

PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

Schéma Directeur des Mobilités Actives

Focus La Courtine

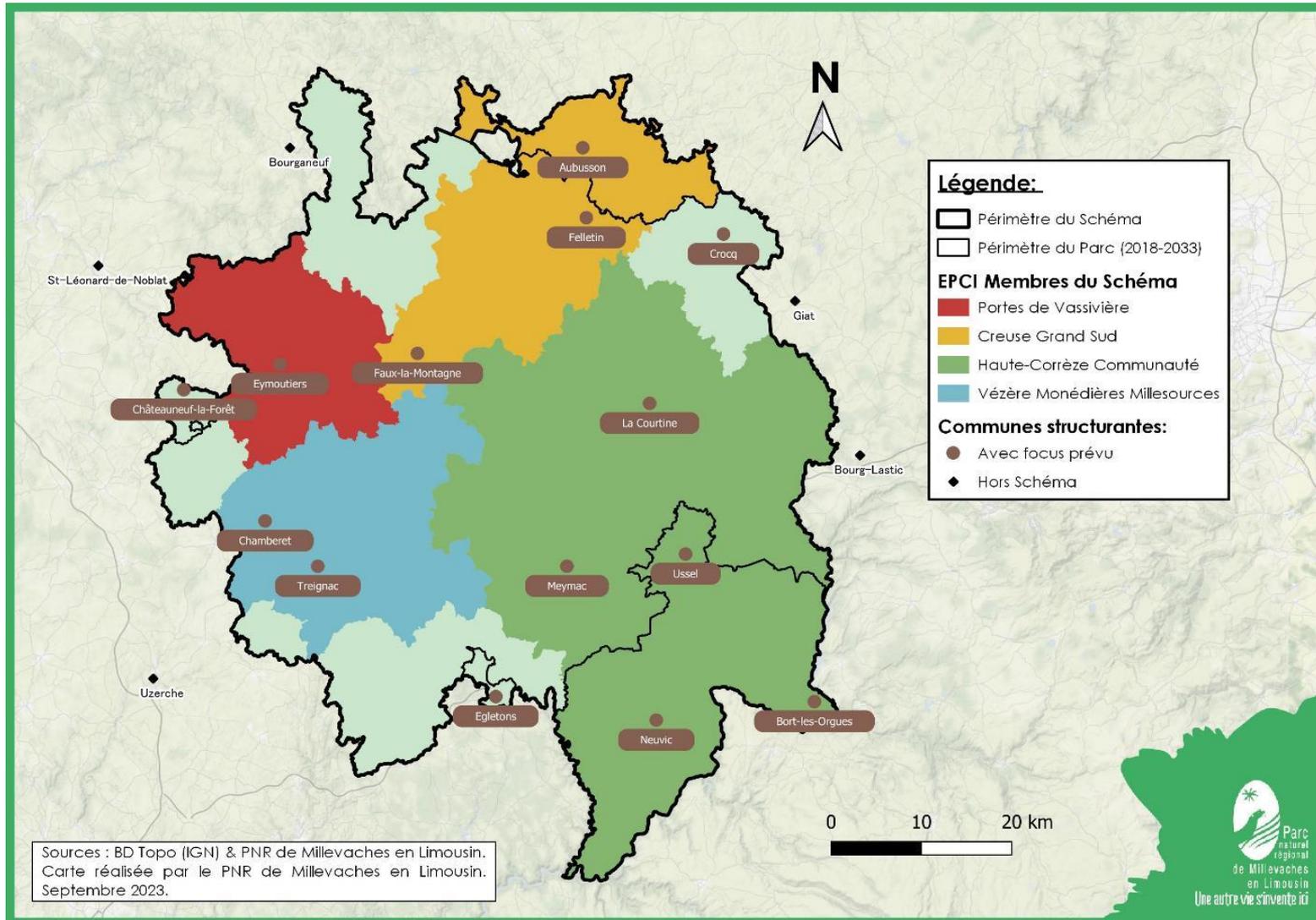


Une autre vie s'invente ici

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).

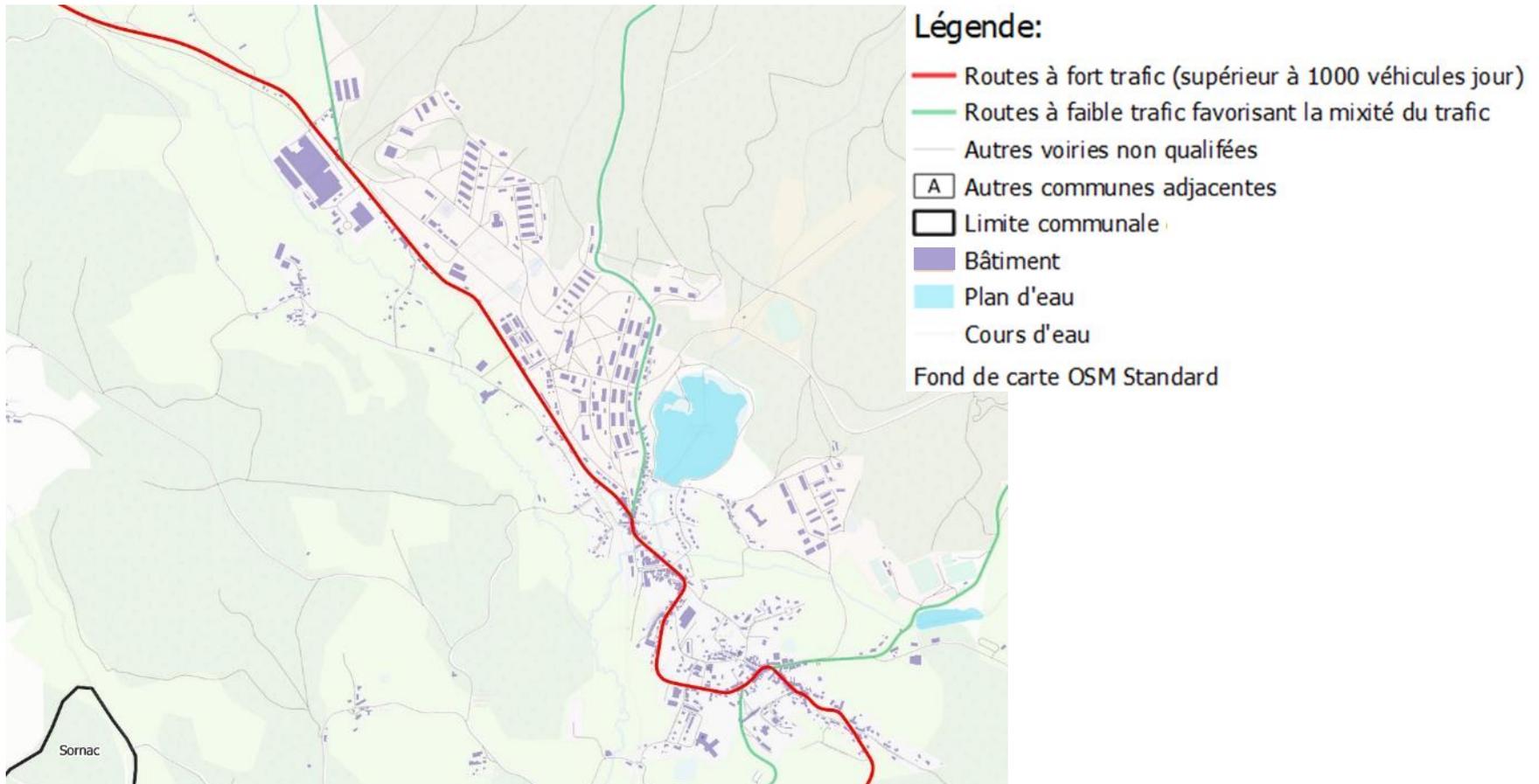
LA COURTINE



CARTE NEUTRE

Les diapositives suivantes reprennent les principaux pôles et équipements qui sont susceptibles de générer des déplacements à l'échelle locale (en lien avec le concept de ville du Quart d'heure vu plus haut).

Les données utilisées sont issues du fichier Equipement de l'Insee (Institut National de la Statistique et des Etudes Économiques) et des comptages routiers départementaux. Les données ne sont pas toujours correctes ou à jour mais donnent les ordres de grandeur. Il ne faut pas hésiter à faire des retours concernant des données manquantes ou erronées.



PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

LES LIEUX D'ENSEIGNEMENT

L'école primaire de La Courtine est situé à la Mairie à proximité du vieux bourg.



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

COMMERCES & SERVICES ÉCONOMIQUES, MÉDICAUX, ADMINISTRATIFS

Les points oranges et marrons indiquent la présence de commerces et services. L'isochrone en orange clair indique les lieux d'habitation à moins de 15 minutes de marche de l'entrée du camp au centre d'une partie des commerces et services. L'isochrone en vert clair indique les lieux d'habitation à moins de 15 minutes de marche du Proxi.

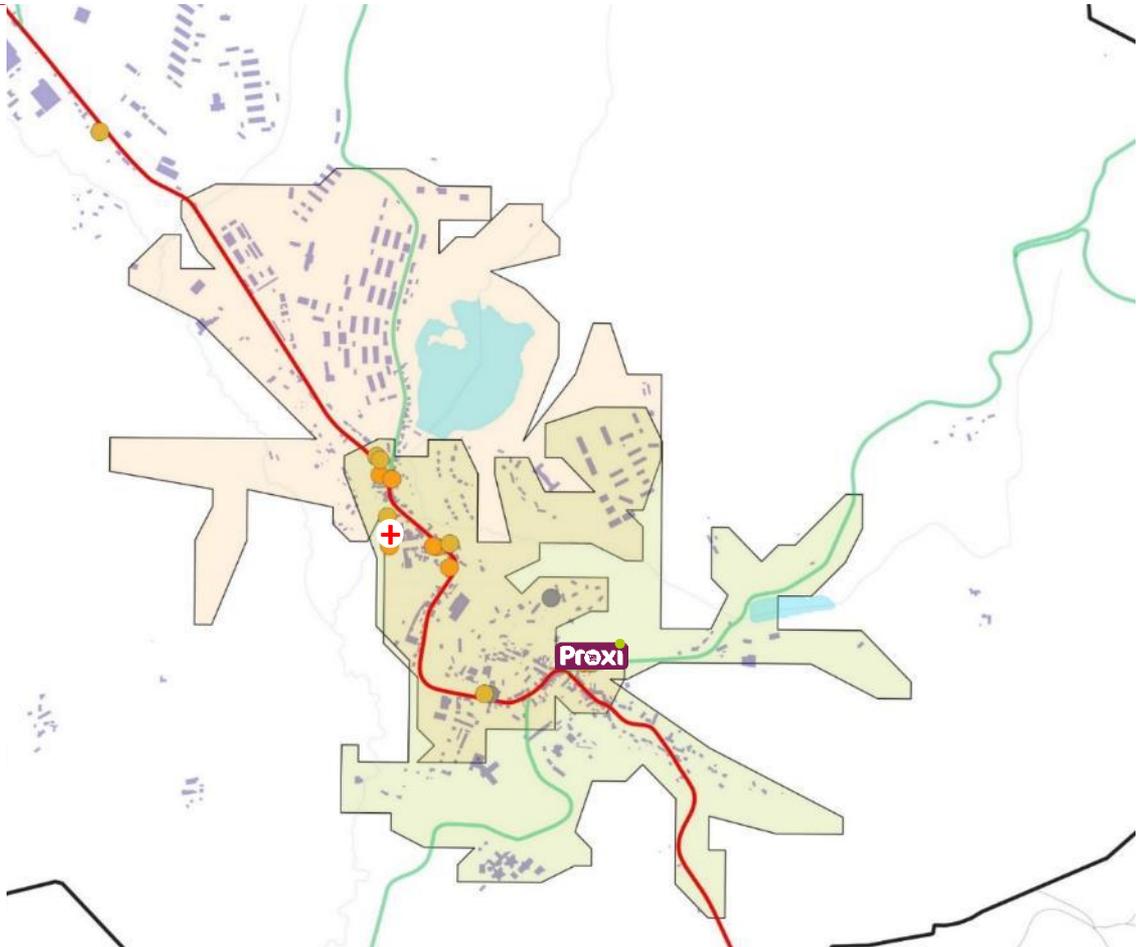
On retrouve :

- 458 habitants de la commune à moins de 15 minutes à pied du proxy.
- 476 habitants à 15 minutes à pied de l'entrée du camp.

Le bourg de La Courtine est bipolaire:

- une partie des commerces et services de proximité se situent à l'ancienne entrée du camp militaire et autour de l'ancienne gare ferroviaire, y compris le centre de santé.
- L'épicerie de proximité et La Poste se situent dans le vieux bourg.

Ces activités sont complémentaires et leur répartition sépare la commune en deux.

