

PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

Schéma Directeur des Mobilités Actives

Focus Crocq



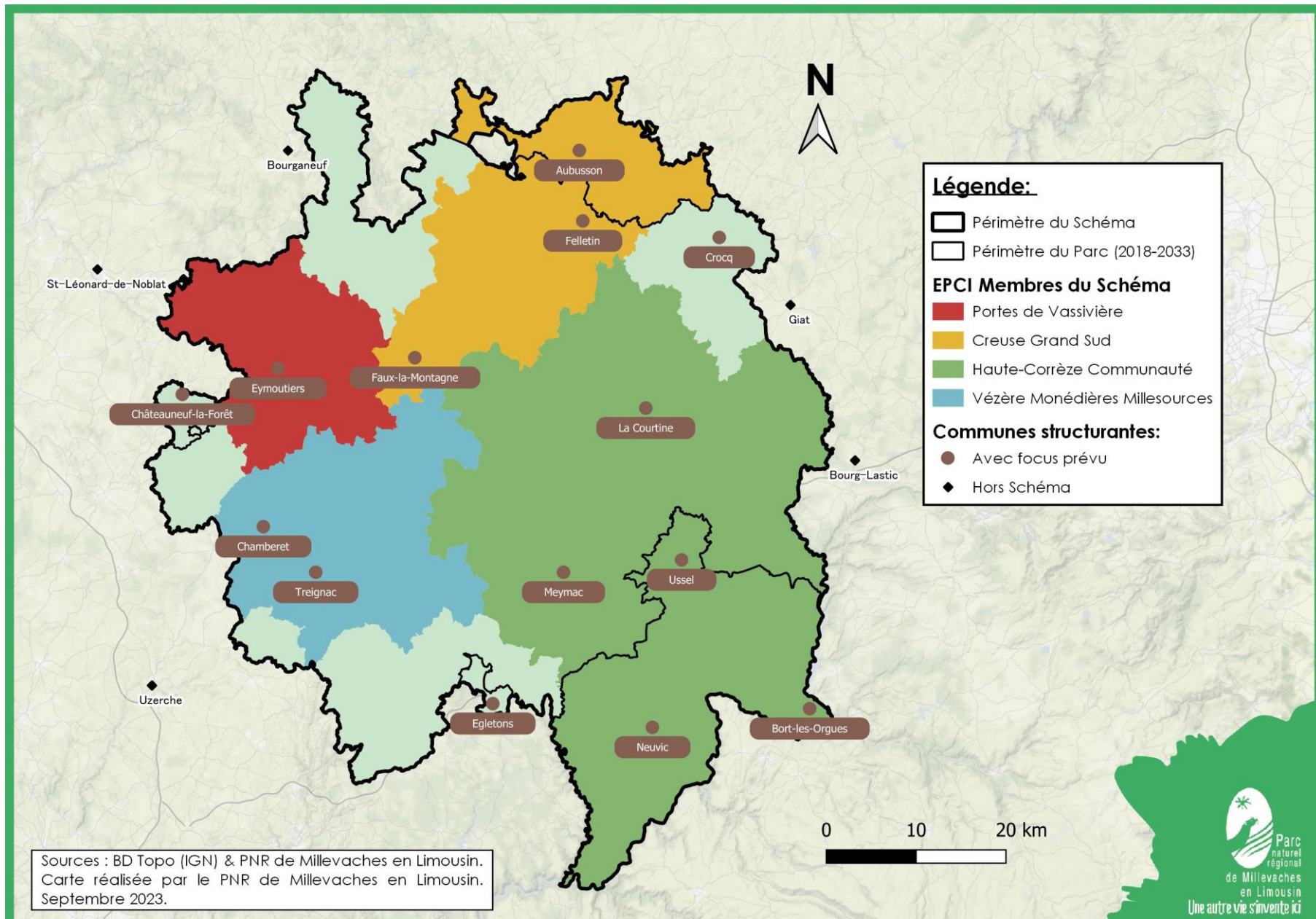
Une autre vie s'invente ici

© Martin Crisson, PNRML

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).

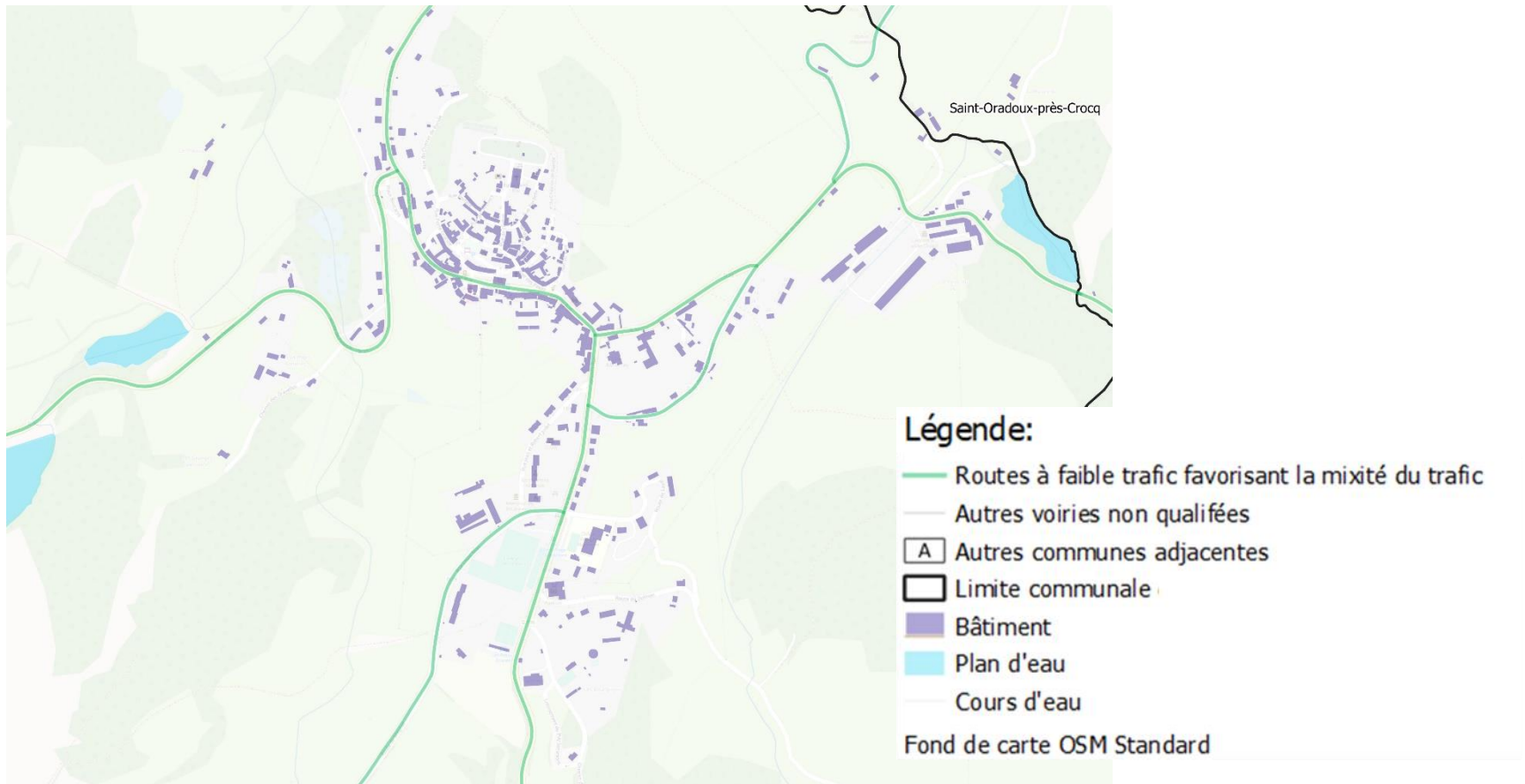
CROCQ



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

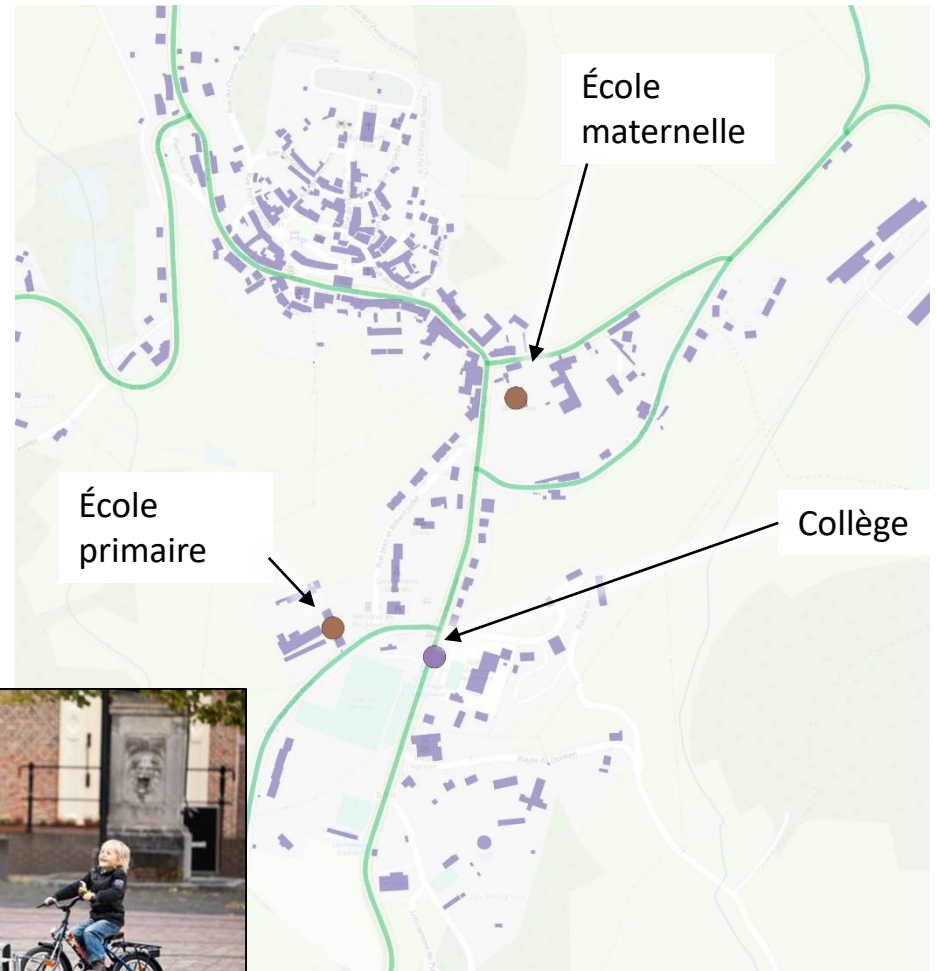
LES LIEUX D'ENSEIGNEMENT

Crocq accueille 3 établissements scolaires:

- Une école maternelle;
- Une école élémentaire;
- Un collège.

La dépose autour de l'école maternelle génère des nuisances pour les piétons et les riverains. Les parents qui déposent leurs enfants en voiture empêchent l'accès sécurisé de l'école à pied et génèrent du bruit pour les habitants à proximité. Ils se garent aujourd'hui devant les petites unités de vie (rue Jean et Robert Judet).

Le collège est en reconstruction complète suite à son incendie. Actuellement, il n'est pas prévu d'équiper le nouveau collège de stationnements vélos pour les enfants. L'objectif du Savoir Rouler à Vélo mis en place à l'école est que les enfants puissent rejoindre leur collège à vélo. Il est donc cohérent d'équiper le collège d'arceaux. Après discussion, l'abris vélo pourrait se situer à proximité de l'entrée livraison du collège compte tenu de l'espace disponible.

