

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

## Schéma Directeur des Mobilités Actives

Focus Treignac

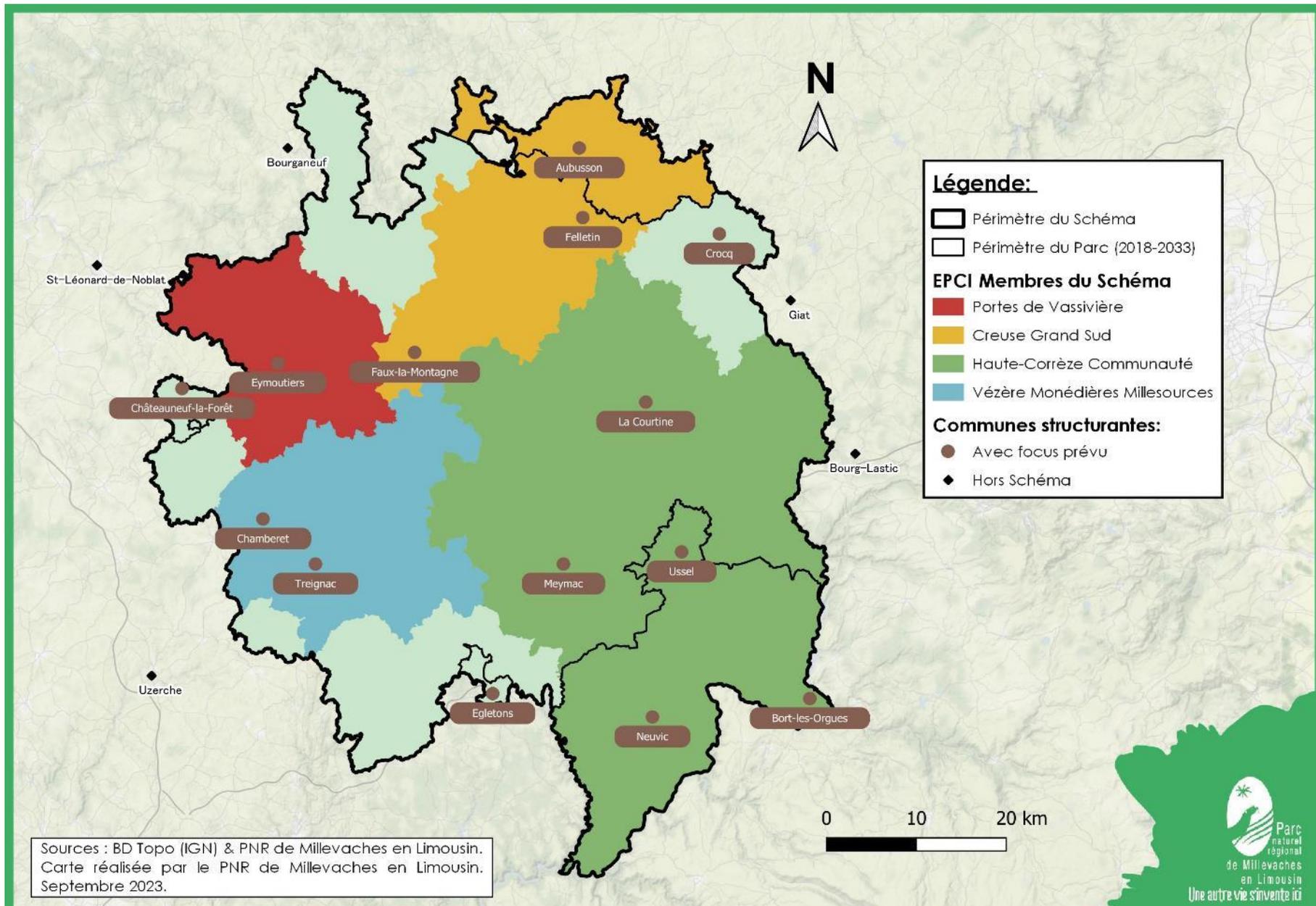


Une autre vie s'invente ici

# LE SCHÉMA ET SES ENJEUX



# PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



# PROPOS INTRODUCTIF SUR LA MÉTHODE

## La ville du 1/4 d'heure



La ville du Quart d'heure est un concept d'urbanisme. Il guide les grandes métropoles françaises dans leur démarche pour favoriser une vie de quartier. L'idée est que l'on retrouve l'essentiel à 15 minutes à pied ou à vélo de chez soi : services, loisirs, commerces, culture, école, etc...

Le diagnostic du Schéma Directeur des Mobilités Actives relève que cette proximité est aussi réelle dans notre territoire. Ça ne concerne ni tout le monde, ni tous nos besoins mais il existe bien une vie locale, potentiellement favorable à la marche et au vélo.

C'est ce concept de quart d'heure de déplacement à pied ou à vélo qui servira de référence pour déterminer l'acceptabilité du temps de trajet à pied et à vélo. Seule exception, les trajets domicile-travail où la tolérance des français est plutôt d'une demi-heure par trajet aller depuis les années 1960 (Cf thèse d'Aurélien Bigo sur la décarbonation de la mobilité en France).

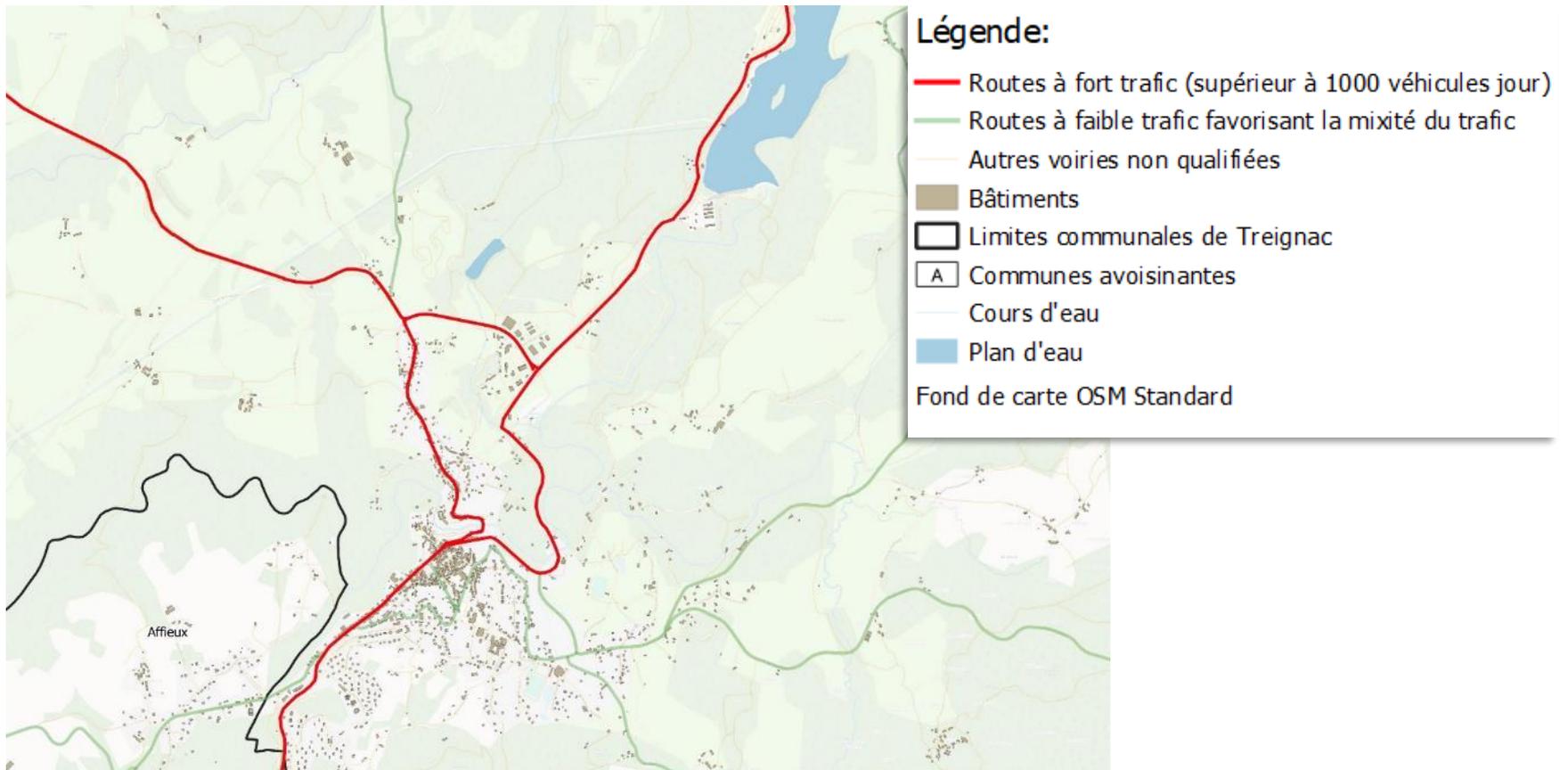
# TREIGNAC



# 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 grandeurs. Il ne faut pas hésiter à faire des retours concernant des données manquantes ou erronées.



# PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

# LES LIEUX D'ENSEIGNEMENT

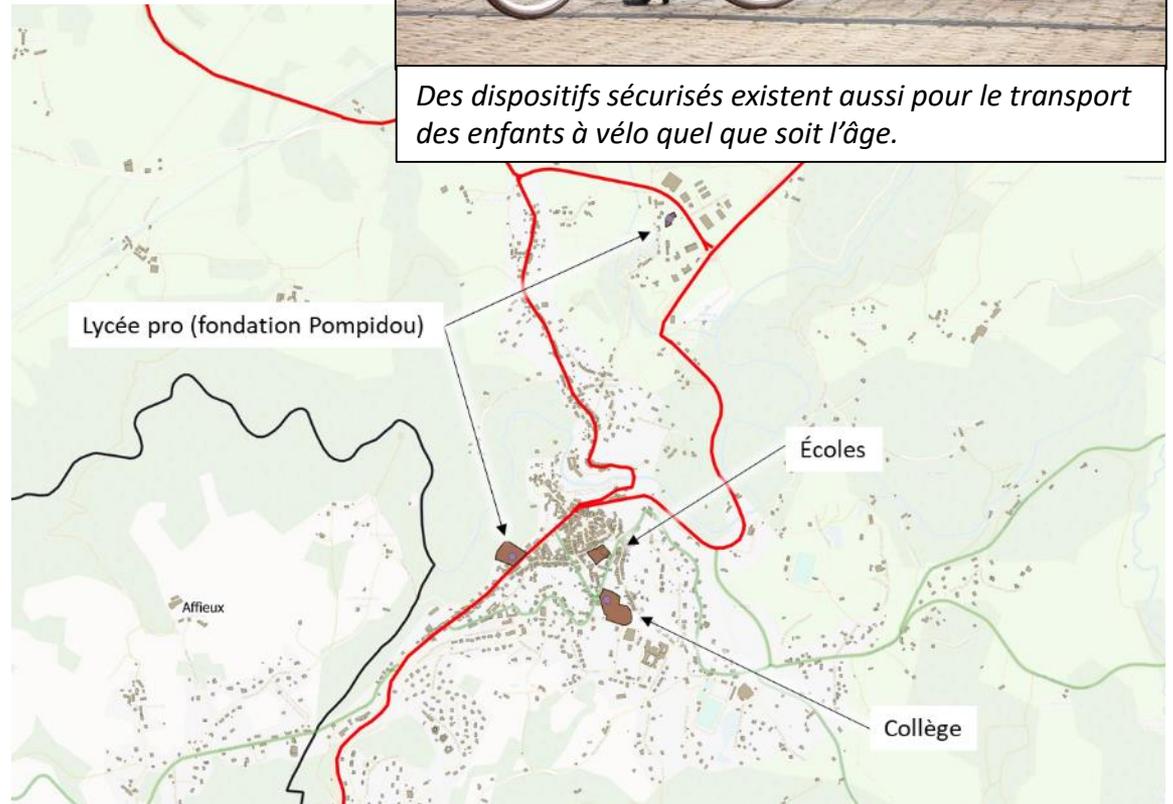
Treignac dispose d'une école primaire (groupe scolaire Camille Fleury), d'un collège (collège Lakanal) et d'un lycée professionnel.

Ce dernier établissement est réparti en deux sites avec un espace pour les cours et un espace pour l'apprentissage technique (le site de l'école hôtelière sur la zone d'activité du Portail). Les élèves transitent entre les deux sites avec 4 minibus.

A l'école primaire, la place du collège devant l'établissement doit être réaménagé. Ce projet inclut une meilleure prise en compte des piétons dans cet espace.



