

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

## Schéma Directeur des Mobilités Actives

Focus Châteauneuf-  
la-Forêt

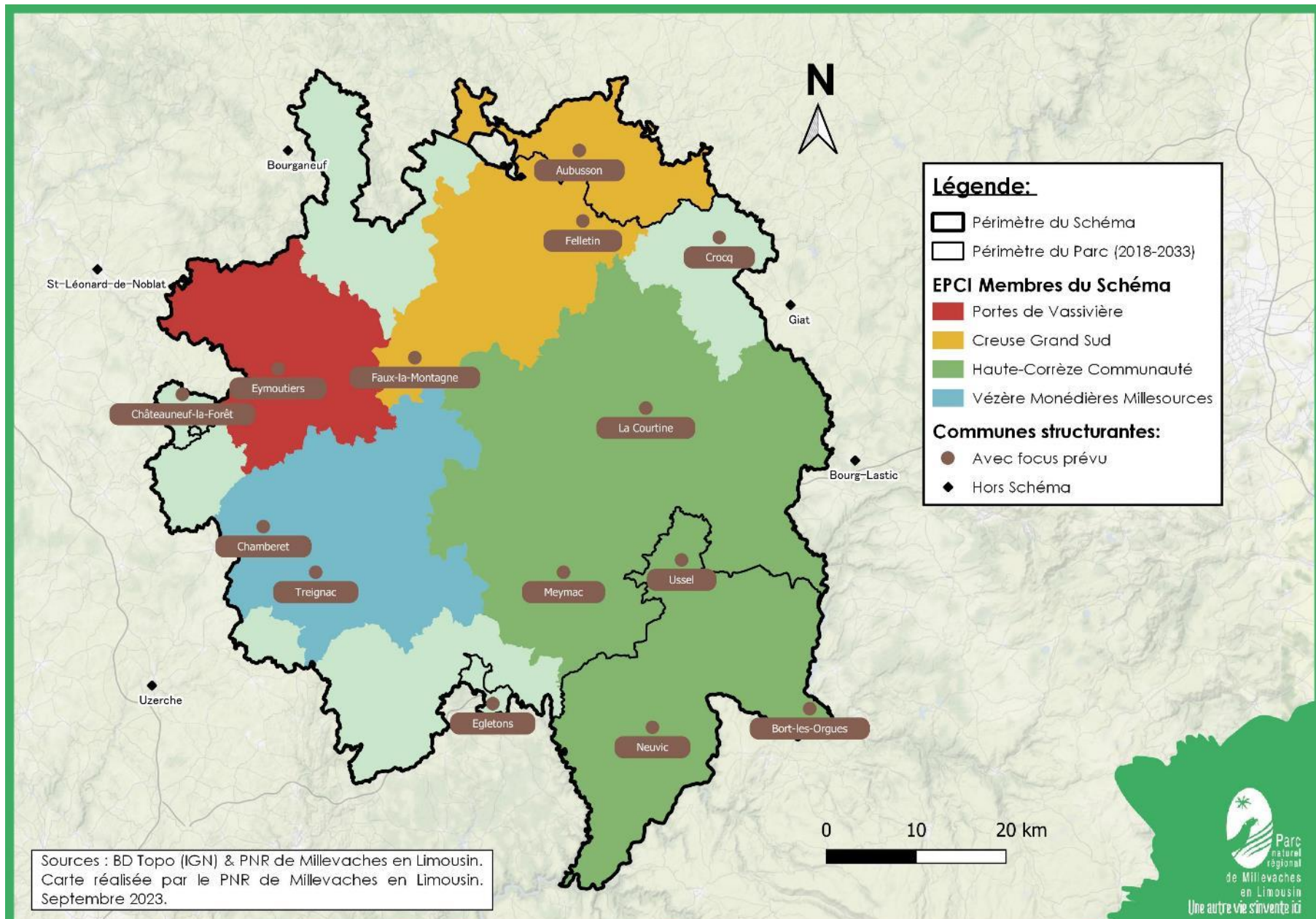


Une autre vie s'invente ici

# 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).

# CHÂTEAUNEUF -LA-FORÊT

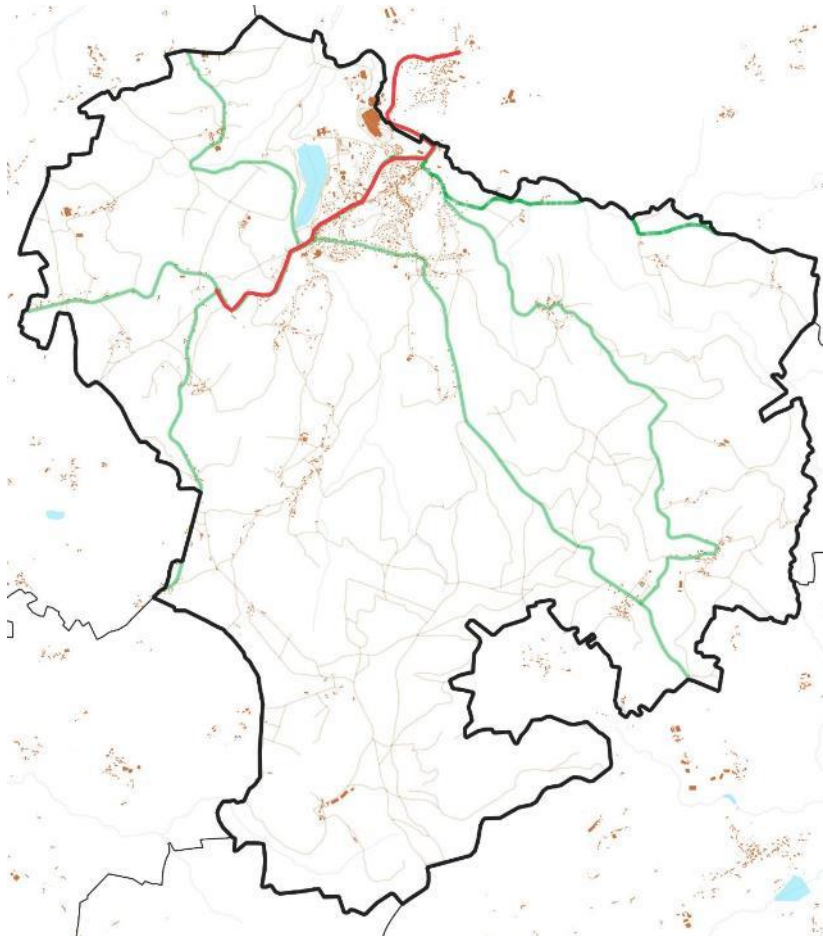


# PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

# 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.



## Légende:

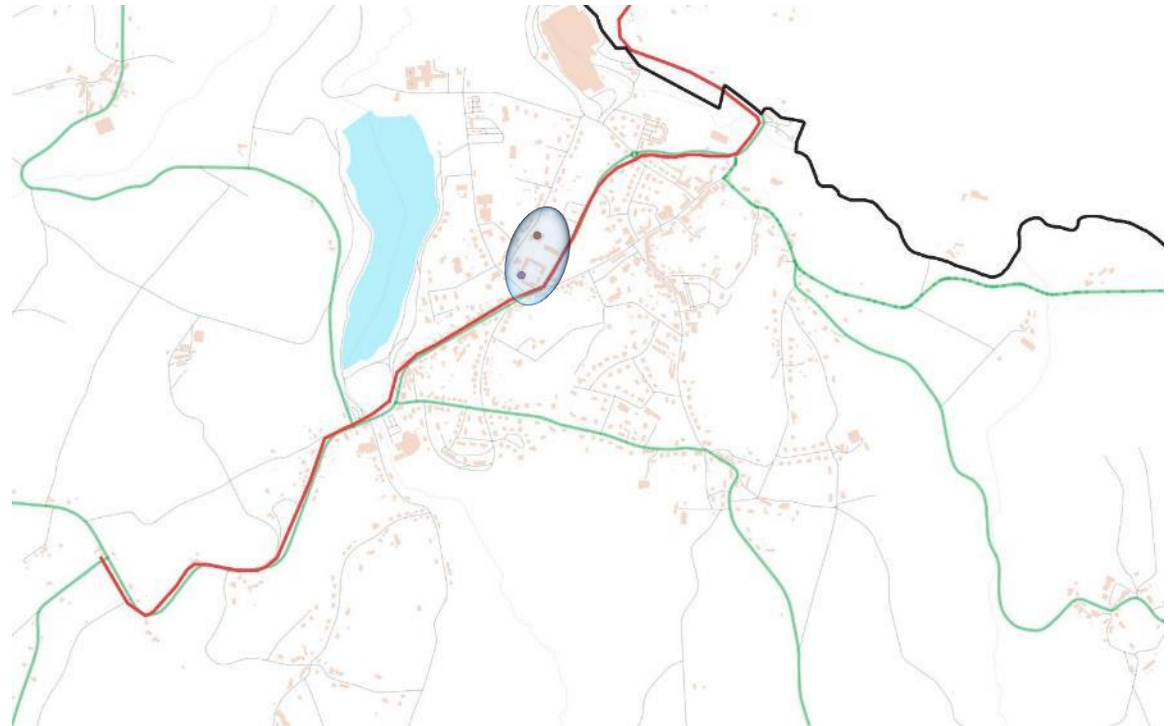
- Routes à fort trafic (supérieur à 1000 véhicules jours)
- Routes à faible trafic favorables à la mixité du trafic
- Voirie de Châteauneuf-la-Forêt
- ▭ Limite communale de Châteauneuf-la-Forêt
- Bâtiment
- Cours d'eau
- Plan d'eau

## LES LIEUX D'ENSEIGNEMENT

Dans le cercle bleu, à la croisée de l'avenue Renée Regaudie, de la rue de la Combe aux bœufs et de l'avenue Michel Sinibaldi , on retrouve l'école, le collège et l'Accueil de Loisirs Sans Hébergement (ALSH).



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

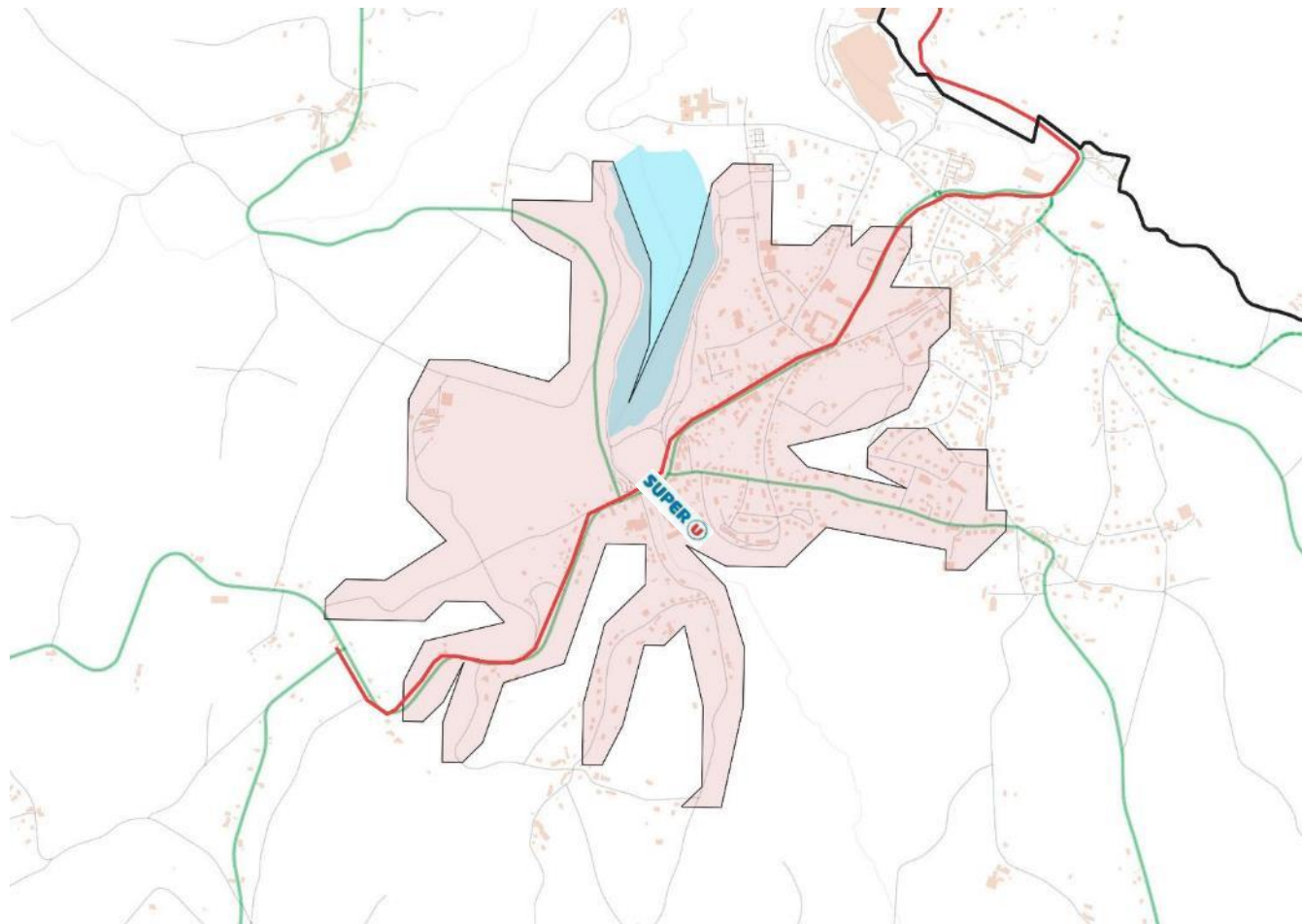




# SUPERMARCHÉ

La zone de couleur rouge pâle délimitée par un trait noir est un isochrone à partir du Super U. 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 743 personnes habitent à moins de 15 minutes de marche du supermarché.