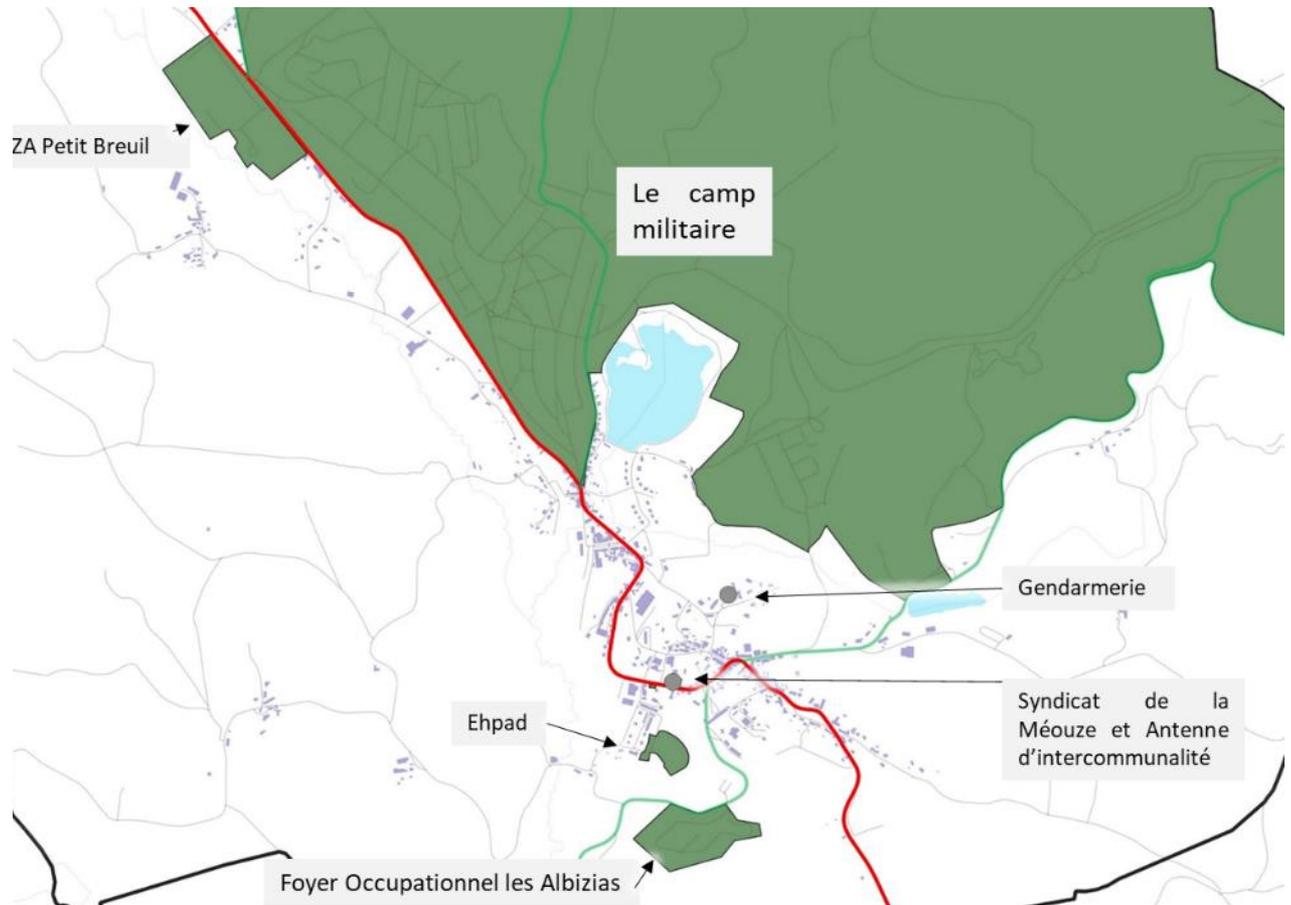


EMPLOI

L'emploi à La Courtine est réparti entre :

- le Camp militaire.
- La ZA du Petit Breuil à l'extrémité Nord de l'agglomération.
- L'Ehpad et le Foyer Occupationnel Les Albizias à l'extrémité sud de l'agglomération.
- Quelques administrations dans le centre ancien.

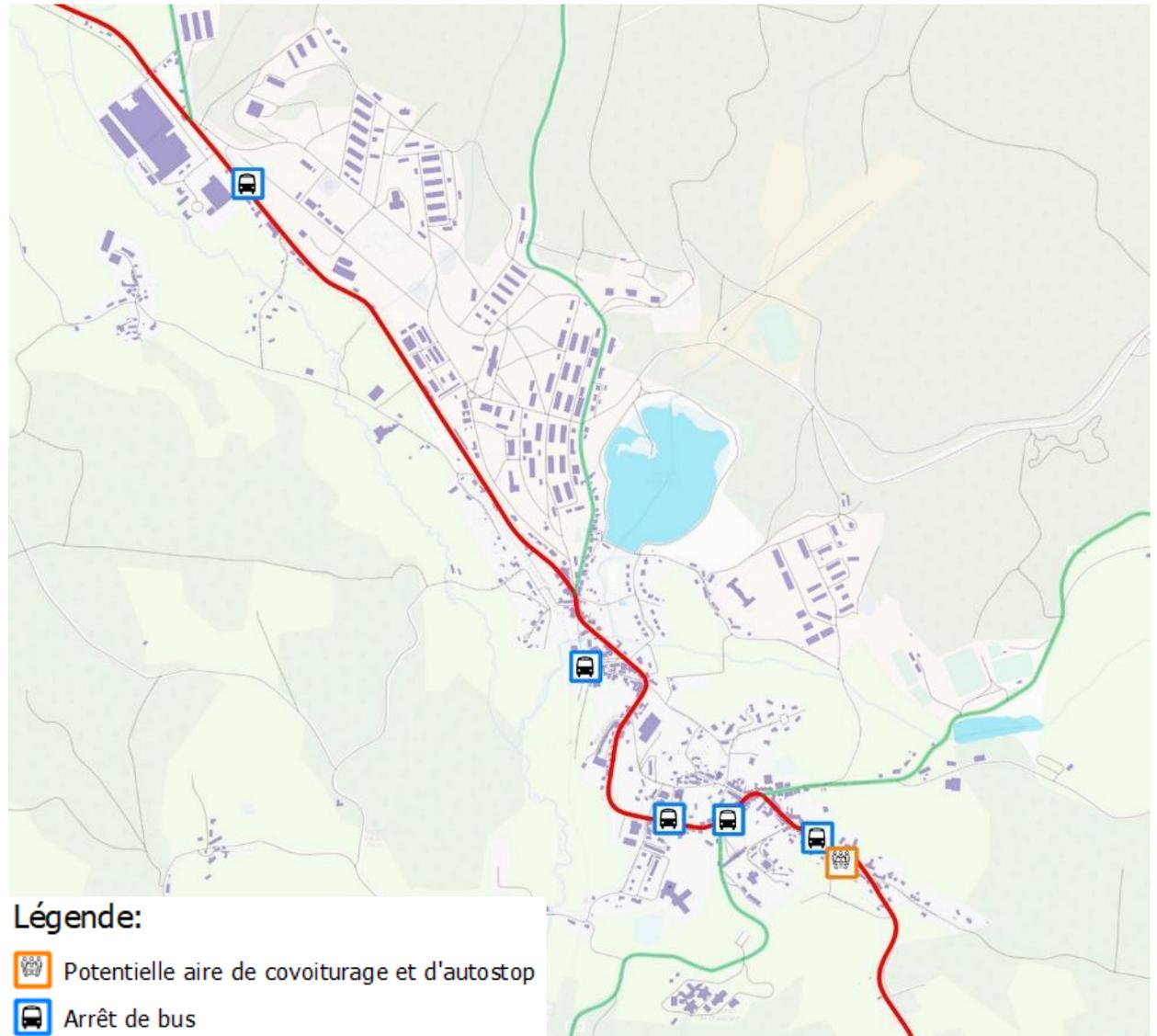
La zone d'activité du Petit Breuil est excentrée. La liaison la plus directe (D982) est impraticable à pied (pas de trottoirs). Un aménagement de la voie verte permettrait de desservir la zone pour les déplacements à pied et à vélo. Cette zone est aujourd'hui accidentogène dans sa forme (voir déplacement à pied).



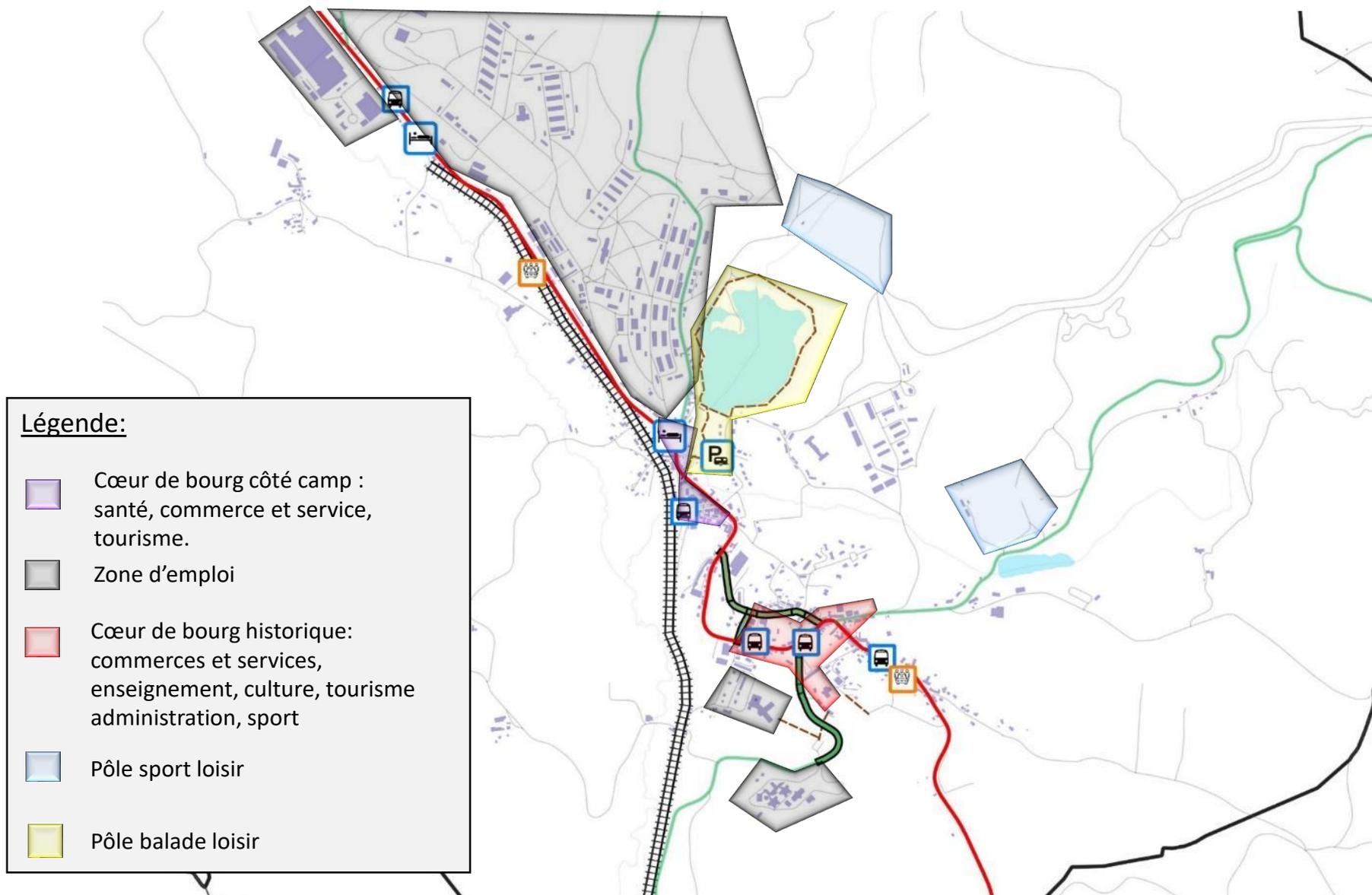
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

La Courtine est desservie avec plusieurs arrêts sur la commune par la ligne de bus régionale N°258 qui relie Ussel à Montluçon via Felletin et Aubusson.

Il n'existe aujourd'hui aucune aire de covoiturage et ni de stationnements vélo. Sur la commune, la place de parking du champs de foire pourrait accueillir un point de covoiturage et d'autostop en direction d'Ussel.



SYNTHÈSE



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

Qu'est-ce qu'une voirie cyclable?

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	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			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

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

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

QUELS AMÉNAGEMENTS VÉLO ? (2/2)

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

Tableau du Ministère Chargé des transports synthétisant les conditions d'une mixité du trafic pour du réseau cyclable secondaire (absence de voies 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.**

DANGEROUSITÉ DES ROUTES À VÉLO

La voirie **rouge** fait référence aux voiries dont le trafic excède les 1000 véhicules par jour. Ici, on retrouve 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). Avant de faire circuler des cyclistes sur ces axes, il serait judicieux 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 favoriser la cohabitation des cyclistes avec le trafic de véhicules motorisés ou pour séparer les cyclistes du trafic. Il est souhaitable d'éviter de longer ces axes autant que faire se peut.

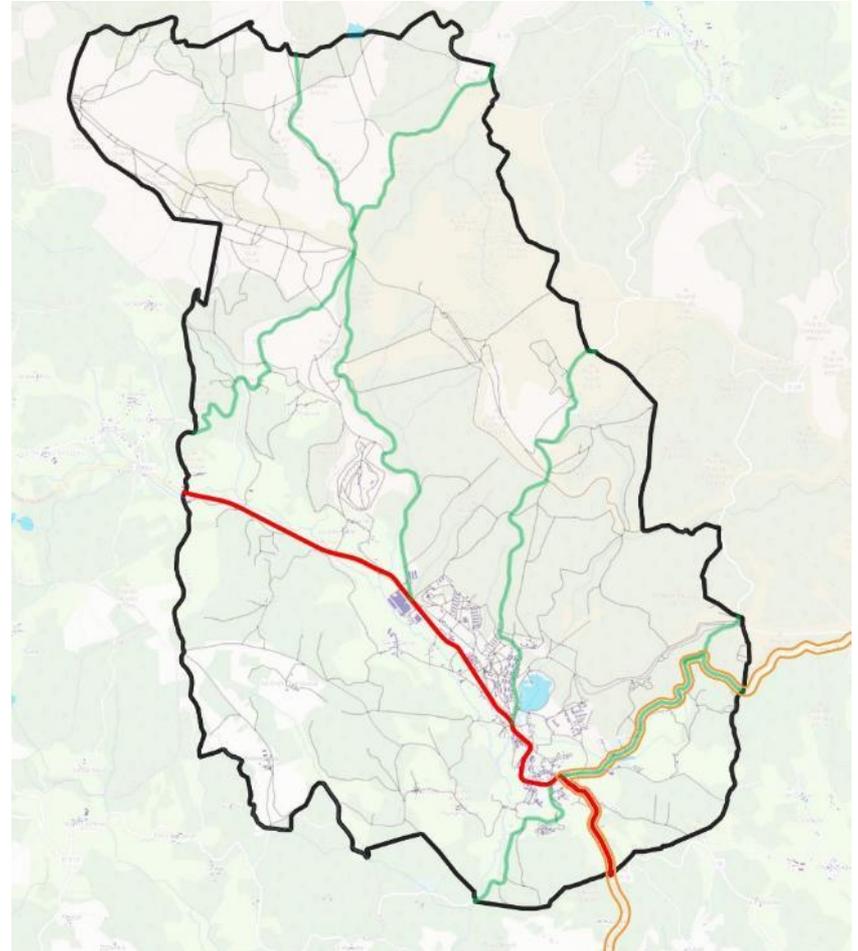
La voirie surlignée en **orange** indique la présence d'un itinéraire de grande circulation poids lourds. L'itinéraire relie Ussel à la route Clermont-Aubusson-Limoges (D941). Bien que peu fréquentée à partir de la route de Crocq, elle accueille quelques poids lourds. On y évitera la cohabitation avec les mobilités actives sans aménagement dédié. De manière générale La Courtine est traversée par de nombreux poids lourds qui dégradent son réseau et creusent les finances de la commune.

