

PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

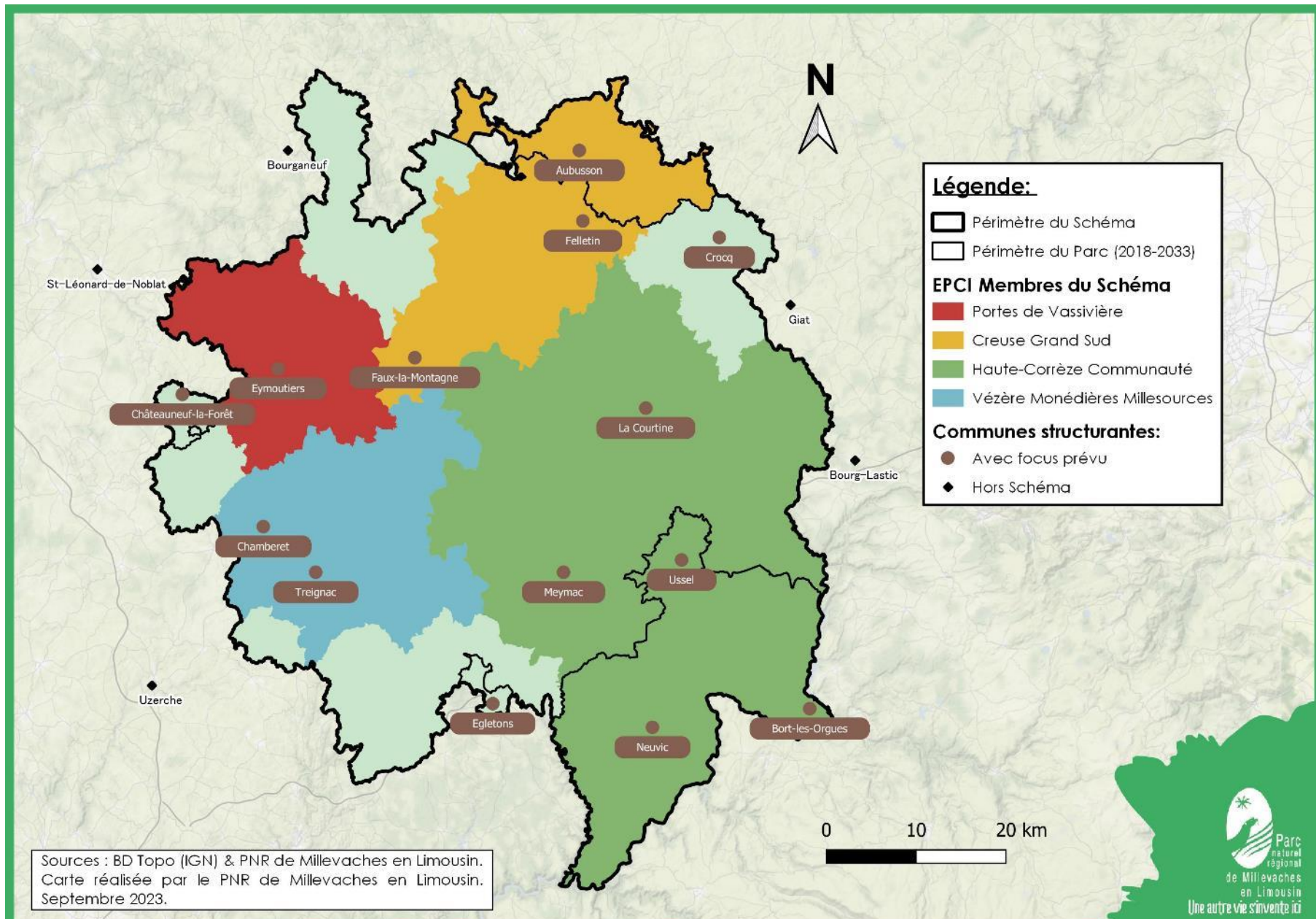
Schéma Directeur des Mobilités Actives

Focus Meymac



Une autre vie s'invente ici

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).

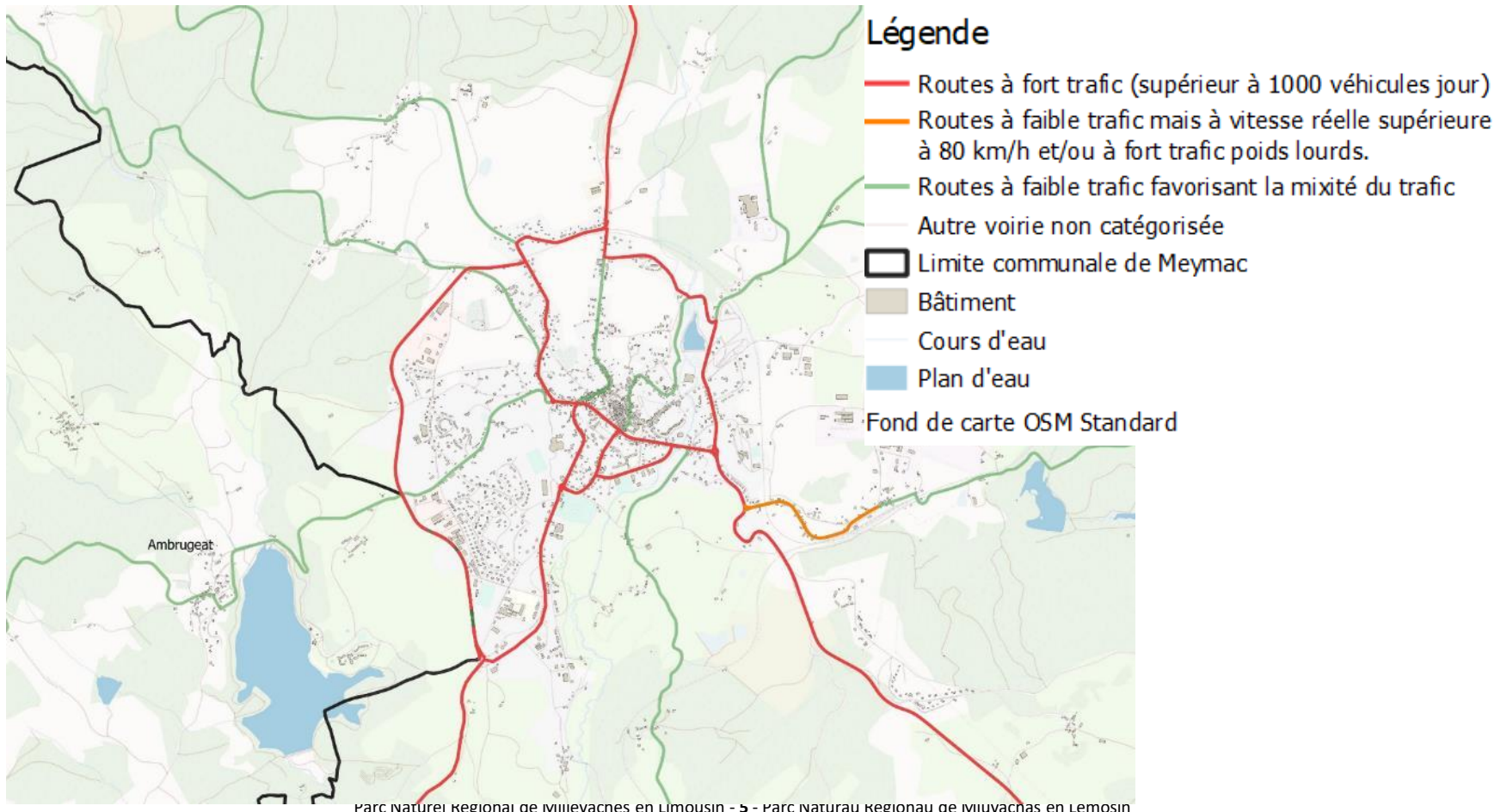
MEYMAC



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

Sur cette carte, le cercle rouge met en valeur le lycée adapté de Meymac. Lors de la réunion, il a été relevé que les élèves internes doivent transiter depuis la gare ferroviaire de Meymac jusqu'au lycée. Le cheminement piéton pour s'y rendre est parfois dangereux notamment dans le virage du stade, rue de la prairie où le trottoir s'interrompt (voir partie déplacement à pied).

Le cercle bleu regroupe les écoles et le collège. Des zones 30 et des ralentisseurs ont été mis en place pour pacifier les entrées des établissements. Certains parents y déposent leurs enfants à vélo sans qu'il n'existe d'arceaux.

Dans le cercle rose, on retrouve le lycée forestier et sa formation professionnelle pour adulte. L'établissement est situé juste à côté de la gare et dispose d'un accès dédié franchissant la voie ferroviaire (tunnel de la rue de l'école forestière).



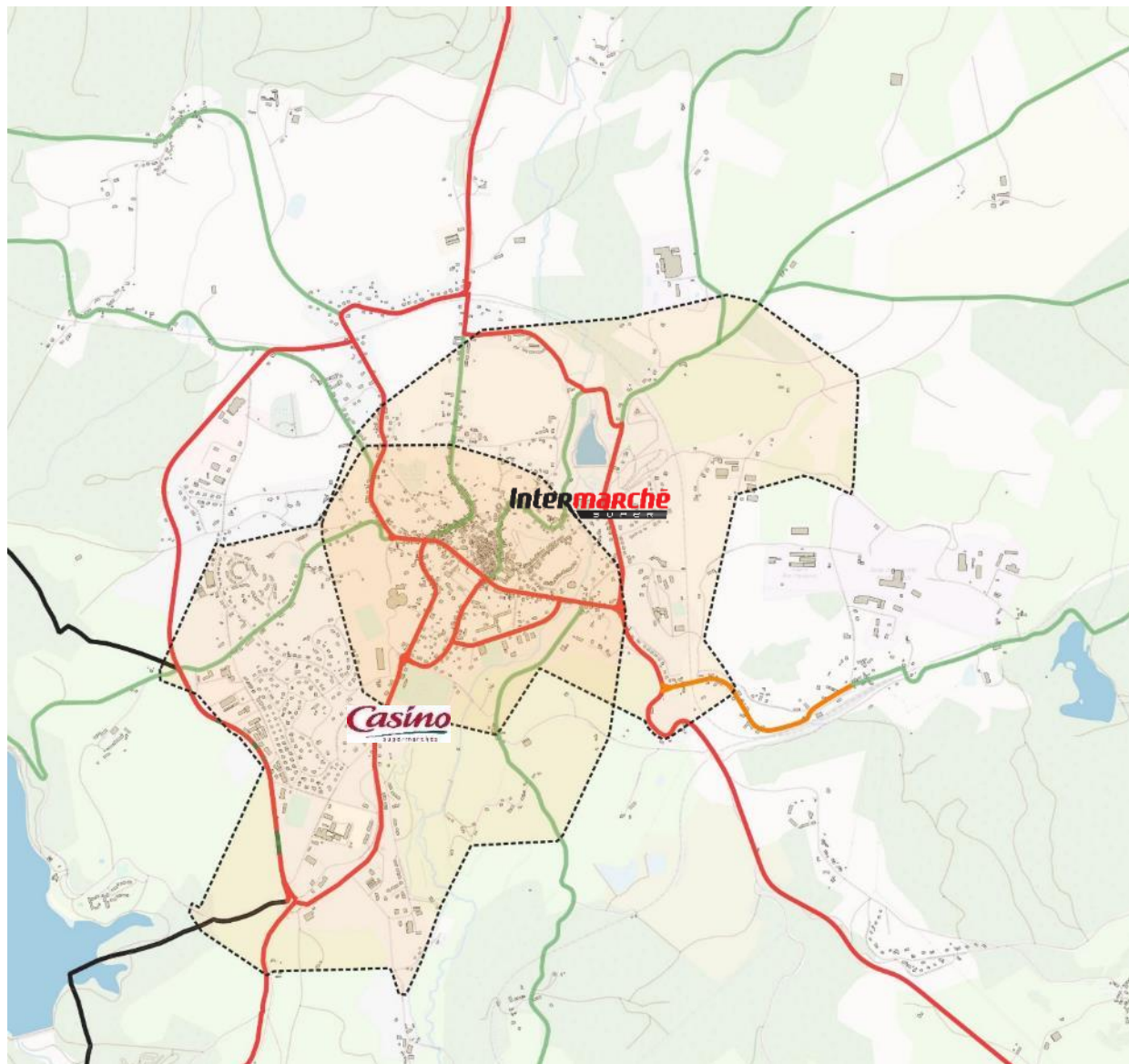
Des dispositifs sécurisés existent aussi pour le transport des enfants à vélo quel que soit l'âge.

SUPERMARCHÉS

Les deux zones de couleur orange pâle délimitées par un trait pointillé noir sont des isochrones à partir de l'Intermarché et du Casino. Elles indiquent, l'accessibilité en 15 minutes à pied depuis ces établissements.

En croisant cette zone avec les données de carroyage Insee, on obtient le nombre d'habitants positionnés à l'intérieur de périmètre. Ainsi :

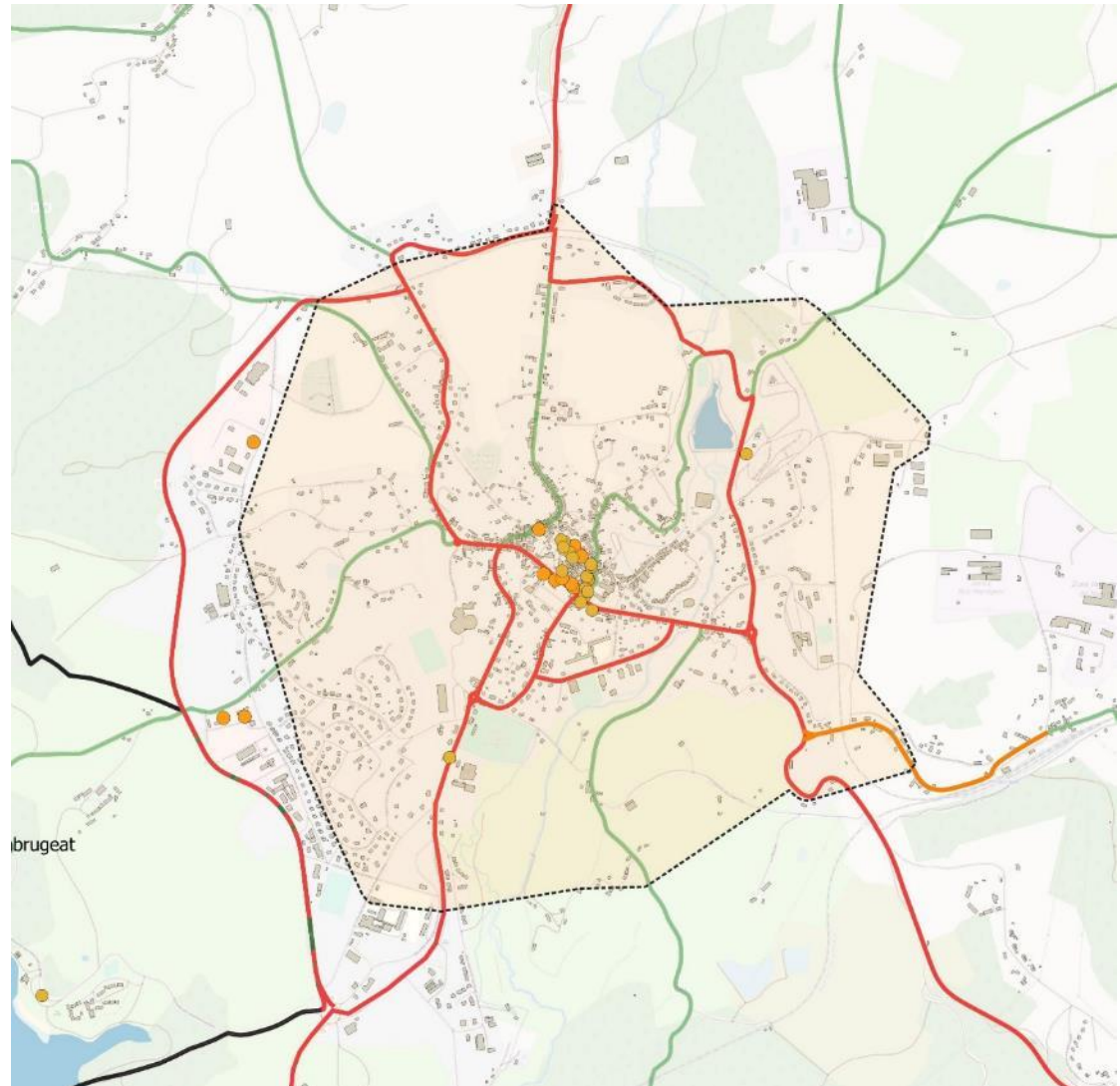
- 1237 personnes habitent à moins de 15 minutes de marche du Casino.
- 1049 personnes habitent à moins de 15 minutes à pied de l'Intermarché.



COMMERCES ET SERVICES

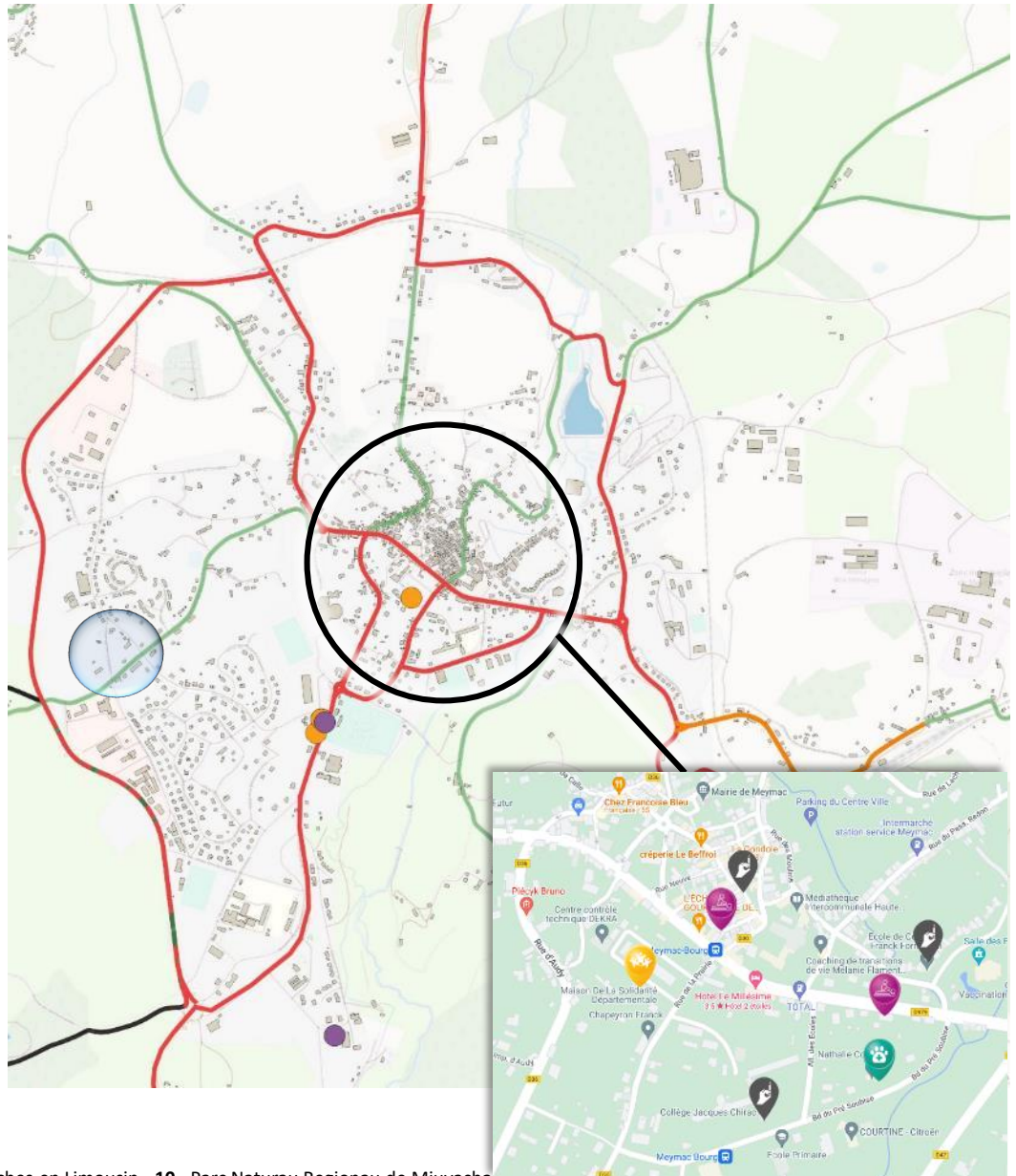
Les points oranges et marrons indiquent la présence de commerces et services. L'isochrone en orange clair indique les lieux d'habitation à moins de 15 de marche de l'Eglise.