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

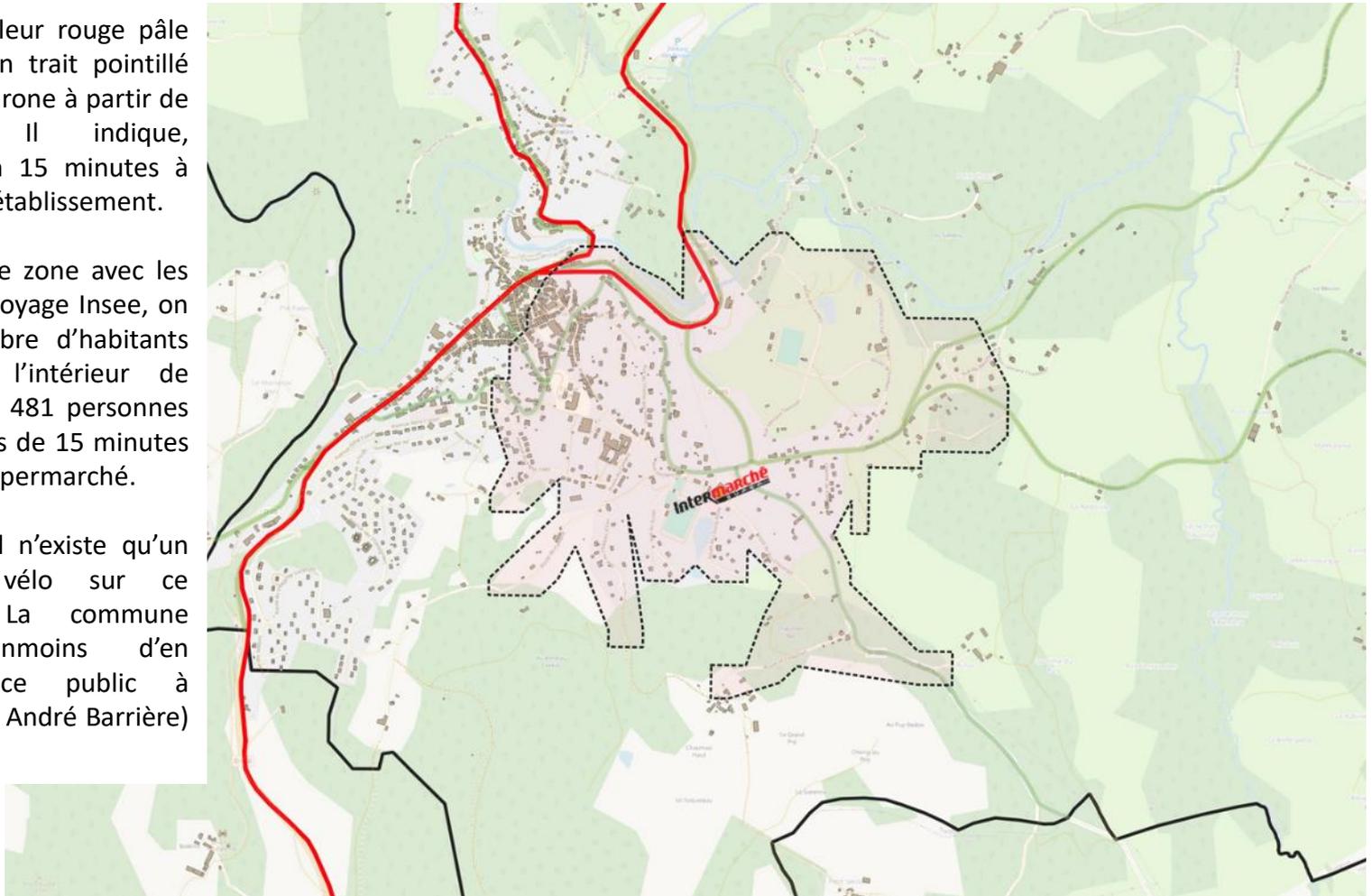


# SUPERMARCHÉ

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

En croisant cette zone avec les données de carroyage Insee, on obtient le nombre d'habitants positionnés à l'intérieur de périmètre. Ainsi 481 personnes habitent à moins de 15 minutes de marche du supermarché.

Pour l'instant, il n'existe qu'un seul arceau vélo sur ce supermarché. La commune envisage néanmoins d'en équiper l'espace public à proximité (stade André Barrière) par défaut.

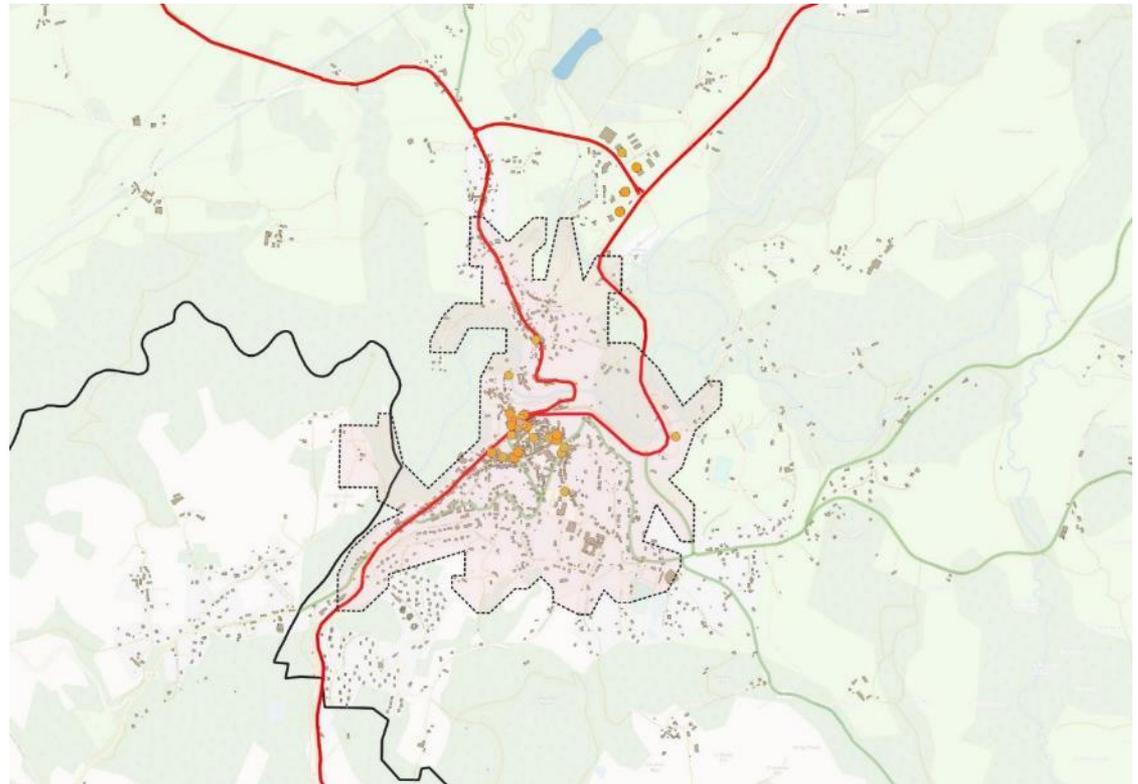


# COMMERCES ET SERVICES EN TOUT GENRE

Les points oranges et marrons indiquent la présence de commerces et services. L'isochrone en rouge clair indique les lieux d'habitation à moins de 15 minutes de marche de la Place de la République.

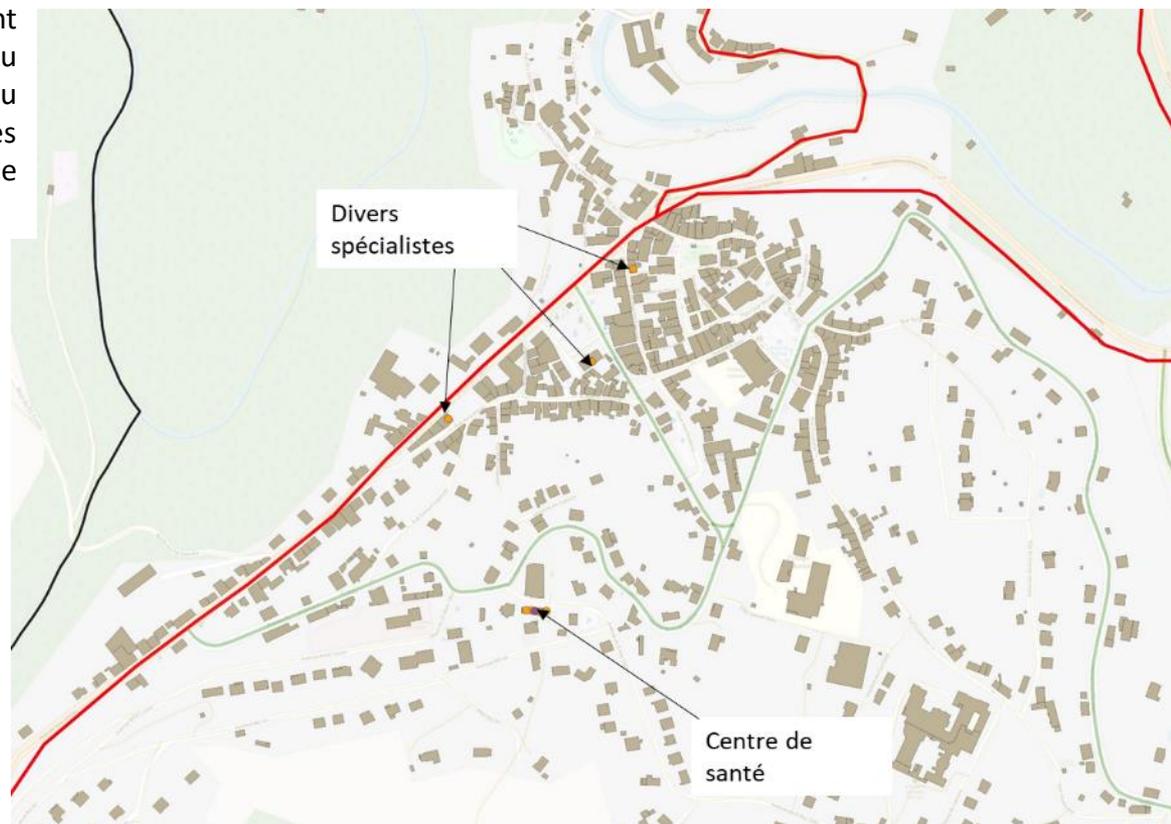
725 habitants de la commune y ont donc accès à pied en 15 minutes mais ne peuvent pas forcément réaliser tous leurs achats en centre-bourg.

À noter une autre polarité à l'écart dans la ZA du portail, non accessible à pied. Elle rassemble quelques services et un commerce jardin-bricolage.



# SERVICES DE SANTÉ

Les services de santé à Treignac sont essentiellement regroupés autour du centre de santé en bordure du centre-bourg. Quelques spécialistes sont installés dans le centre-bourg de Treignac.



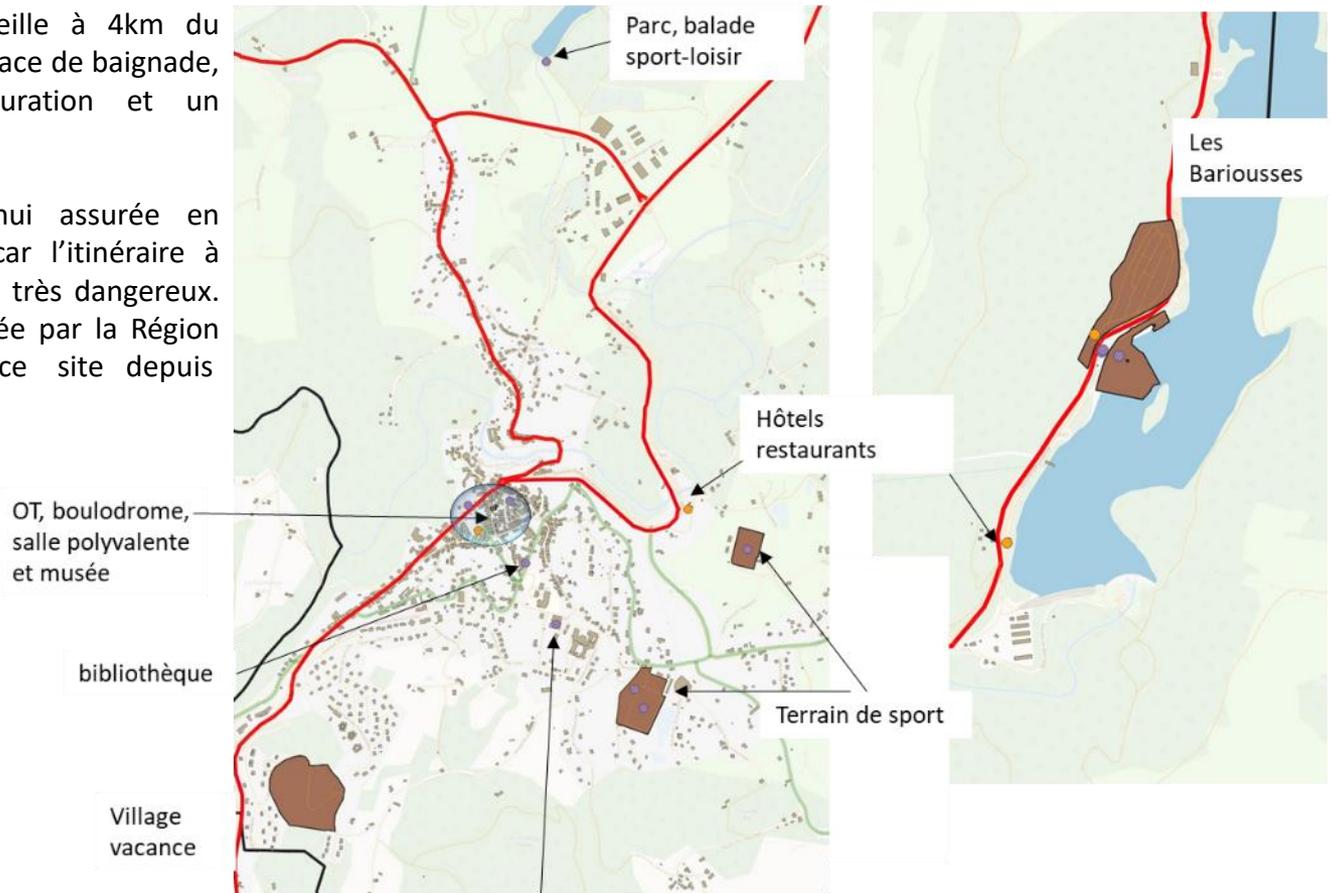
# CULTURE SPORT LOISIR TOURISME (ET DONC EMPLOI)

Les sites de culture loisir se regroupent dans le centre de Treignac ou à proximité immédiate. Plus éloigné, on retrouve les espaces de sport et de balade et quelques points d'intérêt touristique.

