

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

## Schéma Directeur des Mobilités Actives

Focus  
Faux-la-  
Montagne

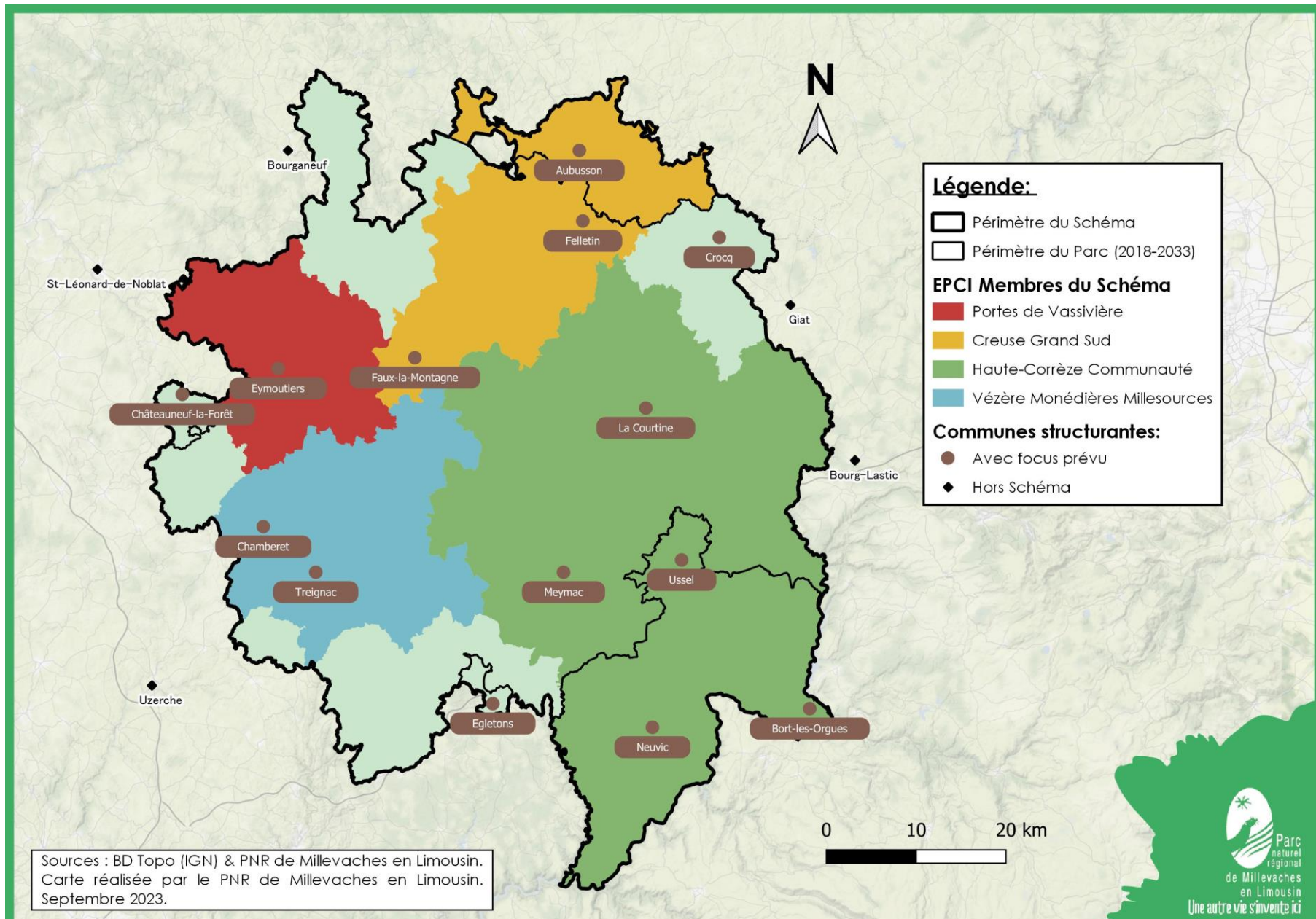


Une autre vie s'invente ici

# LE SCHÉMA ET SES ENJEUX



# PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



Sources : BD Topo (IGN) & PNR de Millevalles en Limousin.  
Carte réalisée par le PNR de Millevalles en Limousin.  
Septembre 2023.

