

PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

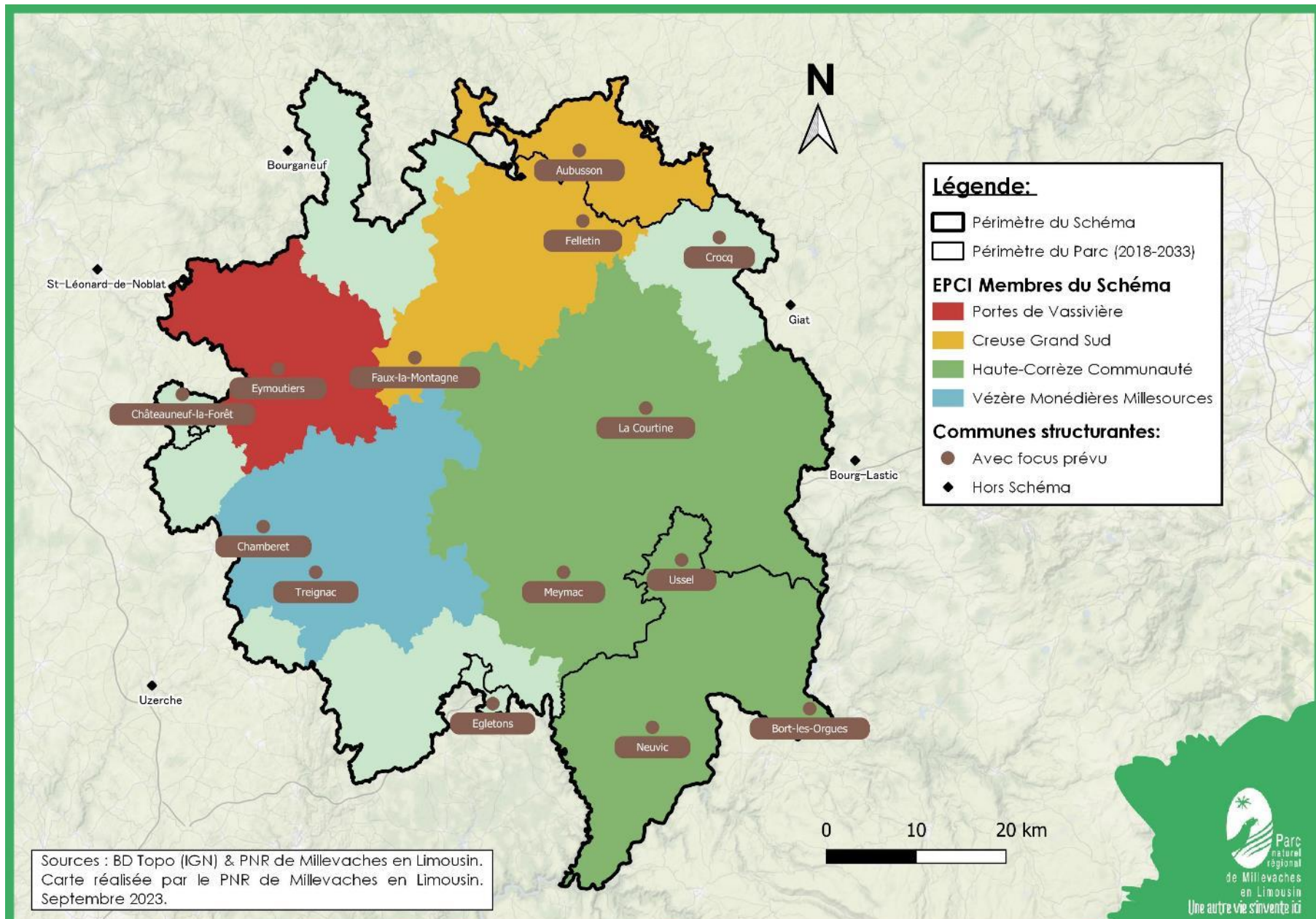
Schéma Directeur des Mobilités Actives

Enjeux Neuvic



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).

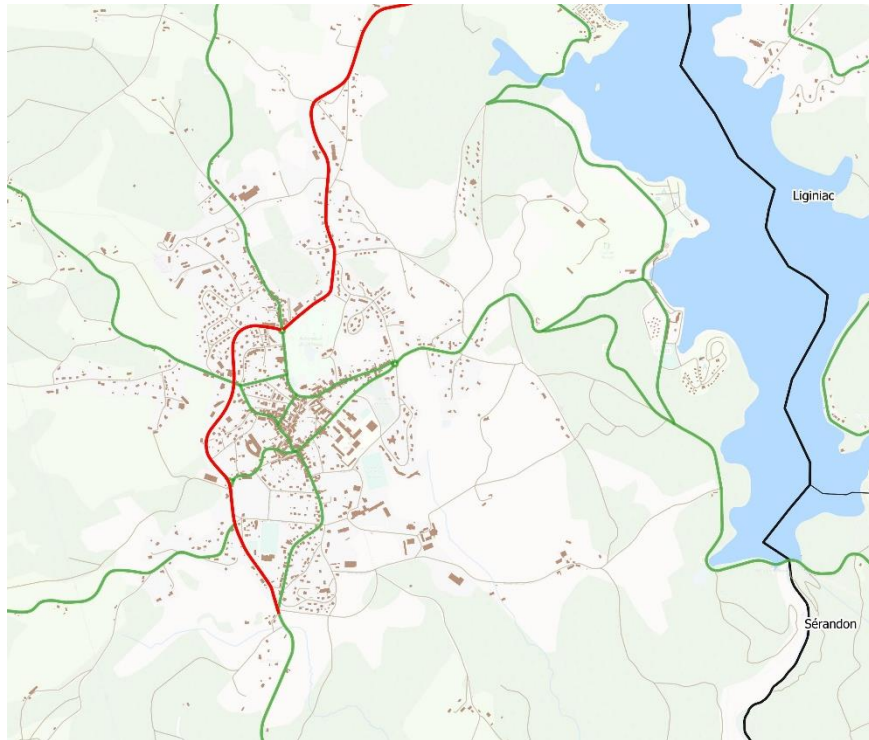
NEUVIC



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.



Légende:

- Routes à fort trafic (supérieur à 1000 véhicules jour)
- Routes à faible trafic favorisant la mixité du trafic
- Autres voiries non qualifiées
- A Autres communes adjacentes
- Limite communale
- Bâtiment
- Plan d'eau
- Cours d'eau

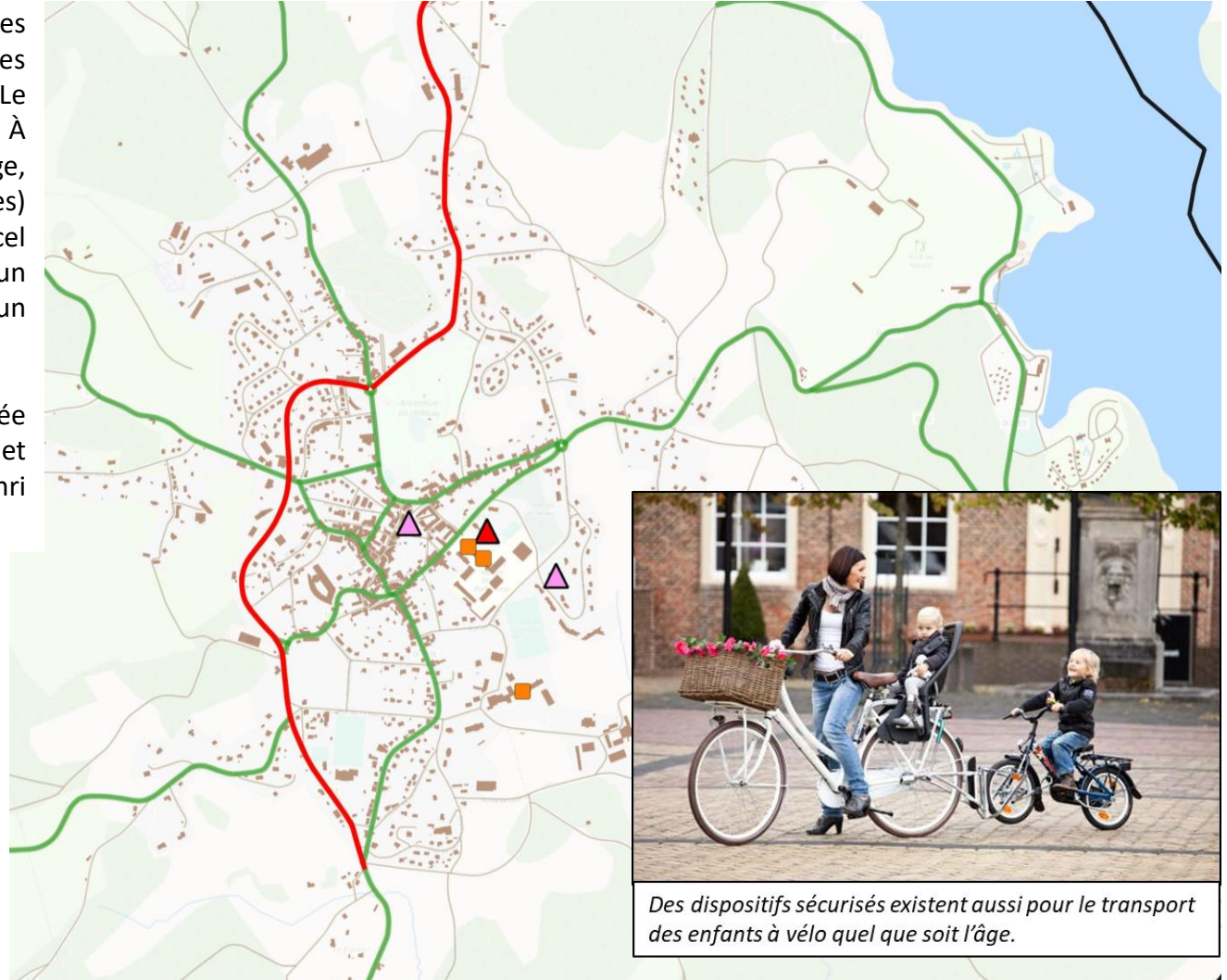
Fond de carte OSM Standard

PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

LES LIEUX D'ENSEIGNEMENT

Sur cette carte, les triangles roses représentent les écoles maternelles et élémentaires. Le triangle rouge le collège. À proximité immédiate du collège, on retrouve (carrés oranges) l'établissement Marcel Barbanceys qui regroupe un lycée professionnel, un CFA et un BTS.

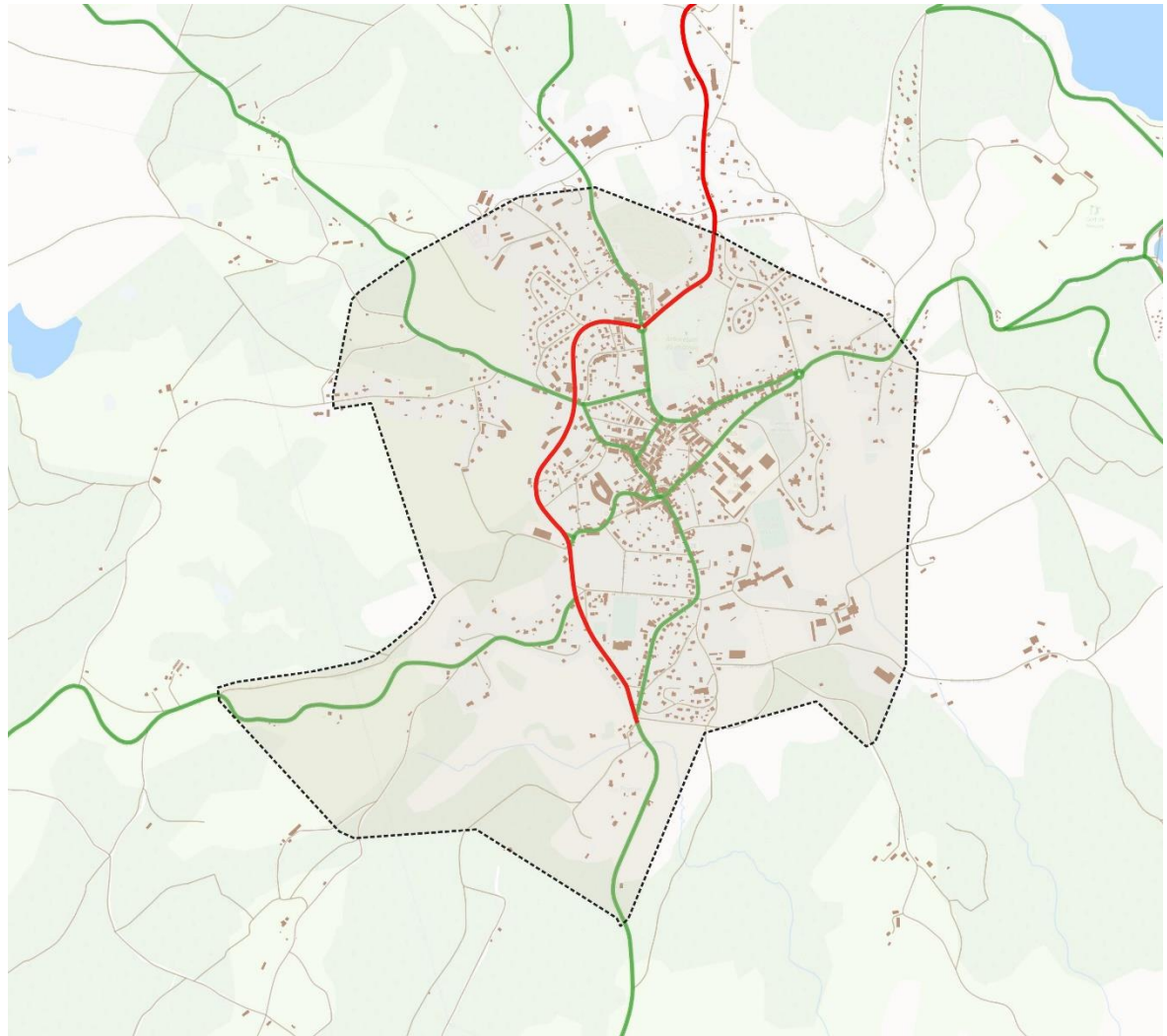
Le carré orange isolé est le lycée d'Enseignement Général et Technologique Agricole Henri Queuille.