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

Rouge = trafic >1000 VL / j

Orange = Routes à grande circulation (itinéraire poids lourds)

Vert = trafic VL ou PL faible, cohabitation possible



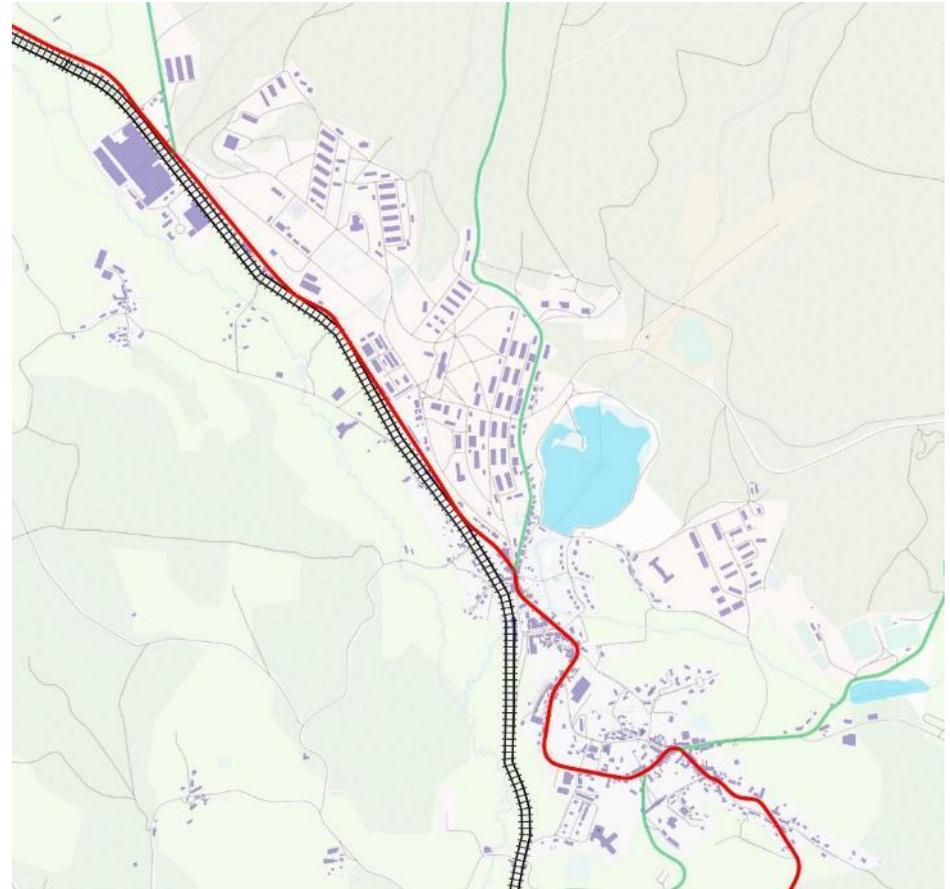
ANCIEN CHEMIN DE FER USSEL-LA COURTINE-FELLETIN

L'ancienne voie de chemin de fer Ussel Felletin via la Courtine est une voie de chemin de fer fermée à la circulation depuis 1979 pour le trafic voyageur (et depuis 1992 pour le fret sur le tronçon Ussel-La Courtine). Le tronçon La Courtine-Ussel n'a pas été encore été déclassée. De fait, son foncier est préservé et continu. Une étude approfondie en cours de réalisation vise à estimer les frais de réhabilitation en voie verte en attendant son potentiel déclassement.

Le tronçon La Courtine-Felletin a lui déjà été déclassé. Certaines parties de la ligne ont été revendues, d'autres ont été utilisés 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 réhabilités (ex: chemin bouché, revêtement à revoir).

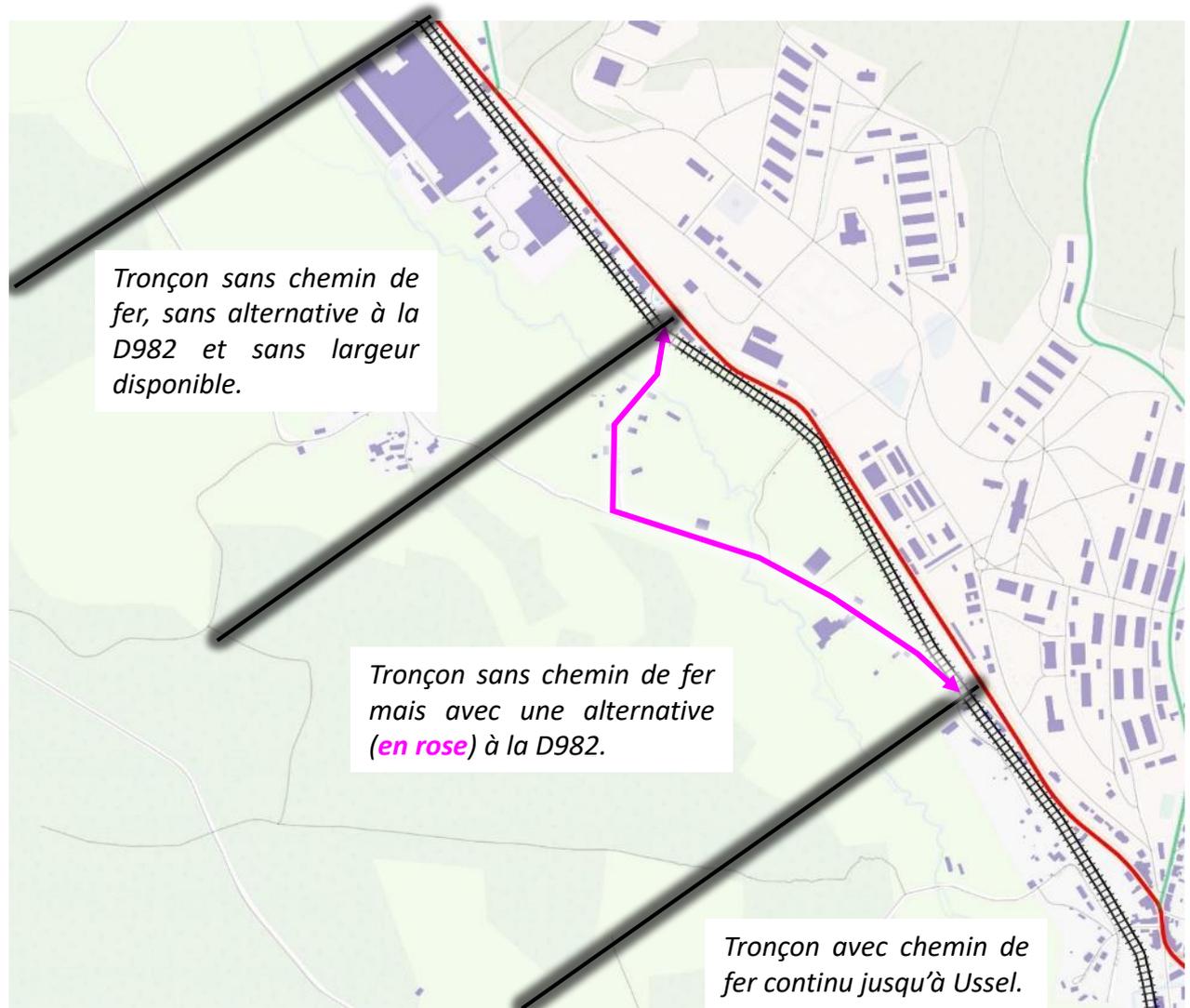
La connexion de Ussel à Saint-Pardoux-le-Vieux, de Croze à Felletin et du Mas d'Artige à la Courtine entrent dans une fonction de mobilité quotidienne pour des trajets courts (jusqu'à 10 km). On aura donc à cœur d'y proposer des aménagement qualitatifs et directs. Au-delà, l'itinéraire n'est pas à vocation de mobilité quotidienne (le flux potentiel est 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 LA COURTINE

Sur la commune de La Courtine, une partie du chemin de fer a déjà été déclassée et revendue. Sur ces tronçons, la reconversion en voie verte est inenvisageable. C'est le cas dans la ZA du petit breuil où la connexion n'est pas assurée jusqu'à l'usine d'Alsapan en fin d'agglomération. Au vu des observations, il n'existe pas de foncier disponible pour accueillir une solution technique satisfaisante en site dédiée. Une connexion mobilités actives sans réduire la vitesse sur la chaussée ou son emprise est impossible.

Entre le Petit breuil et l'ancienne entrée du camp, le cheminement vélo peut emprunter la route de Saint-Denis, route à faible circulation. Via cette route, on garde un itinéraire continu et sécurisé et on peut rejoindre la portion préservée de chemin de fer qui relie le reste du bourg de La Courtine à Ussel.

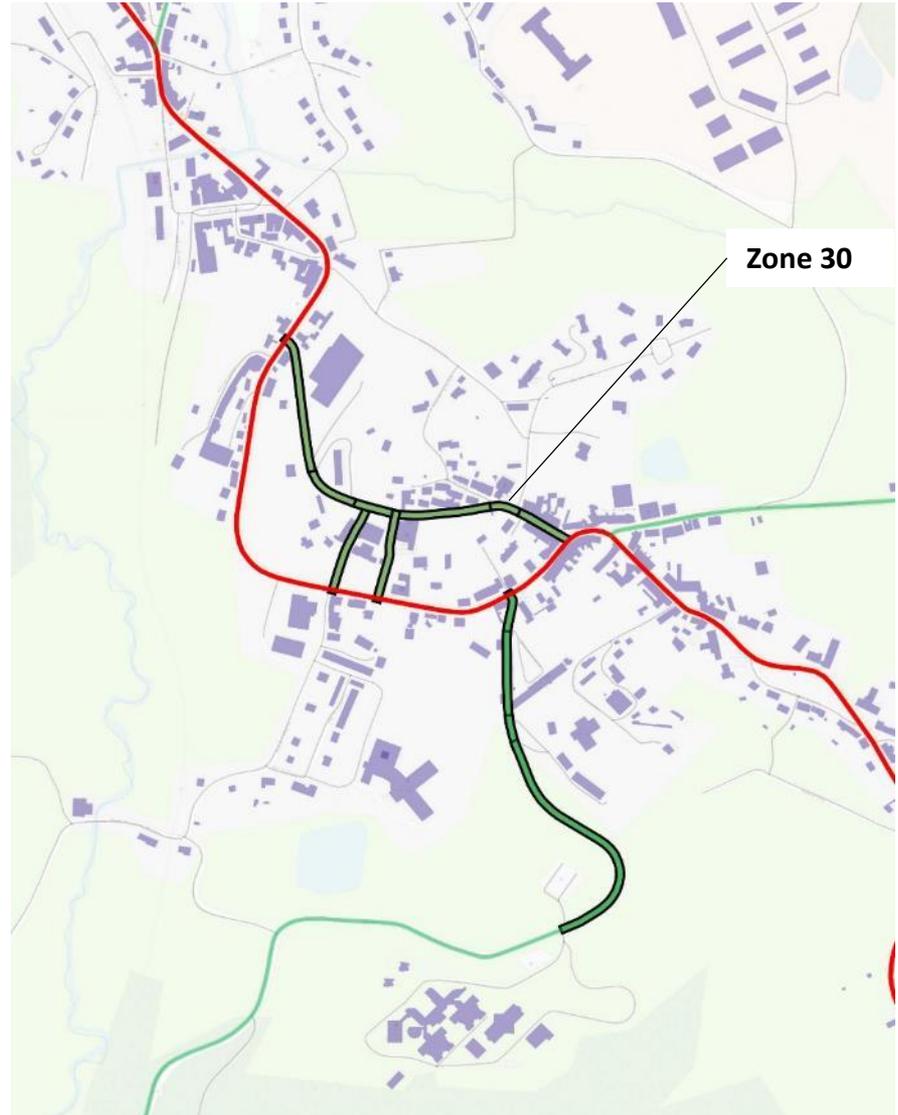


ZONE 30 (1/3)

La Courtine possède des zones 30 sur sa voirie, pas forcément toutes correctement signalées (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 piétons et de cyclistes 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 attractifs sur la commune. L'axe traversant, la D982, pourrait accueillir une zone 30 dans des espaces de vies des commerces (ancienne entrée du camp militaire). Toutefois, du fait de sa morphologie, des dispositifs de modération de la vitesse des véhicules motorisés seront nécessaires pour garantir le respect de la zone.

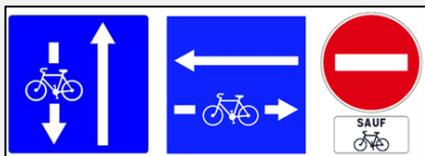


ZONE 30 (2/3)

En effet, une zone 30, pour être cohérente, doit être accompagnée d'aménagements de dispositifs de modération de la vitesse des véhicules motorisés : largeur réduite de la chaussée, ralentisseurs, chicanes, écluse, ... Des aménagements paysagers sont complémentaires pour inviter à ralentir (végétalisation, implantation de mobilier comme des bancs, application d'une résine sur la chaussée, ...). L'implantation joue aussi sur sa crédibilité : une route large sans trottoirs, sans bâtis et sans piétons ne peut pas accueillir une zone 30.

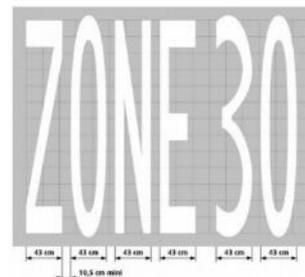
Pour info:

Toutes les voiries limitées à 30 km/h sont depuis 2008 systématiquement en double sens cyclable. Cela signifie que les voies à sens unique limitées à 30 km/h sont de facto praticables dans les deux sens de circulation pour les vélos sauf « dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police » (art R110-2 du code de la route). Cette réglementation doit faire l'objet d'une signalétique pour lever les risques de confusion.