# 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).

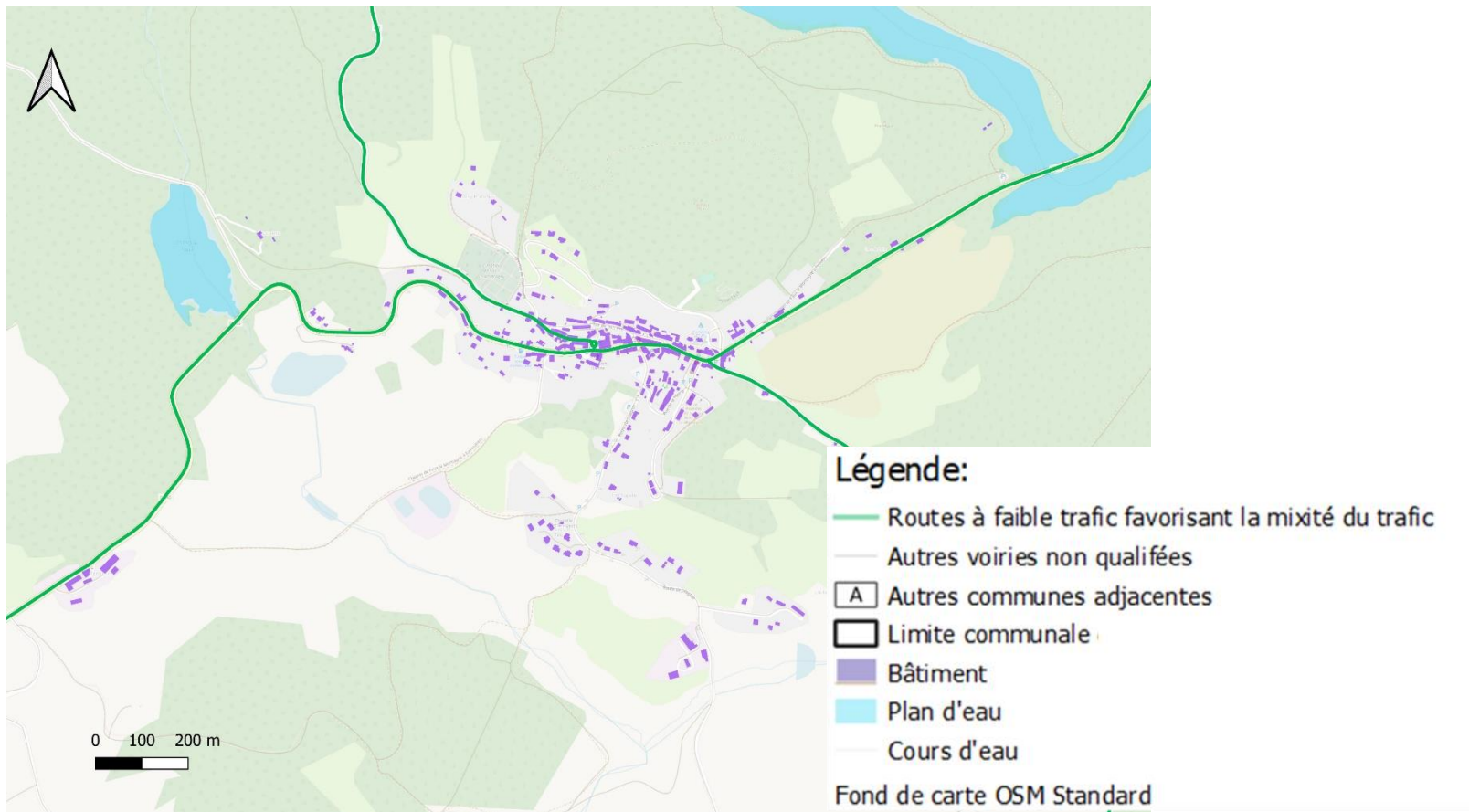
# FAUX



# 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

## Objectifs :



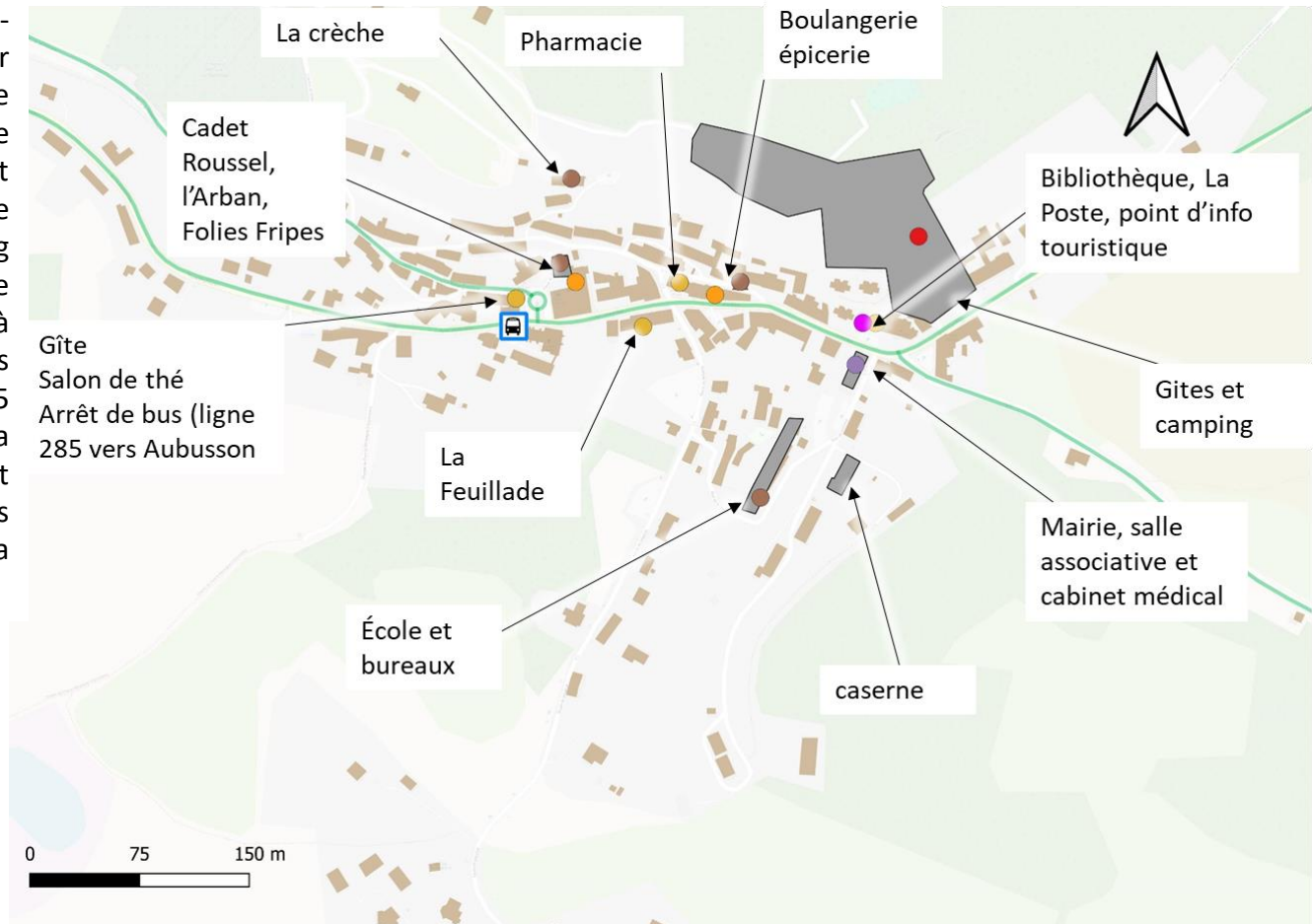
*Vérifier les données*



*Comment cela se passe aujourd'hui ? Est-ce prioritaire?*

# LIEUX DE DÉPLACEMENT CENTRE-BOURG

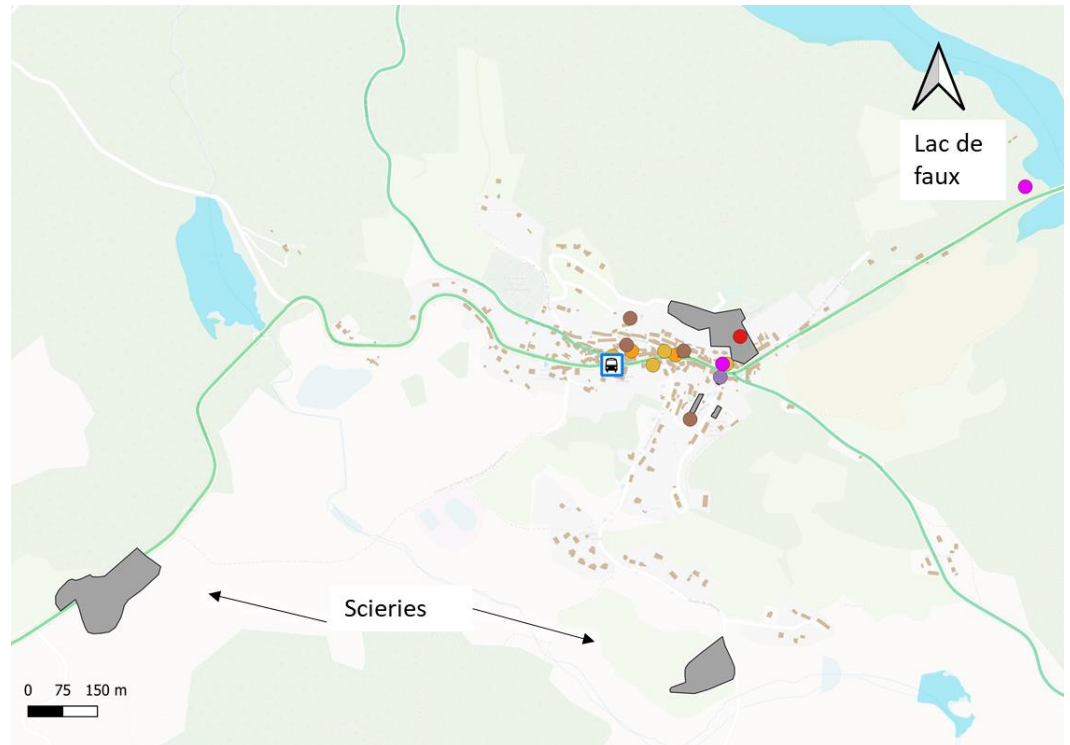
Le bourg de Faux-la-Montagne regroupe sur un espace réduit une diversité importante de services, commerces et employeurs. Cette densité fait du bourg centre une commune propice pour la marche à pied. 182 personnes résident à moins de 15 minutes à pied de la pharmacie soit quasiment la moitié des habitants de la commune