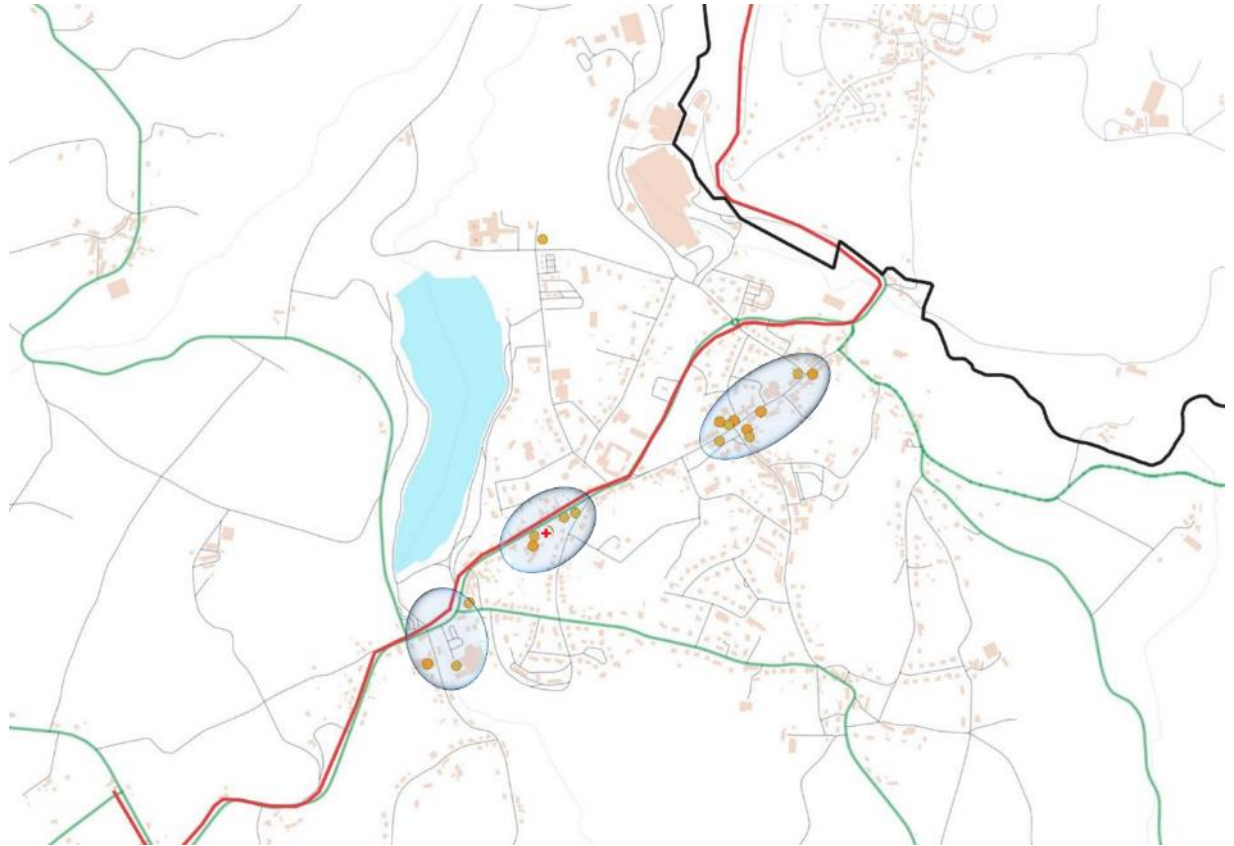


# COMMERCES ET SERVICES EN TOUT GENRE

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

Les commerces sont éclatés en trois pôles: Super U, sur la voie de contournement et en centre-bourg. Une majorité des habitants de la commune y a donc accès à pied en 15 minutes mais ne peuvent pas forcément réaliser tous leurs achats aux mêmes endroits.

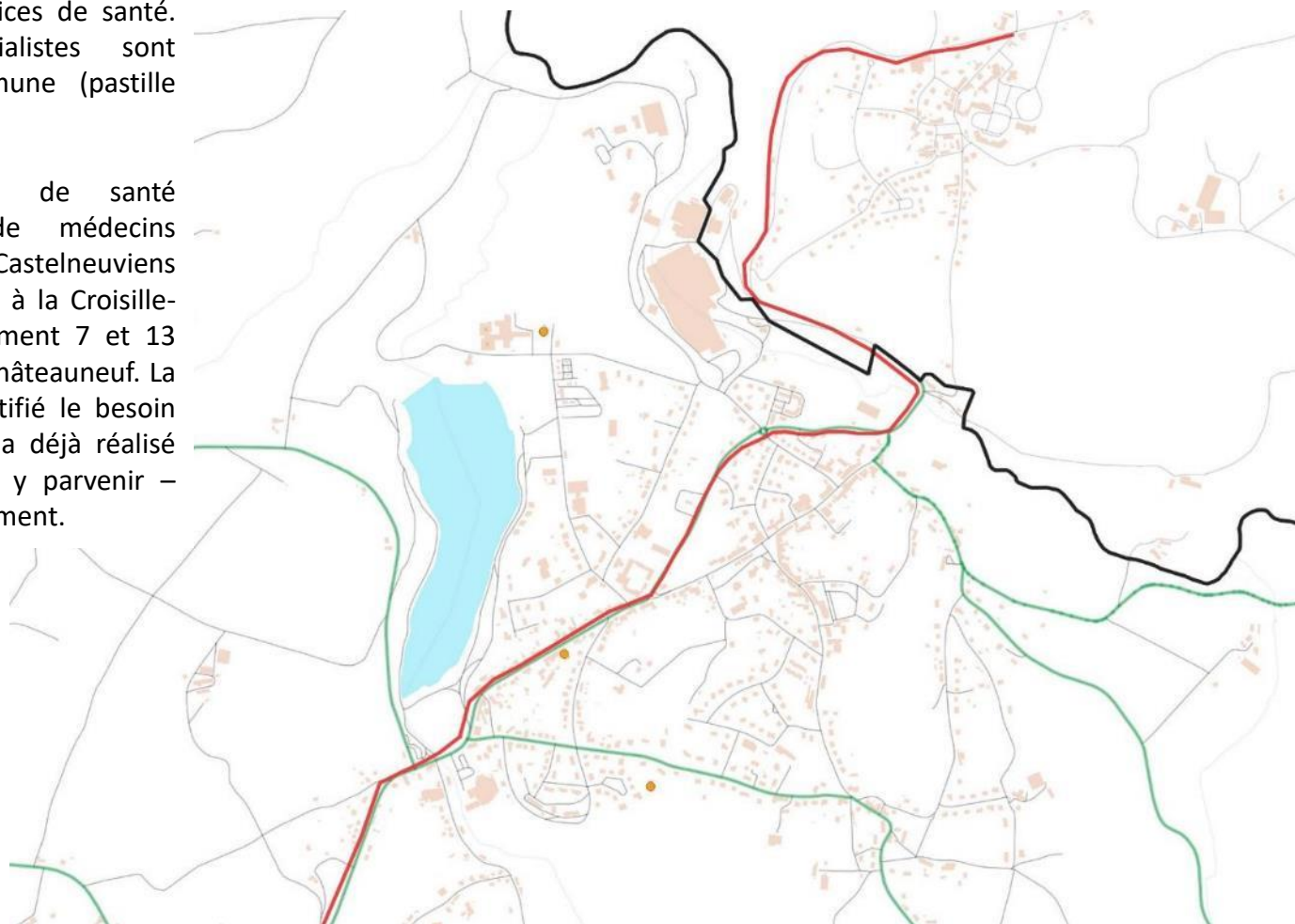
À noter que le centre-bourg est à privilégier pour l'implantation de commerces d'un point de vue de l'accessibilité à pied.



# SERVICES DE SANTÉ

Châteauneuf ne présente pas de centralités pour les services de santé. Trois médecins spécialistes sont éparpillés sur la commune (pastille orange sur la carte).

L'absence de maison de santé départementale ou de médecins généralistes obligent les Castelneuviens à se rendre à Linards ou à la Croisille-Sur-Briance à respectivement 7 et 13 km du centre-bourg de Châteauneuf. La municipalité a bien identifié le besoin de garder ce service et a déjà réalisé beaucoup d'efforts pour y parvenir – sans succès malheureusement.



# CULTURE SPORT LOISIR TOURISME (ET DONC EMPLOI)

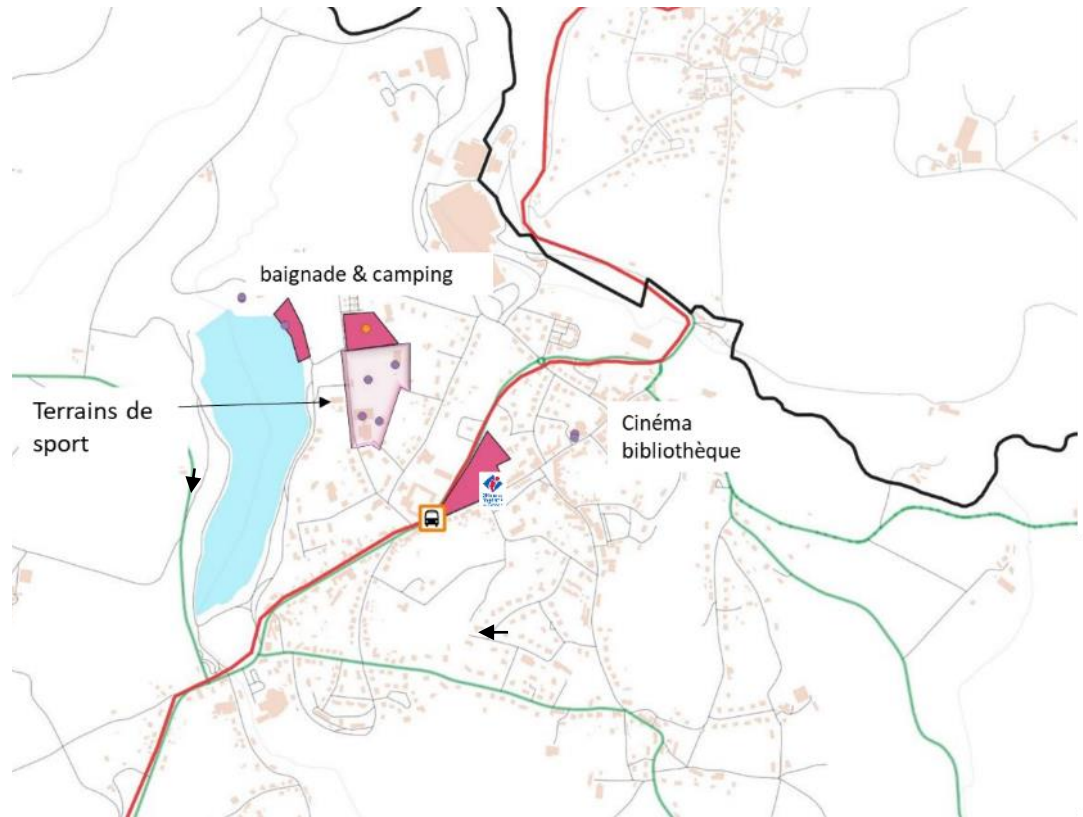
Trois centralités se dégagent sur les lieux de tourisme, culture, sport, loisirs:

- Le pôle camping, terrains de sport, baignade.
- Le pôle cinéma bibliothèque.
- Le pôle de l'office de tourisme et du Jardin Jane Limousin à proximité.

Aujourd'hui l'accès à pied au lac et à l'ensemble sportif pose problème. Il n'existe aucun trottoir pour y accéder. Le stationnement se fait sur la rue, malgré la présence d'un parking sous-fréquenté. Cela oblige les piétons à marcher sur l'avenue Michel Sinibaldi limitée à 50 km/h.

Pour paraphraser l'analyse du CAUE87, une discontinuité sur l'avenue Renée Regaudie empêche les piétons du centre-bourg de rejoindre directement le pôle sport-baignade par une balade agréable. Ce cheminement emprunte le jardin Jane Limousin et des chemins de traverse derrière l'école primaire et par les voies d'accès piétonnes au gymnase, au tennis et au stade.

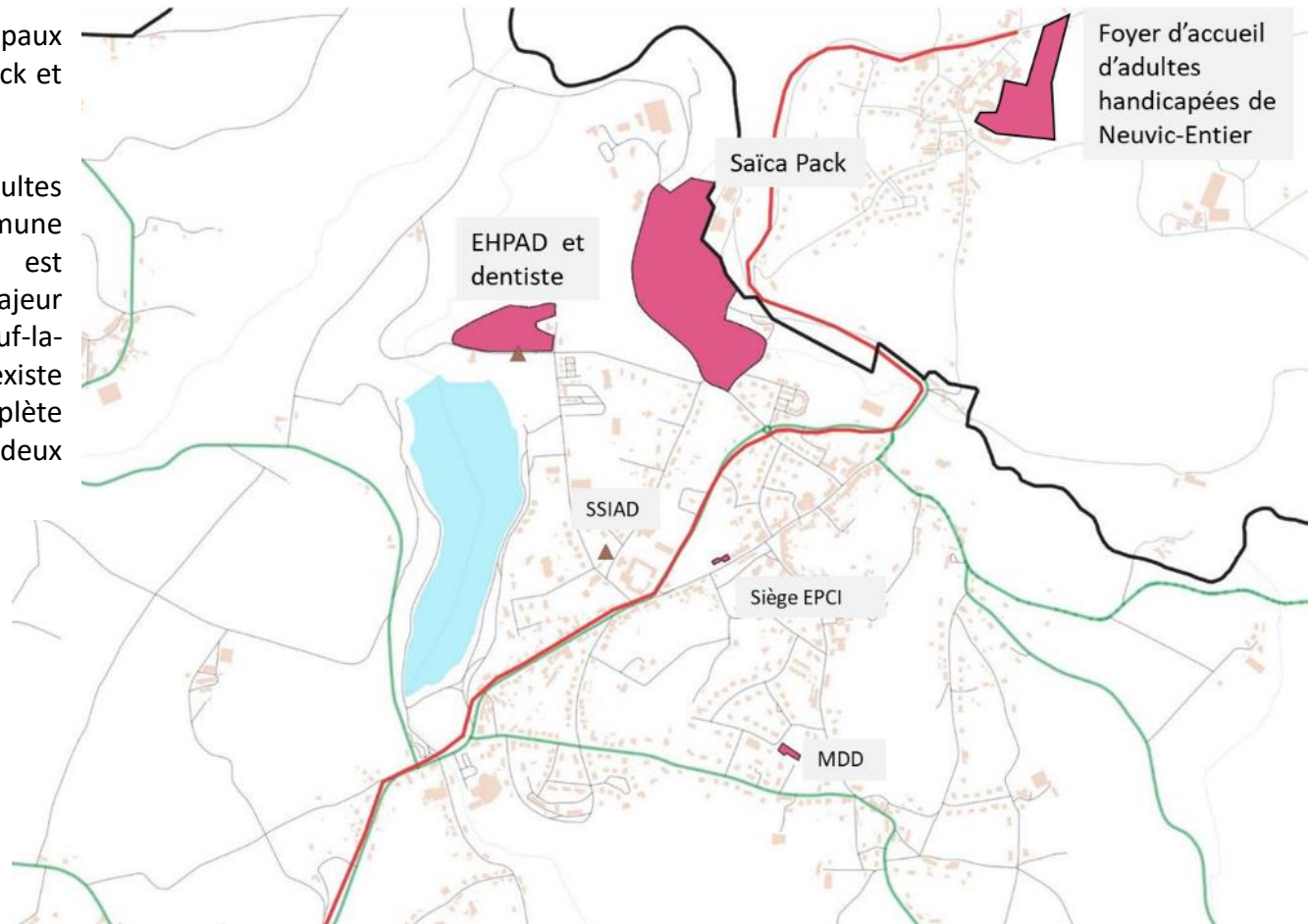
Un autre cheminement étudié par le PETR Monts et barrages permet une balade sécurisée et directe (voir plus loin). Néanmoins, il n'est pas valorisé et balisé.