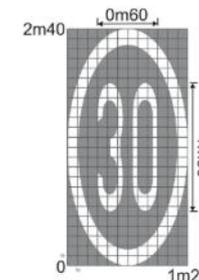


Seules signalétiques valables de l'entrée à la sortie

Entrée, en complément de la signalisation verticale



Rappel, à l'intérieur d'une zone 30



Marquage au sol qui vaut rappel. Source: Cerema

ZONE 30 (3/3)

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). Autrement, le 30 km/h s'y appliquera jusqu'à la prochaine intersection ou ralentisseur.

A la Courtine, seuls de petits panneaux 30 ont été installés. Ces panneaux sont donc valables jusqu'à la prochaine intersection. Sur l'entrée via la route de Sornac, le panneau 30, tel que positionné en dessous du panneau d'entrée dans la commune, signifie que le 30km/h s'applique dans toute la commune.



Ici, rue des deux frères, le 30km/h est discret et sans aménagement particulier. L'effet est probablement limité.



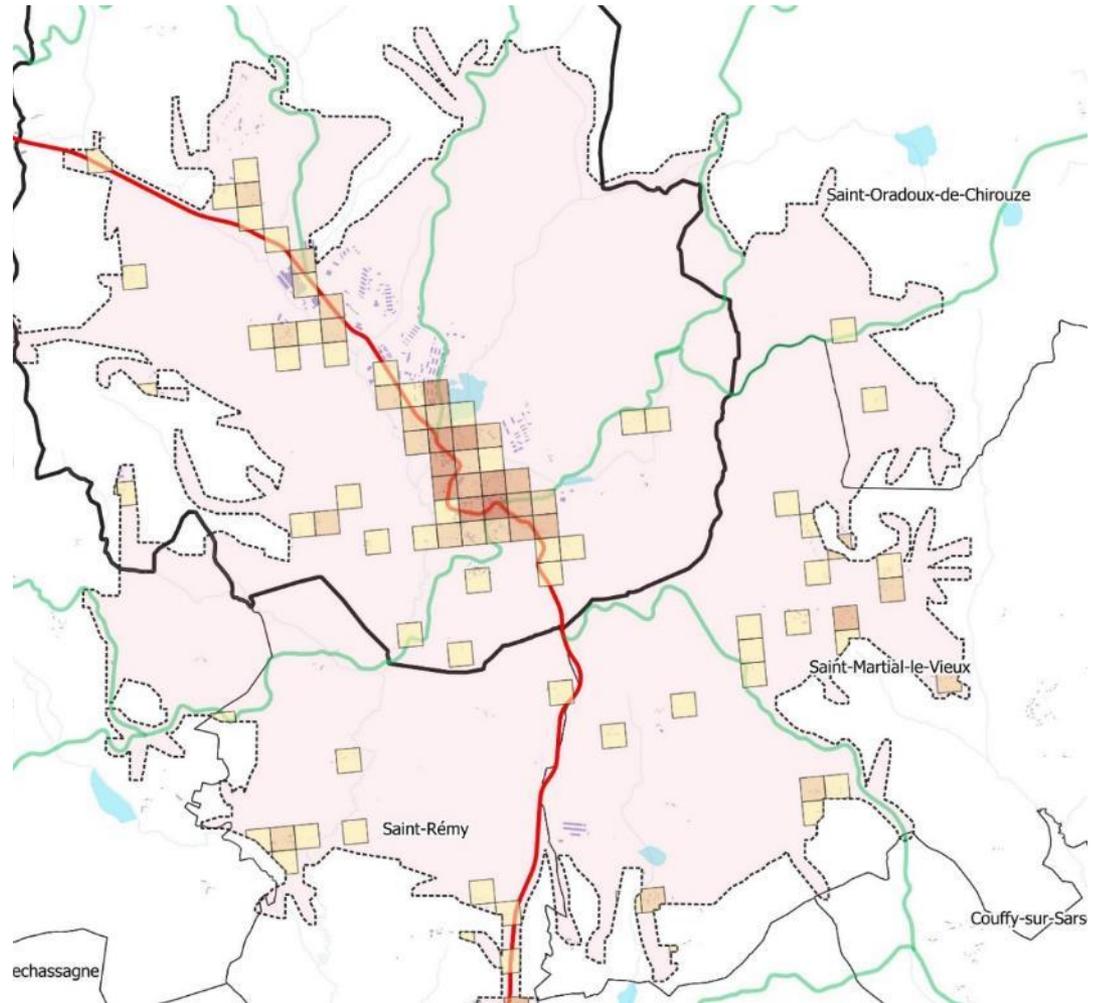
Tel que positionné le 30 km/h s'applique pour toute la commune.

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

Au sein de l'isochrone, on retrouve, selon les données carroyages de l'Insee, 772 habitants qui vivent à 15 minutes de vélo du bourg. La population se concentre sur l'agglomération de La Courtine.

Longer ou franchir la D982 (axe rouge) est dangereux pour les cyclistes même lorsque les véhicules circulent à vitesse réduite. Cela s'explique par la présence de poids lourds (environ 160 passages par jour en moyenne) et par une voirie large qui autorise des vitesses réelles excessives pour la cohabitation. Entre la zone d'activité du Petit Breuil et l'ancienne entrée du camp militaire, la limitation de vitesse à 70 km/h est dangereuse pour les cyclistes.



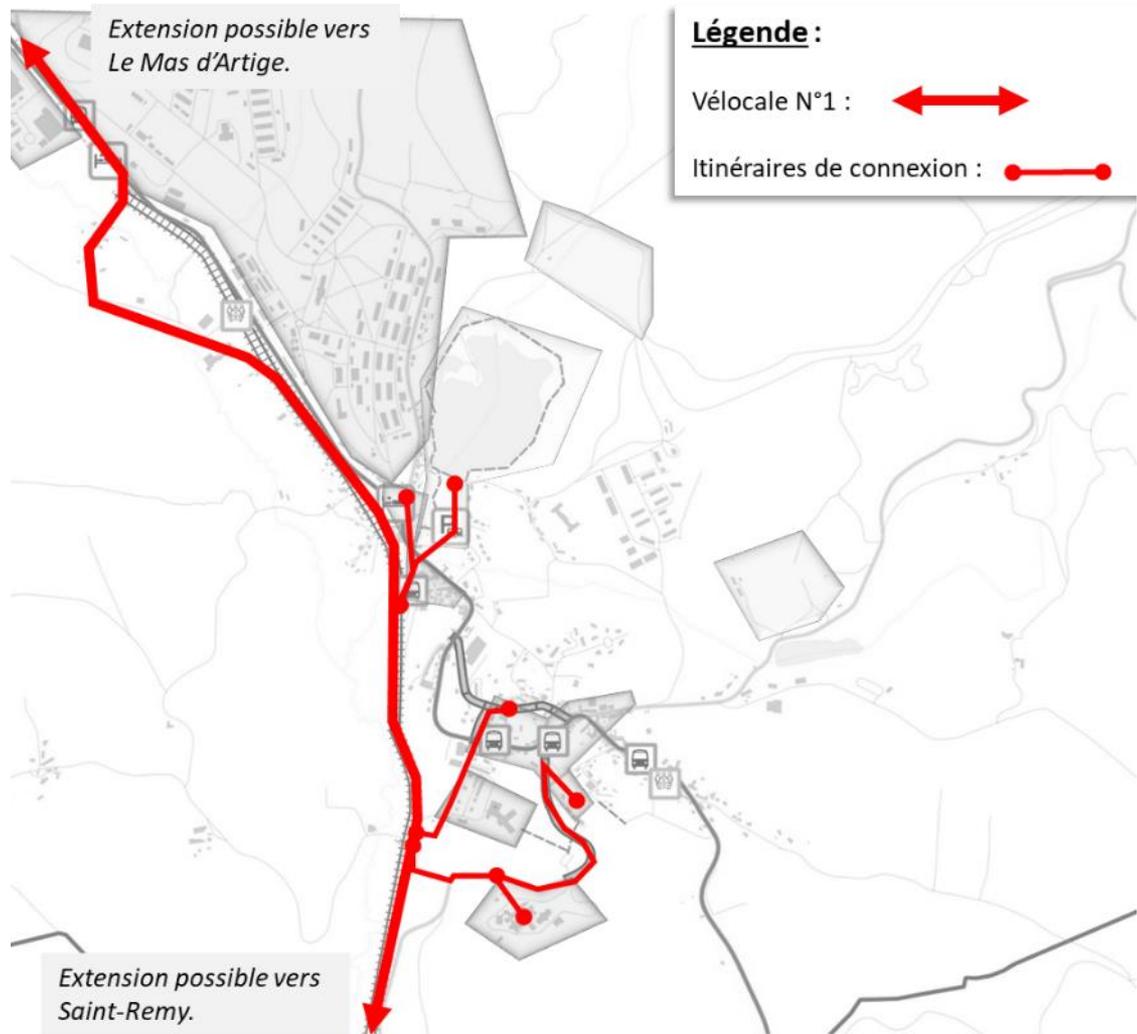
De ce point de vue, le projet de réhabilitation de l'ancienne voie de chemin de fer Ussel La Courtine en voie verte constitue un vrai outil pour améliorer les déplacements de mobilité quotidienne pour les cyclistes.

PROPOSITION D'ITINÉRAIRE À VÉLO

L'itinéraire vélo idéal de La Courtine passerait par l'ancienne voie de chemin de fer Ussel La courtine. Son tracé n'est pas continu jusqu'au petit Breuil. Il serait nécessaire de s'appuyer sur la route de Saint-Denis pour atteindre l'hôtel restaurant. Le passage entre l'hôtel restaurant et la zone d'activité du même nom est techniquement complexe à réaliser. Des dispositifs de modération de vitesse des véhicules et de l'aménagement paysager seraient a minima nécessaire pour obtenir une vitesse réelle à 50 km/h.

La voie verte de l'ancien chemin de fer pourrait être reliée au réseau viaire communal par la gare, par l'Ehpad et par le foyer occupationnel.

Pour la gare, une zone 30 serait nécessaire jusqu'à l'entrée du camp pour permettre l'accès aux pôles générateurs en toute sécurité. Pour l'Ehpad, la connexion s'appuierait sur la voirie à 30 km/h pour rejoindre le vieux bourg. Pour le Foyer, la route de Sornac à 30 km/h serait utilisée pour rallier l'école-mairie-bibliothèque en toute sécurité. Ici aussi une extension de la zone 30 permettrait de connecter les rues à 30km/h existantes et de rattraper l'épicerie Proxi.



DÉPLACEMENTS À PIED

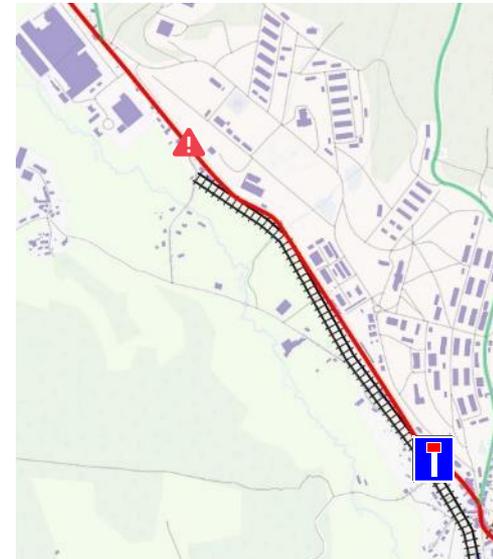
DÉPLACEMENT À PIED D982 / RUE DU PETIT BREUIL

La rue du Petit Breuil n'accueille ni trottoirs, ni cheminements piétons continus. Elle est impraticable pour les piétons sur toute sa longueur. Quelques espaces ont des bouts de trottoirs et de cheminements piétons comme devant l'hôtel restaurant Le Petit Breuil. Le parking devant cet établissement est informel et dangereux. Les véhicules qui s'y garent se mettent en danger car un parking sécurisé existe en contrebas.

Entre l'établissement et l'usine Alsapan, le bas côté est à largeur variable et disparaît à certains endroits. Entre l'établissement et le centre-ville, un itinéraire alternatif par la route de Saint-Denis et l'impasse de Bellevue ou l'ancienne voie de chemin de fer permet d'avoir une liaison sécurisée à pied.



© Google street view



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

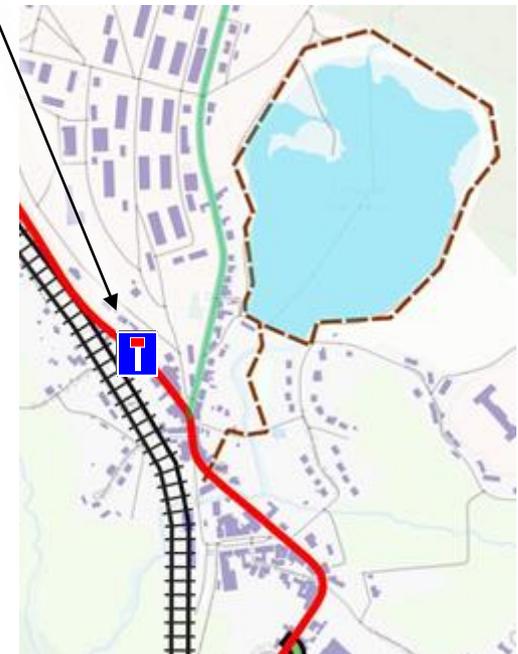


Ce panneau indique la position de l'anomalie relevée.

Crédit icônes: Danger par Good Ware via FlatIcon.

DÉPLACEMENT À PIED D982 / ROUTE DE FELLETIN

Si l'agglomération de La Courtine est continue jusqu'à l'usine d'Alsapan, le bâti est discontinu entre la zone d'activité et la route de Felletin. Les véhicules motorisés y sont alors autorisés à circuler à 70 km/h. Les quelques maisons entre le croisement de la route de Saint-Denis et l'ancienne entrée du camp bénéficient d'une limitation à 50km/h. En revanche, elles n'ont pas de cheminements piétons. Il n'existe également aucun dispositifs de modération de la vitesse sur cette route large pour faire respecter les 50km/h. Les trottoirs commencent seulement devant l'hôtel restaurant le Bacchus. L'accès à l'établissement depuis son parking privé se fait sur la chaussée.