COMMERCE ET SERVICES

La zone de couleur gris pâle délimitée par un trait noir pointillé est un isochrone à partir de l'Intermarché. Il indique, l'accessibilité en 15 minutes à pied depuis cet établissement.

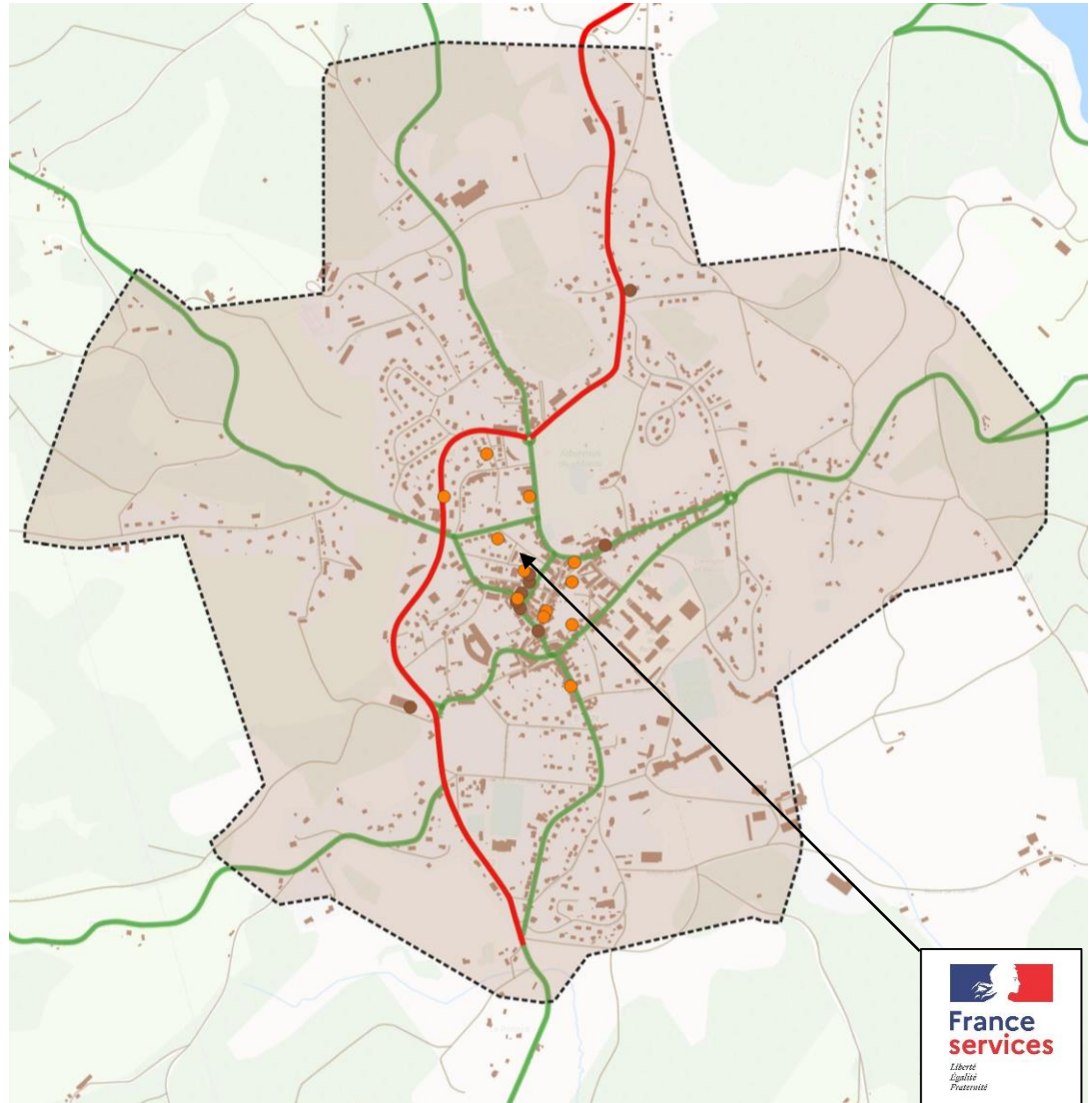
En croisant cette zone avec les données de carroyage Insee, on obtient le nombre d'habitants positionnés à l'intérieur de périmètre. Ainsi 963 personnes habitent à moins de 15 minutes de marche du supermarché.



COMMERCES ET SERVICES

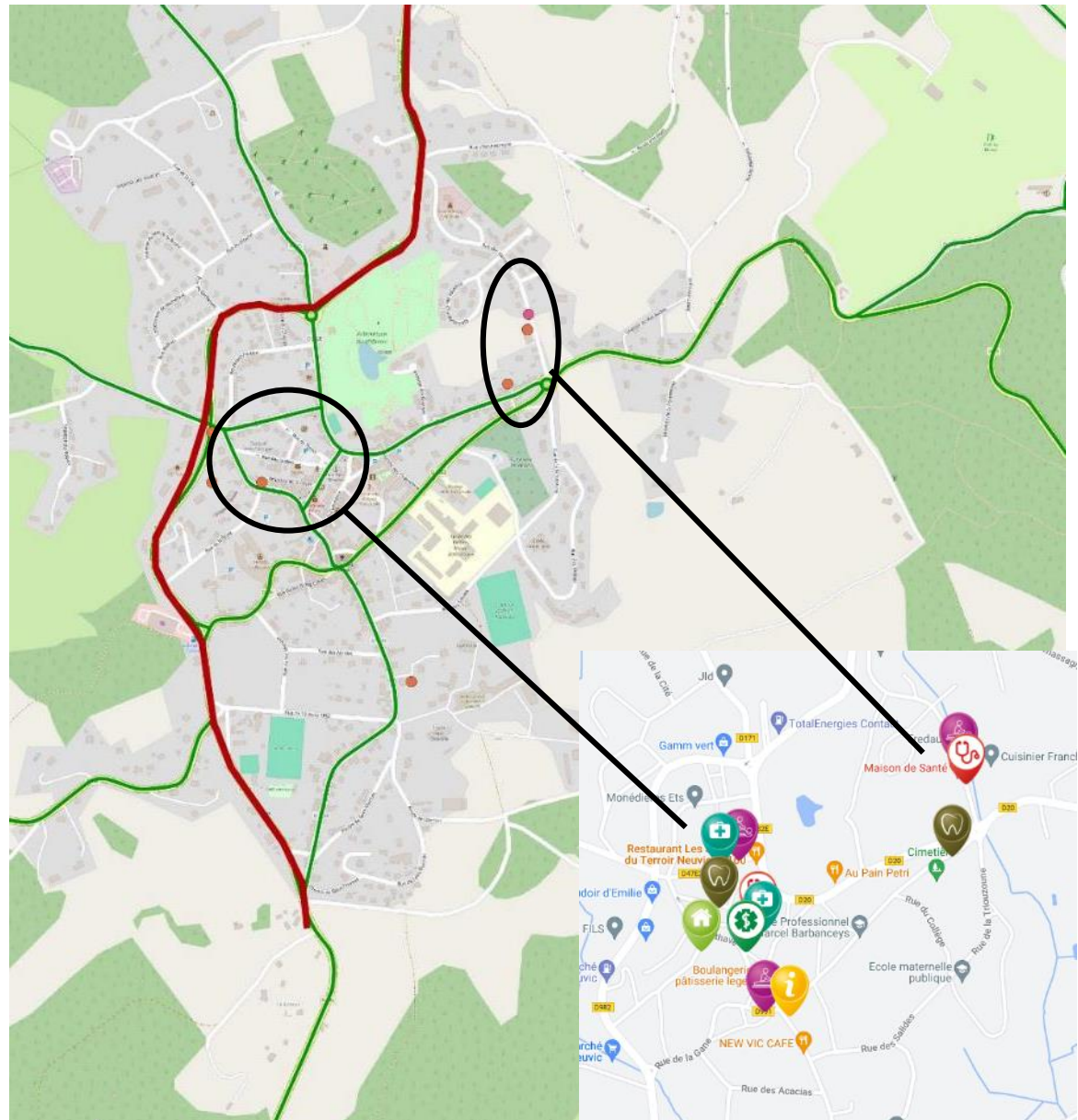
Les points oranges et marrons indiquent la présence de commerces et services. L'isochrone en orange clair indique les lieux d'habitation à moins de 15 de marche de l'Eglise.

Le centre-bourg rassemble l'essentiel des commerces et services y compris administratifs (Maison France Services). 1004 habitants de la commune y ont accès à pied en 15 minutes.



SANTÉ

L'essentiel des services de santé se situent dans le cœur historique ou à proximité. (les données Insee n'étaient pas fiables). Se rendre à pied à ses rendez-vous santé sur Neuvic est donc possible.



CULTURE SPORT LOISIR TOURISME (HORS HÉBERGEMENTS)

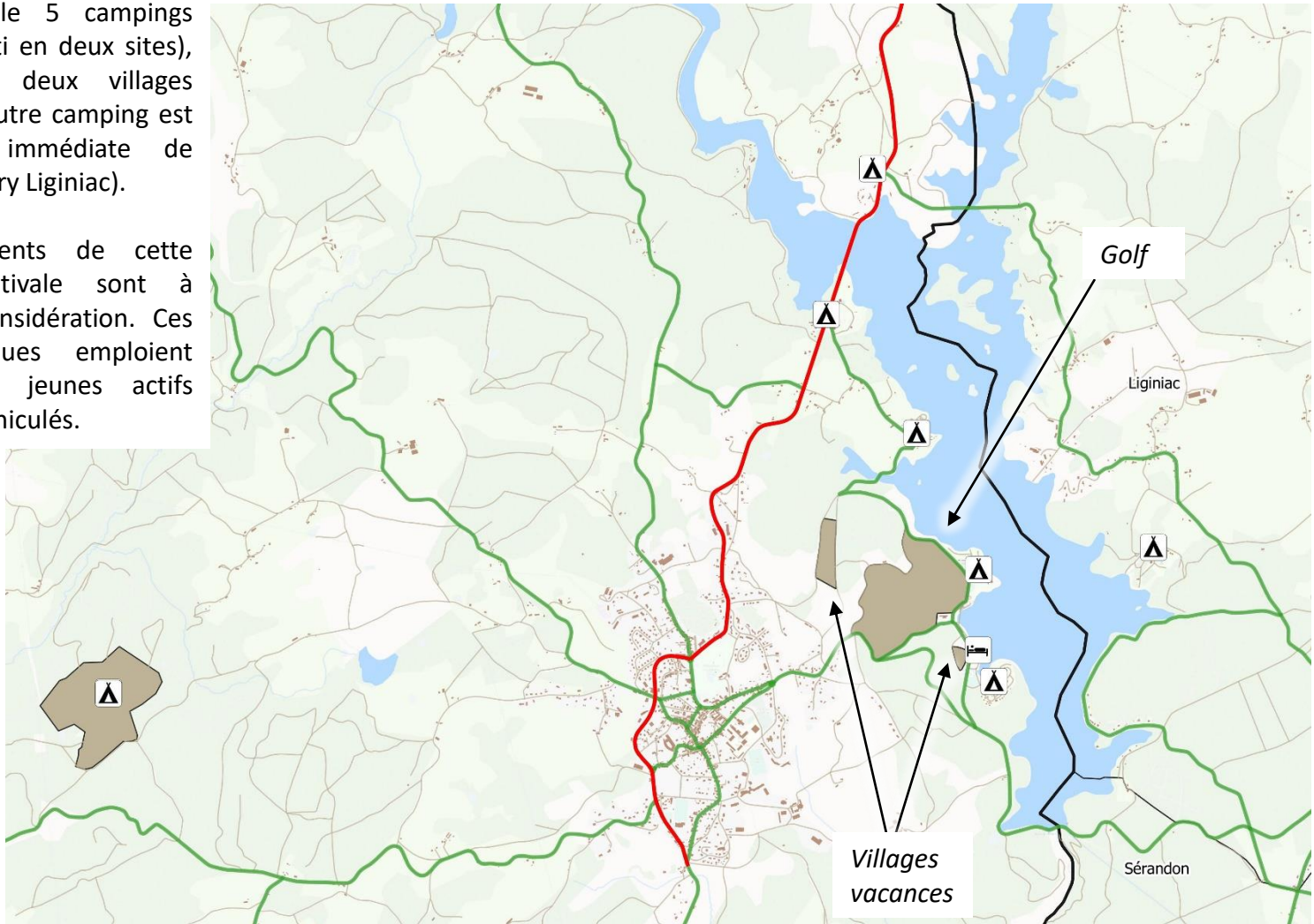
Les équipements culturels sont dans le centre bourg tandis que les espaces sportifs sont proches des lycées. Un espace de sport aquatique et de plein air se situe à la plage de Neuvic et se partage avec Liginac (Le Maury)



HÉBERGEMENTS TOURISTIQUES

Neuvic accueille 5 campings (dont un réparti en deux sites), un hôtel et deux villages vacances. Un autre camping est à proximité immédiate de Neuvic (Le Maury Liginiac).