Le lac des Bariousses accueille à 4km du centre-ville de Treignac un espace de baignade, de sport-nature, de restauration et un camping.

Sa connexion est aujourd'hui assurée en voiture faute d'alternatives car l'itinéraire à pied et à vélo est aujourd'hui très dangereux. Une navette saisonnière portée par la Région Nouvelle-Aquitaine dessert ce site depuis Soudaine-Lavinadière, Treignac et Chamberet. Cependant, elle est sous fréquentée car peu connue des locaux comme des visiteurs.

De fait, cette situation engendre une saturation du petit parking sur place l'été. Quelques cyclistes s'y aventurent tout de même et trouvent également des stationnements vélo saturés.



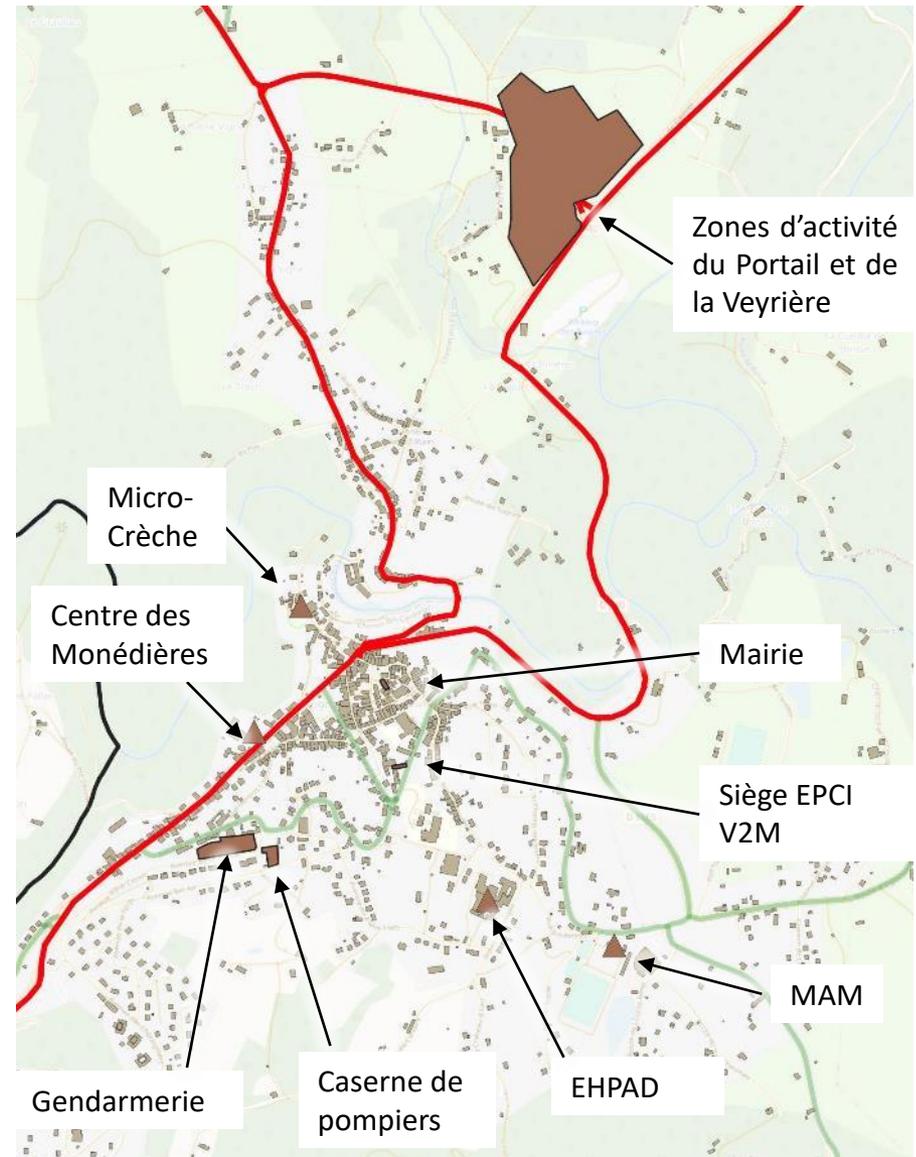
# EMPLOI

Sur cette carte, on retrouve l'essentiel de l'emploi médico-social et de Zones d'Activité (ZA) – en complément des emplois vu précédemment.

Les emplois du médico social restent au sein du bourg de Treignac tandis que les ZA sont plus éloignées du bourg

Les ZA sont à 2km du centre-bourg et plus difficiles d'accès à vélo et à pied. Son accès se fait soit par deux axes routiers dangereux (D940 et D16E3), soit par un chemin empierré (le Treich) qui convient seulement pour les piétons.

La micro-crèche de Treignac elle se situe sur un cul-de-sac. Cet espace est exigu et difficile d'accès en voiture. Cela génère une certaine conflictualité aux heures d'allers et venus des parents.

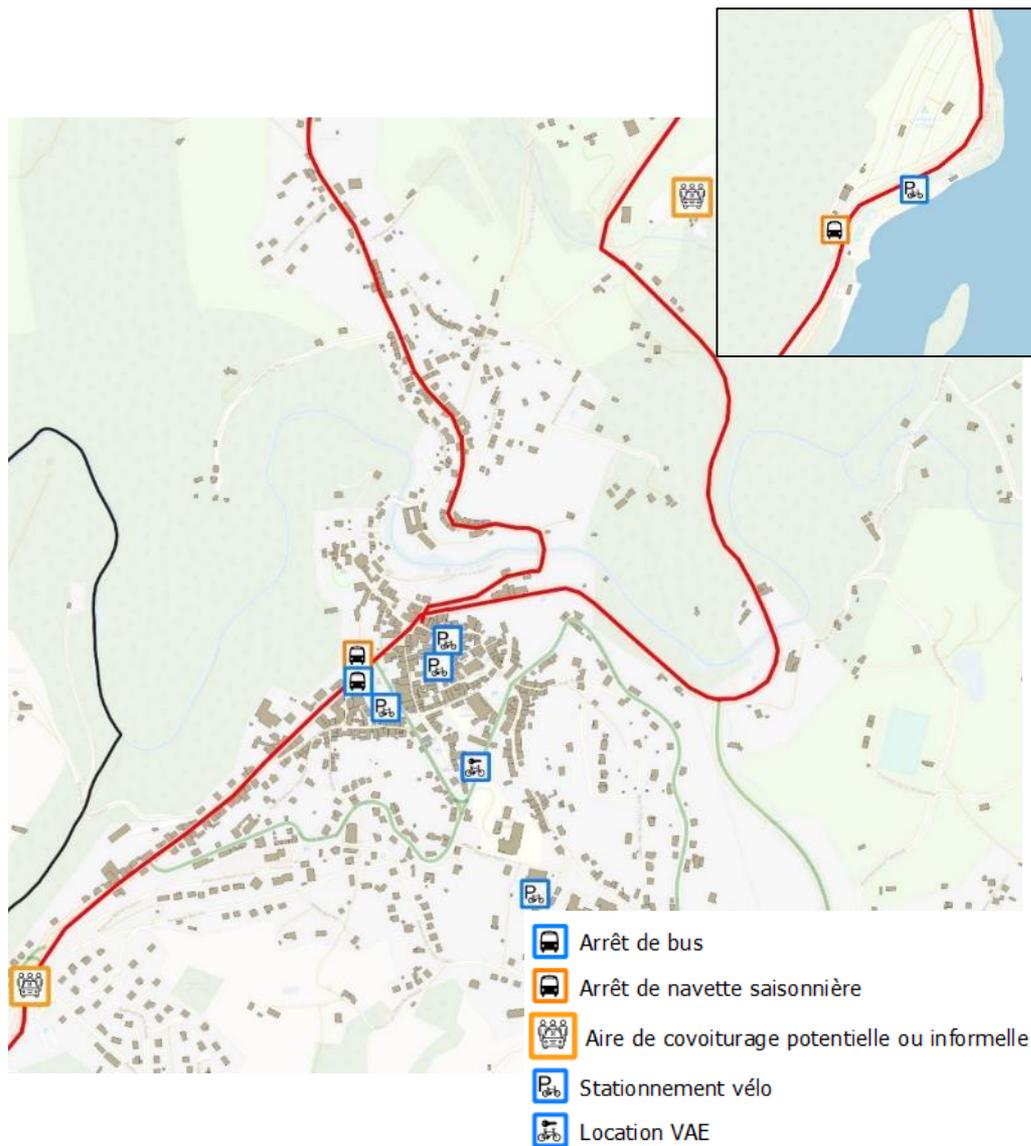


# INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

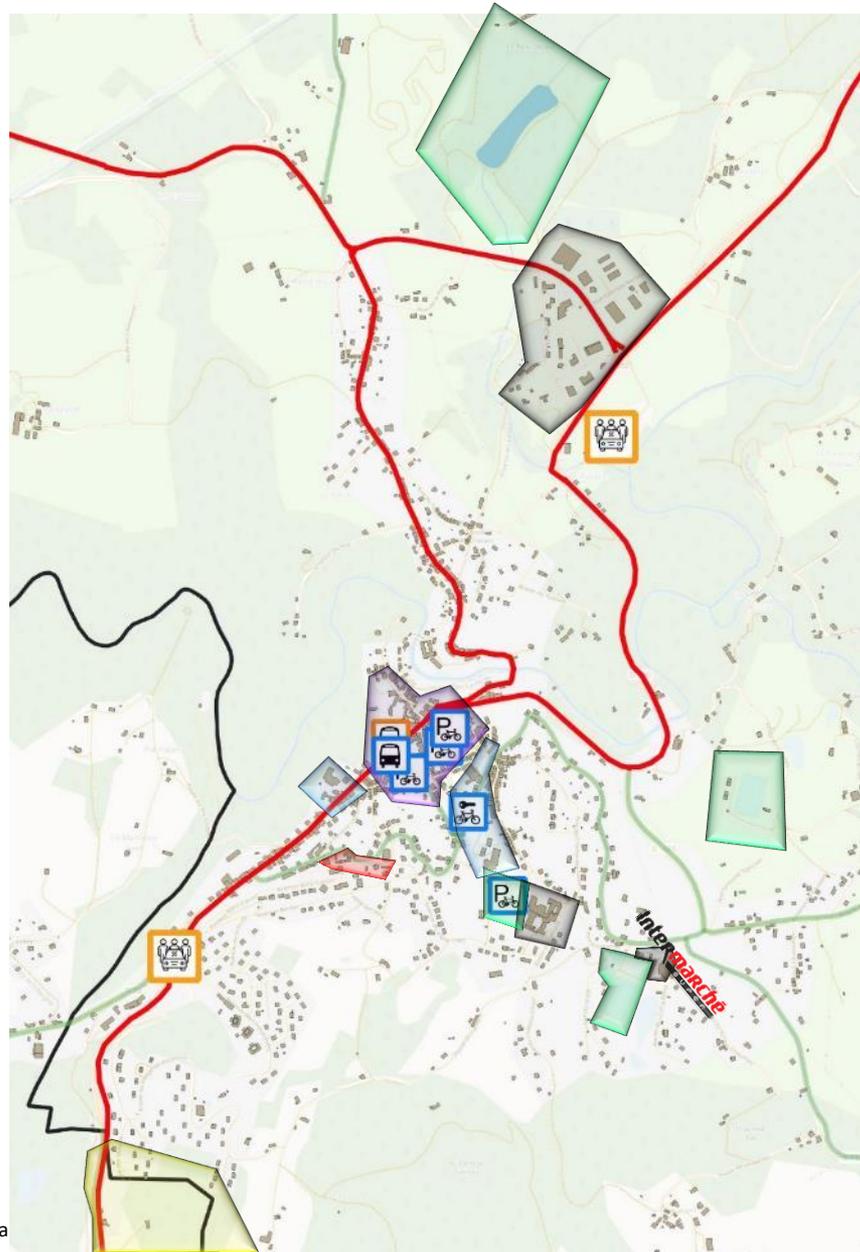
La commune dispose d'une liaison par la ligne 272 de la Région NA vers Chamberet et Limoges d'un côté et vers Seilhac et Tulle de l'autre. L'arrêt est place de la République. En Juillet-Août, la navette touristique de la Région NA permet de relier le village vacance de Chamberet à la plage des Bariousses à Treignac (carte en haut à droite) en passant par les bourgs de Chamberet, Soudaine-Lavinadière et Treignac. Enfin, la commune de Treignac est éloignée du réseau ferré TER. Néanmoins, un Transport A la Demande (TAD) de la Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources (V2M) permet de rejoindre les gares de Lacelle, Bugeat et Uzerche.

La communauté de communes V2M porte un service de location de Vélos à Assistance Electrique (VAE) longue durée. La commune dispose de quelques stationnements vélo mais non conformes (Mairie, poste, gymnase), sous-dimensionnés (lac des Bariousses) ou mal mis en valeur (stationnement non visible derrière l'office de tourisme). Un stationnement avec abris doit être créé pour les bâtiments de la bibliothèque et de la Communauté de communes.

Enfin, une aire de covoiturage multimodale est en projet à l'aire de camping-car direction Lacelle. Un point de covoiturage informel en direction de Tulle à l'intersection de la D940 et la D20 est également observé. Cet espace aurait aussi le potentiel d'accueillir un arrêt d'autostop.