DÉPLACEMENT À PIED D982 / RUE DE LA GASNE, ROUTE DE FELLETIN

L'ancienne entrée du camp militaire constitue une place informelle. Les automobilistes par absence de définition de l'espace se sont appropriés la place en stationnement. Cette absence de règles risque de pénaliser les piétons avec des voitures positionnées à des endroits gênants (exemple : devant un passage piéton). Le statut de cette ancienne entrée est à rediscuter avec l'administration du camp militaire.



À cette intersection entre la rue de la Gasne, la route de Felletin et la rue du Général Craplet, les trottoirs sont discontinus en largeur et en niveau. En direction de la gare, les intersection avec les rues adjacentes n'ont pas été pensées pour la traversée des PMR. Des marches et des obstacles s'interposent régulièrement sur le passage des piétons.



DÉPLACEMENT À PIED D982 / RUE DE LA GASNE ET RUE DE LA LIBERTÉ

Plus loin en direction du vieux bourg, le cheminement piéton s'interrompt à la croisée de la gare. Le pont du ruisseau de Coutejoux se traverse avec une voie à double sens de circulation où les piétons n'ont pas leur place. La ligne droite large en bas d'une descente invite les véhicules à prendre de la vitesse. Cette discontinuité est dangereuse.

Plus loin dans le virage en coude de la même descente, le trottoir n'est pas de niveau à partir de l'intersection avec la rue Rémy Estay.



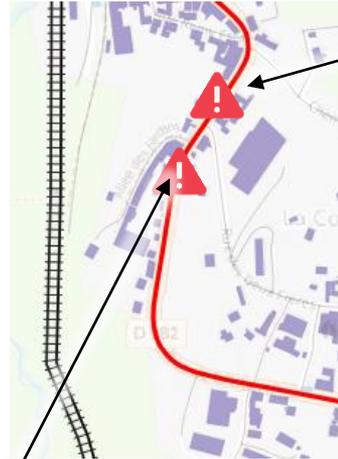
Une intersection avec des marches.



Deux véhiculent se croisent sans espace pour les piétons sur ce pont.

DÉPLACEMENT À PIED D982 / RUE DE LA LIBERTÉ

En remontant l'avenue de la liberté, les trottoirs sont discontinus et accueillent des obstacles (poteaux électriques) et du stationnement gênant, surtout devant le garage. Ces stationnements dégradent le trottoir et empêchent les piétons de circuler. Les véhicules dont des poids lourds circulent sans obstacles sur une chaussée large et en pente que les piétons doivent emprunter.



Interruption du trottoir entre la rue des deux frères et l'allée des jardins.



DÉPLACEMENT À PIED D982 / RUE DE LA LIBERTÉ

En continuant sur la rue de la liberté, les trottoirs se réduisent puis disparaissent en plein virage. Cette rupture génère une coupure symbolique entre le vieux bourg et la gare. Le trottoir réapparaît sur un seul côté de la route au croisement de la rue Chabanou avant d'être l'objet de stationnements illégaux ou de rétrécissements. Cette partie du cheminement est empruntée par les écoliers se rendant à l'Ephad pour des activités. Le passage devant La Poste se fait en file indienne. Plus loin, le trottoir refait à l'intersection de la route de Sornac ne donne pas assez de visibilité pour traverser tandis que la courbe généreuse pour les véhicules leur permet de manœuvrer rapidement. Le trottoir ne permet pas le stockage d'un groupe d'élève le temps d'effectuer la traversée.



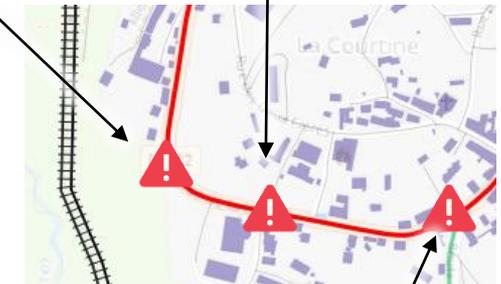
Interruption du trottoir.

©Martin Cusson, PNRML



Stationnement illégal sur trottoir.

© Google street view



Rétrécissement du trottoir devant La poste.

© Google street view



Le cheminement ne permet pas de rejoindre la place de la mairie en toute sécurité.

© Google street view

DÉPLACEMENT À PIED D982 / RUE DE LA LIBERTÉ ROUTE D'USSEL

Entre la mairie et l'église, la rue de la Liberté dispose de deux trottoirs récemment refaits dont la largeur minimale permet le cheminement des piétons.

A l'intersection avec la route de Crocq et la route d'Ussel, la place de la bascule n'est plus une place. Le cheminement piéton s'interrompt sans traversée suggérée (passage piéton). Les trottoirs se confondent avec des places de stationnement sans l'être formellement. Dans ce virage à 50 km/h, la place pour le piéton n'a pas été suffisamment pensée alors que la configuration de l'espace ne l'empêche pas. La démolition d'un bâtiment dans l'impasse prévue par le plan d'alignement devrait permettre de dégager de la largeur pour agrandir la route et surtout mettre en place un trottoir.

Route d'Ussel, le trottoir réapparaît progressivement mais est très étroit et accueille des poteaux électriques ou des terrasses privés en guise d'obstacles.

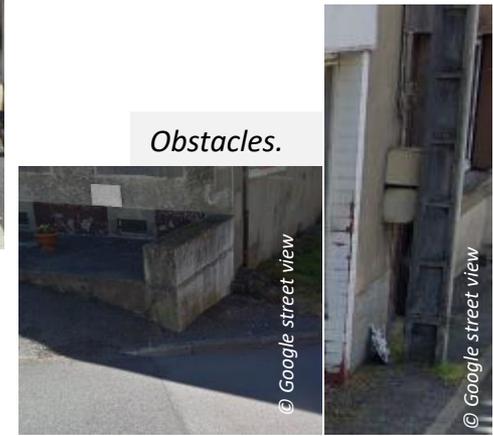
Route de Crocq, le trottoir se termine après le magasin Proxy et laisse les terrains de sport sans cheminements piétons sur 550 mètres sur cette route étroite à grande circulation (poids lourds).



Plus de places pour le piéton place de La Bascule.



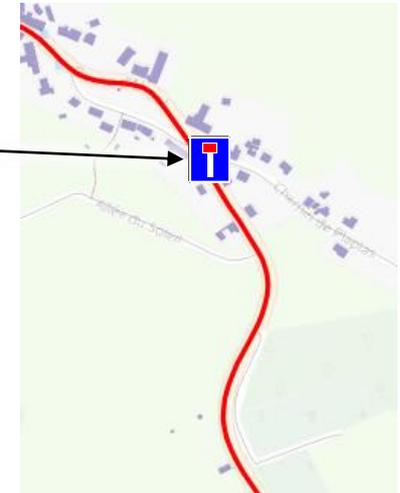
Interruption du cheminement.



Obstacles.

DÉPLACEMENT À PIED D982 / ROUTE D'USSEL

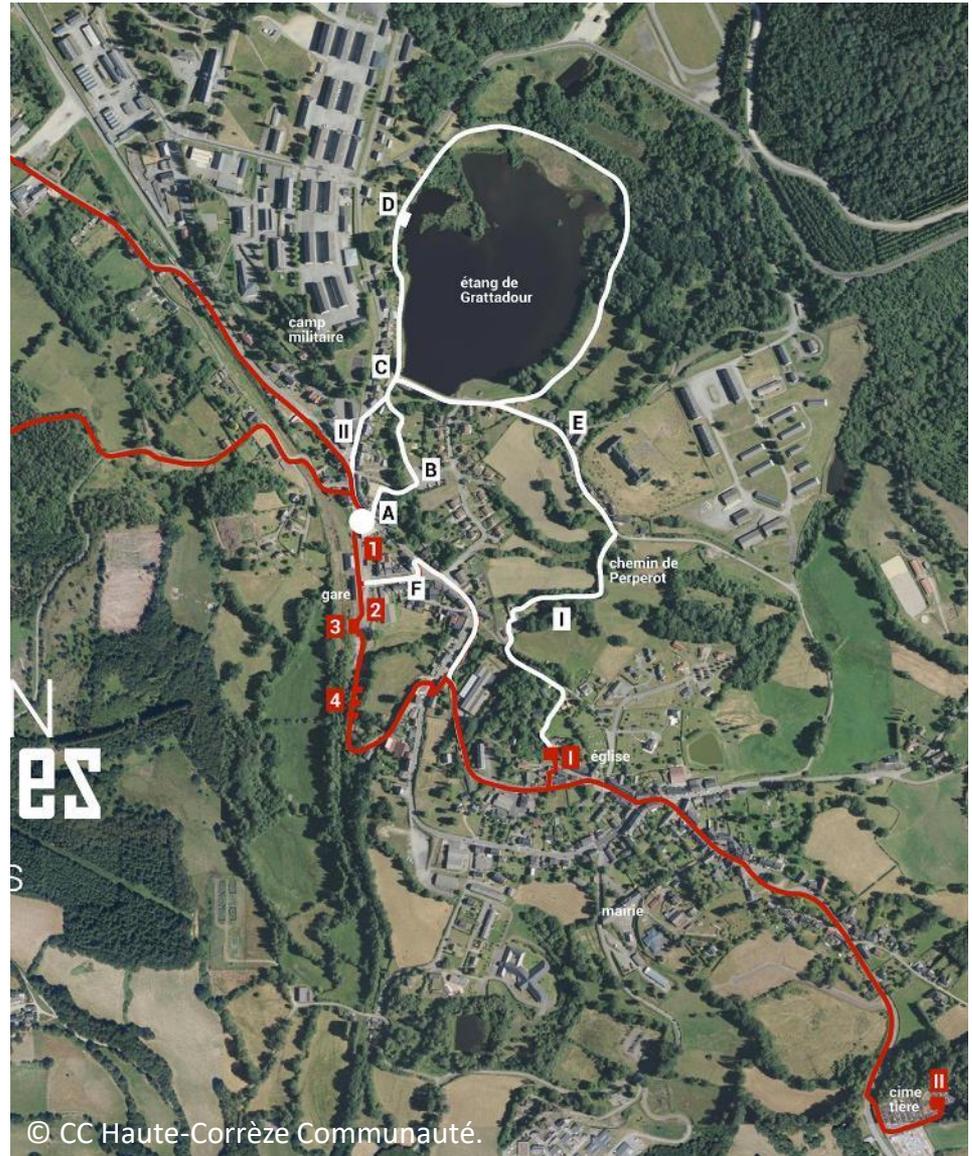
La place du champ de Foire via la petite rue de desserte des habitations le long de la place se traversent via un parcours agréable et arboré. En revanche, le cheminement piéton se termine à ce niveau laissant les maisons restantes et le cimetière sans aucun cheminement piéton vers le bourg. Cette situation exclut les habitats au-delà de la place du champ de Foire de la possibilité de se déplacer à pied dans leur commune.



PROJETS DE BOUCLE DE BALADE À PIED

Dans le cadre de l'Opération de Revitalisation du Territoire de La Courtine, la commune est accompagnée par la Communauté de communes pour la valorisation de cheminements existants ou abandonnés et la création de connexion entre eux. Ces boucles offrent une bonne alternative de cheminement entre le centre ancien et l'entrée du camp à la D982.

En revanche, les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) peuvent avoir des difficultés à emprunter les chemins les plus pentus ou avec des marches. L'ancien bourg est situé sur une hauteur qui génère des pentes importantes. Seule la D982 propose une pente modérée praticable pour les PMR. Comme vu précédemment, ses trottoirs ne sont eux pas facilement praticables voire inexistant. Les boucles proposées sont donc de bonnes alternatives en attendant une solution technique au traitement de la D982. Ces boucles s'appuient aussi sur la D982, inévitable à certains endroits. Peut être que les passages le long de cet axe et les intersections avec cet axe peuvent être traités en priorité.



AUTOUR DE LA COURTINE



DANGÉROSITÉ DES AXES À VÉLO

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

En **rouge**, on retrouve la D982.

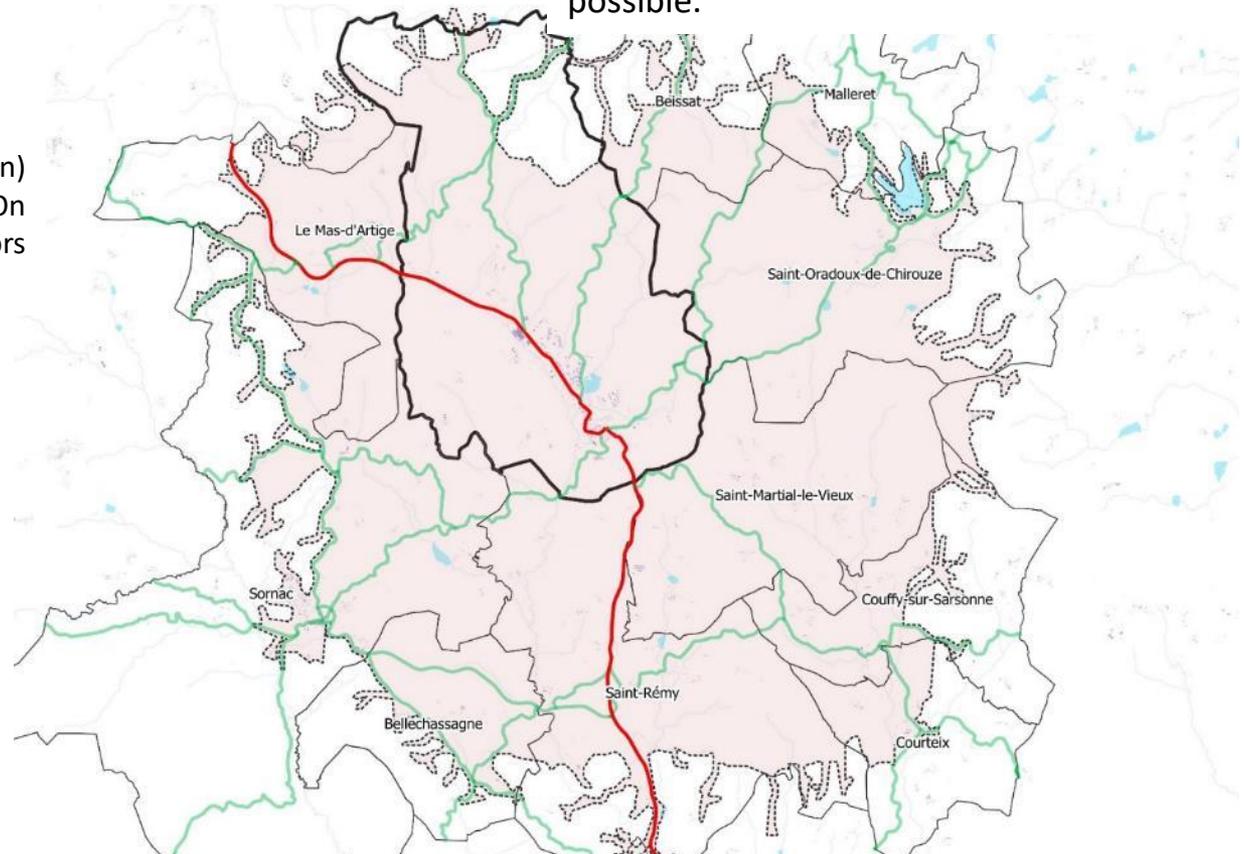
La RD982 (route Ussel-Aubusson) constitue le seul axe dangereux. On cherchera à ne pas la croiser hors agglo.