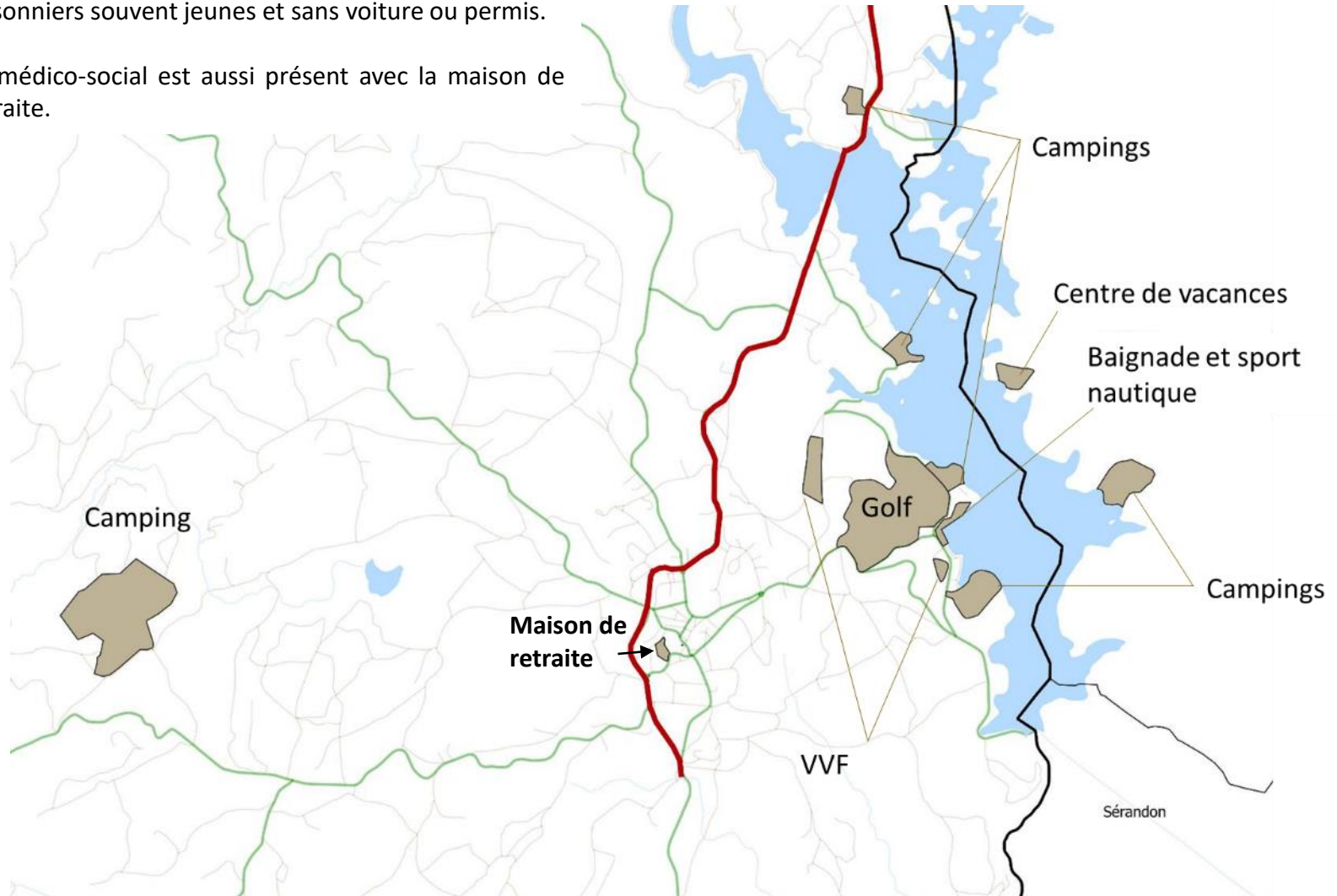
Les déplacements de cette population estivale sont à prendre en considération. Ces sites touristiques emploient également de jeunes actifs souvent non véhiculés.



EMPLOI

L'emploi sur la commune est majoritairement en lien avec le tourisme. La problématique de ce secteur en matière de mobilité est le déplacement des saisonniers souvent jeunes et sans voiture ou permis.

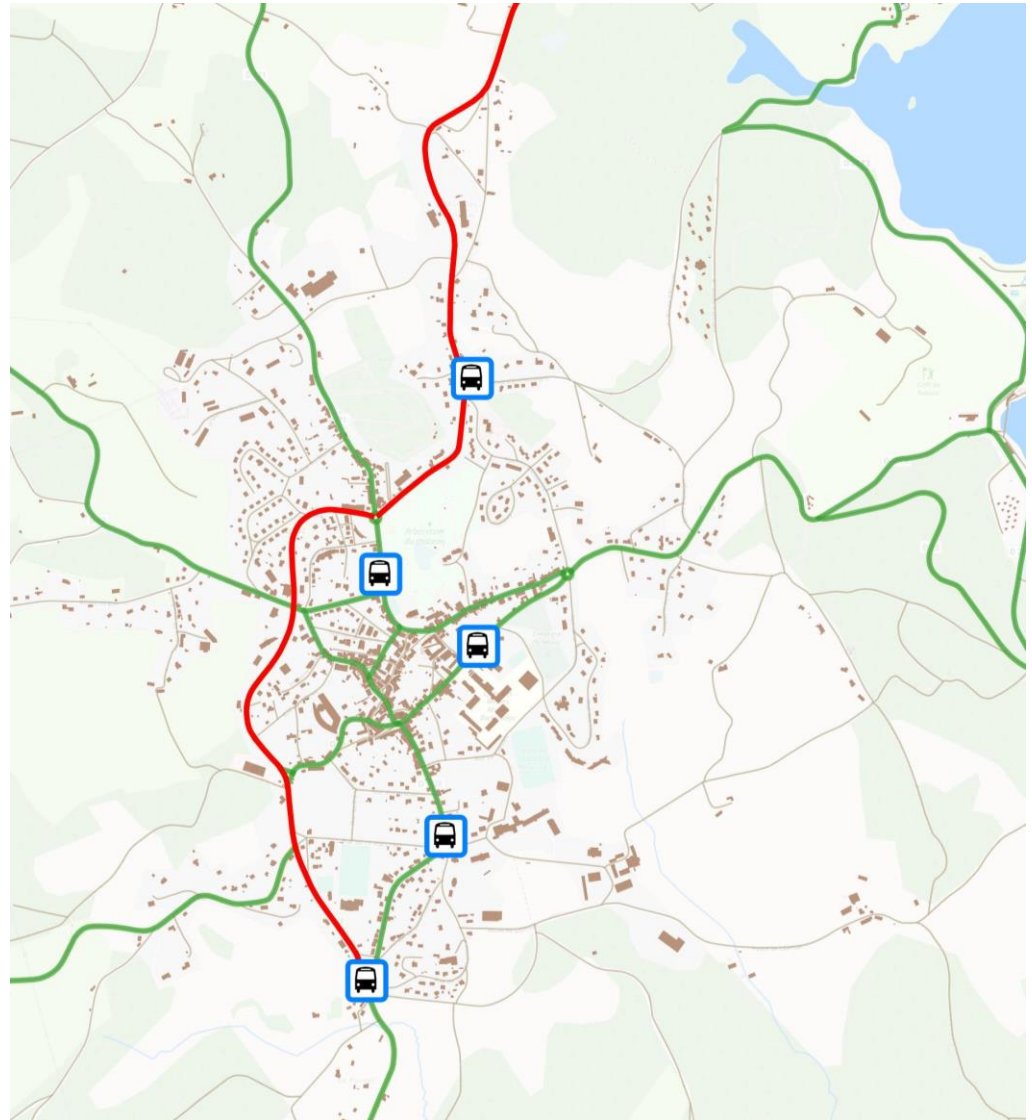
Le médico-social est aussi présent avec la maison de retraite.



INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

La commune de Neuvic dispose d'une liaison vers Ussel via la ligne de bus scolaire ouverte financée par la Région et assurée par l'autocariste Faure.

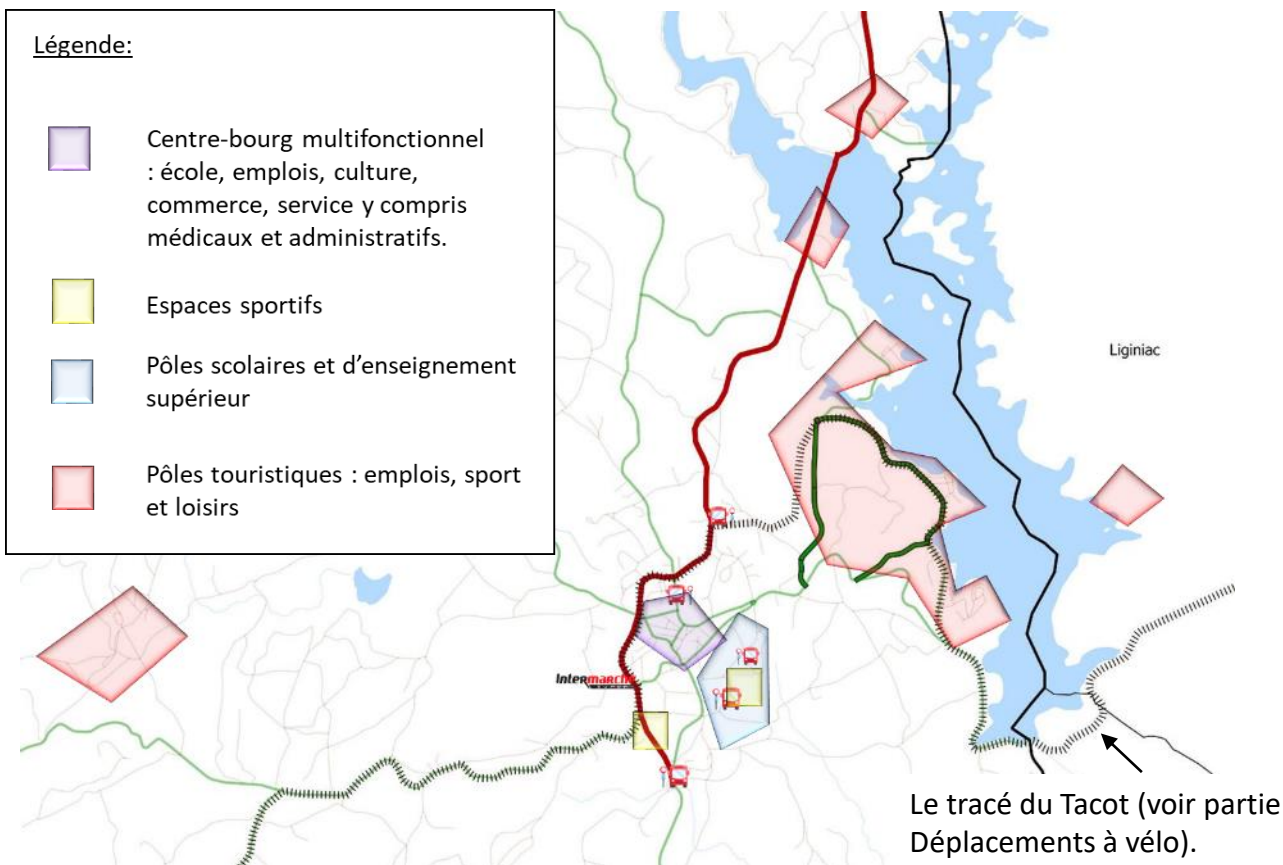
La ressourcerie Eco-Triouzoune dans le centre-bourg, propose des vélos d'occasion à moindre coût.



SYNTHÈSE

La commune de Neuvic concentre l'essentiel de ses espaces fonctionnels dans le cœur résidentiel de la commune, avec une concentration forte pour les commerces et services dans le centre ancien. Cette configuration est très favorable à la marche et au vélo car tout est accessible en 15 minutes de marche (et moins de 5 minutes en vélo).

En revanche les pôles touristiques de la communes sont plus éloignées, éparpillés autour du lac de la Triouzoune à l'exception du domaine de Mialaret à l'est. Un enjeu de liaison cyclable apparait puisqu'une liaison de moins de 15 minutes est possible notamment pour les touristes ou les travailleurs saisonniers.