# SYNTHÈSE



## Légende:

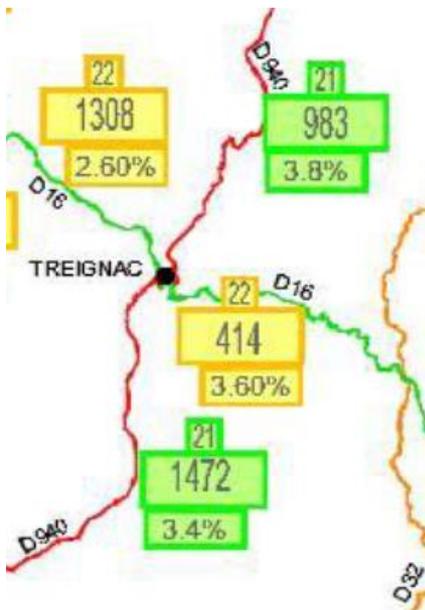
-  Cœur de bourg multifonctionnel : administration, culture, commerce et service, tourisme, emploi, médecin spécialiste.
-  Zones d'emploi
-  Pôles enseignement, administration, culture
-  Pôle santé, emploi
-  Pôles tourisme loisir
-  Pôles sport loisir

# 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 de la carte des comptages de 2022 du Département de la Corrèze. La part des poids lourds dans le comptage est exprimé en %.

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

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable	Piste cyclable	
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

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

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

## QUELS AMÉNAGEMENTS VÉLO ? (2/2)

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

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

Trois autres critères rentrent en considération (cf tableau ci-dessus) : le trafic poids lourds, la visibilité et la largeur de la voirie. Ces deux derniers critères sont à apprécier sur le terrain. Ils permettent d'anticiper la conflictualité des dépassements de cyclistes en cas d'aménagement partagé. Pour les poids lourds, leur part dans le trafic est indiquée sur les relevés du Département (cf page précédente).

Avant tout projet d'aménagement ou de balisage sur ces routes, il est important de vérifier le trafic motorisé et la vitesse pratiquée (V85). Un tel comptage permettra d'identifier les aménagements les plus adaptés aux caractéristiques de la route. **Le trafic routier est estimé compte tenu des comptages départementaux environnants et non d'un véritable comptage sur tous les tronçons.**

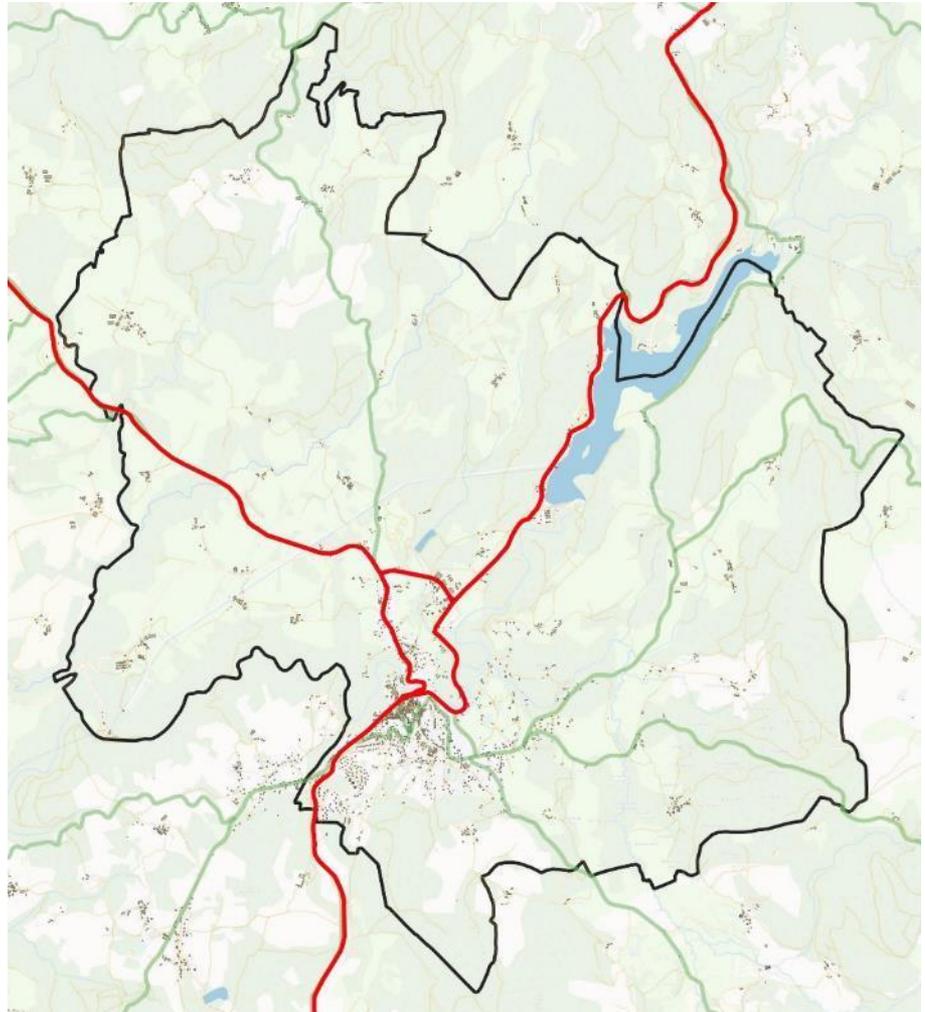
# DANGÉROSITÉ DES ROUTES À VÉLO

La voirie **rouge** fait référence aux RD940, RD16E3 et RD16 dont le trafic excède les 1000 véhicules par jour. A noter que pour la RD940 en direction de Saint-Hilaire-Les-Courbes, le trafic journalier relevé lors du dernier comptage (2022) fait état d'un comptage légèrement en dessous des 1000 véhicules jour (983 pour être précis). Sur l'avant-dernier comptage (2017), il faisait état d'un trafic supérieur à 1000 véhicules jour (1047). Etant donné la marge d'erreur des comptages, par principe de précaution la voirie est classée rouge. Cette voirie est de toute façon large et confortable pour les véhicules qui atteignent facilement les 90km/h (limite de vitesse autorisée), une vitesse incompatible avec un partage de la route. C'est également une voirie empruntée par les poids lourds locaux en transit vers Tulle, Ussel, Limoges ou Guéret.

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. Si la vitesse observée est supérieure à 80 km/h, la voirie est incompatible avec un trafic mixte vélos-motorisés.

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

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



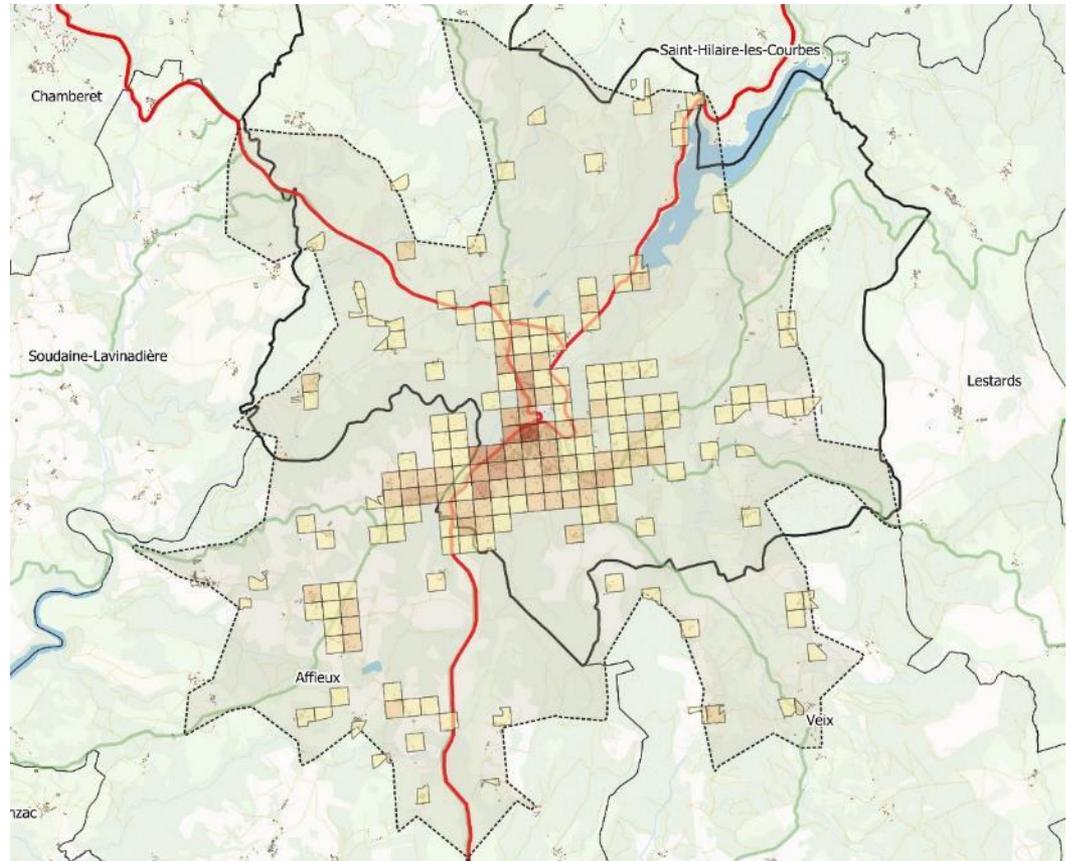
# DÉPLACEMENT À VÉLO

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

Au sein de l'isochrone, on retrouve, selon les données carroyage de l'Insee, 1402 habitants qui vivent à 15 minutes de vélo du bourg. La population se concentre sur les bourgs de Treignac et d'Affieux.

Quasiment aucune habitation n'est enclavée du fait que les habitations se situent majoritairement sur les axes rouges et vert à l'intérieur de l'agglomération de Treignac. Ce qui signifie que la vitesse  $y$  est en théorie à 50 km/h. Dans ces conditions le Cerema porte le nombre de véhicules jour autorisant un trafic mixte sécurisé à 1500 véhicules jour.

Un maillage vélo intra communal à Treignac s'appuiera donc prioritairement sur des voiries à faibles trafics et vitesses, puis sur des voies rouges mais dont la vitesse réelle est maîtrisée. Actuellement, les Bariousses et les zones d'activité du Portail et de la Veyrière sont les pôles générateurs les plus dangereux à relier en vélo de la commune.

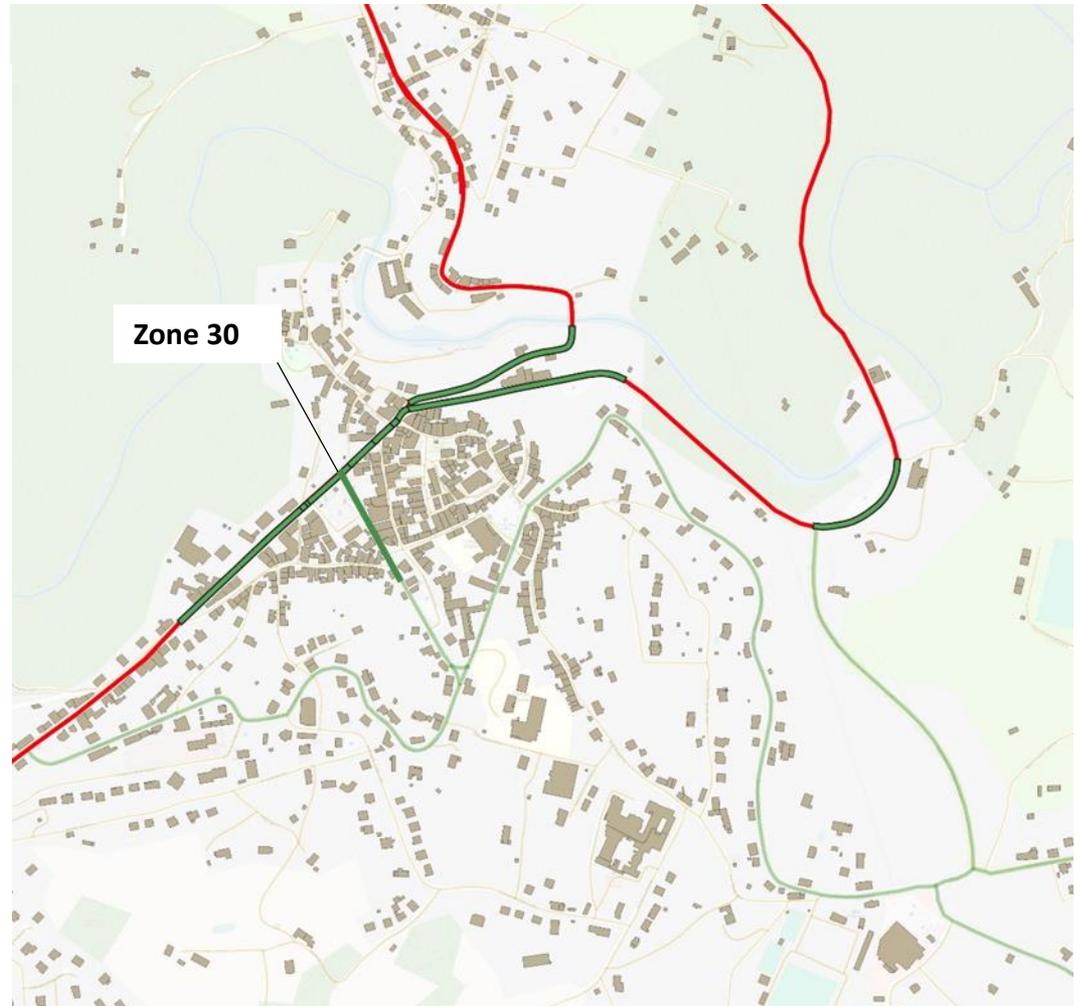


## ZONE 30 (1/2)

Treignac possède des zones 30 sur sa voirie. La zone 30 est plus qu'un outil de sécurité routière. C'est un outil au service de la vie locale et du partage de la voirie.

