

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

## Schéma Directeur des Mobilités Actives

Focus Felletin

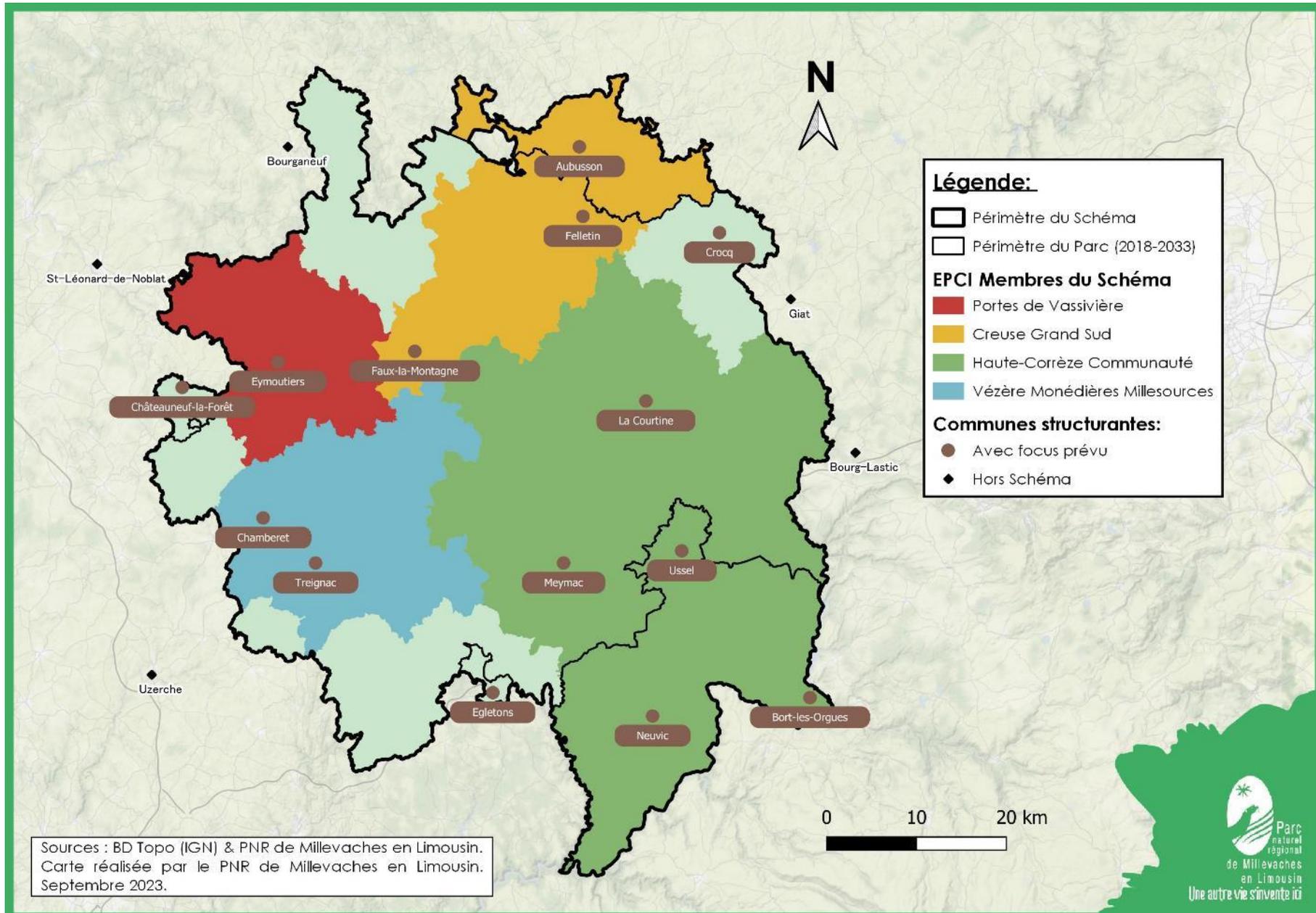


Une autre vie s'invente ici

# LE SCHÉMA ET SES ENJEUX

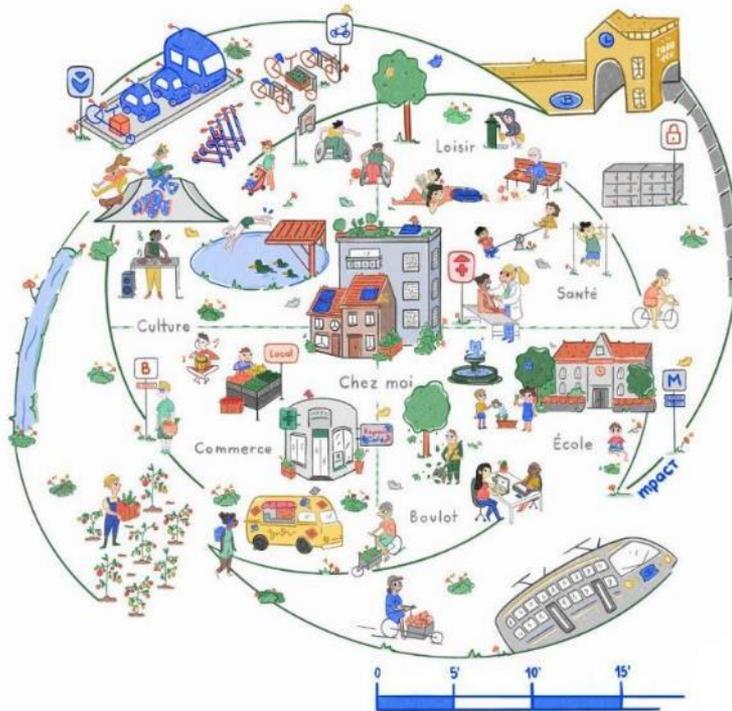


# PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



# 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).

# FELLETIN

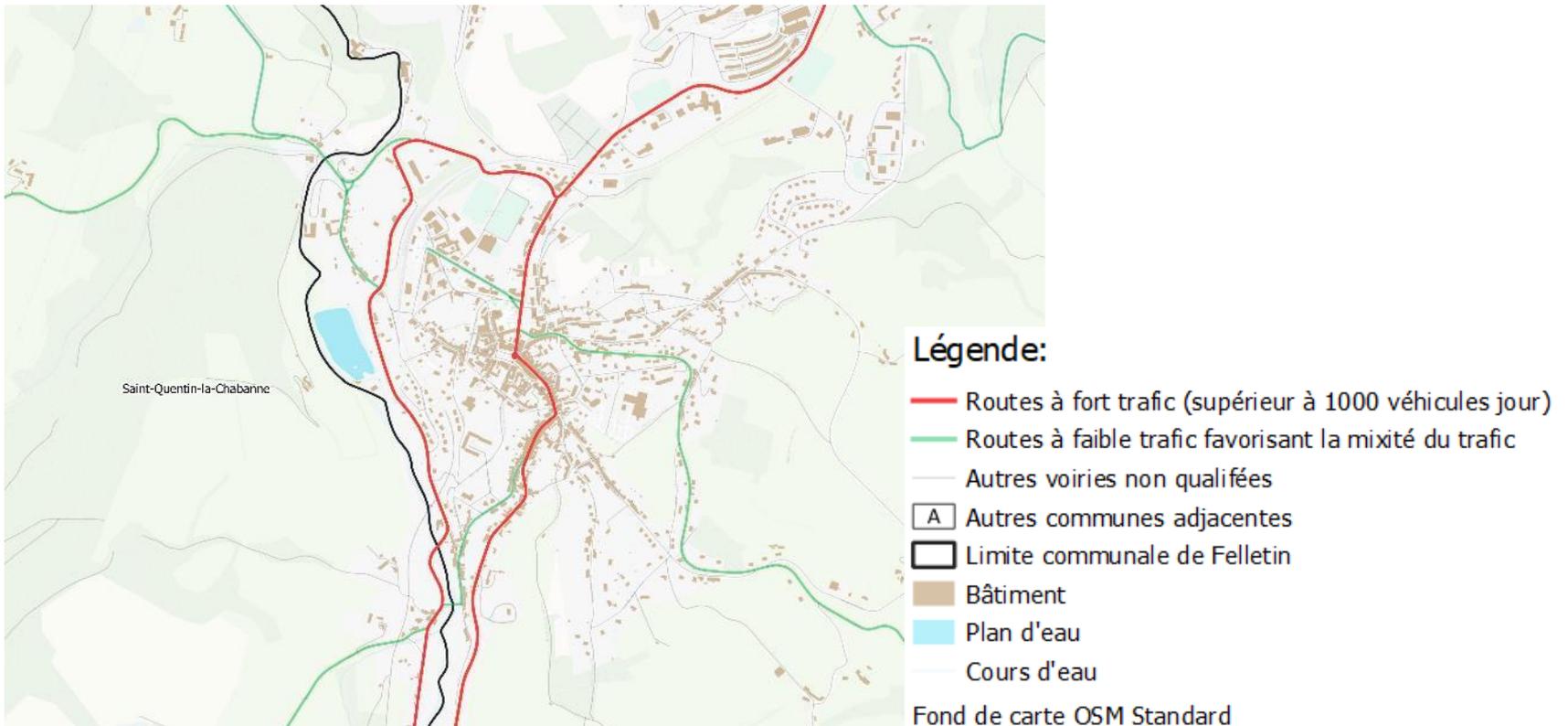


# PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

# 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.



# LES LIEUX D'ENSEIGNEMENT

Felletin accueille un lycée professionnel sur les métiers du bâtiment. Installé à l'extrémité Nord de l'agglomération, il est à un peu plus de 1km du centre-bourg. Pour rejoindre le centre-bourg à pied, l'itinéraire n'est pas forcément agréable et rencontre des discontinuités. A vélo, il emprunte une route à fort trafic y compris de poids lourds. Des solutions ont déjà été imaginées pour améliorer l'itinéraire avec plus ou moins de faisabilité techniques (voir déplacement à pied route d'Aubusson). Le lycée LMB indique avoir une préférence pour les solutions passant par l'escalier magistral en face du Crous.

La maternelle rue de Beaumont génère également des situations dangereuses. La voirie et l'entrée de la maternelle (un escalier) sont à repenser. Le carrefour d'accès à l'école est également à revoir. La route de Crocq génère des vitesses incompatibles avec le croisement de flux piétons. Il n'existe aucun trottoir continu et de niveau pour circuler en sécurité avec des publics vulnérables.

L'école élémentaire et le collège ont quant à eux déjà un accès assez sécurisé dans leurs rues avec respectivement un dispositif de fermeture temporaire de la rue et un dispositif de rétrécissement de la chaussée. Néanmoins, le passage par la place du Général de Gaule est périlleux (voir déplacement à pied).



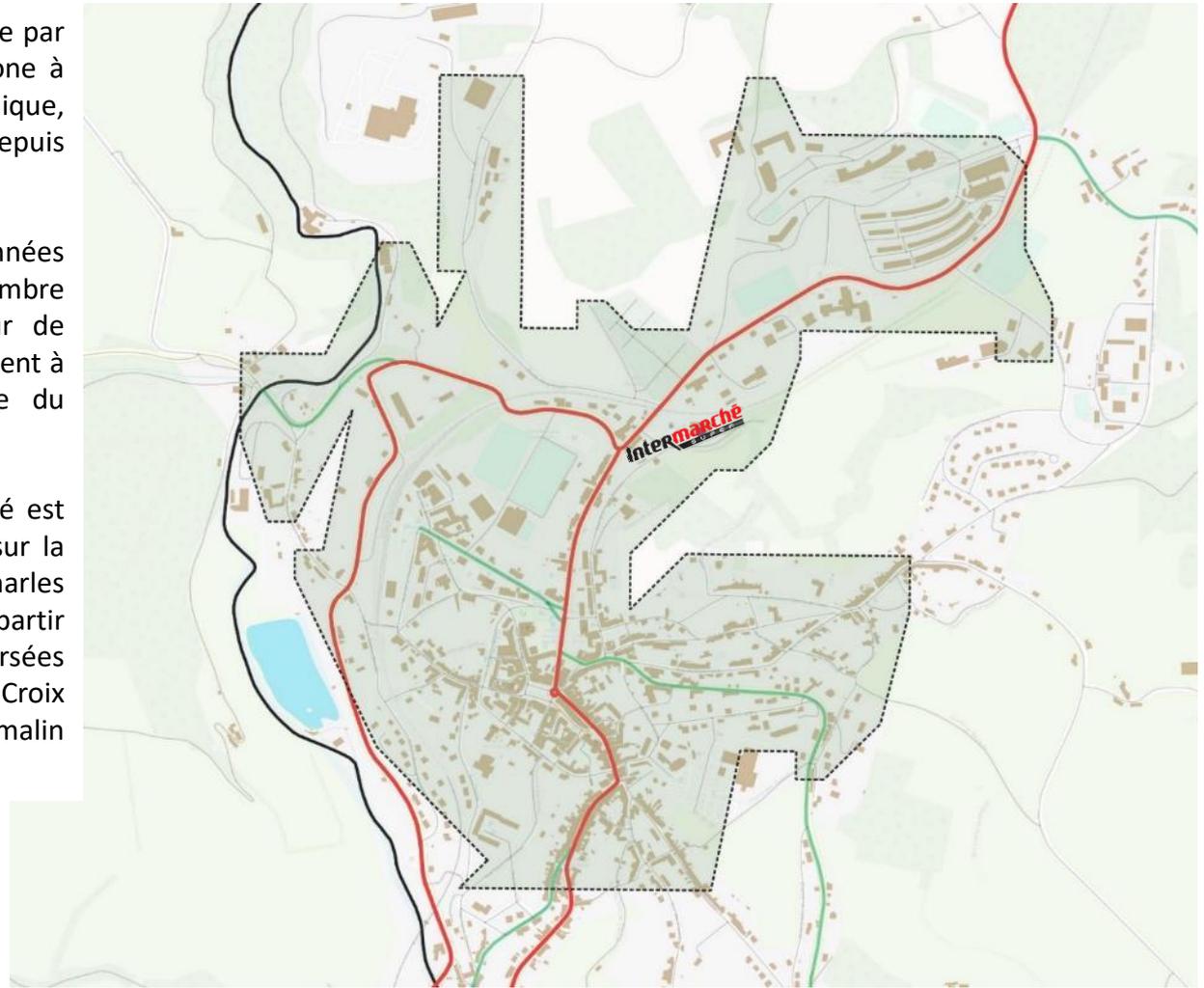
*Des dispositifs sécurisés existent aussi pour le transport des enfants à vélo quel que soit l'âge.*

# SUPERMARCHÉ

La zone de couleur gris clair délimitée par un trait pointillé noir est un isochrone à partir de l'Intermarché. 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 **918 personnes** habitent à moins de 15 minutes de marche du supermarché.

La connexion à pied du supermarché est assurée par un trottoir au norme sur la route D'Aubusson entre la place Charles de Gaulle et la route de Vallière. A partir de ce point, il n'existe plus de traversées sécurisées. Une alternative est la rue Croix Moreau qui peut servir de raccourci malin pour l'Intermarché.



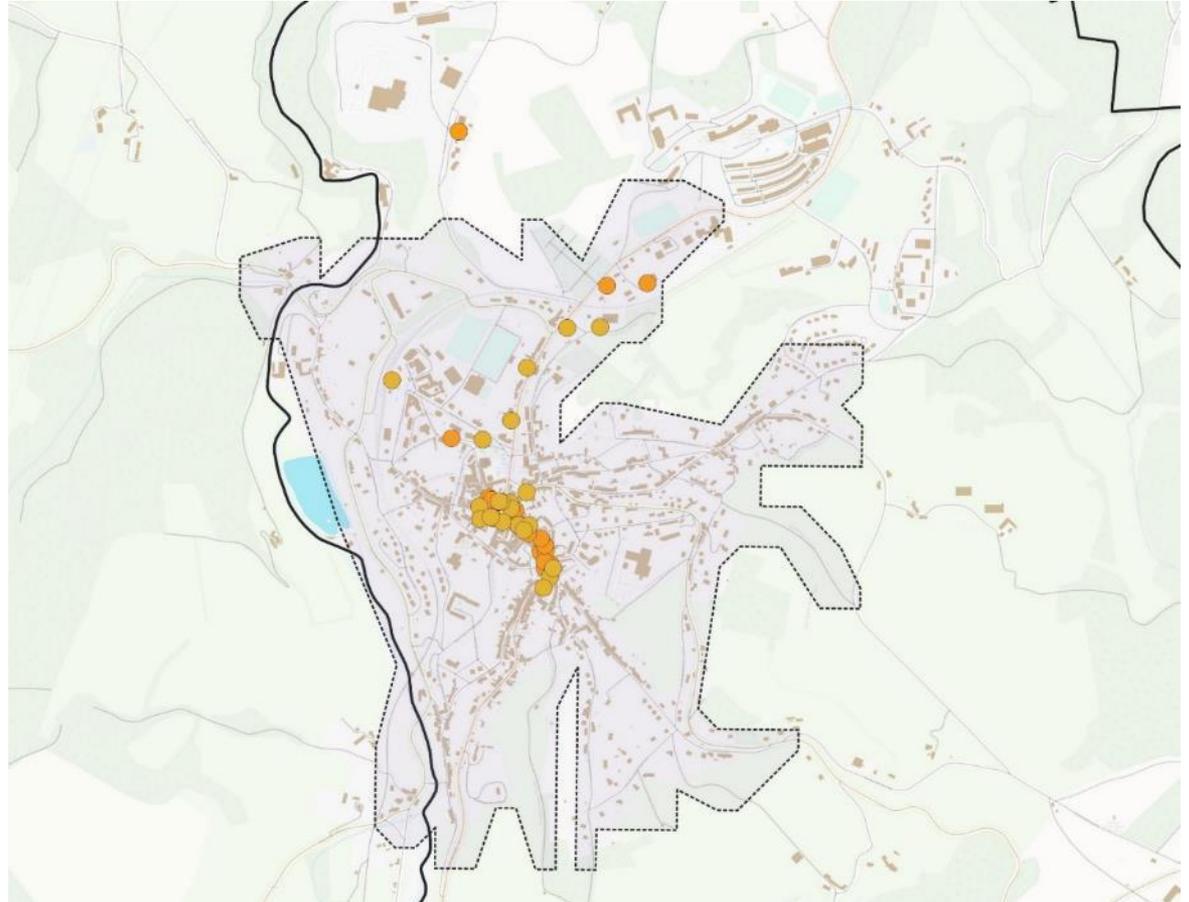
# COMMERCES ET SERVICES EN TOUT GENRE

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 la place Courtaud au centre de ces commerces et services.