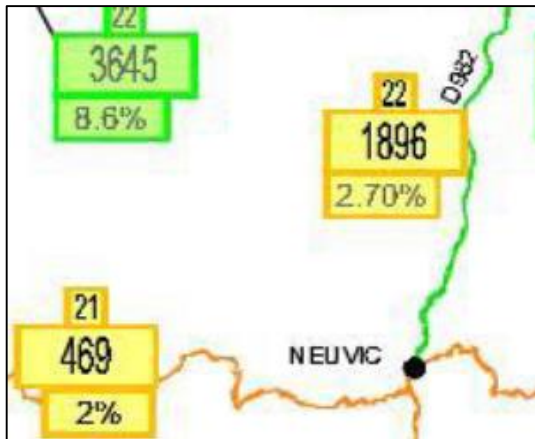


DÉPLACEMENTS A VÉLO

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 Neuvic 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.

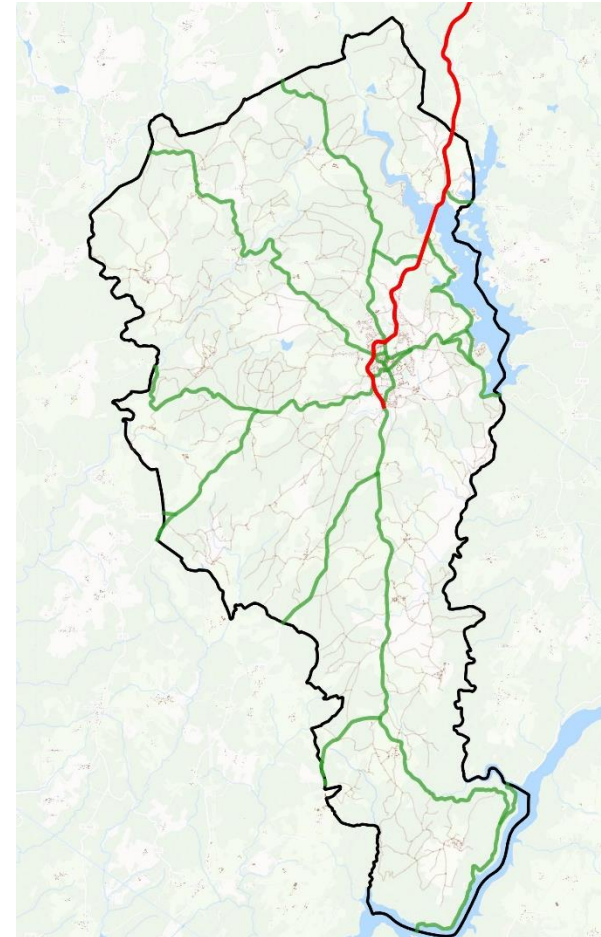
DANGEROUSITÉ DES ROUTES À VÉLO

La voirie **rouge** fait référence à la RD982 entre Ussel et Neuvic dont le trafic excède les 1000 véhicules par jour.

La voirie **verte** indique un trafic journalier inférieur à 1000 véhicules, ce 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). **Le référencement en voie à faible trafic se fait par défaut de comptage plutôt que par observation.**

Rouge = trafic >1000 VL / j

Vert = trafic VL ou PL faible, cohabitation possible



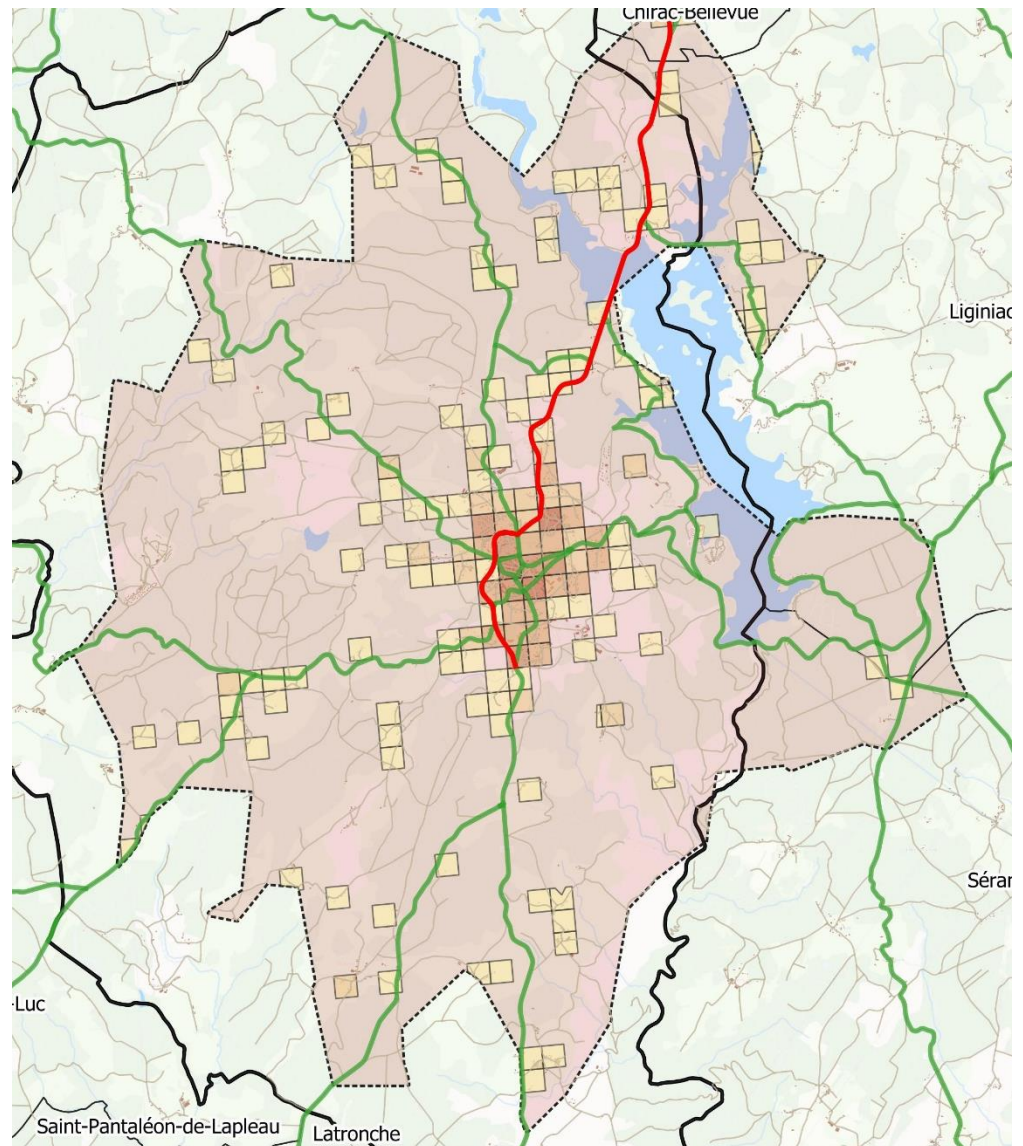
RÉPARTITION DE LA POPULATION

Sur cette carte, l'isochrone (tâche en rouge clair) montre les endroits de la commune à moins de 15 minutes de Vélo à Assistance Electrique (VAE) 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, **1297 habitants à 15 minutes de VAE du centre-bourg**. L'habitat se concentre dans le bourg de Neuvic et se diffuse en étoile autour de la commune.

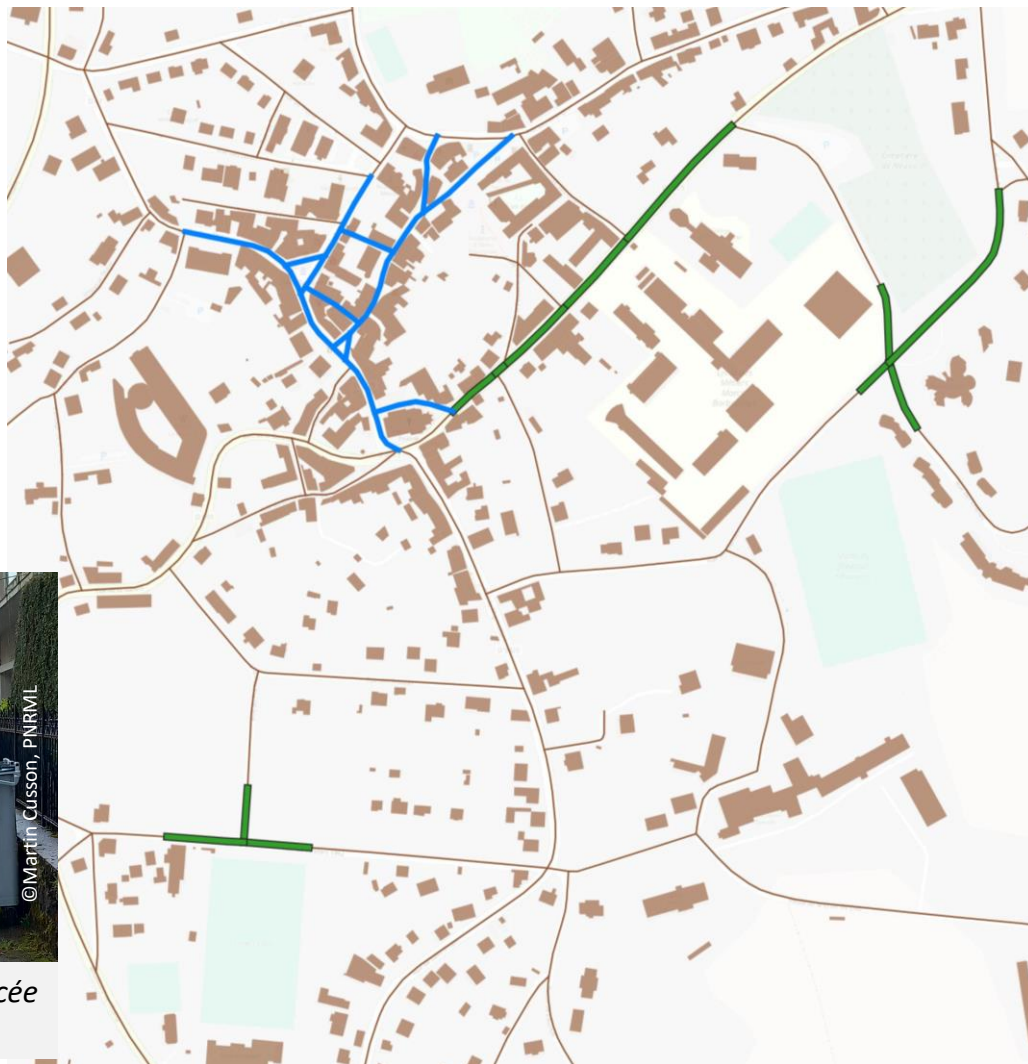
Au sein de ce périmètre, seules les quelques habitations le long de la D982 (et particulièrement au Nord du Pont de Pellachal) sont enclavées pour les déplacements à vélo.

L'enjeu pour Neuvic est plutôt de permettre les déplacements au sein du bourg en évitant la D982. Au Nord de la commune le Pont de Pellachal est une contrainte forte sans solution simple.



ZONES 30 ET ZONE DE RENCONTRE (1/2)

Sur cette carte, la zone de rencontre affiche une emprise cohérente. En revanche les zones 30 sont parcellaires et peu cohérentes dans leurs emprises. Les entrées et sorties de zone ne sont pas toujours très claires 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.

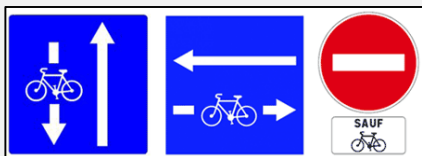


La zone 30 est signalée dans un sens et annoncée comme terminée de l'autre sur le même tronçon.

ZONES 30 ET ZONE DE RENCONTRE (2/2)

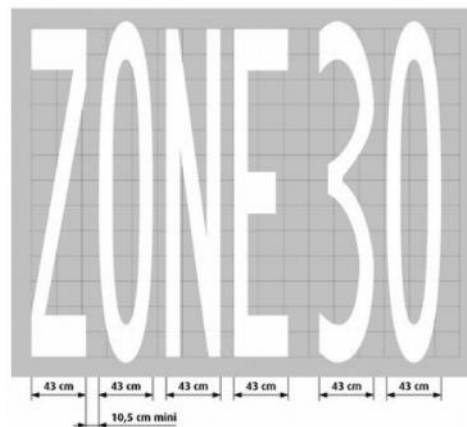
Pour info:

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.