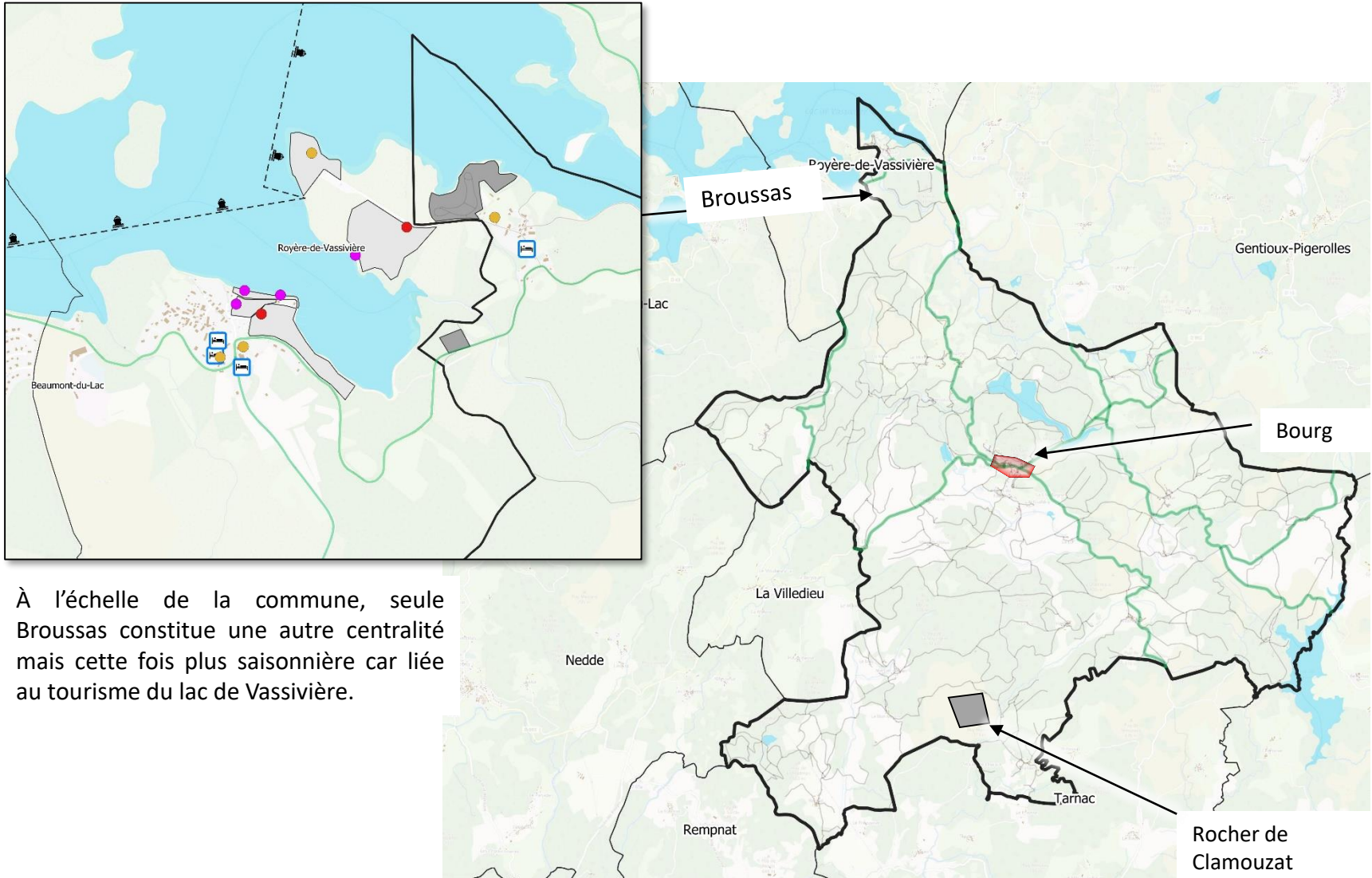


# LIEUX DE DÉPLACEMENT BOURG ÉTENDU

Deux employeurs sont un peu plus excentrés mais relativement facilement atteignables à pied ou en vélo.