**1105 habitants** de la commune y ont accès à pied en 15 minutes.

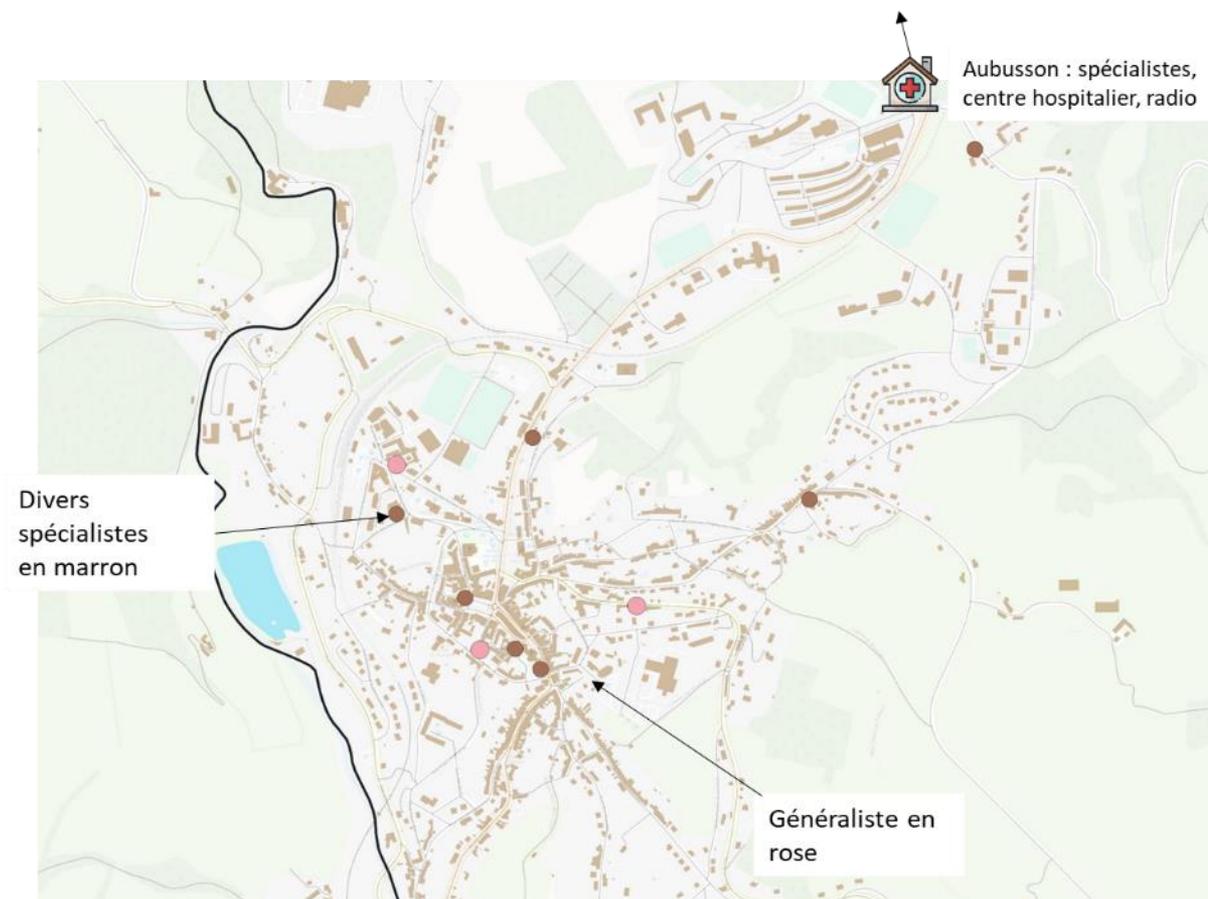
Le centre-ville de Felletin est sujet à des problématiques de stationnement. Le stationnement occupe une large surface de l'espace public. Son usage est résidentiel ou de travail malgré que sa fonction soit commerciale. Il dégrade l'image du centre-ville et ne laisse pas d'espace pour la vie sociale. Il accueillait dans le passé une halle marchande dont la nostalgie est souvent exprimée.

Les études sur son stationnement montre une sous-utilisation des parkings aux alentours et en particulier le parking des 100 places.



# SERVICES DE SANTÉ

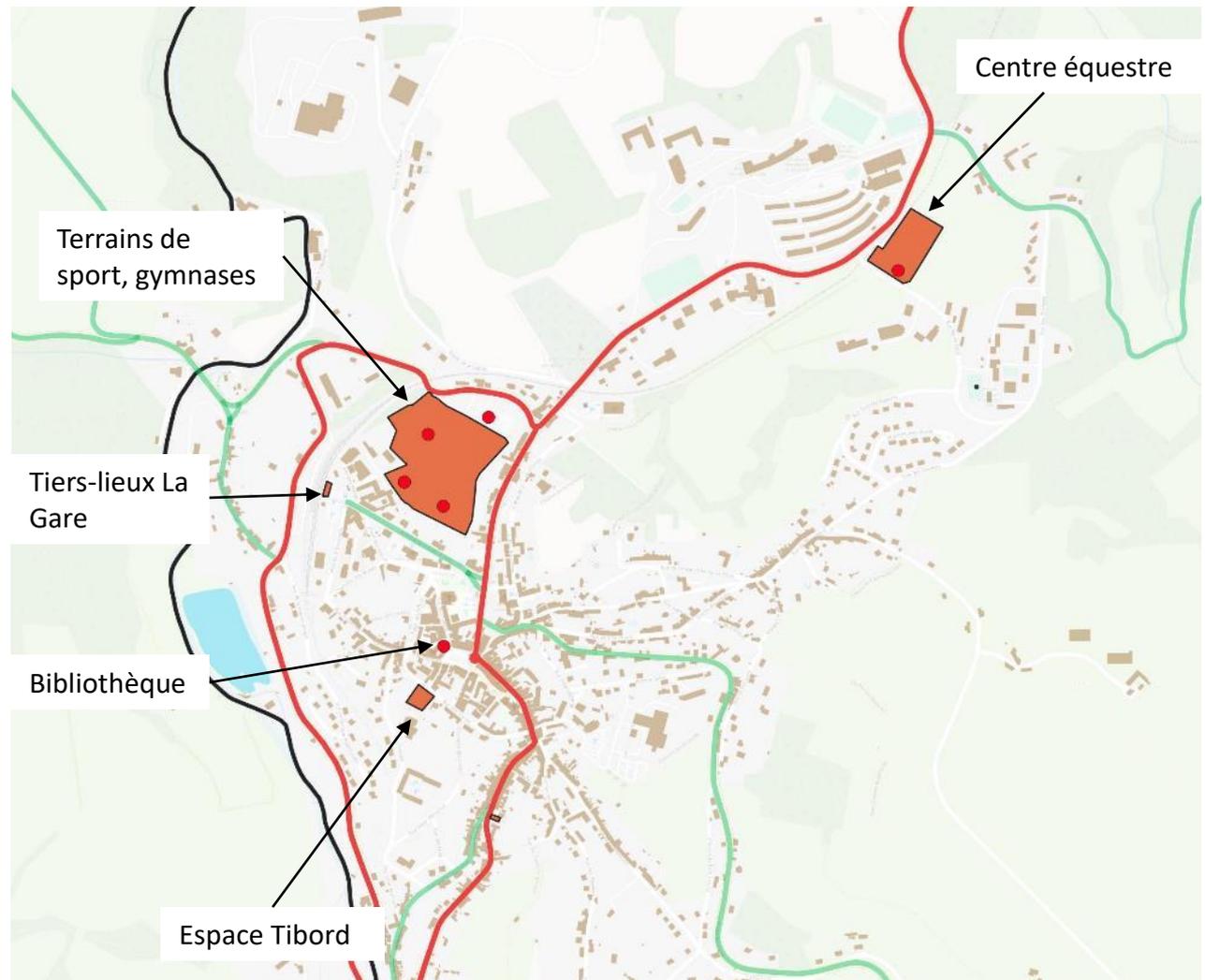
Les services de santé à Felletin sont atomisés: les médecins généralistes ou spécialistes présents sur la commune sont dispersés dans le bourg. Une partie des services de santé s'effectue également au centre hospitalier d'Aubusson.



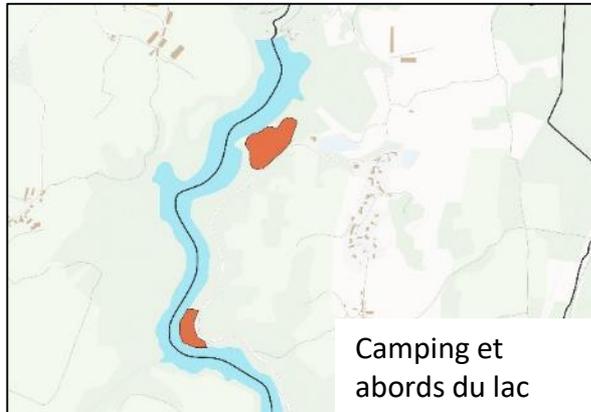
# CULTURE SPORT LOISIR

Les espaces de culture sport et loisir se répartissent entre :

- Un grand ensemble sportif dans un espace à l'écart des circulations de véhicules motorisés.
- Le centre équestre route d'Aubusson.
- Le tiers-lieux de la gare.
- La bibliothèque et l'espace Tibord au centre-bourg.



# TOURISME (ET DONC EMPLOI)



Les espaces de tourisme sont répartis dans la commune entre :

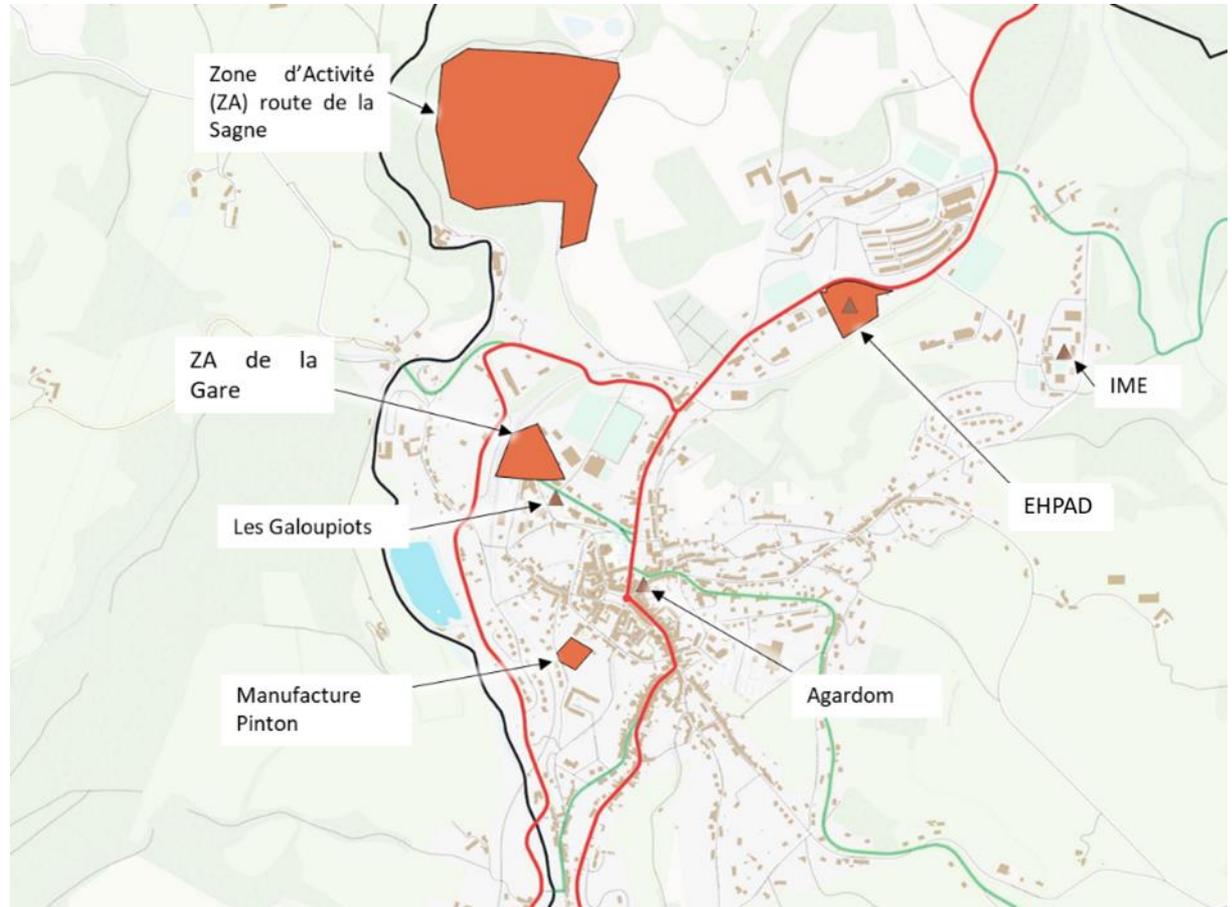
- Un camping et un espace de balade aux abords du lac des Combes.
- Un centre-bourg qui regroupe du patrimoine bâti et l' office de tourisme;
- Le site de la Diamanterie légèrement excentré et accessible depuis la rue du Pont Roby.



# EMPLOIS

Sur cette carte, on retrouve l'essentiel de l'emploi médico-social de Felletin avec les triangles marrons, dans le centre (Agardom et les Galoupiots) et au nord du bourg (EHPAD et IME)

Les emplois de ZA et d'usine sont répartis autour du centre-bourg et sur la ZA de la route de la Sagne. L'accès de ce dernier site se fait par la même route que celle empruntée par les poids lourds desservant la zone (route de la Sagne) sans trottoir ou cheminement sécurisé.



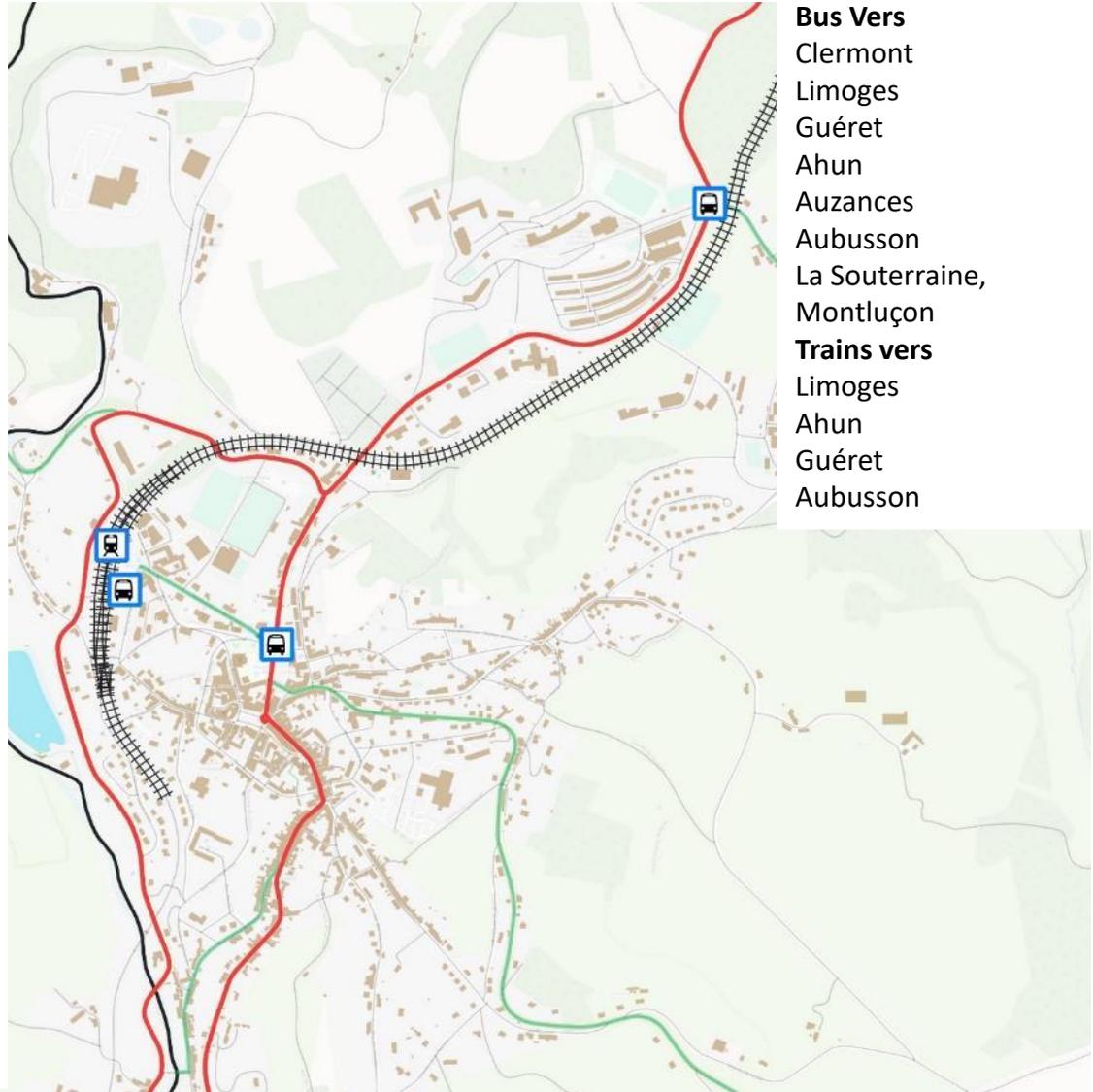
# INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Felletin est un véritable nœud de transport en commun avec plusieurs terminus et passage de bus sur la commune. Les trois arrêts (Gare, Mairie, Lycée LMB) sont fréquentés.

La commune n'a pas pour le moment d'arceaux vélo. Des arceaux devraient être installés a minima dans le centre-bourg.