Le centre-bourg rassemble l'essentiel des commerces et services. 1553 habitants de la commune y ont accès à pied en 15 minutes.



SANTÉ

L'essentiel des services de santé se situent dans les équipements de santé départementaux sur la Place des Porrots ou au niveau du stade. Des cabinets d'infirmières libérales et de spécialistes se répartissent également dans le centre-bourg (carte zoom en bas à droite). Les données Insee n'étant pas fiables sur ce dernier point, ce sont des données de la mairie de Meymac.



CULTURE SPORT LOISIR

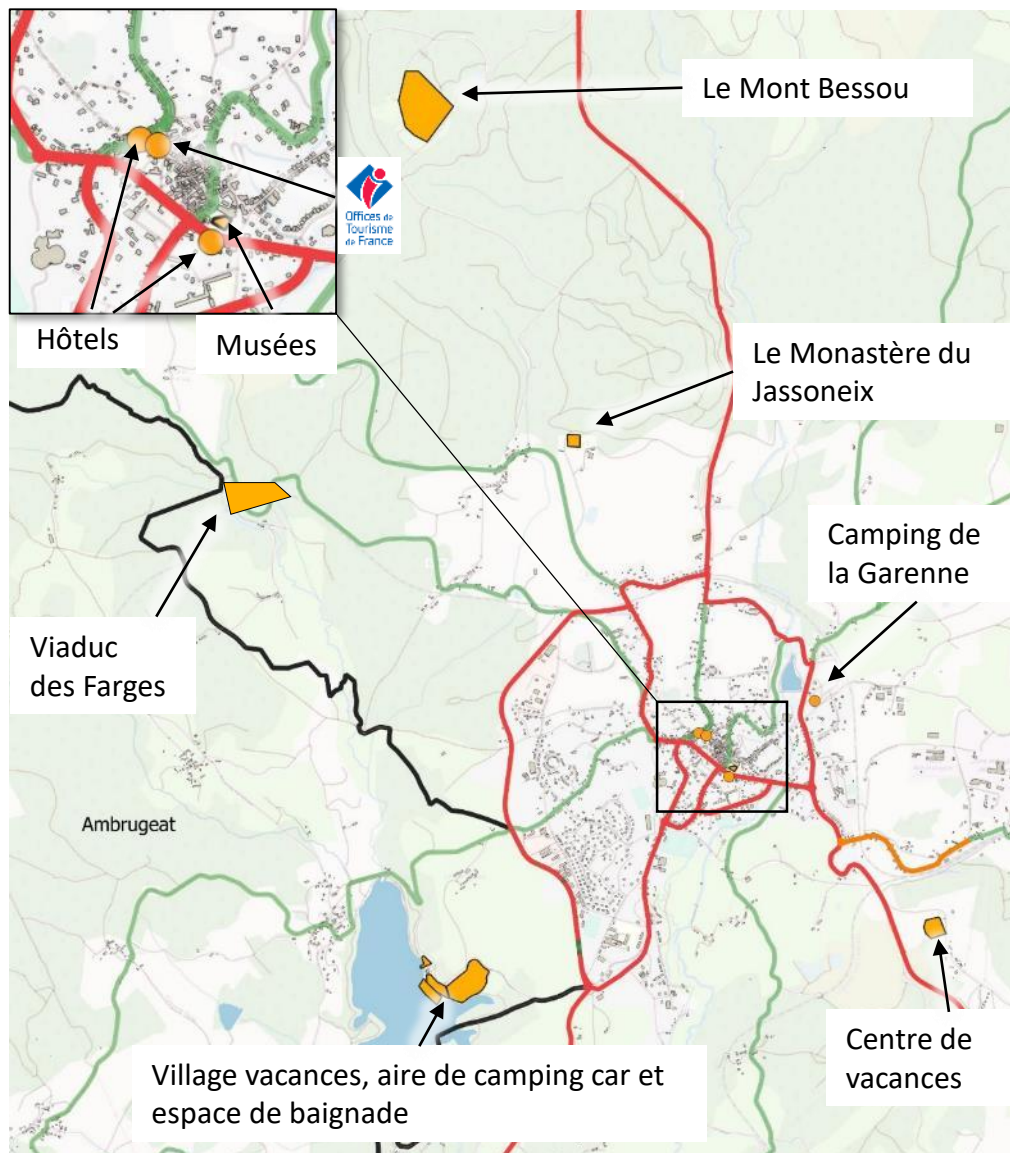
Les équipements culturels sont positionnés dans le centre bourg tandis que les espaces sportifs sont proches des établissements scolaires ou boulevard du Roussillon.

Un espace de sport aquatique et de plein air se situe à proximité de Meymac au lac de Sèchemailles dans la commune d'Ambrugeat. Une coulée verte piétonne relie cet espace à la commune de Meymac (voir tracé plus loin). A vélo, l'accès le plus rapide et sécurisé se fait par le centre équestre lui-même. La route (publique) est néanmoins fermée par le centre. Le chemin à emprunter ensuite n'est pas adapté à des cyclistes hors VTT.



TOURISME

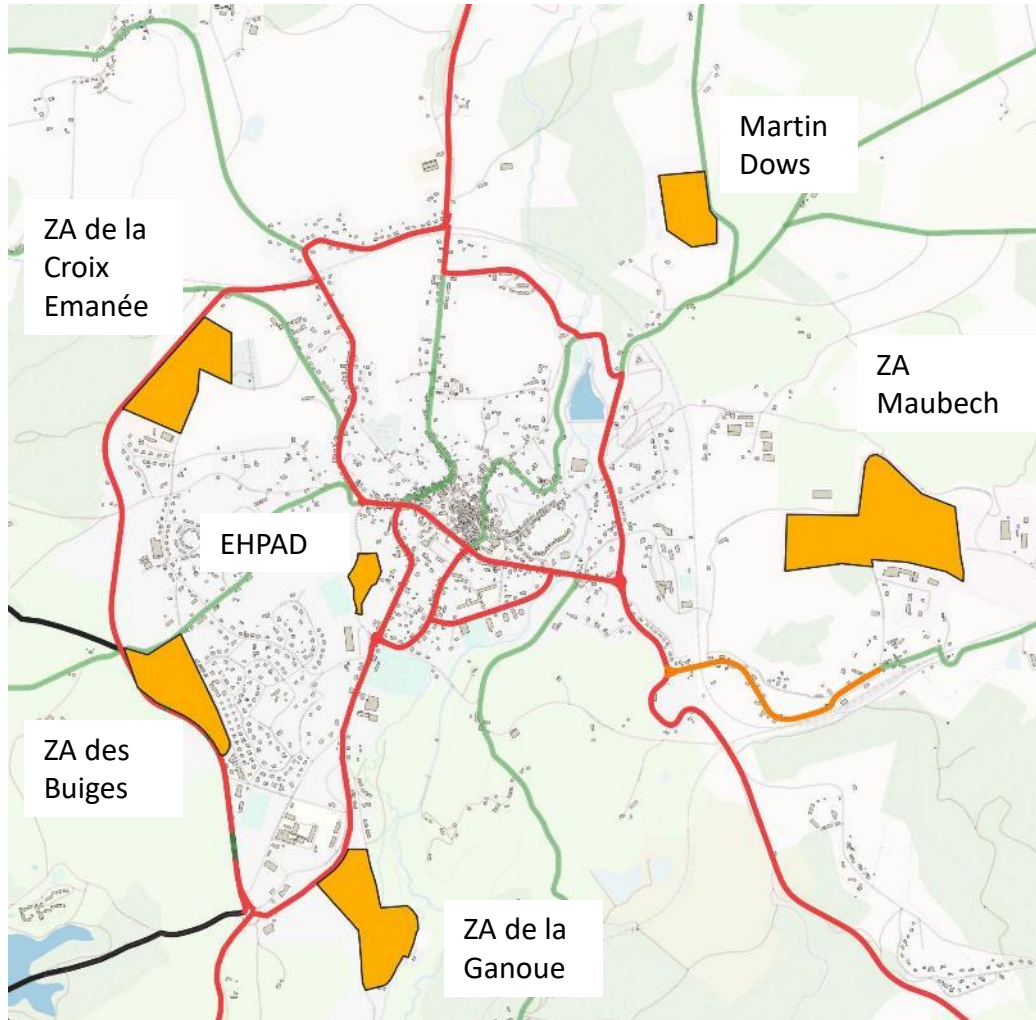
Meymac dispose de deux hôtels et d'un camping. Ambrugeat dispose d'un village vacances, d'une aire de camping-car et d'un site de baignade. Au-delà de l'office de tourisme, du musée et des sites patrimoniaux dans son centre ancien, on visite à Meymac : le Monastère du Jassoneix, la tourbière du Longeyroux (absente de la carte, à l'extrémité nord de la commune), le Viaduc des Farges et le Mont Bessou. Le Mont Bessou est également un lieu de déambulation et de jeux pour les Meymacois (présence de petits jeux d'accrobranche).



EMPLOI

L'emploi industriel et de zone d'activité sur la commune, se répartit en 5 zones disposées en étoile autour du centre-ville.

Le médico-social est aussi présent avec la maison de retraite au centre du bourg.

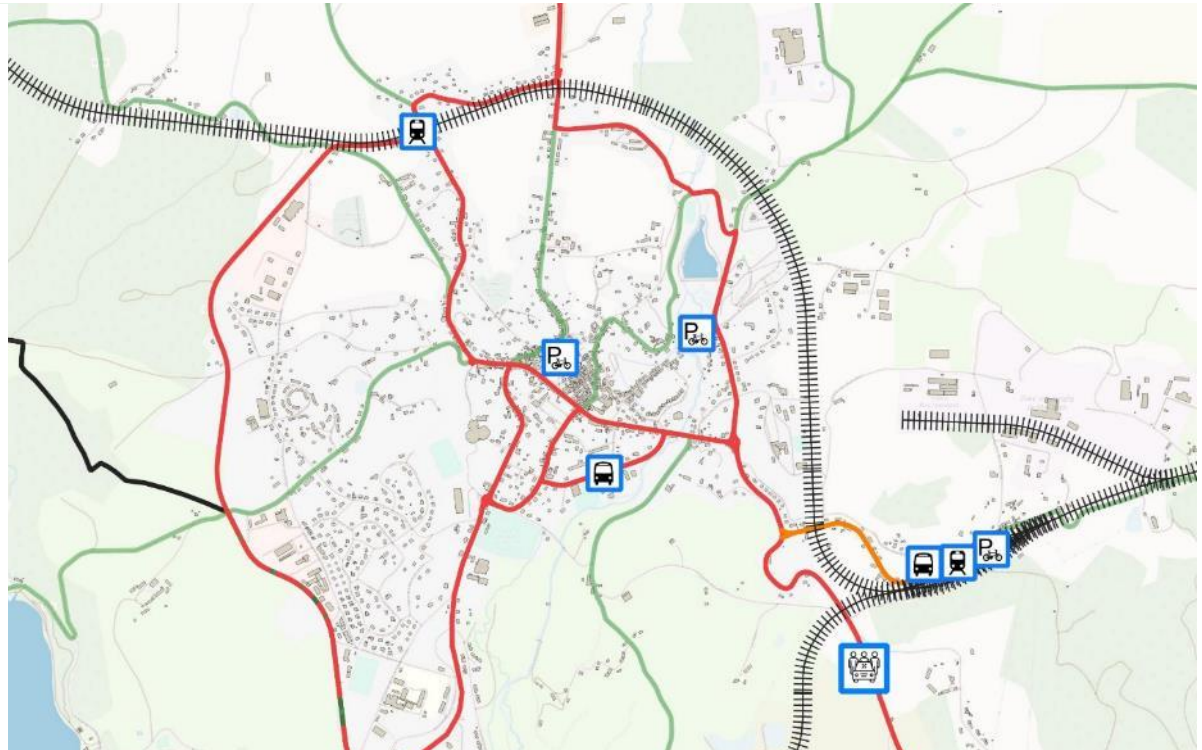


INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

La commune dispose de deux gares connectés à deux lignes de trains vers Brive/Tulle, Ussel et Limoges. Deux arrêts de bus sur la commune sont desservies deux lignes : une liaison autocar en complément de la liaison ferroviaire Ussel-Tulle et une ligne scolaire ouverte Ussel-Saint-Angel-Meymac.

Sur les 4 stationnements vélo présents sur la carte (dont un sur Ambrugeat), seul un est conforme aux normes (à savoir la pose d'arceaux), celui de la gare.

Un parking de covoiturage excentré permet de covoiturer vers Ussel. Une aire de covoiturage vers Limoges et le Plateau de Millevaches devrait voir le jour, Route de Paris (RD36), juste avant la sortie de l'agglomération de Meymac.



©Martin Cusson, PNRML

Stationnement conforme (commune d'Aubusson).









©Martin Cusson, PNRML

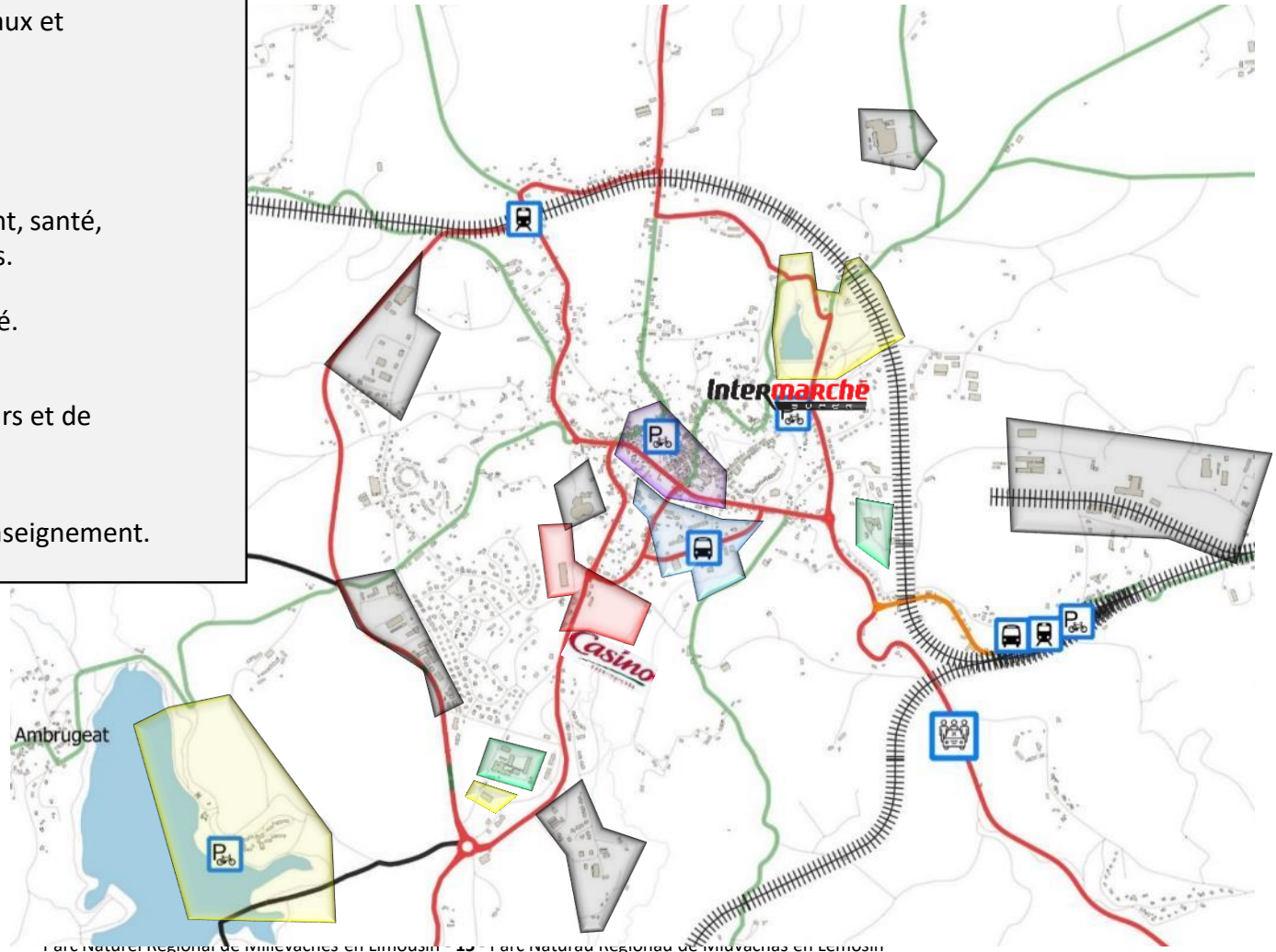
Stationnements non conformes (à gauche à l'office de tourisme, à droite à Intermarché)

©Martin Cusson, PNRML

SYNTHÈSE

Légende:

-  Hyper centre multifonctionnel : tourisme, commerces et services y compris médicaux et administratifs.
-  Zone d'emploi.
-  Pôle enseignement, santé, culturel et sportifs.
-  Pôle sport et santé.
-  Pôles sportifs loisirs et de touristiques.
-  Autres pôles d'enseignement.