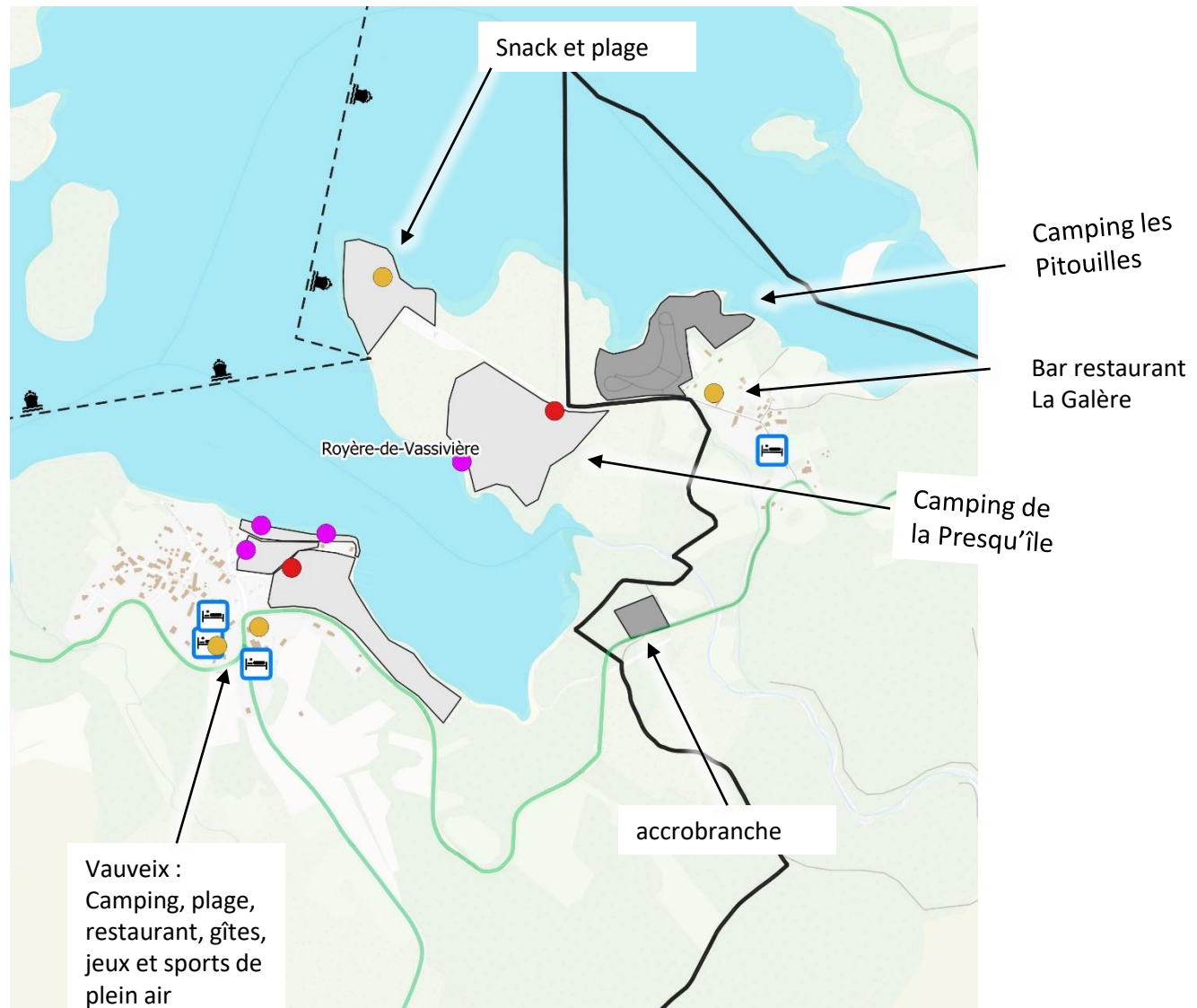


# BROUSSAS ET LE BON MARTIN



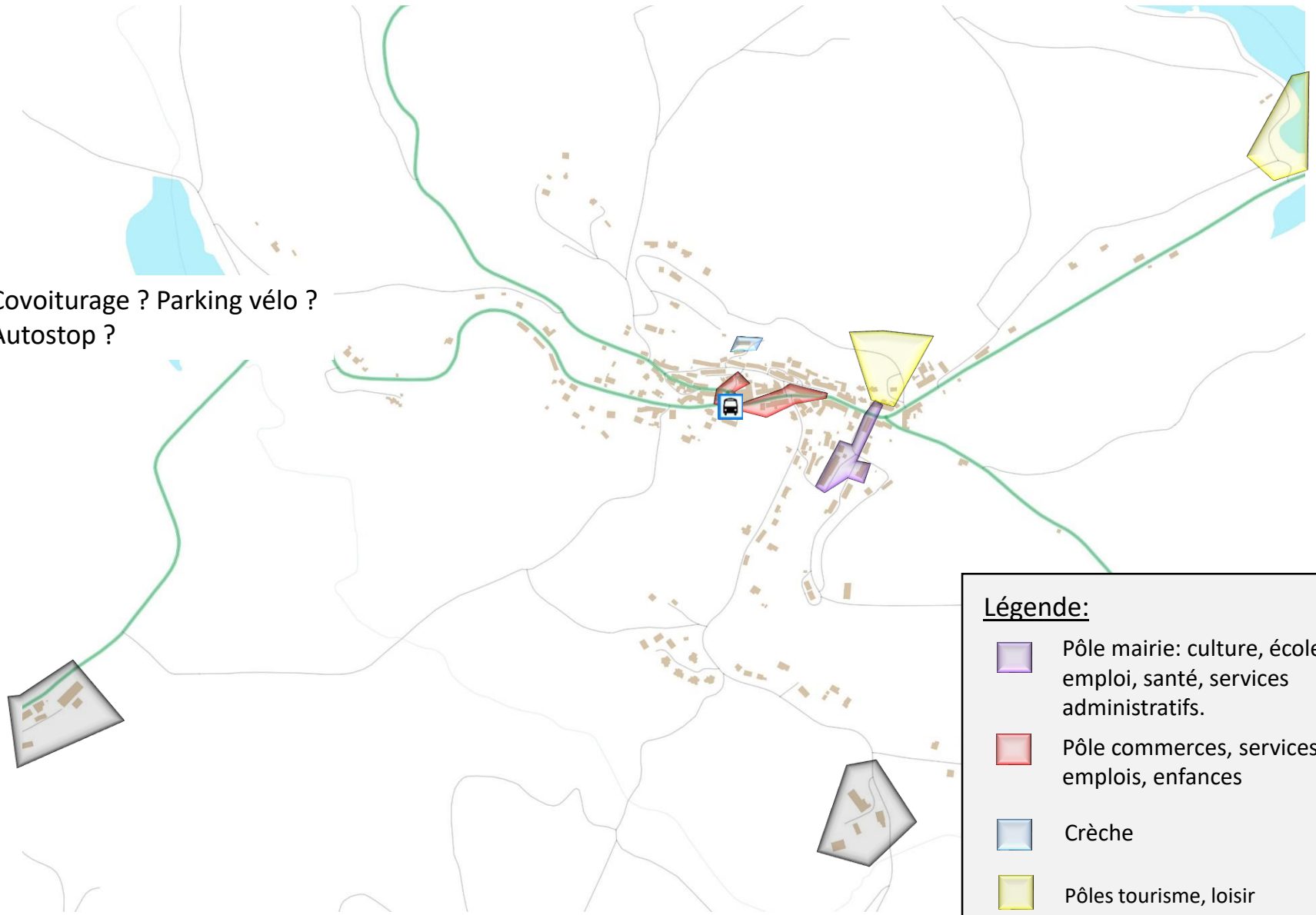
À l'échelle de la commune, seule Broussas constitue une autre centralité mais cette fois plus saisonnière car liée au tourisme du lac de Vassivière.

# BROUSSAS








# SYNTHÈSE BOURG

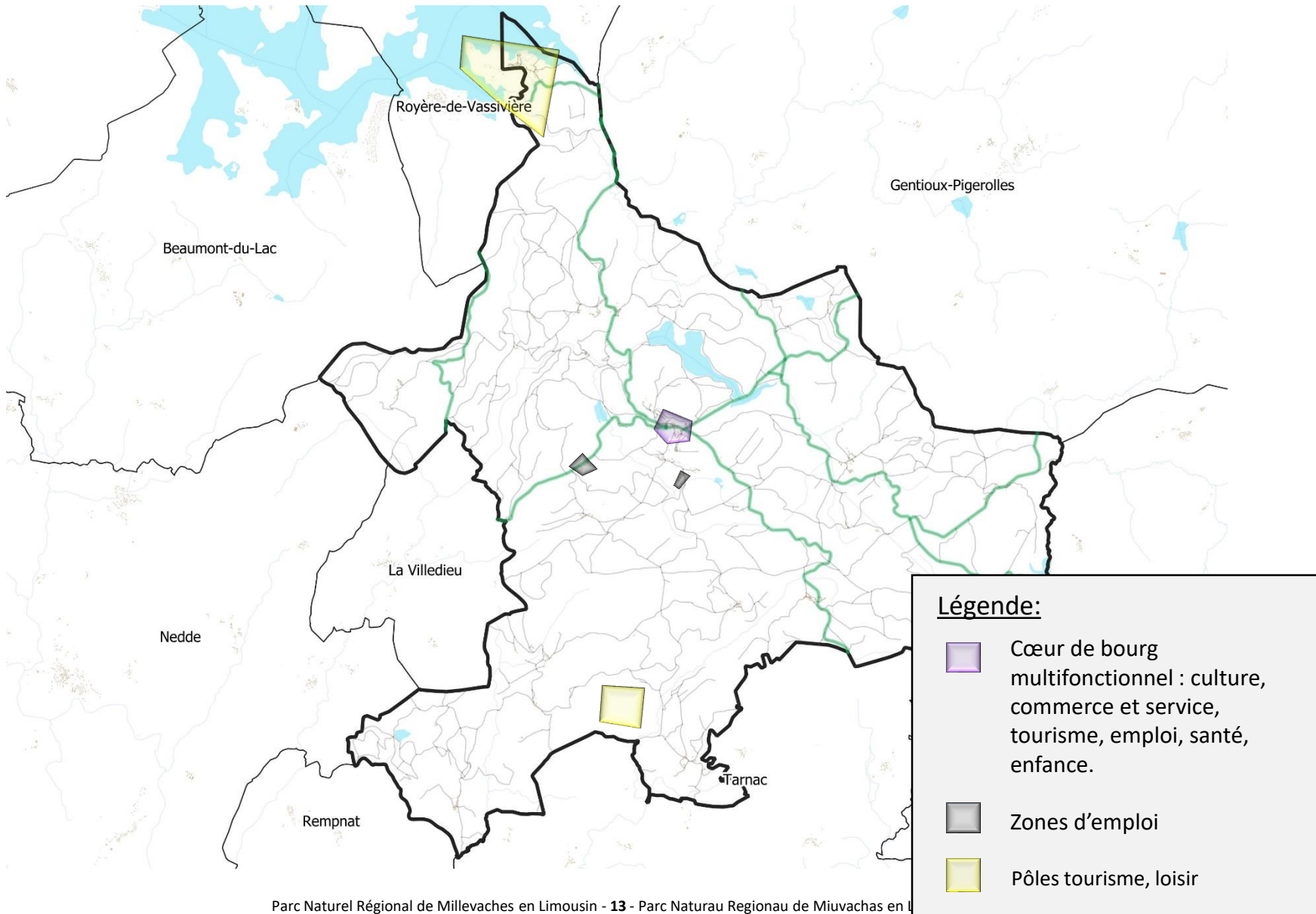
Covoiturage ? Parking vélo ?  
Autostop ?



## Légende:

-  Pôle mairie: culture, écoles,, emploi, santé, services administratifs.
-  Pôle commerces, services, emplois, enfances
-  Crèche
-  Pôles tourisme, loisir
-  Zones d'emploi

# SYNTHÈSE COMMUNE

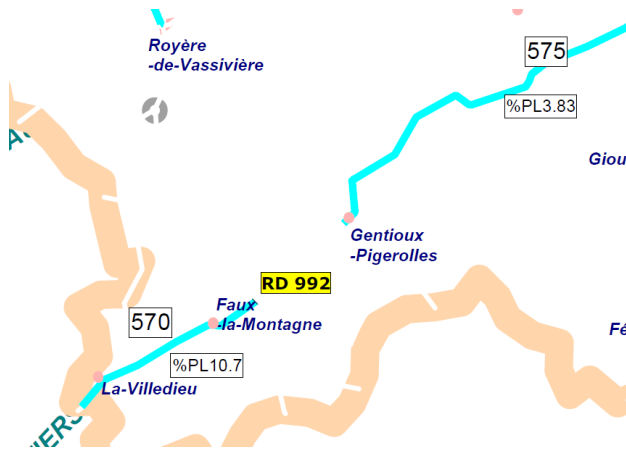


# DÉPLACEMENTS À VÉLO

# QUELS AMÉNAGEMENTS VÉLO ? (1/2)

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

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



Extrait du rapport de comptage 2021 du département de la Creuse. On peut y lire le nombre de véhicules par jour en moyenne et le pourcentage de poids lourds parmi l'ensemble de ces véhicules.