# EMPLOI : INDUSTRIEL, ADMINISTRATIF ET MÉDICO-SOCIAL

Les deux employeurs principaux de la commune sont Saïca Pack et l'EHPAD.

Le Foyer d'accueil d'adultes handicapés de la commune voisine de Neuvic-Entier est également un employeur majeur des actifs de Châteauneuf-la-Forêt. Aujourd'hui il n'existe aucune liaison sécurisée complète à pied ou à vélo qui relie les deux communes.



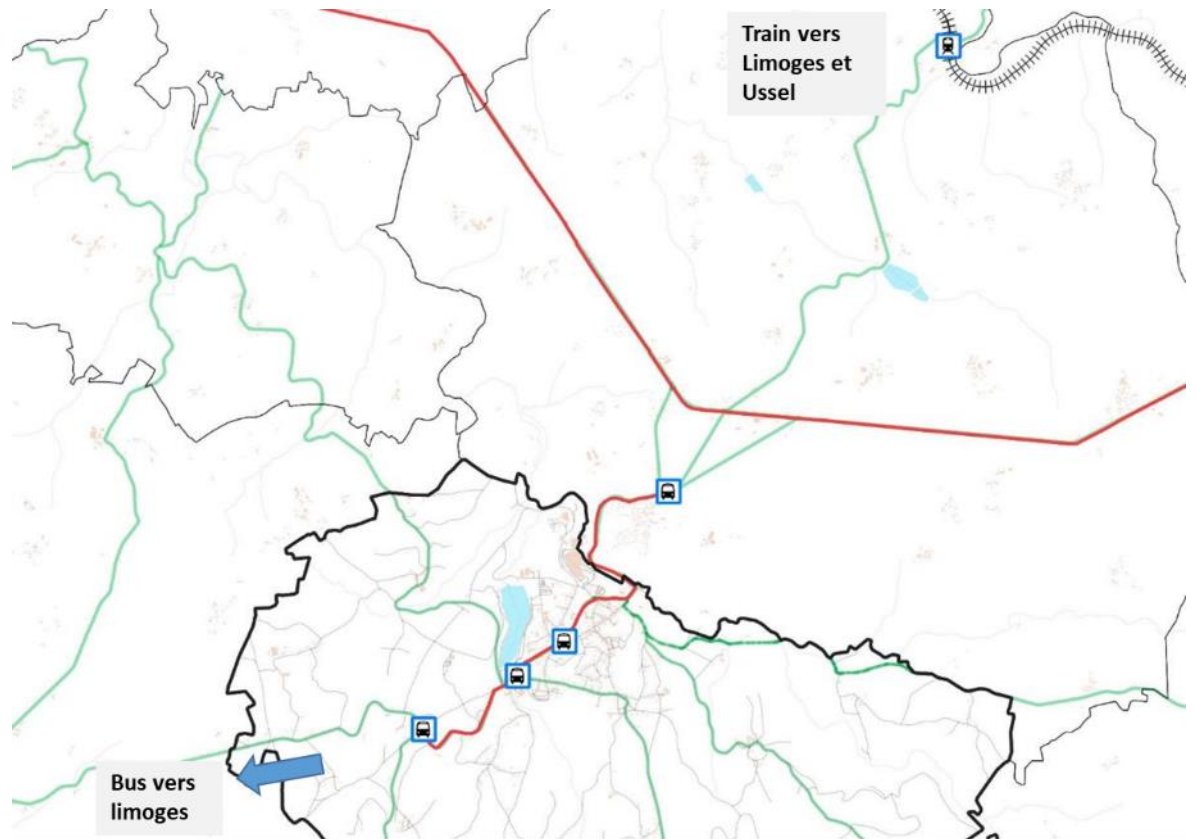
# INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

La commune de Châteauneuf-la-Forêt dispose de trois arrêts de bus dont deux dans son agglomération. Le bus dispose d'une fréquence scolaire (1 aller-retour jour en semaine).

La commune voisine de Neuvic-Entier dispose d'un arrêt de cette même ligne de bus et d'une gare de train (la gare de Châteauneuf-Bujaleuf). Cette gare est à 7,8 km du centre-bourg et est à ce titre peu attractif en circulation intermodale vélo + train.






Elle reste néanmoins la gare la plus proche de la commune reliant directement Limoges et Ussel. Un Transport A la Demande (TAD) pourrait permettre la prise en charge des derniers kilomètres en correspondance avec l'arrivée et le départ des trains.

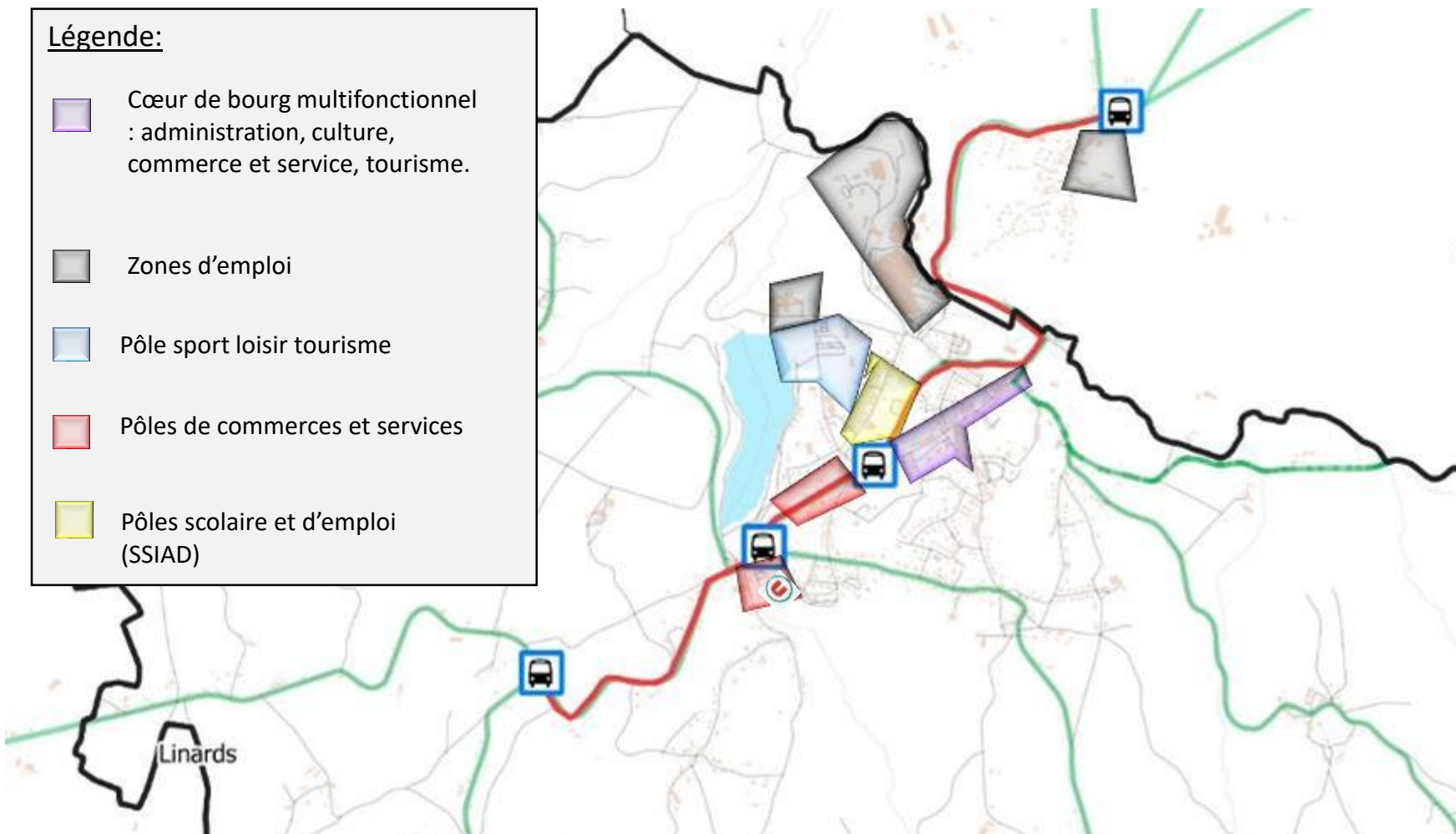
Enfin, une aire de covoiturage informelle a été observée à Neuvic-Entier rue du stade en face de ce dernier. L'aménagement de cette aire en connexion avec la marche et le vélo (ex : mise en place d'arceau) compléterait l'offre de mobilité partagée en direction de Limoges.



# SYNTHÈSE

## Légende:

-  Cœur de bourg multifonctionnel : administration, culture, commerce et service, tourisme.
-  Zones d'emploi
-  Pôle sport loisir tourisme
-  Pôles de commerces et services
-  Pôles scolaire et d'emploi (SSIAD)



# SYNTHÈSE DU CAUE (AMENDÉE)

Le CAUE 87 a relevé plusieurs enjeux qui directement ou indirectement concordent avec cet exercice du Schéma Directeur des Mobilités Actives:

- Améliorer l'attractivité et l'embellissement du centre-bourg.
- Mettre en valeur le patrimoine et le paysage.
- Favoriser un environnement accueillant et des espaces publics hospitaliers, conviviaux, qui redonnent de la place au piéton (en opposition avec leur image et fonction routière d'aujourd'hui).
- Désimperméabiliser.
- Aménager en prenant en compte les usages et pratiques des lieux.

## Générateurs de déplacements





# 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.

	VL	PL	
Débit total de la période	9 141	415	4,3%
Jour le plus chargé	ven. 22 juil.	mer. 27 juil.	
Débit du jour le plus chargé	1 477	82	
Moyenne journalière de la période	1 305,9	59,3	4,3%
Moyenne journalière des jours ouvrés	1 383,6	72,0	4,9%



Extrait d'un rapport de comptage Av du Pont de la Prairie à Châteauneuf du département de la Haute-Vienne. On peut y lire le trafic relevé des véhicules légers et poids lourds.

## Qu'est-ce qu'une voirie cyclable?

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORIZÉ 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.

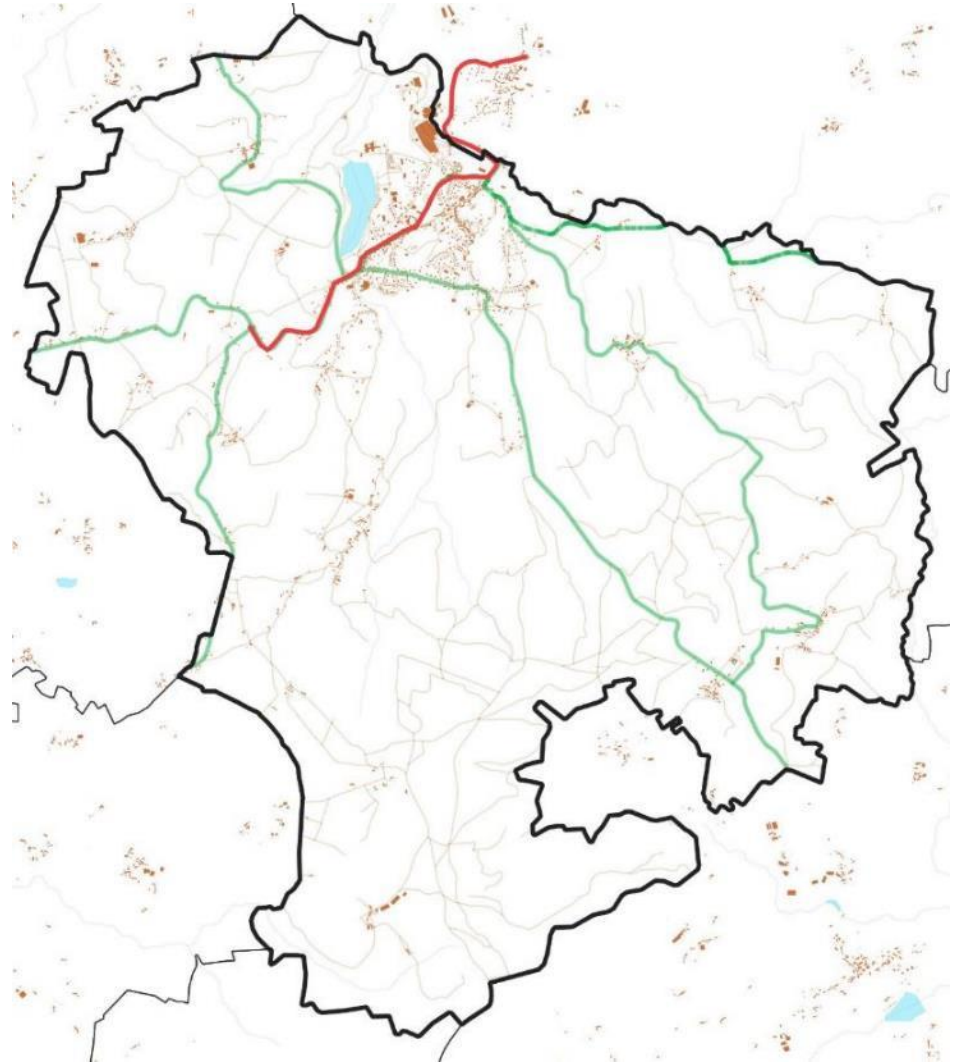
Trois autres critères rentrent en considération (cf tableau ci-dessus) : le trafic poids lourds, la visibilité et la largeur de la voirie. Ces deux derniers critères sont à apprécier sur le terrain. Ils permettent d'anticiper la conflictualité des dépassements de cycliste en cas d'aménagement partagé. 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.

# DANGEROUSITÉ DES ROUTES À VÉLO

La voirie **rouge** fait référence à la RD15 dont le trafic excède les 1000 véhicules par jour et le trafic de poids lourds s'approche des 80 véhicules jours.