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

Rouge = trafic >1000 VL / j.

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

Vert = trafic VL ou PL faible, cohabitation possible.



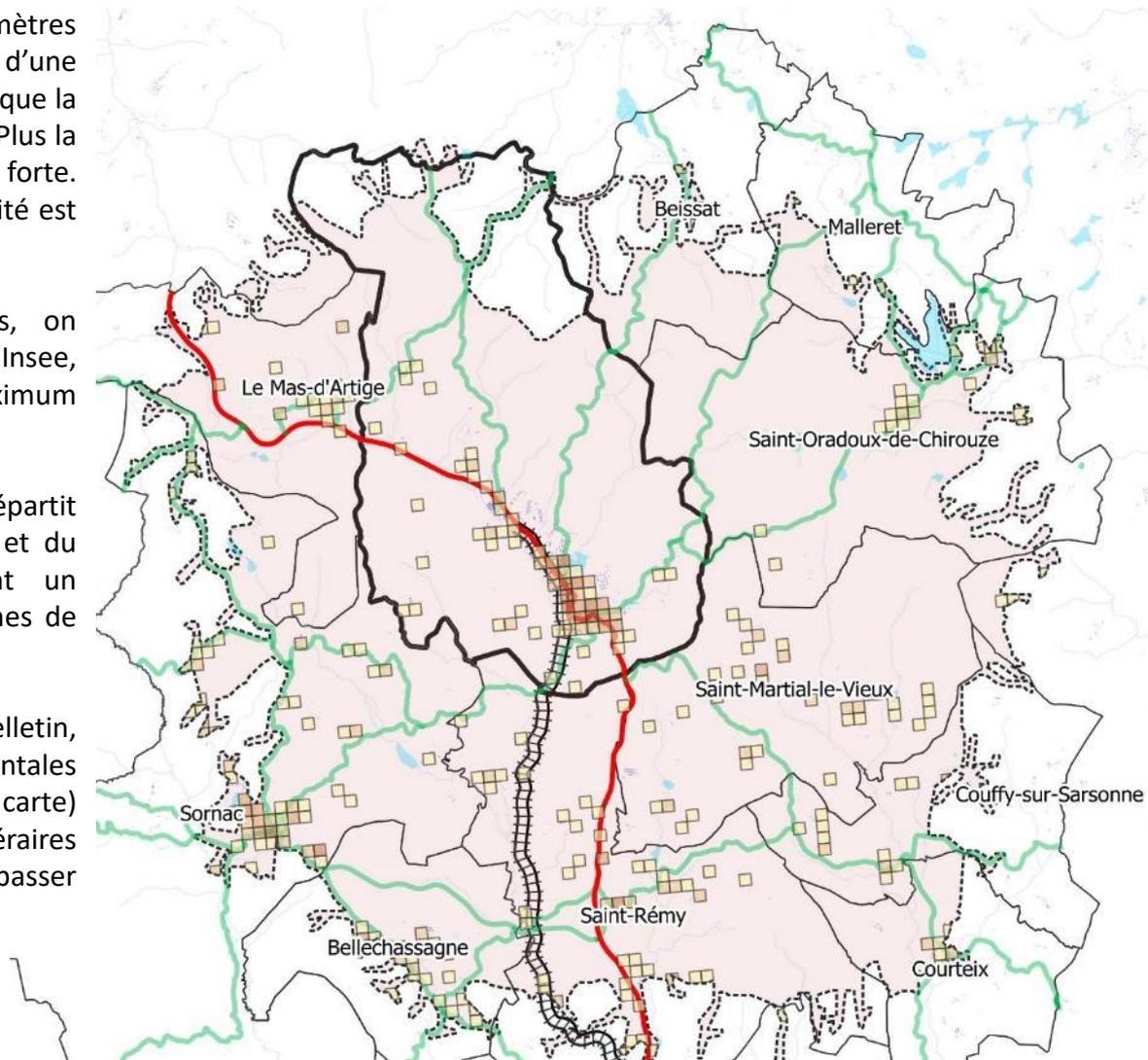
RÉPARTITION DE LA POPULATION

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, 1769 personnes. Ces habitants sont à maximum 30 minutes de VAE de la mairie.

Une bonne partie de la population se répartit dans les bourgs de La Courtine, Sornac et du Mas d'Artige. On retrouve également un maillage lâche d'habitats sur les communes de Saint-Rémy et Saint-Martial-le-Vieux.

L'ancienne voie de chemin de fer Ussel Felletin, le maillage des autres routes départementales et même communales (absentes de la carte) sont des appuis pour bâtir des itinéraires intercommunaux depuis La Courtine sans passer par la D982.



EMPLOI: FLUX DE TRAVAILLEURS AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Flux domicile travail entrant dans la commune (605)

La Courtine	23067	La Courtine	204,821414074868
Ussel	23067	La Courtine	45
Saint-Martial-le...	23067	La Courtine	37,8807947019868
Le Mas-d'Artige	23067	La Courtine	24,7474747474747
Magnat-l'Étrange	23067	La Courtine	20,5623850794905
Sornac	23067	La Courtine	19,6415315060361
Felletin	23067	La Courtine	19,275861281711
Guéret	23067	La Courtine	17,5699219774677
Saint-Pardoux-l...	23067	La Courtine	15
Saint-Oradoux-...	23067	La Courtine	15

Flux domicile travail sortant de la commune (285)

La Courtine	23067	La Courtine	204,821414074868
La Courtine	19 23067	Ussel	34,0539028941568
La Courtine	16015	Angoulême	11,4916322557574



L'enjeu de liaison avec les **communes voisines proches** est **globalement faible sauf pour Saint-Martial le Vieux** et dans une moindre mesure avec **le Mas d'Artige**.



L'enjeu de liaison en covoiturage et en bus est fort vers **Ussel**.



L'enjeu emplois est fort sur la commune : 2 actifs sur trois de la Courtine travaillent sur la commune même.

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois / enseignement	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
Saint-Oradoux-de-Chirouze	9 km	Voies à faible trafic	faible Loin et très peu de trafic.	faible Trop loin.	Assez fort Étang de méouze + Flayat + Potentiel itinéraire de connexion vers une hypothétique voie verte d'Evaux-les-bains à Merlines.
Saint-Martial-le-Vieux	5-6 km (via laval)	voie à faible trafic Si passage par Laval	Assez Fort Trafic assez important et distance assez faible.	Moyen Distance limite mais acceptable, potentiel de navetteurs.	Moyen Liaison vers la foret des Agriers.
Couffy sur Sarsonne	8-9km	voie à faible trafic	faible Loin et pas de trafic	faible Trop loin.	Moyen Liaison foret des Agriers.

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
Saint-Remy	8-9km Par Laval ou futur Voie verte	voie à faible trafic Si futur voie verte besoin de connexion depuis le bourg avec intersection D982	faible Trop loin et trop peu de trafic.	Faible Trop loin.	Fort Projet voie verte.
Bellechassagne Sornac	8-9km	voie à faible trafic	Faible Trop loin et trop peu de trafic.	Faible Trop loin.	Moyen Baignade Sornac.
Le Mas d'Artige	5km alsapan via RD982 8km via cheminement sécurisé (le Trucq) 10 km mairie via cheminement sécurisé	Voie à faible trafic si passage par D32 (le Trucq) Sinon dangereux via D982	Moyen trafic dangereux via RD982 . Le détour sécurisé par la D32 est assez long.	Faible Trop loin	Fort Extension possible de la voie verte vers Felletin.

CONCLUSION



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

Enjeux	Lieux concernés
« Faire commune » à pied en garantissant des itinéraires sécurisés pour se rendre de part et d'autres de la commune	<p><u>Création d'un cheminement là où il est inexistant:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Route du petit breuil :<ul style="list-style-type: none">▪ entre la ZA du petit breuil et l'hôtel restaurant du Petit Breuil.▪ entre la route de Saint Denis et l'hôtel restaurant le Bacchus.• Route d'Ussel : extension jusqu'au cimetière.• Route de Crocq : extension jusqu'aux terrains de sport. <p><u>Améliorer une traversée piétonne :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Rue de la Liberté: croisement avec la route de Sornac, rue des deux frères, allée des jardins, rue Rémy Estay et chemin de la Côté.• Rue de la Gasne : croisement avec l'impasse J.Bayle et rue de la Liège. <p><u>Mettre à la norme 1m40 le cheminement piéton existant:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Rue de la Gasne dans son ensemble.• Route d'Ussel : de la place de la bascule au champs de foire.• Rue de la Liberté : devant la Poste et entre la rue des deux frères et l'allée des jardins. <p><u>Traiter une interruption du cheminement :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Rue de la Gasne : pont du ruisseau de coutejoux.• Place de la Bascule et chicane route d'Ussel.• Rue de la Liberté : du garage à la rue du Chabanou <p><u>Obstacles :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Route d'Ussel : poteaux électriques, murets.• Rue de la Liberté: poteaux électriques, marches.• Rue de la Gasne :poteaux électriques, marches, poteau anti-stationnement.

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

Enjeux	Lieux concernés
Pacification et cohabitation des modes de déplacement	<p><u>Définir de nouvelles limitations :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Rue de la liberté : de la rue du Chabanou à la place de la Bascule.• Rue de la Gasne / route de Felletin : de l'ancienne entrée du camp militaire à la place du monument. <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 cyclable et les panonceaux « RAPPEL » au sein des zones).</p> <p><u>Aménager pour matérialiser des limites de vitesses:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Rue du Petit breuil : le long de la Zone d'Activité.• Route de Felletin: de la route de Saint-Denis à la rue la Gasne.• Rue de la Gasne dans son ensemble.• Rue de la liberté : de la rue de la Gasne au croisement avec la route de Sornac.
Formaliser et organiser le stationnement	<p><u>Définir des emplacements / une réglementation:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Rue de la liberté dans son ensemble.• Rue du petit breuil.• Ancienne entrée du camp militaire.• Place de la bascule.

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

Enjeux	Lieux concernés
Créer et valoriser des itinéraires qualitatifs piéton / vélo sur la commune	<p>Projet de boucles locales → Baliser et travailler en priorité les intersections avec la D982 et les cheminements le long de la D982 à savoir:</p> <ul style="list-style-type: none">• De la route de Saint-Denis à l'ancienne gare ferroviaire (voie verte ou aménagement route de Felletin et rue de la Gasne).• Rue de la Liberté : connexion entre la rue des deux frères et l'allée des jardins.• Place de la bascule et route d'Ussel jusqu'au champ de foire.• Route d'Ussel : du champ de foire au cimetière.
« Faire commune » à vélo en garantissant des itinéraires sécurisés pour se rendre de part et d'autres de la commune	<p><u>Création d'un axe vélo intra communal s'appuyant :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Sur l'ancienne voie de chemin de fer Ussel-Felletin entre la rue du Chabanou et la route de Saint-Denis avec une connexion à l'ancienne gare.• Sur la route de Saint-Denis Jusqu'à l'hôtel restaurant Le petit Breuil.• Sur la création d'un aménagement partagé ou dédié sur la rue du Petit Breuil entre l'usine Alsapan et l'hôtel restaurant Le petit Breuil.• Sur la zone 30 existante pour relier la rue Chabanou à la place de la bascule.

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

Enjeux	Lieux concernés
<p>Créer et valoriser un maillage de liaison intercommunale</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"> • La Courtine – Le Mas d'Artige via l'ancienne voie ferrée Ussel-Felletin. <p><u>Itinéraires nécessitant de l'aménagement léger valorisant des voies à faible trafic motorisé:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La Courtine – Le Mas d'Artige via le village du Trucq (D23 + D28). • La Courtine – Saint-Martial-le-Vieux.
<p>Penser services et intermodalité</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Créer une aire de covoiturage et d'autostop reliée à pied et à vélo à proximité de l'arrêt de bus La Courtine centre, place du champ de foire.
<p>Créer du stationnement vélo</p>	<p><u>Espace public:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ancienne entrée du camp militaire de La Courtine. • Ancienne gare. • Place de la Mairie (dans l'enceinte). • Place de la Bascule. • Devant le cinéma. • Aux terrains de sport. • Etang de Grattadour. • À proximité de La Poste. <p><u>Espace privé :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Employeurs (camp militaire, Alsapan, Ephad, Foyer occupationnel). • Habitat collectif privé ou public. • Habitat ancien centre-ville.

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

Enjeux	Lieux concernés
Soigner les espaces de vie sociale	<u>Revoir la répartition de l'espace en faveur de la vie sociale et des modes actifs:</u> <ul style="list-style-type: none">• Ancienne entrée du camp militaire.• Place de la Bascule.
Faire adopter des comportements pro-mobilité active	<u>Faire respecter l'interdiction de stationnement sur trottoir:</u> <ul style="list-style-type: none">• Rue de la liberté.