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

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable	Piste cyclable	
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste ou bande cyclable		
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	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

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

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

## QUELS AMÉNAGEMENTS VÉLO ? (2/2)






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

Tableau du Ministère chargé des transports synthétisant les conditions d'une mixité du trafic pour du réseau cyclable secondaire (absence de voie 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 **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 pour les routes les plus droites).

La voirie **bleue** est La Véloroute du Quercy ou V87 qui relie Montluçon (Allier) à Montech (Tarn et Garonne). Cette véloroute a déjà été balisée par le Conseil Départemental de la Creuse. À proximité, elle relie Faux-la-Montagne à Peyrelevade et Royère-de-Vassivière. Elle emprunte des routes théoriquement à faible trafic (aucun comptage n'y existe) et peut-être au dessus des 80 km/h en vitesse réelle puisque la limite sur route départementale en Creuse est à 90 km/h. En aucun cas cette véloroute ne signifie que des aménagements dédiés existent (ex : piste cyclable) mais plutôt qu'il s'agit d'un itinéraire sûr à suivre pour les cyclotouristes.

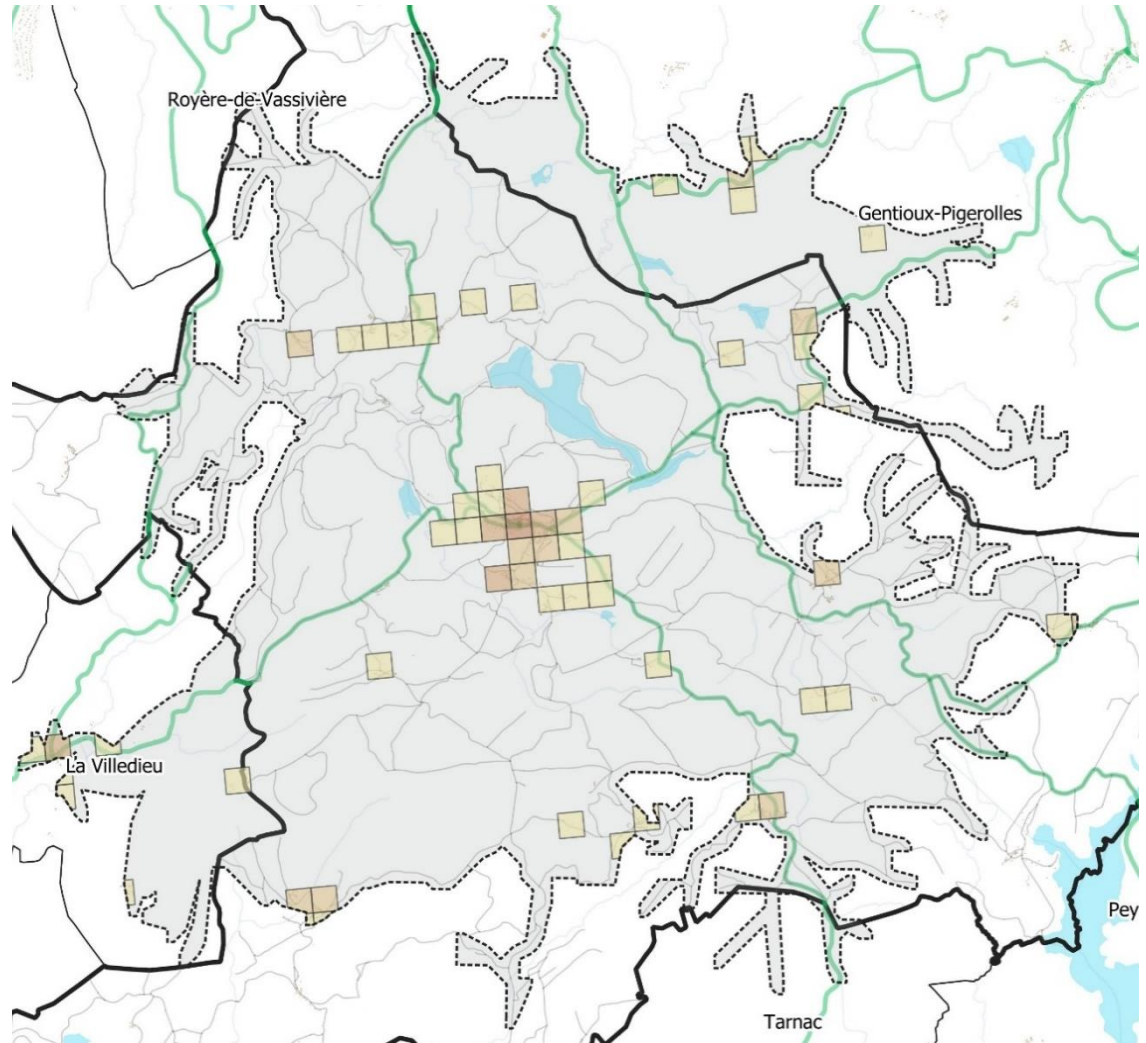


# DÉPLACEMENTS À VÉLO

Sur cette carte, l'isochrone (tâche en gris 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, 356 habitants qui vivent à 15 minutes de vélo du centre-bourg. Au sein de ce périmètre, aucun village de Faux n'est confronté à un itinéraire considéré comme dangereux au regard du volume de trafic existant.

L'entièreté de la commune de Faux est donc praticable à vélo sans besoin aménagement dédié conformément aux recommandations du Cerema. Il n'y a donc pas matière à justifier de l'aménagement cyclable dédié dans la commune. Néanmoins, un comptage de vitesse sur les axes les plus fluides permettrait de renseigner la dangerosité en la matière.



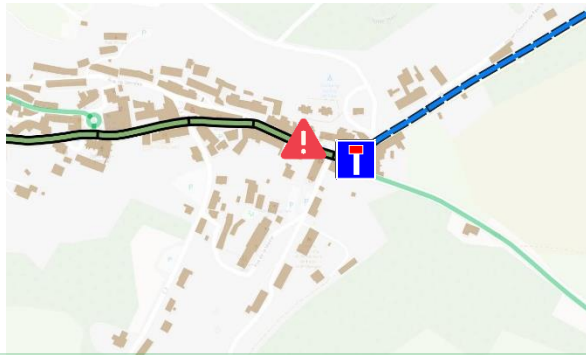
# DÉPLACEMENTS À PIED


# DÉPLACEMENT À PIED ROUTE DE GENTIOUX ET PEYRELEVADE (1/2)


Le cheminement piéton sur la Grande rue débute seulement à l'intersection de la D992 et de la D3. Les habitations le long de la D992 dispose d'un bas côté sans délimitation physique particulière. Le passage devant l'ancien hôtel bouteille, lui, ne dispose plus de bande de rives. La place devant le carrefour routier à l'intersection de la D992 et de la D3 permet également d'abriter les piétons du bord de la chaussée mais sans délimitation physique particulière. C'est par cette place que l'on accède à la bibliothèque, la mairie, l'école et aux bureaux partagés. Limitée en théorie à 30 km/h, l'entrée de bourg ne dispose d'aucun dispositif de modération de la vitesse pour permettre de sécuriser la traversée.