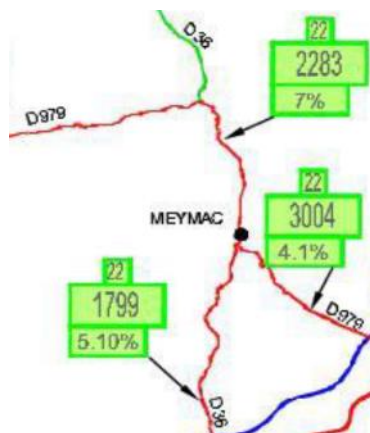


DÉPLACEMENTS A VÉLO

QUELS AMÉNAGEMENTS VÉLO ? (1/2)

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

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



Extrait du rapport de synthèse de comptage 2022 sur Meymac réalisé par le Conseil Départemental de la Corrèze. On peut y lire le trafic moyen des véhicules légers et le pourcentage de poids lourds.

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'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'aménagements partagés. Pour les poids lourds, leur part dans le trafic est indiquée sur les relevés du Département (cf page précédente).

Avant tout projet d'aménagement ou de balisage sur ces routes, il est important de vérifier le trafic motorisé et la vitesse pratiquée (V85). Un tel comptage permettra d'identifier les aménagements les plus adaptés aux caractéristiques de la route.

DANGEROUSITÉ DES ROUTES À VÉLO

La voirie **rouge** fait référence à la RD36 et RD979 dont le trafic excède les 1000 véhicules par jour.

La voirie **orange** (ici la RD36 après Lontrade et RD35E vers la ZA de Maubech) fait référence aux routes départementales dont le trafic est inférieur à 1000 véhicules jours mais dont le trafic poids lourds et/ou la vitesse réelle (supérieure à 80km/h) ne permettent pas la cohabitation sécurisée des cyclistes avec les véhicules motorisés.

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

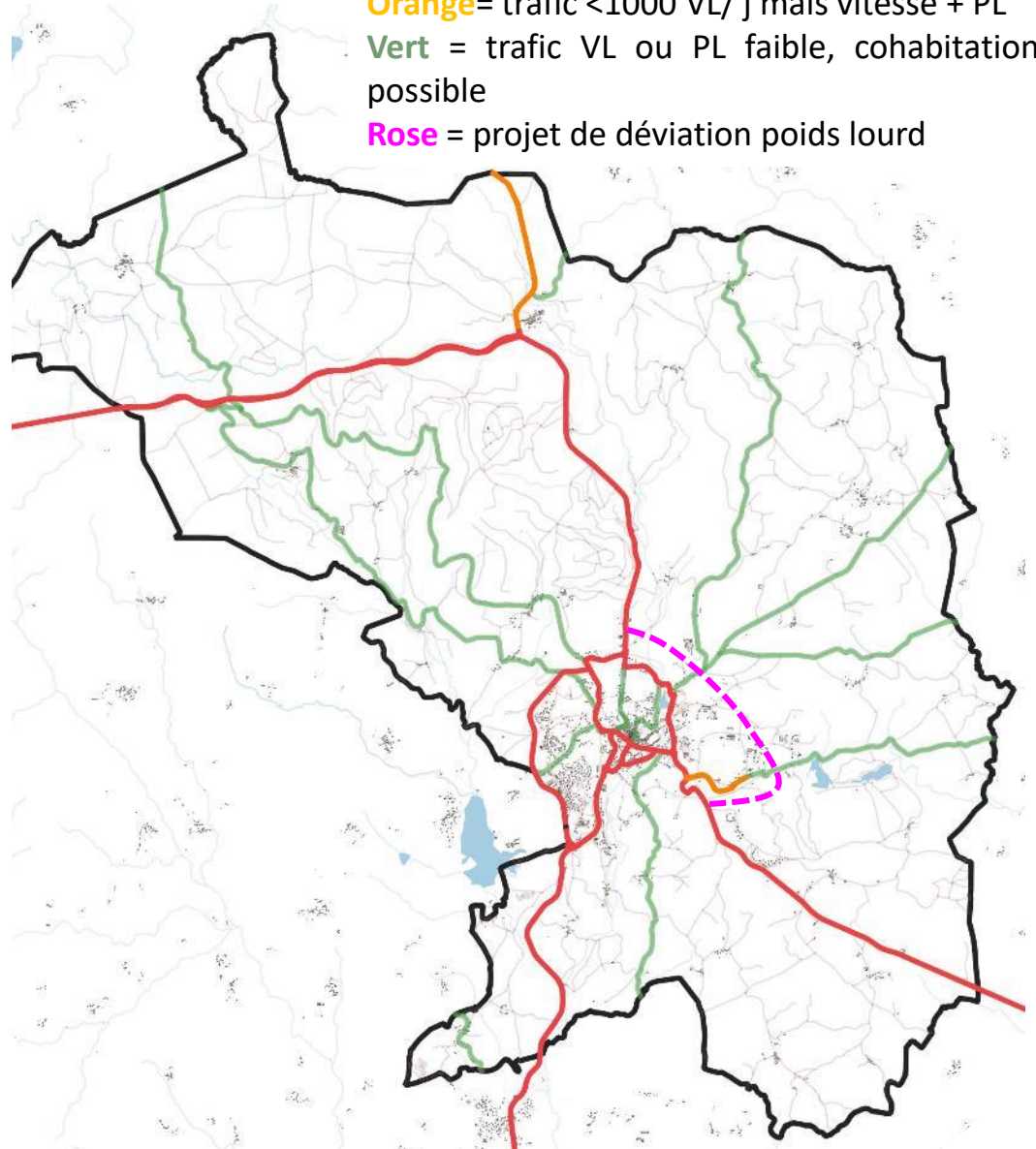
La voirie **rose** en pointillé indique le tracé d'une potentielle déviation poids lourds, tracé déjà validé à l'issue de réunions publiques. Si cette déviation voit le jour, les contraintes du trafic de transit dans Meymac seront réduites et notamment celui des poids lourds (en moyenne au moins 120 véhicules jours selon les données de comptage départemental sur cette axe). Le plan d'action devra tenir compte de cette incertitude et proposer deux scénarios.

Rouge = trafic >1000 VL / j

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

Vert = trafic VL ou PL faible, cohabitation possible

Rose = projet de déviation poids lourd



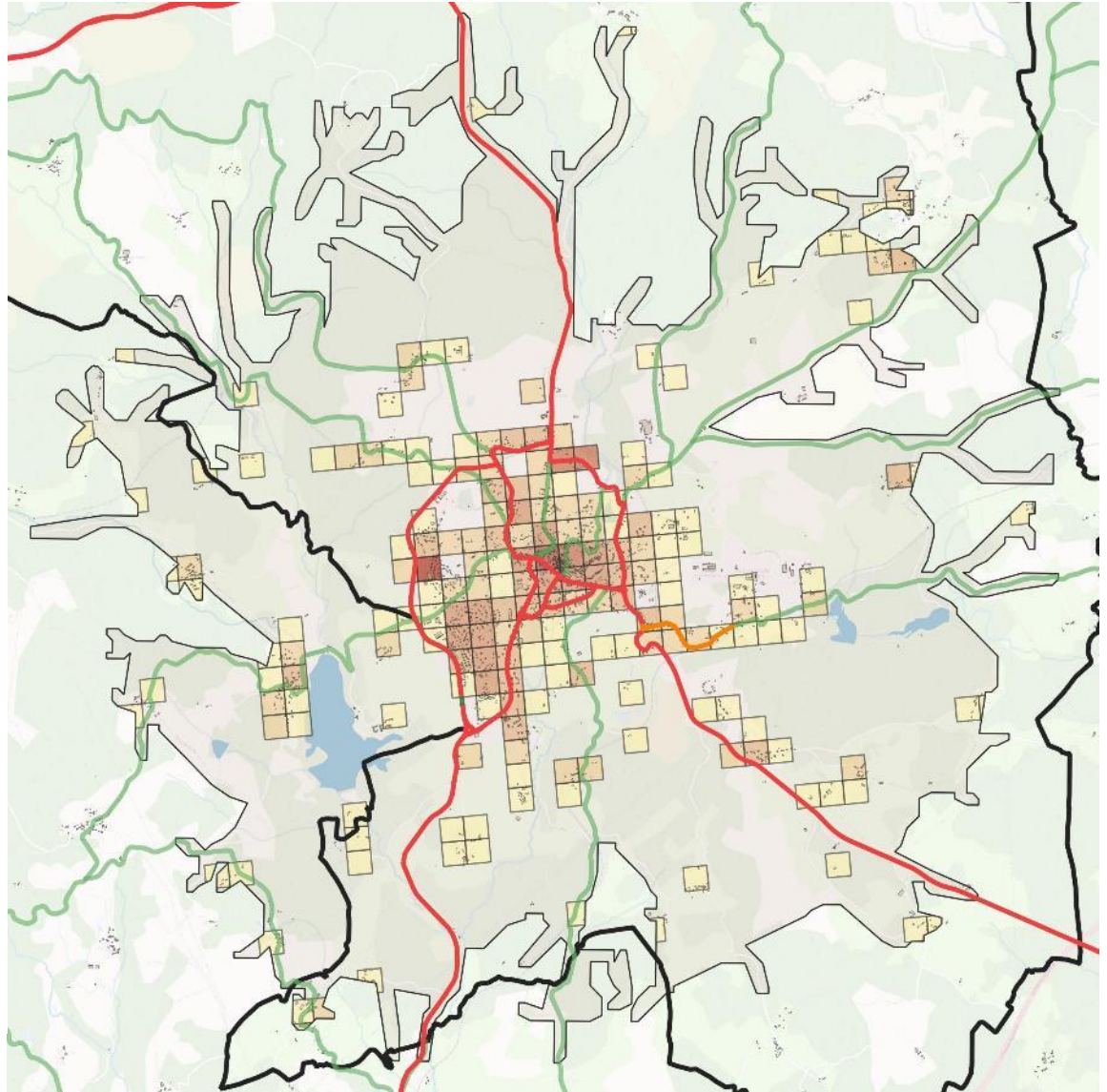
RÉPARTITION DE LA POPULATION

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

Au sein de l'isochrone, on retrouve, selon les données carroyage de l'Insee, **2120 habitants vivent à 15 minutes de vélo du centre-bourg.**

Au sein de ce périmètre, seules les quelques habitations le long de la D979 et la D36 sont enclavées pour les déplacements à vélo.

L'enjeu pour Meymac est plutôt de permettre les déplacements au sein du bourg en évitant les axes rouges. Si cela est impossible (ex : détour trop long), on peut emprunter les axes rouges en aménageant ces axes en site propre ou en voirie partagée et pacifiée (ex : zone 30). Un maillage en étoile permettrait de la desserte des différents pôles générateurs de déplacement.



ZONE 30 (1/2)

Meymac possède des zones 30 sur sa voirie, pas forcément cohérentes sur leur emprise, ni correctement signalées et aménagées. Les entrées et sorties de zone ne sont pas toutes signalées et les rappels non mentionnés (voir photo ci-contre et pages suivantes pour la signalétique réglementaire). Une zone de rencontre devrait également voir le jour autour de la place de la croix et de l'église.

La zone 30 est plus qu'un outil de sécurité routière. C'est un outil au service de la vie locale et du partage de la voirie. Elle s'applique dans les espaces où les automobilistes s'arrêtent et les piétons sont présents : les pôles générateurs de déplacement. La zone 30 peut également s'appliquer en longueur d'une voirie notamment pour sécuriser un itinéraire cyclable.

Elle doit être accompagnée de 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. La présence ou le potentiel de piéton permet à l'inverse de légitimer l'aménagement. C'est la proximité d'un pôle générateur de déplacement (ex : stade) ou d'un itinéraire de liaison qui va favoriser la présence de piétons.

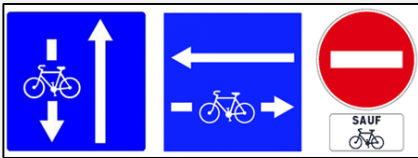


L'absence de panneau « rappel » (ici sur l'avenue limousine) signifie que le 30km/h s'y applique seulement jusqu'à la prochaine intersection (ou le prochain ralentisseur).

ZONE 30 (2/2)

Pour info:

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

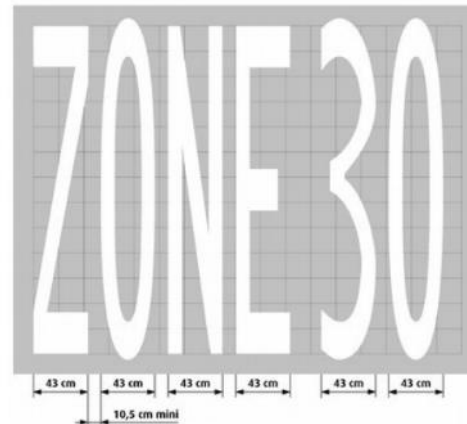


La rue du Pas Redon doit être signalée en double sens cyclable par exemple.



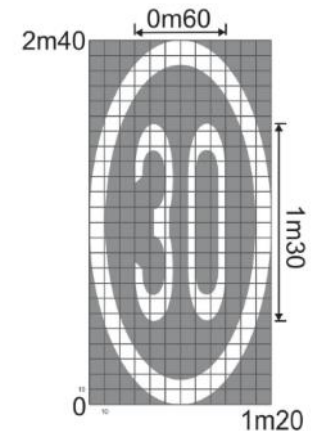
Seules signalétiques valables de l'entrée à la sortie

Entrée, en complément de la signalisation verticale

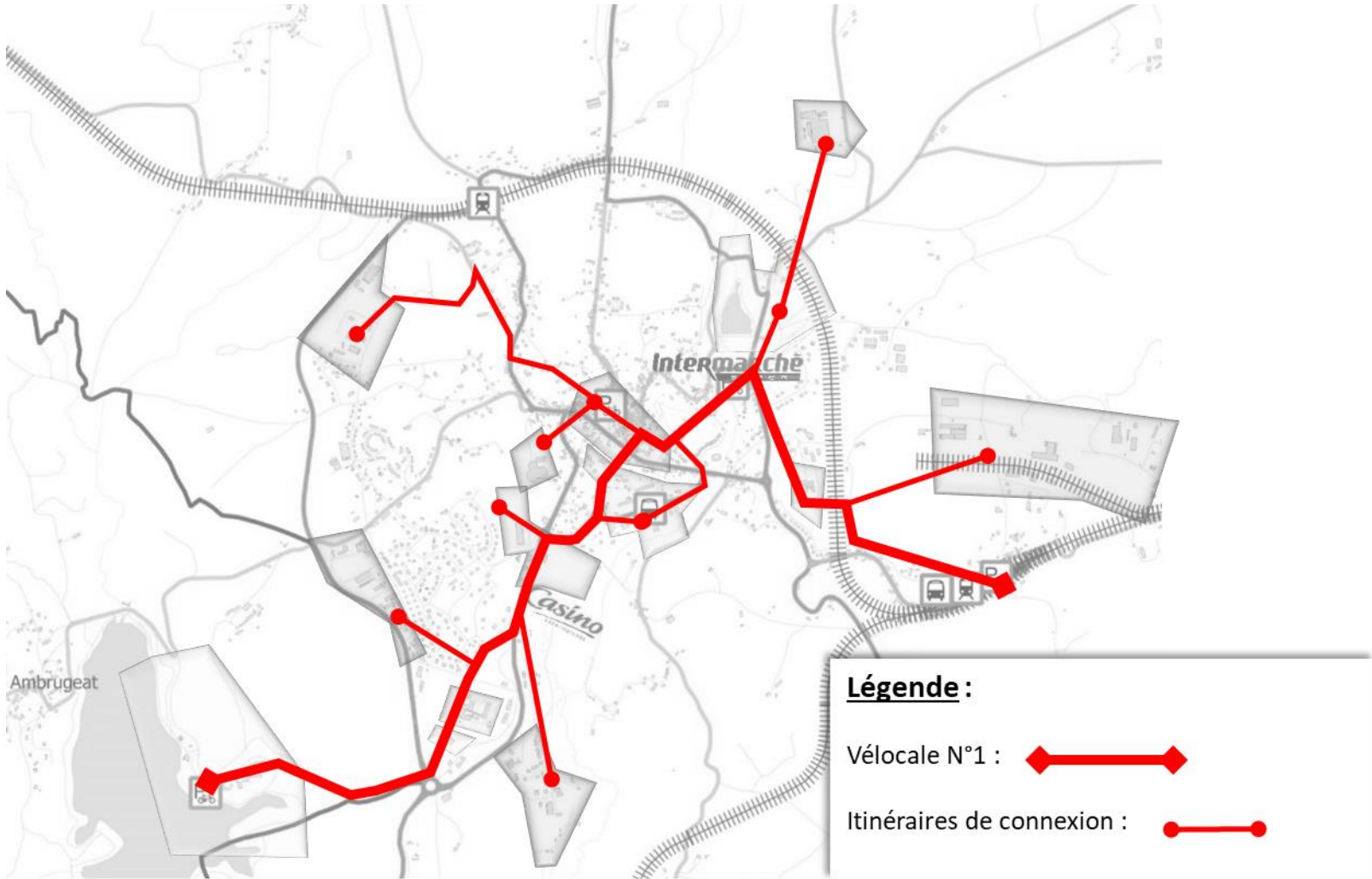


Marquage au sol qui vaut rappel. Source: Cerema

Rappel, à l'intérieur d'une zone 30



PROPOSITION DE MAILLAGE VÉLO MEYMAC



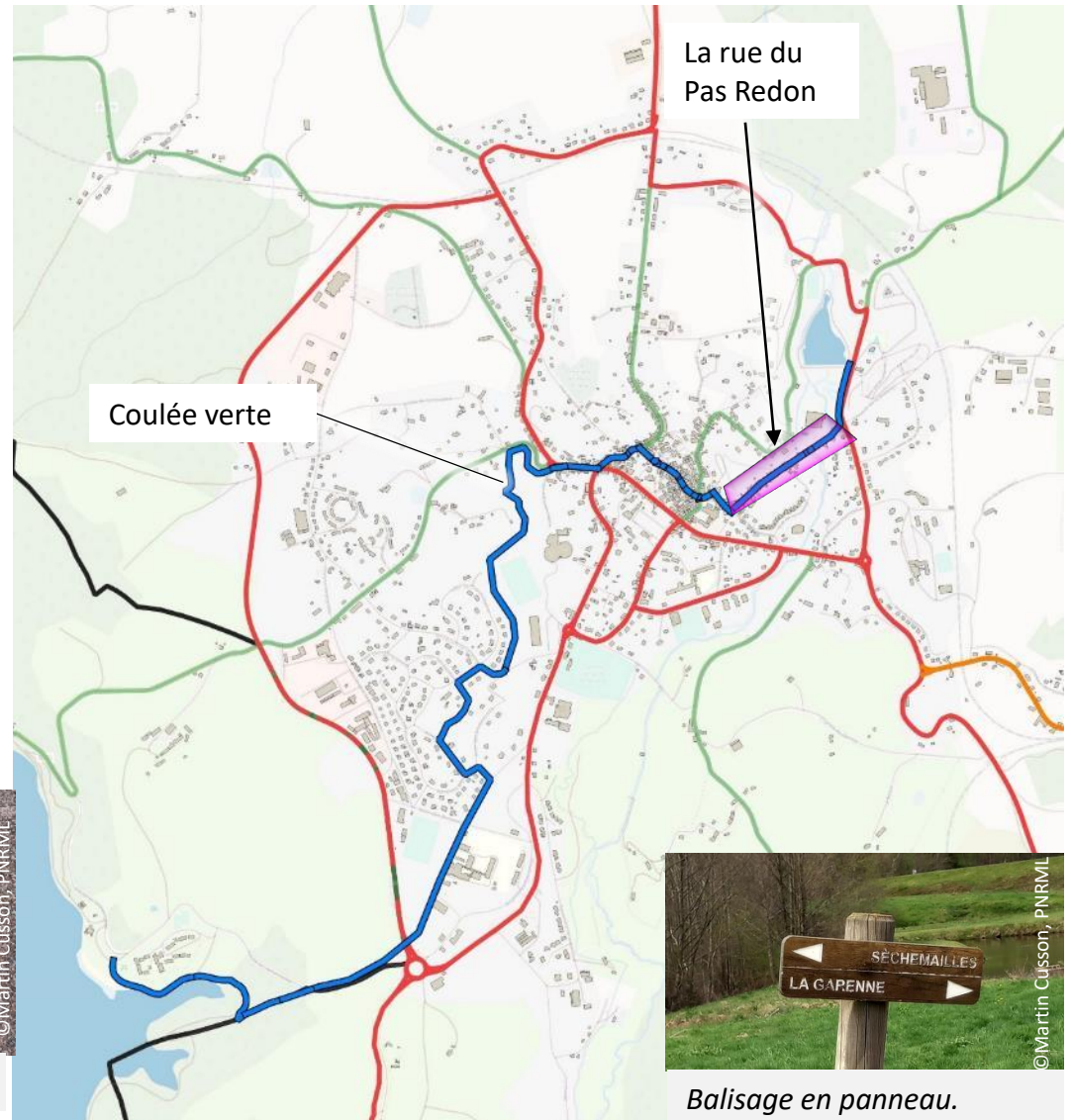
DÉPLACEMENTS A PIED

DÉPLACEMENT À PIED – COULÉE VERTE

La coulée verte est représentée par le tracé bleu ci-contre. Elle fait la liaison entre les étangs de la Garenne à Meymac et la zone de baignade du Lac de Sèchemaille.