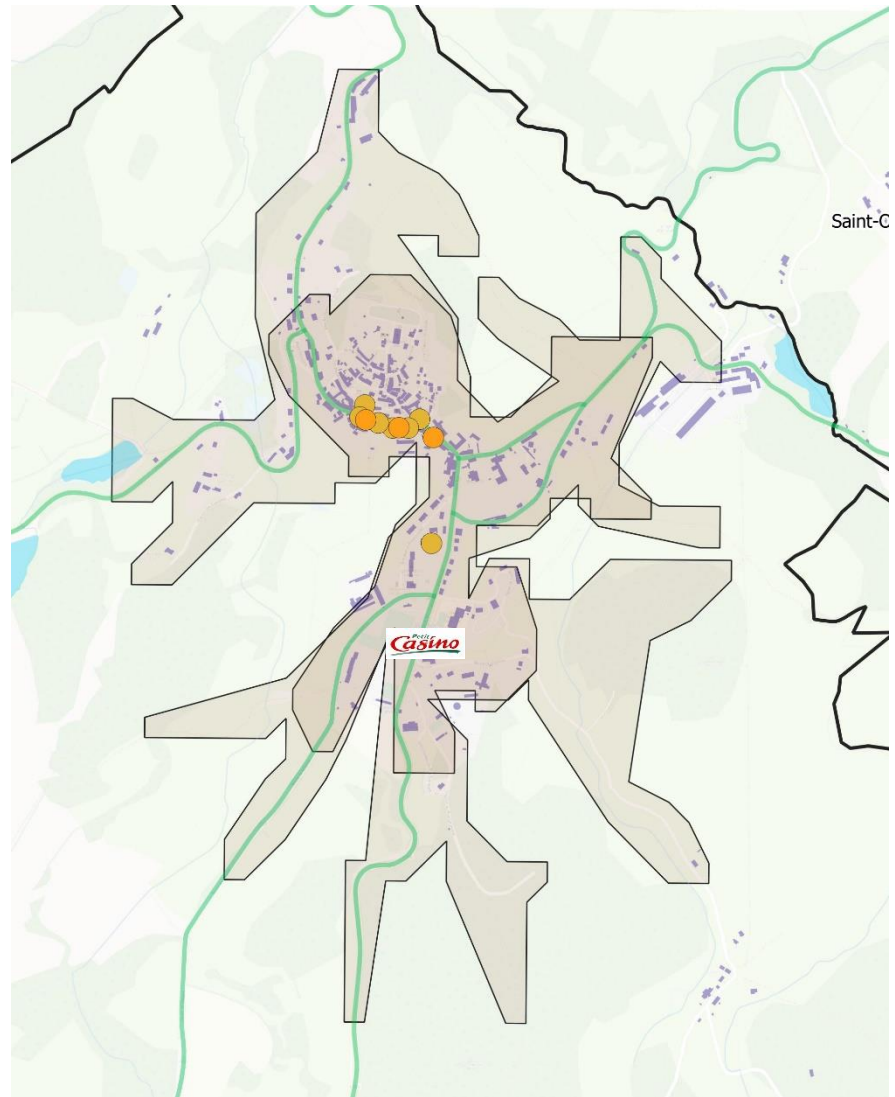


Des dispositifs sécurisés existent aussi pour le transport des enfants à vélo quel que soit l'âge.

COMMERCE ET SERVICES

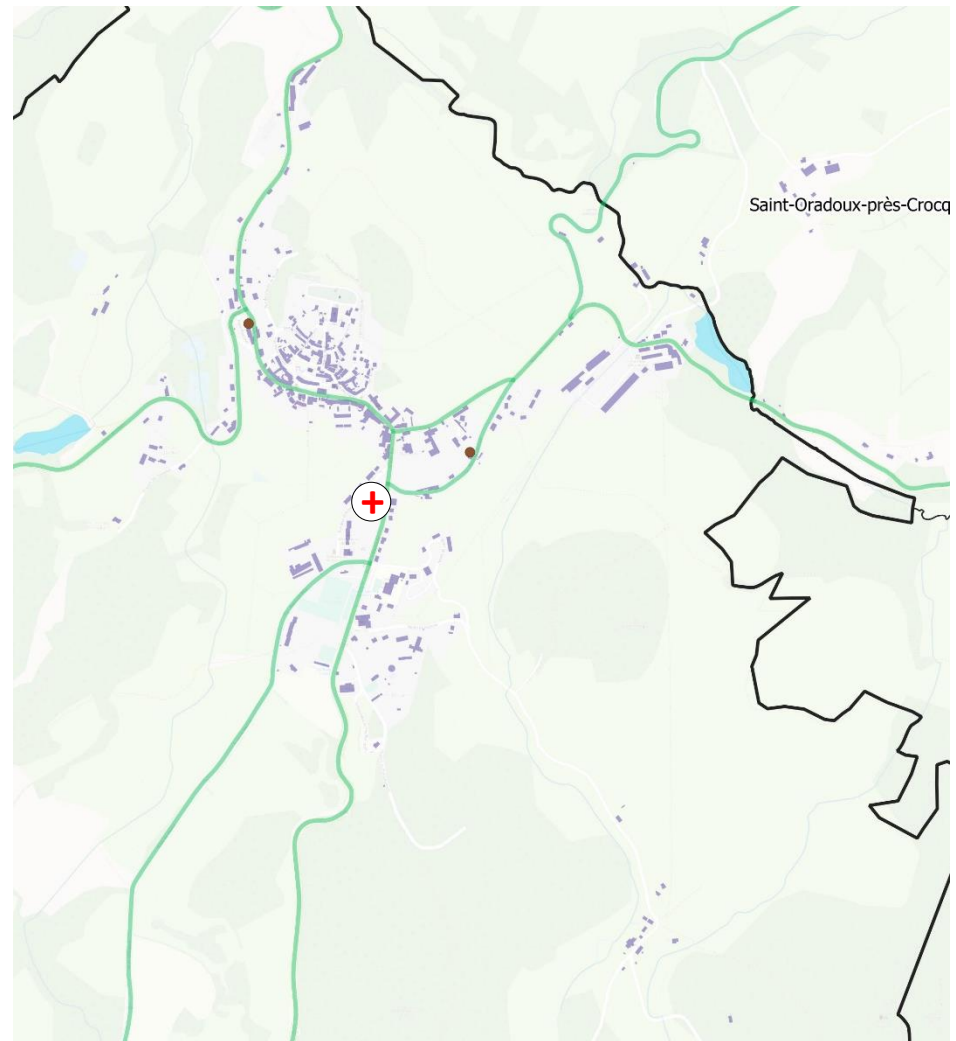
Les points oranges et marrons indiquent la présence de commerces et services. L'isochrone en orange clair indique les lieux d'habitation à moins de 15 minutes du Petit Casino et du centre ancien.

On retrouve 324 habitants à 15 minutes à pied du centre-bourg et/ou du Petit Casino (soit 80% des habitants de la commune).



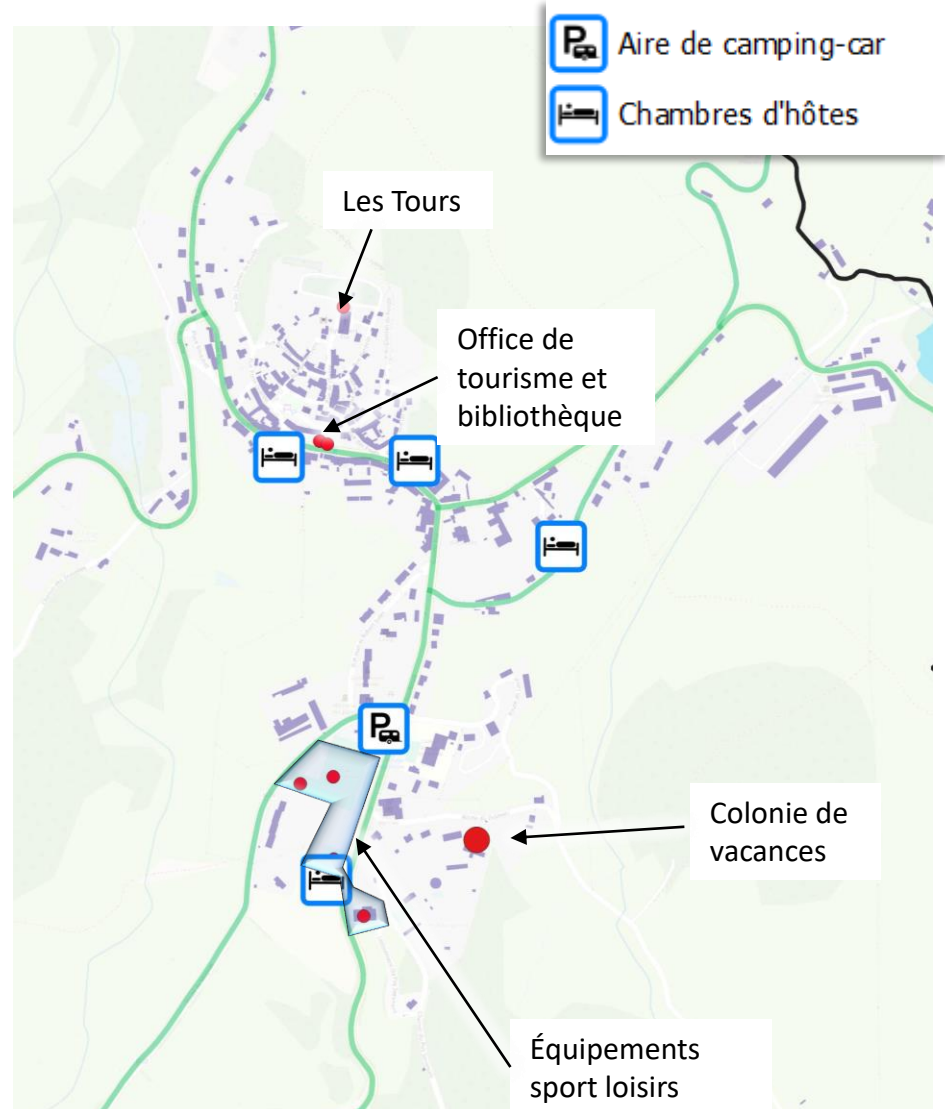
SERVICES DE SANTÉ

Les points marrons indiquent la présence de médecins spécialistes. Seuls deux spécialistes sont installés en dehors de la maison de santé communale (symbolisée sur la carte par la croix rouge sur rond blanc).