*Passage piéton effacé entre école et bibliothèque. Absence de visibilité des personnes qui traversent depuis la mairie + vitesse = dangereux.*



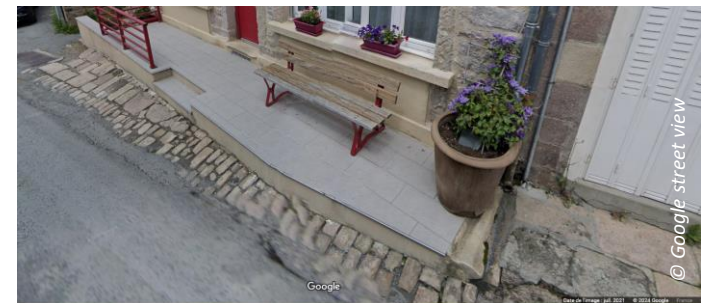
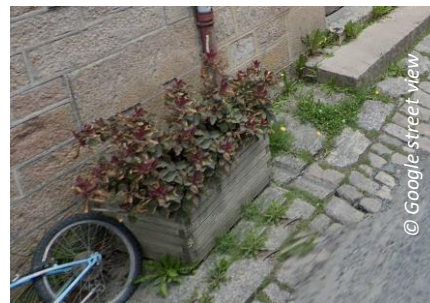
 Ce panneau indique la fin du cheminement piéton sur l'axe analysé.

 Ce panneau indique la position de l'anomalie relevée.

# DÉPLACEMENT À PIED ROUTE DE GENTIOUX ET PEYRELEVADE (1/2)

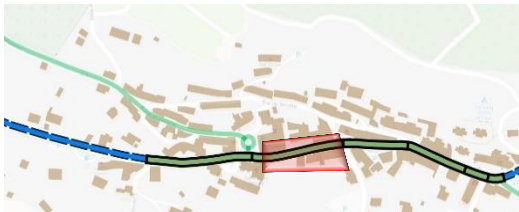


La traversée vers le centre-bourg (encadré en rouge sur la carte) se fait par la suite via un cheminement partagé entre un caniveau, des pots de fleurs, du stationnement, des paliers de maison et des marches trottoirs... sur une route de transit (à 30 km/h). Le cheminement est inutilisable en l'état. Les trottoirs sont privés ce qui empêche toute intervention sur leur emprise.



Point de pause PMR

# DÉPLACEMENT À PIED CROISEMENT GRANDE RUE ROUTE DE LA JALAGNAT



Au croisement de la route de Jalagnat (encadré rouge), en face de la pharmacie, les trottoirs pavés sont toujours presque inutilisables. La plupart des bords de chaussée sont de niveau avec la route. L'intersection se pratique comme une zone de rencontre de niveau mais n'offre pas de sécurité aux piétons. Une chicane en face de l'Auberge de la Feuillade formée de stationnement permanent et d'une terrasse permet de faire ralentir les véhicules et de tenir la zone 30. Les cheminements piétons existants rencontrent les mêmes problèmes (discontinuité de niveau, de largeurs, interruption, revêtement irrégulier, confusion avec les caniveaux)



*Absence de passage piéton, pas de possibilité de traverser en sécurité depuis le parking du marché.*



*Une chicane formée de stationnement et d'une terrasse de café restaurant.*

# DÉPLACEMENT À PIED PLACE DE LA FONTAINE, ROUTE D'EYMOUTIERS

Arrivé place de la Fontaine, on retrouve une place routière avec un maigre usage commercial par le salon de thé - épicerie. Cette place de centre-bourg est surdimensionnée pour la circulation des véhicules et devraient faire l'objet d'occupation avec du mobilier urbain. Le cheminement piéton disparaît route d'Eymoutiers, se confondant avec le stationnement et les caniveaux. Il n'y a pas le choix que de marcher sur la route.