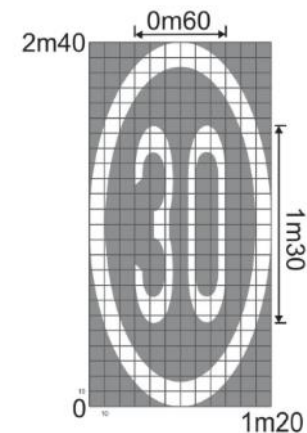


Seules signalétiques valables de l'entrée à la sortie

Entrée, en complément de la signalisation verticale



Rappel, à l'intérieur d'une zone 30

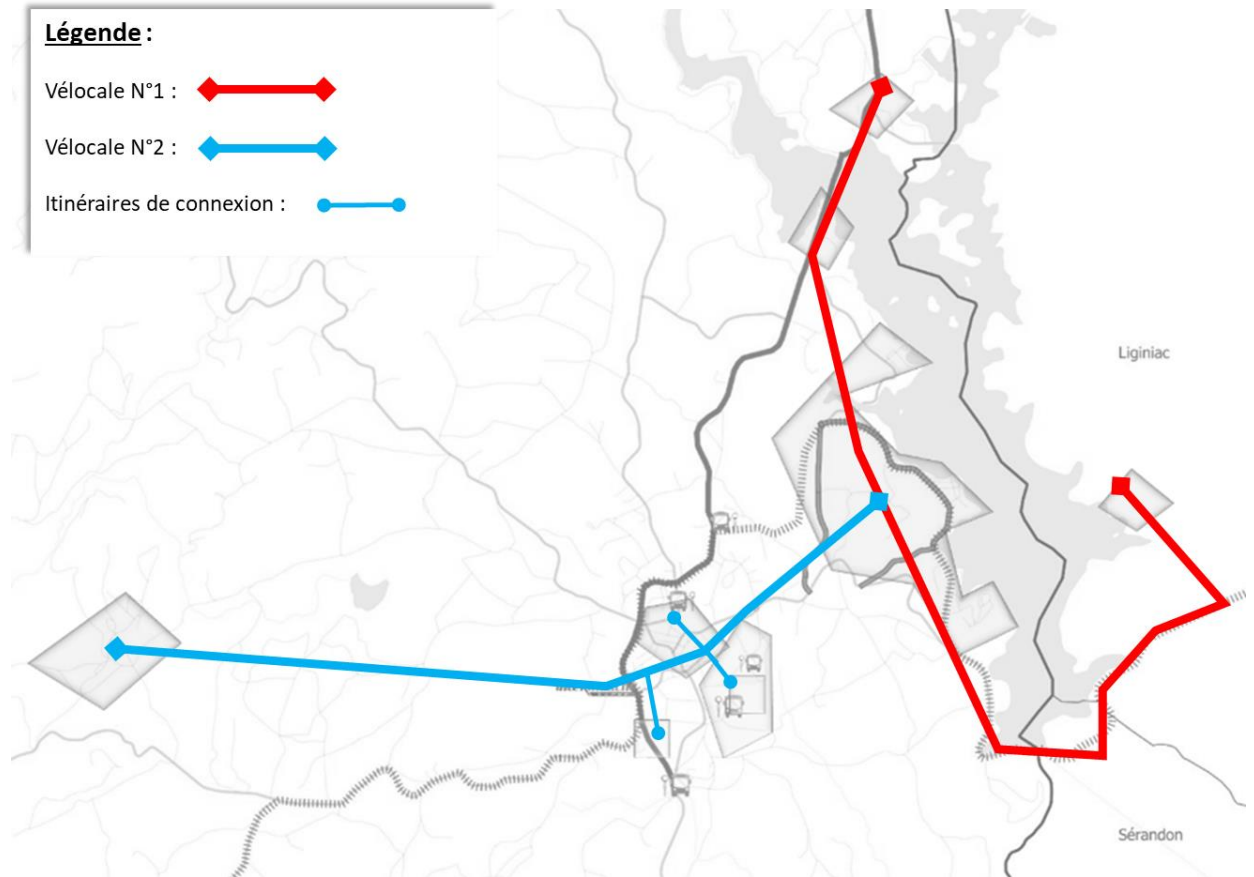


Marquage au sol qui vaut rappel. Source: Cerema

PROPOSITION DE MAILLAGE VÉLO NEUVIC

Dans l'idée qu'un maillage vélo sur Neuvic relie tous les pôles générateurs de déplacement, un Schéma en T est nécessaire. Deux axes composent ce schéma :

- Un tour du lac partiel reliant toutes les infrastructures touristiques du lac de Neuvic et pouvant se prolonger jusqu'au Maury de Liginiac.
- Un axe traversant ralliant tous les pôles générateurs du bourg.



DÉPLACEMENTS A PIED

DÉPLACEMENT À PIED – VU GLOBAL

Neuvic est l'une des rares communes du Schéma Directeur disposant de trottoirs continus, large d'au moins 1m40 et libre de tout obstacle sur une très grande majorité de sa voirie. Nous aborderons dans les pages suivantes les quelques problèmes observés sur la commune, à savoir :

- Les voiries départementales traversantes au trottoir encore non conforme de la commune;
- Les problèmes de stationnement sur trottoir;
- Le stationnement chaotique du centre-ville.



Cheminement piétons route de la plage.



Bel aménagement rue du stade.

DÉPLACEMENT À PIED – RUE SAINT-PROJET

La rue Saint-projet accueille des trottoirs bilatéraux aux largeurs variables mais globalement supérieures à 1m40 sur quasiment toute sa longueur. En revanche, le stationnement sur le trottoir et la présence de poubelles représentant des obstacles pour les piétons (notamment PMR) qui doivent descendre sur la chaussée. Parfois ce sont les poteaux électriques en béton eux-mêmes qui constituent des obstacles au cheminement piéton.



Obstacles.



Stationnement illégal sur trottoir.



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



Ce panneau indique la position de l'anomalie relevée.

DÉPLACEMENT À PIED – RUE DE L'AGRICULTURE

La rue de l'agriculture se situe dans la continuité de la rue Saint-projet. A cette intersection, le cheminement piéton ne suit pas la longueur de la rue. Elle accueille dans sa quasi-totalité une largeur limite mais réglementaire de trottoirs. Quelques stationnements illégaux sur trottoir gênent la circulation des piétons. Les trottoirs se rétrécissent à l'approche du New Vic Café et de l'Eco-triouzoune. La rue y est à double sens sans avoir la largeur nécessaire. Un passage à sens unique est légitime pour redonner de la place aux piétons.



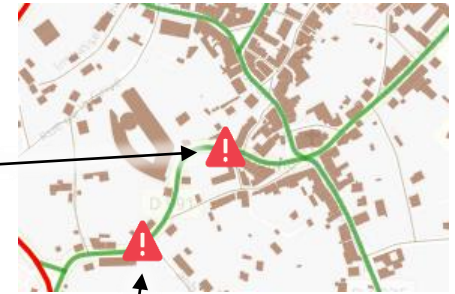
DÉPLACEMENT À PIED – RUE DE L'ARTISANAT

La rue de l'artisanat est une rue traversante, étroite par endroit et à double sens de circulation. Elle dessert le collège La Triouzoune et le lycée Marcel Barbanceys. En partant du giratoire route de la plage, on retrouve une discontinuité assez vite devant le cimetière. Le trottoir ne reprendra pas de largeurs significatives même devant le lycée et le collège. Des voitures stationnent illégalement sur le trottoir par endroit. Il faudra attendre l'Eglise pour retrouver de la largeur sur les trottoirs. Cette rue est donc à revoir sur la longueur encadrée en rouge sur la carte.



DÉPLACEMENT À PIED – RUE DE LA GASNE

La rue de la Gasne dans la continuité de la rue de l'artisanat est assez étroite à la sortie de la place de l'Eglise. Plus loin, les trottoirs sont larges et continus. Le stationnement illégal sur trottoir vient rompre cette continuité. Sur certains tronçons de la rue, le trottoir est de niveau avec la route, suggérant qu'il s'agit peut-être de stationnement ou bien d'un cheminement piéton. La situation est à clarifier.



DÉPLACEMENT À PIED – ROUTE DE BORT / AVENUE DE LA GARE

La route de Bort et l'avenue de la gare se suivent et proposent un cheminement piéton large et conforme sur presque toute leur longueur. Sur l'avenue de la gare, entre la salle polyvalente et la rue de la Poste, les trottoirs n'ont pas encore bénéficié de réfection avec un élargissement et un revêtement comme un peu plus loin en direction de la plage.

Si l'on continue route de Bort, le trottoir rétrécit par endroit du fait de l'avancée de façades.

Ce sont les deux seules discontinuités sur cet axe.



Rétrécissement du trottoir.



Rétrécissement du trottoir.

DÉPLACEMENT À PIED – CENTRE-VILLE

Le centre-bourg de Neuvic cristallise des problématiques de déplacement malgré un aménagement marqué. Dans cet espace requalifié et réaménagé en zone de rencontre, l'absence de règles claires sur le stationnement a permis aux automobilistes de se stationner où bon leur semble.

Les piétons marchent alors au milieu de la chaussée, ce qui n'est pas forcément un problème en soi. Mais, par absence de gestion du trafic, ils se retrouvent dans le flux fourni des véhicules qui transitent toujours par le centre.

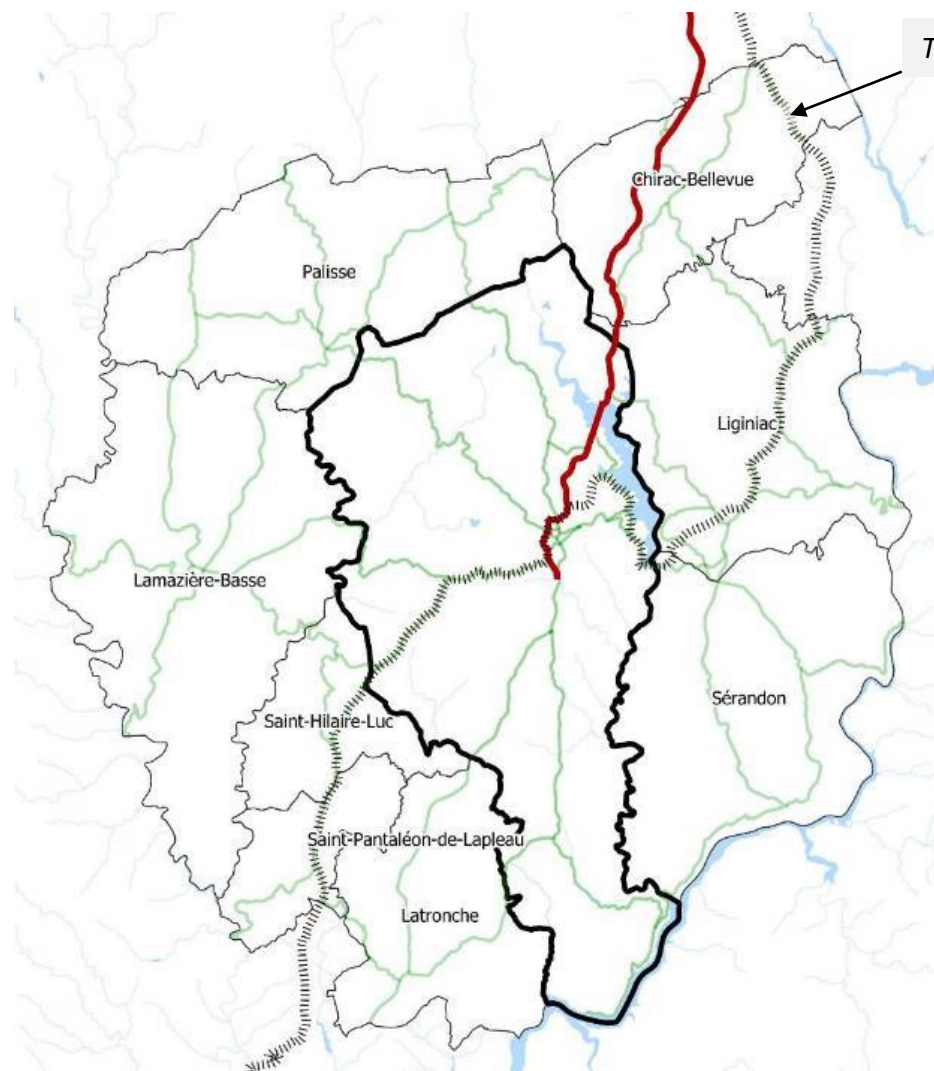
Pour rappel, une zone de rencontre est un espace quasi piéton où **le plan de circulation fait que seul l'automobiliste riverain va y circuler**. Sur cet espace le piéton doit à l'inverse pouvoir s'aventurer partout où bon lui semble sans craindre un flux automobile. L'automobiliste lui **ne peut pas se stationner hors emplacement**.