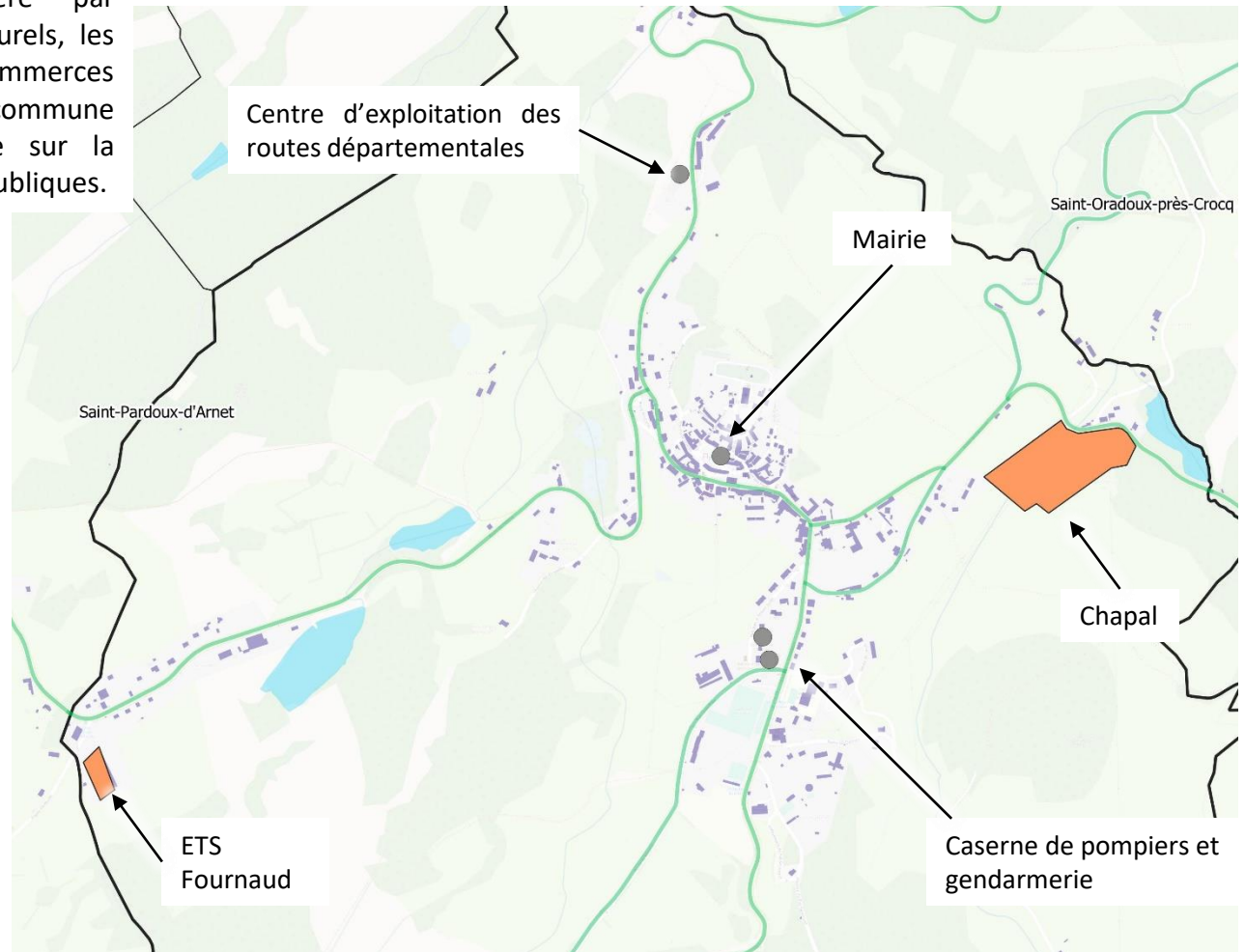
CULTURE SPORT LOISIR TOURISME

Les points rouges sur la carte indiquent la présence d'équipements de sport, culture, loisirs ou tourisme. On retrouve dans le centre ancien l'office de tourisme, la bibliothèque et les Tours de Crocq. Au sud, en direction de Flayat, la commune dispose d'un pôle d'équipements sportifs (encadré bleu sur la carte). À proximité, on retrouve l'aire de camping-car municipale et une colonie de vacances. La colonie de vacances génère de l'emploi saisonnier pour l'animation.

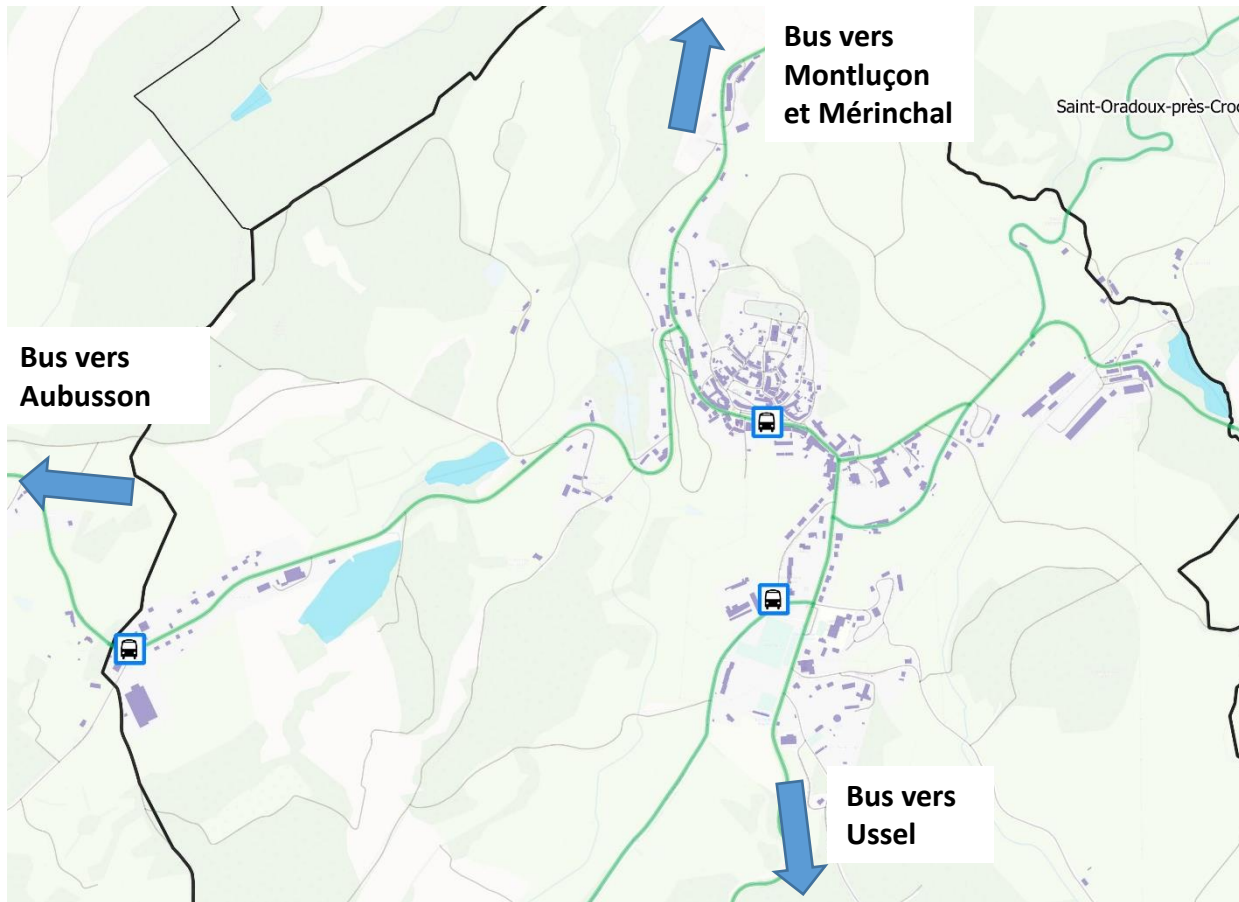


EMPLOI MANUFACTURIER ET ADMINISTRATIF

En plus de l'emploi généré par l'enseignement, les services culturels, les services de santé, ainsi que les commerces et services, on retrouve sur la commune deux entreprises (zone orange sur la carte), et divers administrations publiques.



INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT








Crocq est desservie par deux lignes de bus de la Région Nouvelle Aquitaine :

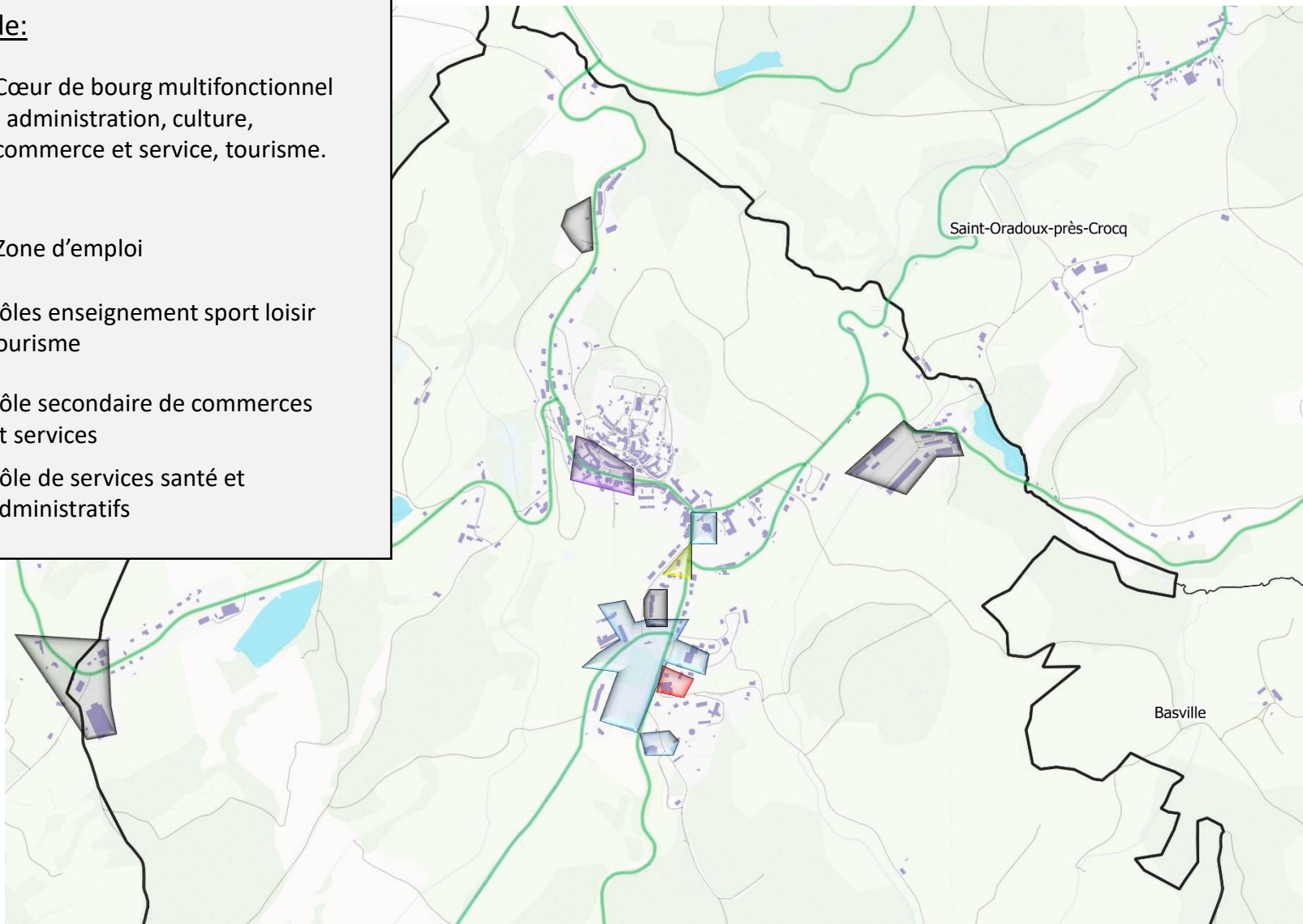
- La ligne de bus n°257 Ussel-Auzances-Montluçon
- La ligne de bus n°283 Aubusson-Crocq-Mérinchal

Si du covoiturage peut se faire occasionnellement de manière informelle devant le Petit Casino en direction de Flayat pour rejoindre le camp militaire de La Courtine, la pratique restent très anecdotique. Le stationnement vélo sur la commune est pour l'instant inexistant.