Ce cheminement emprunte sur tout l'itinéraire des rues à faible trafic ou des chemins à l'exception de son passage par l'avenue Limousine qui est dangereux (point abordé plus loin).

Le cheminement passe par la rue du Pas Redon dont le sens unique permet de dégager de la largeur pour les piétons. Néanmoins le choix de marquage au sol du cheminement piéton n'est pas forcément très compréhensible, surtout avec le temps (voir photo ci-dessous). Le balisage de l'ensemble de l'itinéraire est aussi très discret et porte à confusion rue du Pas Redon vers la salle des fêtes.



Marquage au sol effacé.

Balisage au sol.



Balisage en panneau.

DÉPLACEMENT À PIED – AVENUE DU JASSONNEIX (1/2)

L'avenue du Jassonneix relie la gare du Jassonneix au centre-bourg de la commune via l'Avenue Limousine ou la rue des Horts de Celle.

Passer par la rue des Horts de Celle permet de raccourcir l'itinéraire par une rue à forte pente mais agréable et peu fréquentée. Ce raccourci n'est ni balisé, ni identifié par un passage piéton.

Plus au nord de l'avenue du Jassonneix, dans une succession de courbes réduisant la visibilité avec une vitesse limitée à 50 km/h, le piéton (surtout les PMR) se retrouvent sur la chaussée malgré la présence d'un généreux trottoir d'au moins 2m de large. Les résidents de la rue s'en servent de parking. Les poubelles y font également obstacles. La formalisation de stationnement et d'emplacement poubelles pourraient régler cet inconvénient.



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



Ce panneau indique la position de l'anomalie relevée.

DÉPLACEMENT À PIED – AVENUE DU JASSONNEIX (2/2)

En continuant au Nord encore de l'avenue du Jassonneix, la largeur diminue dans le dernier virage puis une nouvelle fois dans la ligne droite. La largeur descend en dessous des 1,4m (même en dessous des 1m) sur une longueur de 40 mètres dans le dernier virage puis sur 60 mètres dans la ligne droite. Ce rétrécissement constitue une difficulté pour les PMR.

Plus loin, à l'intersection avec la D36E, aucune traversée piétonne n'est prévue pour franchir cet axe de contournement poids lourds et rejoindre la gare du Jassonneix.

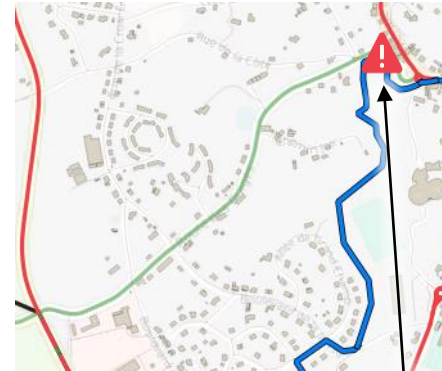
Le trottoir est de nouveau étroit depuis le passage à niveau jusqu'à l'intersection avec la RD979E3 ou route des hêtres. Cette route doit faire l'objet d'un déclassement pour être valorisé en axe piéton vélo de balade. Son accès sécurisé à pied et à vélo est à garantir depuis le centre-ville et l'avenue du Jassonneix, voirie de passage obligatoire pour rejoindre ce futur axe.



DÉPLACEMENT À PIED – ROUTE DES BUIGES

La route des Buiges permet de relier le centre-bourg aux poches d'habitat Est de la commune. La coulée verte (en bleue sur la carte) relie les habitations du Sud est de la commune. La route des Buiges reste l'axe le plus direct pour rejoindre le centre-bourg depuis les rues avoisinantes. Elle offre une balade paysagère agréable.

La rue aujourd'hui ne dispose pas de trottoirs, est étroite à double sens de circulation et est limitée à 50 km/h. Cela met en danger et en inconfort les personnes (notamment les publics vulnérables comme les enfants) qui l'empruntent à pied.



Route sans aménagement piéton. La coulée verte est sur la gauche.

DÉPLACEMENT À PIED – AVENUE LIMOUSINE (1/3)

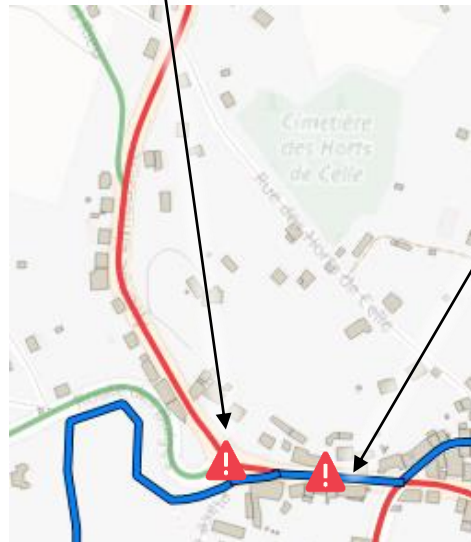
Le nord de l'avenue Limousine (du giratoire à l'avenue du Jassonneix) présente les mêmes difficultés pour les piétons que l'avenue du Jassonneix, à savoir des poubelles et du stationnement sur un trottoir pourtant large.

Au niveau du giratoire, les traversées piétonnes directes n'ont pas toutes été pensées comme le montre la photo ci-contre.

Entre la route des Buiges et la rue de la Fontaine du rat, l'avenue Limousine accueille la coulée verte. Le trottoir n'y est pas au norme (largeur inférieure à 1m40) malgré la cohabitation de piétons avec des flux forts de véhicules et notamment de poids lourds. L'avenue limousine est effectivement un itinéraire dérogatoire de transport de bois. Des camions de 48 tonnes et 57 tonnes y circulent régulièrement. Ce court tronçon doit faire l'objet d'un élargissement de trottoirs car il est incontournable.



Le piéton doit contourner les massifs ou passer sur la chaussée pour rejoindre le point de tri de la route des Buiges.



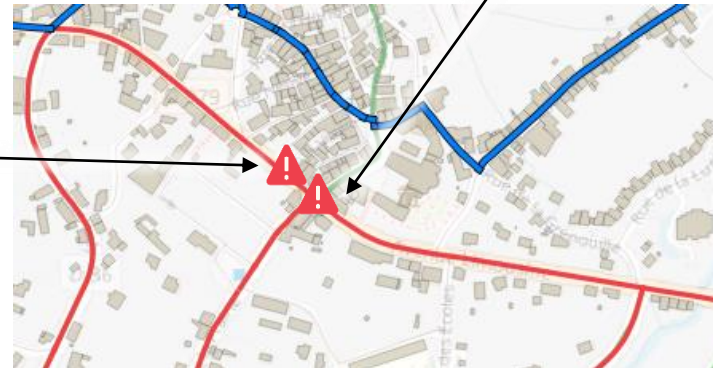
DÉPLACEMENT À PIED – AVENUE LIMOUSINE (2/3)

Le carrefour avec la rue la prairie et la rue du Bûcher est problématique. Ce carrefour dessert l'école maternelle, un parking de rabattement (la place des Porrots) et des commerces et services de centre-bourg.

Ce carrefour est fréquenté par les poids lourds y compris 48 T et 57 T comme expliqué en page précédente. En l'état les piétons ne peuvent pas circuler et stationner devant les commerces en sécurité. Les PMR sont obligés de circuler sur la route.

La faible largeur de la chaussée (6,3m au passage piéton) viendra également contraindre l'aménagement proposé.

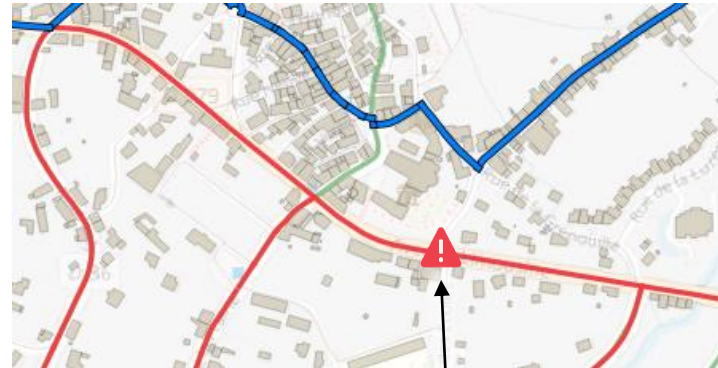
La traversée piétonne de l'axe emprunte un cheminement étroit, incomplet et avec des marches.



DÉPLACEMENT À PIED – AVENUE LIMOUSINE (3/3)

Au croisement de la Rue du Pas Redon, le carrefour routier ne permet pas une traversée sécurisée pour les piétons. Ces derniers doivent franchir 25 mètres de chaussée. La largeur de cette simple rue à double sens de circulation est surdimensionnée à son intersection avec l'avenue limousine.

Sur le reste de l'avenue les trottoirs sont larges, continus et confortables. Occasionnellement, des véhicules y stationnent. Ils sont une gêne pour les PMR. Des emplacements peuvent y être créés directement sur la chaussée si le besoin est avéré.



DÉPLACEMENT À PIED – RTE DES GARDES, AVENUE DE LA GRANGE

Route des gardes le trottoir pour les piétons disposent d'une largeur minimale mais n'est pas forcément un itinéraire très agréable pour se rendre à la gare (proximité immédiate d'une route à fort trafic dont poids lourds). Une alternative intéressante (tracé en pointillé marron sur la carte) serait de permettre un accès à pied entre le giratoire de l'avenue du Gaud et la rue de l'école forestière. Cette dernière rue débouche sur le chemin de Maubech qui rejoint le chemin des grands communaux. Ce chemin fait la jonction avec l'avenue de la Grange juste en face de la gare.



En attendant, l'avenue de la Grange est en travaux. Sa réfection inclut la mise en place d'au moins un trottoir à 1,4m de largeur. Seul le passage du tunnel ferroviaire n'est pas traité. Ce tunnel reste dangereux pour les piétons car il n'est pas aménagé alors que cette voirie accueille environ 150 poids lourds par jour pour desservir la Zone d'activité de Maubech.



*Absence d'aménagement piéton.
Sur la photo un 57 tonnes*

DÉPLACEMENT À PIED – RUE DE LA PRAIRIE ET SECTEUR STADE ÉCOLES

L'intersection avec l'avenue Limousine est peu sujette à des vitesses importantes (revêtement en pavés, tournant). Néanmoins, le piéton n'y a pas sa place comme vu précédemment. Cela participe à générer une discontinuité entre la place des Porrots et le centre-bourg.

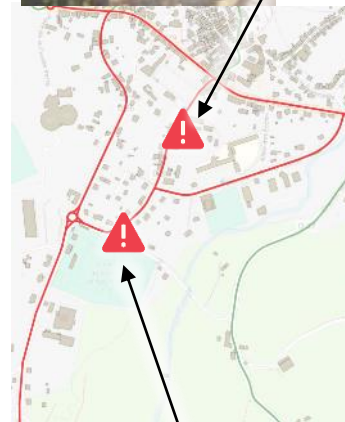
Ensuite, le cheminement piéton de la rue de la prairie manque de largeur entre l'école maternelle et l'intersection avec le boulevard du Pré Soubise. Ce tronçon de la rue dessert pourtant l'école maternelle. Il fait également la jonction entre le stade et le centre-ville.

Plus loin, entre l'intersection avec le boulevard du Pré Soubise et le giratoire du gymnase, le cheminement piéton, présent alternativement d'un côté ou de l'autre de la chaussée, s'interrompt en plein virage. Les enfants se rendant aux lycées adaptés ou au stade se retrouvent sur la route large dans un tournant à 50 km/h.

En dehors de cet axe, le boulevard du Pré Soubise, la rue d'Audy et le boulevard du Roussillon disposent de cheminements piétons conformes assez larges et continus sur au moins un côté de la chaussée. Le boulevard du Roussillon pourrait accueillir une largeur plus régulière sur au moins un côté de la chaussée à défaut de l'alternance actuelle. Un cheminement via l'enceinte du stade y serait aussi plus agréable.



Largeur réduite.



Interruption du cheminement.

DÉPLACEMENT À PIED – CENTRE-VILLE (1/2)

Le centre-ville de Meymac est caractérisé par un maillage de rues étroites et médiévales dans lequel se situent quatre places : côte à côte la place de la fontaine et la place de l'hôtel de ville d'une part et toujours côte à côte la place de la croix et la place de l'église d'autre part. Ces dernières abritent pour l'essentiel des fonctions de stationnement et de circulation (voiture, piéton, vélo) et de manière saisonnière des événements restreignant la circulation des véhicules motorisés.

La municipalité souhaite réaménager les places de la croix et de l'église en réduisant les fonctions de stationnement et de circulation au strict minimum.

Le cheminement à pied de part et d'autre du centre-bourg se fait par la Grand rue. Cette rue étroite accueille également du trafic de transit local pour les voitures souhaitant éviter de passer par l'avenue limousine (présence de feux tricolores et de ralentisseurs). Ce trafic de raccourcis met en inconfort la vie sociale sur cette rue et les piétons y passant. Le caractère étroit de la rue y amplifie le volume sonore des véhicules et empêche leur passage sans que les piétons se mettent de côté. Plus loin, la Grand rue est interrompue par la place de la Fontaine. Son caractère routier (voir illustration page suivante) invite les véhicules à traverser cette place rapidement au détriment des piétons peu visibles du fait de la morphologie de l'espace (forte pente). Le revêtement n'invite pas non plus les piétons (visiteurs) à rejoindre l'autre versant du centre-ville.

La grand rue étroite accueille du trafic de transit avec une limitation par défaut à 50km/h.



Interruption du cheminement place de la fontaine.

DÉPLACEMENT À PIED – CENTRE-VILLE (2/2)



DÉPLACEMENT À PIED – RUE PANAZOL, RUE LACHENAL

La rue Lachenal est une rue sans aménagement piéton et qui ne remplit que des fonctions de distribution. Sa morphologie et son revêtement fatigué invite les automobilistes à ralentir dans cette rue. Néanmoins, la limite de vitesse y est à 50 km/h, ce qui manque de cohérence, ne serait-ce à proximité des habitations.

La rue Panazol fait la liaison avec les HLM du chemin du Champs Peyrat. Sur cette rue de transit vers Limoges et le Plateau de Millevaches, on observe des jeunes et des familles à pied allant et venant du centre-ville. Le cheminement n'y est pas régulier. Les trottoirs sont alternativement étroits puis larges et obligent le piéton à circuler sur la route à 50 km/h. Des voitures stationnent également sur le trottoir lorsque celui-ci est large. D'autres obstacles gênent les déplacements à pied.



La rue Lachenal sans aménagement.



Stationnement sur trottoir et faible largeur.



Obstacles.

DÉPLACEMENT À PIED – CHEMIN DU CHAMPS PEYRAT

Le chemin du Champs Peyrat est une route de transit récente et officieuse (pas de panneaux) entre le plateau de Millevaches et Ussel. Elle est fréquemment empruntée à vive allure car elle traverse des espaces naturels et est à fort dénivelé. Pour les habitants du HLM situés sur cette route, elle est également le moyen le plus court pour se rendre à pied au Parc des étangs de La Garenne (à 500 mètres).