PROPOSITION D' ACTIONS



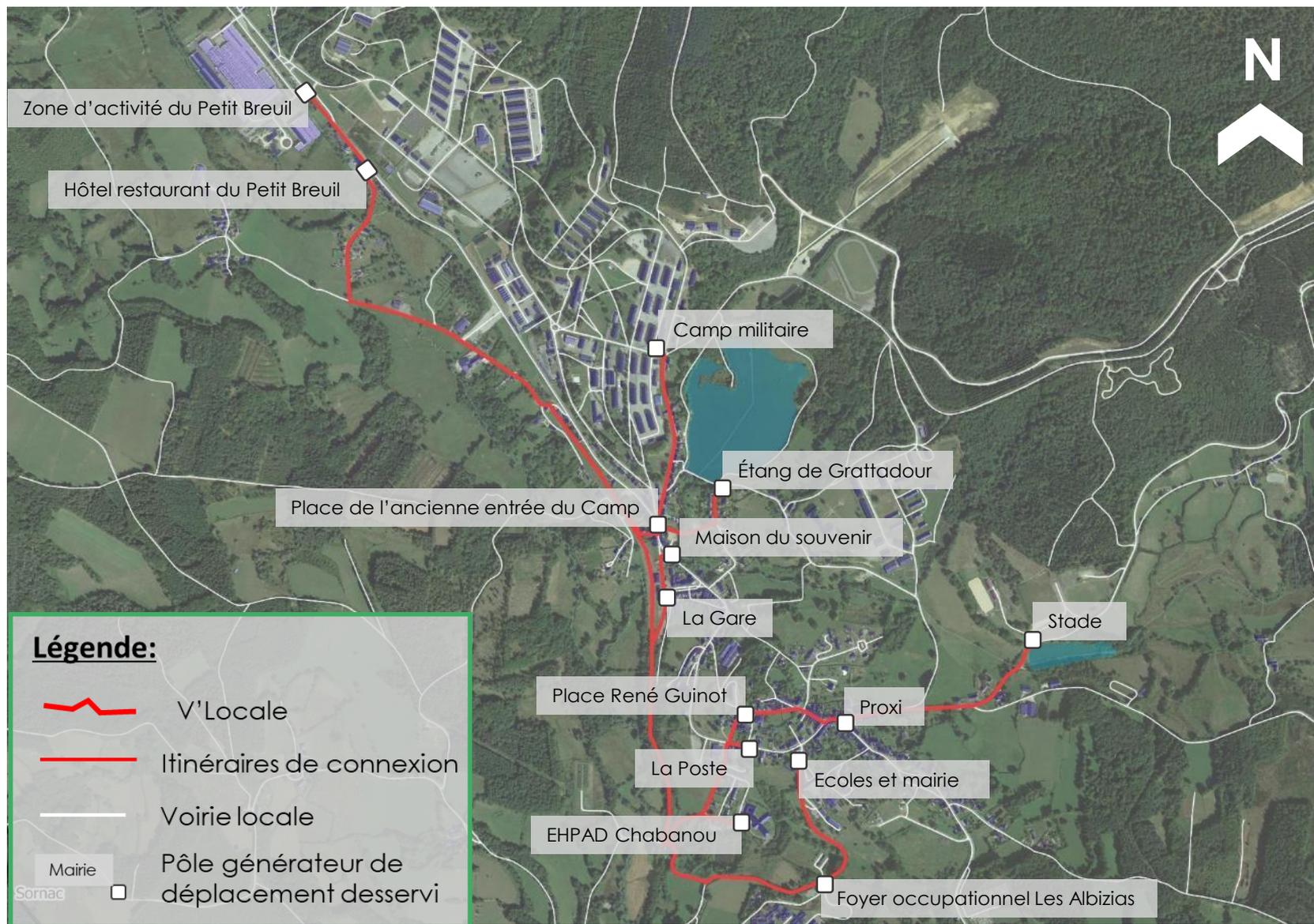
LA BOÎTE À OUTILS DU SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES



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.

- L'Urbanisme tactique ou les aménagements temporaires.
- Les Zones 30.
- Les Zones de rencontre.
- Les Voies partagées en agglo.
- Les Voies partagées hors agglo.
- La Voie verte.
- Les Arceaux Vélo.
- Les Abris Vélo.
- Le Trottoir (ou le cheminement piéton).
- Le Traitement d'une traversée piétonne.
- Le Balisage : la signalétique verticale (panneaux).
- Le Balisage : la signalétique horizontale (au sol).
- Les Chicanes.
- Rétrécir la chaussée.

SCHÉMA V'LOCALE À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE



V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon ZA du Petit Breuil – Hôtel Restaurant Le Petit Breuil : Balisage et voie partagée à 50 km/h. Garantir le 50 km/h en vitesse réelle via des dispositifs de modération de la vitesse. Par exemple, réaliser une chicane en créant un cheminement sur la chaussée pour offrir un itinéraire piéton lors des passages trop étroits (voir partie déplacement à pied). Un panneau C50 « partageons la route » peut signaler la présence d'un itinéraire cyclable aux véhicules motorisés. Si une alternative foncière se présente pour effectuer la liaison de ce tronçon sans passer par la D982, l'aménagement d'une voie dédiée ex-nihilo se justifierait complètement au vu de la dangerosité de la RD982.

Acteurs : Commune de La Courtine,
Département de la Creuse.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de l'aménagement de la partie en voie verte de la V'Locale.



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

V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Hôtel Restaurant Le Petit Breuil – Route de Saint-Denis : Balisage et voie partagée. Limiter à 70 km/h, le tronçon route de Saint-Denis (80km/h aujourd’hui car il s’agit d’une route communale). Un panneau C50 « Partageons la route » peut signaler la présence d’un itinéraire cyclable aux véhicules motorisés.

Acteur : Commune de La Courtine.

Temporalité : d’une même phase que l’ensemble de l’aménagement de la partie en voie verte de la V’Locale.



Tronçon Hôtel Route de Saint-Denis – rue de la Liège : Balisage et aménagement d’une voie verte sur une ancienne emprise ferroviaire en cours de déclassement. Le revêtement peut être stabilisé pour le confort des joggeurs du camp militaire.

Acteurs : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Commune de La Courtine, Département de la Creuse.

Temporalité : d’une même phase que l’ensemble de l’aménagement de la partie en voie verte de la V’Locale.

V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Rue de la Liège – étang de Grattadour / camp militaire: Balisage et voie partagée. Passer la rue de la Gasne en zone 30 de part et d'autres de la place officieuse de l'ancienne entrée du camp de La Courtine.

Acteurs : Commune de La Courtine, Département de la Creuse.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de l'aménagement de la partie en voie verte de la V'Locale.



Tronçon rue de la Liège – Gare de la Courtine : Balisage et aménagement d'une voie verte sur une ancienne emprise ferroviaire en cours de déclassement. Le revêtement peut être en stabilisé pour le confort des joggeurs du camp militaire.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de l'aménagement de la partie en voie verte de la V'Locale.

Acteurs : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Commune de La Courtine, Département de la Creuse.

V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Gare de la Courtine – Monument aux morts : Balisage et voie partagée. Passer la place du Monument et l'avenue de la gare en zone de rencontre.

Acteur : Commune de La Courtine.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de l'aménagement de la partie en voie verte de la V'Locale.



Tronçon Gare de la Courtine – Route des anciens abattoirs : Balisage et aménagement d'une voie verte sur une ancienne emprise ferroviaire en cours de déclassement. Le revêtement peut être stabilisé pour le confort des joggeurs du camp militaire.

Acteurs : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Commune de La Courtine, Département de la Creuse.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de l'aménagement de la partie en voie verte de la V'Locale.

V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Route des anciens abattoirs – Mairie Ecole : Balisage et voie partagée pour partie en zone 30. Bien mentionner en balisage la connexion avec le Foyer occupationnel les Albizias.

Acteurs : Commune de La Courtine,
Département de la Creuse.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de l'aménagement de la partie en voie verte de la V'Locale.



Tronçon Route des anciens abattoirs – La Poste: Balisage et voie partagée. Passer la rue du Chabanou en zone 30 de l'allée du Chabanou à la rue de la Liberté. La rue de la Liberté peut également être passée en zone 30 en amont de l'intersection avec la rue Chabanou depuis la direction Ussel et jusqu'à la place du Champ de Foire (voir carte plus loin). Signaler la traversée d'un itinéraire cyclable rue de la Liberté à l'aide du panneau A21.



Acteurs : Commune de La Courtine,
Département de la Creuse.

Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de l'aménagement de la partie en voie verte de la V'Locale.

V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon rue du Chabanou – Place de la bascule:
Balisage et voie partagée pour partie en zone 30.
La rue des Coursoux et la rue des deux frères de la place René Guinot à l’Eglise peuvent être passées en zone de rencontre.

Acteur : Commune de La Courtine.

Temporalité : d’une même phase que l’ensemble de l’aménagement de la partie en voie verte de la V’Locale.

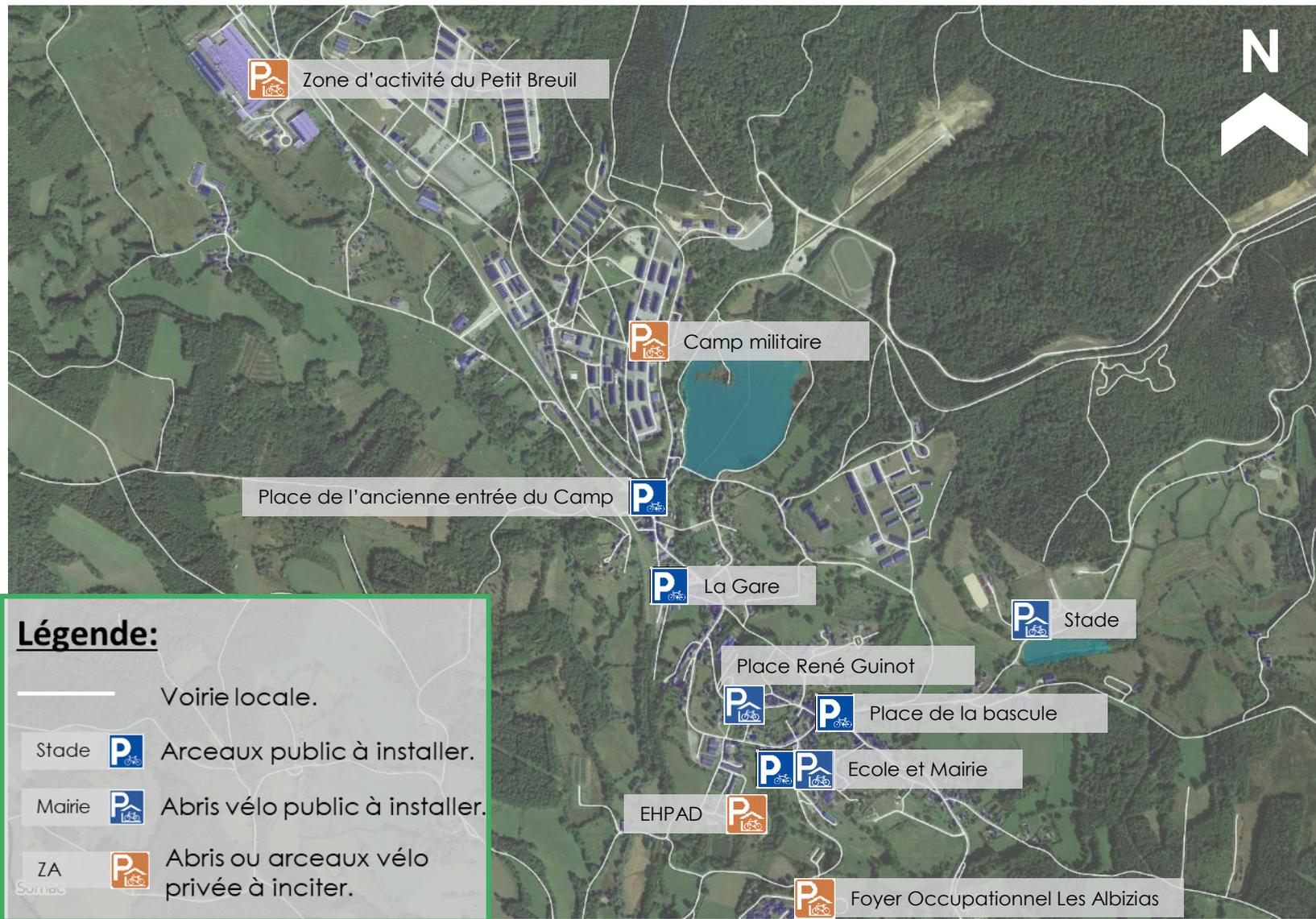


Tronçon Place de la Bascule – Stade : Balisage et voie partagée. Un panneau C50 « partageons la route » peut signaler la présence d’un itinéraire cyclable aux véhicules motorisés. Rappeler la limitation à 50 km/h entre le panneau de fin d’agglomération et le Proxi.