SYNTHÈSE

Légende:

-  Cœur de bourg multifonctionnel : administration, culture, commerce et service, tourisme.
-  Zone d'emploi
-  Pôles enseignement sport loisir tourisme
-  Pôle secondaire de commerces et services
-  Pôle de services santé et administratifs

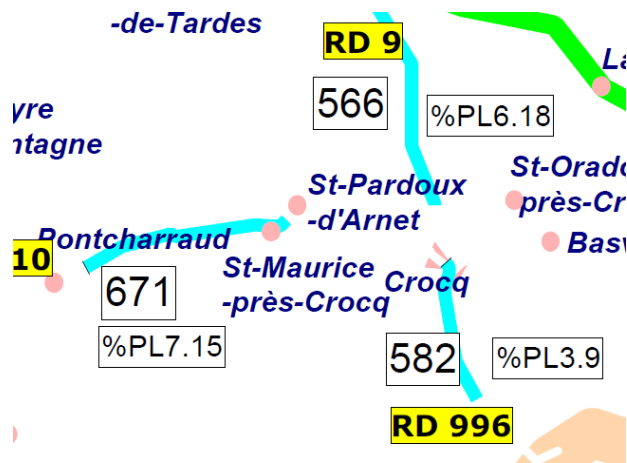


DEPLACEMENTS A VÉLO

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

Qu'est-ce qu'une voirie cyclable?

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 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'aménagements cyclables 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 dédiés 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).

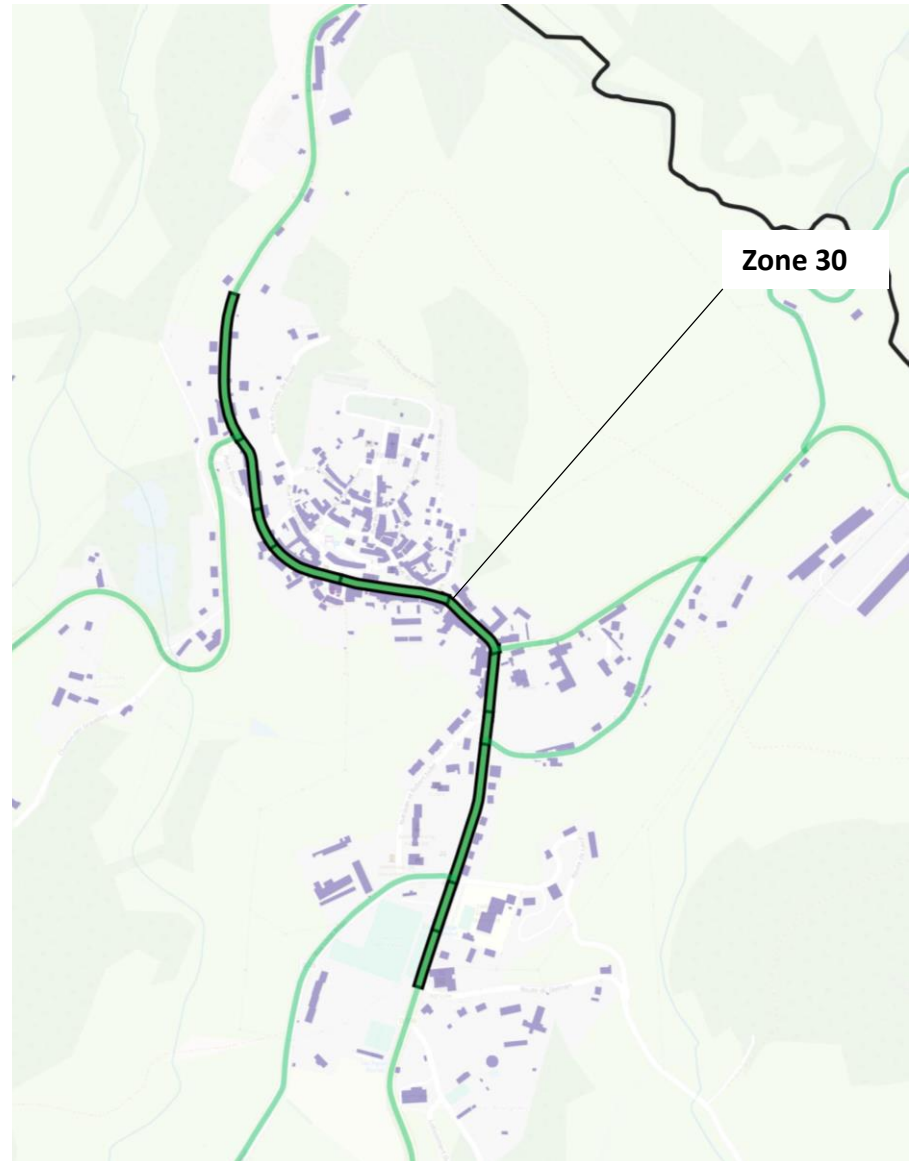
Avant tout projet d'aménagement ou de balisage sur ces routes, il est important de vérifier le trafic motorisé et la vitesse pratiquée (V85). Un tel comptage permettra d'identifier les aménagements les plus adaptés aux caractéristiques de la route. **Le trafic routier est estimé compte tenu des comptages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

ZONE 30 (1/2)

Crocq possède une zone 30 sur sa voirie, pas forcément correctement signalée (voir slides suivantes). 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 de desserte notamment pour sécuriser un itinéraire cyclable. La présence ou le potentiel de piétons permet 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.

L'axe traversant, la D996, accueille une zone 30 cohérente dans son emprise. Toutefois, du fait de sa morphologie, notamment dans le bourg nouveau, des dispositifs de modération de la vitesse des véhicules motorisés seront nécessaires pour garantir le respect de la zone. De même un aménagement paysager et de la chaussée sera nécessaire dans le centre ancien de Crocq. En effet, une zone 30, pour être cohérente, doit être accompagnée d'aménagements de dispositifs de modération de la vitesse des véhicules motorisés : largeur réduite de la chaussée, ralentisseurs, chicanes, écluse, ... Des aménagements paysagers sont complémentaires pour inviter à ralentir (végétalisation, implantation de mobilier comme des bancs, application d'une résine sur la chaussée, ...).

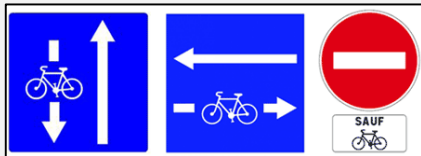


ZONE 30 (2/2)

Une zone doit avoir un panneau d'entrée et sortie avec la mention « zone », depuis tous ses accès y compris les rues avoisinantes. Une fois dans la zone, toute signalisation de limite de vitesse sous forme de panneau doit être accompagnée d'un panneau « RAPPEL » (voir ci-dessous). Autrement, le 30 km/h s'y appliquera jusqu'à la prochaine intersection ou ralentisseur.

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.

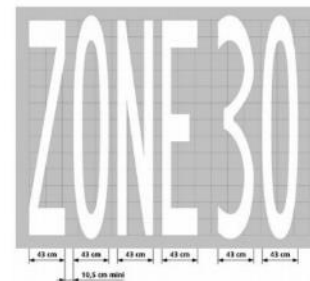


A Crocq, les entrées et sorties sont correctement signalées avec un panneau zone depuis la D996 mais pas depuis les autres entrées. Sur l'exemple photo ci-contre au niveau de l'intersection entre la D996 et la D10 depuis Felletin, le panneau 30 s'applique jusqu'à l'intersection à savoir le stop.

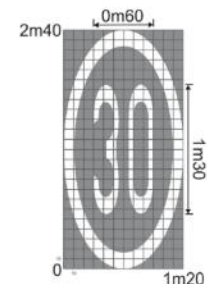


Seules signalétiques valables de l'entrée à la sortie

Entrée, en complément de la signalisation verticale



Rappel, à l'intérieur d'une zone 30



Marquage au sol qui vaut rappel. Source: Cerema

DANGEROUSITÉ DES ROUTES À VÉLO

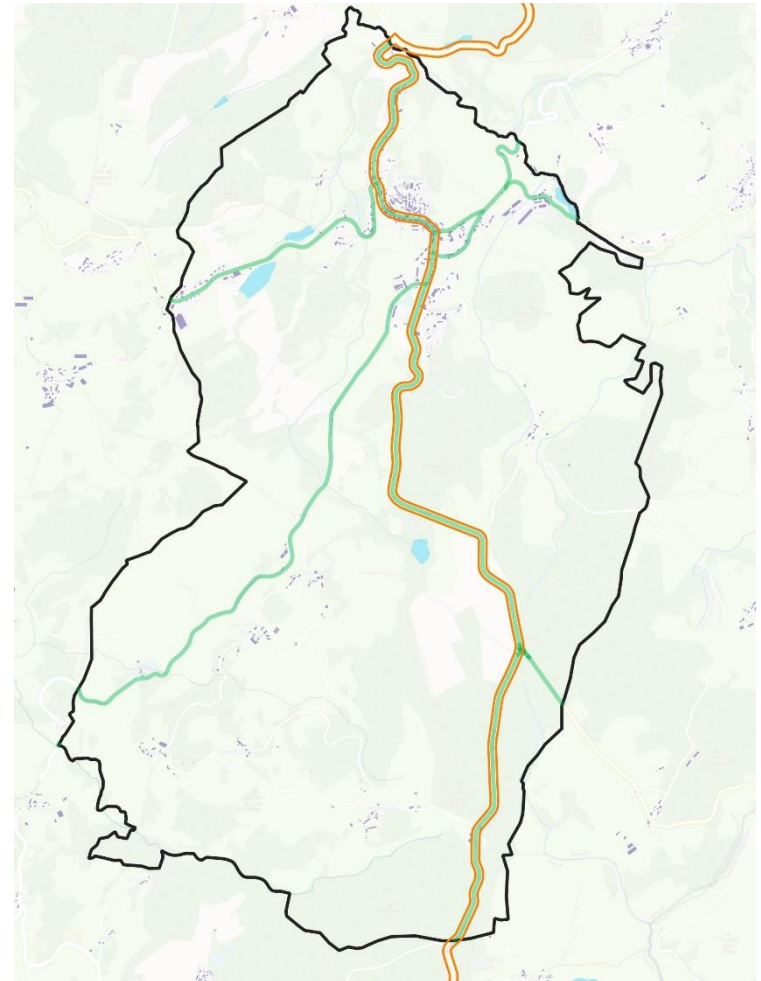
La voirie surlignée en **orange** indique la présence d'un itinéraire à grande circulation poids lourds. L'itinéraire relie Ussel à la route Clermont-Aubusson-Limoges (D941). Bien que peu fréquentée sur la D996 entre La Courtine et la D941 (la portion qui inclut Crocq), elle accueille quelques poids lourds. On y évitera si possible la cohabitation avec les mobilités actives. Néanmoins à Crocq, la configuration de la voirie communale ne permet pas d'envisager une option alternative.

La voirie **verte** indique un trafic journalier inférieur à 1000 véhicules jour qui autorise un trafic mixte (pas besoin d'aménagement mais seulement du balisage. En revanche la vitesse réellement pratiquée est incertaine sans comptage (90 km/h autorisée). De plus ces voiries ne sont pas toujours sujettes à un comptage départemental. De fait, **le trafic s'y estime parfois par déduction et non par le fait de données établies**. C'est le cas par exemple pour les D28 et D10 présentés sur cette carte.