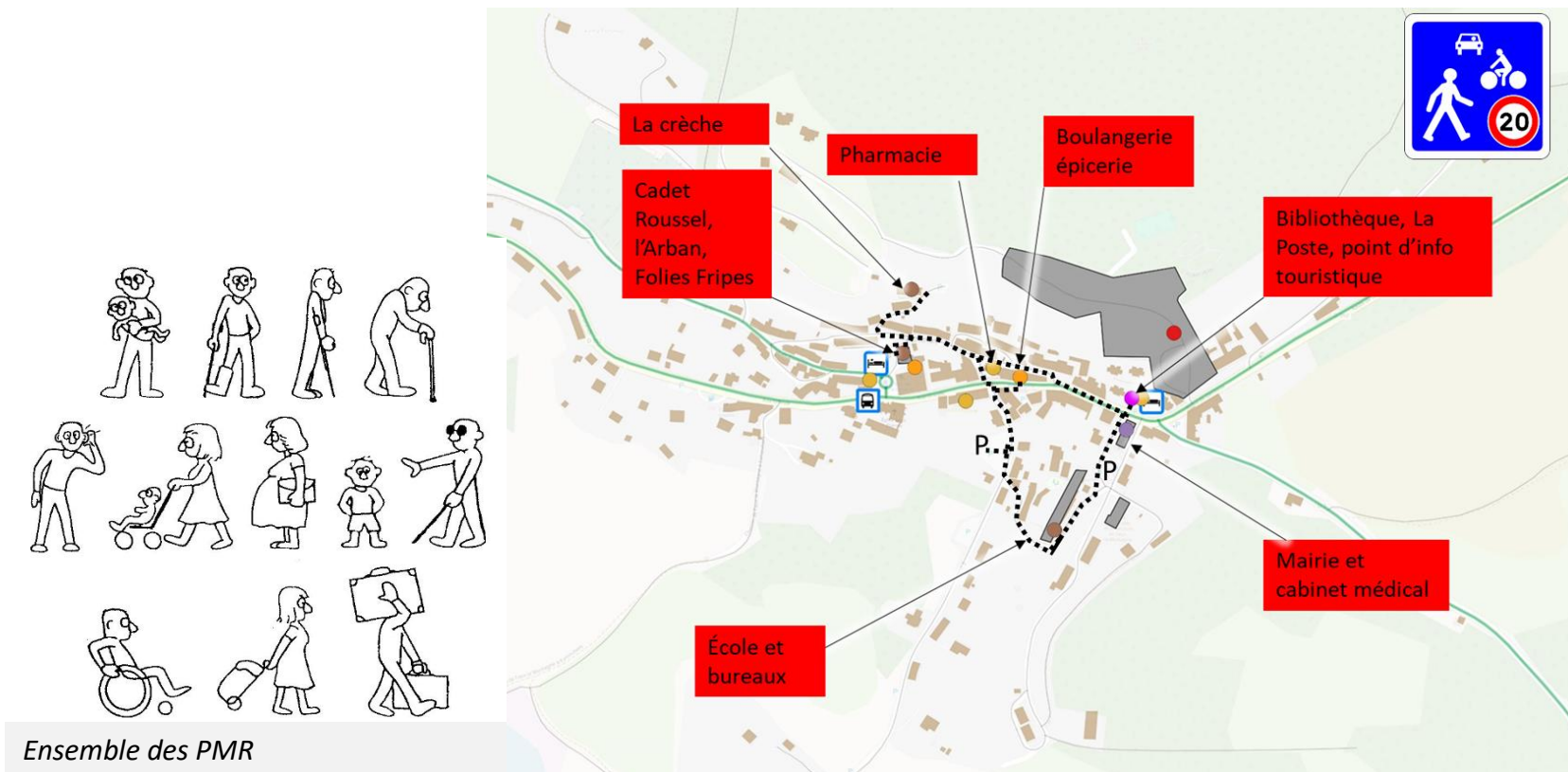


*Place sans espace délimité qui remplit en l'état une fonction de rond-point.*



# PROPOSITION DE CHEMINEMENT PMR EN ZONE DE RENCONTRE

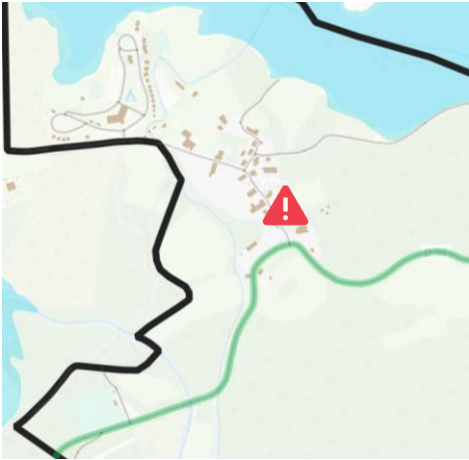
Proposer à la réunion publique, le maillage piéton parallèle ci-dessus au normes PMR en zone de rencontre (panneau en haut à droite de la carte) n'a pas forcément répondu aux enjeux soulevés par les habitantes et habitants. Après trois réunions publiques sur le sujet, les Falloises et Fallois ont préféré opter pour une piétonisation partielle de la place de la Fontaine et pour une sécurisation du cheminement sur un côté de la D992 (Grande rue) à l'aide d'une bande piétonne sécurisée et de niveau. Le projet suppose de revoir totalement les places de stationnement (35 places théoriques supprimées qui nécessitent la création d'un nouveau parking), de déterminer la propriété publique ou privée de chaque trottoir, de déterminer le domaine de chaque tronçon de route et de dessiner des plans précis des aménagements en respectant les obligations en matière de patrimoine historique et de largeur de bande roulante.



Ensemble des PMR



# DÉPLACEMENT À PIED BROUSSAS



Sur le secteur de Broussas, au bord du Lac de Vassivière, le village en impasse est sujet à des problèmes de circulation en saison. Les piétons en subissent aussi les conséquences car une partie de la voirie principale est sans chemin protégé. Malheureusement aucune marge de manœuvre n'est possible dans cette impasse où déjà deux véhicules légers ont du mal à se croiser. Le seul parking au bout de l'impasse doit pouvoir rester accessible.

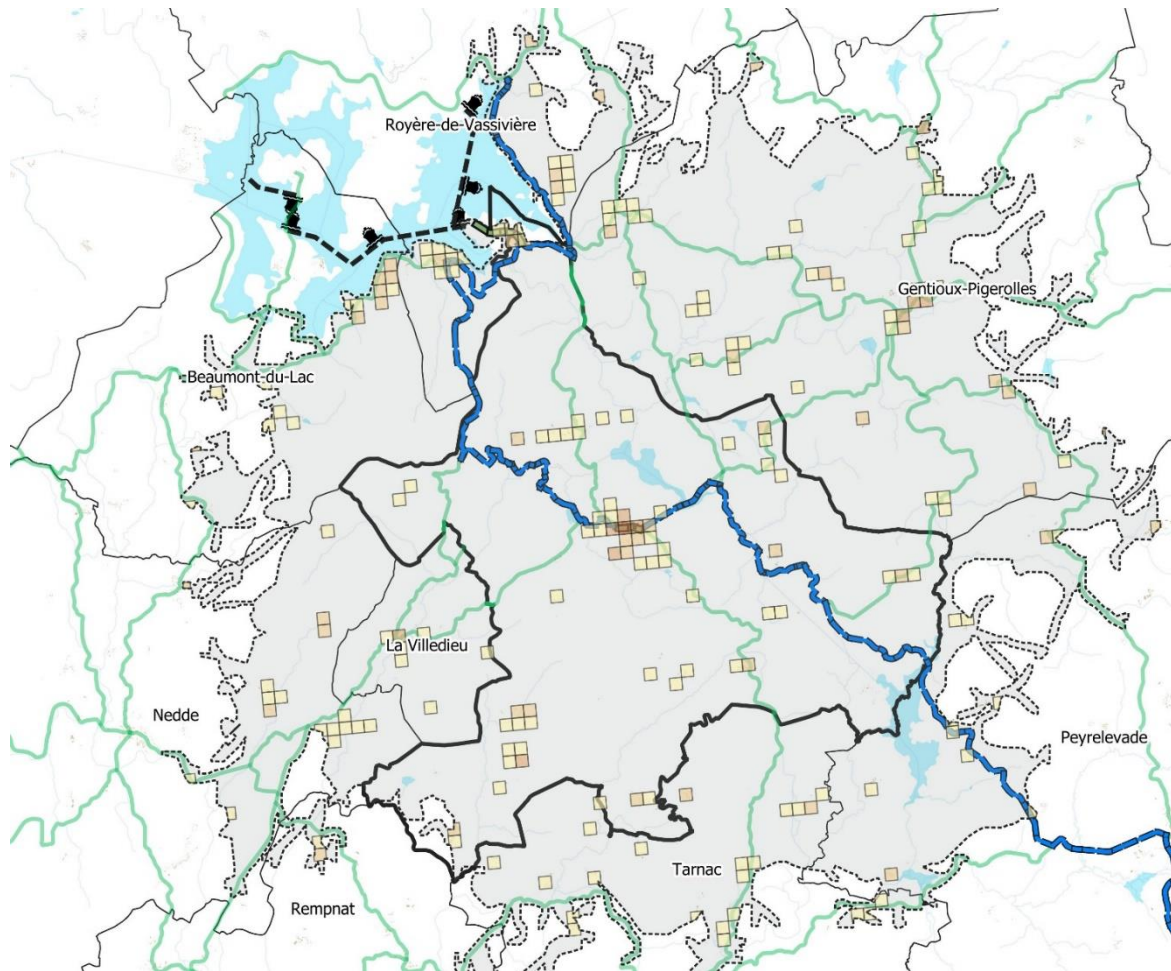


Faible largeur et stationnement gênant. Une cohabitation compliquée ?

# AUTOUR DE FAUX



# 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, 1064 personnes. Ces habitants sont à maximum 30 minutes de VAE du bourg de Faux. Au sein de ce périmètre, aucun village de Faux n'est confronté à un itinéraire considéré comme dangereux au regard du volume de trafic existant.

L'entièreté de la commune de Faux et des communes alentours sont donc praticables à vélo sans besoin aménagement dédié conformément aux recommandations du Cerema. Il n'y a donc pas matière à justifier de l'aménagement cyclable dédié dans la commune. Néanmoins, un comptage de vitesse sur les axes les plus fluides permettrait de renseigner la dangerosité en la matière.


# EMPLOI : FLUX DE TRAVAILLEURS AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Flux domicile travail entrant dans la commune (159)

Faux-la-Monta...	23077	Faux-la-Monta...	83,0230921575193
Eymoutiers	23077	Faux-la-Monta...	15,3966685028556
Gentioux-Piger...	23077	Faux-la-Monta...	15,0578758372033
Royère-de-Vass...	23077	Faux-la-Monta...	10

Flux domicile travail sortant de la commune (174)

Faux-la-Monta...	23077	Faux-la-Monta...	83,0230921575193
Faux-la-Monta...	23030	Bourganeuf	20,1189272905892
Faux-la-Monta...	23165	Royère-de-Vass...	17,1945654412155
Faux-la-Monta...	19164	Peyrelevade	11,7316868598209

 **L'enjeu emploi est globalement trop faible** avec les communes voisines pour justifier d'un aménagement cyclable. En revanche, **l'enjeu emploi est fort sur la commune** avec presque la moitié de la population active de Faux travaillant sur la commune.

# ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux touristiques loisirs
<b>Faux</b> Broussas <b>Royère</b> Vauveix Lachaud <b>Beaumont du lac</b> Nergout	Via RD34 8- <b>9km</b> Liaison via V87	voie à faible trafic balisée (v87) Trafic en été au niveau du lac ?	Moyen. flux domicile travail probablement important en saison	Forte Liaison vers la V87 + présence d'équipements loisirs baignade
<b>Gentioux – Pigerolles</b> Gentioux	<b>7km</b>	voie à faible trafic	Faible Distance acceptable mais flux trop faible	Moyen Connexion de deux communes touristiques.
<b>Peyrelevade</b>	<b>14km</b>	voie à faible trafic balisée (V87)	Faible Trop loin	Moyen Liaison de deux communes touristiques + V87

# ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux touristiques loisirs
<b>Tarnac</b>	11-12km	Voie à faible trafic	Faible Trop loin	Moyen Liaison de communes touristiques
<b>La Villedieu</b>	5 km	Voie à faible trafic	Faible Trop peu de trafic	Faible?
<b>Nedde Rempnat</b>	10km+	Voie à faible trafic	Faible Trop loin et trop peu de trafic	Moyen Liaison itinéraire Eymoutiers-Rempnat (Haute-Vienne) + cité de l'insecte

# CONCLUSION



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

Enjeux	Lieux concernés
<p><b>« Faire commune » à pied en garantissant des itinéraires sécurisés pour se rendre de part et d'autre de la commune</b></p>	<p><u>Créer un cheminement piéton :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Relier les habitats en fin d'agglomération route d'Eymoutiers et sur la D992 en direction de Gentioux-Pigerolles.</li> </ul> <p><u>Améliorer une traversée piétonne :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Passage piéton entre la mairie et la bibliothèque à rematérialiser</li> <li>• Créer un passage piéton d'accès à la pharmacie depuis la route de la Jalagnat</li> </ul> <p><u>Garantir une continuité de cheminement piéton (largeur 1m40) au norme PMR :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ensemble de la Grande rue</li> </ul>
<p><b>Pacification et cohabitation des modes de déplacement</b></p>	<p><u>Aménager pour matérialiser des limites de vitesses:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grande rue : entrée de bourg depuis la D992 et la D3.</li> </ul>
<p><b>Formaliser et organiser le stationnement</b></p>	<p><u>Revoir le nombre et/ou la position des emplacements :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grande rue : de la place de la fontaine à la route de Julagnat.</li> </ul>
<p><b>Soigner les espaces de vie sociale</b></p>	<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"> <li>• Place de la fontaine.</li> </ul>
<p><b>Penser services et intermodalité</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valoriser la pratique de l'autostop existante via de la signalétique.</li> </ul>
<p><b>Simplifier l'accès et créer de l'(in)formation mobilité</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer un « tour opérateur des mobilités » qui centralise les informations sur les offres de mobilité existantes et accompagne les personnes (éloignées du numérique ou non) vers ces solutions.</li> </ul>



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

Enjeux	Lieux concernés
<b>Créer du stationnement vélo</b>	<p><u>Espace public :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bibliothèque / Mairie</li><li>• Ecoles / bureaux partagés</li><li>• Micro-crèche</li><li>• Place de la Fontaine</li><li>• Grande rue au croisement de route de Julagnat</li><li>• Lac de Faux</li></ul> <p><u>Espace privé :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Autres employeurs (casernes, scieries).</li><li>• Abris vélo sécurisé pour de l'habitat ancien de centre-ville.</li></ul>

# PROPOSITION D' ACTIONS



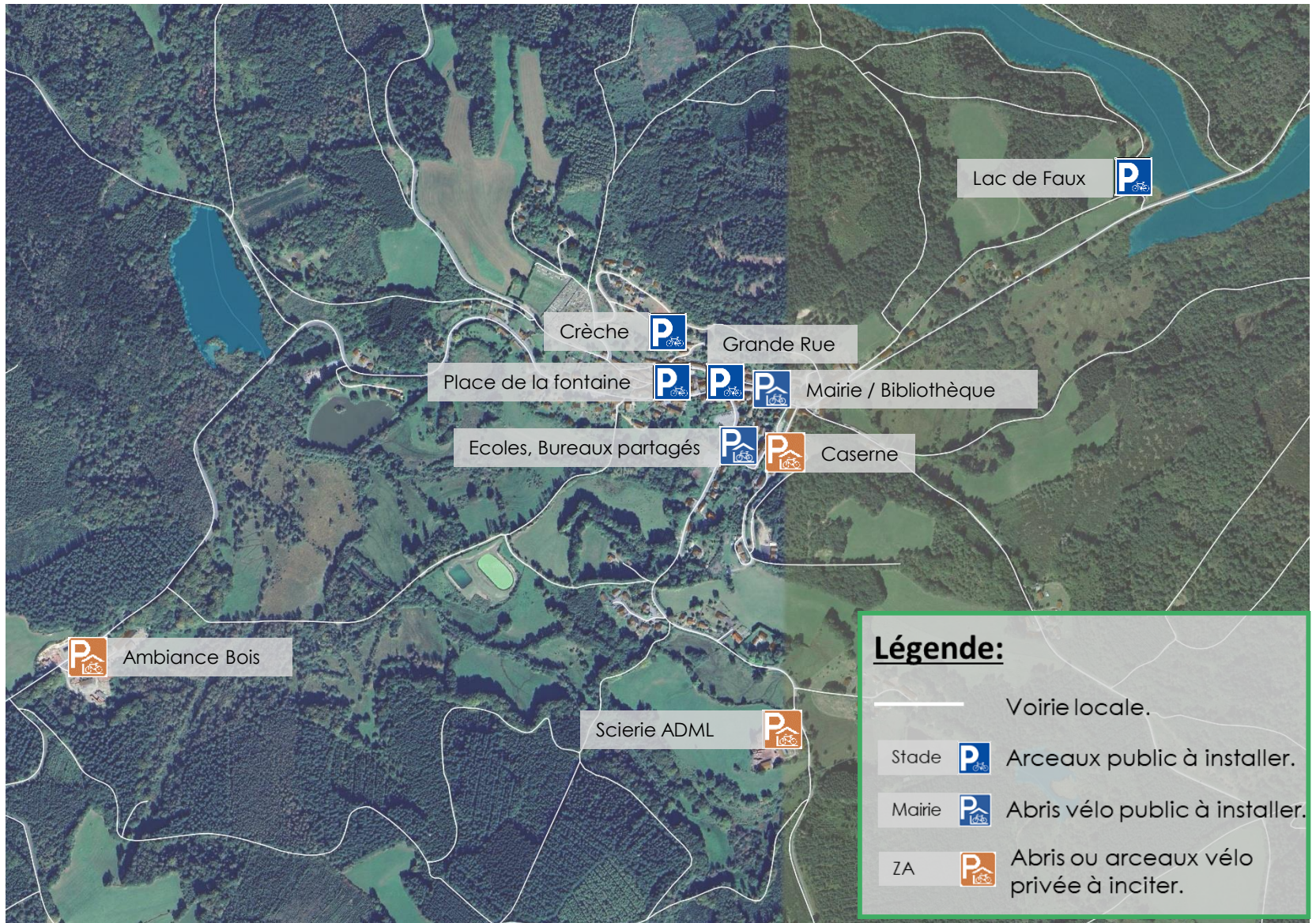
# LA BOÎTE À OUTILS DU SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES



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 – GRANDE RUE PLACE DE LA FONTAINE



## Propositions de solutions :

- Etudier et aménager la création d'un cheminement piéton aux normes PMR sur 1,4 m de large sur l'ensemble de la Grande Rue en prenant l'emprise sur les trottoirs existants publics, le stationnement et la bande roulante.
- Prévoir des traversées piétonnes sur la Grande rue pour l'accès à la place de la fontaine, la pharmacie et la traversée mairie-bibliothèque.
- Expérimenter et aménager une piétonisation partielle de la place de la Fontaine.
- Créer un parking de substitution aux places de stationnement qui seraient perdues via la réalisation de ce projet de cheminement. Garder des places PMR sur la voirie et des arrêts minutes à la boulangerie si un espace est disponible.

**Temporalité :** à étudier pour un aménagement d'ici la prochaine réfection de la voirie en 2027.

## Acteurs :

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

**Possibilité d'intervention technique :** Intervention très complexe.

**Coût de l'intervention :** très élevé. Nécessite un soutien financier.

## Impact attendu :

- Des déplacements à pied entièrement sécurisés dans l'ensemble du bourg (en violet).
- Une réduction de la vitesse favorisant la vie sociale et une sécurité des piétons et cyclistes. L'enjeu de sécurisation est très fort au vu de la dangerosité de l'aménagement actuel.