La voirie **verte** indique un trafic journalier inférieur à 1000 véhicules qui autorise un trafic mixte (pas besoin d'aménagement mais seulement du balisage). En revanche la vitesse réellement pratiquée est incertaine et reste à déterminer (potentiellement supérieure à 80 km/h).



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

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

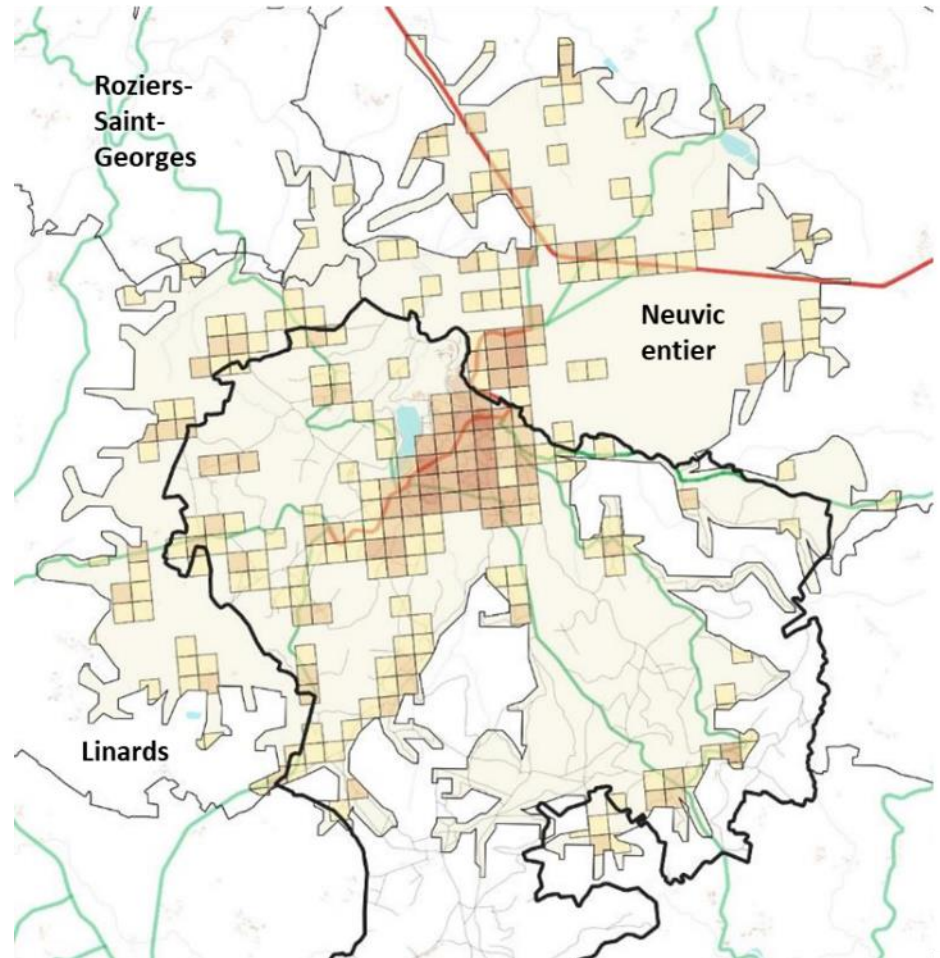
**Vert** = trafic VL ou PL faible, cohabitation possible

# 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, 2126 habitants qui vivent à 15 minutes de vélo du centre-bourg. Au sein de ce périmètre, le bourg de Neuvic-Entier et les villages situés le long de la D979 sont enclavés. Un itinéraire sécurisé à vélo entre Châteauneuf et Neuvic-entier permettrait de lever une partie de ces contraintes.

La circulation sur l'axe principal de la commune (D15) en agglomération à 50 km/h n'est pas réputée dangereuse conformément aux recommandations du Cerema. Néanmoins les comptages sont effectués à l'entrée de bourg Sud. Un comptage de trafic et de vitesse devant le collège ou à proximité du giratoire et l'entrée Nord (niveau Combade) permettrait de connaître la dangerosité de l'axe au plus proche du centre-bourg. En attendant dans l'optique de sécuriser les déplacements des plus vulnérables (ex : enfants), un maillage vélo est à dessiner en évitant l'axe rouge ou en réduisant sa vitesse à 30 km/h là où la cohabitation est obligatoire.

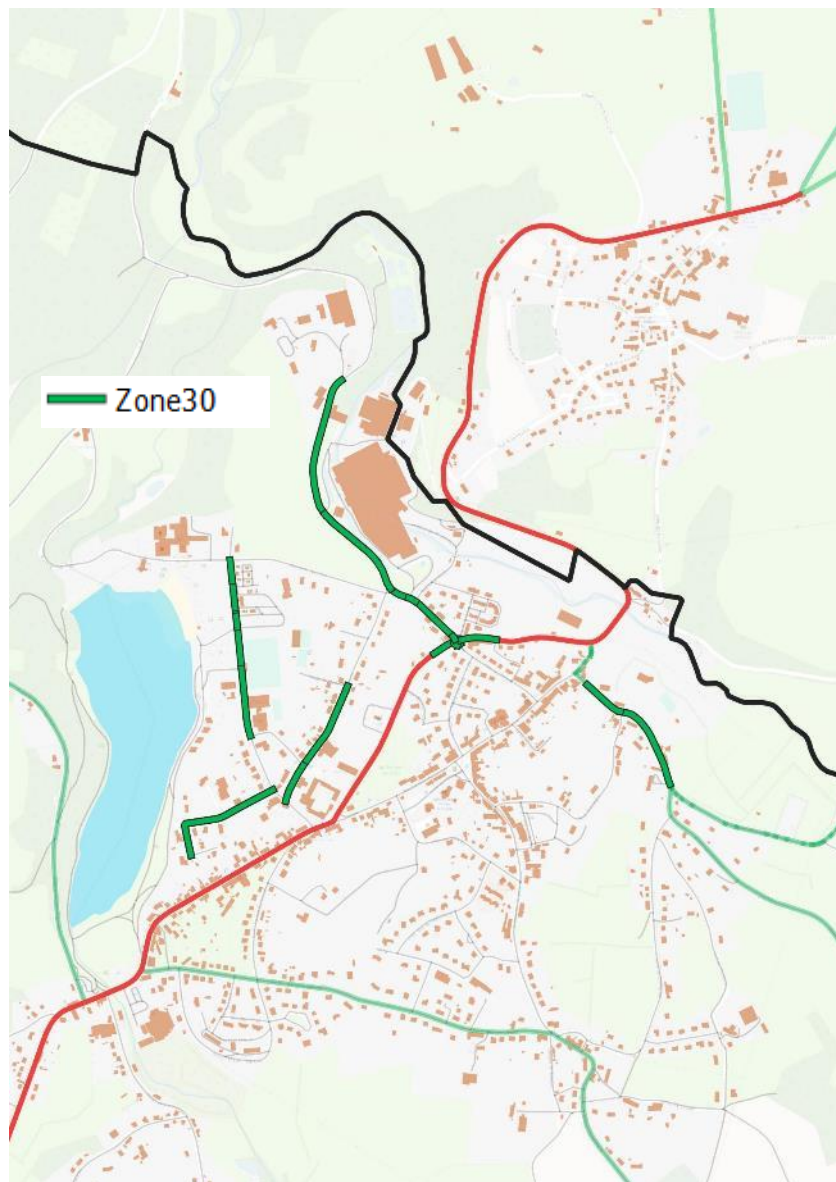


## ZONE 30 (1/2)

Châteauneuf-la-Forêt possède des zone 30 sur sa voirie mais pas forcément sur un périmètre le plus adapté. La zone 30 est plus qu'un outil de sécurité routière. C'est un outil au service de la vie locale et du partage de la voirie.

Elle s'applique dans les espaces où les automobilistes s'arrêtent et les piétons sont présents : les pôles générateurs de déplacement .

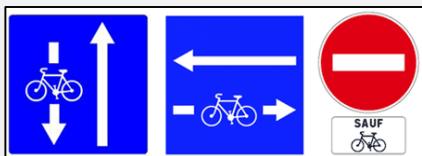
La zone 30 peut également s'appliquer en longueur d'une voirie notamment pour sécuriser un itinéraire cyclable. Elle doit être accompagnée de signalétique (voir page suivante), d'aménagements de contrainte de trajectoire des véhicules motorisés (largeur réduite de la chaussée, ralentisseurs, chicanes, 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 trottoir, sans bâti et sans piéton ne peut pas accueillir une zone 30. La présence ou le potentiel de piéton permet à l'inverse de légitimer l'aménagement. C'est la proximité d'un pôle générateur de déplacement (ex : stade) ou d'un itinéraire de liaison qui va favoriser la présence de piétons.



## ZONE 30 (2/2)

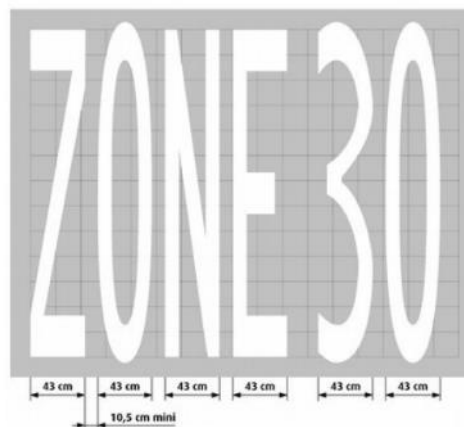
### Pour info:

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.

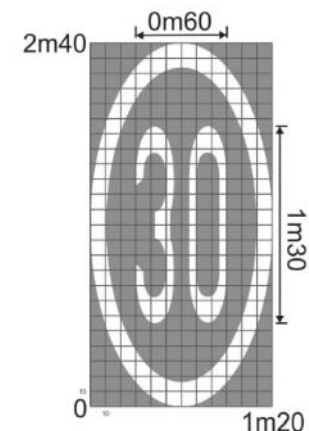


Seules signalétiques valables de l'entrée à la sortie

Entrée, en complément de la signalisation verticale



Rappel, à l'intérieur d'une zone 30



Marquage au sol qui vaut rappel. Source: Cerema

# DÉPLACEMENTS A PIED



# POINT MÉTHODE DÉPLACEMENT À PIED

Le diagnostic du CAUE87 a déjà permis de catégoriser les voiries sur le bourg de Châteauneuf-La-Forêt. Cet outil peut nous permettre de se focaliser sur les axes de transit ou de circulation en ce qui concerne la sécurité des piétons. En effet, ce sont les routes les plus fréquentées par les automobilistes comme les piétons. Les vitesses pratiquées y sont susceptibles d'être plus élevées compte tenu du fait que leur trajectoire a été conçue pour favoriser un tracé linéaire et direct. Certaines voies de distribution offrent également une connexion aux pôles générateurs de déplacements de la commune et justifient de fait de s'y attarder.

Pour l'étude des déplacements à pied nous nous intéresserons donc aux axes départementaux D15, D39 et D111 ainsi qu'à la rue de la Papeterie, à la route du PuyChat et aux avenues Michel Sinalbidi et Jean Cruveilhier.



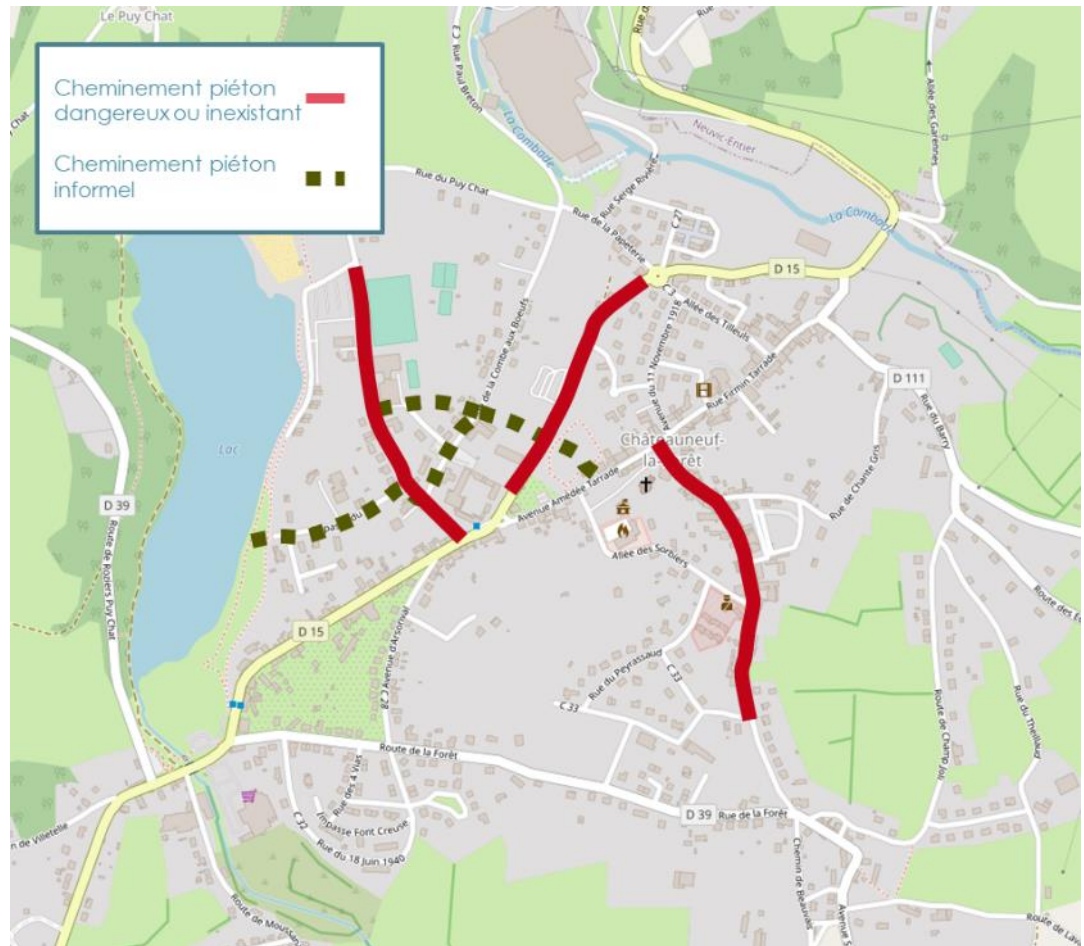
# CONSTAT DU CAUE87 (1/3)

Le diagnostic du CAUE87 a relevé des problématiques de cheminement Avenues René Regaudie, Michel Sinalbidi et Jean Cruveilhier .