De manière générale, Crocq est à l'écart de grands flux de transit routier. Le transit poids lourds est non négligeable (environ 30 à 40 camions par jour). Mais il ne constitue pas un danger assez important pour proscrire un aménagement partagé de la route (ex: zone 30). En l'absence d'alternatives, **il n'est donc pas obligatoire d'aménager un itinéraire dédié. Dans ce cas même le balisage n'est pas nécessaire puisque les cyclistes peuvent suivre l'itinéraire des véhicules motorisés.**

Orange= Routes à grande circulation (itinéraire poids lourds)

Vert = trafic VL ou PL faible, cohabitation possible



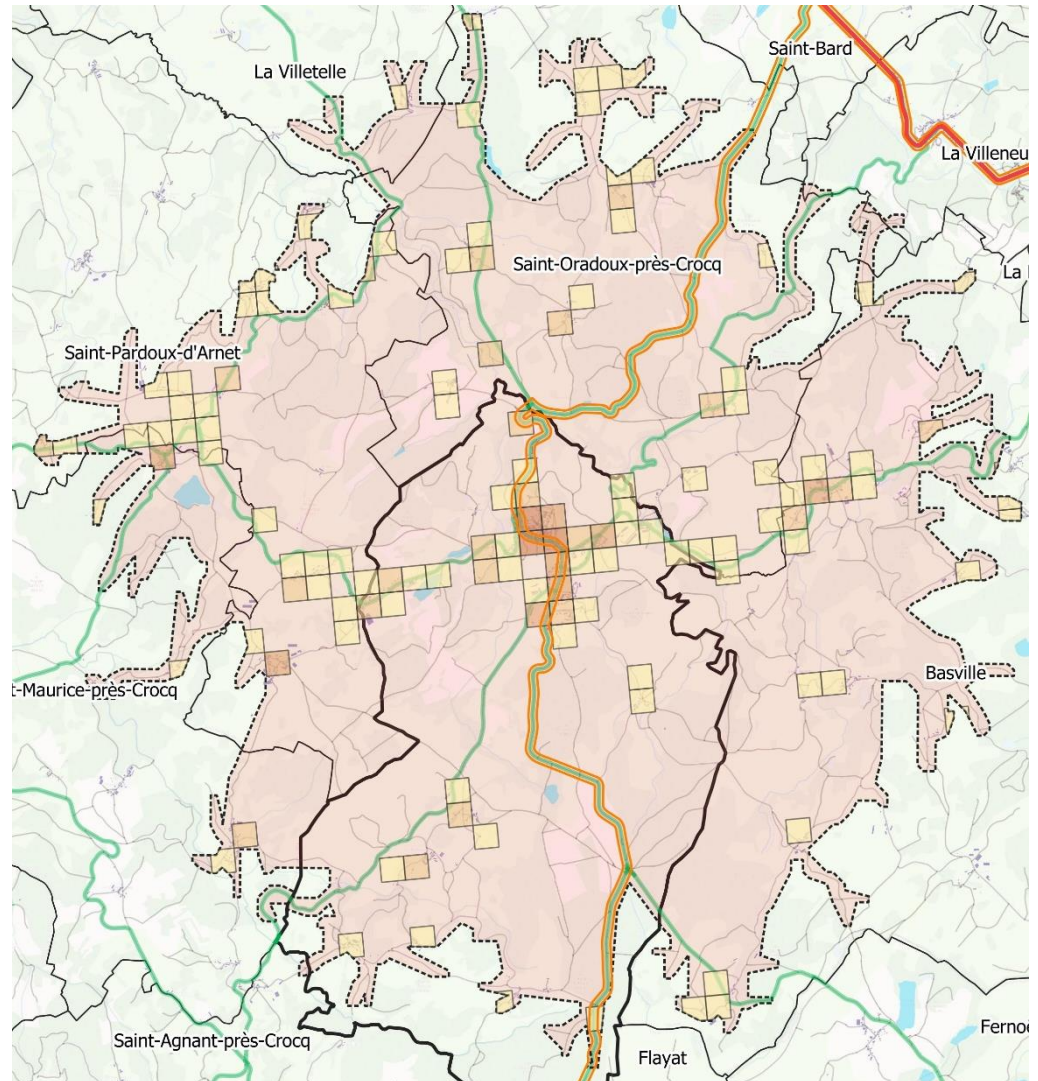
DÉPLACEMENT À VÉLO

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

Au sein de l'isochrone, on retrouve, selon les données carroyages de l'Insee, 758 habitants qui vivent à 15 minutes de vélo du bourg. La population se concentre tout au long de la D10 sur les bourgs de Saint-Pardoux-d'Arnet, Saint-Maurice-Près-Crocq, Crocq et Basville.

En terme de trafic, il n'existe aucun axe dangereux pour la pratique du vélo à moins de 15 minutes de VAE. Cependant, en l'absence de données sur la vitesse des véhicules motorisés, impossible de garantir une vitesse réelle de 85% des usagers à 80 km/h ou en dessous. En Creuse la limite de vitesse à 90km/h s'applique à toutes les routes départementales.

Autrement, la D996, classée Route à grande circulation accueille un léger trafic poids lourds de transit. Elle doit être évité si possible mais n'est pas contrindiquée pour le trafic mixte vélo.




DÉPLACEMENTS À PIED


Part modale pour les déplacements domicile travail par mode en 2019 (en %)	
Transport en commun	0.71
Voiture	66.43
Deux roues motorisées	0.72
Velo	0
Marche	17.14
Sans déplacement	15

DÉPLACEMENT À PIED – ROUTE D'AUBUSSON

La route d'Aubusson accueille deux trottoirs irréguliers dans leur largeur et qui présentent beaucoup d'obstacles infranchissables pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). L'intersection avec la Route Felletin et la Grande rue est dangereuse car le seul trottoir étroit a un obstacle sur son passage.

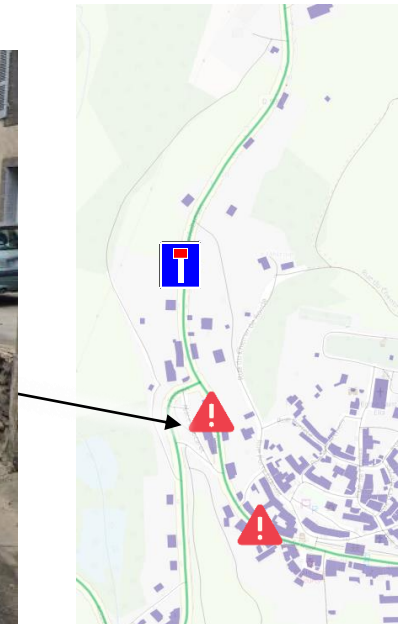


 *Ce panneau indique la fin du cheminement piéton sur l'axe analysé.*

 *Ce panneau indique la position de l'anomalie relevée.*

DÉPLACEMENT À PIED – GRANDE RUE (1/4)

Au départ de l'intersection avec la route de Felletin, la Grande Rue n'accueille plus aucun trottoir jusqu'à l'intersection avec la Place Boucaret. Entre cette dernière intersection et la Place du Monument, la Grande Rue ne bénéficie que d'un seul côté de trottoirs. Sur ce trottoir non conforme à la largeur minimale recommandée (1,4m), les obstacles et différences de niveaux s'accumulent dont de nombreuses marches. Il est impraticable pour les PMR. La rue finit en goulot d'étranglement avec une interruption du trottoir sur ce passage en plein virage sans grande visibilité.



DÉPLACEMENT À PIED – GRANDE RUE (2/4)

La place du monument est traversée par la Grande Rue. Cette place est un terrain de jeu pour les automobilistes. Aucune fonction et ni usage n'ont été définis y compris pour le stationnement. Cet espace pourtant au cœur du bourg mériterait d'être repensé pour favoriser la vie sociale et formaliser les usages attendus des piétons, cyclistes et véhicules motorisés.

En continuant vers Flayat, la Grande rue accueille un stationnement généreux sur le trottoir. Ce stationnement n'est pas illégal puisque des emplacements ont été tracés. Néanmoins, ce choix prive le piéton d'un trottoir aux normes et continus. D'autant plus que les automobilistes ne respectent pas les délimitations, voire se garent hors emplacements.



DÉPLACEMENT À PIED – GRANDE RUE (3/4)

Dans le virage en bas du centre ancien, les trottoirs sont étroits puis larges par alternance. Côté habitation, on retrouve de nombreux obstacles à commencer par les façades et entrées de maison qui constituent une interruption de cheminement. Des emplacements de stationnements gênants et du stationnement illégal rendent le trottoir inutilisable.

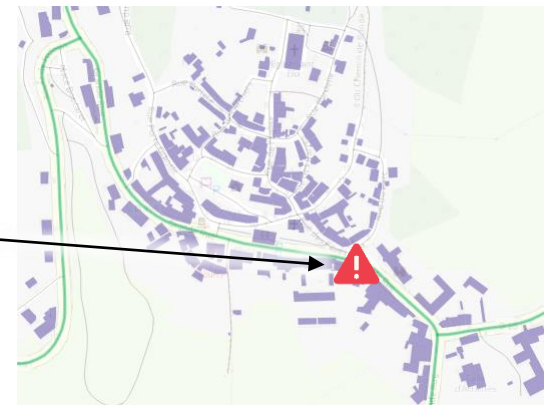
Sur la deuxième partie du virage, à l'intersection avec la rue Ernest Delair, le trottoir est également interrompu dans sa largeur et laisse les piétons sortant de l'école maternelle sur la route.



Les emplacements ne sont pas respectés.



Les façades et entrées de maison comme interruption du cheminement.



DÉPLACEMENT À PIED – GRANDE RUE (4/4)

Toujours sur la Grande Rue, devant l'école maternelle, les piétons bénéficient d'un trottoir au norme des deux côtés. Du stationnement illégal génère des nuisances pour les piétons (obstacle) et pour les riverains (bruit) aux heures de dépose. L'entrée de l'école reste assez étroite et n'est pas au norme PMR (passage piéton, trottoir large de 1,4m libre de tout obstacle). La rue limitée à 30 km/h est en ligne droite large sans aucun dispositifs de modération de vitesse. Elle n'invite pas les véhicules motorisés à respecter la réglementation.



Des largeurs occupées par du stationnement illégal.



L'entrée de l'école maternelle reste assez étroite. Un poteau fait obstacle juste devant l'entrée et le passage piéton n'est pas aux normes PMR.

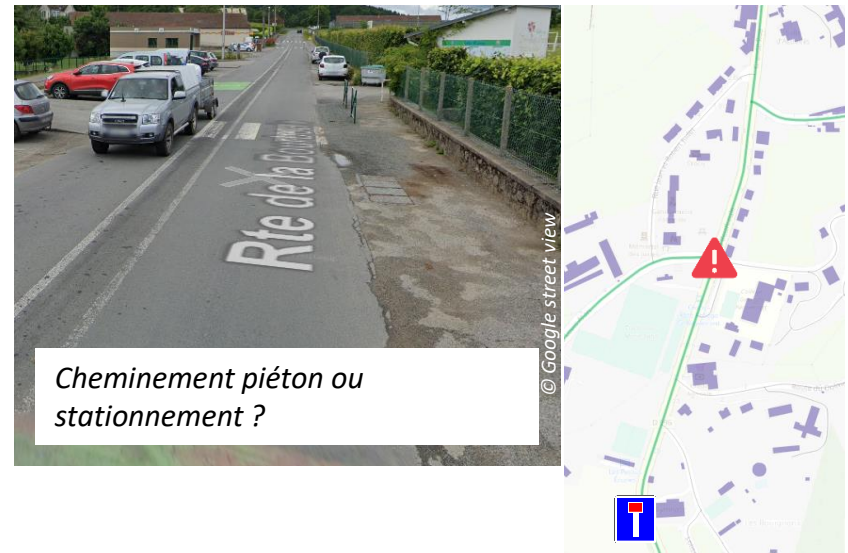


DÉPLACEMENT À PIED – ROUTE DE LA BOURBOULE

Dans la continuité de la Grande rue, la route de la Bourboule dispose de trottoirs bilatéraux conformes aux normes de largeur 1,4m de l'école aux stades. Néanmoins, les enfants de l'école maternelle se rendent à la cantine du collège en minibus par précaution pour leur sécurité. Une largeur de 1,8m est recommandée par le Cerema sur les espaces où l'on cherche à offrir des conditions confortables pour les piétons. Cette largeur peut être idéale dans ce cas de figure.

