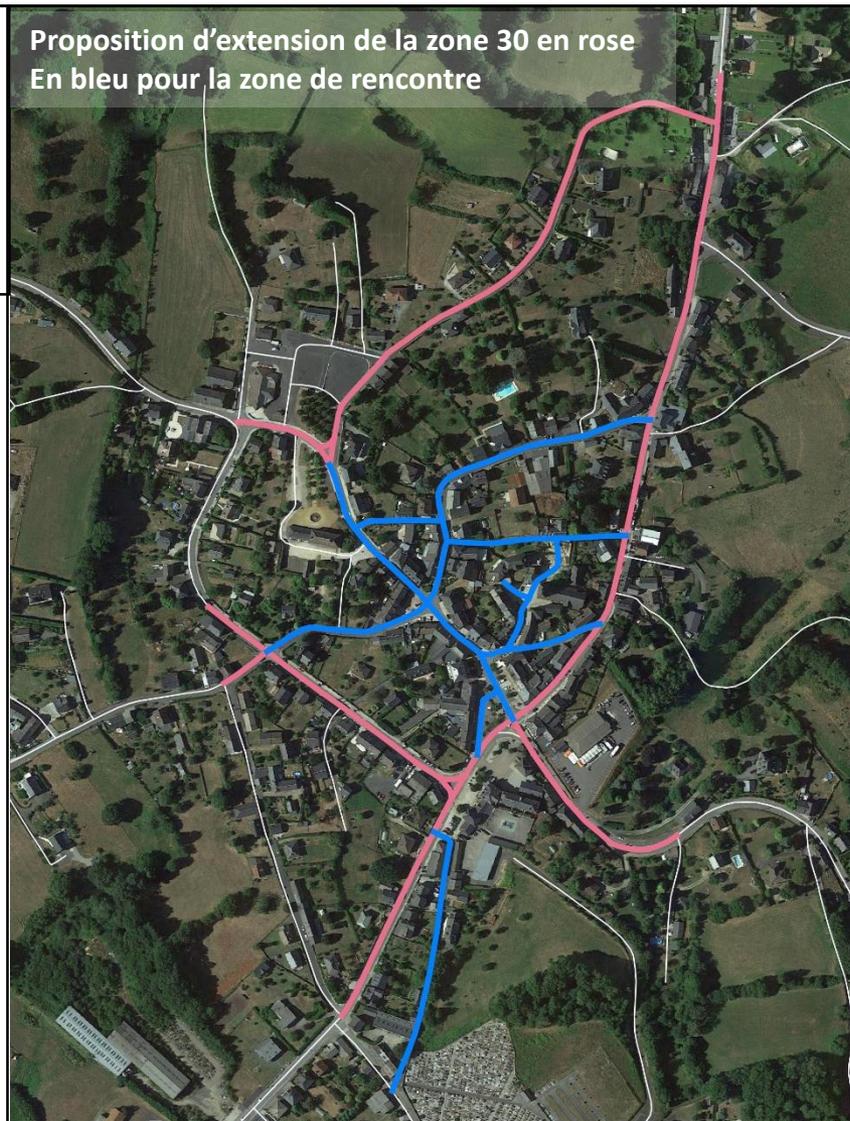
## Impact attendu :

- Des déplacements à pied plus sécurisés dans le centre-bourg de Chamberet.
- Un cœur de bourg vivant et plus agréable pour les riverains.
- Une sécurité renforcée pour les cyclistes.

## Acteurs :

- Ingénierie / étude : Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources, Département de la Corrèze, Commune de Chamberet.
- Aménagement : Commune de Chamberet, Département de la Corrèze.

Proposition d'extension de la zone 30 en rose  
En bleu pour la zone de rencontre



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

## Contexte :

Pour obtenir un effet 30 km/h réel, les raccourcis malins doivent être empêchés et la voirie hiérarchisée dans ses usages de circulation. Lorsque des itinéraires ne peuvent être contraints sur leurs règles de circulation, ils peuvent l'être sur leur vitesse via des dispositifs de modération de la vitesse.

**Temporalité :** Moyen / long terme.

**Possibilité d'intervention technique :** Intervention simple pour les sens de circulation, plus complexe pour les dispositifs de modération de la vitesse et à bien concerter en amont.