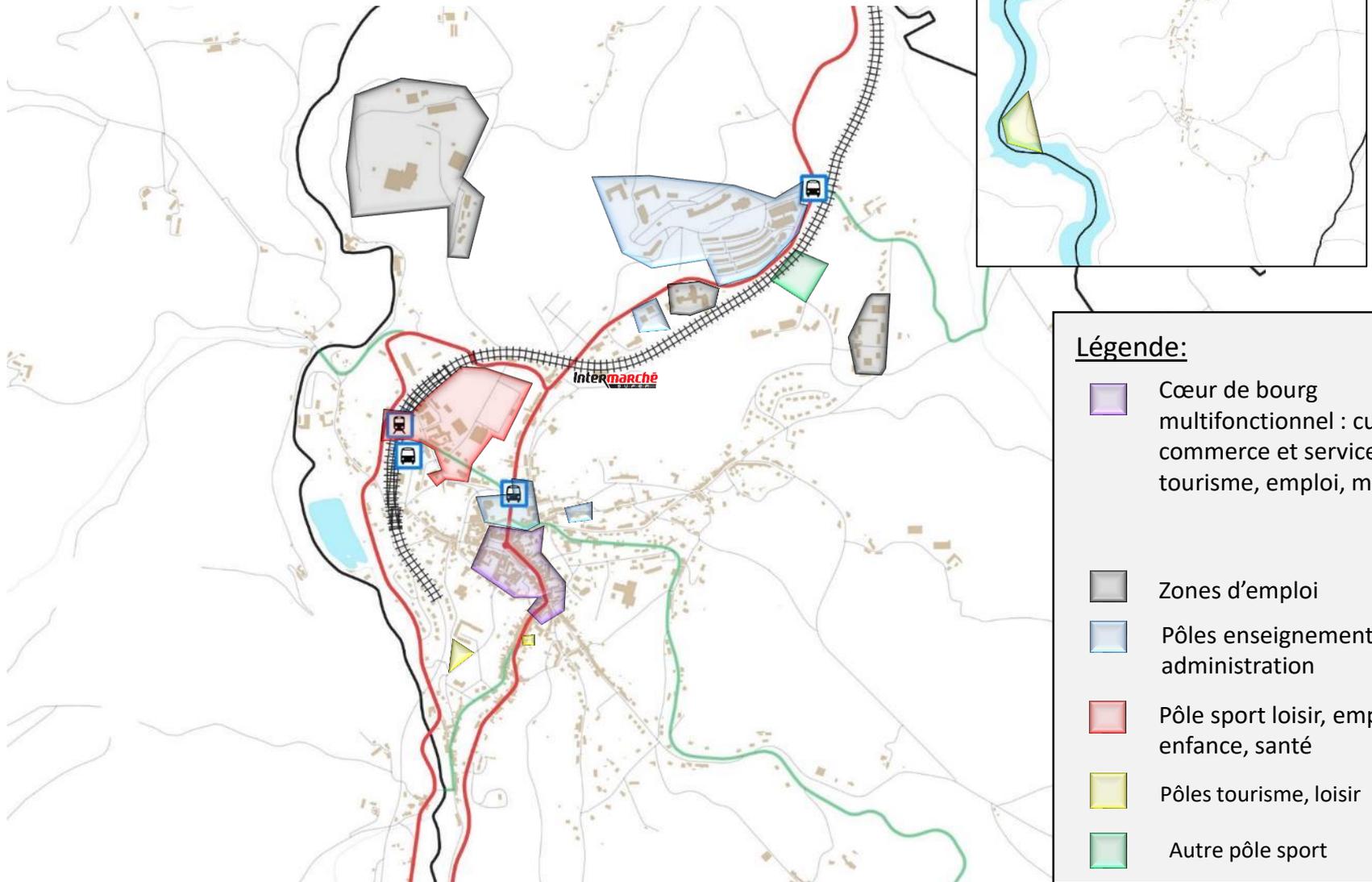
Une idée de création de parking de covoiturage dans le secteur du LMB fait son chemin. L'emplacement pourrait être à accolé au LMB entre la route des Combes et la D982. Attention à bien relier ce parking pour les cyclistes et piétons depuis le LMB et le centre-bourg. Des abris vélo sécurisés sont à privilégier.

Le parking du stade peut également accueillir des covoitureurs. A l'intersection de la déviation poids lourds et de la route d'Aubusson, sa connexion à pied et à vélo est à bien penser. Cette intersection est aussi clé pour les autostoppeurs qui tendent le pouce à côté de l'Intermarché.



**Bus Vers**  
Clermont  
Limoges  
Guéret  
Ahun  
Auzances  
Aubusson  
La Souterraine,  
Montluçon  
**Trains vers**  
Limoges  
Ahun  
Guéret  
Aubusson

# SYNTHÈSE



## Légende:

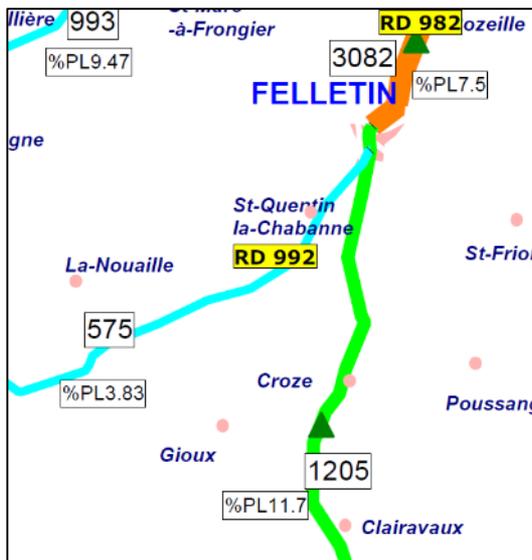
-  Cœur de bourg multifonctionnel : culture, commerce et service, tourisme, emploi, médecins.
-  Zones d'emploi
-  Pôles enseignement, administration
-  Pôle sport loisir, emplois, enfance, santé
-  Pôles tourisme, loisir
-  Autre pôle sport

# 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 aménagements séparés.



Extrait de la carte des comptages de 2021 du Département de la Creuse. La part des poids lourds dans le comptage est exprimé 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	Trafic mixte	Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

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

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

## QUELS AMÉNAGEMENTS VÉLO ? (2/2)

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

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

Trois autres critères rentrent en considération (cf tableau ci-dessus) : le trafic poids lourds, la visibilité et la largeur de la voirie. Ces deux derniers critères sont à apprécier sur le terrain. Ils permettent d'anticiper la conflictualité des dépassements de cyclistes en cas d'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. **Le trafic routier est estimé compte tenu des comptages départementaux environnants et non d'un véritable comptage sur tous les tronçons.**

# CARTE DU TRAFIC ROUTIER À FELLETIN

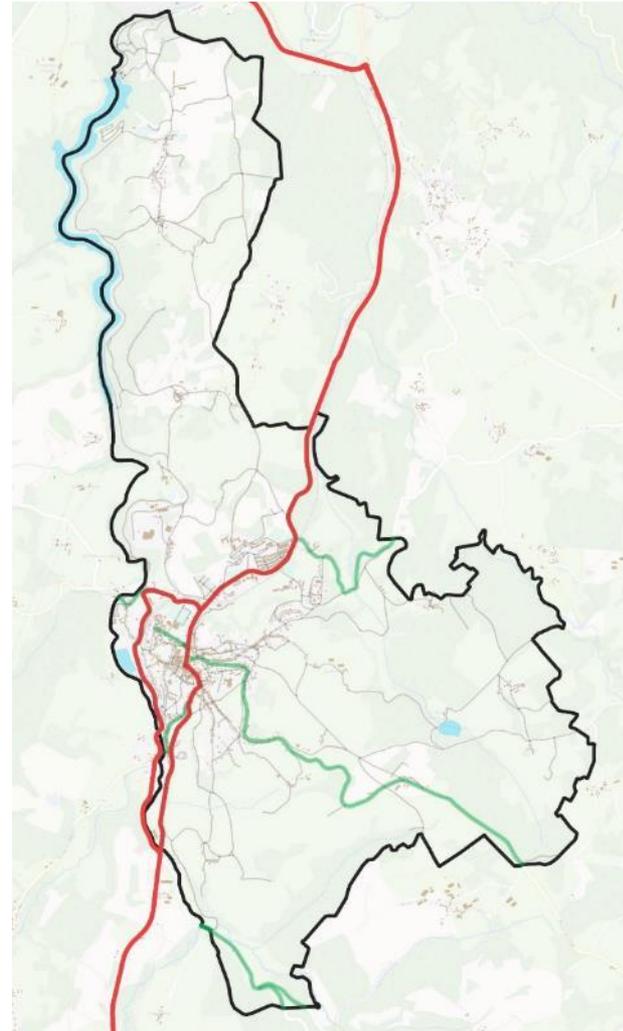
La voirie **rouge** fait référence aux voiries dont le trafic excède les 1000 véhicules par jour. Ici, on retrouve la D23 (contournement poids lourds de Felletin) et la D982. Selon les vitesses pratiquées et le volume du trafic poids lourds (cf slides précédentes), ils peuvent être des axes dangereux pour les cyclistes, surtout pour les publics vulnérables (enfants, personnes âgées). Faire circuler des cyclistes sur ces axes nécessiteraient de disposer de données de comptage et d'une analyse de l'axe. En fonction de leur résultat, cela nécessiterait peut-être d'aménager la voirie pour atteindre la vitesse réellement pratiquée adaptée à la cohabitation des cyclistes avec le trafic de véhicules motorisés. Il est de toute manière souhaitable d'éviter de longer ces axes autant que faire se peut.

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 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.**

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

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

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

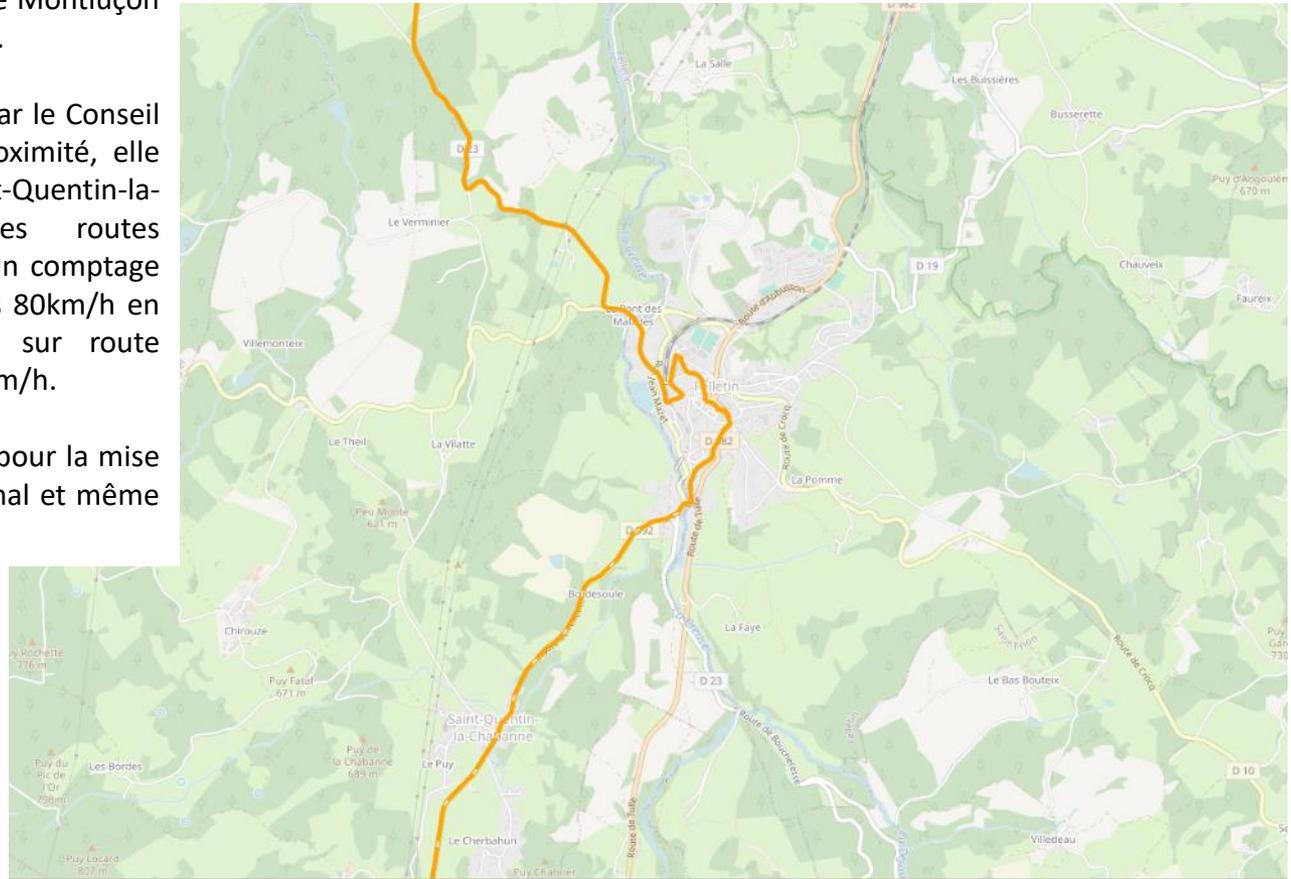


## V87

La Véloroute du Quercy ou V87, 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 Felletin à Aubusson et Saint-Quentin-la-Chabanne. Elle emprunte des routes théoriquement à faible trafic (aucun comptage n'existe) et peut-être au dessus des 80km/h en vitesse réelle puisque la limite sur route départementale en Creuse est à 90km/h.

Cette véloroute peut être un appui pour la mise en place d'un maillage intercommunal et même intra-communal.

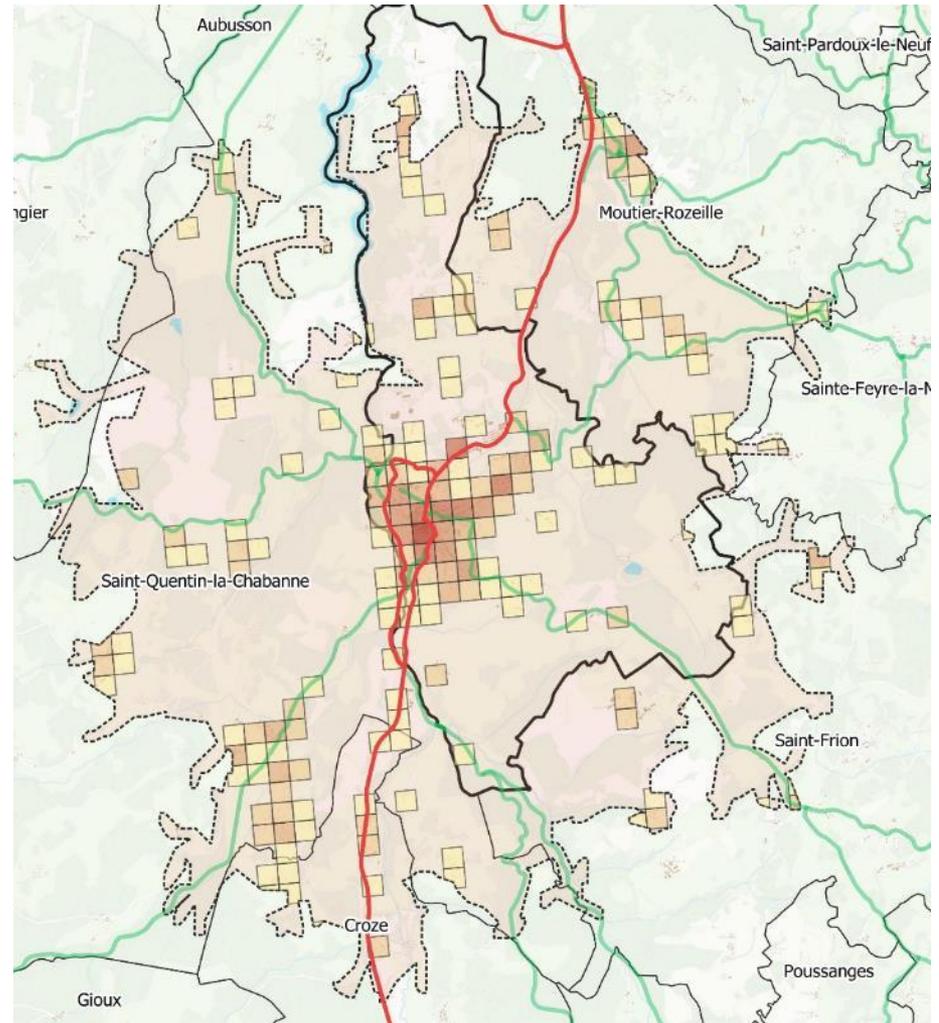


# DÉPLACEMENT À VÉLO

Sur cette carte, l'isochrone (tâche en rouge clair) montre les endroits de la commune à moins de 15 minutes en 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 carroyages de l'Insee, **1924 habitants** qui vivent à 15 minutes de vélo du bourg. La population se concentre sur les bourgs de Felletin et Saint-Quentin-la-Chabanne.

Longer ou franchir un des axes rouges est dangereux pour les cyclistes même lorsque les véhicules circulent à vitesse réduite. Cela concerne les habitants du bourg de Saint-Quentin-la-Chabanne et du village Le Pont des Malades (commune de Saint-Quentin-la-Chabanne) qui doivent rejoindre le Pont Roby et les personnes qui habitent le long de la D982 en direction de Croze. En ce qui concerne le bourg de Saint-Quentin-la-Chabanne et Croze, s'appuyer sur l'ancienne voie de chemin de fer peut permettre d'améliorer les conditions de circulation à vélo vers les bourgs de ces deux communes et évitant de longer les routes les plus dangereuses.



## ZONE 30 (1/3)

Felletin possède des zones 30 sur sa voirie, pas forcément toutes correctement signalées mais bien aménagées (voir pages 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 piéton 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.

S'appuyer sur les zones 30 existantes et étendre leur emprise peuvent être de bons moyens pour parvenir à rendre la marche et le vélo plus attractif sur la commune. Le bourg de Felletin pourrait de part sa morphologie faire l'objet d'une zone 30 plus grande que son emprise actuelle sans nécessiter d'aménagements supplémentaires.

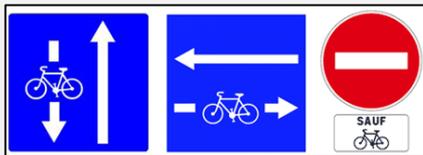


## ZONE 30 (2/3)

Une zone 30, pour être cohérente, doit être accompagnée de signalétiques, d'aménagements de contrainte de trajectoire des véhicules motorisés (largeur réduite de la chaussée, ralentisseurs, chicanes, écluse, ...) et d'aménagements paysagers invitant à ralentir (végétalisation, implantation de mobilier comme des bancs, application d'une résine sur la chaussée). L'implantation joue aussi sur sa crédibilité : une route large sans trottoir, sans bâti et sans piéton ne peut pas accueillir une zone 30 où la vitesse sera respectée.

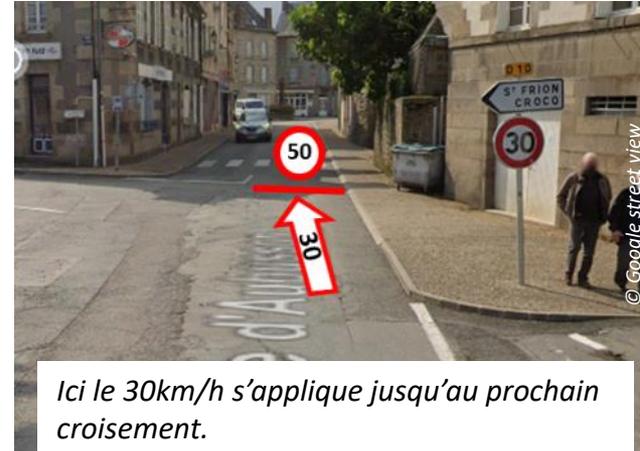
### Pour info:

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.



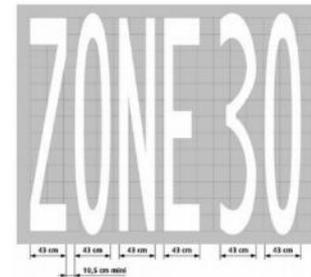
## ZONE 30 (3/3)

Si la zone 30 de Felletin est bien aménagée, elle n'est pas correctement signalée. 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 illustration et page). Autrement, le 30 km/h s'y appliquera jusqu'à la prochaine intersection ou ralentisseur.