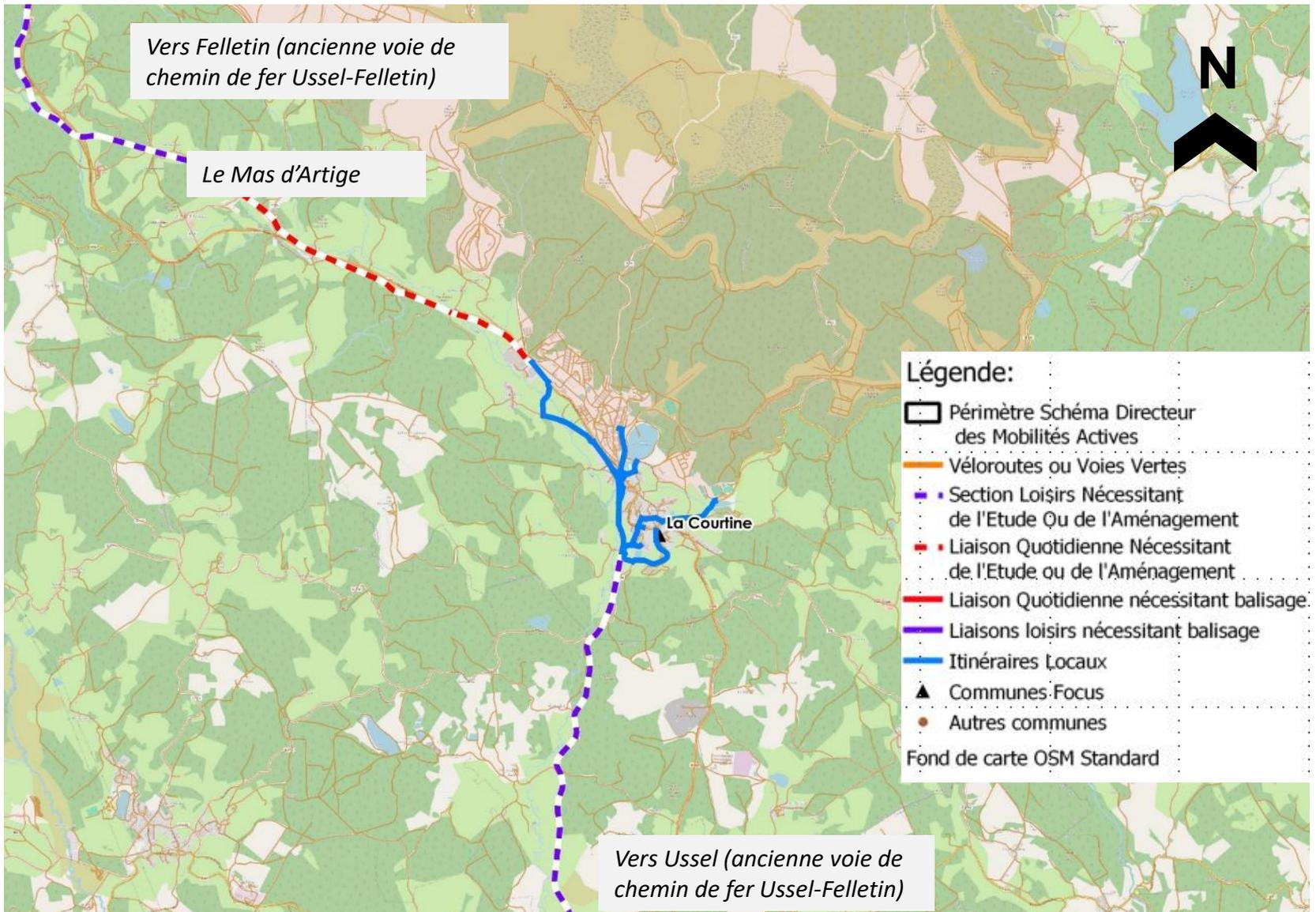
Acteurs : Commune de La Courtine,
Département de la Creuse.

Temporalité : d’une même phase que l’ensemble de l’aménagement de la partie en voie verte de la V’Locale.

STATIONNEMENT VÉLO À CRÉER



ITINÉRAIRES INTERCOMMUNAUUX DEPUIS LA COURTINE – VUE GLOBALE



ZONE 30 / ZONE DE RENCONTRE

Contexte :

La Courtine dispose de zone 30 peu cohérentes dans leur emprise et mal signalée. La zone 30 actuelle à côté de l'Eglise pourrait plutôt être une zone de rencontre du fait de sa tranquillité et de l'absence de trottoirs. Une autre pourrait être créée devant la gare. Les zones 30 doivent partir des lieux de traversée du bourg avec de la vie sociale comme la rue la liberté sur le bourg ancien et la place l'ancienne entrée du camp.

Temporalité: Moyen/long terme.

Possibilité d'intervention technique : Intervention simple.

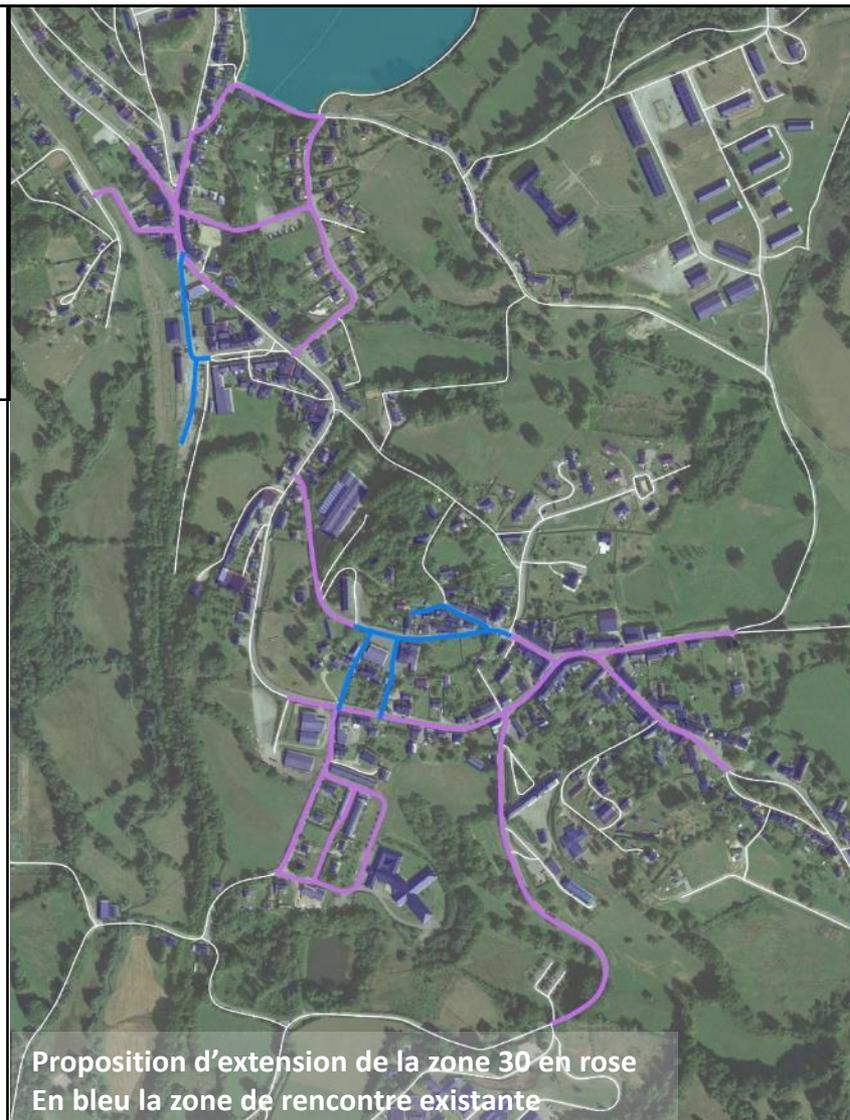
Coût de l'intervention : Faible.

Impact attendu :

- Des déplacements à pied plus sécurisés dans les voiries concernées avec des rues plus vivantes et plus agréables pour les riverains et une sécurité renforcée pour les cyclistes.

Acteurs :

- Aménagement : Commune de La Courtine, Département de la Creuse.



DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR PETIT BREUIL

Contexte :

La zone d'activité du Petit Breuil est dangereuse pour les piétons aux abords de cette route passagère avec des poids lourds. Les salariés de la zone d'activité se rendent déjeuner au restaurant du Petit breuil en marchant au bord de la route.

Propositions de solutions :

- Créer un cheminement piéton d'une largeur d'au moins 1,4m sans obstacles, en stabilisé et séparé physiquement (ex: poteaux bois) sur le bas côté enherbé. L'emprise peut déborder sur la chaussée qui peut être réduite à 5,5m de large (largeur en vigueur sur une bonne partie des tronçons étroits de la D982 dans le bourg de la Courtine). Signaler un sens alterné si l'emprise de la route est réduite ponctuellement en dessous des 5,5m.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Commune de La Courtine et Département de la Creuse.
- Aménagement : Commune de la Courtine et Département de la Creuse.

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

Possibilité d'intervention technique : Intervention simple .

Coût de l'intervention : modéré.

Impact attendu :

- Des déplacements à pied plus sécurisés entre l'établissement le petit Breuil et la zone d'activité.

DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR ANCIENNE ENTRÉE DU CAMP

Contexte :

Les cheminements piétons à l'ancienne entrée du camp ne permettent pas de se déplacer en toute sécurité. Ils sont discontinus de niveau comme de longueur et sont parsemés d'obstacles (poteaux électriques, façade non alignée, barrières et poteaux anti-intrusion). La place est un véritable point noir qui pénalise fortement la vie du bourg et le déplacement des PMR à cet endroit du bourg.

Propositions de solutions :

- Créer un cheminement piéton d'une largeur d'au moins 1,4m sans obstacles, en stabilisé et séparé physiquement (ex: poteaux bois) sur le bas côté entre le parking privé du Bacchus et le numéro 7 de la route de Felletin. Créer un passage piéton pour rejoindre le Bacchus. Enfouir les réseaux et supprimer le poteau anti-intrusion à l'intersection avec la rue de la Liège. Garder une continuité de largeur et de niveau au moins sur le trottoir Sud.
- Si l'administration du camp militaire l'autorise, revoir la configuration de la place en cherchant l'élargissement des trottoirs en réduisant l'emprise de la chaussée. Placer un emplacement de livraison pour le boulanger et des arrêts minutes seulement aux abords de la place. Ne pas hésiter à changer les sens de priorité sur l'intersection.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Commune de La Courtine et Département de la Creuse.
- Aménagement : Commune de La Courtine et Département de la Creuse.

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

Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe voire très complexe pour la place de l'ancienne entrée du camp.

Coût de l'intervention : élevé, voire très élevé.

Impact attendu :

- Des déplacements à pied plus sécurisés aux abords de l'ancienne entrée du camp et une amélioration de la vie de bourg aux abords de la place.

DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR GASNE ET RUE DE LA LIBERTÉ

Contexte :

La trajectoire du piéton entre la rue de la Gasne est mise à rude épreuve (discontinuité, marches, obstacles). L'Opération de Revitalisation du Territoire devrait permettre d'offrir une traversée plus attractive de La Courtine via une boucle de balade à pied. Néanmoins, l'accès de la route principale (rue de la Gasne et rue de la liberté ici) reste indispensable pour traverser la commune avec une pente modérée.

Propositions de solutions :

- Mettre le monument aux morts de niveau avec la rue de la Gasne. Créer un cheminement piéton d'1,4m entre la place du monument aux morts et l'ancien établissement la Bodega en prenant l'emprise sur la chaussée (mise en chicane) devant le chalet bois et sur le pont du ruisseau Coutejoux. Décaler le passage piéton qui débouche sur un mur pour le placer devant le 4 rue de la Gasne.
- Mettre la rue Rémy Estay en sens unique vers la gare (intersection dangereuse) et prendre l'emprise dégagée sur la rue pour aménager une transition de niveau entre les marches de l'ancien casino et la chaussée. Attention au bon écoulement des eaux de ruissellement.
- Élargir (ou créer lorsqu'il est inexistant) le trottoir à 1,4m côté impair rue de la liberté en prenant sur l'emprise de la chaussée lorsque celle-ci est supérieure à 7m (difficulté de la montée des camions en hiver). Enterrer les réseaux pour dégager les obstacles (poteaux électriques). Revoir le stationnement devant le garage Citroën pour libérer au moins un côté de trottoir (côté impair une fois élargi).

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Commune de La Courtine et Département de la Creuse.
- Aménagement : Commune de La Courtine et Département de la Creuse.

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

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

Coût de l'intervention : élevé, voire très élevé.

Impact attendu :

- Des déplacements à pied plus sécurisés entre l'ancien bourg et le bourg côté camp militaire.
- Une réduction de la vitesse grâce à une chaussée plus resserrée et à une chicane rue de la Gasne au niveau du pont.

DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR RUE DE LA LIBERTÉ, BOURG ANCIEN

Contexte :

Toujours dans la même continuité, dans la partie du bourg ancien de la rue de la Liberté, les trottoirs restent à qualité variable avec des rétrécissements et des disparations des deux côtés. Le côté impair reste quand même plus régulier et intéressant à retravailler. La chaussée très large entre la mairie et la Poste (presque 8 mètres par endroit) sur un terrain à plat n'invite pas à respecter les vitesses.

Propositions de solutions :

- Élargir (ou créer lorsqu'il est inexistant) le trottoir à 1,4m voire 1,8m côté impair rue de la liberté en prenant sur l'emprise de la chaussée lorsque celle-ci est supérieure à 5,5m, largeur recommandée pour le croisement de deux camions - qu'on retrouve d'ailleurs entre la mairie et la place de la Bascule). Si possible, enterrer les réseaux pour dégager les obstacles (poteaux électriques).

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Commune de La Courtine et Département de la Creuse.
- Aménagement : Commune de La Courtine et Département de la Creuse.

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

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

Coût de l'intervention : élevé, voire très élevé.

Impact attendu :

- Des déplacements à pied plus sécurisés entre l'école et l'EHPAD du Chabanou.
- Une réduction de la vitesse grâce à une chaussée plus resserrée.

DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR ROUTE D'USSEL

Contexte :

Sur la place de la Bascule, impossible de rejoindre la route d'Ussel en sécurité via le côté impair de la route de la liberté. La traversée pour rejoindre le trottoir d'en face oblige à un détour significatif. Toujours dans la même continuité, la route d'Ussel dispose de trottoirs avec des rétrécissements et quasi-disparitions des deux côtés lorsque la chaussée est trop étroite. Un plan d'alignement permettra de récupérer des largeurs sur une partie du tronçon en sens alterné, aujourd'hui sans trottoirs. L'accès au cimetière route d'Ussel est aujourd'hui impossible à pied sans marcher le long d'une départementale à 90km/h.

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

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

Coût de l'intervention : élevé, voire très élevé.

Impact attendu :

- Des déplacements à pied plus sécurisés entre l'école et l'EHPAD du Chabanou.
- Une réduction de la vitesse grâce à une chaussée plus resserrée.

Propositions de solutions :

- Réduire les largeurs des tournants place de la bascule pour réduire l'emprise routière de la place et les vitesses dans ce tournant et augmenter l'emprise du trottoir côté impair de la rue de la Liberté. Changer les priorités si besoin.
- Élargir (ou créer lorsqu'il est inexistant) le trottoir à 1,4m côté impair rue de la liberté en prenant sur l'emprise de la chaussée lorsque celle-ci est supérieure à 5,5m (largeur recommandée pour le croisement de deux camions qu'on retrouve d'ailleurs entre la mairie et la place de la Bascule). Enterrer les réseaux pour dégager les obstacles (poteaux électriques). Prévoir lors de la mise en application du plan d'alignement la création d'un trottoir d'au moins 1,4m.
- Créer un cheminement piéton ex-nihilo entre le lotissement du champ de Foire et le cimetière (100 mètres). Mettre en impasse sauf piéton et vélo l'allée entre le lotissement et la place du champ de Foire.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Commune de La Courtine et Département de la Creuse.
- Aménagement : Commune de La Courtine et Département de la Creuse.