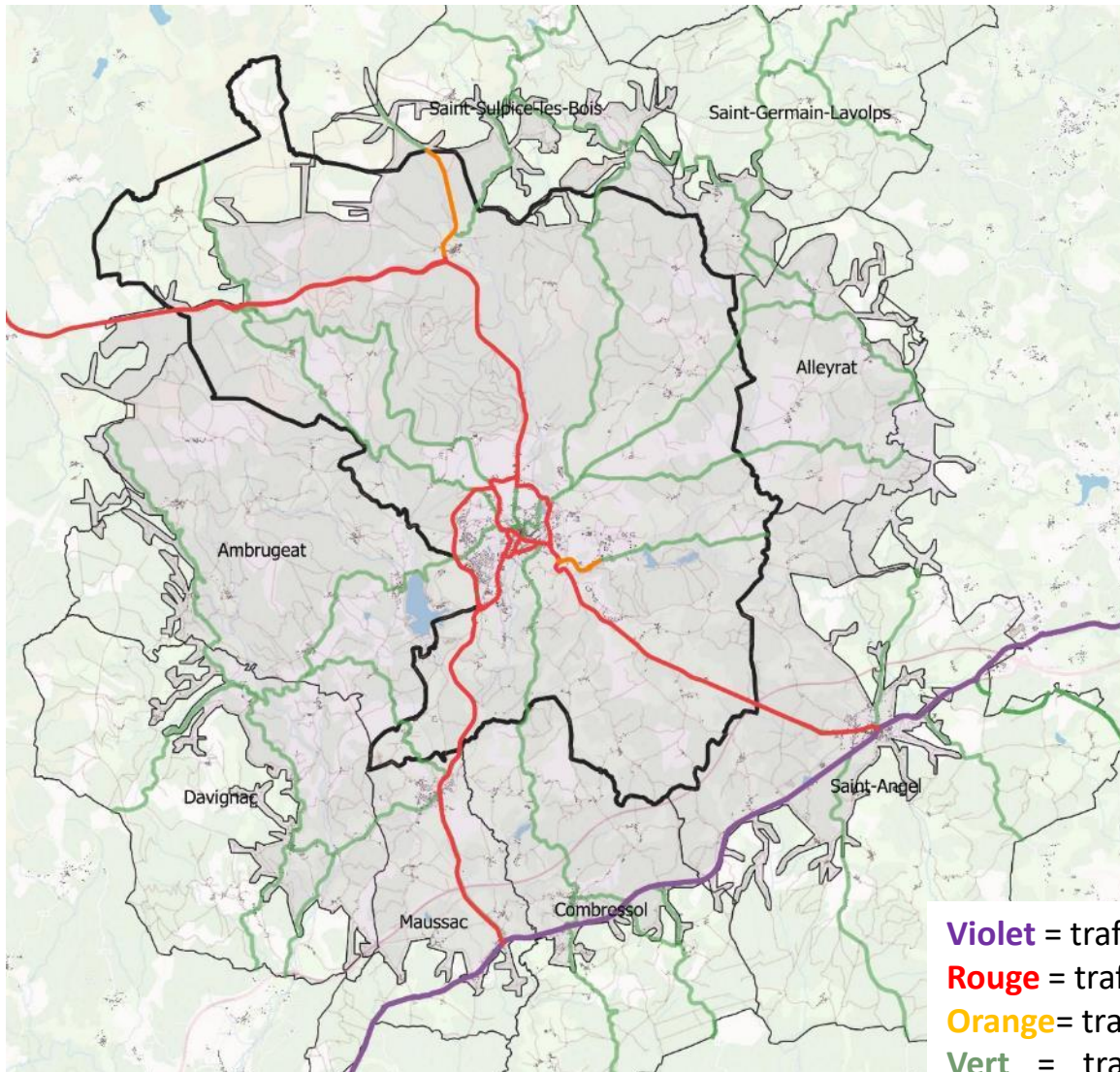
Pour autant, son aménagement n'a pas inclus de cheminement piéton. La cohabitation des piétons et des véhicules à plus de 50 km/h dans cette voirie de transit à faible visibilité (courbe, dénivelé) soulève des problématiques de sécurité routière. Le projet de déviation poids lourds interroge également sa fonction de transit automobile.



AUTOUR DE MEYMAC



DANGÉROSITÉ DES AXES À VÉLO



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

L'axe **violet** est la D1089 qui relie Ussel à Tulle.

En **rouge**, on retrouve la D36 et la D979 à échelle plus large.

La D36 devient **orange** après Lontrade en direction de Millevaches

Toutes ces routes constituent des axes dangereux dont le franchissement est difficile pour des publics peu à l'aise sur le vélo et encore plus pour la D1089. Il convient donc d'éviter de longer cet axe autant que faire se peut et de bien traiter les points de franchissement.

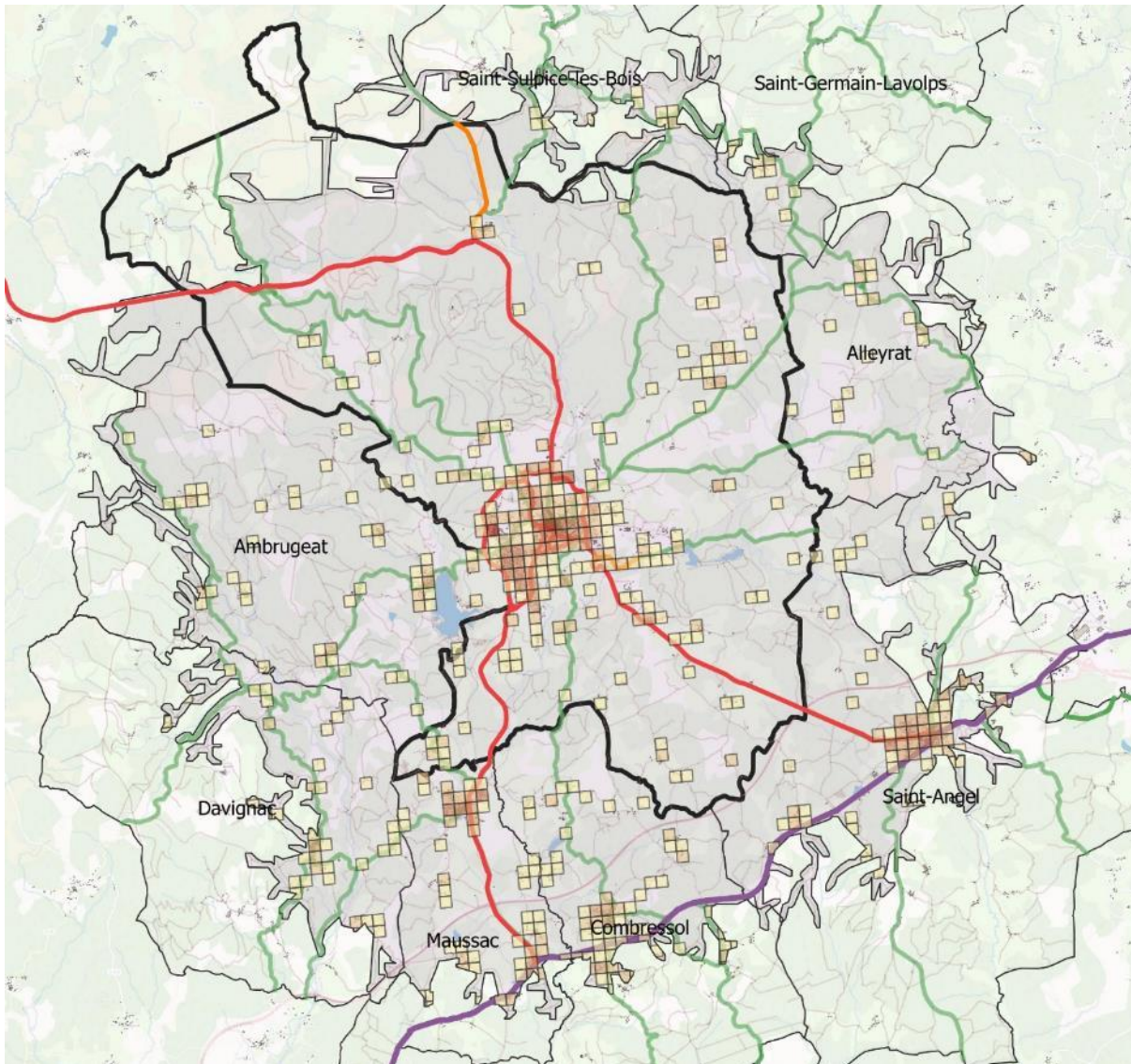
Violet = trafic > 4000 VL / j (axe très dangereux).

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, 3967 personnes. Ces habitants sont à maximum 30 minutes de VAE du centre-bourg.

Une bonne partie de la population se répartie sur les pôles de Meymac, Maussac gare et bourg, Combressol et Saint-Angel.

Ces communes sont positionnées le long de la D1089, de la D979 et de la D36. Néanmoins, il est possible de s'appuyer sur les routes à faible trafic pour proposer des itinéraires alternatifs de liaison entre Meymac et ces communes.

EMPLOI: FLUX DE TRAVAILLEURS AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Flux domicile travail entrant dans la commune (673)

Meymac	19136	Meymac	311,516236619176
Ussel	19136	Meymac	65
Maussac	19136	Meymac	40,1896801915003
Égletons	19136	Meymac	20
Combressol	19136	Meymac	18,6310327734473

Flux domicile travail sortant de la commune (729)

Meymac	19136	Meymac	311,516236619176
Meymac	19275	Ussel	141,629819101027
Meymac	19073	Égletons	54,7794194392559
Meymac	19164	Peyrelevade	24,0899562507261
Meymac	19148	Neuvic	19,8650187564214
Meymac	19180	Saint-Angel	19,6962694508704
Meymac	19261	Sornac	14,4513441079503



L'enjeu emplois est faible avec les communes voisines **sauf Maussac** et dans une moindre mesure Saint-Angel et Combressol.



L'enjeu de liaison par covoiturage et train vers Ussel et Egletons et dans une moindre mesure vers Peyrelevade est fort.



L'enjeu emplois reste fort sur la commune : 42% de la population active de Meymac 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	Enjeux enseignement
Saint-Angel	Via RD35e 10km (Passage plus court mais dangereux par la D979.)	voie à faible trafic. Connexion non sécurisée à l'arrivée dans Meymac (via la gare)	Moyen. Fréquentation faible. Néanmoins connexion avec ZA et ZI Ussel +Scieries de Saint-Angel	Faible. (+ de 15 minutes en vélo). Potentiel des navetteurs ou touristes.	Moyen Liaison desservant gare. Possibilité de boucle vers Ussel Ponty	Moyen Liaison desservant gare
Combressol	9km	voie à faible trafic	Faible Trop loin et peu de trafic malgré la connexion vers une aire de covoiturage	Faible Trop loin	Faible Balade	Faible
Maussac gare	6 km via RD36 7 km via Janoueix . 8km via route de Combressol	RD36 dangereux (vitesse, trafic, PL) Alternative via Route de Combressol, une Voie à faible trafic mais rajoute de la distance en plus.	Moyen. Fréquentation non négligeable (40 personnes).	Faible Trop loin	Moyen Liaison vers Egletons	Faible

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs	Enjeux enseignement
Maussac Bourg Poteau	9 km via RD36 10 km via route de Combressol	RD36 dangereux (vitesse, trafic, PL) Alternative via Route de Combressol, une Voie à faible trafic mais rajoute de la distance en plus	Moyen. Fréquentation non négligeable (40 personnes).	Faible	Faible Balade.	Faible
Davignac	10 km (via Ambrugeat)	voie à faible trafic (via Ambrugeat)	faible Distance et Peu de trafic.	Faible Trop loin.	Assez Faible Balade patrimoine.	Faible
Ambrugeat	3 à 8 km	Voie à faible trafic mais croisement RD36E Via giratoire du garage Mauriange, direct mais dangereux Coulée verte impraticable & en zig zag	Moyen Enjeu emploi faible en temps normal sauf en saison (commune touristique).	Fort Proximité et potentiel touristique.	Forte Connexion Baignade, camping, Maison sur la Place, aire de camping car.	Moyen Liaison sport loisir étudiants.

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs	Enjeux enseignement
Meymac Nord commune	5 km- 10 km+	voie à faible trafic via ancienne route des hêtres mais axe RD979 dangereux	Faible Trop loin et Peu de trafic.	Faible Trop loin.	Fort Connexion V87 (via Saint-Merd), Mont Bessou, Monastère, Et Tourbières du Longeyroux.	Faible
Saint-Sulpice-la-Forêt Freyte	10km +	Passage dangereux par la D36. voie à faible trafic via D30E2 mais plus long	Faible Distance et Peu de trafic.	Faible Trop loin.	Faible Balade.	Faible
Saint-Germain-Lavops	10km +	voie à faible trafic	Faible Distance et Peu de trafic.	Faible Trop loin.	Faible Balade.	Faible
Alleyrat	8km environ	voie à faible trafic	Faible Distance et Peu de trafic.	Faible Trop loin.	Assez faible Balade et liaison Ussel.	Faible

CONCLUSION



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

Enjeux	Lieux concernés
« Faire commune » à pied : développer des itinéraires de desserte d'habitats et de pôles générateurs de déplacement de la commune.	<ul style="list-style-type: none">• Routes des Buiges.• Chemin du Champs Peyrat.
Traitement des discontinuités	<p><u>Améliorer une traversée piétonne :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Giratoire avenue limousine et route des Buiges.• Avenue du Jassonneix (croisement rue des Horts de celle et accès gare).• Croisement avenue Limousine et rue du Pas Redon. <p><u>Mettre aux normes 1m40 le cheminement piéton existant:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Avenue du Jassonneix.• Avenue Limousine (de la rue de la prairie à l'avenue du Jassonneix).• Giratoire avenue du Gaud et Boulevard de la Borde.• Rue de la prairie: de l'école maternelle au croisement avec le boulevard du pré Soubise.• Rue Panazol <p><u>Traiter une interruption du cheminement:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Avenue des gardes: passage du tunnel ferroviaire.• Rue de la Prairie : virage du stade (chemin des amours) + entre la place des Porrots et l'avenue limousine.• Croisement Grand rue Place de la fontaine. <p><u>Améliorer la lisibilité du cheminement piéton :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Rue du Pas Redon.

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 Lachenal.• Revoir les limitations sur tout le centre-ville. <p><u>Revoir la réglementation des zones 30 :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Ensemble de la voirie à 30km/h (et leurs voiries adjacentes). <p><u>Approfondir la matérialisation des zones 30 :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Ensemble de la voirie à 30km/h (et leurs voiries adjacentes). <p><u>Revoir le plan de circulation:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Grand rue et centre-ville. <p><u>Redéfinir les usages et fonction de l'espace public:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Place de la fontaine.
Formaliser et organiser le stationnement	<p><u>Définir des emplacements / une réglementation:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Avenue du Jassonneix• Avenue Limousine• Rue Panazol
Faire adopter des comportements pro-mobilité active	<p><u>Faire respecter l'interdiction de stationnement sur trottoir:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Avenue du Jassonneix• Avenue Limousine• Rue Panazol

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

Enjeux	Lieux concernés
<p>Créer et valoriser des itinéraires qualitatifs piéton / vélo</p>	<p><u>Balisage :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Coulée verte Garenne-Sèchemaille (balisage à réaffirmer). • Gare du Jassonneix – centre-ville via rue des Horts de Celle. <p><u>Création d'itinéraire :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Liaison piétonne vélo alternative de la gare de Meymac au centre-ville • Liaison Vélo de Meymac centre à la plage de Sèchemaille (commune d'Ambrugeat)
<p>« Faire commune » à vélo : développer des itinéraires de desserte d'habitats et de pôles générateurs de déplacement de la commune.</p>	<p><u>Aménagement d'itinéraires:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Voir enjeu ci-dessus <p><u>Maillage:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Relier les pôles générateurs de déplacement en privilégiant les axes à faible circulation et vitesse.
<p>Créer et valoriser un maillage de liaison intercommunale</p>	<p>Meymac-Saint Merd via la route des hêtres (RD979E3) Meymac-Maussac-Egletons Meymac-Saint-Angel via RD35E</p>
<p>Créer du stationnement vélo</p>	<p><u>Espace public:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tous les pôles générateurs de déplacements publics : centre-ville, stades, cinéma, écoles (pour la dépose), Sèchemaille. <p><u>Espace privé :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Écoles collège et lycée (dans les établissements). • Supermarchés (Casino en priorité). • Employeurs. • Habitat collectif et habitat ancien centre-ville.

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

Enjeux	Lieux concernés
Penser services et intermodalité	Aire de covoiturage en direction de Limoges.

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 agglo.
- Le Chaussidou ou la Chaussée à Voie Centrale Banalisée
- 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