AUTOUR DE NEUVIC



DANGÉROSITÉ DES AXES À VÉLO

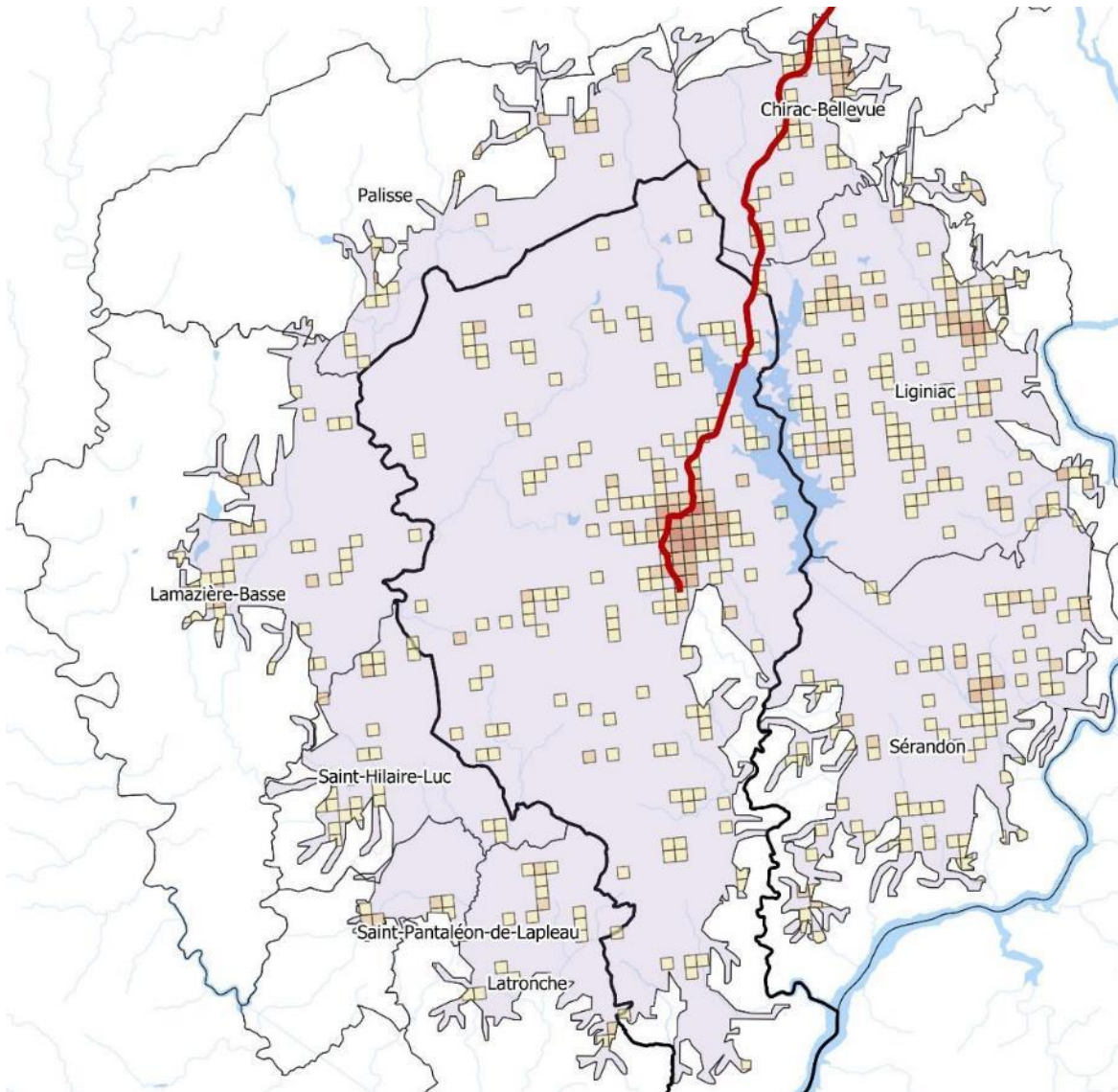


Tracé du Tacot

Le réseau viarie des communes avoisinantes fait état de conditions de circulation favorables (routes vertes) aux cyclistes, à l'image de la commune de Neuvic.

Le Tacot, ancien tramway qui reliait Ussel à Tulle en passant par Neuvic (entre autres) est une ligne de chemins de fer déclassés depuis les années 1950. Le foncier a très largement été réutilisé pour l'élargissement des routes départementales qu'il longeait. Entre La Serre (commune de Mestes) et le viaduc des rochers noirs à Soursac, les routes départementales les plus proches du tracé sont toutes des routes à faible trafic de véhicules motorisés et par conséquent favorables à la mixité du trafic. Seul le tracé passant par le contournement de Neuvic est dangereux. Toutefois, il sera plus judicieux de faire passer les cyclistes itinérants par le centre-bourg pour les faire accéder aux commerces et à un chemin direct et plus sécurisé.

RÉPARTITION DE LA POPULATION



L'isochrone en gris foncé montre les endroits de la commune à moins de 30 minutes en Vélo à Assistance Electrique (VAE) du centre-bourg. Les carreaux eux représentent la présence d'habitats et la couleur rouge foncé une densité importante.

3000 habitants se situent à 30 minutes en VAE du bourg multifonctionnel. La majorité des habitants se concentrent dans et autour du bourg de Neuvic et sur les commune à l'Est de Neuvic (Chirac-Bellevue, Ligniac et Sérandon).

Parmi ces personnes, seules celles qui habitent à Chirac-Bellevue et dans certains villages de Ligniac (Manzagol Chabrat, Ligniac-bourg, Peyroux, La Porte, Vedrenne, Le Theil) ont une connexion dangereuse avec le centre-bourg notamment du fait du passage quasi obligatoire par le Pont de Pellachal sur la D982.

EMPLOI: FLUX DE TRAVAILLEURS AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Flux domicile travail entrant dans la commune (656)

Neuvic	19148	Neuvic	344,076350314598
Ussel	19148	Neuvic	35
Sérandon	19148	Neuvic	30,2817525448979
Liginiac	19148	Neuvic	20,202424004246
Palisse	19148	Neuvic	19,8957710249052
Meymac	19148	Neuvic	19,8650187564214

L'essentiel des habitants de Neuvic travaillent sur la commune. De ce fait, les flux domicile-travail avec les communes avoisinantes sont faibles. Ils représentent seulement un trentième des flux globaux vers et au départ des communes avoisinantes (30 trajets Aller / Retour par jour maximum).

L'enjeu emplois est donc faible dans les communes avoisinantes **sauf Liginiac** et **Sérandon** et **fort dans la commune de Neuvic** même.

Flux domicile travail sortant de la commune (572)

Neuvic	19148	Neuvic	344,076350314598
Neuvic	19275	Ussel	81,1851065930465
Neuvic	19113	Liginiac	30,2901567465739
Neuvic	19073	Égletons	25,3048633607966
Neuvic	19272	Tulle	15,0508149584726

Egalement, attention aux travailleurs saisonniers du tourisme. Ces publics sont généralement dépourvus de moyens de locomotion. Le vélo est une bonne alternative pour qu'ils puissent être facilement autonomes à prix réduits (via l'Eco-Triouzoune par exemple).

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
Liginiac Manzagol Chabrat, Liginiac- bourg, Peyroux	Si passage par RD982 6-7 km sinon 10km par barrage	Passage dangereux par la D982. voie à faible trafic via le barrage.	Moyen Fréquentation non négligeable et liaison à des infrastructures touristiques mais distance importante.	Faible. (+ de 15 minutes en vélo).	Forte Liaison d'infrastructures touristiques + tracé du Tacot.
Liginiac La porte, Vedrenne, Le Theil	Si passage par RD982, 9-10km sinon > 10km	Passage dangereux par la D982. voie à faible trafic via le barrage.	Moyen Fréquentation non négligeable mais distance importante.	Faible Trop loin.	Faible
Liginiac Labissière Longvert Marèges	De 6 à 10km via le barrage.	Voie à faible trafic	Moyen fréquentation non négligeable mais distance importante.	Faible Trop loin (pour la majorité des habitants).	faible

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
Sérandon	7 à 10 km	voie à faible trafic via barrage	Moyen fréquentation non négligeable mais distance importante.	Faible Trop loin.	Moyen Liaison Arbre du Renard, belvédère Gratte Bruyère.
Neuvic Loches et plus au Sud + Latronche	5 à 10km	voie à faible trafic	Faible Peu de trafic.	Faible Trop loin.	Faible
Saint-Pantaléon-de-Lapleau	10km et +	Voie à faible trafic	Faible Trop loin et peu de trafic.	Faible Trop loin.	Forte Liaison Tacot.
Saint-Hilaire-Luc	7 km	Voie à faible trafic	Faible Peu de trafic.	Faible Trop loin .	Forte Liaison Tacot + passage par domaine de Mialaret.

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
Lamazière-Basse Palisse	9-10 km	voie à faible trafic via barrage	Faible Trop loin et Peu de trafic.	Faible Trop loin.	Assez Faible Passage par domaine de Mialaret.
Chirac Bellevue	7 à 10km	Passage dangereux par la D982. Impossible de contourner	Faible Peu de trafic.	Faible Trop loin.	Faible Liaison tacot indirect.

CONCLUSION



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

Enjeux	Lieux concernés
Pacification et cohabitation des modes de déplacements	Présence de plusieurs lieux d'enseignement (entrée à vérifier). Centre-bourg conflictuel malgré l'aménagement d'une zone de rencontre
« Faire commune » à pied et à vélo en garantissant des itinéraires sécurisés pour se rendre de part et d'autres de la commune	Revoir les traversés à pied et à vélo de la RD982 dans la commune de Neuvic. Améliorer la liaison vers le lac. Etudier le projet de Sécurisation des bords du lac pour réfléchir à une liaison vélo entre Pellachal et Aubignac. Etudier l'application des doubles sens cyclables dans les rues à sens uniques limitées à 30km/h ou moins.
Favoriser le partage de la voirie entre piéton, vélo, voiture	Centre-bourg.
Stationnement voiture	Assurer le rabattement depuis les parking vers le centre-bourg, pour libérer les rues du centre. Attention aux commerces qui souhaitent garder du stationnement. Lutte contre le stationnement sur trottoir.
Stationnement vélo	Développer du stationnement par arceaux dans les lieux générateurs de déplacement du bourg et du lac de la Triouzoune.

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

Enjeux	Lieux concernés
Tourisme	<p>Etudier la possibilité d'un tour du lac de la Triouzoune à vélo. Aujourd'hui seul le pont entre Aubignac et Pellachal empêche une traversée sécurisée.</p> <p>Garantir une liaison plus sécurisée pour aller du centre-bourg à la plage.</p> <p>Recommander le balisage des itinéraires Tacot.</p> <p>Recommander le balisage d'itinéraires vélo centre-bourg depuis les lieux d'accueil de tourisme.</p>

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.
- Les Voies partagées hors agglo.
- Le Chaussidou ou la Chaussée à Voie Centrale Banalisée
- La Piste cyclable bidirectionnelle.
- [pour info] La Piste cyclable unidirectionnelle.
- [pour info] La Bande cyclable.
- La Voie verte.
- Le Double-Sens Cyclable.
- 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