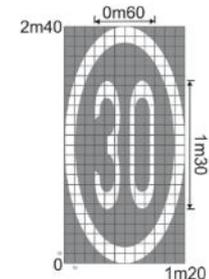


Seules signalétiques valables de l'entrée à la sortie

Entrée, en complément de la signalisation verticale



Rappel, à l'intérieur d'une zone 30



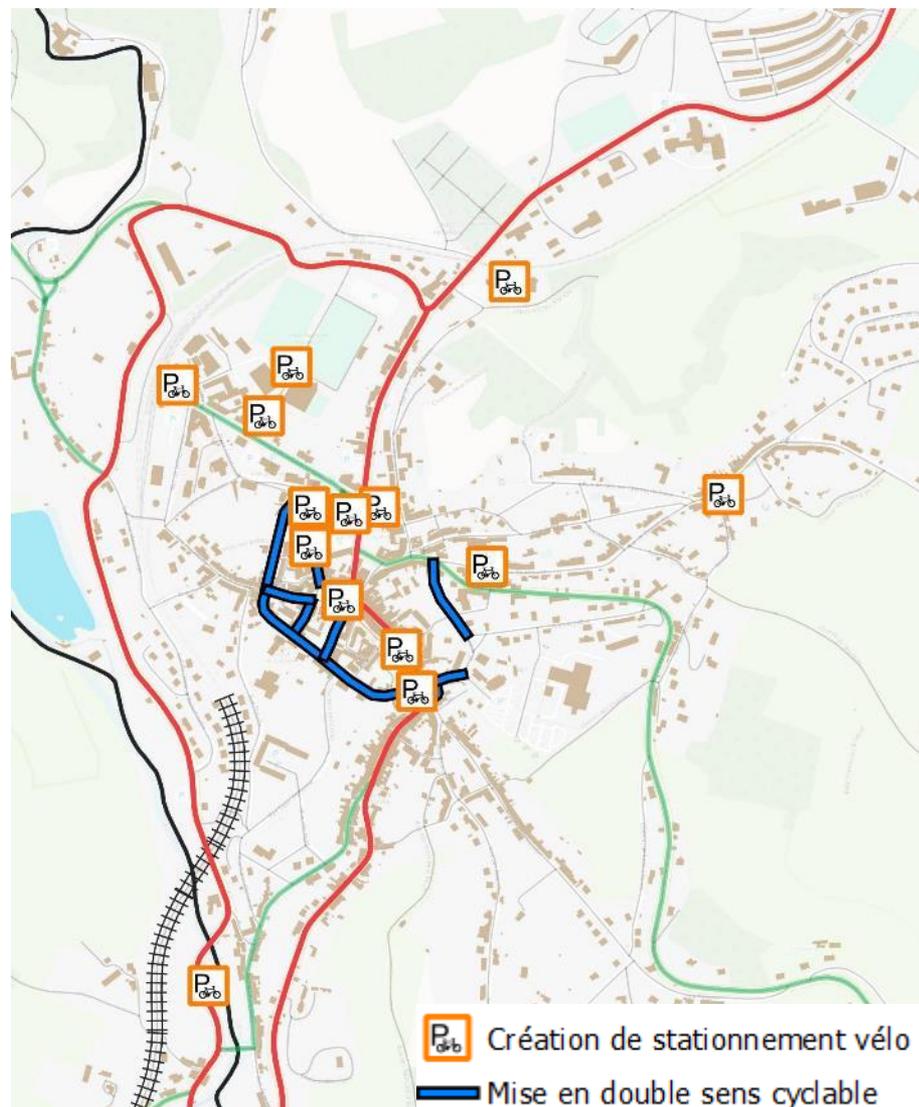
Marquage au sol qui vaut rappel. Source: Cerema

# PROPOSITIONS DE LA COMMISSION HABITANT

La commission habitant sur la mobilité avait proposé un plan cohérent qui s'appuie sur les zones 30 pour la réalisation d'un maillage de double-sens cyclables dans le centre bourg. Ce travail peut en grande partie être réalisé rapidement car les rues proposées sont pour la plupart déjà en sens unique à 30 km/h (emprise cohérente).

La création d'un passage vélo sur la voie ferrée (absent de la carte) avait été évoquée également lors de cette étude. Cependant, il ne permet pas de desserte sécurisée puisqu'il serait relié à la D23, (contournement poids lourds de Felletin) et n'intègre pas forcément un itinéraire plus global.

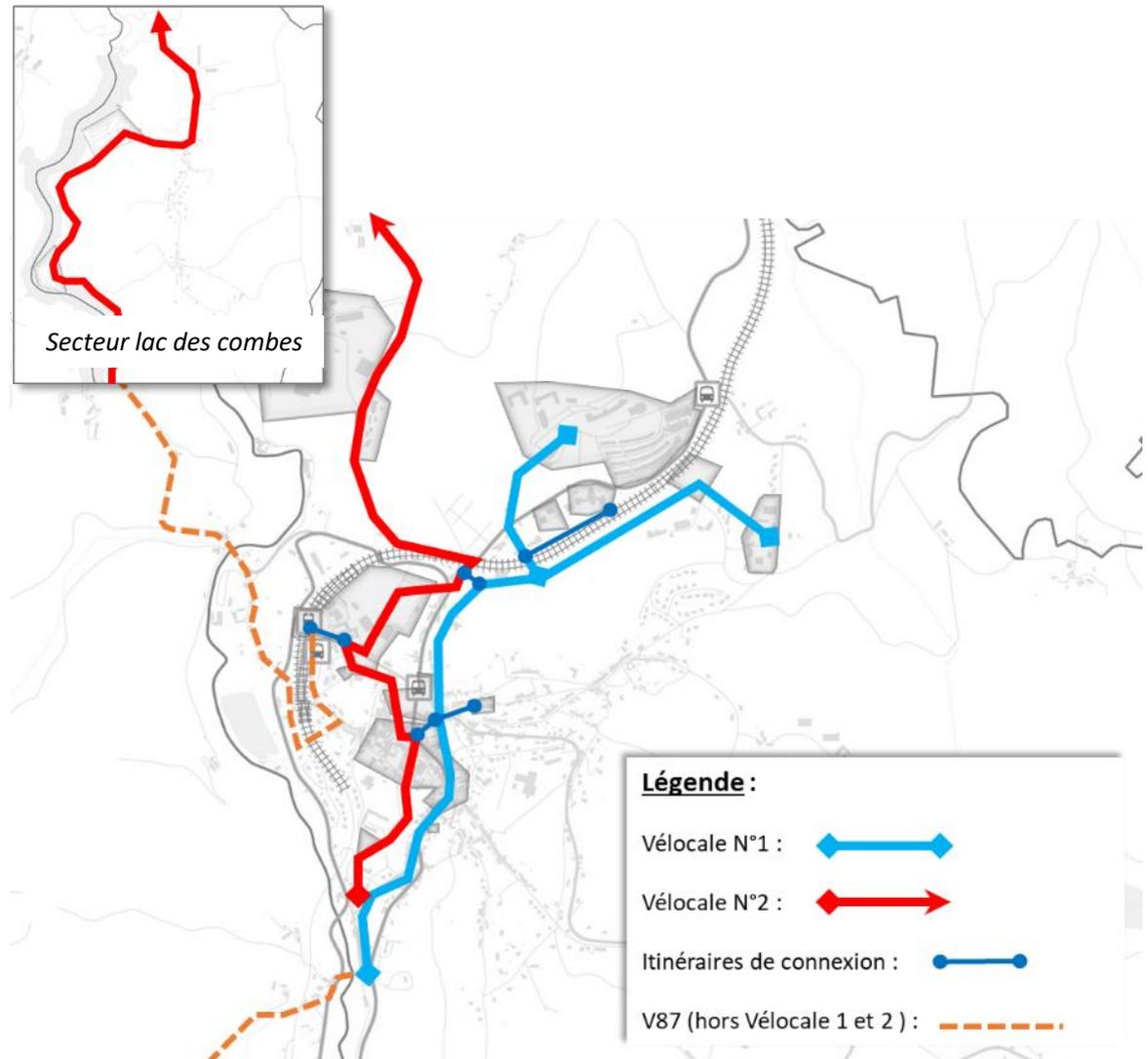
Des emplacements de stationnement vélo ont été proposés par la commission. Leur positionnement est tout à fait cohérent vis-à-vis des pôles générateurs de déplacement. Deux d'entre eux sont positionnés sur des pôles générateurs de déplacement non évoqués plus haut (table de pique-nique du Pont Roby et parc à proximité du chemin de la Chapelle et du Champs de foire). Ils sont aussi cohérents mais sont moins prioritaires qu'aux autres espaces. Il manque également sur ce plan un stationnement vélo devant l'espace Tibor. Les espaces privés (copropriété, employeur, supermarché) peuvent également accueillir des stationnements vélo.



# RÉALISER UN SCHÉMA DE MAILLAGE INTRACOMMUNAL (PROPOSITION)

A partir de la carte du trafic, de la carte des zones 30 et de rencontre, de l'itinéraire de la V87 et des observations précédentes, nous pouvons dresser une ébauche de maillage qui connecte la totalité des pôles générateurs de déplacement et des poches habitats de la commune. L'idée est de dresser deux axes parallèles, de chaque côté de la D982

Une partie des tronçons utilisables pour un tel maillage ne nécessite pas forcément d'autres aménagements que du balisage. D'autres tronçons vont devoir être accompagnés de restrictions de circulation et de vitesse avec de l'aménagement léger dédié. Enfin certains tronçons vont nécessiter des aménagements lourds (ex: passage sur voie ferrée en face de Remabat). Ces tronçons lourds sont des points de passage obligatoire pour rendre sécurisé l'ensemble de l'itinéraire. Pour certains, il n'existe pas solutions satisfaisante en l'état (carrefour route de la Sagne et route d'Aubusson).



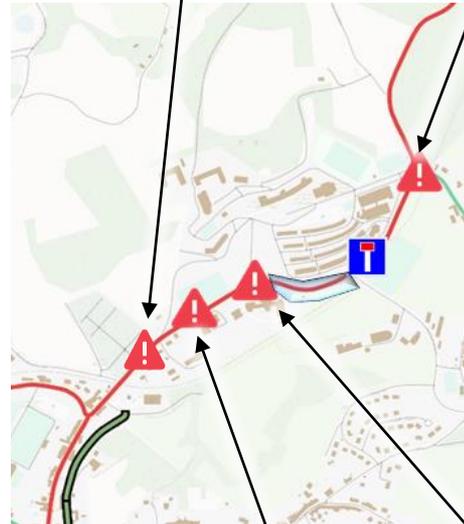
# DÉPLACEMENTS À PIED

# DÉPLACEMENT À PIED ROUTE D'AUBUSSON (1/2)

La route d'Aubusson accueille un trafic important de poids lourds. D'importantes largeurs ont été consacrées à la chaussée au détriment d'un côté de trottoir (côté cimetièrre) qui a été sacrifié. Le trottoir côté Intermarché reste néanmoins conforme à la norme minimale pour les PMR (1,4m). Les traversées piétonnes avec les entrées privées ne sont pas matérialisées et le trottoir n'est pas de niveau. Devant le fleuriste, le stationnement des véhicules n'est pas formalisées et les véhicules gênent les piétons. A partir de l'Ehpad, le trottoir se réduit (encadré bleu) et passe en dessous des 1m40 puis se termine à la jonction de la rue Pierre Noël.

Sur la D982 à l'entrée du LMB, les étudiants du lycée doivent franchir une deux fois deux voies (en largeur et non en statut) pour rejoindre leur bus. Cette traversée est sans SAS central pour les piétons et mal éclairée.

Stationnement gênant devant le fleuriste



Pas de sas piéton sur une « deux fois deux voies »

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

 Ce panneau indique la position de l'anomalie relevée.

 Ce pictogramme indique le sujet a déjà été mentionné dans des documents d'urbanisme antérieurs.



Rupture du cheminement aux intersections



# DÉPLACEMENT À PIED ROUTE D'AUBUSSON (2/2)

Le carrefour de la route d'Aubusson avec la route de Vallière (déviation poids lourds) est dangereux. Il constitue un point noir par accumulation de difficultés pour les piétons :

- Un trafic élevé avec un passage d'au moins 200 poids lourds par jour (donnée de comptage).
- Du stationnement gênant.
- Une absence de continuité piétonne depuis l'intersection jusqu'à l'Intermarché.

Cette entrée de bourg routière est dévalorisante. La largeur de la chaussée pourrait permettre d'autres aménagements que ceux existants. Cet espace à la croisée des flux peut accueillir un point d'arrêt sécurisé pour l'autostop.



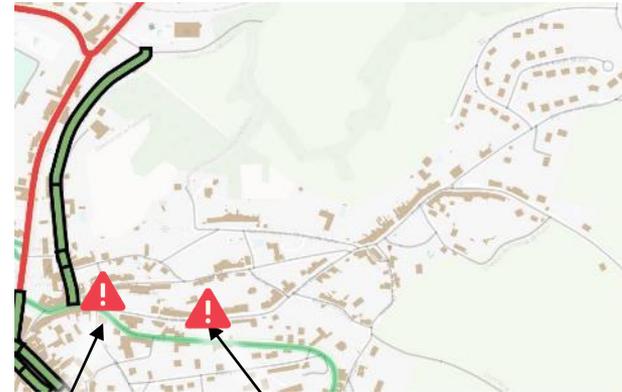
Vues du carrefour dangereux à pied comme à vélo.



# DÉPLACEMENT À PIED RUE DE BEAUMONT

La rue de Beaumont est un autre point noir de la commune de Felletin et plus particulièrement l'accès à l'école maternelle depuis la route de Crocq via cette rue. Cet accès se réalise par un carrefour sans aucun parcours piéton clairement établi. Les retours des parents d'élèves venant en poussette expliquent une mise en danger des piétons à cette intersection croisant la route départementale menant à Crocq. Les vitesses pratiquées et autorisées (50 km/h) sont jugées excessives pour garantir une cohabitation des piétons et des automobilistes.

La rue de Beaumont accueille également devant l'école maternelle du stationnement de voitures sur emplacement réservé Bus et sur le trottoir ce qui est illégal et gênant. Les trottoirs de cette rue doivent être élargis a minima pour l'accès à la maternelle depuis la route Crocq. Un espace d'attente piéton sécurisé est aussi à repenser devant ce lieu de vie sociale.



# DÉPLACEMENT À PIED RUE DE BEAUMONT / RUE DES GRANGES

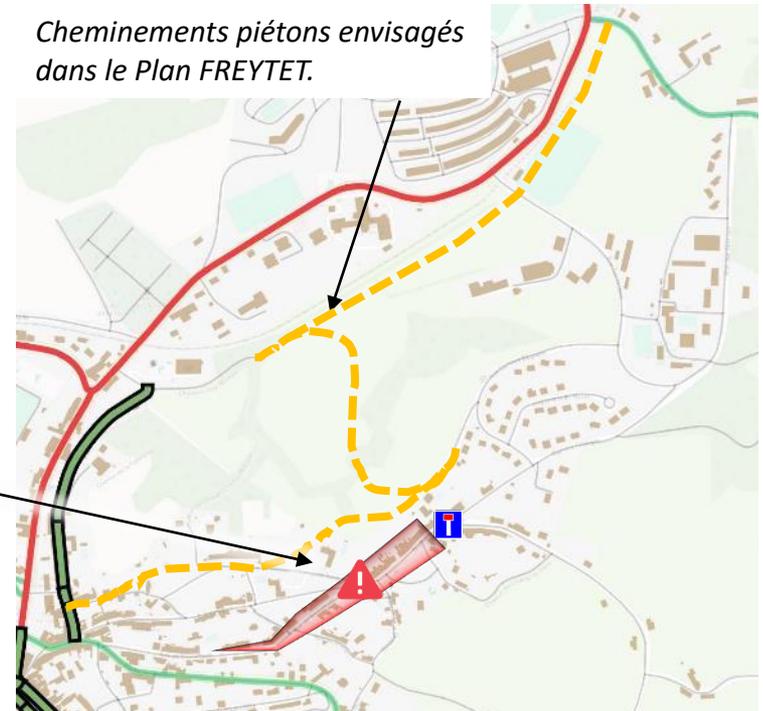
La rue de Beaumont est à retravailler. Raccourci malin pour les automobilistes en provenance de Crocq, elle est également une rue où le stationnement a plus de places que les trottoirs. Sa largeur – qui s’interrompt par endroit – permettrait pourtant d’accueillir du stationnement et des trottoirs larges. La circulation est à revoir sur cette rue qui ne pas servir de transit entre la route de Crocq et la route d’Aubusson. Plus on s’éloigne du centre-bourg, plus le cheminement piéton se dégrade et devient de l’emprise pour du stationnement (zone rouge sur la carte). Il s’interrompt à la croisée de la rue de la Grange. Ces deux rues sont pourtant des voies tranquilles et agréables pour se rendre à pied ou à vélo vers l’IME et le centre équestre.



*Empiètement des voitures sur des trottoirs discontinus.*

Dans le cadre du plan Freytet, des cheminements piétons complémentaires pour rallier le quartier des granges avait été imaginés. Ces cheminements peuvent effectivement remplir cette fonction de connexion agréable à pied vers l’IME ou le centre équestre. Néanmoins, le passage par la rue des Granges est obligatoire. Cette même rue fait partie du raccourci malin entre route de Crocq et route d’Aubusson.

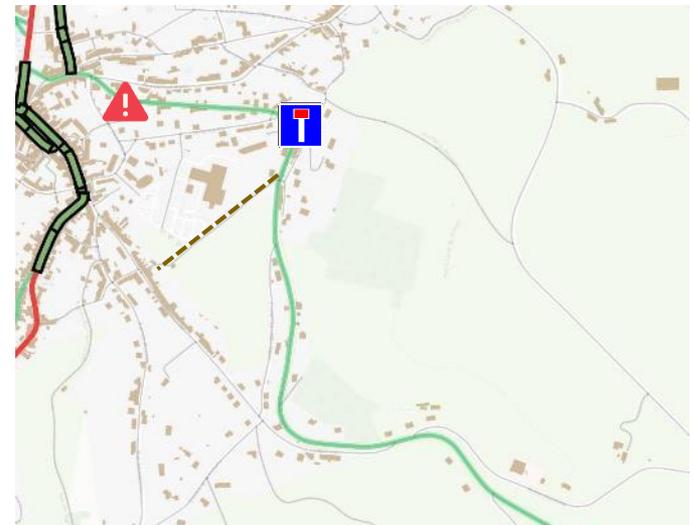
*Cheminements piétons envisagés dans le Plan FREYTET.*



# DÉPLACEMENT À PIED ROUTE DE CROCQ

La route de Crocq sur l'ensemble de sa longueur est dotée d'un trottoir qui atteint péniblement sur quelques portions 1,4m de largeur. Le trottoir est ponctué d'obstacles qui réduisent cette largeur (ex: poteaux électriques) voire qui l'occupent entièrement (stationnement illégal de voitures sur trottoir). Cette situation est encore plus gênante lorsqu'elle a lieu dans un tournant sans condition de visibilité sur cette route limitée à 50 km/h (voir photos).