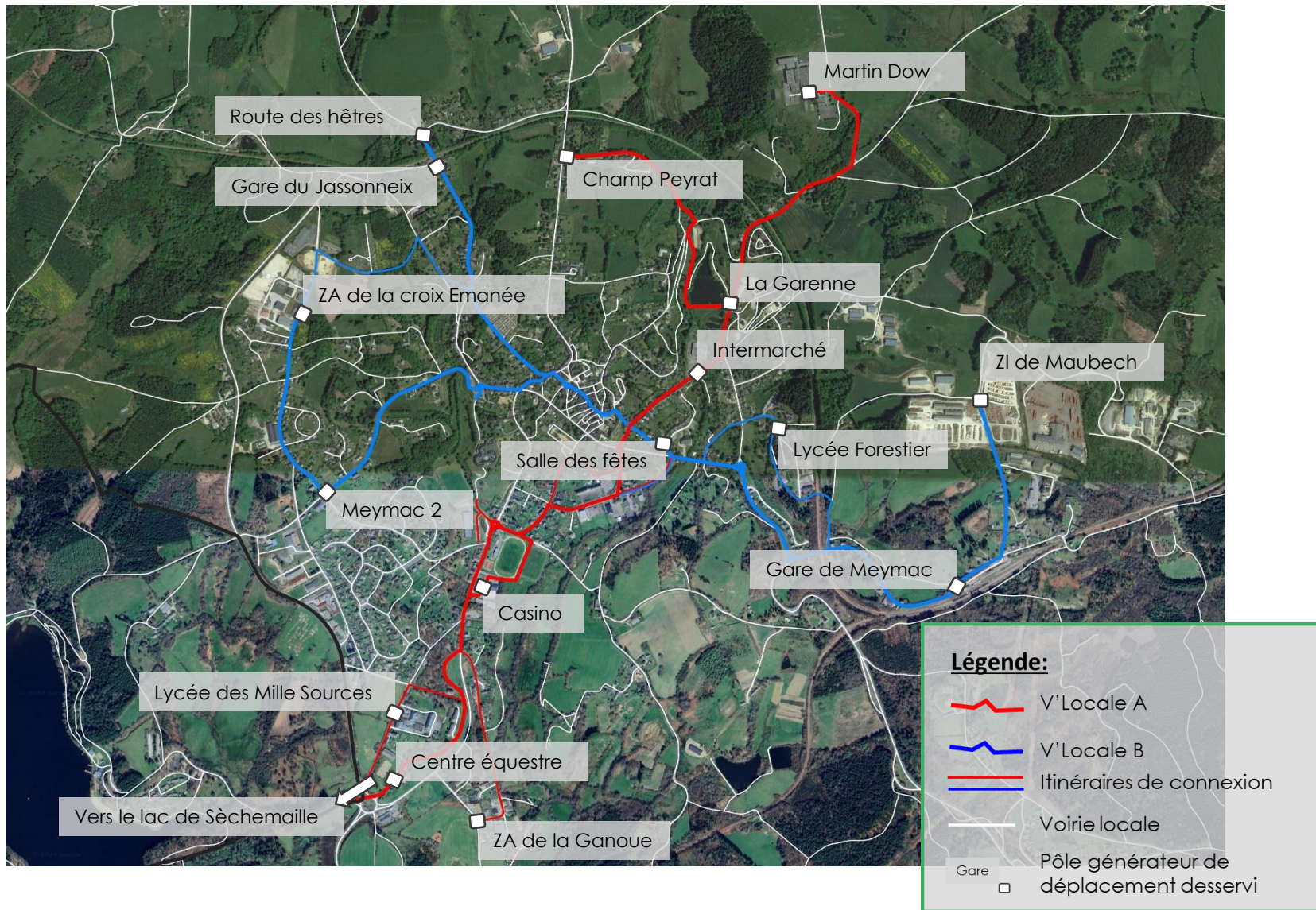
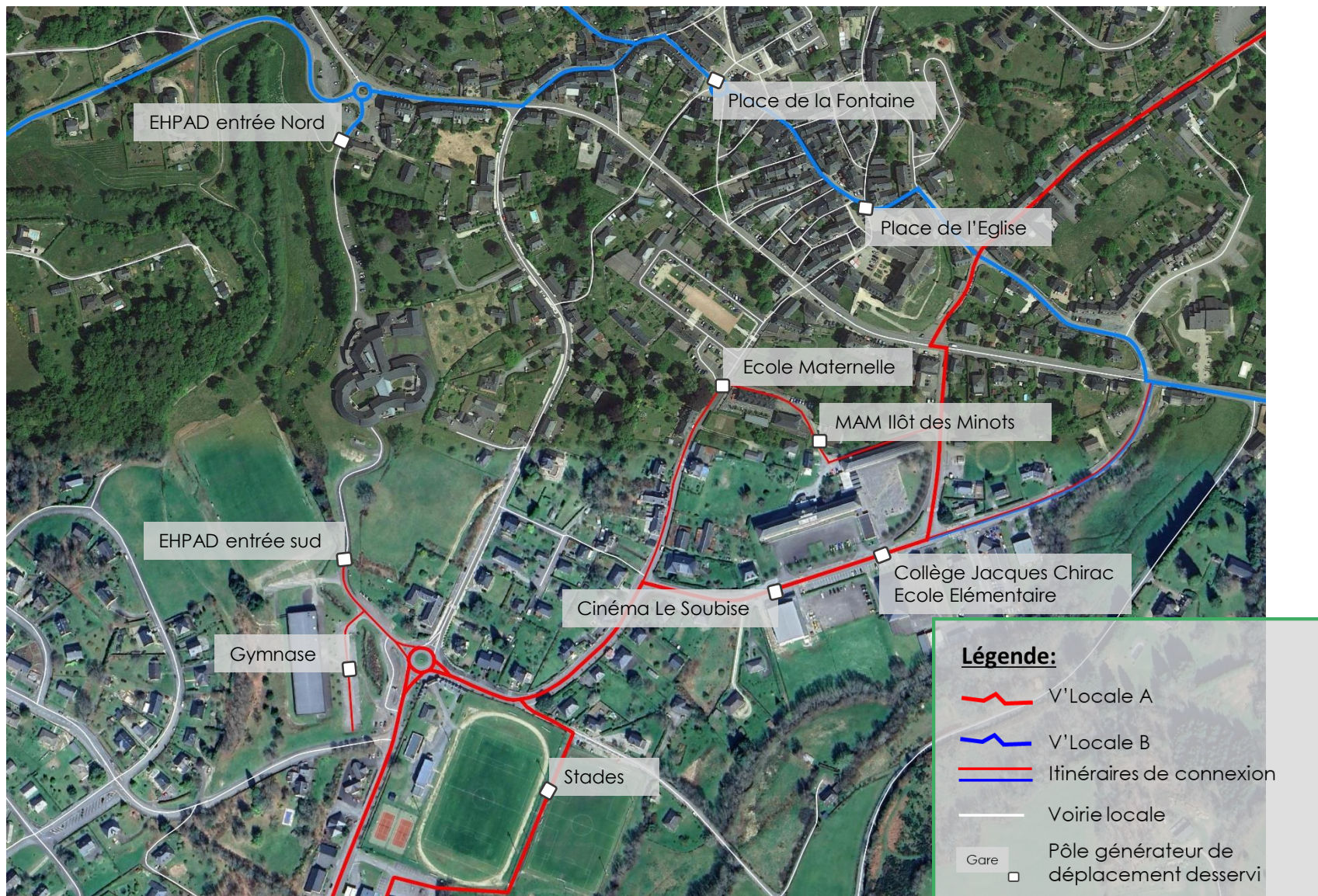


SCHÉMA V'LOCALE – VUE CENTRE-VILLE



V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



c13D

Tronçon Champs peyrat – Rue de Lachenal : Balisage sur voie partagée. Tronçon à aménager après la première tranche de la déviation poids lourds. Passage en zone 30 et création d'un cheminement piéton (voir partie déplacement à pied) dans tous les cas.

Scénarios possibles :

- Mise en impasse sauf piéton et vélo (panneau C13d) du chemin du champs Peyrat entre le boulodrome et l'allée du Pré Poissac.
- Mise en sens unique entre le boulodrome et l'allée du pré Poissac avec double sens cyclable

Le deuxième scénario ne supprime pas totalement le trafic. Il génère un inconvénient pour les automobilistes sans offrir une situation confortable pour les mobilités actives. Le premier scénario supprime le transit et dégage un espace sécurisé pour les mobilités actives et notamment pour les vélos et trottinettes des enfants de Champs Peyrat. Il peut être sujet à de l'expérimentation.

Acteur : Commune de Meymac.

Temporalité : en décalage avec les autres phases de la V'Locale A, dans la suite de la livraison de la première tranche de la déviation poids lourds.

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Rue de Lachenal – Boulevard de la Garenne : Balisage sur voie dédiée. Tronçon à aménager en chemin stabilisé depuis la rue Lachenal jusqu'à l'actuel chemin sur la digue de l'étang supérieur. À partir de ce point, seul un entretien du chemin existant est nécessaire. Le statut de voie verte conviendrait pour ce chemin. Il est aussi possible de passer de l'autre côté du lac mais l'itinéraire est sans doute à préserver pour la déambulation des piétons. Tronçon à aménager après la première tranche de la déviation poids lourds.

Acteur : Commune de Meymac.

Temporalité : en décalage avec les autres phases de la V'Locale A, dans la suite de la livraison de la première tranche de la déviation poids lourds.

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Martin Dow – Boulevard de la Garenne: Tronçon à aménager après la livraison de la seconde tranche de la déviation poids lourds (fin de la décennie 2020). Au vu des incertitudes sur l'évolution de la structure du trafic sur la route après ces aménagements structurants, il est impossible d'en déduire une recommandation d'aménagement. Néanmoins le besoin de connexion cyclable jusqu'à l'usine est réel et demandera d'être étudié et pris en compte dans les projets d'aménagement routier sur la D30 et D30E1.

Acteurs : Département de la Corrèze, Commune de Meymac.

Temporalité : en décalage avec les autres phases de la V'Locale A, dans la suite de la livraison de la seconde tranche de la déviation poids lourds.

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON

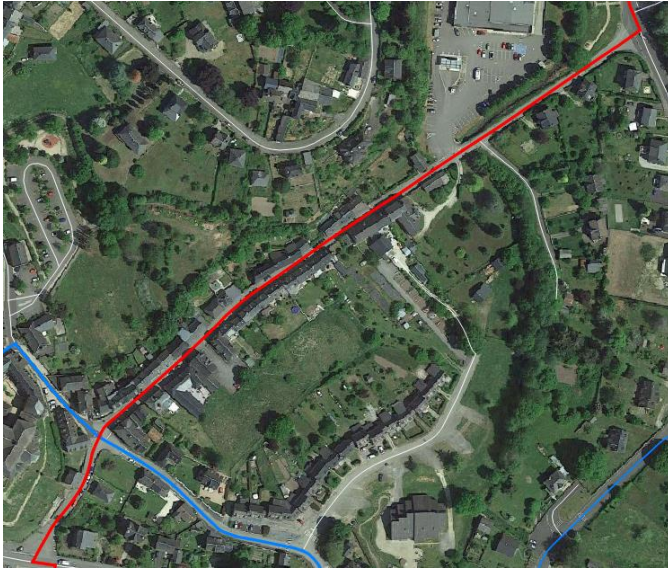


Tronçon Boulevard de la Garenne – rue du Pas Redon : Balisage sur voie dédiée. Tronçon à aménager en chemin stabilisé depuis l'actuel chemin sur la digue de l'étang supérieur jusqu'à l'actuel chemin en bordure de l'intersection de la rue du Pas Redon, du boulevard de la garenne, et du boulevard de la Borde. À partir de ce point, un élargissement du chemin existant est nécessaire tant que des largeurs le permettent. Le statut de voie verte conviendrait pour ce chemin. Tronçon à aménager après la première tranche de la déviation poids lourds.

Acteur : Commune de Meymac.

Temporalité : en décalage avec les autres phases de la V'Locale A, dans la suite de la livraison de la seconde tranche de la déviation poids lourds.

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



*Panonceau
M9V2*

Tronçon rue du Pas Redon – Avenue limousine: Balisage sur voie partagée. Passer toute la rue du Pas Redon en Zone 30 avec mise en double cyclable (sens interdit sauf cycliste, panonceau m9v2) entre la rue de la grenouille et Intermarché (emprise actuel du sens unique). L'effet de la première tranche de la déviation poids lourds sur le trafic dans cette rue est incertain. Il est vraisemblable que la rue serve de raccourcis vers le centre-ville si le sens de circulation est maintenu. Une mise en impasse sauf piétons et vélos à proximité de l'Intermarché ou une fermeture de la circulation sauf riverains et cyclistes sur l'emprise actuel du sens unique pourrait alors être une réponse.

Acteur : Commune de Meymac.

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

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Avenue limousine – allée des écoles : Balisage sur voie partagée. Plusieurs scénarios possibles :

- Passer toute l'allée des écoles en Zone de rencontre avec la pose de mobiliers urbains pour générer des effets de chicanes et des éléments ludiques pour les enfants (ex: peinture au sol différente des peintures de signalisation routière).
- Passer l'allée en zone 30 avec mise en sens unique sauf vélo et pose de chicanes.
- Mettre en impasse sauf piéton et vélo l'allée des écoles à l'intersection avec le Pré Soubise.

Acteur : Commune de Meymac.

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

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Allée des écoles – Boulevard du Pré Soumise :
Balisage sur voie partagée sur zone 30.

Acteur : Commune de Meymac.

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



Tronçon Boulevard du Pré Soumise – rue de la prairie :
Balisage sur voie partagée sur route à 50 km/h. De préférence passer en zone 30 l'entièreté de la rue de la prairie avec mise en place de dispositifs de modération de la vitesse.

Acteurs : Commune de Meymac, Département de la Corrèze.

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

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Rue de la prairie – Boulevard du Roussillon: Deux options possibles [à approfondir par deux études techniques dédiées] :

- Option 1 : Passage par le chemin des amours et le chemin central entre les stades. Création d'un chemin joignant le chemin central du stade et le parking du casino. Rallier le boulevard du Roussillon par le parking du Casino. Classer les chemins en voies vertes. Mettre en place un dispositif anti-intrusion de voiture seulement. Entre le Casino et le boulevard Eymanoux, mettre en place une voie dédiée pour les cyclistes (piste cyclable bidirectionnelle de 3 mètres de large). L'emprise peut être à cheval entre la chaussée et le trottoir côté Casino. La chaussée peut être réduite à 5,5m de large.

Acteurs : Commune de Meymac, Département de la Corrèze.

- Option 2 : Balisage et voie partagée jusqu'au giratoire du stade. Etudier ensuite la création d'une voie dédiée (piste cyclable bidirectionnelle de 3 mètres de large, 2 mètres minimum sur certains passages) entre le giratoire et le Boulevard Eymanoux. L'emprise peut être à cheval entre la chaussée et les stationnements et le trottoir côté cabinets médicaux. La chaussée peut être réduite à 5,5m de large.

Acteurs : Commune de Meymac, Département de la Corrèze.

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

V'LOCALE A – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Boulevard du Rousillon - Boulevard d'Eymanoux :

Balisage sur voie partagée à 50 km/h. Aménagement d'un dispositif anti-intrusion voiture au centre équestre .

Acteur : Commune de Meymac.

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



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

Tronçon Boulevard d'Eymanoux – Coulée verte Garenne-Sèchemaille :

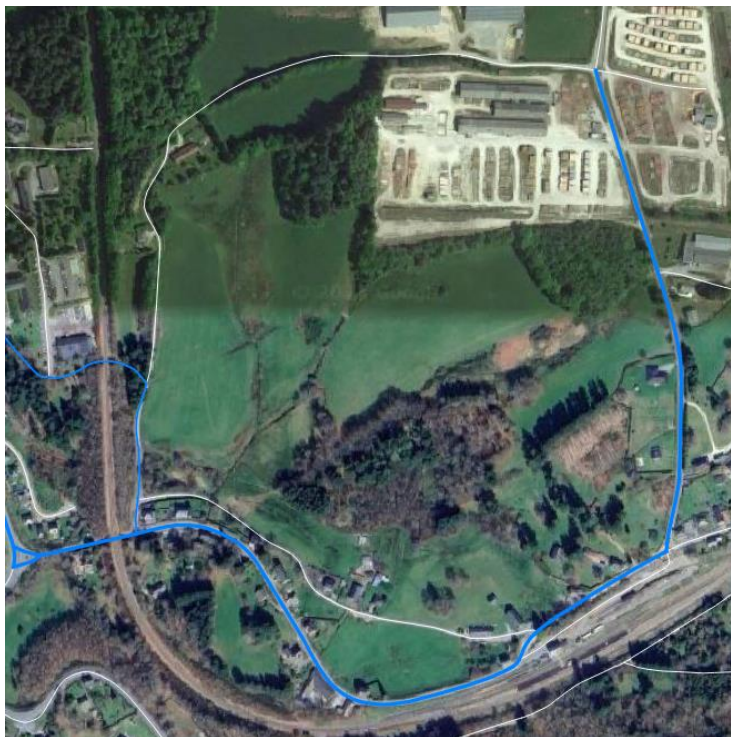
Balisage sur voie dédiée.

- Option 1 : Aménagement d'un rond point à la hollandaise sur le giratoire de la D36. Réalisation d'une connexion en voie dédiée (piste cyclable bidirectionnelle) depuis l'intérieur du giratoire jusqu'à la coulée verte Garenne-Sèchemaille.
- Option 2 : Passage par le lycée des Mille sources (voir page 71). Créer une traversée vélo directe sans trottoir (voir photo ci-dessus) pour rejoindre la coulée verte.

Acteurs : Département de la Corrèze, Commune de Meymac.



V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon ZI de Maubech - Avenue de la grange:

Balisage sur voie partagée pour partie à 50 km/h, pour partie en zone 30.

Acteurs : Commune de Meymac, Département de la Corrèze.

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



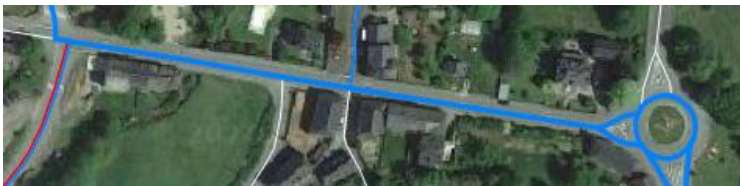
Temporalité : d'une même phase sur l'ensemble de la V'Locale B.

Tronçon Avenue de la grange - Route des gardes :

Balisage sur voie dédiée dans le sens montant. Création d'une piste cyclable unidirectionnelle d'une largeur recommandée à 2m voire 1,5m sur certains passages étroits. Prendre sur l'emprise du trottoir Ouest. L'aménagement nécessite de l'ouvrage d'art (mur de soutènement). Dans le sens, descend, balisage sur voie partagée. Idéalement, mettre en place des dispositifs de modération de la vitesse en amont du carrefour avec l'avenue de la Grange. Une alternative serait de passer par le lycée forestier (itinéraire de connexion via la rue l'école Forestière).

Acteurs : Département de la Corrèze, Commune de Meymac.

V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon routes des gardes – Avenue du Gaud:

Balisage sur voie partagée à 50 km/h. Le tronçon n'offre pas une sécurité optimale mais il n'existe aucune alternative pour l'instant. Un passage en zone 30 avec dispositifs de modération de la vitesse serait souhaitable une fois la première tranche de la déviation routière terminée.

Acteurs : Commune de Meymac, Département de la Corrèze.

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



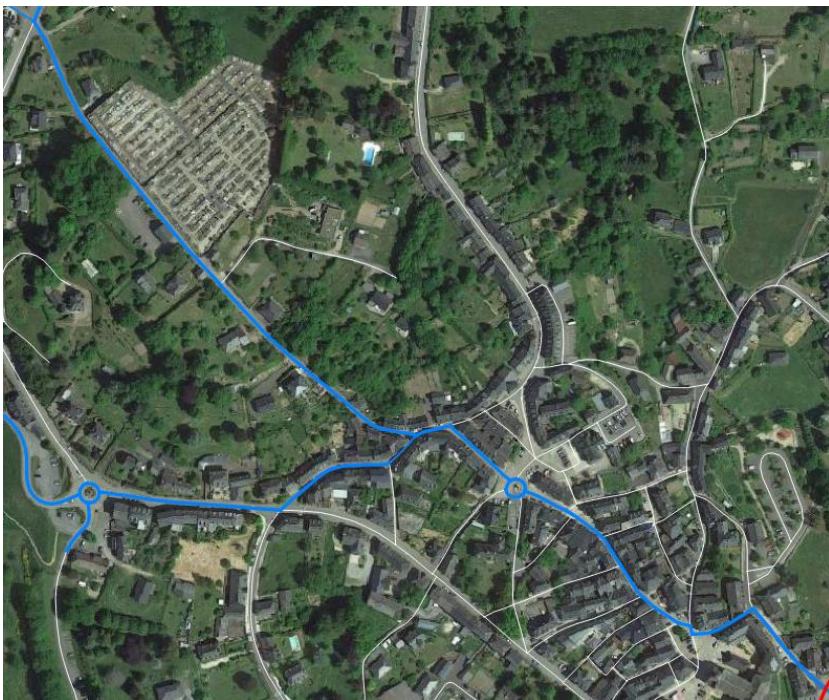
Tronçon Avenue du Gaud – rue de la grenouille :

Balisage sur voie partagée. Passer la rue de la Grenouille en en zone 30.

Acteur : Commune de Meymac.