**Coût de l'intervention :** modéré.

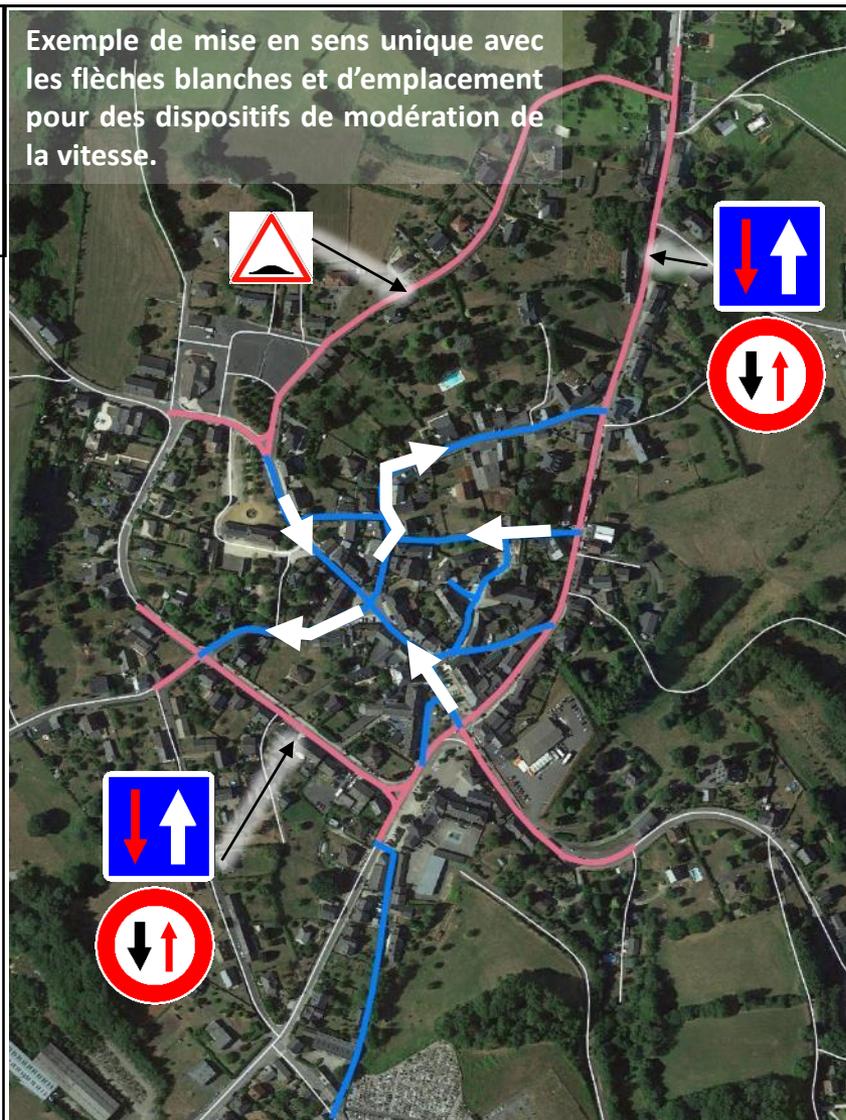
## Impact attendu :

- Des vitesses réellement à 30 ou 20 km/h et leurs effets déjà détaillés à la page précédente.

## Acteurs :

- Ingénierie / étude : Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources, Département de la Corrèze, Commune de Chamberet.
- Aménagement : Commune de Chamberet, Département de la Corrèze.

Exemple de mise en sens unique avec les flèches blanches et d'emplacement pour des dispositifs de modération de la vitesse.



# DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR MAS MONTEI, JEAN LAIR

<p><b>Contexte :</b></p> <p>Les boulevards Mas Monteil et Jean Lair sont victimes de stationnement illégal sur trottoir. Le besoin de stationnement est réel - bien que le parking en face de la mairie puisse suffire à absorber ce besoin. Ce stationnement en l'état pénalise le seul côté de trottoir aux normes PMR.</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie / étude : Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources, Département de la Corrèze, Commune de Chamberet.</li><li>• Aménagement : Commune de Chamberet, Département de la Corrèze.</li><li>• Concertation / Application: Gendarmerie et commune de Chamberet, café des sports, garage.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Délimitation de stationnement sur la chaussée côté garage et café des sports. Pose de signalétique B6a1 (interdiction de stationnement) sur l'autre côté de la rue avec une bande jaune continue tant que des emplacements de stationnement se trouvent en face. Pose de signalétique B6a1 sur les deux sens de circulation boulevard Jean Lair avec une bande jaune pointillée. Eventuellement délimitation de stationnement sur la chaussée sur la voirie en ligne droite (auquel cas la bande jaune deviendra continue).</li><li>• Si besoin, pose de potelets anti intrusion en face du garage et du café des sports sur le côté de trottoir opposé.</li><li>• Dialogue avec les propriétaires et usagers du café et du garage et application de la législation une fois l'aménagement réalisé.</li></ul>	<p><b>Temporalité :</b> court/moyen terme.</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> Intervention simple mais à bien concerter en amont.</p> <p><b>Coût de l'intervention :</b> faible.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire piéton sécurisé le long du boulevard Mas Monteil et Jean Lair.</li><li>• Une réduction des vitesses de circulation.</li></ul>

# DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR ROUTE DU MONT GARGAN CENTRE-BOURG

<p><b>Contexte :</b> La route du Mont Gargan sur cette portion dispose d'une voirie sans trottoir surélevé voire sans trottoir tout court à certains passages. Elle est pourtant limitée à 50 km/h et accueille du trafic de transit.</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie / étude : Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources, Commune de Chamberet.</li><li>• Aménagement : Commune de Chamberet.</li><li>• Concertation / Application: Gendarmerie et commune de Chamberet, habitants du quartier.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Création d'une zone de rencontre (voir carte dédiée) avec, si possible, des dispositifs de modération de la vitesse (ex: pose de ralentisseurs ou chicanes).</li><li>• Travailler sur les sens de circulation des véhicules pour éviter les phénomènes de transit et de raccourcis malins et reporter le trafic sur la départementale prévue à cet effet.</li></ul>	<p><b>Temporalité :</b> court/moyen terme.</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> Intervention simple mais à bien concerter en amont.</p> <p><b>Coût de l'intervention :</b> faible.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire piéton sécurisé le long de la route du Mont Gargan.</li><li>• Une réduction des vitesses de circulation.</li><li>• Un apaisement du quartier profitable aux riverains;</li></ul>

# DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR ROUTE DU MONT GARGAN HORS CENTRE

<p><b>Contexte :</b> La route du Mont Gargan est limitée sur cette portion à 70 km/h et accueille du trafic de transit. Située dans l'agglomération jusqu'à 1,6km du centre-bourg, la route du mont Gargan est dépourvu de cheminement piéton dès la salle des fêtes franchie.</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie / étude : Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources, Département de la Corrèze, Commune de Chamberet.</li><li>• Aménagement : Commune de Chamberet, Département de la Corrèze.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Matérialiser un cheminement piéton stabilisé avec des poteaux bois sur au moins un côté de route avec une largeur de 1,4m. En priorité, rallier le village Les Plats à seulement 1 km de l'école et idéalement rallier jusqu'à la fin de l'agglomération.</li></ul>	<p><b>Temporalité :</b> moyen / long terme</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> Intervention très complexe nécessitant de l'étude technique, du recours à du foncier et de l'aménagement important.</p> <p><b>Coût de l'intervention :</b> élevé, voire très élevé.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire piéton sécurisé pour rejoindre à pied le centre-bourg depuis les habitations en agglomération sur la route du Mont Gargan.</li><li>• Une réduction des vitesses de circulation si mise en place de stationnement sur une partie de la route.</li></ul>

# DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR ROUTE DU MONT CEIX

<p><b>Contexte :</b></p> <p>La route du Mont Ceix limitée à 50 km/h accueille du trafic de transit. Son trottoir est discontinu et occupé par du stationnement illégal. Le parcours piéton est irrégulier et change de côté régulièrement.</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie / étude : Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources, Département de la Corrèze, Commune de Chamberet.</li><li>• Aménagement : Commune de Chamberet, Département de la Corrèze.</li><li>• Concertation / Application: Gendarmerie et commune de Chamberet, habitants.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Créer des passages piétons au niveau du 65 route du Mont Ceix pour rejoindre le trottoir large et continu côté pair de la route et pour franchir les intersections avec le chemin du vieux lavoir et l’Avenue de Chez Chapelle.</li><li>• Créer à la prochaine réfection une délimitation physique du cheminement côté comme devant le 30 et le 28 de la même route. Idéalement, offrir une délimitation moins large en implantation (ex : poteau bois) protégeant les piétons sur 1,4 mètres voire 1,2m en priorité pour rallier la rue Veilham et l’avenue Chez Chapelle et à long terme jusqu’au centre-bourg si le garage de Miranda ne gêne plus pour aménager.</li><li>• Proposer des poches de stationnement en alternance sur la chaussée sur les lignes droites de la route (de l’avenue Chez Chapelle au 65 route du Mont Ceix).</li><li>• Baliser un itinéraire piéton alternatif vers le centre-bourg par les rues Veilham, des fossés et Saint-Nicolas en attendant un aménagement continu. Baliser un itinéraire piéton vers l’arboretum depuis le centre-ville par la rue Veilham.</li><li>• Lutter contre le stationnement illégal sur le trottoir surtout côté pair.</li></ul>	<p><b>Temporalité :</b> court/moyen terme de l’intersection avec la rue Veilham au 65 route du Mont Ceix et long terme de l’intersection avec la rue Veilham au centre-bourg.</p> <p><b>Possibilité d’intervention technique :</b> Intervention complexe sur le tronçon intersection rue Veilhem – 65 route du mont Ceix et très complexe de l’intersection rue Veilhem au centre-bourg.</p> <p><b>Coût de l’intervention :</b> modéré sur le tronçon intersection rue Veilhem – 65 route du mont Ceix et élevé de l’intersection rue Veilhem au centre-bourg.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire piéton sécurisé pour rejoindre l’arboretum à pied depuis le centre-bourg.</li><li>• Une réduction des vitesses de circulation.</li><li>• Des places de stationnement en plus sur une partie de la route.</li></ul>

# DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR ROUTE D'ARCHAMBAUD DE COMBORN

<p><b>Contexte :</b> La route d'Archambaud de Comborn est limitée à 50 km/h et accueille du trafic de transit. Son trottoir est large côté impair mais n'est pas délimité. Il peut être utilisé comme un espace de stationnement.</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie / étude : Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources, Département de la Corrèze, Commune de Chamberet.</li><li>• Aménagement : Commune de Chamberet, Département de la Corrèze.</li><li>• Concertation / Application: Gendarmerie et commune de Chamberet, habitants.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Matérialiser le cheminement piéton en délimitant avec des barrières de ville ou des poteaux bois son emplacement (en dehors des sorties de véhicules).</li><li>• Si nécessaire, matérialiser des emplacements de stationnement sur la chaussée.</li></ul>	<p><b>Temporalité :</b> court/moyen.</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> Intervention peu complexe.</p> <p><b>Coût de l'intervention :</b> modéré.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire piéton sécurisé pour rejoindre la maison de santé et la pharmacie à pied depuis le centre-bourg.</li><li>• Une réduction des vitesses de circulation si mise en place de stationnement sur une partie de la route.</li></ul>

# DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR ROUTE DE SAINT-DULCET

<p><b>Contexte :</b> La route du Saint-Dulcet est limitée en agglomération à 50km/h et accueille du trafic de transit. Étroite à l'approche du centre-bourg, elle est dépourvue de cheminement piéton sur son intégralité. Elle relie la piscine municipale et l'accrobranche montoz'arbre.</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie / étude : Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources, Département de la Corrèze, Commune de Chamberet.</li><li>• Aménagement : Commune de Chamberet, Département de la Corrèze.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Matérialiser un cheminement piéton stabilisé avec des poteaux bois sur au moins un côté de route avec une largeur de 1,4m à partir du 28 route de Saint-Dulcet jusqu'à la sortie de l'agglomération. Le réaliser en priorité jusqu'à la route de Boisse compte tenu de l'existence d'un chemin piéton vers les étangs et la piscine municipale.</li><li>• Matérialiser une bande de rive en résine d'1,4m sur au moins un côté de la chaussée du 28 route de Saint-Dulcet jusqu'à l'intersection avec le boulevard du Mas Monteil.</li><li>• Baliser le chemin piéton ralliant la route de Boisse aux étangs et à la piscine municipale.</li></ul>	<p><b>Temporalité :</b> moyen / long terme.</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> Intervention très complexe nécessitant de l'étude technique, du recours à du foncier et de l'aménagement important.</p> <p><b>Coût de l'intervention :</b> élevé, voire très élevé.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire piéton sécurisé pour rejoindre à pied le centre-bourg depuis les habitations en agglomération sur la route du Mont Gargan.</li><li>• Une réduction des vitesses de circulation si mise en place de stationnement sur une partie de la route.</li></ul>