Le cheminement piéton s'interrompt prématurément avant la fin de l'agglomération et des habitats. La route étroite en pente, théoriquement limitée à 50 km/h, laisse les piétons sans aucune protection. Un chemin matérialisé en marron pointillé sur la carte permet néanmoins de rallier le parking des 100 places du centre-bourg rapidement et sans danger. Il n'est pas mis en valeur (balisage, passage piéton).

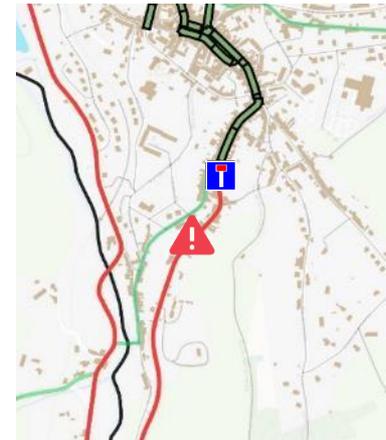


# DÉPLACEMENT À PIED RUE GRANCHER ROUTE DE TULLE

La route de Tulle est une route passante, dépassant probablement les 1000 véhicules jours (estimation à partir des comptages en amont de Felletin sur la D982 direction Ussel). Le cheminement piéton y est absent ou presque depuis le centre-bourg. Néanmoins une zone 30 bien aménagée permet une cohabitation dans les espaces les plus étroits de la rue Grancher. Une fois la zone 30 terminée (croisement de la rue Saint-Espérance), la route de Tulle reprend des largeurs. Mais aucune place n'est dédiée aux piétons. Ces derniers se retrouvent sur la chaussée où des observations font état d'un non respect de la limitation à 50 km/h. Les bas côtés comme dans le reste de la commune sont utilisés pour le stationnement, mettant ainsi les piétons au plus proche de la circulation. Cette voie doit faire l'objet d'un aménagement piéton et d'une formalisation de son stationnement.



*A partir de ce point aucun aménagement sécurisé pour les piétons sur une route à 50km/h.*

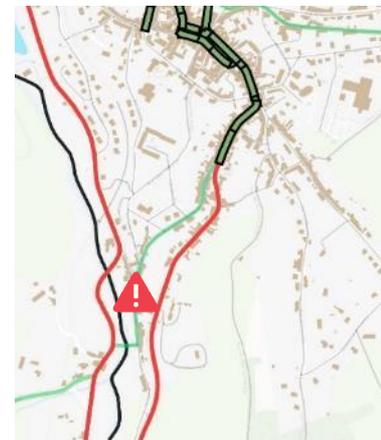


# DÉPLACEMENT À PIED RUE DU PONT ROBY ET SAINT-ESPÉRANCE

La rue de Saint-espérance et du Pont Roby accueille un raccourci malin entre Saint-Quentin-la-Chabanne et le centre-bourg en passant ponctuellement par la déviation poids lourds au village de La Maurie. Selon les observations de riverains, les automobilistes empruntent effectivement cette voie à vive allure. Malgré son caractère étroit piétonnier et patrimonial, elle est aujourd'hui limitée à 50 km/h alors que pour des raisons de morphologie, elle doit être au maximum à 30 km/h. Dans cette rue sans largeur, un travail sur la circulation peut permettre de limiter le trafic à la desserte locale. Les piétons se baladant en direction de la Diamanterie et du Pont Roby pourront apprécier un espace tranquille. D'autres rues à Felletin ont la même configuration en terme de morphologie (et parfois même de raccourcis malins). Ces rues n'ont aucune vocation à être pratiquée à 50km/h (ex: rue de Chanteloube).



*Routes peu larges partagées. Officialiser le 30 km/h ?*

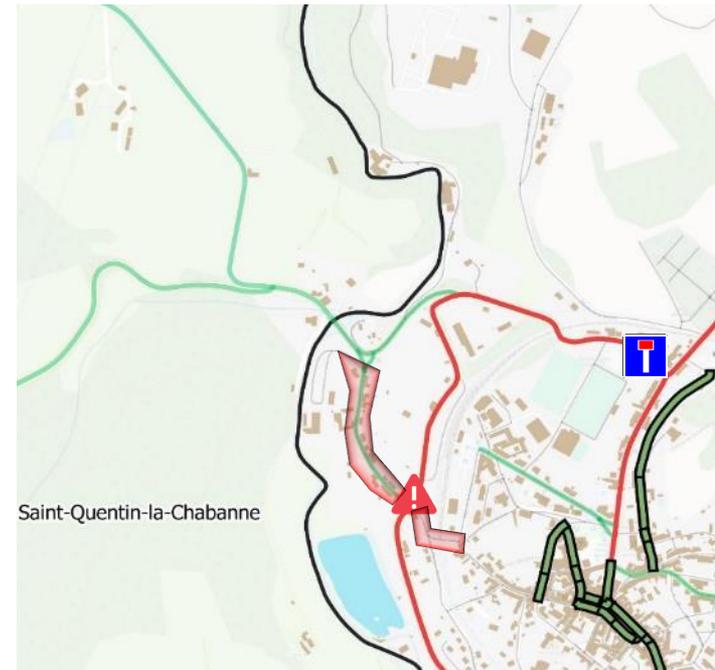


# DÉPLACEMENT À RUE DE LA MAISON ROUGE

Pour rejoindre l'extrémité Nord-ouest du bourg à proximité du village du Pont des malades (commune de Saint-Quentin-La-Chabanne), il est préférable de passer à pied par la rue de la maison rouge. L'autre itinéraire par la route de Vallière (D10) est sans aucun aménagement piéton. La rue de la maison rouge n'a pas de trottoirs continus pour les piétons. Néanmoins, l'état de la route amène selon les observations à des vitesses raisonnables ne mettant pas trop en danger les piétons. Sa faible largeur impose de travailler sur un plan de circulation pour fournir un cheminement piéton sécurisé.

Plus loin la traversée de la route d'Ussel (route de contournement poids lourds) se fait dans un carrefour sans visibilité et avec traversée piétonne peu visible. Une fois ce passage dangereux franchi, on rejoint le centre-ville par des rues étroites à faible trafic et vitesse. Néanmoins la rue de la maison rouge constitue aussi un raccourci malin pour les habitants en provenance de l'Ouest (Vallière, Aubusson) cherchant à rallier la MAM (les Galoupiots) ou le collège.

Quasi absence de trottoirs ou limitations sur la rue de la maison rouge



# DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-BOURG / PLACE CHARLES DE GAULLE



La place Charles de Gaulle est le carrefour de distribution des flux dans la commune, à l'intermédiaire, de la Mairie, d'un arrêt de bus, du centre-ville, de l'école élémentaire, de la MAM, de la gare et de la route d'Intermarché. Troisième point noir de la commune, l'espace est routier et sans autres usages que le stationnement voiture ou la circulation. Il est limité à 50km/h, alors que des publics vulnérables empruntent cet espace. La place n'a presque pas de traversée piétonne et obtient tout juste une ligne de peinture devant l'école en guise de cheminement piéton.

L'avantage de ce contexte reste que le terrain est facilement mobilisable pour la mise en place d'expérimentation. De niveau et sans terrain plein (mise à part son rond point central qui engendre une confusion le régime de priorité), il peut facilement être aménagé de mobiliers urbains et de peinture au sol pour tester des aménagements.



# DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-BOURG



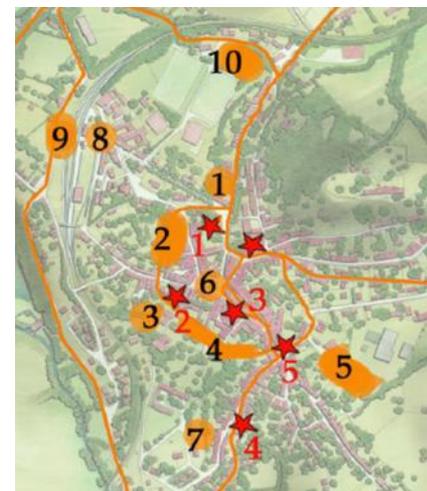
Une bonne partie des voiries du centre bourg ont les mêmes problèmes, déjà évoqués dans de nombreux documents d'urbanisme :

- Le stationnement n'y est pas défini, réglementé ou respecté.
- Dans les rues plus larges le cheminement piéton est inexistant et les stationnements prennent sa place (exemple ci-contre sur la rue des Fossés).
- Les réglementations de vitesse ne sont pas correctement signalées et marquées. En théorie la zone en vert sur la carte doit être à 30 km/h alors que seuls les tronçons en vert sont signalés comme tels.
- Les sens de circulation pourrait être plus contraignants pour éviter les raccourcis malins et le transit dans les rues qui ne sont pas censées les accueillir.
- Les poches de stationnement sous-utilisées sont mieux positionnées aux abords du centre-bourg pour accueillir des stationnements longue durée d'habitants. La place Courtaud n'abrite que du stationnement sans aucune réglementation. C'est un espace de vie sociale sans autre fonction que de stocker des voitures souvent des habitants et des travailleurs de centre-ville.

Le centre-ville a été aménagé pour être joli mais pas forcément pour être pratique en voiture et encore moins à pied et vélo.

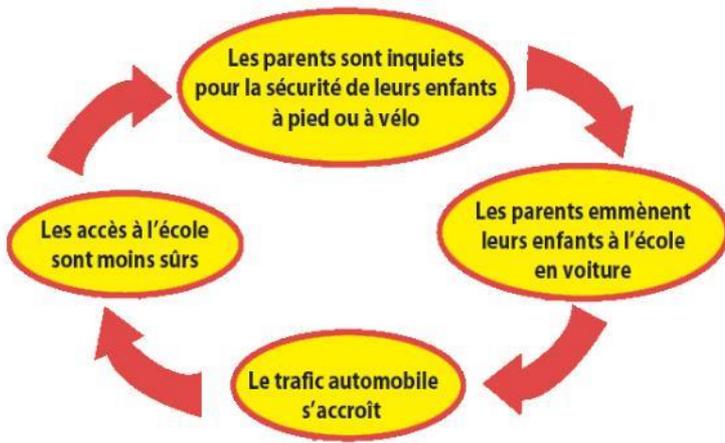
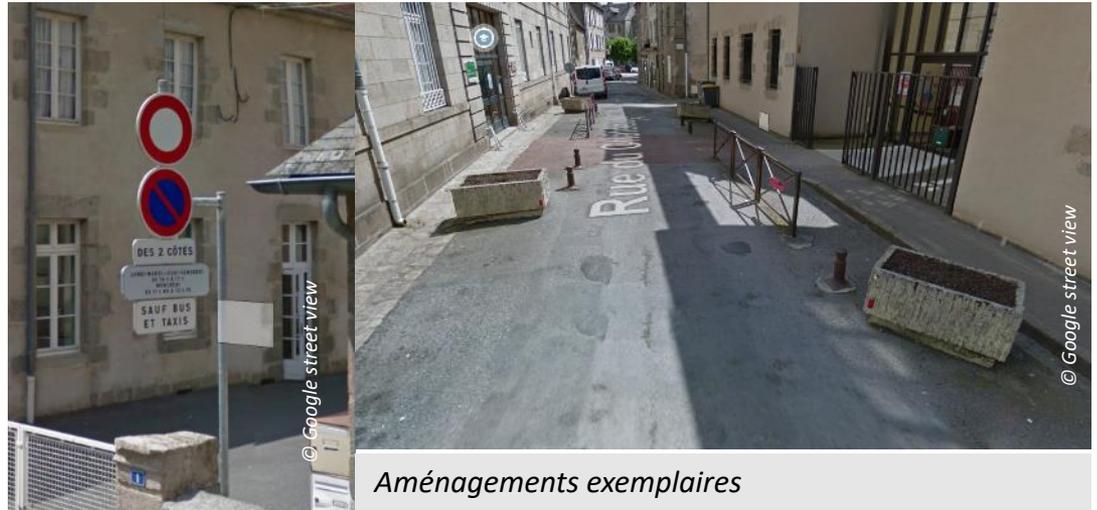


© Martin Cusson, PNRML



# DÉPLACEMENT AUX ABORDS DE LA MAM

La MAM (ou les Galoupiots) accueille des enfants en bas âge. La place devant cet établissement est dédiée uniquement au parking pour que les parents puissent déposer et récupérer les enfants (à la MAM mais aussi au collège à côté). Il n'existe aucune fonction récréative ni de végétal pour rafraîchir la place en été. Cet espace est à réinviter pour que la dépose soit optimisée et sécurisée pour les modes actifs (piéton, vélo) et pour qu'un espace avec d'autres usages que le stationnement s'invente. Les aménagements à l'école élémentaire et au collège sont déjà des bons exemples. Peut être que cette place peut aussi faire l'objet d'aménagements temporaires.



**Schéma sur la boucle rétroactive négative à propos de la dépose en voiture des enfants à l'école.**



# AUTOUR DE FELLETIN

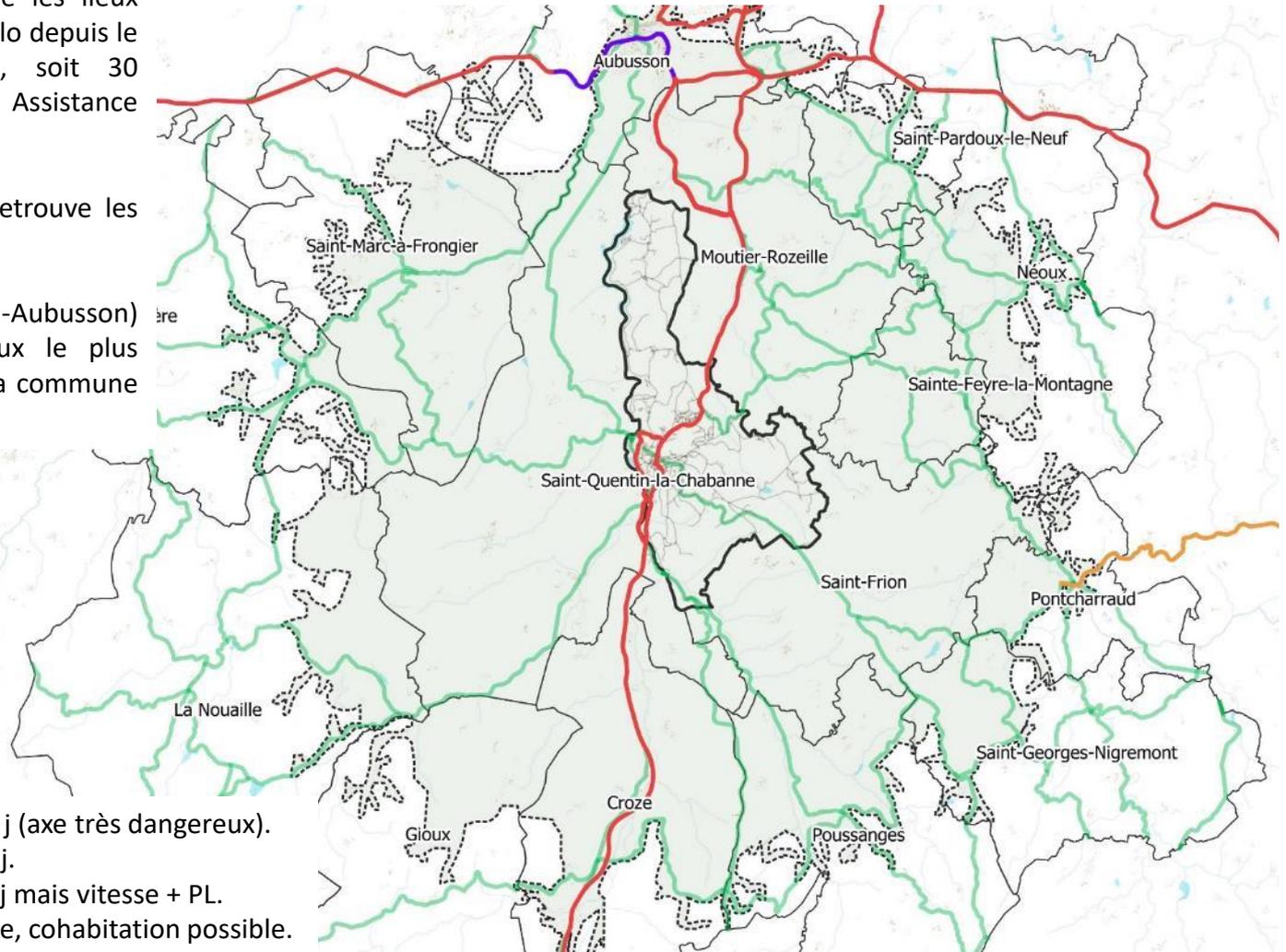


# DANGÉROSITÉ DES AXES À VÉLO

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

En **rouge** et **violet**, on retrouve les D941, D990 et D982

La RD982 (route Ussel-Aubusson) constitue l'axe dangereux le plus bloquant pour l'accès à la commune de Felletin.