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

V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



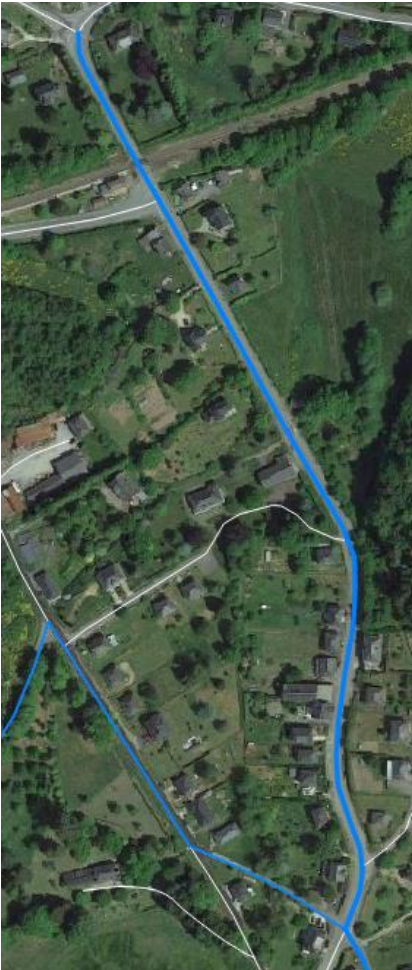
Rue de la grenouille – rue des Horts de Celle:

Balisage sur voie partagée. Passer en zone de rencontre sur l'intégralité de l'itinéraire (rue des Moulins, Place de l'Eglise, Place de la Croix, Grand Rue, Place de la Fontaine, Rue de la Fontaine du Rat, Rue des Horts de Celle) et de ses abords (voir carte zone de rencontre ensuite).

Acteur : Commune de Meymac.

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

V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Rue des Horts de Celles – Avenue du Jassonneix:

Tronçon dépendant la livraison de la première tranche de la déviation poids lourds. Trois scénarios possibles :

- Etudier la création d'une piste cyclable bidirectionnelle (3 mètres de largeurs recommandées avec 2 mètres au minimum sur certains passages). L'emprise envisagée serait à cheval entre le trottoir côté impair de l'avenue du Jassonneix et la chaussée. Réduire la chaussée à 5,5 mètres de largeur.
- Etudier la création d'une piste cyclable unidirectionnelle (2m recommandée, 1,5m au minimum sur certains passage) en direction de la Gare du Jassonneix. L'emprise envisagée serait à cheval entre le trottoir côté impair de l'avenue du Jassonneix et la chaussée. Réduire la chaussée à 5,5 mètres de largeur. Dans le sens descendant, les cyclistes seront en voirie partagée. Passer l'avenue du Jassonneix en zone 30 et installer des dispositifs de modérations de la vitesse pour améliorer la cohabitation avec les cyclistes dans ce sens descendant.
- Aménager un chaussidou (ou Chaussée à Voie Centrale Banalisée) sur l'avenue du Jassonneix entre l'intersection avec la Rue des Horts de Celle et l'intersection avec la route des hêtres.

Dans tous les cas, matérialiser physiquement un terre plein centrale carrossable à l'intersection de l'avenue du Jassonneix et de la route des hêtres.

Acteurs : Département de la Corrèze, Commune de Meymac.

Temporalité : en décalage avec les autres phases de la V'Locale B, dans la suite de la livraison de la première tranche de la déviation poids lourds.

V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon rue la Fontaine du rat – Avenue Limousine:

Balisage sur voie partagée. Passage en zone partagée.

Acteurs : Commune de Meymac, Département de la Corrèze.

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



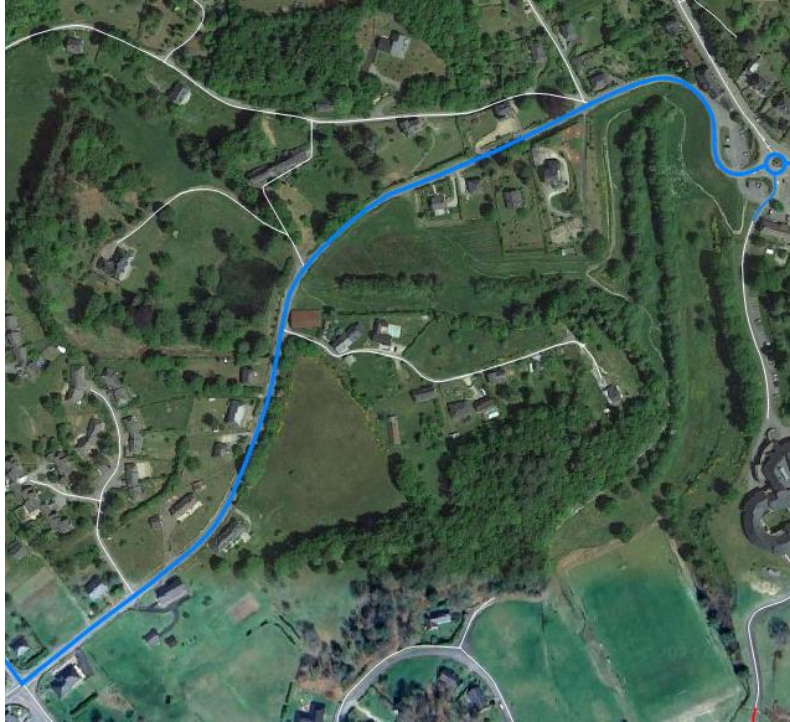
Tronçon Avenue Limousine – Route des Buiges :

Balisage sur voie partagée. Passer le reste de l'avenue limousine jusqu'au giratoire en zone 30. Mettre en place un dispositif de modération de la vitesse (idéalement chicane) et réduire la largeur de chaussée à 5,5m pour élargir un côté de trottoir (voir partie déplacement à pied).

Acteurs : Commune de Meymac, Département de la Corrèze.

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

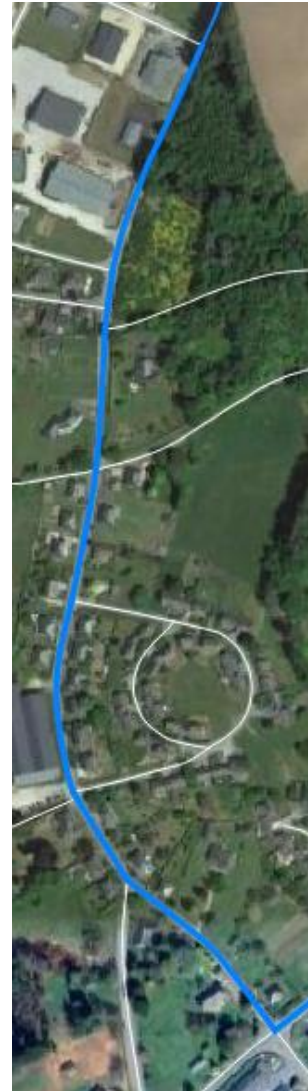
V'LOCALE B – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Route des Buiges - rue de la croix émanée :
Aménager un chaussidou ou Chaussée à Voie Centrale
Banalisée sur la route des Buiges.

Acteurs : Commune de Meymac, Département de la Corrèze.

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



Tronçon rue de la croix émanée
– ZA de la Croix émanée:
Balisage sur voie partagée à 50
km/h.

Acteur : Commune de Meymac.

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

ITINÉRAIRES DE CONNEXION

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



Connexion ZA de la Croix Emanée.

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

Acteur : Commune de Meymac.



Connexion école primaire et interconnexion V'Locale A et B.



Connexion ZA de la Ganoue.



Connexion gymnase et EHPAD entrée sud.



Connexion EHPAD entrée Nord.

ITINÉRAIRES DE CONNEXION

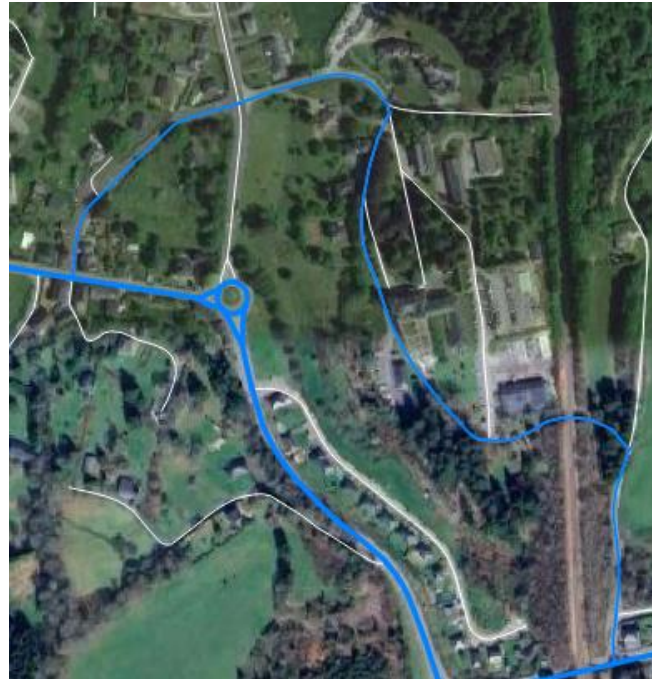
Tronçons sans besoin de voie dédiée mais dont il faudra travailler les règles de circulation et indiquer la connexion depuis la V'Locale vers le point d'intérêt (balisage) et vice versa :



Connexion école maternelle et MAM. Passer l'allée centrale en zone de rencontre avec impasse sauf piéton et vélo

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

Acteur : Commune de Meymac.



Connexion Ecole Forestière. La route de l'école Forestière est fermée aux personnes extérieures à l'établissement. Un transit via l'école forestière permettrait de dégager un itinéraire beaucoup plus sécurisé et attractif vers la Gare de Meymac à moindre coût. Si d'aventure la politique de l'école forestière change, il serait intéressant d'aménager une mise en impasse sauf piéton et vélo avec un dispositif anti-intrusion de voitures.

ITINÉRAIRES DE CONNEXION

Tronçons avec aménagement et dont la connexion doit être indiquée depuis la V'Locale A vers le point d'intérêt (balisage) et vice versa :



Connexion Lycée des Mille Sources. Aménagement à prévoir seulement en provenance d'Ambrugeat – autrement il s'agit de balisage depuis le boulevard d'Eymanoux. Mettre en place une traversée directement dans l'embouchure du Boulevard de la Maisonnette en remplaçant la bordure de trottoirs par une transition de niveau vers la coulée verte. Idéalement : prévoir un terre plein central en guise de SAS pour la traversée.

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

Acteur : Commune de Meymac.


STATIONNEMENT VÉLO À CRÉER – VUE COMMUNE





STATIONNEMENT VÉLO À CRÉER – VUE CENTRE-VILLE

Légende:

— Voirie locale.

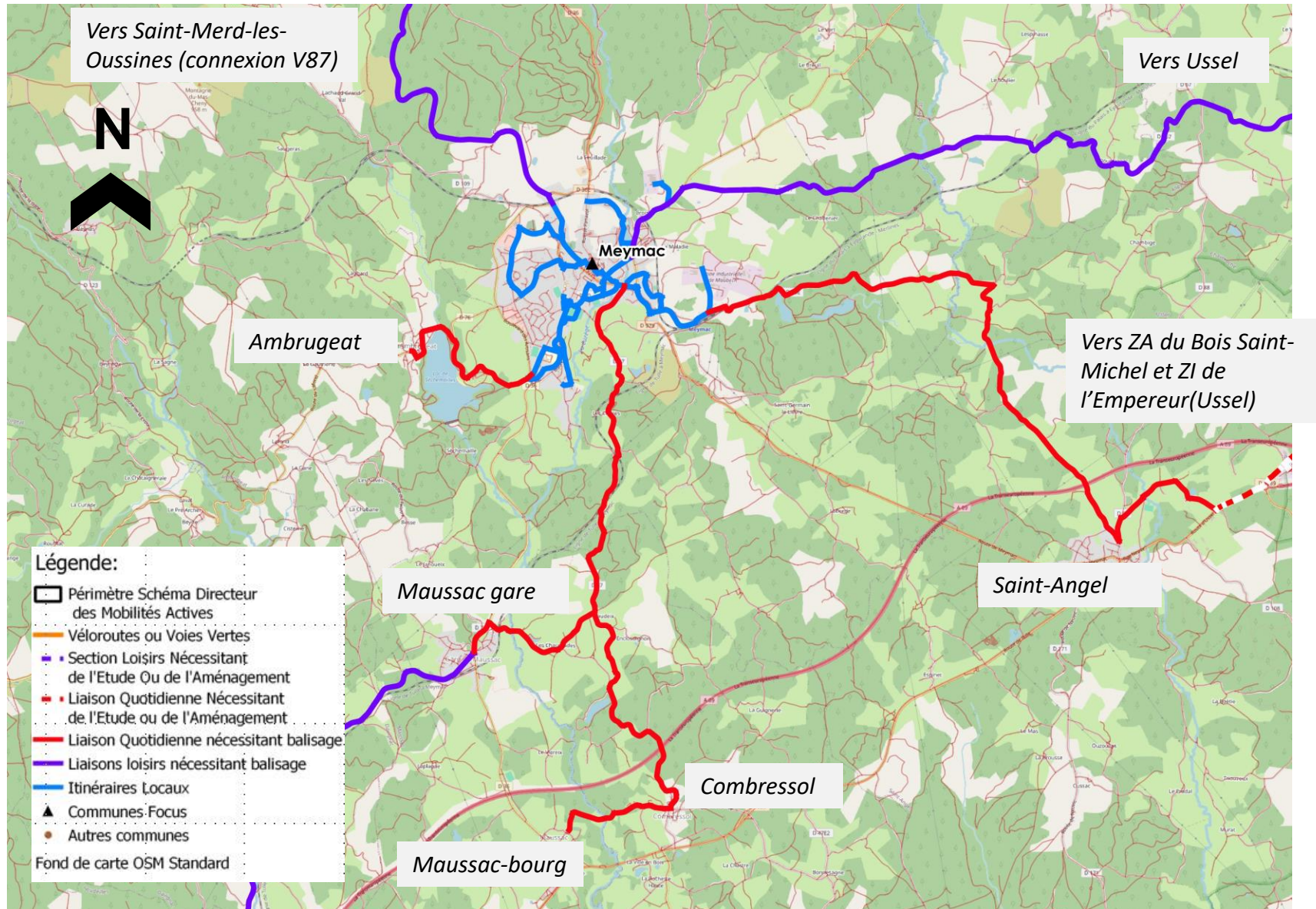
Stade  Arceaux public à installer.

Mairie  Abris vélo public à installer.

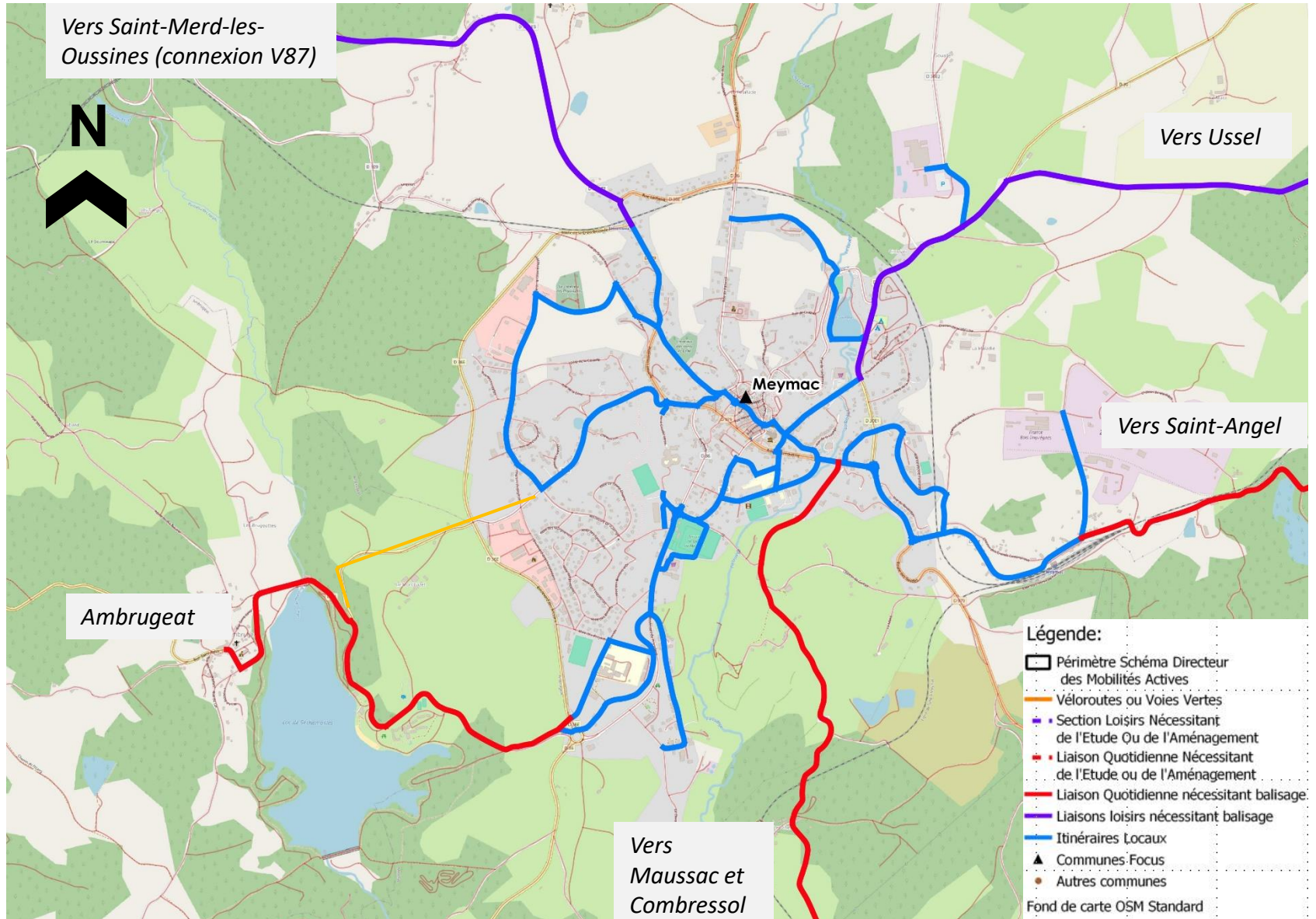
ZA  Abris ou arceaux vélo privée à inciter.



ITINÉRAIRES INTERCOMMUNAUUX DEPUIS MEYMAC – VUE GLOBALE



ITINÉRAIRES INTERCOMMUNAUUX DEPUIS MEYMAC – VUE DES DÉPARTS



ZONE DE RENCONTRE / ZONE 30 / PLAN DE CIRCULATION (1/2)

Contexte :

Meymac dispose dorénavant de zone 30. L'emprise de la zone 30 actuelle est assez cohérente bien que parcellaire et pouvant être étendue. Une zone de rencontre en plein centre ancien de Meymac serait plus adaptée compte tenu de l'absence de trottoirs sur tout le périmètre et du caractère étroit des rues.

Temporalité: court/moyen terme.