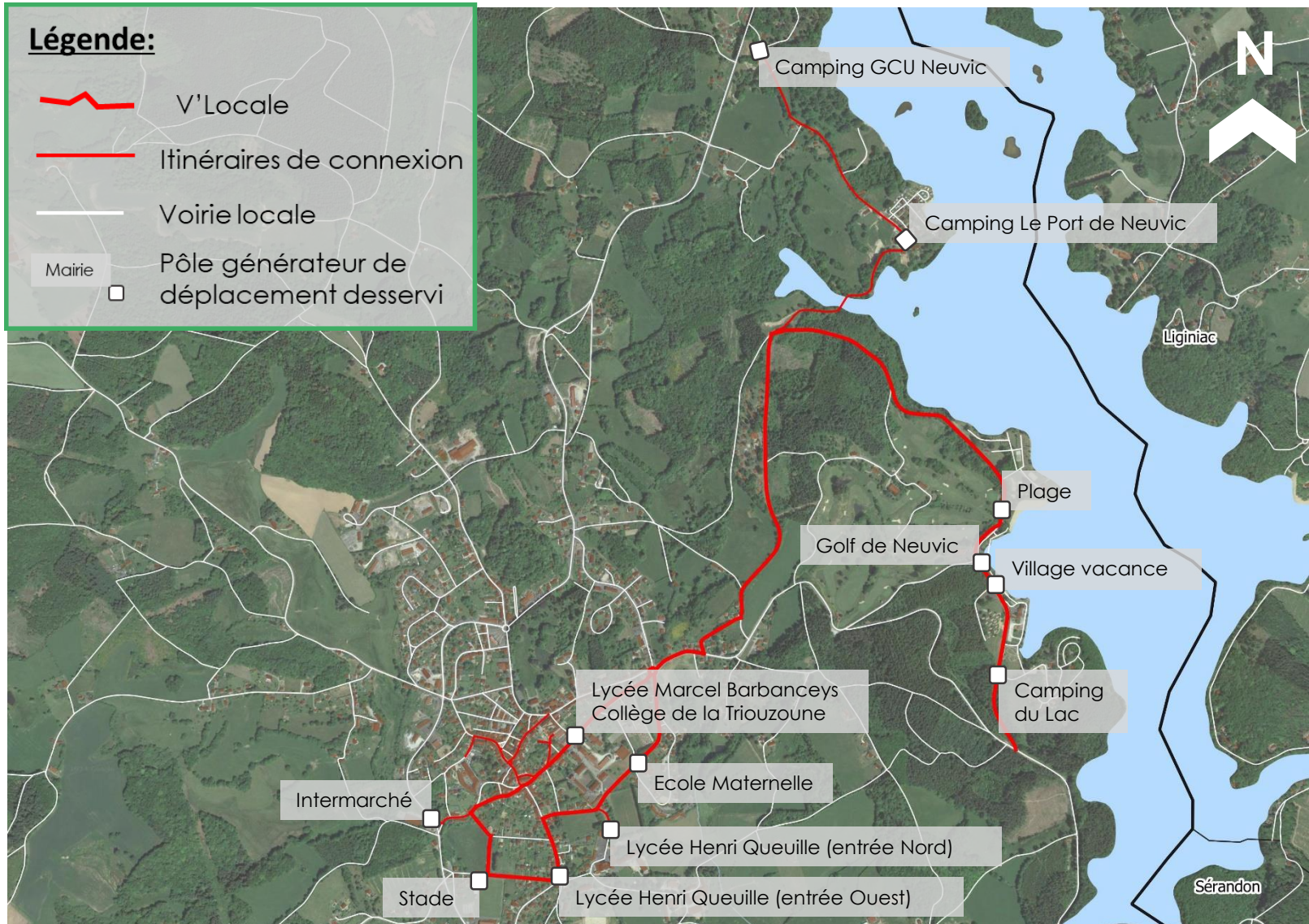
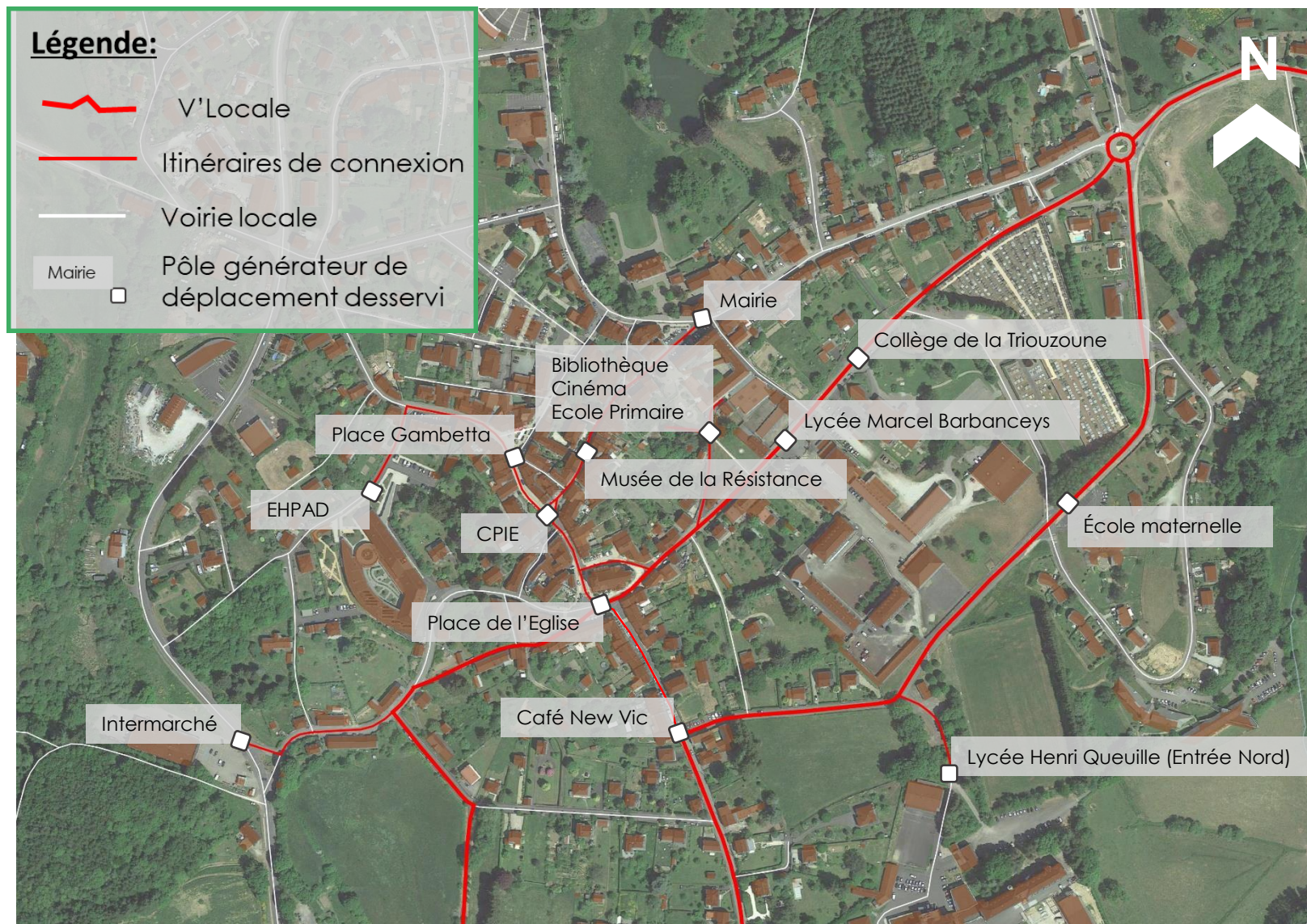


SCHÉMA À L'ÉCHELLE DE DU CENTRE



V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon D20 – Golf : Balisage et voie partagée. Supprimer le panneau Voie verte (aménagement non réglementaire en l'état). Passer en zone de rencontre entre l'hôtel du lac et le Golf. Si la commune souhaite mettre en place une voie dédiée, il est nécessaire de supprimer les places de stationnement face au lac. Ici l'aménagement adapté serait une piste cyclable bidirectionnelle de 3 mètres de large (2 mètres minimum sur des passages étroits) séparées physiquement du reste de la voirie pour éviter les intrusions et le stationnement gênant.

Acteurs : Commune de Neuvic, Département de la Corrèze.

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



Panneau de voie verte non réglementaire pour l'aménagement. Il s'agirait plutôt d'une bande cyclable unidirectionnelle ne respectant pas les normes de largeurs réglementaires à savoir 1,5m dégagé de tout obstacle.

V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Golf - plage : Balisage et voie partagée. Clarifier la situation réglementaire en face du parking du Golf. Passer en zone de rencontre entre le Golf et le camping du champ Pigeonnier. Si la commune souhaite mettre en place une voie dédiée, il est encore nécessaire de supprimer les places de stationnement face au lac ou bien de trouver une autre emprise sur la plage verte. Ici l'aménagement adapté serait une piste cyclable bidirectionnelle de 3 mètres de large (2 mètres minimum sur des passages étroits) séparée physiquement du reste de la voirie pour éviter les intrusions et le stationnement gênant.



La signalétique n'a aucun sens en l'état pour les véhicules légers. Si la commune souhaite conserver une voie verte ici sur la droite, un dispositif anti intrusion des voitures est recommandée (ex: un poteau bois bien visible en plein milieu ou un bac à fleur).

Acteurs : Commune de Neuvic, Département de la Corrèze.

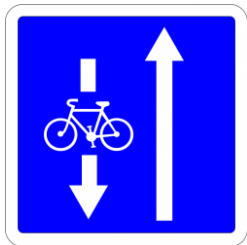
Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale.

V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Plage – Route d'Antiges : Balisage et voie partagée. Passer en double sens cyclable la route à 50 km/h et le signaler correctement avec un panneau C24a depuis la plage et un panonceau M9v2 depuis la route d'Antiges.

Acteurs : Commune de Neuvic, Département de la Corrèze.



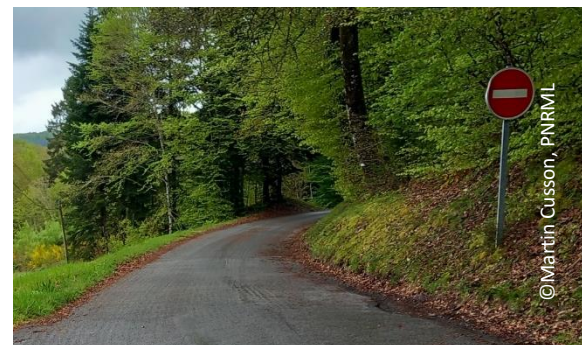
C24a



Panonceau
M9V2



Le panneau C50 est à conserver et éventuellement à compléter d'un panonceau « partageons la route ». Remplacer le C12 par le C24a.



Poser le panonceau M9V2

V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Route d'Antiges – Chemin du Renaudeix : Balisage et voie partagée. Passer la route, à 50 km/h et expérimenter une Chaussée à Voie Centrale Banalisée ou Chaussidou sur la route d'Antiges de l'intersection avec la route Henri Queuille (RD20E3) jusqu'à l'intersection avec la rue d'Enchassagne.

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

Acteur : commune de Neuvic.



Tronçon Chemin du Renaudeix – Route de la Plage : Balisage et voie partagée.

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

Acteur : commune de Neuvic.

V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Route de la plage – giratoire D20 : Balisage et voie partagée. Des panneaux C50 comme devant le camping du champ Pigeonnier avec un panneau « partageons la route » peuvent être installés à la sortie du giratoire et en amont de l'intersection avec le chemin de Renaudeix. Des dispositifs de modération de la vitesse peuvent être installés.

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

Acteurs : commune de Neuvic, Département de la Corrèze



Tronçon giratoire D20 – rue de l'Artisanat: Balisage et voie partagée. Mieux signaler et généraliser l'entrée en zone 30 rue de l'artisanat. Mise en sens unique avec double sens cyclable de la rue de l'artisanat au moins entre l'intersection avec la Montée des Charrieroux et la place de l'Eglise.

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

Acteurs : commune de Neuvic, Département de la Corrèze.

V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon rue de l'artisanat – rue des cannes: Balisage et voie partagée. Passer le carrefour de la place de l'Eglise en zone 30. Autoriser le passage des vélos rue des cannes via la mise en place d'un panneau m9v2.

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

Acteur : Commune de Neuvic.



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

Acteurs : commune de Neuvic, Département de la Corrèze.

Tronçon rue des cannes – stade : Balisage et voie partagée. Joindre les zones 30 rue du stade et place de l'Eglise via les rues de la Gane et du Pré Marque.

V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon Stade – rue du stade: Balisage et voie partagée. Passer l'ensemble la rue en zone 30.

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

Acteur : Commune de Neuvic.

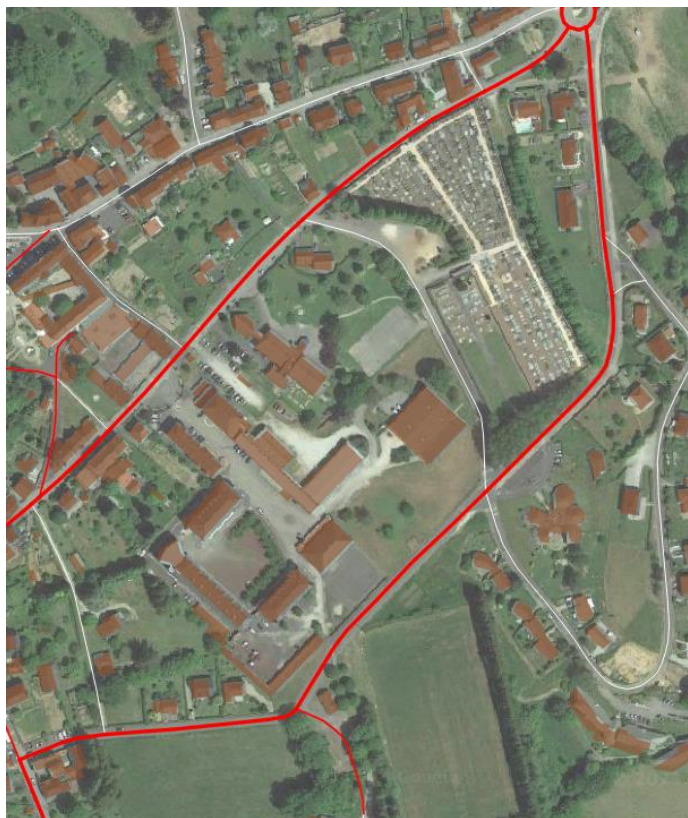


Temporalité : d'une même phase que l'ensemble de la V'Locale.

Acteurs : commune de Neuvic, Département de la Corrèze.

Tronçon rue du stade – rue de l'agriculture : Balisage et voie partagée. Mettre en place sur la chaussée des poches de stationnement en chicane.

V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



Tronçon rue de l'agriculture – Giratoire D20 : Balisage et voie partagée via la rue des Salides et la rue de la Triouzoune.

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

Acteur : Commune de Neuvic.

ITINÉRAIRES DE CONNEXION

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

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 à l'EHPAD, à la Place Gambetta et au CPIE (zone de rencontre).



Connexion Cinéma, école primaire, bibliothèque.



Connexion Lycée Henri Queuille Nord.

Acteur : Commune de Neuvic.



Connexion Intermarché.



Connexion Lycée Henri Queuille Ouest.

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:



Raccourcis centre-ville. Mettre en double-sens cyclable la ruelle du parking derrière l'église et la rue de l'agriculture entre le Newvic et l'Eglise.

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

Acteur : Commune de Neuvic.