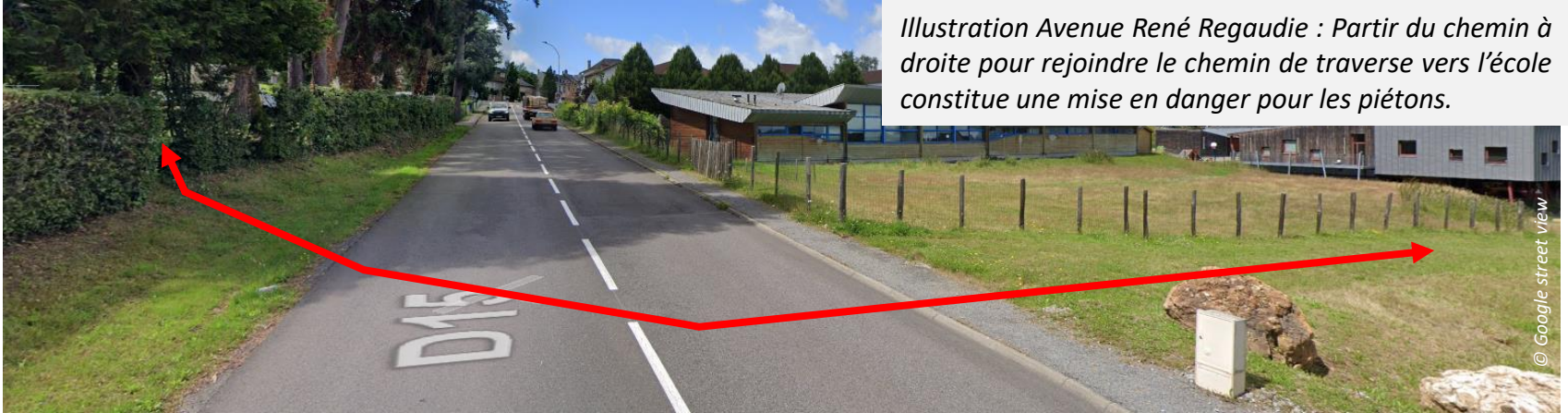
Pour ce qui est de l'avenue René Regaudie, son cheminement est étroit entre le giratoire et le collège. Il est interrompu sans traversée piétonne par la station service de Super U puis à son arrivée vers le collège où la largeur se rétrécit. Comme l'indique le CAUE, cet axe est d'autant plus stratégique qu'un autre cheminement piéton « informel » s'y croise sans pouvoir traverser en toute sécurité. La route aux abords est large, invitant probablement ses usagers à la vitesse.

Pour l'avenue Michel Sinalbidi, le trottoir se termine au croisement de la rue de la combe aux bœufs. Cela laisse les piétons cheminer jusqu'au lac, EPHAD, camping et ensemble sportif sans trottoir sur une route à double-sens de circulation limitée à 50 km/h.

Enfin avenue Jean Cruveilhier, le trottoir est étroit et sa largeur est discontinue pour quasiment disparaître à certains endroits. La route est limitée à 50 km/h sauf aux abords de la route de la Forêt où elle est limitée à 40 km/h.



## CONSTAT DU CAUE87 (2/3)



# CONSTAT DU CAUE87 (3/3)

L'analyse du CAUE87 montre également une discontinuité de la largeur du cheminement sur la rue Firmin Tarrade et l'Avenue Amédée Tarrade.

Au-delà du travail des largeurs de trottoirs en requalifiant la voirie, la zone 30 et la zone de rencontre (bien aménagées, pas seulement signalées) peuvent se justifier si les piétons sont obligés de circuler sur la voirie.

Jouer sur les sens de circulation peut aussi permettre de libérer de l'espace piéton à moindre frais tout en diffusant le trafic sur plusieurs voiries au lieu de le concentrer sur une seule.

## Analyse du cheminement piéton du centre-bourg



- Cheminements insuffisants (<1m40, forte topographie, obstacles...)
- Cheminements suffisants
- Cheminements sécurisés et/ou végétalisés
- × Rupture du cheminement
- Services
- Commerces

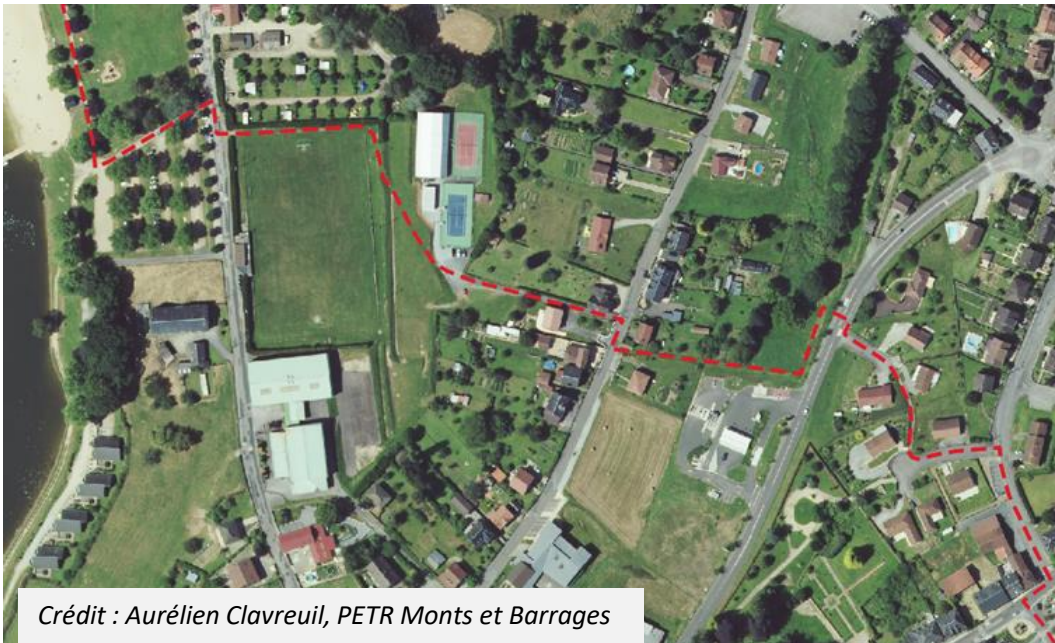
# CONSTAT DU PETR MONTS ET BARRAGE

Le PETR Monts et Barrages accompagne la commune de Châteauneuf-la-Forêt sur la question des aménagements outdoor autour du lac.

Dans ce cadre de travail, un cheminement d'accès au lac depuis le centre-bourg a été identifié et validé avec des élus et habitants. Il passe entre le terrain de foot et le camping, longe le terrain de foot et les tennis, remonte la rue de la Combe aux Bœufs sur 20 m, prend le chemin sur la gauche avant la maison (12) et arrive au niveau du

passage piéton Avenue René Regaudie. Il remonte ensuite la voie pavillonnaire de l'allée des Tramways puis prend le chemin pour l'allée des buis qui débouche sur l'avenue du 11 novembre. En remontant cette dernière on arrive sur la place de la statue de la liberté.

Ce chemin déjà sécurisé est peu visible. Il est à valoriser et faire connaître car il dessert l'ensemble sportif et le lac d'un itinéraire sécurisé pour les piétons.



© Aurélien Clavreuil, PETR Monts et Barrages



© Aurélien Clavreuil, PETR Monts et Barrages

Crédit : Aurélien Clavreuil, PETR Monts et Barrages

# DÉPLACEMENT À PIED – ROUTE DE LA FORÊT



Sur cette route, on retrouve essentiellement des problématiques de largeurs du trottoir. Faire rouler à 50 km/h les voitures sur une rue de transit certes mais aussi d'habitation nécessite un trottoir. Une réduction de vitesse ici aurait peu de chance d'être applicable du fait du faible flux potentiel de piétons. En revanche un trottoir aux normes accompagné de stationnements matérialisés sur la chaussée en chicane / écluse peut permettre d'obtenir une vitesse réelle à 50 km/h ou en dessous. Des vitesses importantes ont d'ailleurs été observées sur place.



# DÉPLACEMENT À PIED – AVENUE DU PONT DE LA PRAIRIE

Sur cette avenue, les largeurs sont correctes jusqu'au pont du Ruisseau de la Prairie (desservi par un pont piéton).

Si l'on poursuit en direction de Linards, le piéton est malmené par un trottoir à faible largeur où la végétation des habitats privés occupe la largeur restante à certains endroits.

L'espace ne manque pas sur cette entrée d'agglomération. Un élargissement du trottoir au détriment de la chaussée peut obliger les véhicules (en particulier poids lourds) à modérer leur vitesse, sécurisant ainsi les allers venus en face du supermarché de la commune.

Le stationnement tel que pratiqué aujourd'hui est gênant. Le matérialiser sur la chaussée aurait l'avantage de faire ralentir les véhicules à cette entrée de bourg.



*Largeur insuffisante et stationnement gênant*



# DÉPLACEMENT À PIED – AV RENÉ REGAUDIE / PONT DE LA COMBADE

Sur cette avenue en direction de Neuvic-entier, les piétons peuvent rejoindre la commune voisine par deux chemins indiqués par deux flèche verte sur la carte ci-contre :

- À gauche le chemin part de la D15 et débouche sur la rue de la Perrière de Neuvic-Entier.
- À droite, l'allée des Garennes permet de rattraper le centre-bourg de Neuvic-Entier.

Pour relier ces deux options, la D15, actuellement sans aménagement conforme (photo ci-contre), doit :

- Soit être traversée (via le recours à un chemin privé de Saïca Pack et la rue Serge Rivière qui donne accès à l'ancien moulin) ou longée dans le cas de gauche
- Soit être longée ou faire l'objet d'un aménagement piéton parallèle avec un pont à l'est de cette dernière.

Dans tous les cas, il est souhaitable pour le confort des piétons de réduire le plus possible le linéaire de la D15 à longer.

Dans le même temps, l'aménagement de droite suppose, sans réalisation d'une passerelle piétonne, de prendre de la largeur sur un sens de circulation de la D15. Ce n'est pas facilement acceptable d'un point de vue du trafic routier sans pour autant être impossible et illogique (constitue un ralentissement à l'entrée du bourg).





# DÉPLACEMENT À PIED – RUE DE BARRY

Sur cette rue, un accident piéton voiture mortel a conduit à l'aménagement de ralentisseurs et d'une limitation à 30 km/h. L'aménagement contraint bien les automobilistes de par sa morphologie à ralentir. Il pourrait être accompagné d'autres aménagements paysagers renforçant son caractère partagé.