Elle s'applique dans les espaces où les automobilistes s'arrêtent et les piétons sont présents : les pôles générateurs de déplacement. La zone 30 peut également s'appliquer en longueur d'une voirie de desserte notamment pour sécuriser un itinéraire cyclable. La présence ou le potentiel de piéton permet de légitimer l'aménagement. C'est la proximité d'un pôle générateur de déplacement (ex : stade) ou d'un itinéraire de liaison qui va favoriser la présence de piétons.

S'appuyer sur les zones 30 existantes et étendre leur emprise peuvent être de bons moyens pour parvenir à rendre la marche et le vélo plus attractif sur la commune. De plus, le bourg de Treignac pourrait de part sa morphologie faire l'objet d'une zone 30 plus large que celle actuelle.



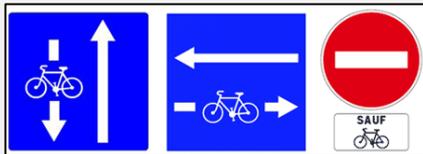
Une zone 30, pour être cohérente, doit être accompagnée de signalétiques, d'aménagements de contrainte de trajectoire des véhicules motorisés (largeur réduite de la chaussée, ralentisseurs, chicanes, écluse, ...) et d'aménagements paysagers invitant à ralentir (végétalisation, implantation de mobilier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

## ZONE 30 (2/2)

Pour rappel, une zone doit avoir un panneau d'entrée et sortie avec la mention « zone », depuis tous ses accès y compris les rues avoisinantes. Une fois dans la zone, toute signalisation de limite de vitesse sous forme de panneau doit être accompagnée d'un panneau « RAPPEL » (voir illustration et page). Autrement, le 30 km/h s'y appliquera jusqu'à la prochaine intersection ou ralentisseur.

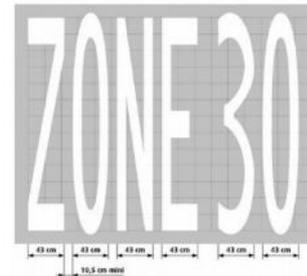
### Pour info:

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.

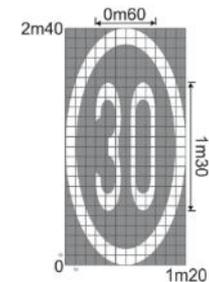


Seules signalétiques valables de l'entrée à la sortie

Entrée, en complément de la signalisation verticale



Rappel, à l'intérieur d'une zone 30

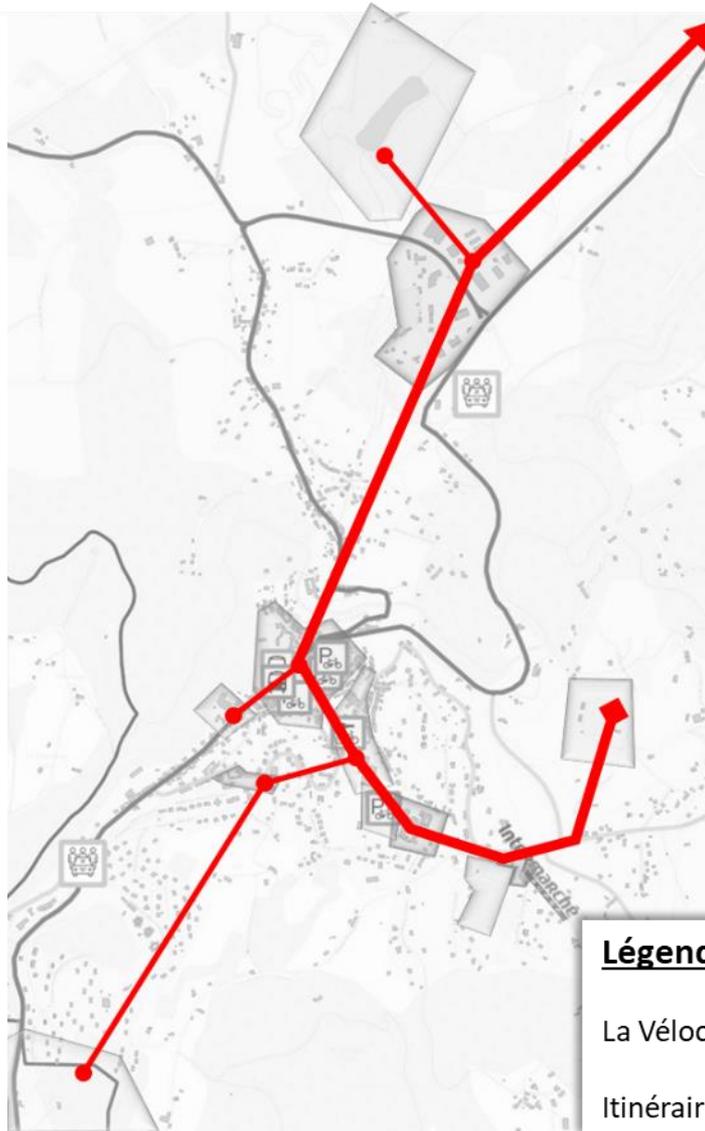


Marquage au sol qui vaut rappel. Source: Cerema

# PROPOSITION D'ITINÉRAIRE VÉLO INTRACOMMUNAL

L'itinéraire « La Vélocale » démarre du stade pour rattraper le centre-ville en passant par l'Intermarché et par l'Ehpad. L'intersection avec la D16E5 et la D16 sera un point délicat à traiter. Sans données de comptage disponible, on peut tout de même estimer que cette déviation qui donne accès à l'Intermarché est fréquentée par un flux de véhicules motorisés aux alentours de 1000 véhicules jours – au moins en saison touristique. De même, la vitesse pratiquée sera à déterminer.

Plus loin la connexion avec le centre-bourg laisse plusieurs choix. Des rues avec une pente acceptable, un trafic faible et une faible vitesse doivent être privilégiées. Une fois au centre-bourg, on cherchera à rallier la ZA du portail et de la Veyrière avant de rejoindre le site de baignade du lac des Bariousses. Compte-tenu du danger en terme de volume de trafic, de présence de poids lourds et surtout de vitesses pratiquées sur la D940 ainsi que de l'absence d'alternatives à cette route sur sa liaison aux Bariousses, on devra avoir recours à de l'aménagement lourd ou restreignant pour la départementale (ex: vitesse).



## Légende :

La Vélocale : 

Itinéraires de connexion : 

# DÉPLACEMENTS À PIED

# DÉPLACEMENT À PIED ROUTE DE GUÉRET / AV EDMOND MICHELET

Départ depuis l'aire de camping-car : l'accès au centre-bourg est balisé et se réalise par la route de la fontaine des lépreux. Pour accéder à cette route sécurisée, il faut traverser la route de Guéret, une section de la RD940 limitée à 90km/h. La traversée non signalée (ni passage piéton, ni panneau) s'effectue après un virage dans des conditions de visibilité non adaptées à la vitesse actuellement autorisée.

Le cheminement piéton le long de la D940 n'apparaît qu'à partir de l'hôtel restaurant La Brasserie avant de s'interrompre une fois le parking passé. La seule connexion possible entre le bourg et la brasserie à pied est un bas-côté routier gravillonné – à l'exception de chemins très escarpés depuis le lit de la rivière Vézère. L'établissement est pourtant distant de 700 mètres du centre-bourg.

En remontant vers le centre-bourg, le trottoir réapparaît au second virage. Un parking y est aménagé. Le trottoir côté parking sert de stationnement en saison touristique. Aucun passage piéton n'invite à traverser pour quitter ou rejoindre le parking depuis le trottoir opposé, libre de tout stationnement et aux normes PMR.

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

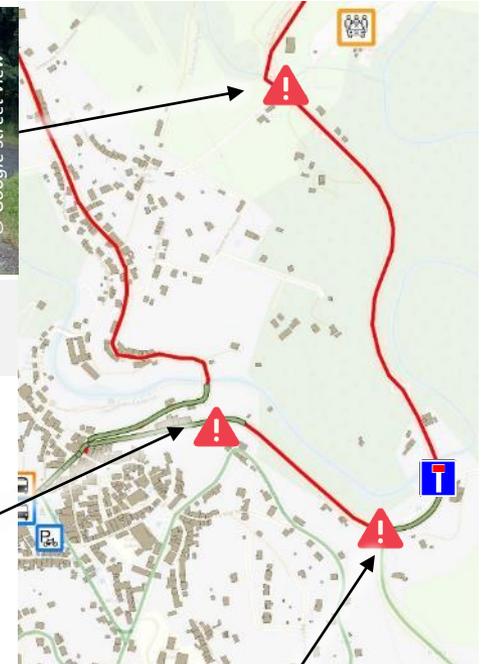
 *Ce panneau indique la position de l'anomalie relevée.*



*Traversée dangereuse depuis l'aire de camping-car.*



*Parking sans traversée piétonne.*



*Absence de continuité piétonne entre le centre-bourg et le parking de la Brasserie.*

# DÉPLACEMENT À PIED RUE LÉON DESSAL ROUTE DE CHAMBERET

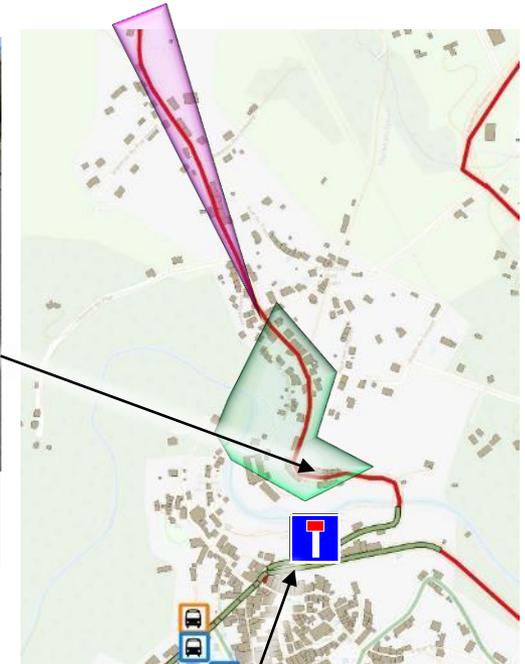
La rue Léon Dessal est une rue structurante pour desservir les habitations au Nord de l'agglomération. Elle est limitée à 50 km/h et sans trottoirs.

Son caractère étroit ne permet pas d'envisager la création d'un trottoir sur la zone en vert sur la carte. En revanche, depuis cette zone, le centre-bourg est accessible via le pont ancien. Le dénivelé est considérable aux abords de ce pont, probablement proche des 30%. Néanmoins ce passage touristique de la commune et peu circulé en véhicules motorisés est bien connecté par un tissu de chemin depuis la zone en **vert**. Les habitants semblent néanmoins utiliser le Pont Fino (la rue Léon Dessal) pour se rendre en centre-bourg, probablement du fait de son dénivelé plus acceptable. En attendant, la zone en verte devrait bénéficier d'une limitation de vitesse favorisant la cohabitation avec de potentiels marcheurs et la vie des riverains.

Plus haut, en remontant vers Chamberet, la route semble s'élargir mais toujours sans proposer de trottoirs (zone en **rose** sur la carte). Les contraintes d'espace semblent moins fortes et pourraient autoriser la mise en place d'un cheminement piéton.



*Entrée d'un chemin discret vers le pont médiéval.*



*Le cheminement piéton est inexistant sur l'ensemble de la rue Léon Dessal.*

# DÉPLACEMENT À PIED AVENUE LÉON VACHER (1/2)

L'avenue Léon Vacher est une belle avenue pour les piétons. Le stationnement vient néanmoins dégrader la qualité de son aménagement. De la rue Borde à la place de la République, des poches de stationnement empiètent sur le trottoir. Le trottoir est assez étroit sur cette longueur, inférieur aux 1m40 recommandé. La contrainte de la largeur de voirie réduit les options d'aménagement.

À l'intersection avec la rue de la Borde, le passage piéton est absent. Plus loin, le trottoir récupère une belle largeur des deux côtés et est accompagné d'un aménagement esthétique et végétal. Néanmoins, les trottoirs sont occupés par du stationnement illégal.

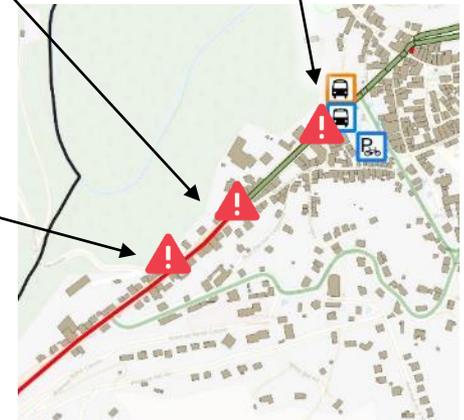
*La traversée piétonne s'interrompt aux intersections.*



*L'emprise du stationnement se fait au détriment du trottoir.*



*Stationnement illégal sur trottoir.*

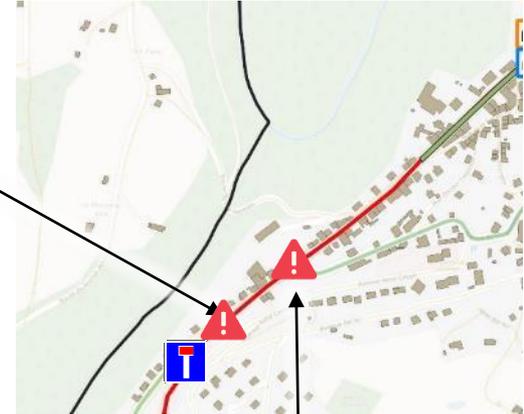


# DÉPLACEMENT À PIED AVENUE LÉON VACHER(2/2)

Toujours sur l'avenue Léon Vacher, l'intersection avec l'avenue du 11 Novembre n'a pas non plus de passages piétons. Plus loin, les trottoirs sont toujours occupés par du stationnement illégal. Cette fois, l'aménagement du trottoir peut porter à confusion. Il existe visiblement un besoin de stationnement résidentiel. Ces stationnements doivent être définis pour éviter que le choix du stationnement de l'automobiliste se fasse au dépend de l'espace piéton.