**Violet** = trafic > 4000 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.

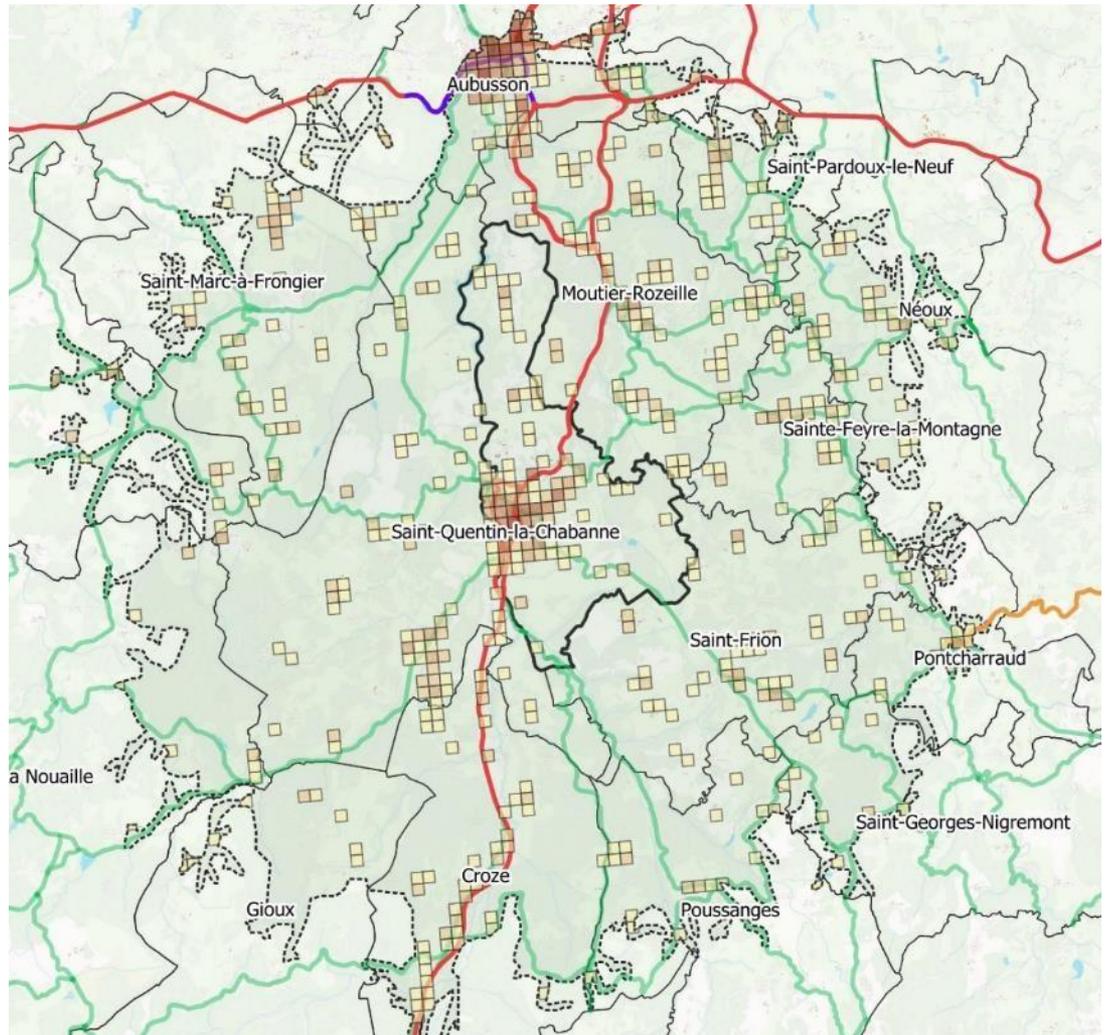
# RÉPARTITION DE LA POPULATION

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, **6010 personnes**. Ces habitants sont à maximum 30 minutes de VAE du centre-bourg.

Une bonne partie de la population se répartit dans les bourgs de Felletin, Aubusson, Saint-Quentin-la-Chabanne et maille les communes de Moutier-Rozeille, Sainte-Feyre-la-Montagne, Saint-Frion, Néoux et Saint Pardoux-le-Neuf.

Les villages et bourgs se retrouvant le long des axes en rouge et violet (D941, D990, D982) sont enclavés à vélo, comme Croze. Néanmoins, en dehors de ces grands axes, le maillage de routes départementales et même communales (absente de la carte) est a priori sécurisée pour la pratique du vélo du fait d'un faible trafic – déduit par l'absence de comptage.

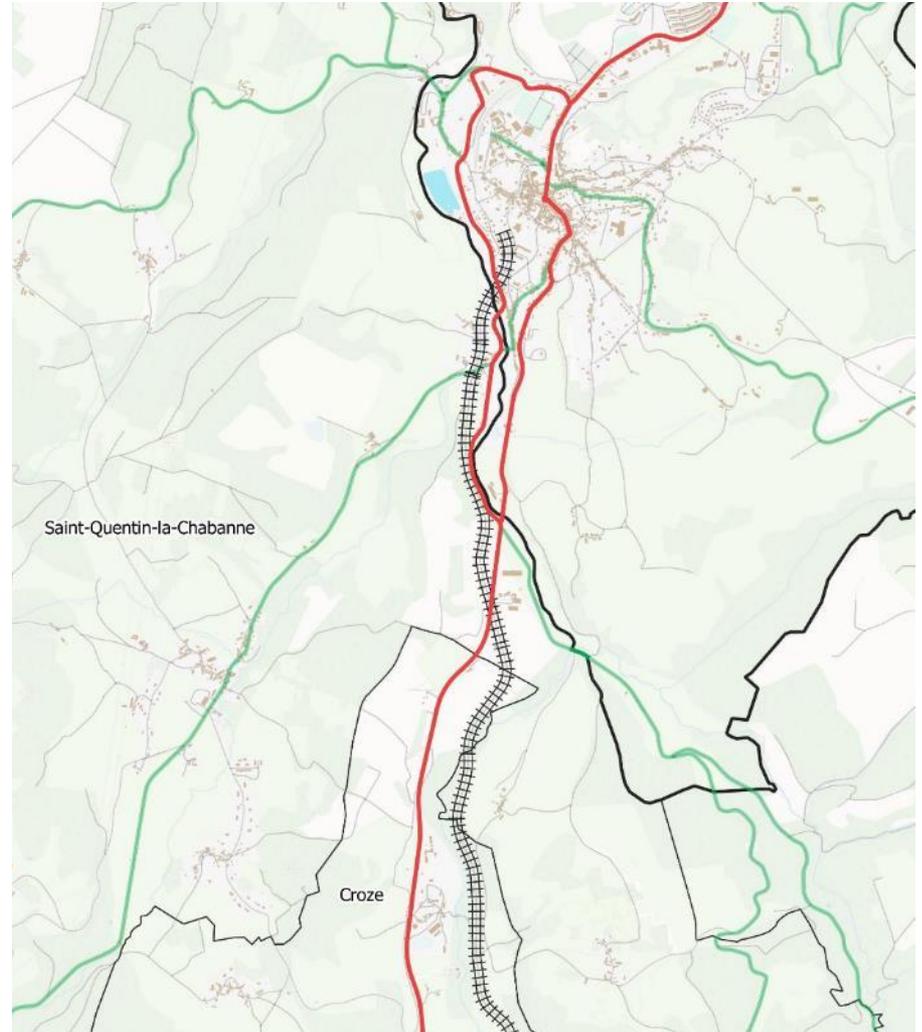


# ANCIEN CHEMIN DE FER USSEL-LA COURTINE-FELLETIN

L'ancienne voie de chemin de fer Ussel Felletin via la Courtine a été déclassée en 1989. par conséquent, son emprise foncière est discontinuée. Certaines parties de la ligne ont été revendues à des propriétaires, d'autres ont été utilisées pour l'élargissement de l'actuelle route D982. En revanche une très grande majorité a été conservée sous la forme de chemins ruraux.

Avec une étude approfondie, il peut être possible de déterminer les tronçons valorisables en itinéraire vélo intercommunal. Pour faire la jonction entre chacun d'entre eux, on pourra s'appuyer sur le maillage des routes à faible circulation et notamment les tronçons déclassés de l'ancienne D982 qui suivent également le même itinéraire. Selon les frais que la collectivité souhaite engager des parties du tronçon peuvent aussi faire l'objet de travaux pour être réhabilitées (ex : chemin bouché, revêtement à revoir).

La connexion de Croze à Felletin et du Mas d'Artige à la Courtine entrent dans une fonction de mobilité quotidienne pour des trajets longs (jusqu'à 10 km). On aura donc à cœur d'y proposer des aménagements qualitatifs et directs. Au-delà, entre Croze et le Mas d'Artige, l'itinéraire n'est pas à vocation de mobilité quotidienne (flux potentiel trop faible) mais de balade. Il peut donc plus facilement emprunter des détours si des frais insoutenables pour la restauration de l'itinéraire d'origine s'imposent. On tachera néanmoins de garder un balisage continu.



# ANCIEN CHEMIN DE FER / FOCUS SUR FELLETIN

En ce qui concerne les déplacements courts vers Felletin (5km maximum), la ligne peut servir d'appui pour éviter l'intersection dangereuse entre la D23 (contournement de routier) et la D992 au niveau du village de La Maurie de la commune de Saint-Quentin-la-Chabanne. Pour l'instant ce projet n'est pas réalisable car l'accès à ce tronçon se fait sur une zone de manœuvre ferroviaire (ligne régionale 25 section de Busseau-sur-creuse à Felletin). Si à l'avenir, ce projet est techniquement envisageable, il relève d'un intérêt fort pour assurer une liaison sécurisée et qualitative vers Saint-Quentin-la-Chabanne.



*Vue de l'ancienne voie de chemin de fer depuis la route D992 vers Felletin.*

# EMPLOI: FLUX DE TRAVAILLEURS AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Flux domicile travail entrant dans la commune (825)

Felletin	23079	Felletin	337,895707145325
Aubusson	23079	Felletin	46,3862245759612
Saint-Quentin-l...	23079	Felletin	40
Saint-Frion	23079	Felletin	25,1022136135343
Saint-Georges-...	23079	Felletin	25,0005994172989
Sainte-Feyre-la...	23079	Felletin	24,7967479674797
Croze	23079	Felletin	24,234693877551
Vallièrè	23079	Felletin	19,7179564227792
Saint-Amand	23079	Felletin	15,2728124946839
Ars	23079	Felletin	14,9809135678044
Moutier-Rozeille	23079	Felletin	14,9370402400313

Flux domicile travail sortant de la commune (520)

Felletin	23079	Felletin	337,895707145325
Felletin	23008	Aubusson	49,9043710700194
Felletin	23067	La Courtine	19,275861281711



**L'enjeu emploi est fort** avec les communes voisines surtout entrant avec **Aubusson, Saint-Quentin-la-Chabanne** et dans une moindre mesure **Saint-Frion, Saint-Georges-Nigremont, Sainte-Feyre-la-Montagne, Croze**.

**L'enjeu de liaison en covoiturage ou le train est fort vers Aubusson.**

**L'enjeu emplois est fort sur la commune** avec plus de 3 actifs sur 5 de Felletin qui travaillent sur la commune même.

# ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
<b>Aubusson</b>	Via RD23 <b>10km</b> Liaison dangereuse via Hôpital	<b>voie à faible trafic</b> Croisement vers pont des malades <b>dangereux</b>	<b>Moyen.</b> Le flux domicile travail important mais la distance élevé.	<b>faible.</b> (+ de 15 minutes en vélo). Potentiel des navetteurs ou touristes.	<b>Forte</b> Liaison de deux pôles touristiques majeurs passant la V87. Aubusson accueille des équipements de loisirs intercommunaux.
<b>Moutiers-Rozeille</b>	<b>6km</b>	<b>voie à faible trafic</b> Via les granges	<b>Assez Faible</b> Distance faible mais flux limitée	<b>Faible</b> Trop loin	<b>Faible</b>
<b>Sainte-Feyre</b>	<b>6km – 8km</b>	<b>voie à faible trafic</b>	<b>Moyen.</b> flux domicile travail non négligeable et distance acceptable	<b>Faible</b> Trop loin	<b>Faible</b>

# ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
<b>Saint-Frion</b>	6 – 9 km	<b>Voie à faible trafic</b>	<b>Moyen.</b> flux domicile travail négligeable et distance acceptable	<b>Faible</b> Trop loin	<b>Faible ?</b>
<b>Croze</b>	5 – 9 km	<b>dangereux</b> via D982 Ancienne voie ferrée existante à valoriser	<b>Moyen.</b> flux domicile non négligeable mais distance forte (depuis le bourg)	<b>Faible</b> Trop loin	<b>Fort</b> Connexion Voie verte La Courtine (pas de cul-de-sac)
<b>Saint-Quentin</b>	3km	<b>Voie à faible trafic</b> Passage du contournement <b>délicat</b> Vitesse réelle à mesurer	<b>Fort.</b> flux domicile travail important et distance courte	<b>Fort</b> Distance faible + flux de navetteurs	<b>Fort</b> Liaison V87
<b>Saint – Marc-A-Frongier</b>	6-10km+	<b>Voie à faible trafic</b> Passage du contournement <b>délicat</b>	<b>Faible</b> Peu de trafic	<b>Faible</b> Trop loin	<b>Faible ?</b> Balade

# 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'autres de la commune</b></p>	<p><u>Création d'un cheminement là où il est inexistant:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Route de la Sagne.</li><li>• Rue de la Maison Rouge.</li><li>• Route de Crocq : extension jusqu'à la fin de l'agglomération.</li><li>• Rue des fossés.</li><li>• Route de Tulle</li></ul> <p><u>Améliorer une traversée piétonne :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Route d'Aubusson :<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Accès aux arrêt de bus en face du Lycée des Métiers du Bâtiment (LMB).</li><li>▪ Entrées privées entre le Crous et l'Intermarché.</li><li>▪ Traversée Crous-LMB.</li></ul></li><li>• Route d'Ussel : croisement Rue de la Maison rouge.</li><li>• Carrefour rue de Beaumont, rue Reby Lagrange et route de Crocq.</li><li>• Place Charles de Gaulle.</li></ul> <p><u>Mettre à la norme 1m40 le cheminement piéton existant:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Route d'Aubusson : De l'Ehpad au croisement avec la rue Pierre Noël.</li><li>• Rue de Beaumont.</li><li>• Route de Crocq : en priorité de la rue des tours de l'horloge jusqu'à la rue de Beaumont puis de la rue Beaumont à la fin de l'agglomération.</li><li>• Rue des fossés.</li></ul> <p><u>Traiter une interruption du cheminement:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Route d'Aubusson : du carrefour avec la route de Vallière à l'Intermarché.</li></ul>

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

Enjeux	Lieux concernés
<b>Pacification et cohabitation des modes de déplacement</b>	<p><u>Définir de nouvelles limitations :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Revoir les limites de vitesses sur les ruelles étroites du bourg (ex: rue du Pont Roby, rue de la maison rouge, rue de Chanteloube).</li><li>• Rue de Beaumont : à proximité de l'école maternelle.</li></ul> <p><u>Revoir la réglementation des zones 30 :</u></p> <p>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 cyclables 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"><li>• Rue de Beaumont.</li><li>• Hiérarchiser la voirie en réduisant les voies de transit informelles vers le centre-ville (rue de Chanteloube, rue de Beaumont, rue du Pont Roby et de Saint-Espérance, rue de la Maison rouge).</li><li>• Entrées de bourg : Route de Crocq, Route de Tulle et Route d'Aubusson.</li></ul>
<b>Formaliser et organiser le stationnement</b>	<p><u>Définir des emplacements / une réglementation:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ensemble du centre-ville.</li><li>• Route de Crocq.</li><li>• Rue de Beaumont.</li><li>• Route d'Aubusson : du fleuriste à la route de Vallière.</li></ul> <p><u>Revoir l'organisation du stationnement:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Centre-ville : restreindre le stationnement à un usage temporaire commerciale et orienter le stationnement longue durée vers les parkings adjacents.</li><li>• Mettre en avant le parking des 100 places.</li></ul>

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

Enjeux	Lieux concernés
<p><b>Créer et valoriser des itinéraires qualitatifs piéton / vélo sur la commune</b></p>	<p>Liaison Lycée des Métiers du Bâtiment au centre-bourg de Felletin via la rue des écoles.</p>
<p><b>« Faire commune » à vélo en garantissant des itinéraires sécurisés pour se rendre de part et d'autres de la commune</b></p>	<p><u>Création d'un maillage intra communal avec deux axes principaux composés de :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un axe reliant Lycée des Métiers du Bâtiment et l'IME à la Diamanterie en passant par le centre-bourg de Felletin et la rue des écoles.</li> <li>• Un axe reliant la route de la Sagne à Diamanterie en passant par l'ensemble sportif, la gare , le collège, la place Courtaud, et la manufacture Pinton.</li> </ul> <p><u>Faciliter les déplacements à vélo:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en application du double sens cyclable en zone 30 (centre-ville et rue des écoles).</li> </ul>
<p><b>Créer et valoriser un maillage de liaison intercommunale</b></p>	<p><u>Itinéraires nécessitant de l'aménagement lourd pour accéder à des voies à faible trafic en toute sécurité:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Felletin – Aubusson via le lac des Combes.</li> <li>• Felletin – Saint-Quentin-la-Chabanne via ancienne voie ferrée Ussel-Felletin.</li> <li>• Felletin – Croze via ancienne voie ferrée Ussel-Felletin.</li> </ul> <p><u>Itinéraires nécessitant de l'aménagement léger valorisant des voies à faible trafic motorisé:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Felletin – Saint-Frion.</li> <li>• Felletin – Sainte-Feyre.</li> <li>• Felletin – Saint-Quentin-la-Chabanne via route d'Ussel / contournement poids lourds (D23).</li> </ul>

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

Enjeux	Lieux concernés
<b>Penser services et intermodalité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer une aire de covoiturage et d'autostop reliée à pied et à vélo à cheval entre l'Intermarché et le parking du stade et/ou à la croisée du LMB, de la route d'Aubusson et de la route des Combes.</li> </ul>
<b>Créer du stationnement vélo</b>	<p><u>Espace public:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reprendre les préconisations de la commission habitat.</li> <li>• Espace Tibord.</li> </ul> <p><u>Espace privé :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A l'intérieur des lieux d'enseignement.</li> <li>• Intermarché.</li> <li>• Employeurs.</li> <li>• Habitat collectif privé ou public.</li> <li>• habitat ancien centre-ville.</li> </ul>
<b>Soigner les espaces de vie sociale</b>	<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>• Rue de Beaumont : devant l'école maternelle.</li> <li>• Place Courtaud.</li> <li>• Place Charles de Gaulle.</li> <li>• Place Monthieux : devant la MAM / les Galoupiots.</li> </ul>
<b>Développer l'offre touristique Mobilité durable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire la promotion du dispositif accueil vélo auprès des commerçants et associations de la commune.</li> </ul>
<b>Faire adopter des comportements pro-mobilité active</b>	<p><u>Faire respecter l'interdiction de stationnement sur trottoir:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rue de crocq, rue de Beaumont.</li> </ul>