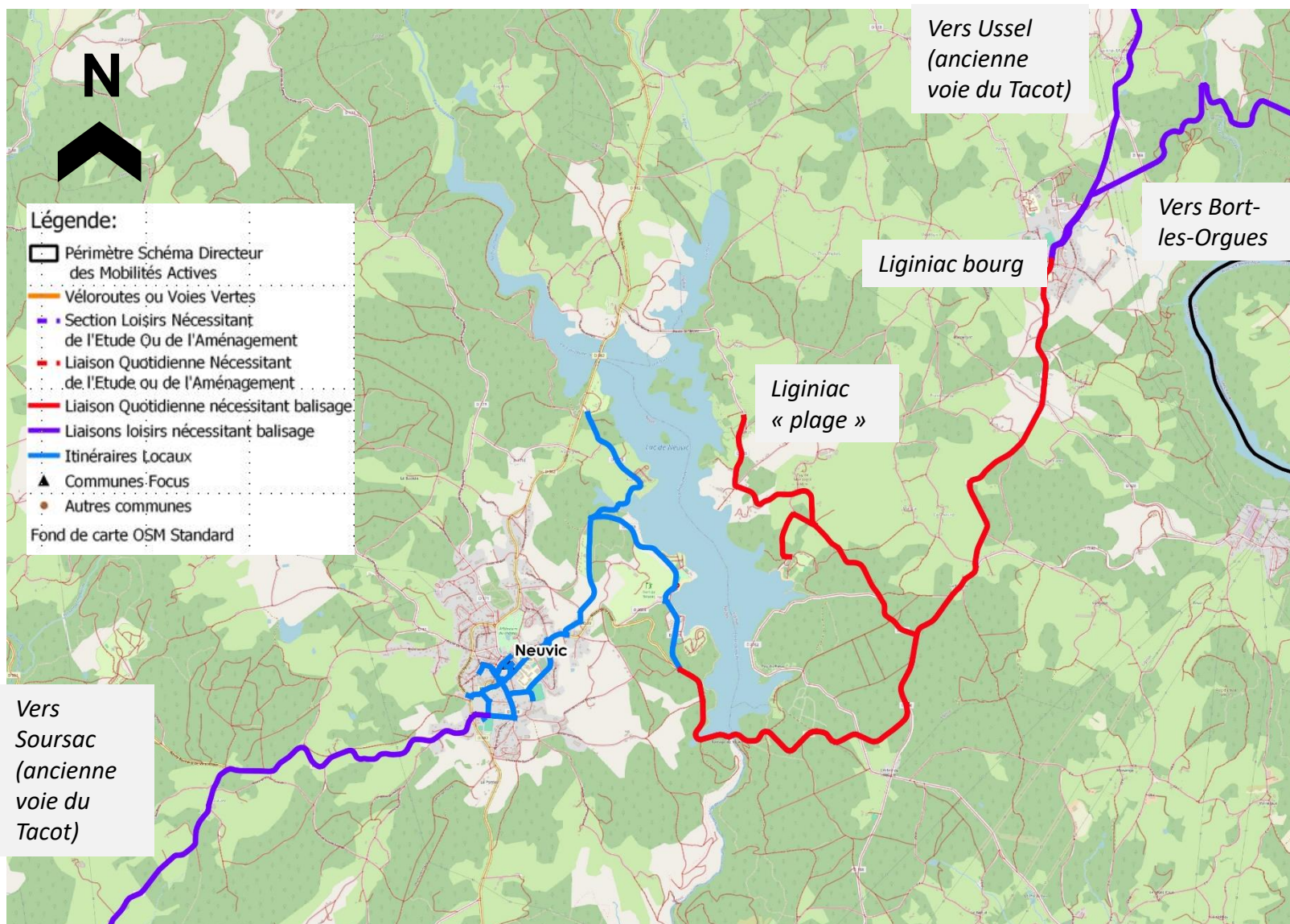


Connexion Mairie. Mettre en double-sens cyclable la rue du commerce.

STATIONNEMENT VÉLO À CRÉER



ITINÉRAIRES INTERCOMMUNAUx DEPUIS CHAMBERET – VUE GLOBALE



ZONE 30 / ZONE DE RENCONTRE

Contexte :

Neuvic dispose de zones 30 peu cohérentes dans leur emprise. Certaines rues ont été bien aménagées avec par exemple des largeurs réduites au minimum et des mises en sens unique. Avec l'extension de la zone 30, il faudra systématiser la mise en double sens cyclable des voiries en sens unique conformément à l'art R110-2 du code de la route.

Temporalité: Moyen/long terme.

Possibilité d'intervention technique : Intervention simple mais à bien concerter en amont.

Coût de l'intervention : modéré.

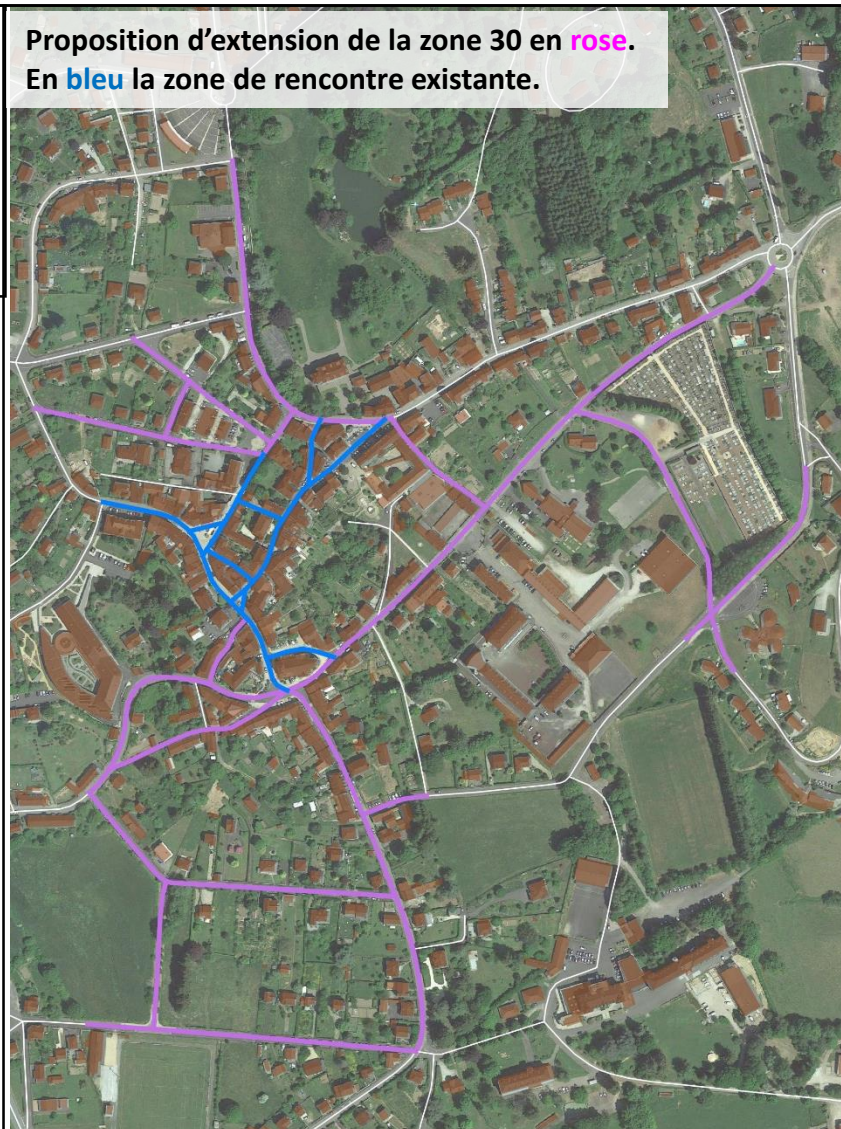
Impact attendu :

- 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 Neuvic, Département de la Corrèze.

Proposition d'extension de la zone 30 en **rose**.
En **bleu** la zone de rencontre existante.



DÉPLACEMENT À PIED / CENTRE-VILLE, ZONE DE RENCONTRE

Contexte :

La zone de rencontre est bien aménagée en terme paysager. Néanmoins, l'absence de délimitation claire de stationnement et de sanction conduit à un chaos dans lequel les piétons perdent en sécurité. Pour rappel, en zone de rencontre, seul le stationnement sur emplacement délimité est autorisé. Les flux de transit par la place Gambetta n'ayant pas été diminués, les voitures occupent l'espace central, laissant les piétons aux ras des murs, gênés par du stationnement illégal. L'aménagement doit être accompagné d'une politique de stationnement claire, d'une gestion du trafic de transit, d'un accompagnement au changement des habitudes.

Propositions de solutions :

- En médiation avec la Gendarmerie Nationale et les acteurs du centre-bourg (commerçants, résidents, employeurs), construire une politique de stationnement temporaire (zone bleue) répondant strictement aux besoins des chalands et autre automobilistes de passage. Renvoyer les usages à la journée ou plus (travailleurs, résidents) vers des parkings plus appropriés.
- Signaler avec le temps de parcours à pied vers la place Gambetta, tous les parkings de rabattement dès l'entrée de bourg. Baliser le trajet entre le parking et le centre-ville.
- Mettre en place un plan de circulation pour éviter les transit directes Nord-Sud par le centre-bourg et idéalement Est-ouest également (via la rue de la Gane) en se servant du sens unique « en tête-bêche » (voir boîte à outils du Schéma Directeur des Mobilités Actives).

Temporalité: court / moyen terme.

Possibilité d'intervention technique : Intervention simple mais à bien concerter et préparer en amont.

Coût de l'intervention : faible en investissement mais important en temps humain.

Impact attendu :

- Des déplacements à pied plus sécurisés dans toutes les voiries du centre-bourg en zone de rencontre concernées avec des rues plus vivantes et plus agréables pour tous les usagers du centre-bourg et une sécurité renforcée pour les cyclistes.

Acteurs :

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

DÉPLACEMENT À PIED / RUE SAINT-PROJET, RUE DE L'AGRICULTURE

<p>Contexte :</p> <p>Les rues Saint-projet et de l'agriculture font parties des quelques rues qui ne sont pas encore aux normes PMR dans Neuvic - qui du reste fait figure de modèle dans le territoire. Quelques obstacles (poteaux électriques) ne permettent pas aux PMR d'avoir un aménagement continu. Le stationnement illégal sur le trottoir pénalise également les piétons. Aux abords du New'Vic et de la place de l'Eglise, le trottoir disparaît quasiment tandis que la largeur de la rue et le stationnement complique la circulation à l'endroit.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingénierie / étude : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège, Département de la Corrèze, Commune de Neuvic.• Aménagement : Commune de Neuvic et Département de la Corrèze.
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• En médiation avec la Gendarmerie Nationale et les riverains, délimiter des poches de stationnement sur la chaussée en chicane et sanctionner le stationnement sur le trottoir.• Enfouir les réseaux et étudier l'élargissement d'au moins un côté de trottoir à 1,4m si la largeur de la chaussée le permet (réduction de la largeur de la chaussée à 5,5m).• Mettre en sens unique (en cours) en gardant un double sens cyclable la rue de l'agriculture entre le New'Vic et la place de l'Eglise. Profiter de la suppression d'un sens de circulation pour élargir au moins un côté de trottoir à 1,4m ou mettre de niveau le trottoir et la chaussée.	<p>Temporalité: prise en compte à la prochaine réfection.</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe.</p> <p>Coût de l'intervention : élevé.</p> <p>Impact attendu :</p> <ul style="list-style-type: none">• Un itinéraire piéton sécurisé le long des rues Saint-Projet et de l'Agriculture• Une réduction des vitesses de circulation profitable aux riverains.

DÉPLACEMENT À PIED / RUES DE L'ARTISANAT, DE LA GASNE

<p>Contexte :</p> <p>Les rues de l'artisanat et de la Gasne font parties des quelques rues qui ne sont pas encore aux normes PMR dans Neuvic. Quelques obstacles (poteaux électriques) ne permettent pas aux abords du cimetière, entre la place de l'Eglise et le lycée Marcel Barbanceys de rejoindre le lycée et le collège en toute sécurité depuis le centre-bourg. Du stationnement illégal sur trottoir condamne également le seul trottoir disponible entre la place de l'Eglise et le lycée Marcel Barbanceys. Rue de la Gasne, les trottoirs étroits sont également occupés par des voitures en stationnement illégal.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingénierie / étude : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège, Département de la Corrèze, Commune de Neuvic.• Aménagement : Commune de Neuvic et Département de la Corrèze.
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• En médiation avec la Gendarmerie Nationale et les riverains, délimiter des poches de stationnement sur la chaussée et sanctionner le stationnement sur le trottoir.• Mettre en sens unique en gardant un double sens cyclable la rue de la Gasne et la rue de l'artisanat entre la montée des Charrieroux et la place de l'Eglise. Profiter de la largeur de chaussée pour élargir au moins un côté de trottoir à 1,4m voire 1,8m. Si de l'espace est encore disponible, créer des poches de stationnement.• Élargir un côté de trottoir à 1,4m au bord du cimetière. Garder le double sens de circulation mais en sens alterné.	<p>Temporalité: à étudier d'ici la prochaine réfection.</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe.</p> <p>Coût de l'intervention : élevé.</p> <p>Impact attendu :</p> <ul style="list-style-type: none">• Un itinéraire piéton sécurisé le long des rues de l'artisanat et de la Gasne.• Une réduction des vitesses de circulation profitable aux riverains et à la sécurité des piétons et cyclistes.

DÉPLACEMENT À PIED / AVENUE DE LA GARE, ROUTE DE BORT

<p>Contexte : L'avenue de la gare dispose de trottoirs étroits aux abords de du centre-bourg. Dans la continuité, route de Bort, le mur de plusieurs maison viennent interrompre la continuité piétonne.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingénierie / étude : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège, Département de la Corrèze, Commune de Neuvic.• Aménagement : Commune de Neuvic et Département de la Corrèze.
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• Étudier l'élargissement d'au moins un côté de trottoirs à 1,4m avenue de la gare à proximité du centre-ville.• Élargir le côté de trottoir à 1,4m au bord de 31 et entre le 17 et le 19 route de Bort. Garder le double sens de circulation mais en sens alterné (effet de chicane).	<p>Temporalité: à étudier d'ici la prochaine réfection.</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe.</p> <p>Coût de l'intervention : modéré.</p> <p>Impact attendu :</p> <ul style="list-style-type: none">• Un itinéraire piéton sécurisé le long de l'avenue de la gare et de la route de Bort.• Une réduction des vitesses de circulation profitable aux riverains et à la sécurité des piétons et cyclistes.