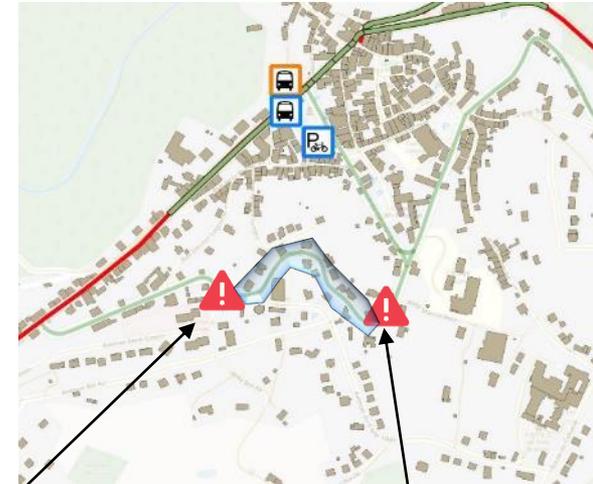
*Stationnement illégal sur trottoir.*



*Absence de traversée piétonne.*

# DÉPLACEMENT À PIED AVENUE DU 11 NOVEMBRE

L'avenue du 11 Novembre dans son intégralité n'a aucun trottoir bien qu'elle soit large et limitée à 50/h. Sur la zone **bleue**, à défaut d'un trottoir, une ligne blanche a été tracé au sol. Elle est effacée sur une bonne partie de la zone. A certains endroits, elle est confondue avec du stationnement. Ce type de cheminement induit des confusions et n'est pas très protecteur pour les piétons.



*Absence de trottoirs.*



Signalétique au sol peu clair et effacé.

# DÉPLACEMENT À PIED AVENUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE

L'avenue du Général de Gaulle se situe dans la continuité de l'avenue du 11 Novembre. Elle accueille une bande peinte avec des pictogrammes piétons en guise de cheminement piéton. La circulation des véhicules motorisés attenante est limitée à 50 km/h. L'absence de séparateurs physiques et de limite de vitesse dans cette avenue de desserte d'équipements jeunesse (collège, école, bibliothèque) génèrent un problème de sécurité routière.

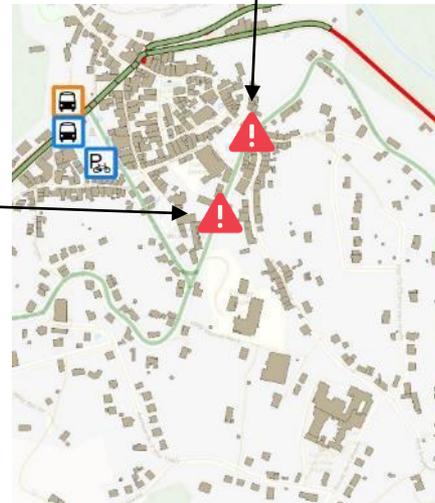
Plus loin, la place du collège est aujourd'hui sans cheminements piétons clairs. Néanmoins cette place fait l'objet d'une requalification dont l'objectif est de redonner la place aux piétons.



*Place sans cheminement piéton.*



*Aménagement peu sécurisant vitesse sur une voirie en présence d'équipement jeunesse.*



# DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-BOURG / AV DU GÉNÉRAL DE GAULLE

L'avenue du général de Gaulle à proximité de la Place de la République n'accueille aucun cheminement piéton ou trottoir. La voirie à 30 km/h est à usage mixte avec quelques délimitations de cheminements piétons pas forcément claires, effacées ou empiétées par une poche de stationnement mal positionnée. Le parking place des Pénitents est un accès tranquille et sécurisé pour rejoindre la place de la République sans passer par le goulot d'étranglement routier de l'avenue du général de Gaulle. Néanmoins, l'itinéraire fait faire un crochet non naturel pour le piéton et pourrait passer via la dite avenue si celle-ci accueillait un cheminement piéton.



# DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-BOURG / PLACE DES FARGES

La place des Farges est empiétée par du stationnement qui occupe un espace précieux dans un lieu étroit. Les automobilistes font preuve d'incivilités répétées sur cet espace. La Mairie a déjà aménagé et sensibilisé vis-à-vis de cette problématique qui met en danger les piétons. Les commerçants locaux ne jouent pas tous le jeu et contribuent à valider les incivilités sur cet espace voir à modifier eux même les règles de stationnement. Une réflexion sur le stationnement commerçant s'impose donc en complément d'aménagements et d'une politique de sanction.



# AUTOUR DE TREIGNAC



# DANGÉROSITÉ DES AXES À VÉLO

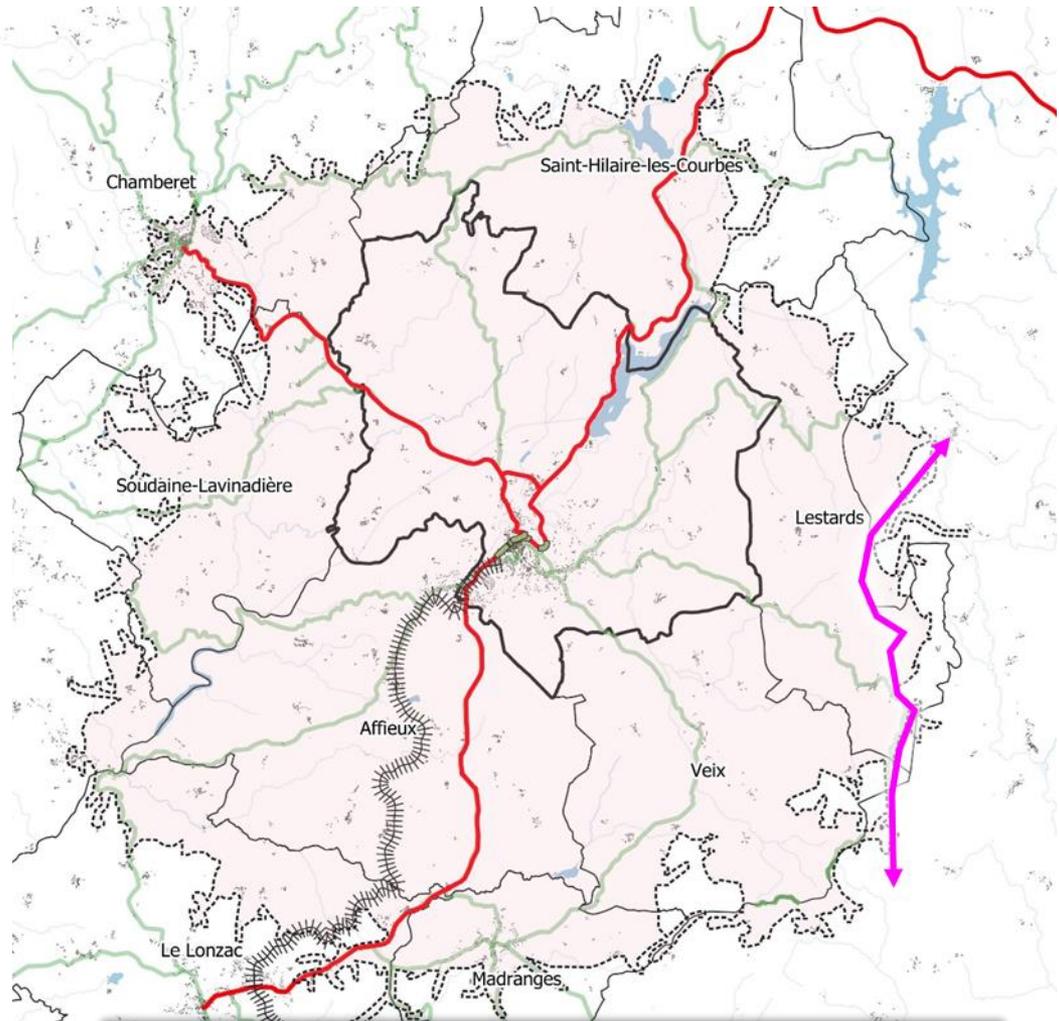
La tâche rouge claire sur la carte est un isochrone qui indique les lieux accessibles en 10 km à vélo depuis le centre-ville de Treignac, soit 30 minutes de Vélos à Assistance Electrique (VAE).

En **rouge**, on retrouve à moins de 10 km les routes départementales D940, D16E3 et la D16.

En **rose**, il s'agit de la V87, la véloroute La Vagabonde ou véloroute du Quercy qui relie Montech (Tarn et Garonne) à Montluçon (Allier). Elle est trop éloignée du bourg pour bénéficier de son jalonnement et du label accueil vélo. En revanche, des itinéraires de connexions peuvent être intéressants.

Les routes départementales D940 (Guéret-Tulle) et D16 (Chamberet-Treignac) sont des axes dangereux et surtout difficiles, voire impossibles, à contourner (ex: desserte du Lac des Bariousses).

L'ancienne ligne de chemin de fer Treignac-Seilhac, visible sur cette carte peut être un support pour connecter les communes au sud de Treignac et contourner la difficulté de la D940 (voir diapositive suivante).



▬▬▬▬▬▬ = ancienne ligne POC Seilhac-Treignac

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

**Rose** = V87 (la Vagabonde).

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

# ANCIENNE LIGNE FERROVIAIRE SEILHAC-TREIGNAC

L'ancienne ligne ferroviaire Seilhac-Treignac a été déclassée en 1972. Son emprise foncière est donc discontinuée : de larges parties de la ligne ont été revendues à des propriétaires privés. D'autres ont été utilisées pour élargir certaines routes. Néanmoins certains tronçons semblent avoir été conservés dans leur emprise et transformés en chemins ruraux. Cela **semble** être le cas des tronçons :

- Treignac à Affieux Bourg;
- Merciel (commune d'Affieux) à Le Lonzac bourg;
- Le Lonzac Bourg à 1,5km au Nord de Chaillac (commune de Chamboulive);
- De Chamboulive bourg à la R940 entre Chassagne et Bazaugour (2,1 km au sud de l'Eglise);
- Aux abords du Lac de Bournazel à Seilhac.

*Pont routier (D173) à proximité du village Le Pommier (commune du Lonzac).*



De prime abord, il existe des réseaux viaires départementaux et communaux directs ou presque, et à faible trafic pour relier ces chemins en site propre entre eux. Seule la connexion de Chamboulive bourg à Chaillac (commune de Chamboulive) ne semble pas disposer de connexions alternatives à la RD940. Une connexion est à chercher entre le Pont du moulin de Chaillac et le village de Coudert (commune de Chamboulive). L'emprise des chemins dans ce secteur est incertaine et nécessite de se rendre sur place pour constater les possibilités

Globalement l'état des chemins est aussi incertain sur l'ensemble du parcours. Une reconnaissance de terrains sur l'ensemble de l'itinéraire est préalable à tout travail de balisage sur de ce potentiel axe vélo intercommunal.

Le choix du tracé final doit se faire dans un esprit de continuité de l'aménagement avec un revêtement roulant à vélo (au minimum du stabilisé à granulométrie fine) et un tracé le plus direct possible pour combiner les usages de balade aux usages de mobilité quotidienne (ex: domicile-travail).