# PROPOSITION D' ACTIONS



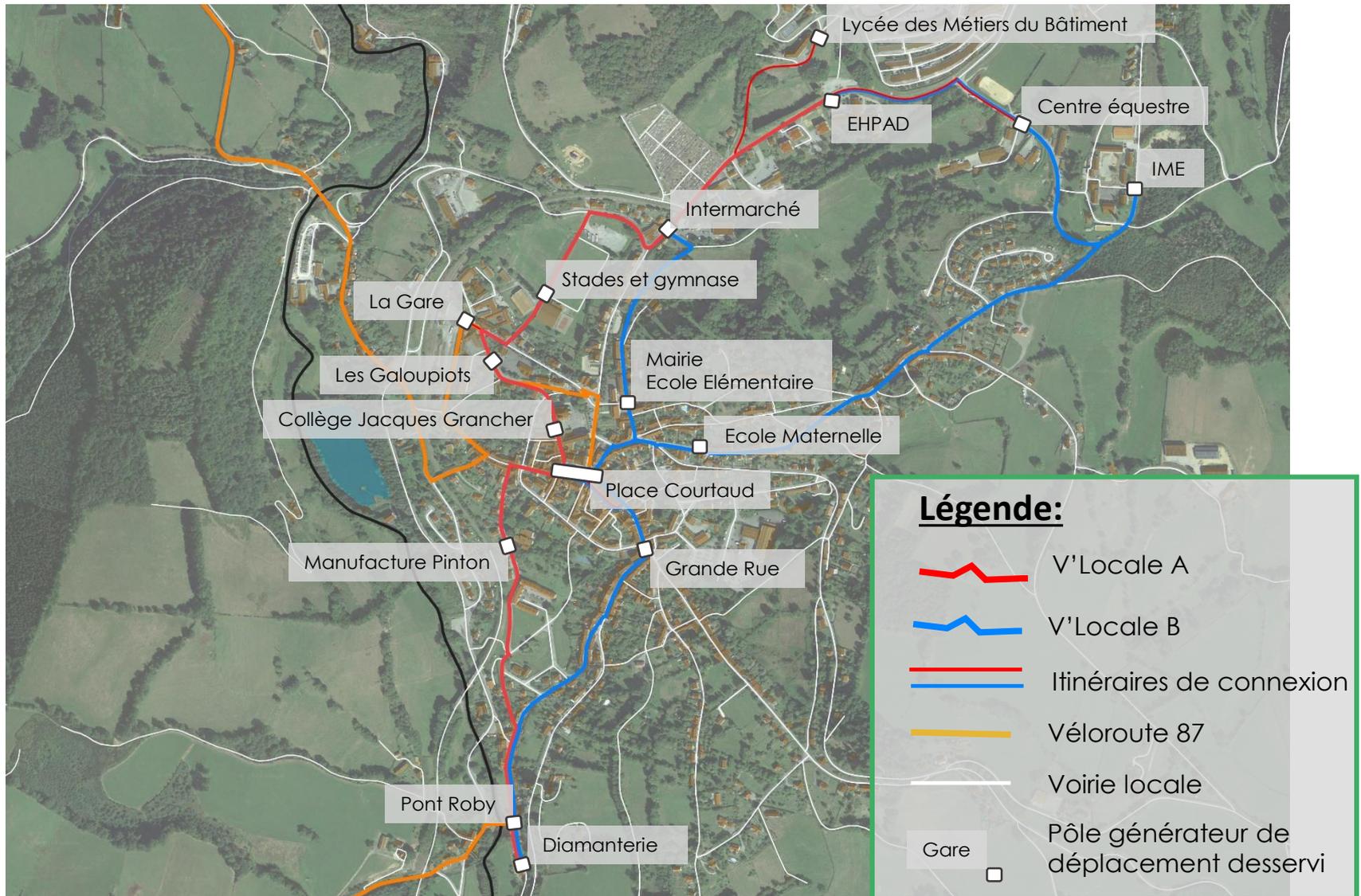
# LA BOÎTE À OUTILS DU SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES



**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 circulation des véhicules motorisés.
- Le Plan de stationnement.
- L'Urbanisme tactique ou les aménagements temporaires.
- Les Zones 30.
- Les Zones de rencontre.
- Les Voies partagées en agglomération.
- La Piste cyclable bidirectionnelle.
- La Piste cyclable unidirectionnelle.
- 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 V'LOCALE – VUE GLOBALE



## V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon EHPAD Jean Mazet – Intermarché** : balisage sur voie partagée à 50 km/h. Recommandations :

- Scénario 1: Passage en zone 30. Mise en place de dispositifs de modération de la vitesse pour atteindre une vitesse réelle à 30km/h (ex: création de poches de stationnement en chicane).
- Scénario 2 (à étudier techniquement pour garantir la faisabilité) : Passage en zone 30. Rétrécissement de la largeur de chaussée en créant une piste cyclable unidirectionnelle d'une largeur de 1,5m dans le sens montant de la route d'Aubusson.

Acteurs : Département de la Creuse, Commune de Felletin.

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

## V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon Intermarché – Route de Vallières** : Balisage et création d'une voie dédiée. Route de Vallières et Route d'Aubusson (à étudier techniquement pour garantir la faisabilité). Passage en zone 30 et rétrécissement de la largeur de chaussée en créant des pistes cyclables unidirectionnelles d'une largeur de 1,5m dans chaque sens de circulation.

Acteurs : Département de la Creuse, Commune de Felletin.

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



**Tronçon Route de Vallières – Avenue de la Gare** : Balisage et création d'une voie dédiée. Retirer les portails aux entrées du cheminement central entre les deux stades. Remplacer par des dispositifs anti-intrusion des véhicules. Élargissement du chemin à 2m à côté du gymnase. Requalification de la traversée en voie verte.

Acteurs : Département de la Creuse, Commune de Felletin.

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

# V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon Avenue de la Gare – Place Monthieux** : Balisage sur voie partagée. Passage en zone 30. Matérialisation de places de stationnement pour créer un ralentissement par effet de chicane. Mettre en application le stationnement par la médiation de la Gendarmerie Nationale pour garantir le croisement des bus.

Acteurs : Commune de Felletin, département de la Creuse gendarmerie nationale.

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



**Tronçon Place de Monthieux – rue Pisseloché** : Balisage sur voie partagée en zone 30. Mise en double sens cyclable de la rue du château et de la rue Feydeau conformément aux obligations du code de la route (art R110-2).

Acteurs : Commune de Felletin.

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

## V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon rue Pisseloche - Diamanterie** : Balisage sur voie partagée. Passer en zone 30. Travailler le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit de Saint-Quentin-la-Chabanne vers le centre-ville de Felletin via la rue Saint-Espérance.

Acteur : Commune de Felletin.

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

## V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon Diamenterie – rue du Dr Grancher :**  
Balisage sur voie partagée. Passer en zone 30.  
Travailler le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit de Saint-Quentin-la-Chabanne vers le centre-ville de Felletin via la rue Saint-Espérance. Changer le régime de priorité au croisement de la route de Tulle, de la rue Saint-Espérance et de la Rue du Dr Grancher pour permettre un passage sans arrêt des cyclistes en provenance de la rue Saint-Espérance et en direction du centre-bourg (la visibilité réduite et le dénivelé rend difficile le fait de s’engager pour les cyclistes). Une solution peut être de mettre un Stop pour les véhicules en provenance de la route de Tulle et en destination du centre-bourg.

Acteurs : Commune de Felletin, Département de la Creuse.

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

## V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon rue du Dr Grancher – route de Crocq** : Balisage sur voie partagée. Passer en zone de rencontre. Mise en double sens cyclable de la Grande rue conformément aux obligations du code de la route (art R110-2). Signaler l'impasse de la rue des tours de l'horloge sauf piéton et vélo (C13d) Aménager un accès de niveau vers la rue des tours de l'horloge depuis la Grande Rue. Clarifier le régime de priorité à la sortie de la rue des tours de l'horloge (priorité à droite, cédez-le-passage ?)

Acteur : Commune de Felletin.



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

# V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon Route de Crocq** : Balisage sur voie partagée. Passer en zone 30. Aménager entre le croisement de l'avenue Joffre et la rue de Beaumont un dispositif de modération de la vitesse.

Acteurs : Commune de Felletin, Département de la Creuse.

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



**Tronçon Route de Crocq – rue Croix Moreau** : Balisage sur voie partagée en zone 30. Mise en double sens cyclable conformément aux obligations du code de la route (art R110-2). Aménager entre le croisement de l'avenue Joffre et la rue de Beaumont un dispositif de modération de la vitesse.

Acteurs : Commune de Felletin, Département de la Creuse.

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

## V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon Route de Crocq – rue des granges / rue Pierre Noël** : Balisage sur voie partagée. Passer en zone 30. Aménager rue de Beaumont deux dispositifs de modération de la vitesse entre l'école maternelle et la rue Coudert et entre la rue Alengarde et la rue de l'Ancien champs de foire. Des dispositifs de modérations de la vitesse peuvent être nécessaires rue des Granges.

Acteur : Commune de Felletin.

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

# ITINÉRAIRES DE CONNEXION

Tronçons sans besoin de voie dédiée mais dont il faudra travailler les règles de circulation et indiquer la connexion depuis la V'locale vers le point d'intérêt (balisage) et vice versa:



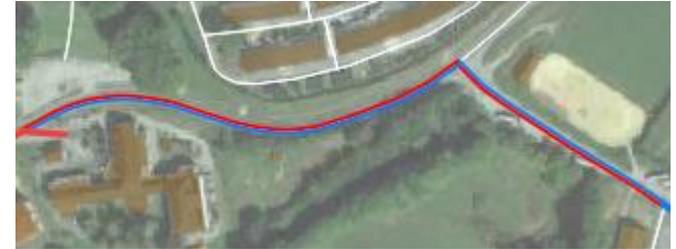
Connexion *La Gare* depuis la V'Locale A. Passer en zone de rencontre.



Interconnexion V'Locale A et V'Locale B via la Place Courtaud. Passer en zone de rencontre.

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

Tronçons avec besoin de voie dédiée et dont la connexion est à indiquer depuis la V'locale vers le point d'intérêt (balisage) et vice versa:

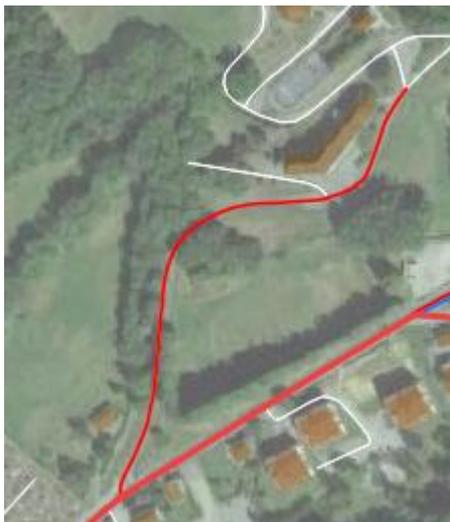


Interconnexion V'Locale A et V'Locale B via la route d'Aubusson. A minima, aménager une piste unidirectionnelle en sens montant, voire une piste cyclable bidirectionnelle ou une voie verte. En cas d'infaisabilité technique et/ou financière, ne pas baliser ce tronçon **facultatif**.

Temporalité : **tronçon facultatif** à étudier ou à aménager si une **opportunité technique et financière se présente**.

# ITINÉRAIRES DE CONNEXION

Tronçons avec besoin de voie dédiée et dont la connexion est à indiquer depuis la V'Locale A vers le point d'intérêt (balisage) et vice versa:



Connexion *Lycée des Métiers du Bâtiment* depuis la V'Locale A. Changer l'entrée pour permettre le passage des cyclistes même lorsque la barrière est fermée (photo ci-contre).

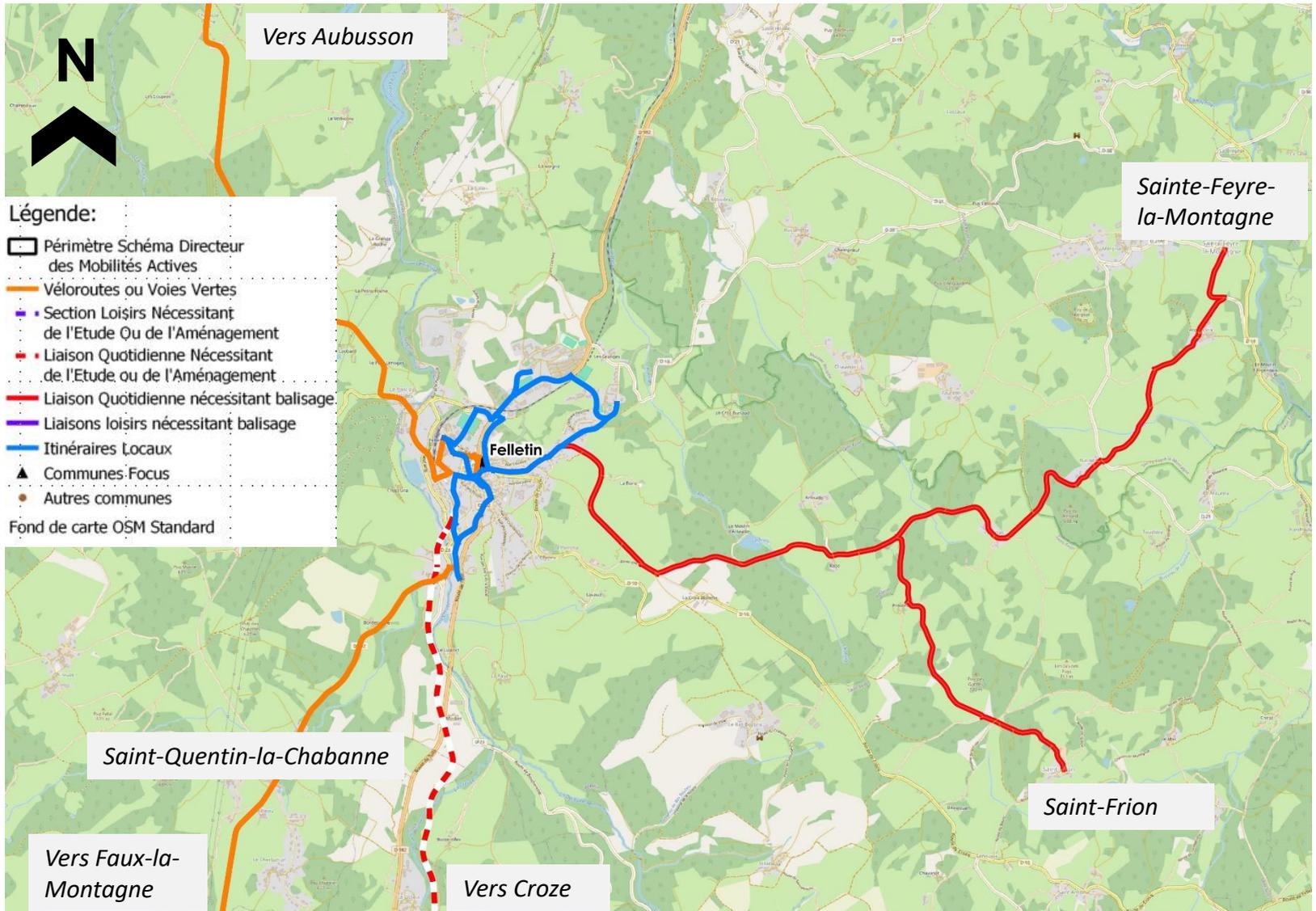


Temporalité : d'une même phase sur l'ensemble la V'Locale A.

# STATIONNEMENT VÉLO À CRÉER – VUE COMMUNE



# ITINÉRAIRES INTERCOMMUNAUx DEPUIS FELLETTIN – VUE GLOBALE



## ZONE DE RENCONTRE / ZONE 30 (1/6)

### Contexte :

Felletin dispose de zones 30 trop timides et peu cohérente dans leur emprise. Felletin pourrait être une commune à 30 sur tous ces axes sauf éventuellement la D982, la D23 et d'autres routes hors tissu urbain. En attendant, les zones 30 sont mal signalées réglementairement parlant. Dans les rues étroites et sans trottoir du centre historique, une zone de rencontre serait plus appropriée pour marquer le partage de la route.

Exemple d'élargissement de la zone 30 en rose.  
En bleu création d'une zone de rencontre.

**Temporalité:** court/moyen terme.

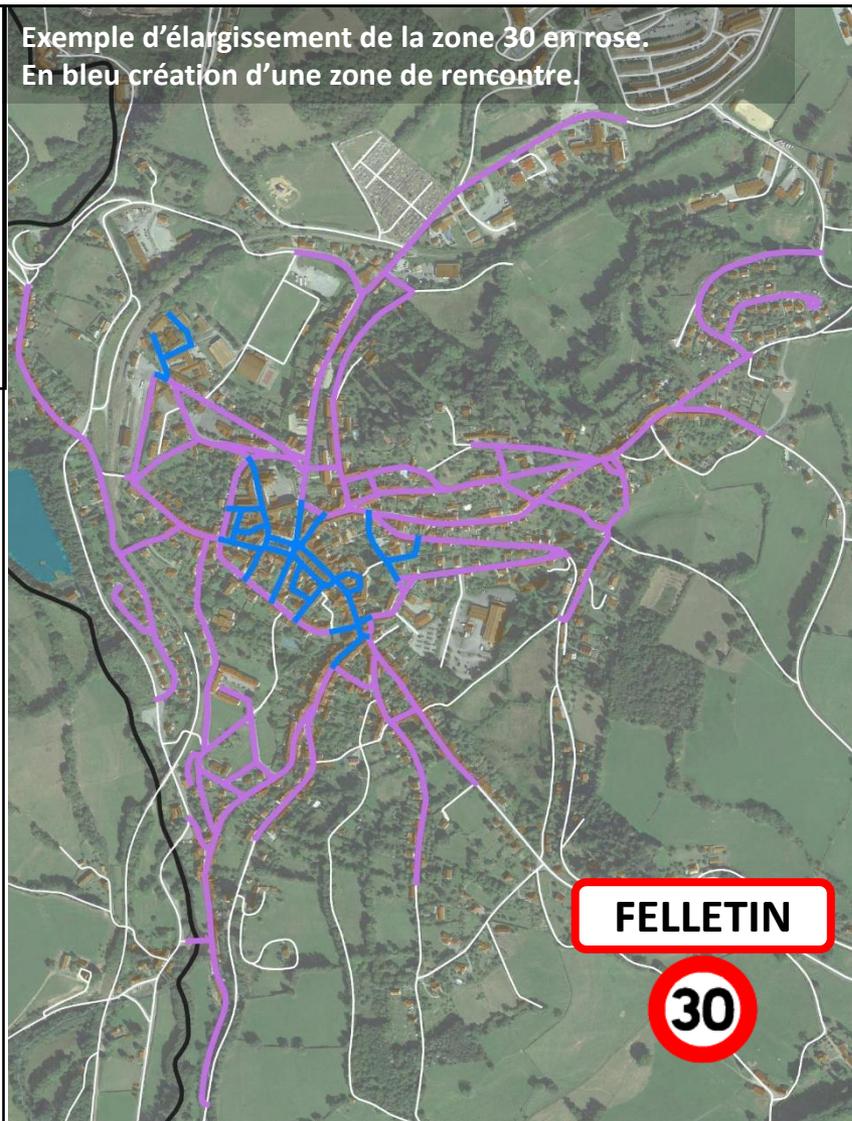
**Possibilité d'intervention technique :** Intervention simple.

**Coût de l'intervention :** modéré.

### Impact attendu :

- Des déplacements à pied plus sécurisés dans la commune et en particulier dans le centre-bourg de Felletin et à proximité de la gare.
- Un bourg vivant et plus agréable pour les riverains.
- Une sécurité renforcée pour les cyclistes sur l'ensemble de la commune.