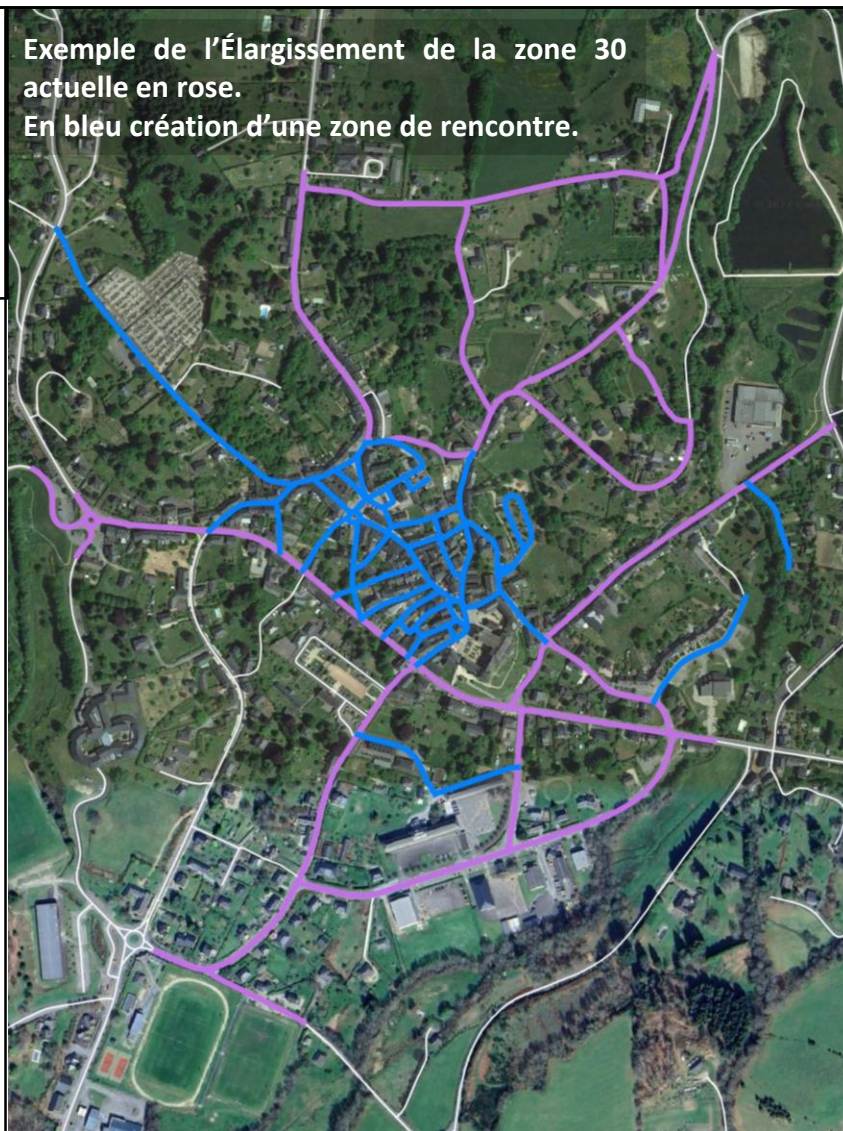
Possibilité d'intervention technique : Intervention simple.

Coût de l'intervention : modéré.

Impact attendu :

- Des déplacements à pied et à vélo plus sécurisés dans le centre-ville et à proximité.
- Un cœur de ville plus tranquille, valorisant les commerces et plus agréable pour les riverains comme les touristes.

Acteur : Commune de Meymac.



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

ZONE DE RENCONTRE / ZONE 30 / PLAN DE CIRCULATION (2/2)

Contexte :

Pour améliorer les conditions de circulations à pied et obtenir une réelle zone de rencontre sans trafic de transit dans le centre ancien de Meymac, l'idéal est de limiter les possibilités de traverser directe du centre-ancien. Un travail sur les sens de circulation est nécessaire sans pénaliser les livraisons des commerçants. Ce travail est d'autant plus nécessaire que la présence d'un feu tricolore et d'un ralentisseur conduise certains automobilistes à passer par le centre ancien.

Temporalité: court/moyen terme.

Possibilité d'intervention technique : Intervention simple.

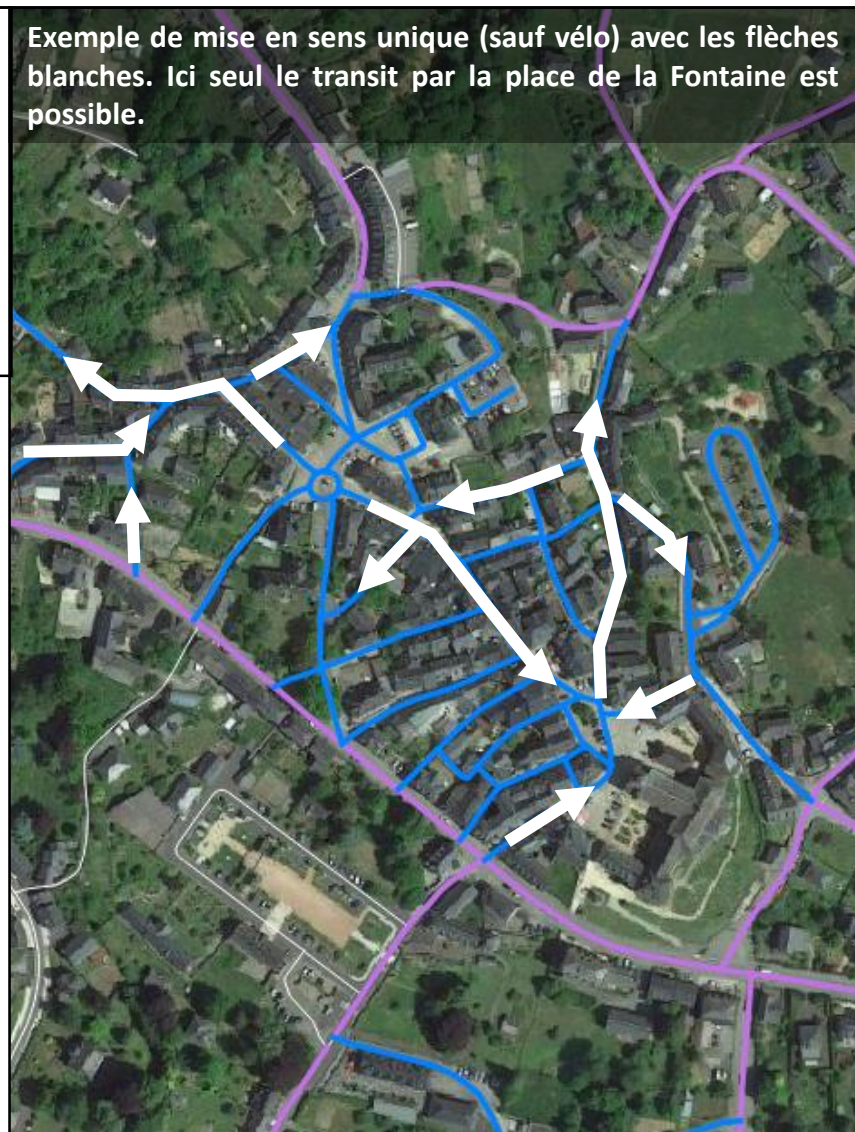
Coût de l'intervention : modéré.

Impact attendu :

- Des déplacements à pied et à vélo plus sécurisés dans le centre-ville et à proximité..
- Un cœur de ville plus tranquille, valorisant les commerces et plus agréable pour les riverains comme les touristes.

Acteur : Commune de Meymac.

Exemple de mise en sens unique (sauf vélo) avec les flèches blanches. Ici seul le transit par la place de la Fontaine est possible.



DÉPLACEMENT À PIED / AVENUE DU JASSONNEIX

Contexte :

L'avenue du Jassonneix offre un trottoir assez large à l'exception de quelques endroits qu'il est nécessaire de retravailler. En revanche, le trottoir est sujet à du stationnement illégal permanent de ces riverains dans les premières successions de virages en partant du centre. Ils empêchent alors les piétons de marcher à l'abri des poids lourds qui circulent sur cette route à 50km/h. Des poubelles gênent également la circulation des piétons. Au croisement de la gare du Jassonneix, il n'existe aucun passage piéton pour rejoindre la gare en traversant la grande étendue de la RD36E.

Propositions de solutions :

- Création d'un passage piéton avec un sas central pour traverser la RD36E depuis la gare du Jassonneix.
- Reprendre le trottoir au virage du 18 avenue du Jassonneix où il est actuellement semi-effondré. Tailler la haie du 12 Avenue du Jassonneix et élargir le trottoir à 1,4m si besoin via une emprise sur la chaussée.
- Matérialiser des places de stationnement et des emplacements poubelle sur la chaussée pour les riverains. Passer en zone 30 à partir de ce tronçon.
- Créer un passage piéton et baliser le raccourci piéton vers la rue des Horts de Celle depuis l'avenue du Jassonneix et depuis la rue de la Fontaine du rat.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège, Département de la Corrèze, Commune de Meymac.
- Aménagement : Commune de Meymac et Département de la Corrèze.

Temporalité: A étudier d'ici la livraison de la première tranche de la déviation poids lourds pour les travaux sur chaussée. À court/moyen terme pour le reste.

Possibilité d'intervention technique : Intervention moyennement complexe dans sa globalité.

Coût de l'intervention : modéré

Impact attendu :

- Une traversée PMR complète de la gare du Jassonneix au centre-ville.
- Un ralentissement des véhicules profitable aux riverains et à la sécurité des piétons et cyclistes.

DÉPLACEMENT À PIED / ROUTE DES BUIGES

Contexte :

La route des Buiges est une petite route sans trottoir à 50 km/h incontournable pour les habitants de Meymac 2 souhaitant se rendre au centre-ville à pied. Route à l'aspect « de balade nature », elle est bordée de bande enherbée et ne dispose pas de marges pour créer un cheminement piéton.

Propositions de solutions :

- Aménager un chaussidou ou Chaussée à Voie Centrale Banalisée sur toute la route des Buiges pour encourager les piétons à prendre leur place sur la route et inviter les automobilistes à la modération et au partage de la route.
- Disposer des obstacles légers (ex : plot plastique) ou en dur (ex: chicane en mobilier urbain bien visible ou en terre-plein) dans les tronçons en condition de visibilité en sens opposé.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège, Département de la Corrèze, Commune de Meymac.
- Aménagement : Commune de Meymac et Département de la Corrèze.

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

Possibilité d'intervention technique : Intervention moyennement complexe dans sa globalité.

Coût de l'intervention : modéré

Impact attendu :

- Une traversée plus sécurisée de Meymac 2 au centre-ville pour les piétons comme les cyclistes.
- Un ralentissement des véhicules profitable aux riverains et à la sécurité des piétons et cyclistes.

DÉPLACEMENT À PIED / AVENUE LIMOUSINE

Contexte :

L'avenue Limousine combine plusieurs difficultés pour les piétons:

- Trottoirs étroits dans la zone entre la rue de la fontaine du rat et le giratoire de l'EHPAD. La traversée piétonne du giratoire est également indirecte.
- Le carrefour avec la rue de la Prairie qui est impraticable pour les PMR et met les piétons en danger.
- Plus bas en direction d'Ussel, du stationnement sur voirie de riverains empêche les PMR de profiter d'un trottoir aux normes

Propositions de solutions :

- Aménager un passage directe dans l'actuel parterre fleuri pour les piétons au giratoire de l'EHPAD pour rejoindre la route des Buiges côté EHPAD.
- Elargir le trottoir côté pair de l'avenue limousine entre la rue de la fontaine du rat et le giratoire de l'EHPAD à 1,4m minimum en réduisant la largeur de la chaussée à 5,5m.
- Revoir le carrefour de la prairie. Soit en aménageant en plateau. Soit en reculant le feu tricolore pour libérer une voie de circulation (sans supprimer le double sens) pour aménager un cheminement piéton en barrière de ville entre la place des porrots et l'avenue Limousine.
- Supprimer le stationnement en face de l'épicerie L'Echoppe Gourmande pour agrandir le trottoir devant celle-ci à 1,4m voire 1,8m si possible. Passer le parking à côté en stationnement minute.
- Expérimenter la création des places de stationnement en chicane sur la chaussée pour les riverains de l'avenue.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Département de la Corrèze, Commune de Meymac, Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège.
- Aménagement : Commune de Meymac et Département de la Corrèze.

Temporalité: à prendre en compte d'ici la prochaine réfection pour les aménagements en dur. L'expérimentation du stationnement en chicane et la traversée piétonne du giratoire côté EHPAD peut avoir lieu à court ou moyen terme.

Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe dans sa globalité voire très complexe à l'intersection avec la rue de la Prairie.

Coût de l'intervention : élevé au global mais surtout pour l'intersection avec l'avenue de la Prairie

Impact attendu :

- Une traversée possible du centre-ville de Meymac pour les PMR.
- Un ralentissement des véhicules profitable aux riverains et à la sécurité des piétons et cyclistes.
- Une mise en valeur des commerces.
- Une sécurisation du seul tronçon dangereux de la coulée verte (rue de la Fontaine du rat au giratoire de l'EHPAD).

DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR GARE, AV DE GAUD, RTE DE GARDES

Contexte :

Actuellement, l'itinéraire piéton vers la gare de Meymac est peu agréable et dangereux à certains endroits. Un projet d'extension de la coulée verte pourra permettre d'améliorer l'expérience ainsi que quelques aménagements.

Propositions de solutions :

- Balisage de la coulée verte via le chemin de Salers.
- Création d'un passage piéton route des Gardes afin de rejoindre le chemin de Salers.
- Elargir au moins un côté de trottoir avenue de la Grange à 1,4m minimum, pour permettre même en alterné, aux PMR sortant de la gare (mise aux normes) de rejoindre le centre de Meymac. Un trottoir est à créer sous le tunnel ferroviaire sur l'emprise de la chaussée avec mise en sens alterné de la circulation.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Département de la Corrèze, Commune de Meymac, Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège.
- Aménagement : Commune de Meymac et Département de la Corrèze.

Temporalité: à prendre en compte d'ici la prochaine réfection pour les aménagements en dur. Le balisage ne peut avoir lieu que si un passage piéton est créé pour rejoindre le chemin de Salers.

Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe dans sa globalité voire très complexe avenue de la Grange.

Coût de l'intervention : élevé au global mais surtout pour l'avenue de la gare

Impact attendu :

- Une traversée possible de la gare au centre-ville de Meymac pour les PMR.
- Une mise en valeur d'un itinéraire attractif vers la gare

DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR PRAIRIE ÉCOLES STADE

Contexte :

Actuellement, les cheminements piétons sont de bonnes qualités dans ce secteur à l'exception de quelques passages précis à retravailler.

Propositions de solutions :

- Continuer le trottoir dans le virage de la rue de la Prairie en face du chemin des amours quelques mètres pour permettre la création d'un passage piéton aux normes PMR suffisamment éloigné du virage. Passer l'ensemble de la rue de la prairie à 30 km/h pour la sécurité de la traversée
- Étudier l'élargissement sur la chaussée d'un côté de trottoir rue de la prairie entre l'école maternelle et le boulevard du Pré Soubise en supprimant un sens de circulation mais en gardant le double sens cyclable (idéalement une chaussée de 4 mètres de large). Si aucun poids lourds ou cars ne passe par la rue, il n'est pas nécessaire de supprimer le double sens de circulation (4 mètres minimum pour le croisement de deux véhicules légers à faible allure).

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Département de la Corrèze, Commune de Meymac, Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège.
- Aménagement : Commune de Meymac et Département de la Corrèze.

Temporalité: court / moyen terme.

Possibilité d'intervention technique : Intervention moyennement complexe.

Coût de l'intervention : modéré

Impact attendu :

- Des itinéraires piétons aux normes PMR dans l'ensemble du quartier stade / écoles / prairie.

DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR CENTRE ANCIEN

Contexte :

La place de la Fontaine est une rupture pour le cheminement piéton dans le centre ancien. Place routière, elle ne met pas en valeur sa fontaine. Sans suppression du trafic de transit vers la route de Limoges, il ne faudra pas s'attendre à des marges de manœuvres importantes pour augmenter l'emprise des piétons sur la place. L'exemple de plan de circulation précédemment peut néanmoins déjà réduire une partie des nuisances ainsi que le passage en zone de rencontre avec quelques aménagements .

Propositions de solutions :

- Pour les véhicules en sens montant, les faire passer à gauche de la Fontaine pour créer un sens alterné où les piétons traversant la place sont davantage visible et où les véhicules en sens montant ralentissent sans les mettre en difficulté pour redémarrer en pente.
- Changer le revêtement pour garder une continuité de la Grande rue sur la place de la Fontaine, invitant ainsi, le piétons visiteurs à traverser.
- Après la livraison de la première tranche de la déviation routière, créer une médiation publique sur la mise en impasse du pont rue Panazol pour fermer l'entrée de bourg sur cet espace - auquel cas, le chemin de Champs Peyrat ne pourra pas être mis en impasse. Cette décision aurait l'avantage de supprimer la quasi-totalité des nuisances liées au trafic de transit sans trop pénaliser les habitants du secteur.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Département de la Corrèze, Commune de Meymac, Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège.
- Aménagement : Commune de Meymac et Département de la Corrèze.

Temporalité: d'ici la prochaine réfection pour la place de la fontaine et d'ici la livraison de la première tranche de la déviation routière pour la médiation.

Possibilité d'intervention technique : Intervention moyennement complexe.

Coût de l'intervention : modéré

Impact attendu :

- Un itinéraire piéton plus sûr et fluide sur toute la grande rue pour les visiteurs comme les habitants.
- Une diminution des nuisances du trafic de transit profitable aux riverains et à la vie du centre ancien.

DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR PANAZOL ET CHAMP PEYRAT

Contexte :

La rue de Panazol est étroite tout comme ses trottoirs par tronçons. Des obstacles sont également présents, gênent les piétons (notamment des voitures en stationnement sur le trottoir) et rendent inaccessibles aux PMR cette partie de la commune. Le chemin du Champ Peyrat est une route sans aménagement piéton, de raccourcis malins entre Limoges et Ussel, pratiquée probablement au-delà des 50 km/h réglementaires et utilisée par les familles du Champ Peyrat pour rejoindre les étangs de la Garenne.

Propositions de solutions :

- Aménager sur le chemin du Champ Peyrat un cheminement piéton d'au moins 1,4m de large. Soit en condamnant un sens de circulation. Soit en mettant en impasse le chemin. Une balade sécurisée et agréable peut être créée sur le terrain des offices HLM, en contrebas, le long du ruisseau et des jardins partagés au moins jusqu'à la moitié du chemin du Champ Peyrat.
- Etudier l'élargissement d'au moins un côté de trottoir rue Panazol (côté pair idéalement) pour atteindre une continuité de largeur d'1,4m.
- En médiation avec la Gendarmerie Nationale, inviter les riverains de la rue Panazol à se garer sur la chaussée.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Département de la Corrèze, Commune de Meymac, Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège.
- Aménagement : Commune de Meymac et Département de la Corrèze.

Temporalité: d'ici la prochaine réfection pour les trottoirs de la rue Panazol et d'ici la livraison de la première tranche de la déviation routière pour le chemin du Champ Peyrat. La médiation avec la gendarmerie peut avoir lieu à court /moyen terme.

Possibilité d'intervention technique : Intervention moyennement complexe.

Coût de l'intervention : modéré

Impact attendu :

- Un itinéraire piéton plus sûr sur tout le quartier Panazol et Champ Peyrat.