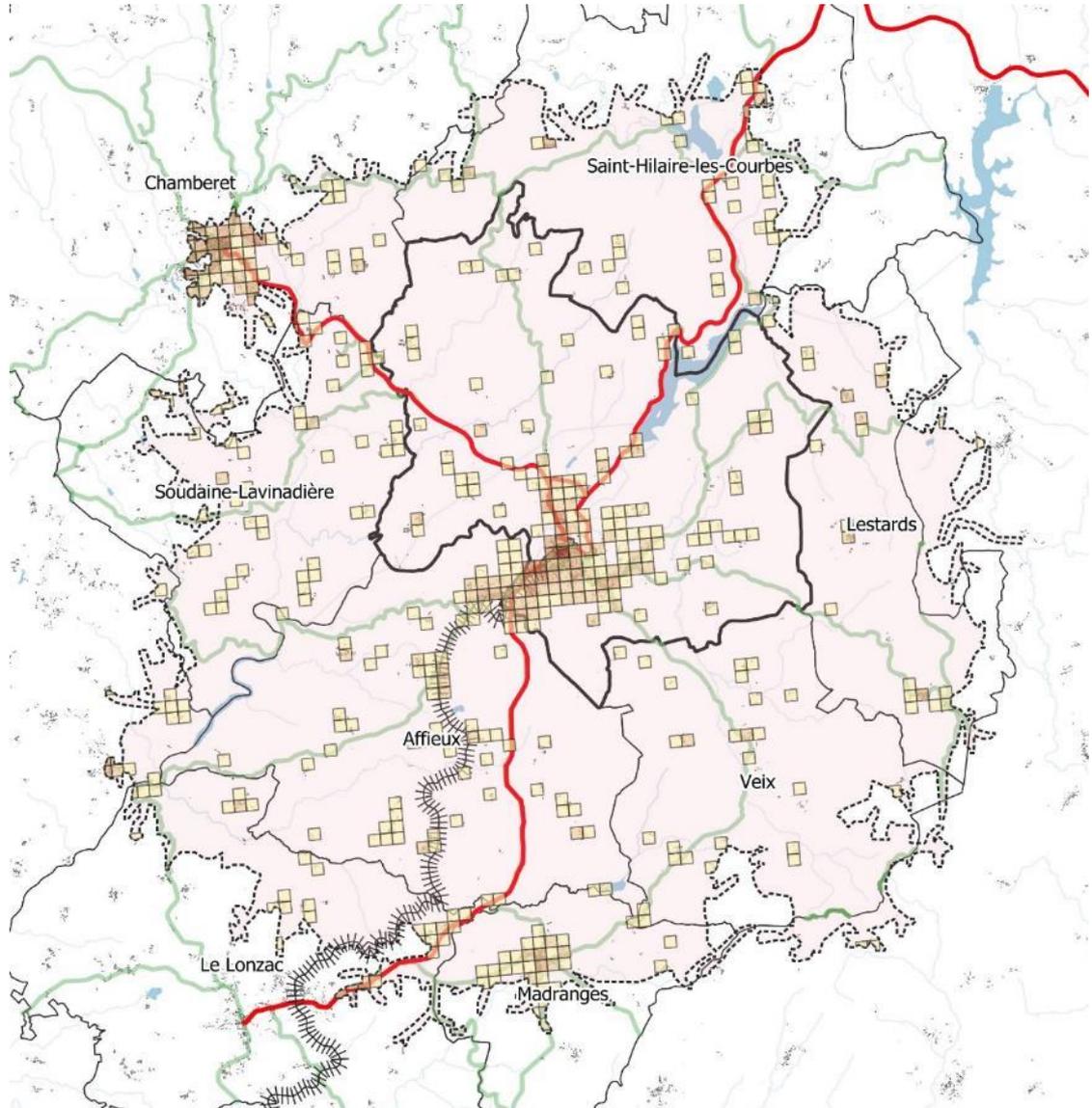
# RÉPARTITION DE LA POPULATION

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 (tâche rouge claire), on retrouve, selon les données carroyage de l'Insee, 2942 personnes. Ces habitants sont à maximum 10 kilomètres du centre-bourg soit 30 minutes de VAE.

Une bonne partie de la population se répartissent dans les bourgs de Treignac, Chamberet, Madranges et Affieux.

Les villages et bourgs se retrouvant le long de la D16 et de la D940 sont enclavés à vélo. C'est le cas du Lonzac, de Madranges et de Chamberet. Chamberet dispose d'une alternative mais qui rallonge sérieusement un trajet déjà long par départemental (10km). Néanmoins, en dehors de ces grands axes, le maillage de routes départementales et même communales (absente de la carte) est a priori sécurisée pour la pratique du vélo du fait d'un faible trafic – déduit par l'absence de comptage.



# EMPLOI: FLUX DE TRAVAILLEURS AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Flux domicile travail sortant dans la commune (385)

Treignac	19269	Treignac	275
Treignac	19036	Chamberet	45
Treignac	19272	Tulle	10
Treignac	87138	Saint-Bonnet-B...	10

Flux domicile travail entrant de la commune (612)

Treignac	19269	Treignac	275
Affieux	19269	Treignac	43,9503766383005
Saint-Hilaire-le...	19269	Treignac	30,7498830466754
Tulle	19269	Treignac	28,0444080240725
Naves	19269	Treignac	25,4115260457235
Chamberet	19269	Treignac	25,2653665281351
Le Lonzac	19269	Treignac	25,0698405828471
Bugeat	19269	Treignac	19,0010383970101

- ➔ **L'enjeu emploi est fort** avec les communes voisines d'**Affieux, Chamberet** et dans une moindre mesure de Saint-Hilaire-les-courbes et Le Lonzac.
- ➔ L'enjeu de liaison par **covoiturage ou bus** depuis/ vers **Chamberet** et depuis **Tulle, Naves et Bugeat** est assez fort.
- ➔ L'enjeu emploi est très fort sur la commune : presque **3 actifs sur 4 de Treignac** travaillent sur la commune même.

# ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
<b>Chamberet</b>	Via RD16 <b>10km (dangereux)</b> Via Chartagnac, Caud, Mons et Chalard <b>11,7km</b> Via RD132E et Mons <b>13,2 km</b>	<b>Connexion dangereuse.</b> Détour long. Seul l'itinéraire via RD132E + Mons est <b>entièrement sécurisé</b>	<b>Moyen.</b> Flux domicile travail important mais distance trop élevée.	<b>Faible.</b> (+ de 15 minutes en vélo).	<b>Assez forte</b> Liaison de deux pôles touristiques majeurs déjà desservis en bus.
<b>Saint Hilaire les Courbes</b>	<b>11 km</b>	<b>voie à faible trafic</b> Sauf arrivée sur <b>D16</b> Quelques villages <b>enclavés via D940</b>	<b>Faible</b> Trop loin malgré un flux domicile travail assez important.	<b>Faible</b> Trop loin.	<b>Moyen</b> Connexion sécurisée à la gare de Lacelle (tourisme à vélo).
<b>Lestards</b>	<b>10km</b>	<b>voie à faible trafic</b>	<b>faible</b> Trop loin et trop peu de trafic.	<b>Faible</b> Trop loin.	<b>Fort</b> Présence d'hébergements touristiques + liaison V87 et Monédières.

# ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux commerces	Enjeux touristiques loisirs
<b>Veix</b>	<b>5km</b>	<b>Voie à faible trafic</b>	<b>Assez faible</b> Flux domicile faible mais distance réduite.	<b>Faible</b> Trop loin.	<b>Faible</b> Trop loin.
<b>Affieux</b>	<b>3-4km</b>	<b>Voie à faible trafic</b>	<b>Fort</b> Flux domicile-travail fort et distance réduite.	<b>Assez Fort</b> Distance réduite.	<b>Fort</b> Connexion à l'ancienne voie ferrée POC jusqu'au Lonzac.
<b>Le Lonzac</b>	<b>13km</b> Via Merciel + ancienne voie ferrée	<b>Voie à faible trafic</b> via Merciel (Affieux) sinon <b>dangereux</b> via D940	<b>faible</b> Trop loin.	<b>Faible</b> Trop loin.	<b>Fort</b> Liaison ancienne voie ferrée POC + hébergements touristiques.
<b>Soudaine Lavinadière</b>	<b>7-10km</b>	<b>dangereux</b> via D940	<b>Faible</b> Peu de trafic.	<b>Faible</b> Trop loin.	<b>Moyen</b> Connexion au Prieuré.

# CONCLUSION



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

Enjeux	Lieux concernés
<b>« Faire commune » à pied en garantissant des itinéraires sécurisés pour se rendre de part et d'autres de la commune</b>	<p><u>Création d'un cheminement là où il est inexistant:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Avenue du 11 Novembre.</li><li>• Avenue du Général de Gaulle.</li><li>• Rue Léon Dessal (dès que la largeur le permet).</li><li>• Avenue Paul Plazanet.</li><li>• Place du collège.</li></ul> <p><u>Améliorer une traversée piétonne :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Avenue du lac : accès au trottoir opposé depuis le parking entre la Brasserie et le bourg.</li><li>• Avenue Léon Vacher : absence de passages piétons aux intersections avec la rue de la Borde et l'Avenue du 11 Novembre.</li><li>• Route Guéret : traversée dangereuse entre la route de la fontaine des lépreux et l'aire de camping car.</li></ul> <p><u>Mettre à la norme 1m40 le cheminement piéton existant:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Avenue Léon Vacher : entre la place de la république et la rue de la Borde.</li></ul> <p><u>Traiter une interruption du cheminement:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Avenue Edmond Michelet.</li></ul>

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

Enjeux	Lieux concernés
<p><b>Pacification et cohabitation des modes de déplacement</b></p>	<p><u>Définir de nouvelles limitations :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Revoir les limites de vitesses sur les rue étroites du bourg et particulièrement du centre-bourg.</li> <li>• Avenue du général de Gaulle de la place des Pénitents à la place du collège.</li> <li>• Rue Léon Dessal à proximité des accès au pont médiéval.</li> </ul> <p><u>Aménager pour matérialiser des limites de vitesses:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rue Léon Dessal.</li> <li>• Avenue du 11 Novembre.</li> <li>• Avenue du Général de Gaulle.</li> <li>• Avenue Paul Plazanet.</li> <li>• Avenue Leon Vacher.</li> </ul>
<p><b>Formaliser et organiser le stationnement</b></p>	<p><u>Redéfinir / définir les emplacements :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avenue Léon Vacher.</li> <li>• Rue Léon Dessal.</li> <li>• Avenue du 11 Novembre.</li> <li>• Avenue du Général de Gaulle.</li> <li>• Avenue Paul Plazanet.</li> </ul> <p><u>Revoir l'organisation du stationnement:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Place des Farges.</li> <li>• Indiquer et valoriser les parkings de rabattement.</li> </ul>
<p><b>Faire adopter des comportements pro-mobilité active</b></p>	<p><u>Faire respecter l'interdiction de stationnement sur trottoir:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Place des Farges.</li> <li>• Avenue Léon Vacher.</li> </ul>

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

Enjeux	Lieux concernés
<p><b>Créer et valoriser des itinéraires qualitatifs piéton / vélo sur la commune</b></p>	<p>Liaison Treignac bourg – Bariousses.</p>
<p><b>« Faire commune » à vélo en garantissant des itinéraires sécurisés pour se rendre de part et d'autres de la commune</b></p>	<p><u>Création d'un itinéraire vélo intra communal :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un axe reliant le site de baignade des Bariousses au stade de Coudert via l'Intermaché, l'Ephad, le gymnase, le secteur bibliothèque-école-collège, le centre-bourg et les zones d'activités de la Veyrière et du Portail.</li> </ul>
<p><b>Créer et valoriser un maillage de liaison intercommunale</b></p>	<p><u>Itinéraires nécessitant de l'aménagement lourd pour accéder à des voies à faible trafic en toute sécurité:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Treignac-Bariousses-Saint-Hilaire-les-Courbes-Lacelle (gare).</li> </ul> <p><u>Itinéraires nécessitant de l'aménagement léger valorisant des voies à faible trafic motorisé:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Treignac-Affieux-Le Lonzac via ancienne voie de chemin de fer et routes à faible trafic.</li> <li>• Treignac-Lestard (V87).</li> <li>• Treignac-Chamberet.</li> </ul>
<p><b>Aider piétons et cyclistes à prendre leur place sur le territoire</b></p>	<p>Développer des stages de remises en selle en complément du service de location de Vélo à Assistance Electrique longue durée de la communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources.</p>

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

Enjeux	Lieux concernés
<b>Créer du stationnement vélo</b>	<p><u>Espace public:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Stade Coudert.</li><li>• Stade André Barrière.</li><li>• Gymnase (mise au norme).</li><li>• Place du collège (devant l'école).</li><li>• Pôle Communauté de communes-bibliothèque (en cours).</li><li>• Place de la république (déplacement du stationnement existant derrière l'office vers la place).</li><li>• Centre-bourg (mise aux normes).</li><li>• Maison de santé.</li><li>• Zone de baignade lac des Bariousses (augmenter les capacités).</li><li>• Devant la MAM.</li></ul> <p><u>Espace privé :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• A l'intérieur des lieux d'enseignement.</li><li>• Intermarché.</li><li>• Employeurs.</li><li>• Habitat collectif privé ou public.</li><li>• Habitat ancien centre-ville.</li></ul>
<b>Soigner les espaces de vie sociale</b>	<p><u>Revoir la répartition de l'espace en faveur de la vie sociale et des modes actifs:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Place du collège (en cours).</li></ul>

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

Enjeux	Lieux concernés
<b>Penser services et intermodalité</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Créer une aire de service mobilité et de parking de rabattement à l'aire de camping-car.</li><li>• Créer une aire de covoiturage et d'autostop vers Tulle.</li></ul>
<b>Simplifier l'accès et créer de l'(in)formation mobilité</b>	Mettre en avant le service de navette estivale Chamberet-Treignac.