# AUTOUR DE CHÂTEAUNEUF-LA- FORÊT



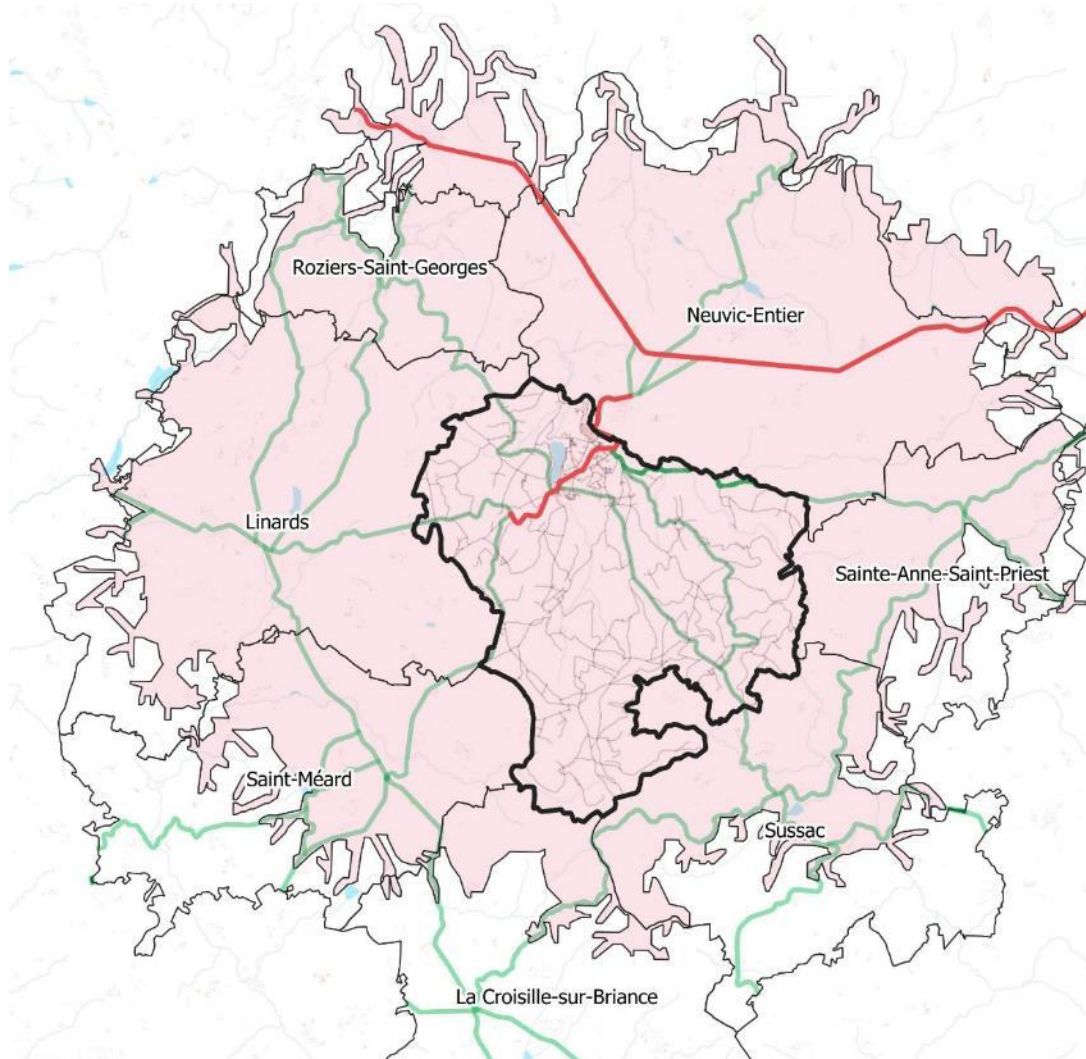
# DANGÉROSITÉ DES AXES À VÉLO

**Violet** = trafic > 5000 VL / j (axe très dangereux).

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

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

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

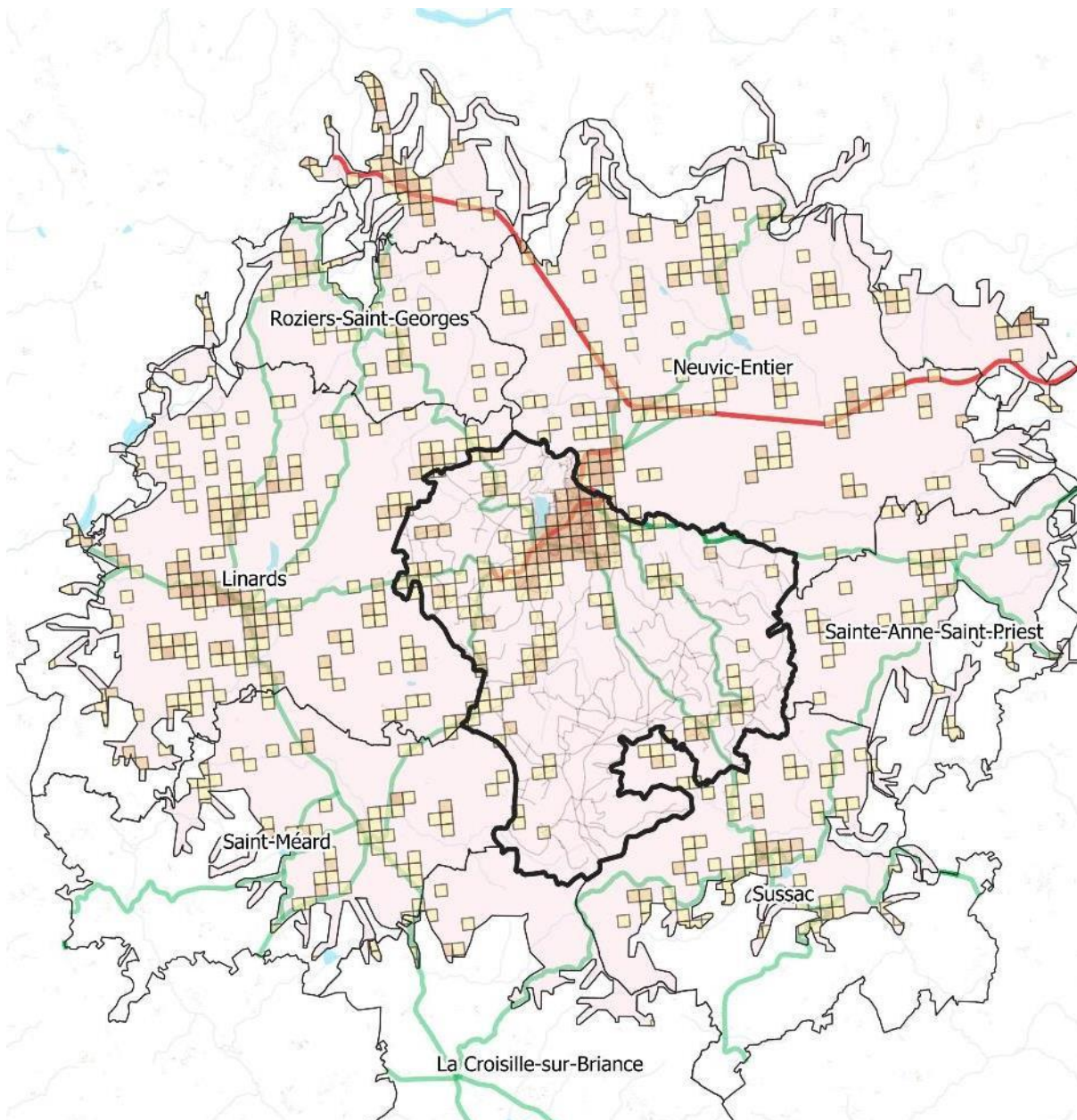


La tâche rouge claire sur la carte est un isochrone qui indique les lieux accessibles en 10 km à vélo depuis le centre-ville de Châteauneuf-la-Forêt, soit 30 minutes de Vélos à Assistance Electrique (VAE).

En plus des routes en **rouge** déjà identifiées sur la carte du trafic routier de la commune, on retrouve la D979 qui relie Limoges à Bort-les-Orgues.

La RD979 constitue un axe dangereux dont le franchissement est difficile pour des publics peu à l'aise sur le vélo.

# RÉPARTITION DE LA POPULATION

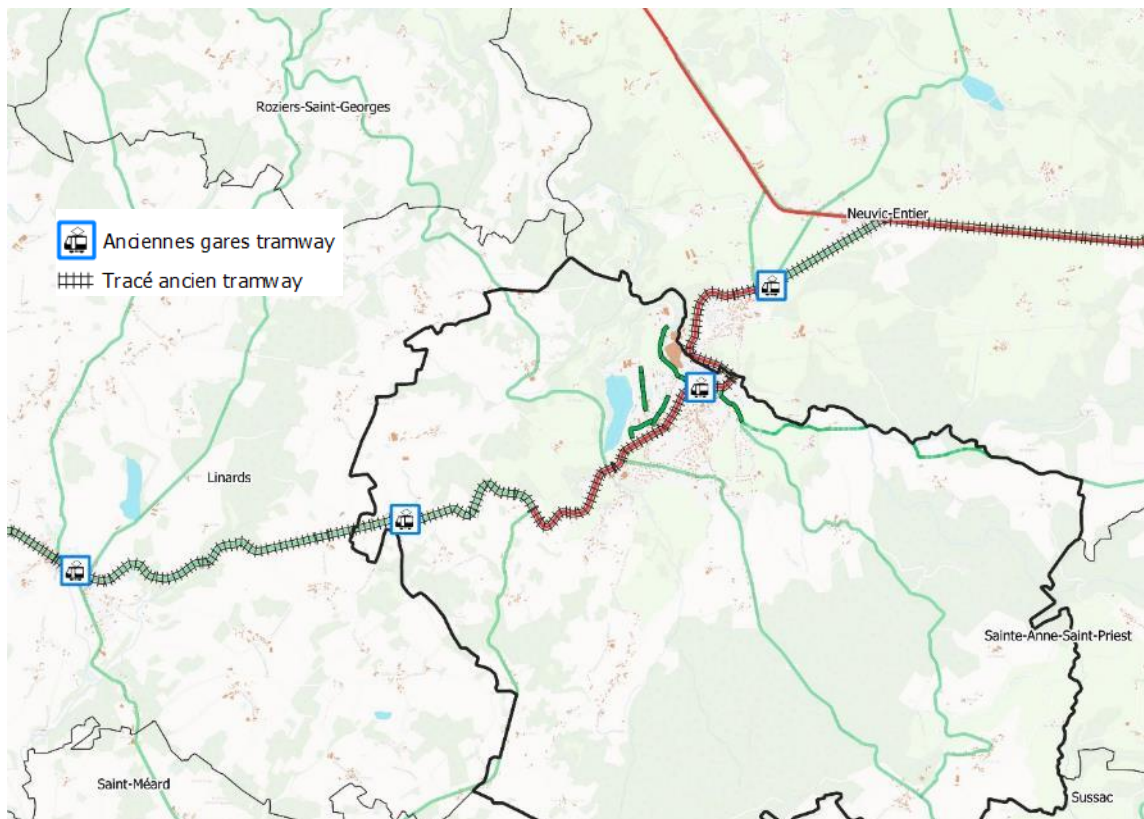


Sur cette carte, chaque carreau de 200 mètres par 200 mètres indique la présence d'une habitation sur le périmètre. La couleur indique la densité d'habitants au sein de ce carreau. Plus la couleur est rouge foncé, plus la densité est forte. Plus la couleur est jaune clair plus la densité est faible.

Au sein de l'isochrone 10 kilomètres, on retrouve, selon les données carroyage de l'Insee, 4607 personnes. Ces habitants sont à maximum 30 minutes de VAE du centre-bourg.

Les villages positionnés le long de la D979 sont dangereux pour la pratique du vélo. Néanmoins des restrictions de vitesse à 50 km/h (Mas-Léon, La Veytisou) ou à 70km/h (ex : la Croix Lattée) s'y appliquent. Cela améliore la sécurité a minima de leur traversée.

# TRACÉ DE L'ANCIEN TRAMWAY LIMOGES-EYMOUTIERS-PEYRAT



Sur cette carte, on retrouve le tracé de l'ancien tramway reliant Limoges à Peyrat-le-Château en passant par Eymoutiers. Bien que la plupart de la voie ferrée ait été reconvertie en aménagement routier, ses gares ont été en partie conservées, plus ou moins valorisées et ont donc un intérêt patrimonial variable.

L'ancien itinéraire emprunte des routes dangereuses telles que la D979 sur laquelle il ne faut pas faire circuler de cyclistes.

Néanmoins, en s'appuyant sur le réseau de routes à faible trafic (inférieur à 1000 véhicules jours), il est tout à fait envisageable de valoriser ce patrimoine ferroviaire par des boucles locales à vélo balisées connectant chacune des anciennes gares.


# EMPLOI : FLUX DE TRAVAILLEURS AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES


Flux domicile travail entrant dans la commune (665)


Châteauneuf-la...	87040	Châteauneuf-la...	234,530470852056
Neuvic-Entier	87040	Châteauneuf-la...	89,1091411522585
Linards	87040	Châteauneuf-la...	55
Eymoutiers	87040	Châteauneuf-la...	35,6689869691348
Saint-Méard	87040	Châteauneuf-la...	29,4955867560856
Limoges	87040	Châteauneuf-la...	27,2087836814261
La Geneytouse	87040	Châteauneuf-la...	20,7929813764364

Flux domicile travail sortant de la commune (488)

Châteauneuf-la...	87040	Châteauneuf-la...	234,530470852056
Châteauneuf-la...	87085	Limoges	93,9571172144248
Châteauneuf-la...	87105	Neuvic-Entier	25,216999459169
Châteauneuf-la...	87064	Eymoutiers	24,640316209548
Châteauneuf-la...	87161	Saint-Léonard-...	20,0990211773769
Châteauneuf-la...	87024	Bujaleuf	10,0855514241296

- 

L'enjeu emploi est fort avec quelques communes voisines. Châteauneuf fait venir des travailleurs des communes voisines, surtout **de Neuvic Entier, Linards et dans une moindre mesure Saint-Méard**. Cette observation invite à penser les connexions vélo pour ces trois communes.
- 

L'enjeu emploi est également **fort avec Limoges**. La liaison par covoiturage, bus ou train est plus propice à ces trajets. Les lieux d'intermodalité en lien avec ces modes de déplacement (aire de covoiturage, arrêt de bus, gare) doivent être connectés à pied et à vélo autant que possible. La mise en place d'un TAD en liaison avec la gare de Châteauneuf apparaît opportune.
- 

Enfin l'enjeu emploi est **très fort sur la commune** : presque un actif sur deux de Châteauneuf-la-Forêt travaille sur la commune même. Le développement de la marche et du vélo est une réponse pour aider ces actifs à se déplacer.

# ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
<b>Linards</b>	5 à 8 km	<b>Voies à faible trafic</b> Si passage par D39 (Ouest lac) Sinon <b>dangereux</b> entre Julika et Neuvic	<b>Assez Fort.</b> flux domicile travail important et distance acceptable	<b>Moyen.</b> (+ de 15 minutes en vélo). Passage devant Super U des navetteurs.	<b>Potentiel d'itinéraires touristiques</b> Route de l'ancienne ligne du Tramway
<b>Roziers Saint Georges</b>	6 km à 10 km	<b>voie à faible trafic</b>	<b>Moyen</b> La distance est acceptable mais le trafic est faible.	<b>Assez faible</b> Trop loin	<b>Faible ?</b> Balade
<b>Neuvic-Entier</b> bourg	2km	<b>RD15 dangereux</b> Absence d'alternatives satisfaisante	<b>Fort.</b> Le flux domicile travail est important et la distance très courte	<b>Fort.</b> La distance est très courte, Neuvic-Entier ne dispose pas des mêmes commerces et il existe un potentiel de navetteurs	<b>Faible ?</b> balade

# ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
<b>Neuvic-Entier</b> Villages au sud de la D979 Bolezat Sivergnat Ribière etc...	3km – 8km	RD15 dangereux Absence d’alternatives satisfaisante	Moyen. flux domicile travail important et distance variable	Faible sauf pour Sivergnat	Faible balade
<b>Neuvic-Entier</b> Villages au nord de la D979 LaVeytistou, La Pierre de Neuvic, Reillac, Etc	4km – 8km	Franchissement D979 Dangereux (ralentissement à 70km/h à La Croix Latée et à 50km/h à La Veytistou)	Moyen Le flux domicile travail est important mais l’habitat est dispersé et la distance variable	Faible Trop loin	Assez forte liaison gare + V93 via Bujaleuf
<b>Saint Anne                      Saint Priest</b>	6-10km	Voie à faible trafic	faible Peu de trafic	Faible Trop loin	Potentiel d’itinéraires touristiques Route alternative à l’ancienne ligne du Tramway



# ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
<b>Sussac</b>	7- 10 km	voie à faible trafic	Faible loin et Peu de trafic	Faible Trop loin	Fort Mont Gargan et liaison camping aux villages de Bésuniéras
<b>Saint-Méard</b>	De 7 à +10km	Voies à faible trafic si passage par Moussanas Sinon dangereux entre Julika et Neuvic	Moyen flux domicile travail assez important et distance acceptable	Faible Trop loin	Faible Balade

# CONCLUSION



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

Enjeux	Lieux concernés
« Faire commune » à pied : développer des itinéraires de desserte de la commune à pied d'habitat et de pôles générateurs de déplacement	Route du Puy Chat Avenue Michel Sinibaldi
Traitement des discontinuités	<p><u>Cheminement illisible à mieux définir :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rue Paul Breton</li> <li>• Rue de la papeterie en lien avec la Rue Paul Breton, la rue de la Combe aux bœufs et la route du Puy Chat.</li> </ul> <p><u>Largeur du cheminement à revoir :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avenue Jean Cruveilhier</li> <li>• Avenue du Pont de la prairie → du panneau d'entrée/sortie de bourg au pont du ruisseau de la prairie</li> <li>• Avenue René Regaudie → du collège au giratoire</li> <li>• Route de la Forêt</li> <li>• Rue Firmin Tarrade et l'Avenue Amédée Tarrade. (discontinuité ponctuelle)</li> </ul> <p><u>Traversée piétonne à sécuriser</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avenue René Regaudie → Traversée depuis jardin Jane Limousin vers le chemin « informel » (non nommé) de derrière l'école</li> </ul>
Créer et valoriser des itinéraires qualitatifs piéton / vélo	<p><u>Aménagement et tracé à trouver :</u> Liaison Châteauneuf-la-Forêt à Neuvic-Entier</p> <p><u>Sécurisation, balisage, mise en valeur :</u> Liaison Mairie – pôle sport-loisir-tourisme du Lac via le chemin non nommé longeant l'école</p> <p><u>Balisage, mise en valeur :</u> Liaisons Mairie – pôle sport-loisir-tourisme via chemin de la Combe aux Bœufs (itinéraire PETR Monts et Barrages)</p>