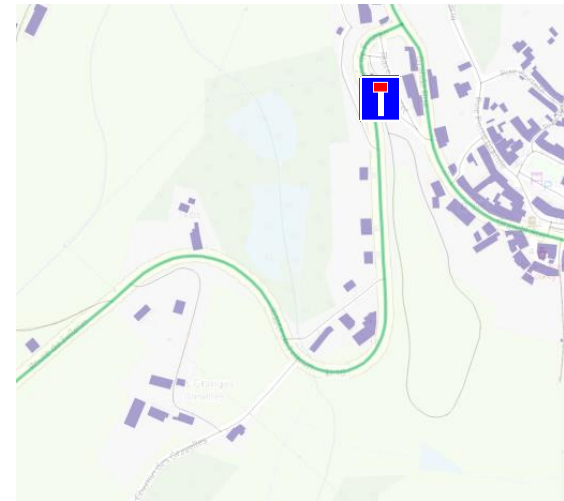
A l'intersection de la route de Magnant, le cheminement piéton s'interrompt côté collège. Côté école élémentaire, la traversée n'est pas « naturelle » car elle oblige un détour important pour prendre le passage piéton. Sur la chaussée, la courbe de giration des véhicules motorisés est généreuse et permet de tourner à vive allure au détriment de la sécurité des piétons. De manière plus globale, la route de La Bourboule, malgré sa limitation à 30km/h, reste une ligne droite sans dispositif de modération de vitesse. Pour obtenir cette vitesse de circulation de manière effective, il est nécessaire de l'aménager. Entre le Petit Casino et l'aire de camping-car, le cheminement piéton se confond avec le stationnement. La largeur du lieu permettrait pourtant de faire cohabiter tous les usagers sans difficulté.

Après le Petit Casino, la route est équipée d'un cheminement piéton bitumé délimité par des poteaux bois. Il permet de desservir toute la commune sud jusqu'au gymnase qui accueillera un nouveau lotissement.



DÉPLACEMENT À PIED – ROUTE DE FELLETIN

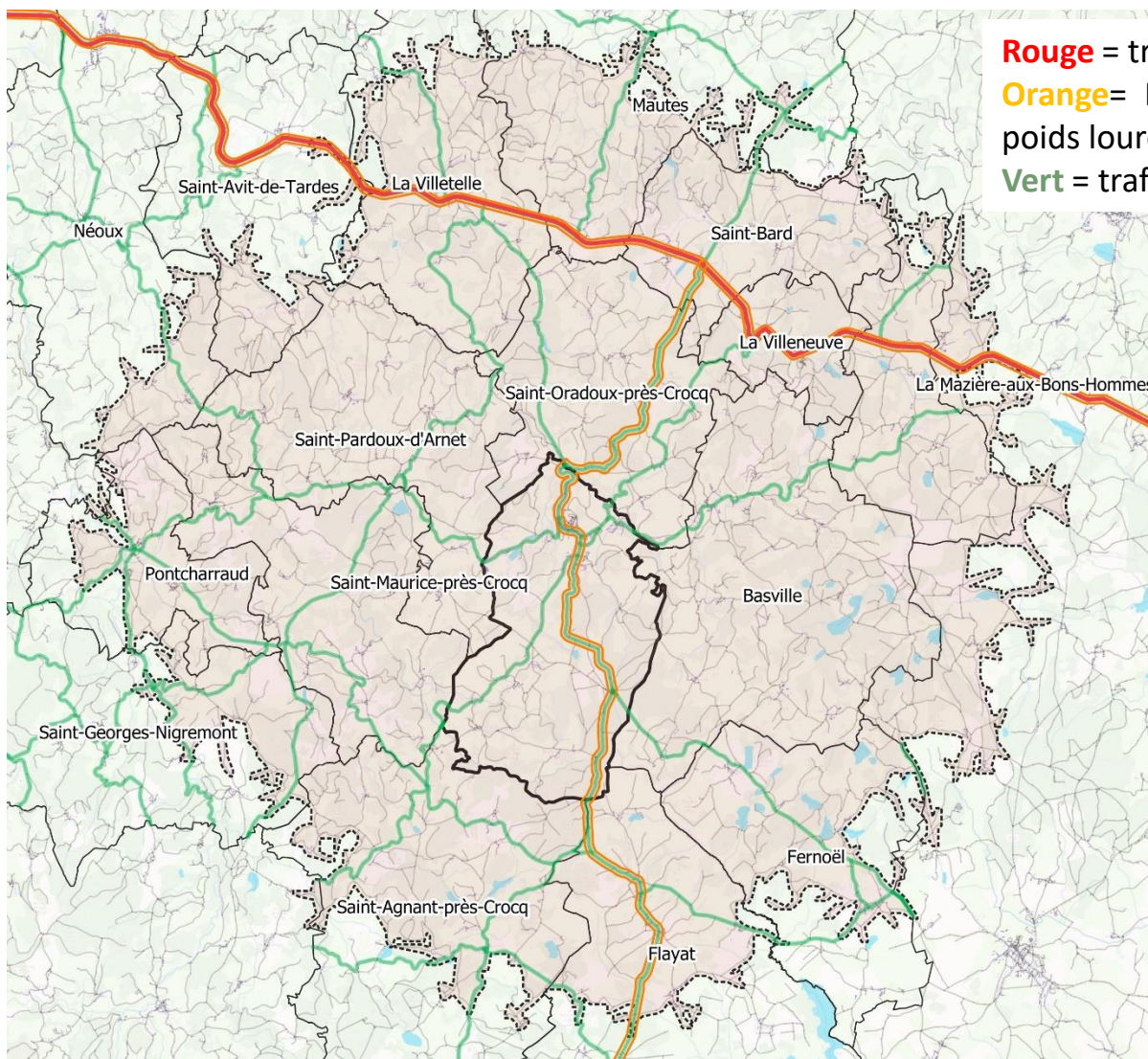
La route de Felletin est aujourd'hui sans cheminement piéton. Une partie de la Place Boucaret sert de cheminement alternatif mais ne permet de joindre les maisons à proximité en sécurité. L'idéal serait de pouvoir rejoindre le chemin des gravelles pour connecter la poche d'habitat à moins d'un kilomètre du bourg.



« PRÉS » DE CROCQ



DANGÉROSITÉ DES AXES À VÉLO



Rouge = trafic >1000 VL / j.

Orange = Routes à grande circulation (itinéraire poids lourds)

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 Crocq, soit 30 minutes de Vélos à Assistance Electrique (VAE).

En **rouge**, on retrouve la D941. également un itinéraire de Routes à Grande Circulation signalé par un encadrement **orange** comme pour la D996.

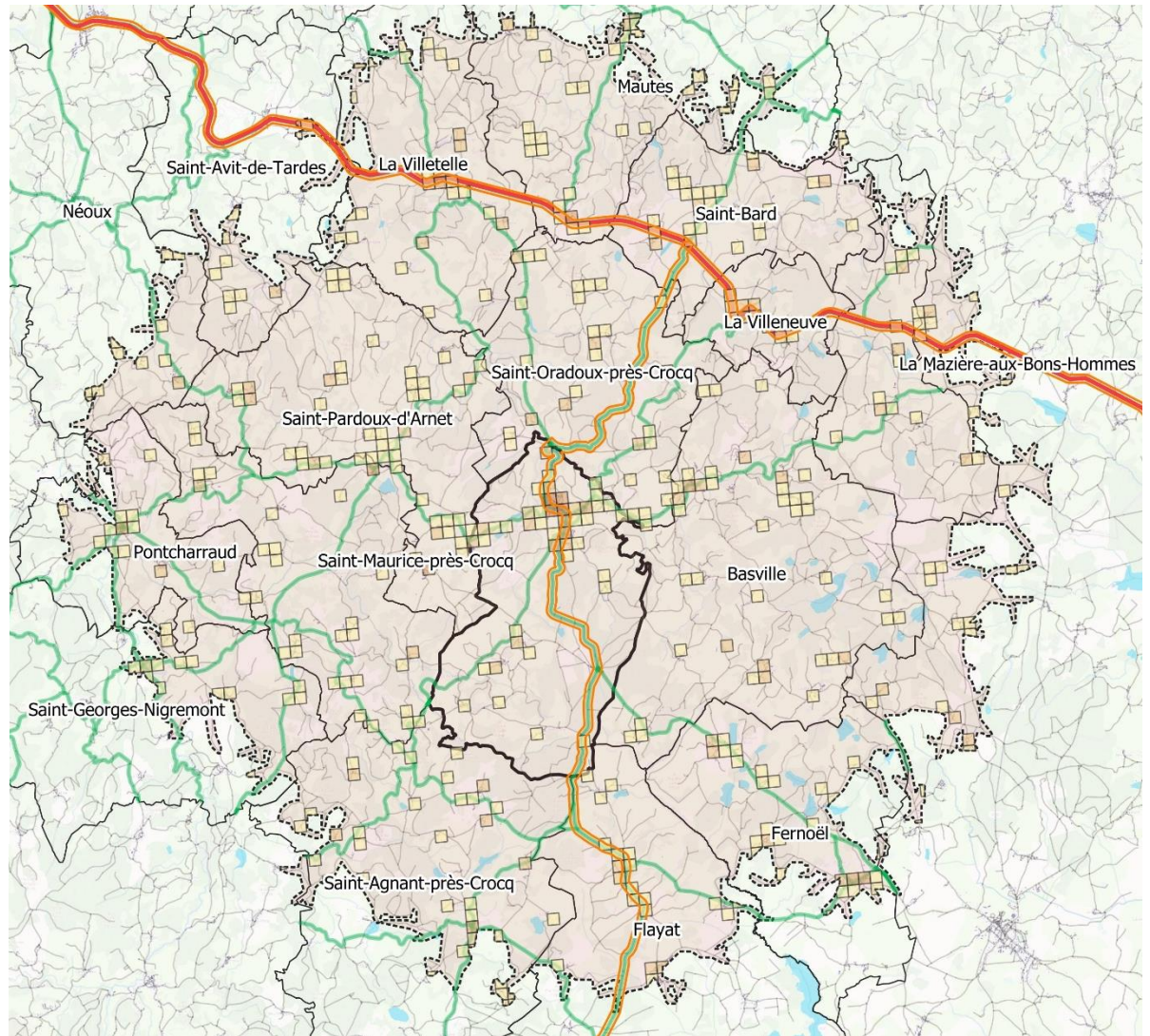
La RD941 (route Clermont-Aubusson) constitue le seul axe dangereux. On cherchera à ne pas la croiser hors agglomération.

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, 2047 personnes. Ces habitants sont à maximum 30 minutes de VAE de la mairie.

Une bonne partie de la population se répartit dans les bourgs de Saint-Pardoux-d'Arnet, Saint-Maurice-Près-Crocq Crocq et Basville. Mais on retrouve globalement un maillage lâche d'habitats sur l'ensemble des communes alentours.