**Acteurs :** Commune de Felletin, Département de la Creuse.



## ZONE DE RENCONTRE / ZONE 30 (2/6)



## ZONE DE RENCONTRE / ZONE 30 (3/6)

### ZOOM QUARTIER ROUTE D'AUBUSSON:

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



## ZONE DE RENCONTRE / ZONE 30 (4/6)



## ZONE DE RENCONTRE / ZONE 30 (5/6)

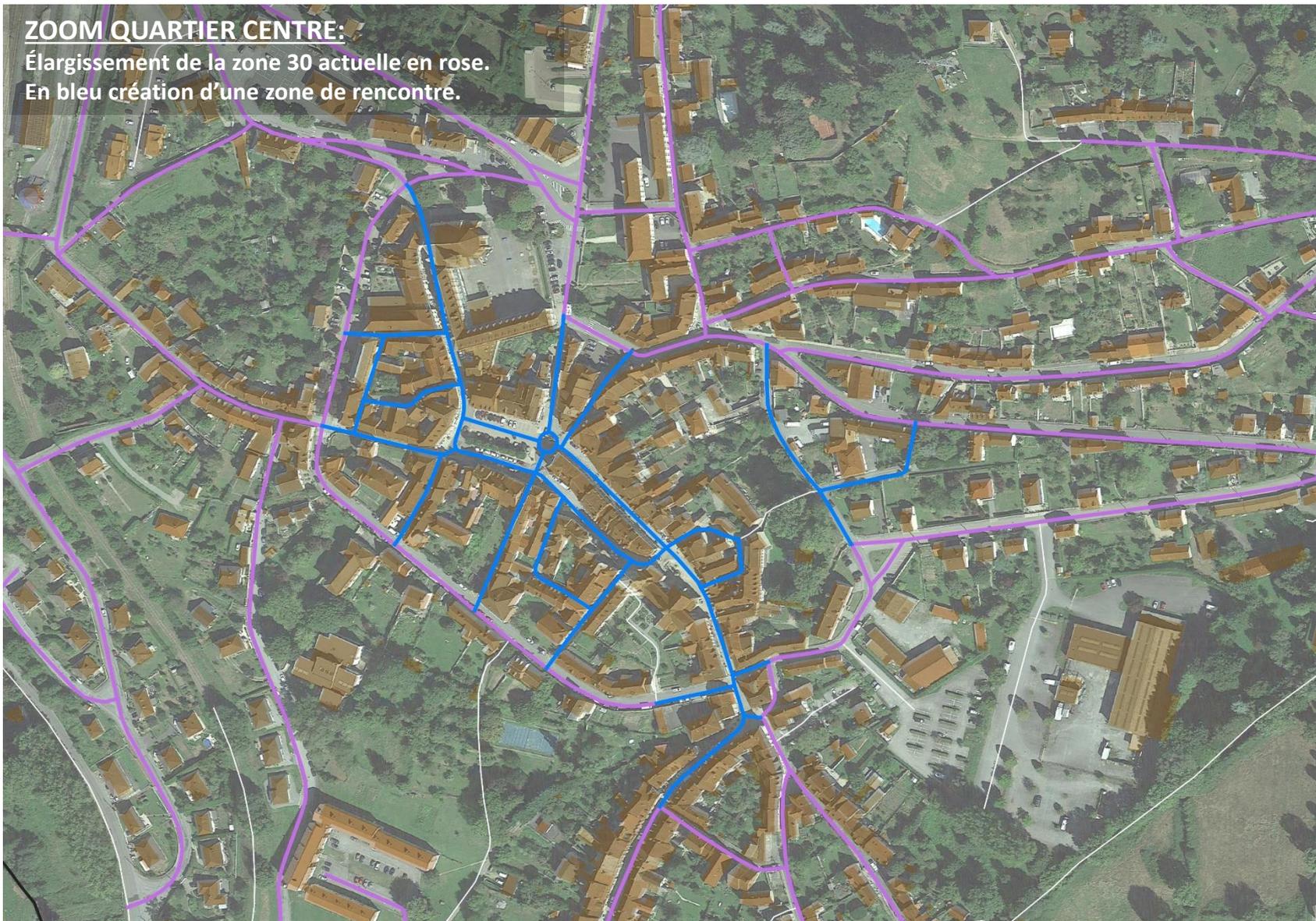
### ZOOM QUARTIER STE ESPÉRANCE / PONT ROBY :

Élargissement de la zone 30 actuelle en rose.

En bleu création d'une zone de rencontre.



## ZONE DE RENCONTRE / ZONE 30 (6/6)



# PLAN DE CIRCULATION

## Contexte :

À l'heure actuelle, Felletin dispose de quelques contraintes de circulation qui évite les effets de transit par certaines des rues qui ne sont pas fait pour l'accueillir. Il reste encore quelques rues dans le centre-ville de Felletin qui peuvent se prêter à une mise en impasse ou en sens unique pour limiter le trafic de transit et rediriger le flux de véhicules vers le parking des 100 places insuffisamment fréquenté. À l'échelle du bourg, deux raccourcis malins par la rue de l'espérance et par la rue du Pont génère du trafic de transit dans des rues étroites et habitées.

**Temporalité :** court/moyen terme.

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

**Coût de l'intervention :** modéré.

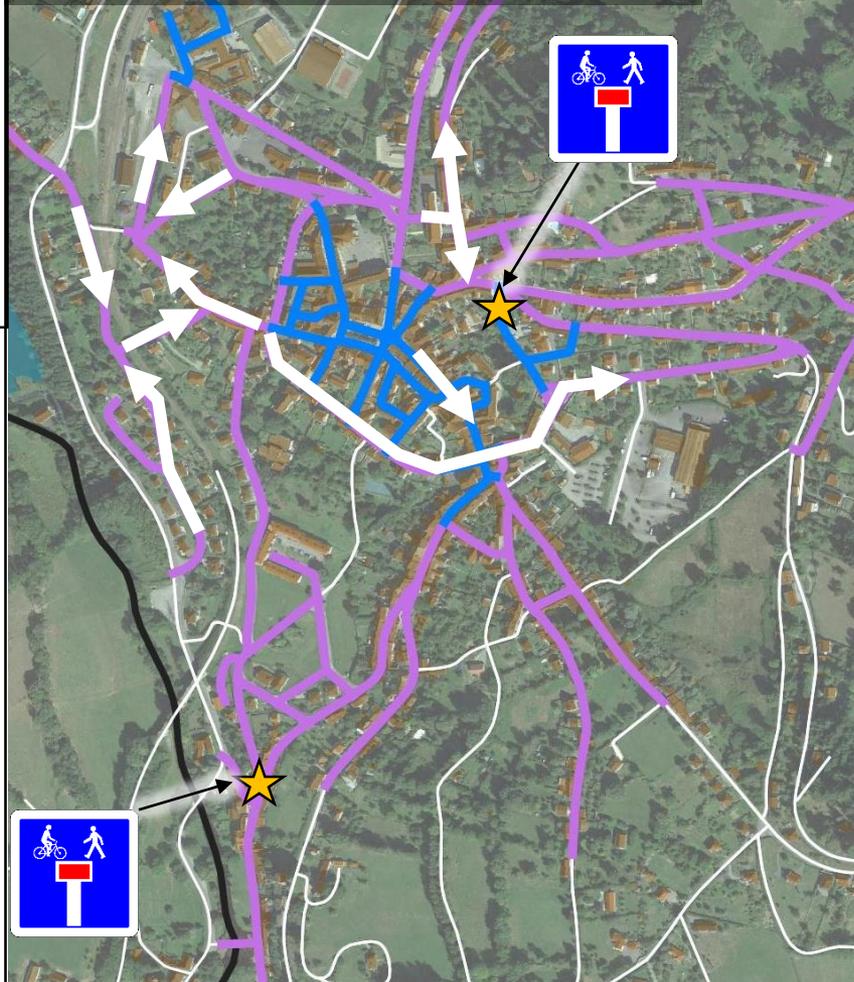
## Impact attendu :

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

**Acteurs :** Commune de Felletin, Département de la Creuse.

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

Exemples de mise en impasse avec les étoiles.



# DÉPLACEMENT À PIED / ROUTE D'AUBUSSON

<p><b>Contexte:</b></p> <p>La route d'Aubusson est la route d'accès au Lycée des Métiers du Bâtiment (LMB). Limitée à 50 km/h, elle offre un côté de trottoir large entre le fleuriste en face du cimetière et l'EHPAD Jean Mazet. Après l'EHPAD, la végétation envahit le trottoir. Entre l'intersection avec la route de Vallière et le fleuriste, le trottoir est dégradé et discontinu : c'est un véritable point noir. Sur les hauteurs, devant l'entrée du LMB, la traversée du carrefour par les étudiants qui rejoignent leur bus est dangereuse (faible condition de visibilité, un passage piéton large de 15 mètres sans pose, un début d'agglomération à moins de 150 mètres du passage piétons, ... ).</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie et aménagement : Département de la Creuse, commune de Felletin.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Créer une traversée piétonne sécurisée en face du LMB avec un SAS piéton et un éclairage. Revoir le terre plein central pour créer un effet de chicane.</li><li>• Prolonger le trottoir côté pair de la route d'Aubusson à l'intersection avec la route de Vallières en supprimant le stationnement de ce côté.</li><li>• Créer un passage piéton en face du chemin d'accès livraison du LMB sous réserve d'un accord avec le lycée.</li><li>• Passer en zone 30 (voir pages précédentes) mettre en place des poches de stationnement sur la chaussée pour créer un effet de chicane dans les lignes droites</li><li>• Tailler la haie entre l'EHPAD et la rue Pierre Noël;</li><li>• Réaligner et refaire le trottoir en face d'Intermarché.</li><li>• Etudier la création d'une piste cyclable unidirectionnelle dans le sens montant de la route d'Aubusson.</li></ul>	<p><b>Temporalité :</b> Court terme pour le stationnement, les traversées piétonnes et la haie à tailler. Moyen terme pour la réfection et le réalignement de trottoirs et d'ici la prochaine réfection pour l'étude de la création d'une piste cyclable unidirectionnelle.</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> Intervention peu complexe pour la haie et complexe pour le reste.</p> <p><b>Coût de l'intervention :</b> Faible pour le stationnement, la zone 30 et la haie. Élevé pour le reste.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire piéton sécurisé depuis l'EHPAD et le LMB jusqu'au centre-ville.</li><li>• Un apaisement des vitesses profitable à la sécurité des piétons et cyclistes.</li><li>• Une entrée de bourg plus marquée.</li></ul>

# DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR BEAUMONT

<p><b>Contexte:</b> A proximité de la maternelle, les trottoir rue de Beaumont sont quasiment impraticables par leur faible largeur et les voitures qui y stationnent dessus. L'accès depuis la route de Crocq se fait dans un carrefour dangereux. Après la maternelle, la rue de Beaumont s'élargit et les trottoirs sont marqués par beaucoup de problèmes de niveau (présence de marches) et discontinuité de largeurs. La route à 50km/h en pente est dangereuse pour une petite rue de quartier.</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie et aménagement : Département de la Creuse (au carrefour route de Crocq), commune de Felletin.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• À l'intersection avec la route de Crocq, Passer en zone de rencontre et mettre en impasse la rue Reby Lagrange entre Quali Prim et la rue des Geosffries. Aménager un passage piéton pour rejoindre le trottoir côté impair de la rue de Beaumont. Elargir dès que possible le trottoir côté impair à 1,4m. La mise en place d'un stop route de Crocq dans le sens descendant serait légitime.</li><li>• Interdire le stationnement et l'arrêt aux abords immédiats de l'école avec une ligne jaune continue et de la signalétique verticale en médiation avec les instituteurs, parents d'élève et la gendarmerie.</li><li>• Sur le reste de la rue de Beaumont, élargir d'ici la prochaine réfection les trottoirs sur la chaussée en garantissant une largeur minimale de 1,4m voire de 1,8m si la situation le permet.</li><li>• Passer la rue en zone 30. Des stationnements en chicane peuvent permettre de ralentir dans les lignes droites de la rue.</li></ul>	<p><b>Temporalité :</b> Court / moyen terme.</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> Intervention très complexe nécessitant d'être approfondie.</p> <p><b>Coût de l'intervention :</b> Faible pour le stationnement, la zone 30 et la haie. Élevé pour le reste.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire piéton sécurisé depuis l'EHPAD et le LMB jusqu'au centre-ville.</li><li>• Un apaisement des vitesses profitable à la sécurité des piétons et cyclistes.</li><li>• Une entrée de bourg plus marquée.</li></ul>

# DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR ROUTE DE CROCQ

<p><b>Contexte:</b> La route de Crocq est une route où les vitesses observées semblent être régulièrement supérieure à 50 km/h. Ses trottoirs sont quasiment impraticables par leur faible largeur et les voitures qui y stationnent dessus. Après le premier virage à l'intersection avec l'avenue Joffre, les trottoirs disparaissent.</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie et aménagement : Département de la Creuse, commune de Felletin.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Élargir, d'ici la prochaine réfection, à une largeur minimale de 1,4m au moins un côté de trottoirs en réduisant sur la chaussée.</li><li>• Passer la rue en zone 30 du centre-ville à l'avenue Joffre. Des stationnements en chicane peuvent permettre de ralentir dans les lignes droites de la rue.</li><li>• Baliser un raccourci vers l'école maternelle via le passage en face de la rue des Geosffries. Marquer la traversée avec un passage piéton.</li><li>• Etudier l'aménagement en bord de la route de Crocq, d'un cheminement piéton d'1,4 mètres de large de l'intersection avec l'avenue Joffre à l'intersection avec la rue de Chanteloube</li></ul>	<p><b>Temporalité :</b> Court / moyen terme. Long terme pour la création de cheminement.</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> Intervention complexe nécessitant notamment d'être approfondie pour la création d'un cheminement.</p> <p><b>Coût de l'intervention :</b> Élevé.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire piéton sécurisé de la fin d'agglomération route de Crocq et jusqu'au centre-ville.</li><li>• Un apaisement des vitesses profitable à la sécurité des riverains, piétons et cyclistes.</li><li>• Une entrée de bourg plus marquée.</li></ul>

# DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR GRANCHER, ROUTE DE TULLE, STE ESPÉRANCE

## Contexte:

La rue Grancher est en zone 30 et de niveau. Le stationnement y est délimité mais non respecté. La rue est correctement aménagée mais manque de respect de la part des automobilistes en stationnement. Dans la continuité, la route de Tulle est de niveau mais à 50 km/h (voire plus selon les observations) et sans trottoir matérialisé. La rue Saint-espérance débouche sans grande visibilité sur la route de Tulle et la rue du Dr Grancher dans un carrefour en pente où il est difficile de s'engager. Utilisée comme raccourci pour les automobilistes en provenance de Saint-Quentin-la-Chabanne, la rue à 50 km/h est fréquentée à vive allure.

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

**Coût de l'intervention :** Élevé.

## Impact attendu :

- Un itinéraire piéton sécurisé de la fin d'agglomération route de Crocq et jusqu'au centre-ville.
- Un apaisement des vitesses profitable à la sécurité des riverains, piétons et cyclistes.
- Une entrée de bourg plus marquée.

## Propositions de solutions :

- Création d'un cheminement piéton de niveau d'une largeur minimale de 1,4m route de Tulle, de l'intersection avec la rue du Dr Grancher au chemin des Fayes sur au moins un côté de trottoirs en réduisant sur la largeur de la chaussée.
- Passer la rue en zone 30 du 28 route de Tulle à l'intersection avec la rue du Dr Grancher. Des stationnements en chicane peuvent permettre de ralentir dans les lignes droites de la route. Mettre la rue Saint-Espérance prioritaire, la route de Tulle en stop et la rue du Dr Grancher en cédez-le-passage.
- Passer en zone de rencontre rue du Dr Grancher (réglementairement, la rue est déjà correctement aménagée pour ce statut) et lutter avec la médiation de la gendarmerie contre le stationnement illégal
- Mise en impasse sauf piéton et cycliste de la rue Saint-Espérance entre la rue Préville et la rue de la Fabrique.

## Acteurs :

- Ingénierie et aménagement : Département de la Creuse, Commune de Felletin.
- Stationnement : Commune de Felletin, Gendarmerie nationale, riverains rue du Dr Grancher.

**Temporalité :** Court / moyen terme. Long terme pour la création de cheminement.

# DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR MAISON ROUGE

<p><b>Contexte:</b> La rue de la maison rouge ne dispose pas de trottoirs et est limitée à 50 km/h. Elle traverse la RD23 / route d'Ussel avec un passage piéton peu visible. La rue de la maison rouge est aussi avec la rue du Docteur Robert Judet un raccourci main vers la MAM et le collège pour les automobilistes en provenance de la route d'Ussel et de la route de Vallière.</p>	<p><b>Acteur :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie et aménagement : Commune de Felletin.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Création d'un cheminement piéton de niveau d'une largeur minimale de 1,4m rue de la maison rouge, de l'intersection avec la route d'Ussel à la route de Vallière sur au moins un côté de trottoirs en réduisant sur la largeur de la chaussée.</li><li>• Passer la rue de la maison rouge, la rue du Docteur Robert Judet, la rue du Pont et la rue Pisseloché en zone 30 et en sens unique sauf cyclistes (double-sens cyclable).</li></ul>	<p><b>Temporalité :</b> Long terme.</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> 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 de la fin d'agglomération rue de la maison rouge jusqu'au centre-ville.</li><li>• Un apaisement des vitesses profitable à la sécurité des riverains, piétons et cyclistes.</li></ul>

# DÉPLACEMENT À PIED / PLACE CHARLES DE GAULE ET COURTAUD

<p><b>Contexte:</b> La place Charles de gaule en face de la mairie, de l'école élémentaire, du collège et d'un arrêt de car fréquenté n'a aucun cheminement piéton. La place dispose de surlargeur puisque par exemple 30 mètres de chaussée sépare le trottoir côté impair route d'Aubusson du monument au Mort. Sur la Place Courtaud, les cheminement piétons ne sont pas dangereux mais l'ensemble de l'espace est utilisé pour du stationnement à la journée. La place commerçante centrale de Felletin manque d'arrêts minute et d'espace publique pour les piétons et cyclistes.</p>	<p><b>Acteur :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie et aménagement : Commune de Felletin.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Expérimentation d'aménagements piétonniers sur les deux places à l'aide mobilier urbain et de délimitations d'espaces en peinture jaune. Tester des combinaisons de partage de l'espace avant un aménagement définitif à long terme, d'ici la prochaine réfection.</li><li>• Supprimer du stationnement place Courtaud en médiation avec les résidents et travailleurs usagers de la place. Mettre certaines places en arrêts minutes. Mieux signaler en entrée de bourg le parcours vers le parking des 100 places et indiquer le temps de parcours à pied du parking à la Grande rue. Baliser le parcours piéton depuis et vers le parking 100 places. Susciter la médiation de la Gendarmerie nationale pour faire la pédagogie et la mise en application des nouvelles réglementations de stationnement.</li></ul>	<p><b>Temporalité :</b> moyen/long terme.</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> complexe.</p> <p><b>Coût de l'intervention :</b> élevé.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire piéton sécurisé dans le centre-ville.</li><li>• Une mise en valeur de Felletin et de son centre</li><li>• Un apaisement des vitesses profitable à la sécurité des riverains, piétons et cyclistes.</li><li>• Un partage de l'espace publique favorable à la vie sociale.</li></ul>