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

Enjeux	Lieux concernés
<p><b>Pacifier et faire cohabiter des modes de déplacement</b></p>	<p><u>Mettre en place des limitations (avec aménagement) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avenue du Pont de la Prairie : de l'avenue René Regaudie (croisement chemin derrière l'école) jusqu'au croisement de la D39 (route de Roziers-Saint-Georges)</li> <li>• Avenue Michel Sinibaldi (hors tronçon déjà à 30km/h)</li> <li>• Rue Firmin Tarrade et Avenue Amédée Tarrade (et les carrefours avec les rues adjacentes)</li> </ul> <p><u>Aménager pour faire respecter les limitations déjà en vigueur :</u></p> <p>Avenue Michel Sinibaldi (devant le camping, le stade et la prairie).            Route de la Forêt (50km/h)            Rue de Barry            Rue de la Combe aux boeufs</p>
<p><b>Formaliser et organiser le stationnement</b></p>	<p><u>Matérialiser le stationnement sur la chaussée :</u></p> <p>Route de la Forêt            Avenue du Pont de la Prairie (du panneau de sortie de bourg au virage du chemin de Villetelle).</p>
<p><b>Faire adopter des comportements pro-mobilité active</b></p>	<p><u>Non respect de l'aménagement :</u></p> <p>Stationnement en créneau rue Firmin Tarrade.            Stationnement sur trottoir Route de la Forêt et            Avenue du Pont de la Prairie (du panneau de sortie de bourg au virage du chemin de Villetelle).</p> <p><u>Encourager le rabattement vers des parkings existants :</u></p> <p>Ne pas stationner sur l'avenue Michel Sinibaldi et utiliser le parking la Prairie prévu à cet effet.</p>

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

Enjeux	Lieux concernés
<p>« Faire commune » à vélo : développer des itinéraires de desserte d'habitats et de pôles générateurs de déplacement de la commune.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liaison centre-ville à l'Ephad / espace de baignade / ensemble sportif en passant par le collège</li> <li>• Liaison du Pont de la Combade au Super U en passant par le centre-bourg</li> </ul>
<p>Créer et valoriser un maillage de liaison intercommunale</p>	<p><u>Aménagement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Liaison Châteauneuf-la-Forêt à Neuvic-Entier</b></li> </ul> <p><u>Balisage:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liaison de Neuvic-Entier à Bujaleuf en passant par la gare de Châteauneuf-Bujaleuf.</li> <li>• Liaison Châteauneuf-Linards en évitant la RD15(itinéraire touristique tramway + domicile-travail)</li> <li>• Liaison Châteauneuf-Eymoutiers via Neuvic-Entier et Saint-Anne-Saint-Priest (itinéraire touristique tramway + pour Neuvic-entier, mobilité quotidienne)</li> <li>• Liaison Châteauneuf-Mont Gargan</li> </ul>
<p>Créer du stationnement vélo public</p>	<p><u>Pôles générateurs de déplacement public</u> : écoles, commerces et services du centre-ville et de l'avenue du Pont de la Prairie, zone de baignade / Prairie, terrains de sport, cinéma et bibliothèque, Office de tourisme / mairie.</p>
<p>Créer du stationnement vélo privé</p>	<p><u>Pôles générateurs de déplacement privé (employeurs)</u> : Saïca Pack, Ephad, SSIAD, siège Briance Combade, mairie, MDD, camping.</p>

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

Enjeux	Lieux concernés
<b>Penser services et intermodalité</b>	<b>Développer des aires de covoiturage intégrée aux autres mobilités.</b> Neuvic-Entier devant le stade (prévoir stationnement vélo, cheminement piéton et vélo). <b>Améliorer l'offre de mobilité partagée sur le premier et dernier kilomètre</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Création d'un Transport A la Demande (TAD) pour l'accès à la gare de Châteauneuf-Bujaleuf.</li><li>• Etoffer l'offre de déplacement dans Limoges depuis la gare de Limoges (dernier kilomètre).</li></ul>
<b>Simplifier l'accès et créer de l'(in)formation mobilité</b>	Cartographier les lignes de transport scolaire.
<b>Garder et faire venir les services</b>	Manque de d'offre médicale sur la commune (médecins généralistes)

# PROPOSITION D' ACTIONS



# LA BOÎTE À OUTILS DU SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES

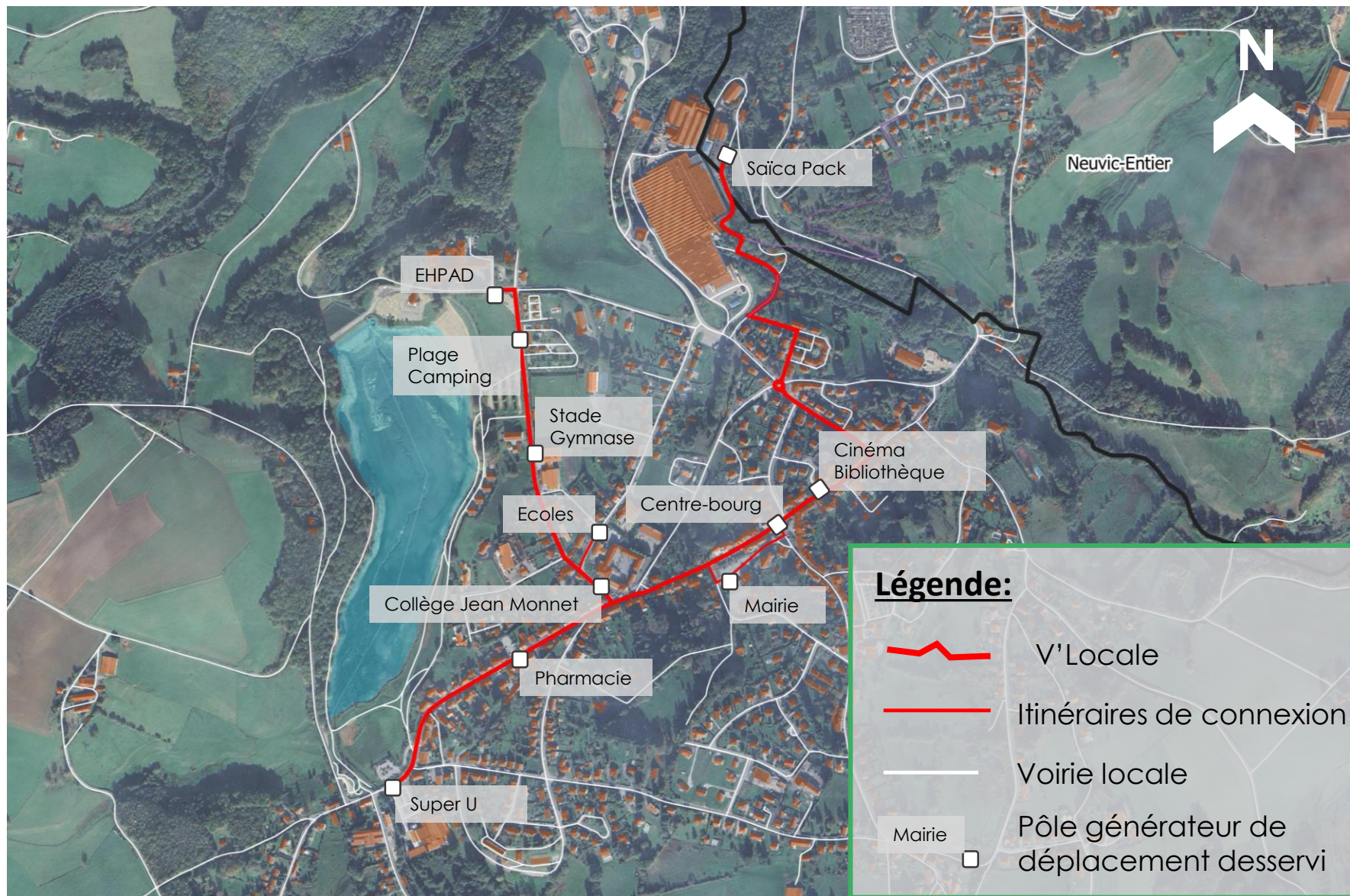


**Avant de continuer votre lecture il est indispensable de lire le document « *La boîte à outils du Schéma directeur des mobilités actives* » dont la première page est en image à gauche. Les pages qui concernent la commune ont été mentionnées ci-dessous pour vous éviter de tout lire.**

- Le Plan de circulation des véhicules motorisés.
- L'Urbanisme tactique ou les aménagements temporaires.
- Les Zones 30.
- Les Voies partagées en agglo.
- Les chemins ruraux ou routes déclassées.
- La Piste cyclable bidirectionnelle.
- La Piste cyclable unidirectionnelle.
- La Bande cyclable.
- 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 Chicanes.
- Rétrécir la chaussée.



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



## V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon Super U – Collège:** Balisage et voie partagée. Passer l'avenue du Pont de la prairie en zone 30 avec des dispositifs de modération de la vitesse. Exemple : mise en place de poches de stationnement sur la chaussée en condition de visibilité en sens opposé afin de créer un ralentissement effectif à 30 km/h par effet de chicane.

Facultatif : étudier et aménager si possible la mise en place d'une bande cyclable ou d'une piste cyclable unidirectionnelle de 1,5 m minimum en sens montant sur l'avenue du Pont de la Prairie.

Acteurs : Commune de Châteauneuf-la-Forêt, Département de la Haute-Vienne.

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

# V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon Collège – Allée des Tilleuls** : Balisage et voie partagée. Passer l'avenue Amédée Tarrade et la Rue Firmin Tarrade en zone 30 avec des dispositifs de modération de la vitesse.

Acteurs : Commune de Châteauneuf-la-Forêt, Département de la Haute-Vienne.

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



**Tronçon Allée des tilleuls – Serge Rivière** : Balisage et voie partagée. Passage en zone 30.

Acteur : Commune de Châteauneuf-la-Forêt.

Temporalité : à mettre en place uniquement si le tronçon dans Saïca Pack est aménagé.

## V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon rue Serge Rivière – Saïca Pack :** Balisage et voie dédiée. Avec l'accord de l'entreprise utiliser les anciennes voies de livraison de l'entreprise Saïca Pack pour créer une voie dédiée de liaison jusqu'à au parking de l'entreprise. Une passerelle sera nécessaire sur une ancienne dérivation du moulin de la Combade. Le statut idéal pour cette voie serait une voie verte avec une largeur recommandée de 3 mètres.

Acteurs : Commune de Châteauneuf-la-Forêt, Département de la Haute-Vienne.



*L'ouvrage n'a d'intérêt que si il permet de rejoindre l'itinéraire intercommunal en direction de Neuvic-Entier. Autrement ou si l'entreprise refuse la proposition d'aménagement, il faudra relier depuis l'allée des Tilleurs l'entrée de Saïca Pack rue Paul Breton par balisage sur voie partagée rue de la Papeterie.*

Temporalité : Moyen / Long Terme.

# V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon Collège – Avenue Michel Sinibaldi :** Balisage sur voie partagée. Passage en zone 30 sur l'ensemble de l'avenue Michel Sinibaldi. Plusieurs scénarios d'aménagement possibles pour compléter le passage en zone 30 :

- Degré 1 : Mise en place de poches de stationnement sur la chaussée en condition de visibilité en sens opposé afin de créer un ralentissement effectif à 30 km/h par effet de chicane
- Degré 2 : Mise en sens unique de l'avenue sauf vélo (double-sens cyclable) du parking de la Prairie à l'entrée de la salle Frédéric Auguste Bartholdi. La voirie doit être réduite pour inciter au respect. L'espace dégagé peut être utilisé pour l'aménagement d'un cheminement piéton côté stade d'une largeur de 1,8 m ou 1,4 m. De même une bande cyclable peut être réalisée en particulier en sens opposé. Si les cyclistes doivent cohabiter avec les véhicules motorisés dans un sens de circulation, privilégier une largeur de 4 mètres pour permettre un dépassement du cycliste.
- Degré 3 : Mise en impasse sauf piéton et vélo (panneau c13d) entre le 19 de l'avenue et la salle Frédéric Auguste Bartholdi. Auquel cas, l'accès en véhicules motorisés à la plage et au gymnase se fera par la route du Puy Chat.

Acteur : Commune de Châteauneuf-la-Forêt.

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

# ITINÉRAIRES DE CONNEXION

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



Connexion école



Connexion mairie.

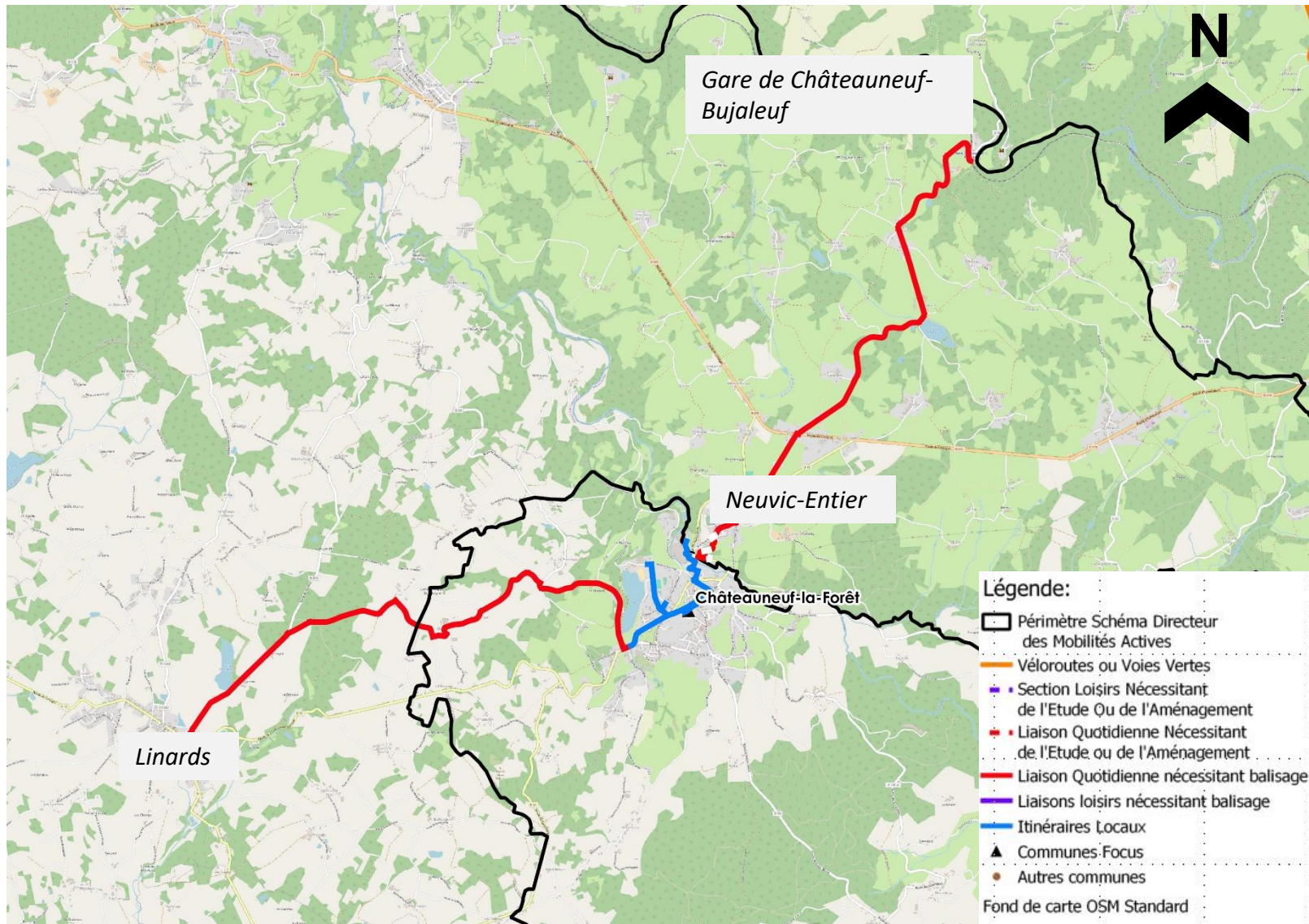
Acteur : Commune de Châteauneuf-la-Forêt.