EMPLOI: FLUX DE TRAVAILLEURS AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Flux domicile travail entrant dans la commune (286)

Crocq	23069	Crocq	108,627486305787
Basville	23069	Crocq	20
Saint-Oradoux-...	23069	Crocq	20
Moutier-d'Ahun	23069	Crocq	15
Néoux	23069	Crocq	10,3577467073002
Aubusson	23069	Crocq	10,3277019964014
Mérinchal	23069	Crocq	10,0058463481818

Flux domicile travail sortant de la commune (160)

Crocq	23069	Crocq	108,627486305787
Crocq	23013	Auzances	15,5818091895351
Crocq	23008	Aubusson	10,4320604025104
Crocq	23215	Saint-Martial-le...	10,2994975740492
Crocq	23266	La Villetelle	5,21603020125522
Crocq	23116	Mainsat	5,14974878702461
Crocq	87048	Condat-sur-Vie...	5,14974878702461



L'enjeu emploi est faible avec les communes voisines. Éventuellement Basville et Saint-Oradoux-Près-Crocq présentent un flux non négligeable de travailleurs en direction de Crocq.



L'enjeu emplois est en revanche fort sur la commune : 2 croquants actifs sur 3 travaillent sur Crocq même.

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois / enseignement	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
La Villetelle, Mautes	7-10 km	Voies à faible trafic franchissement D941 à Naleichard dangereux (90 km/h)	Assez faible trop peu de trafic mais liaison ligne de bus régional (Clermont-Felletin).	faible Trop loin.	Faible Balade.
Saint-Oradoux-Près-Crocq	3 km	voie à faible trafic	Moyen Trafic non négligeable et distance très courte.	Moyen Distance très courte.	Faible Balade.
Saint-Bard, La Villeneuve, La Mazière-aux-Bons-Hommes bourg	7-8 km	voie à faible trafic franchissement D941 à La Maison Rouge dangereux (90 km/h)	Assez faible trop peu de trafic mais liaison ligne de bus régional (Clermont-Felletin).	Faible Trop loin.	Faible Balade.

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
Basville	3km	voie à faible trafic	Moyen Trafic non négligeable et distance très courte.	Moyen Distance très courte.	Faible Balade
Fernoël, Flayat, Saint Georges Nigremont, Pont-Charraud	9km – 13km	voie à faible trafic	Faible Trop loin	Faible Trop loin	Moyen Site touristique à Flayat (étang de Méouze)
Saint-Maurice-prés-Crocq Saint-Pardoux-d'Arnet	5km	Voie à faible trafic	Moyen Trafic non négligeable et distance très courte	Moyen Peu de trafic mais distance très courte Passage par zone d'emploi	Faible Balade

CONCLUSION



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

Enjeux	Lieux concernés
<p>« Faire commune » à pied en garantissant des itinéraires sécurisés pour se rendre de part et d'autres de la commune</p>	<p><u>Créer un cheminement piéton :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Route de Felletin. <p><u>Améliorer une traversée piétonne :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Route d'Aubusson : absence de passages piétons pour rejoindre le côté sécurisé à l'intersection avec la route de Felletin et la Grande Rue. • Route de la Bourboule: intersection avec la route de Magnat. • Place du Monument aux morts <p><u>Mettre à la norme 1m40 le cheminement piéton existant:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Route d'Aubusson a minima à l'intersection de la route de Felletin et la Grande rue. • Grande rue : de l'école maternelle à la Place du Monument aux mort. <p><u>Traiter une interruption du cheminement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Grande rue <ul style="list-style-type: none"> ▪ De l'intersection route d'Aubusson à l'intersection avec la Place Boucaret. ▪ Goulot d'étranglement en contrebas de la Place du Monument aux morts. ▪ Virage rue des pavés. • Route de la Bourboule : de l'intersection avec la route de Magnat au Petit casino. <p><u>Obstacles :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Route d'Aubusson : borne routière, escaliers. • Grande rue : marches, poteaux électriques devant école. <p><u>Offrir une surlargeur de trottoirs (1,8m) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Grande rue : Devant l'école maternelle. • Grande rue et route de la Bourboule: de l'école maternelle au collège sur un côté de la chaussée.

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

Enjeux	Lieux concernés
Pacification et cohabitation des modes de déplacement	<p><u>Revoir la réglementation des zones 30 :</u> Ensemble de la voirie à 30km/h et les rues adjacentes à mettre aux normes (signaler les entrées et sorties de zone, les double sens cyclable et les panonceaux « RAPPEL » au sein des zones).</p> <p><u>Aménager pour matérialiser des limites de vitesses:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Route de la Bourboule surtout devant le collège.• Grande rue : de l'école maternelle à Place du monument.
Formaliser et organiser le stationnement	<p><u>Revoir le nombre et/ou la position des emplacements :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Grande rue : de la place du monument à la rue des Pavés, devant l'école maternelle
Soigner les espaces de vie sociale	<p><u>Revoir la répartition de l'espace en faveur de la vie sociale et des modes actifs:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Place du Monument aux morts.
Faire adopter des comportements pro-mobilité active	<p><u>Faire respecter l'interdiction de stationnement sur trottoir:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Grande Rue : tout stationnement illégal hors emplacement sur trottoir.

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

Enjeux	Lieux concernés
Penser services et intermodalité	<ul style="list-style-type: none">• Créer une aire de covoiturage et d'autostop en réutilisant des parkings existants.
Créer du stationnement vélo	<p><u>Espace public:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Stade.• Gymnase.• Bibliothèque (place Georges Hubert).• Grande Rue devant commerces.• Mairie.• Tours de Crocq.• Maison de santé. <p><u>Espace privé :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Employeurs (gendarmerie, caserne, ETS Fournaud, Chapal, centre d'exploitation départemental).• Habitat collectif privé ou public.• Habitat ancien centre-ville.

PROPOSITION D' ACTIONS



LA BOÎTE À OUTILS DU SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES



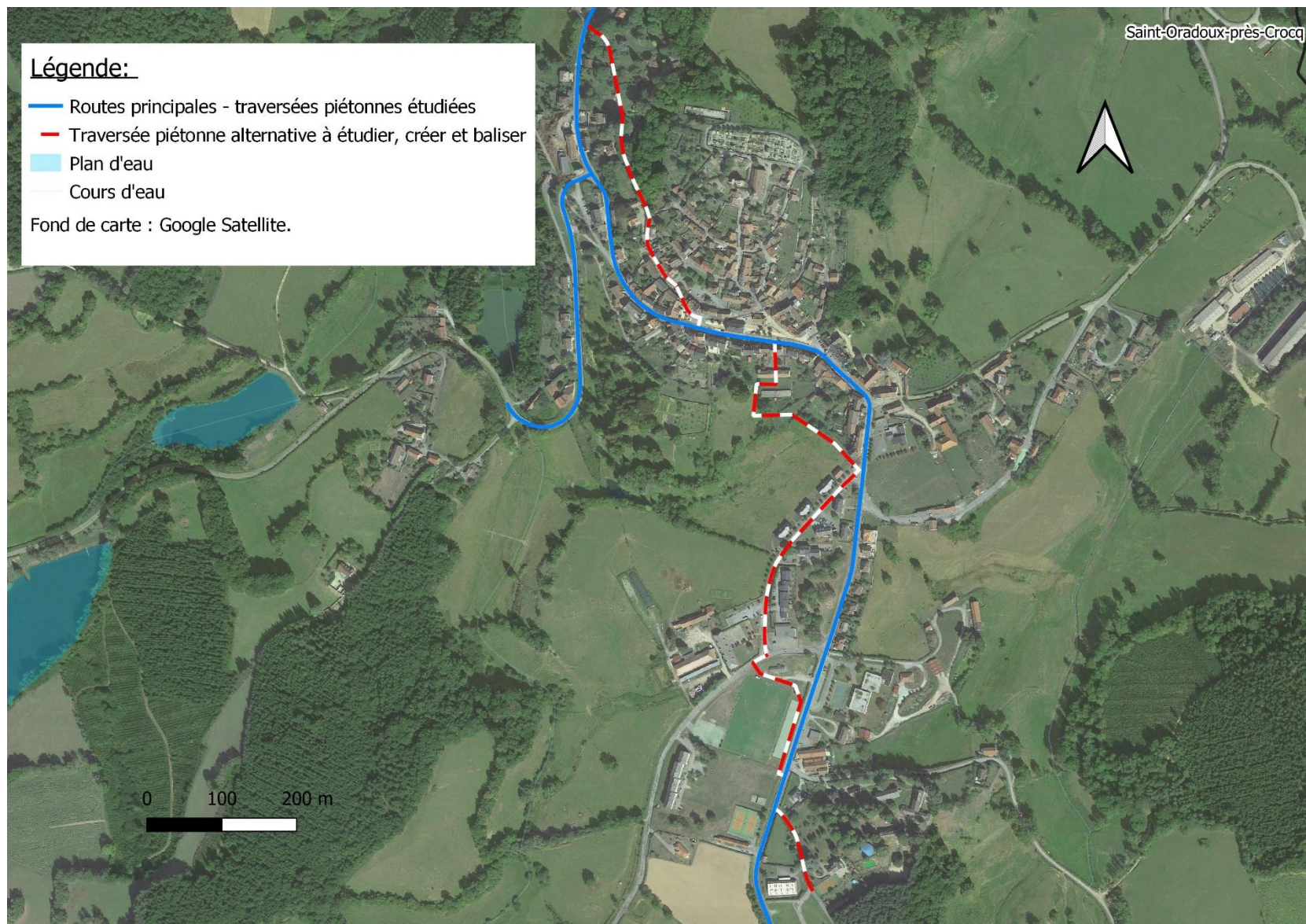
Avant de continuer votre lecture il est indispensable de lire le document « *La boîte à outils du Schéma directeur des mobilités actives* » dont la première page est en image à gauche. Les pages qui concernent la commune ont été mentionnées ci-dessous pour vous éviter de tout lire.

- Le Plan de stationnement.
- L'Urbanisme tactique ou les aménagements temporaires.
- Les Zones 30.
- Les Arceaux Vélo.
- Les Abris Vélo.
- Le Trottoir (ou le cheminement piéton).
- Le Traitement d'une traversée piétonne.
- Les Chicanes.
- Rétrécir la chaussée.

STATIONNEMENT VÉLO À CRÉER



CHEMINEMENTS PIÉTONS – VUE GLOBALE



CHEMINEMENTS PIÉTONS – ROUTE D'AUBUSSON / GRANDE RUE



Propositions de solutions :

- Baliser l'entrée chemin piéton et matérialiser l'entrée sur la chaussée avec un passage piéton en guise de traversée suggérer et un totem.
- Reculer le passage piéton pour éviter l'escalier sur le trottoir du garage Renault
- Supprimer l'ancienne borne départementale ou la décaler pour ne pas qu'elle soit un obstacle aux piétons.
- Étudier l'élargissement du trottoir côté pair de la Grande rue entre l'intersection avec la route de Felletin et la place Boucaret. La chaussée peut y être réduite à 5,5m.

Temporalité: à étudier d'ici la prochaine réfection de la voirie ou des trottoirs.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Agence d'Attractivité et d'Aménagement de la Creuse, Commune de Crocq et Département de la Creuse.
- Aménagement : Commune de La Crocq et Département de la Creuse.
- Autorisation (Route à Grande Circulation) : Préfecture de la Creuse.

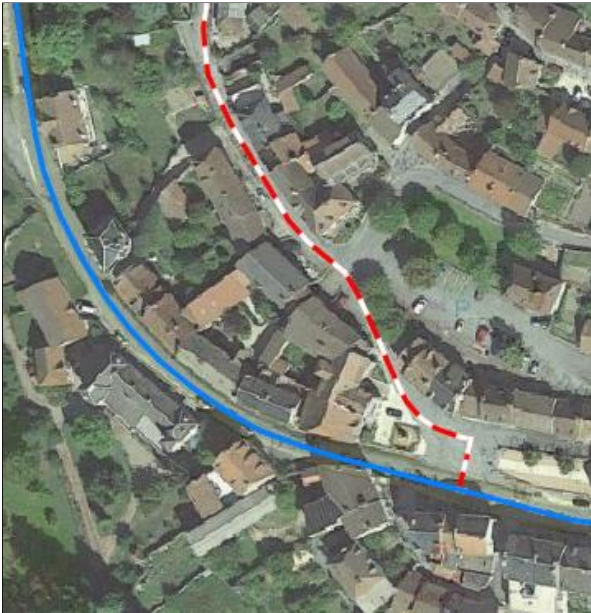
Possibilité d'intervention technique :
Intervention moyennement complexe.