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

# STATIONNEMENT VÉLO À CRÉER – VUE COMMUNE



# ITINÉRAIRES INTERCOMMUNAUUX DEPUIS CHÂTEAUNEUF-LA-FORÊT – VUE GLOBALE





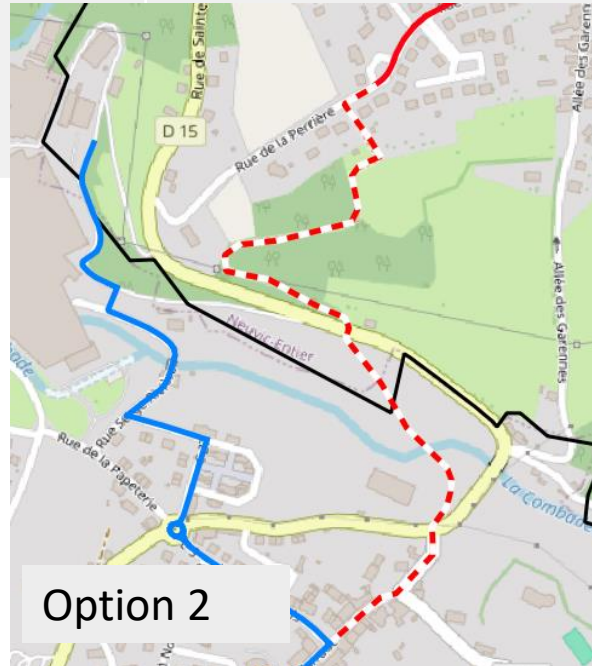
# PRÉCISIONS – AMÉNAGEMENT INTERCOMMUNAUx CHÂTEAUNEUF

Liaison intercommunale	Vocation de l'itinéraire	Itinéraire recommandé	aménagement recommandé
Châteauneuf-la-Forêt à Linards	Mobilité quotidienne	D39, Route de Lavergne, route de Boulandie, D211	Balisage sur voie partagée
Châteauneuf-la-Forêt à Neuvic-Entier	Mobilité quotidienne	Tronçon nécessitant un approfondissement technique (étude de faisabilité), foncier et financier.	Création d'une voie verte à partir du délaissé routier privé de l'ancienne voie de livraison de l'entreprise Saïca pack (option 1) ou bien à partir de l'emprise l'ancienne dérivation du moulin de la Combade (option 2) .



**Option 1**

*Attention l'option 1 nécessite d'avoir l'accord de l'entreprise Saïca Pack.*



**Option 2**

Réfection du revêtement du chemin de Neuvic-Entier qui relie la rue de la Perrière à la D15

*Acteurs : Département de la Haute-Vienne, Communauté de communes Briance Combade, commune de Châteauneuf-la-Forêt.*

## ZONE 30

### Contexte :

Châteauneuf-la-Forêt dispose de zones 30 trop timides et peu cohérentes dans leur emprise. Les zones actuelles sont parcellaires et demandent aux véhicules motorisés d'alterner 30 et 50 de manière régulière. Les voiries de Châteauneuf-la-Forêt sont assez larges et rectilignes. Il ne faut pas s'attendre que les véhicules motorisés respectent les vitesses sans dispositifs de modération de la vitesse. Quelques suggestions sont mentionnés sur les tronçons V'Locale et les pages suivantes abordant les déplacements à pied.

**Temporalité :** court/moyen terme.

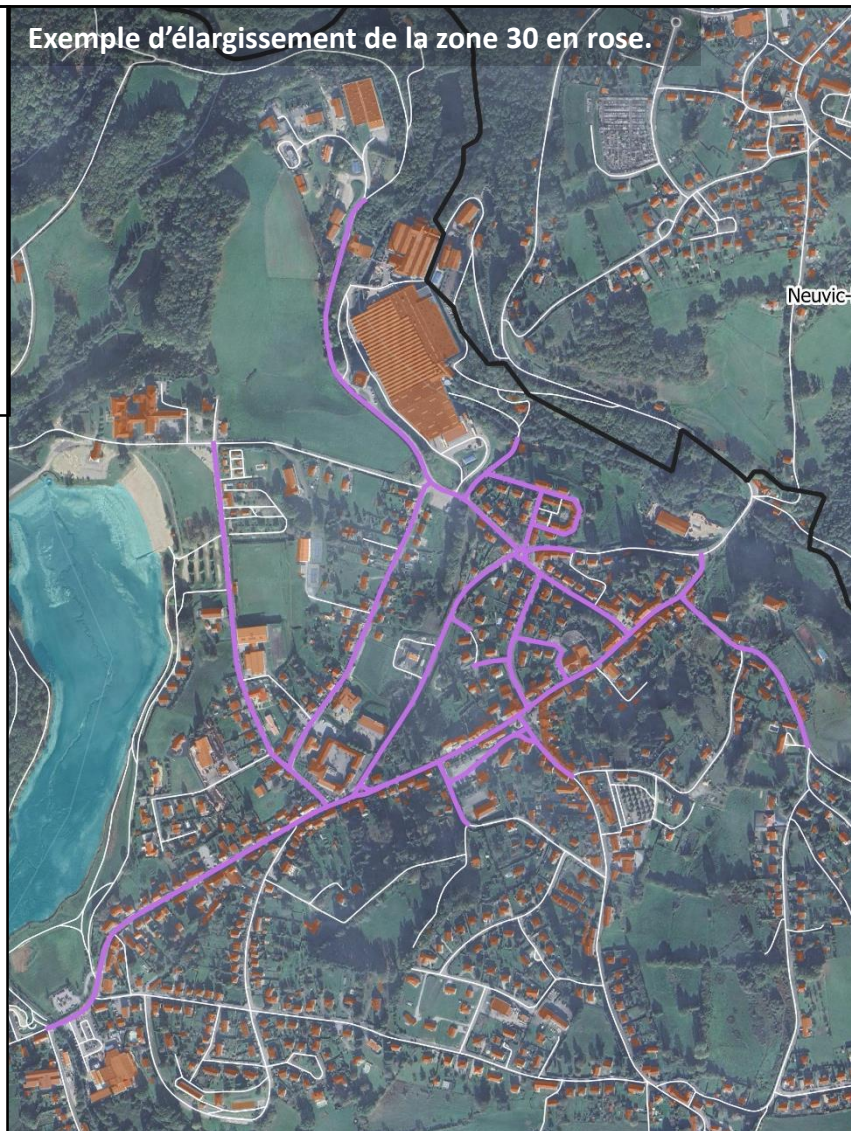
**Possibilité d'intervention technique :** intervention simple.

**Coût de l'intervention :** Modéré.

### Impact attendu :

- Des déplacements à pied et à vélo plus sécurisés dans l'ensemble des zones 30.
- Une diminution des nuisances sonores et donc un bourg vivant et plus agréable pour les riverains.

### Exemple d'élargissement de la zone 30 en rose.



# DÉPLACEMENT À PIED / CHEMINEMENTS ÉCOLE-JANE LIMOUSIN ET PLAGE-CENTRE

<p><b>Contexte :</b></p> <p>Deux cheminements piétons déjà fonctionnels pour l'un et quasiment pour l'autre permettent de relier le centre-bourg de Châteauneuf-la-Forêt aux espaces sportifs, aux écoles, à la salle Frédéric Auguste Bartholdi, au camping et à la plage de manière plus directe et plus agréable que par la route. Il est nécessaire de régler les derniers détails d'aménagement et de mettre en valeur ces atouts.</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Ingénierie et aménagement : commune de Châteauneuf-la-Forêt, Département de la Haute-Vienne (chicane).</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Pour le chemin des écoles et de la salle Frédéric Auguste Bartholdi, un chemin qui sort du Parc Jane Limousin est nécessaire. Une entrée discrète montre que déjà des personnes ont recours à un passage quasiment en face du chemin. Il faut donc aménager un chemin piéton sortant à ce même endroit. Une chicane peut être mis en place sur la route pour réduire la largeur de la traversée avenue René Regaudie à 4m ou moins. Un passage piéton est à créer</li><li>Baliser et matérialiser les cheminements via un totem et un revêtement en stabilisé. Le totem doit être visible depuis l'avenue René Regaudie en saison. Les aménités paysagères doivent se mettre en accord avec la charte esthétique et paysagère de la commune en lien avec les réflexions en cours à ce sujet.</li></ul>	<p><b>Temporalité :</b> d'ici la prochaine réfection pour la chicane et le chemin.</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> interventions moyennement 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 attractif et plus rapide depuis le centre-ville jusqu'aux espaces sportifs, aux écoles, à la salle Frédéric Auguste Bartholdi, au camping et à la plage.</li><li>Un apaisement des vitesses avenue René Regaudie.</li></ul>

# DÉPLACEMENT À PIED / ROUTE DE LA FORÊT

## Contexte :

La route de la forêt dispose de deux côtés de trottoir à la largeurs variables et dont une partie à proximité d'un cabinet de kinésithérapeute est occupé par du stationnement illégal sur trottoir. La chaussée est assez étroite mais dispose peut être encore de largeurs disponibles sans gêner la bonne circulation des quelques poids lourds qui y passent.

## Propositions de solutions :

- Etudier et aménager si possible d'ici la prochaine réfection un élargissement d'au moins un côté de trottoir à 1,4 m. Du 24 au croisement avec l'avenue Jean Cruveilhier, élargir le trottoir côté pair de la route. Créer un passage piéton en face du 24 pour suggérer une traversée vers le côté impair de la route où le trottoir est plus large.
- Mettre en place des poches de stationnement en chicane à proximité du cabinet de kinésithérapeute (au moins à 5 mètres de distance du passage piéton).
- Prévenir et sanctionner le stationnement illégal sur le trottoir avec le cabinet et en médiation avec la Gendarmerie Nationale.

## Acteurs :

- Ingénierie et aménagement : commune de Châteauneuf-la-Forêt, Département de la Haute-Vienne (chicane).
- Mise en conformité du stationnement : commune de Châteauneuf-la-Forêt et Gendarmerie Nationale

**Temporalité :** d'ici la prochaine réfection.

**Possibilité d'intervention technique :** interventions moyennement complexe.

**Coût de l'intervention :** modéré.

## Impact attendu :

- Un itinéraire piéton sécurisé le long de la route de la forêt
- Un apaisement des vitesses à proximité des poches de stationnement en chicane.

# DÉPLACEMENT À PIED / AVENUE DU PONT DE LA PRAIRIE

<p><b>Contexte :</b> L'Avenue du Pont de la Prairie en fin d'agglomération combine un trottoir étroit dans le dernier / premier virage et du stationnement sur trottoir. Après un travail avec les habitants, le stationnement a été revu pour ne plus gêner les piétons. L'avenue invite également dans sa forme à la vitesse du fait de son caractère rectiligne et assez large (6,5m).</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie et aménagement : commune de Châteauneuf-la-Forêt, Département de la Haute-Vienne.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Etudier et aménager si possible d'ici la prochaine réfection un élargissement à 1,4 m du trottoir côté impair de la route au virage de l'avenue du Pont de la Prairie en face du chemin de la Villetelle.</li><li>• Voir proposition sur la réduction de la vitesse avenue du Pont de la Prairie sur le tronçon Super U – collège de la V'Locale.</li></ul>	<p><b>Temporalité :</b> d'ici la prochaine réfection.</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> Interventions moyennement 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 avenue du Pont de la Prairie depuis le centre-ville jusqu'à la fin d'agglomération.</li></ul>

# DÉPLACEMENT À PIED / LIAISON INTERCOMMUNALE AVEC NEUVIC-ENTIER

<p><b>Contexte :</b> Neuvic-Entier est une commune à proximité immédiate de Châteauneuf-la-Forêt mais sans aucune liaison piétonne. Les deux mairies se situent pourtant à 1,5 km de distance l'une de l'autre.</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie et aménagement : commune de Châteauneuf-la-Forêt, Département de la Haute-Vienne.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Etudier et aménager si possible d'ici la prochaine réfection un élargissement à 1,4m du trottoir côté Est du Pont de la Combade pour relier l'allée des Garennes à la rue Firmin Tarrade.</li><li>• Etudier, aménager et baliser une voie verte à défaut de possibilité technique un cheminement piéton via la rue Serge Rivière jusqu'au lotissement rue de la Perrière.</li></ul>	<p><b>Temporalité :</b> d'ici la prochaine réfection pour le Pont de la Combade et à moyen/long terme pour la voie verte ou le cheminement piéton entre la rue Serge Rivière et la rue de la Perrière.</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> Intervention très complexe.</p> <p><b>Coût de l'intervention :</b> très élevé.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire piéton sécurisé entre Neuvic-Entier et Châteauneuf-la-Forêt.</li></ul>