Coût de l'intervention : modéré .

Impact attendu :

- Des déplacements à pied plus sécurisés le long de l'itinéraire.
- Une réduction de la vitesse grâce à une chaussée plus resserrée.

CHEMINEMENTS PIÉTONS – GRANDE RUE / PLACE DU MONUMENT



Propositions de solutions :

- Étudier la création d'un trottoir côté impair de la Grande rue entre l'intersection avec la place Boucaret et le 67 de la Grande rue. La chaussée peut y être réduite à 5,5m.
- Délimiter un cheminement piéton toujours du côté impair de la Grande rue entre le 63 et le 57 en implantant des séparateurs physiques sur la chaussée (potelets, barrière de villes, pots de fleurs) sauf aux croisement des rues. Décaler la chaussée au Nord en empiétant sur la place du monument au mort pour garantir une largeur de 5,5m au minimum. .
- Etudier le partage de l'espace restant de la place du monument aux morts à l'écart de la D996 pour envisager de l'aménagement ou du mobilier urbain pour les piétons, pour de l'embellissement ou pour favoriser la vie sociale (ex: bancs).

Temporalité: à étudier d'ici la prochaine réfection de la voirie ou des trottoirs.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Agence d'Attractivité et d'Aménagement de la Creuse, Commune de Crocq et Département de la Creuse.
- Aménagement : Commune de La Crocq et Département de la Creuse.
- Autorisation (Route à Grande Circulation) : Préfecture de la Creuse.

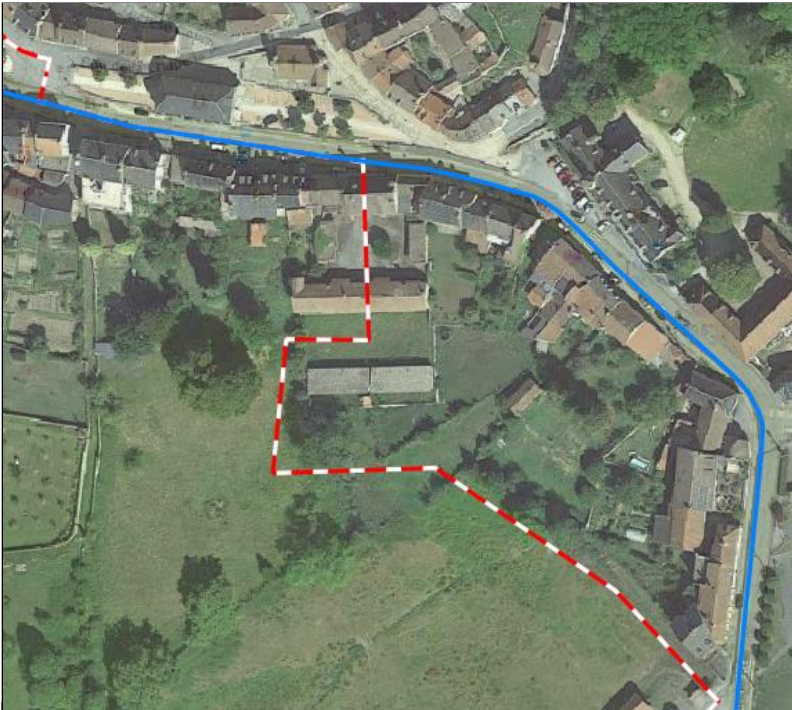
Possibilité d'intervention technique : Intervention moyennement complexe.

Coût de l'intervention : modéré .

Impact attendu :

- Des déplacements à pied plus sécurisés le long du tronçon.
- Une réduction de la vitesse grâce à une chaussée plus resserrée.

CHEMINEMENTS PIÉTONS – GRANDE RUE



Propositions de solutions :

- Décaler le stationnement sur la chaussée ou le supprimer entre le 39 et le 57 sur le trottoir côté impair de la Grande rue pour laisser au moins 1,4m de largeurs. Même si du stationnement est conservé il faudra le limiter à un, deux ou trois emplacements et les passer en arrêt minute pour éviter une chicane trop longue. Le trottoir du côté du mur de soutènement peut également être supprimé entre le 39 et le 57 pour gagner de l'espace (attention néanmoins à la sortie d'escalier en face du 49 et du 39).
- Approfondir avec une étude dédiée le tronçon du 39 au 33 pour estimer s'il est possible de supprimer le trottoir du mur de soutènement et agrandir le trottoir côté impair (auquel cas le stationnement devant la 31 et le 33 est à supprimer et celui du 23 et du 21 à décaler sur la chaussée).
- Baliser le chemin alternatif par le 39 (tracé rouge tiret blanc) lorsque la traversée sera livrée.

Temporalité: à étudier d'ici la prochaine réfection de la voirie ou des trottoirs.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Agence d'Attractivité et d'Aménagement de la Creuse, Commune de Crocq et Département de la Creuse.
- Aménagement : Commune de La Crocq et Département de la Creuse.
- Autorisation (Route à Grande Circulation) : Préfecture de la Creuse.

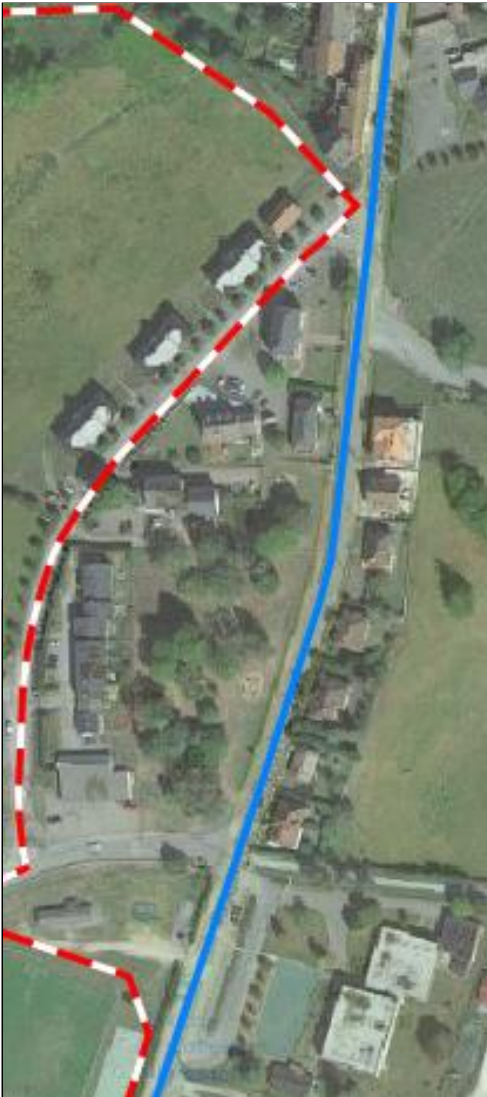
Possibilité d'intervention technique : Intervention simple pour le stationnement et très complexe pour reste.

Coût de l'intervention : très élevé si réfection sinon faible.

Impact attendu :

- Des déplacements à pied plus sécurisés le long du tronçon et une réduction de la vitesse grâce à un effet de chicane.

CHEMINEMENTS PIÉTONS – GRANDE RUE, ROUTE DE LA BOURBOULE



Propositions de solutions :

- Expérimenter une avancée sur la chaussée en face de la sortie de l'école maternelle (mise en chicane) pour dégager un SAS pour les piétons et lever les obstacles de circulation piétonne à cet endroit
- En médiation avec la gendarmerie nationale et les parents d'élèves, rappeler l'interdiction de stationnement sur trottoir, notamment en face de l'école maternelle.
- Rectifier la courbe de giration vers la route de Magnat pour inviter à un tournant plus ralenti et rapprocher le passage piéton.
- En face du 15 route de la Bourboule (en face de l'intersection avec la route de Magnat), élargir le trottoir pour garantir une continuité de largeur à 1,4m avec une emprise sur la chaussée.
- Baliser l'itinéraire piéton alternatif depuis le collège, l'école maternelle et l'école primaire.
- Mise en place d'un dispositif de modération de la vitesse pour créer un ralentissement à l'approche du collège (un feu récompense avait été évoqué).

Temporalité: à étudier d'ici la prochaine réfection de la voirie ou des trottoirs.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Agence d'Attractivité et d'Aménagement de la Creuse, Commune de Crocq et Département de la Creuse.
- Aménagement : Commune de La Crocq et Département de la Creuse.
- Autorisation (Route à Grande Circulation) : Préfecture de la Creuse.

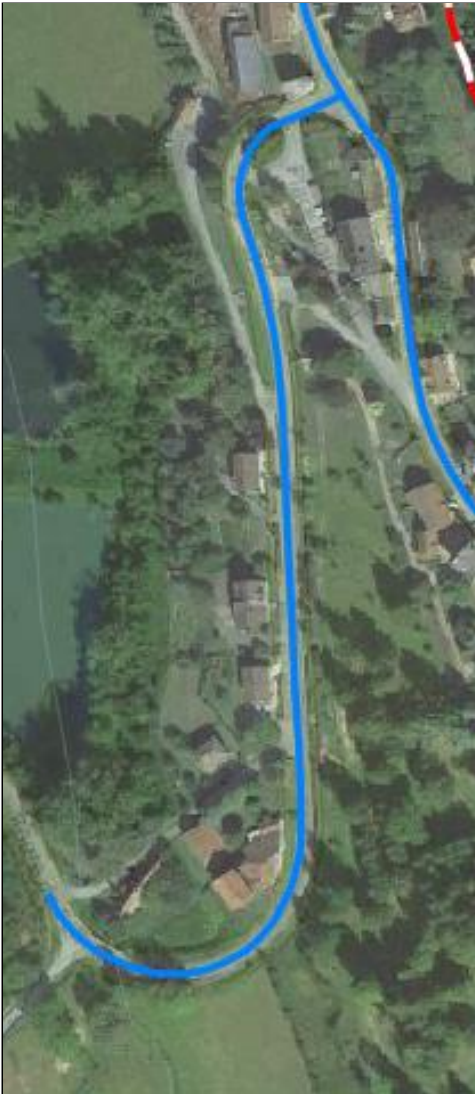
Possibilité d'intervention technique : Intervention moyennement complexe dans l'ensemble.

Coût de l'intervention : modéré.

Impact attendu :

- Des déplacements à pied plus sécurisés le long du tronçon.

CHEMINEMENTS PIÉTONS – ROUTE DE FELLETIN



Propositions de solutions :

- Créer un passage piéton en face de l'escalier de raccourcis vers le point de tri.
- [facultatif car enjeux faibles] Créer une traversée piétonne sécurisée entre la rue des Anciennes Tanneries et le chemin des Gravelles.

Temporalité: à étudier d'ici la prochaine réfection de la voirie ou des trottoirs.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Agence d'Attractivité et d'Aménagement de la Creuse, Commune de Crocq et Département de la Creuse.
- Aménagement : Commune de La Crocq et Département de la Creuse.

Possibilité d'intervention technique : Intervention simple (plus complexe pour l'action facultative).

Coût de l'intervention : faible (plus élevé pour l'action facultative).

Impact attendu :

- Des déplacements à pied plus sécurisés le long du tronçon.