# PROPOSITION D' ACTIONS



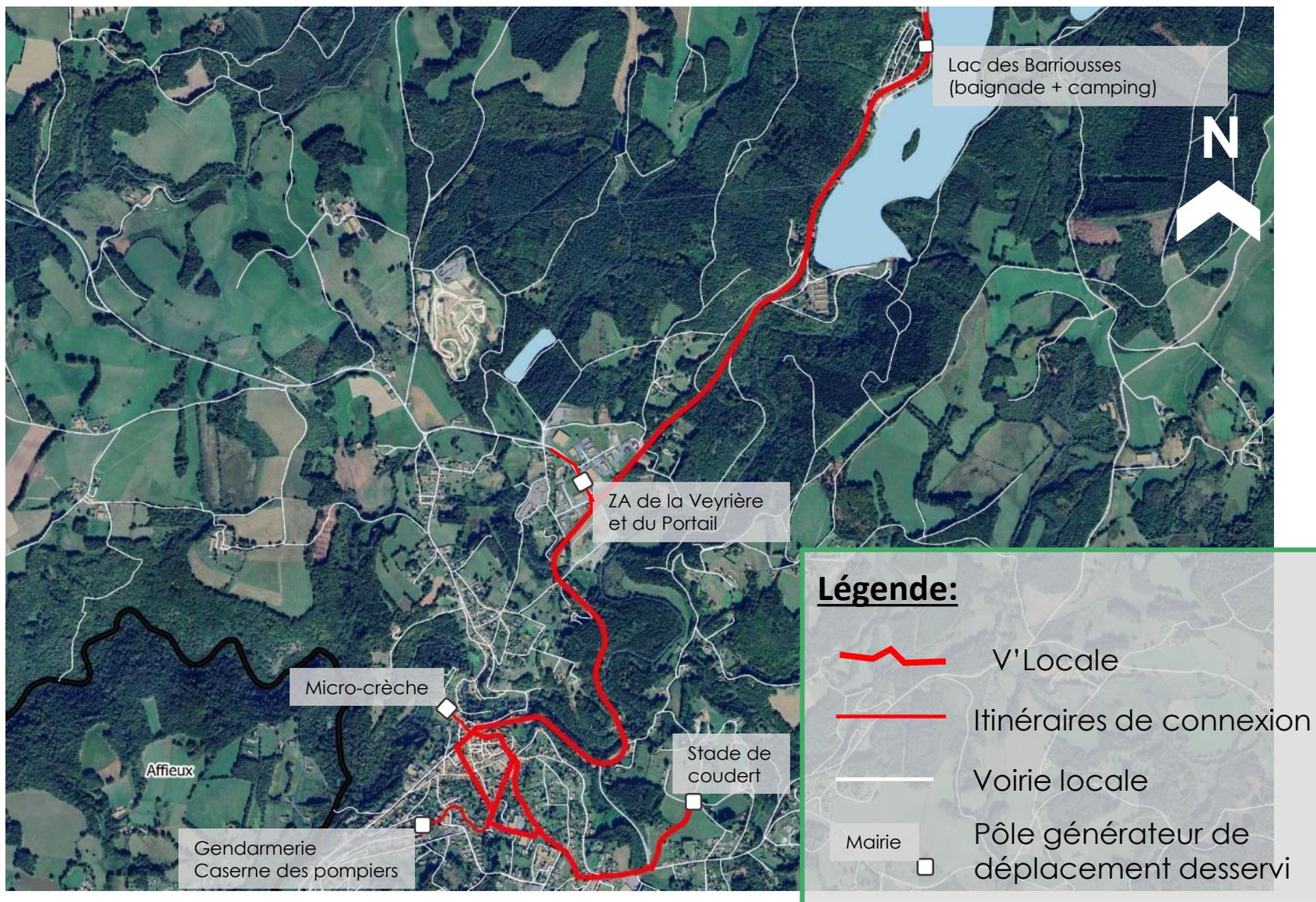
# LA BOÎTE À OUTILS DU SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES



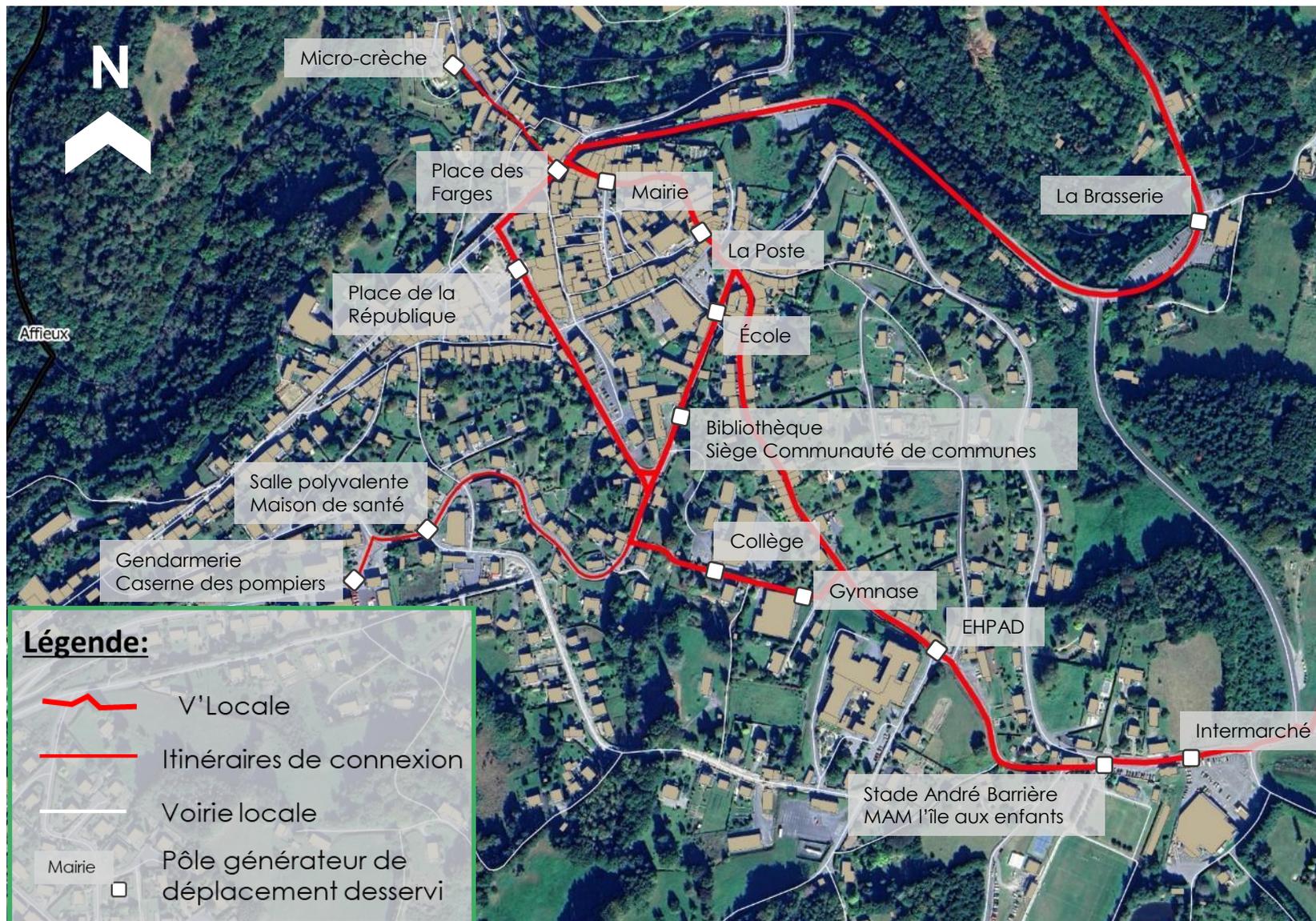
**Avant de continuer votre lecture il est indispensable de lire le document « *La boîte à outils du Schéma directeur des mobilités actives* » dont la première page est en image à gauche. Les pages qui concernent la commune ont été mentionnées ci-dessous pour vous éviter de tout lire.**

- 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.
- Les Chemins ruraux et Routes Déclassées.
- Le Chaussidou ou la Chaussée à Voie Centrale Banalisée.
- La Piste cyclable bidirectionnelle.
- La Piste cyclable unidirectionnelle.
- 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 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 VÉLOCALE – ÉCHELLE GLOBALE



# SCHÉMA VÉLOCALE – ÉCHELLE AGGLO



# V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon Coudert –  
Route d'Egletons :**  
Balisage et voie  
partagée sur voirie  
à 50 km/h. Acteur :  
Commune de  
Treignac.

Temporalité : d'une  
même phase de  
Coudert jusqu'à place  
des Farges .



**Tronçon Route d'Egletons – Avenue Paul  
Plazanet :** voie dédiée à créer et baliser.

- Piste cyclable bidirectionnelle faisant la  
jonction de l'intersection de Coudert avec  
la route d'Egletons à l'intersection entre  
l'avenue Paul Plazanet et la D180. Acteurs  
: Commune de Treignac, Département de  
la Corrèze.



Temporalité : d'une même phase de Coudert jusqu'à place  
des Farges (a minima d'ici la prochaine réfection).

# V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon Avenue Paul Plazanet – Rue Soulanche:** Balisage et voie partagée sur voirie à 50 km/h. Acteurs : Commune de Treignac, Département de la Corrèze.



*Entrée cyclistes et PMR à créer.*

Temporalité : d'une même phase de Courdert jusqu'à place des Farges.



**Tronçon rue Soulanche – Impasse du gymnase :** Balisage et voie partagée.

- Passer la rue à 30 km/h.
- Mise en double sens cyclable de la rue Soulanche. Pose d'un panonceau m9v2 à l'intersection de la route du calvaire.

Acteur : Commune de Treignac.



m9v2

# V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



## **Tronçon impasse du gymnase – avenue du 11 Novembre:**

Balisage et voie partagée.

- Passer l'impasse du gymnase et la rue du champ des horts en zone de rencontre.
- Créer un abris vélo sécurisé auprès du gymnase mutualisé avec le collège de Treignac. L'entrée à proximité serait celle des cyclistes.

Acteurs : Commune de Treignac, Département de la Corrèze.

Temporalité : d'une même phase de Courdert jusqu'à l'EHPAD.



## **Tronçon rue Soulanche – place du collège:**

Balisage et voie partagée.

- Passer la rue à 30 km/h.
- Mise en double sens cyclable de la rue Soulanche.

Acteur : Commune de Treignac.

Temporalité : d'une même phase de l'EHPAD jusqu'à place des Farges.

# V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



## **Tronçon place du collège – avenue du 11 Novembre:**

Balisage et voie dédiée. Passage à 30 km/h dans tous les cas.

- Option 1: Mise en place d'un chaussidou ou chaussée à voie centrale balisée sur l'avenue du Général de Gaulle.
- Option 2 : aménagement d'un cheminement piéton (1,4m), mise en sens unique montant et aménagement d'une bande ou piste cyclable en sens contraire (sens montant) de 1,5m de large hors bordure. Le sens unique peut partir de la place du collège ou de l'avenue Paul Plazanet (à partir du stade Barrière).

Acteurs : Commune de Treignac, Département de la Corrèze.

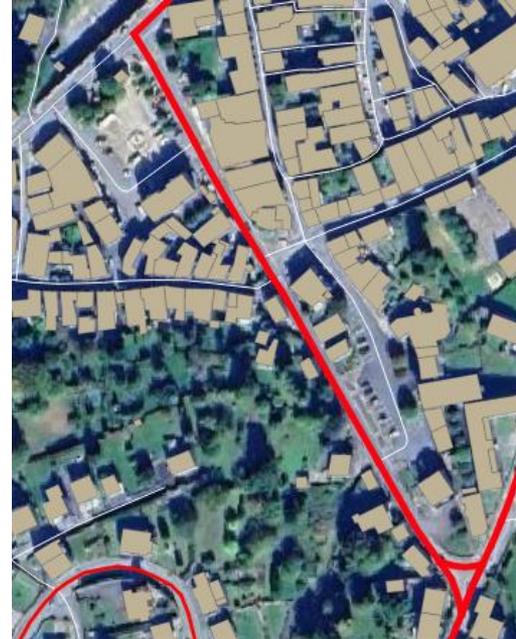
Temporalité : peut déroger à la phase de EHPAD-Farges pour être réalisée dès que possible (rue dangereuse desservant des équipements publics sensibles).

# V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



**Tronçon place du collège – place des farges:**  
Balisage et voie partagée. Passage en zone de rencontre avec mise en double sens cyclable.  
Acteur : Commune de Treignac.

Temporalité : d'une même phase de l'EHPAD jusqu'à place des Farges.



**Tronçon place du collège – place des farges:**  
Balisage et voie partagée. Passage en zone 30 sur l'ensemble de l'avenue du Général de Gaulle. Mise en chicane à partir de l'arrêt de bus en face de la place pour personne à mobilité réduite jusqu'à l'intersection avec la Rue Emile Zola.  
Acteurs : Commune de Treignac, Département de la Corrèze.

Temporalité : d'une même phase de l'EHPAD jusqu'à place des Farges.

# V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



## **Tronçon place de la République – place des Farges :**

Balisage et voie partagée en zone 30.

Acteurs : Commune de Treignac,  
Département de la Corrèze.

Temporalité : d'une même phase de l'EHPAD jusqu'à place des Farges.



## **Tronçon place des Farges - Brasserie:**

Balisage et voie partagée. Passage en zone 30 sur l'ensemble de l'avenue du lac et Edmond Michelet (jonction de deux zones 30 existantes). Mise en place de dispositifs de modération de la vitesse nécessaire pour obtenir ce résultat. Une pose de panneaux C50 (panneaux pour des messages aux véhicules) mentionnant « Partageons la route » à l'entrée d'agglomération et depuis l'avenue du lac peut être complémentaire.

Acteurs : Département de la Corrèze, Commune de Treignac.

Temporalité : d'une même phase de la place des Farges à l'aire de camping-car.

## V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



### Tronçon Brasserie – Aire de camping car:

Voie dédiée à créer pour relier la brasserie à l'aire de camping-car en face des zones d'activité de la Veyrière et du Portail. L'intervention est très complexe : il n'existe aucune alternative à la création d'une voie dédiée ex-nihilo. Le tracé en rouge sur la carte n'est représentatif que de l'itinéraire actuel trop dangereux pour les cyclistes et piétons. Le scénario éventuel serait un départ rive Est de la rivière La Vézère depuis la Brasserie pour rallier par de la route communale partagée le moulin de Boisse avant de bifurquer dans une prairie en face de l'aire de camping-car et de traverser la rivière via une voie verte à créer (3m de large minimum) . Le relief partiellement en gorge et la présence de la rivière La Vézère induit nécessairement l'approfondissement technique et financier du tracé dans une étude dédié ainsi que la création d'ouvrages d'art (ex: passerelle sur la rivière).

Acteurs : Département de la Corrèze, Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources, Commune de Treignac.

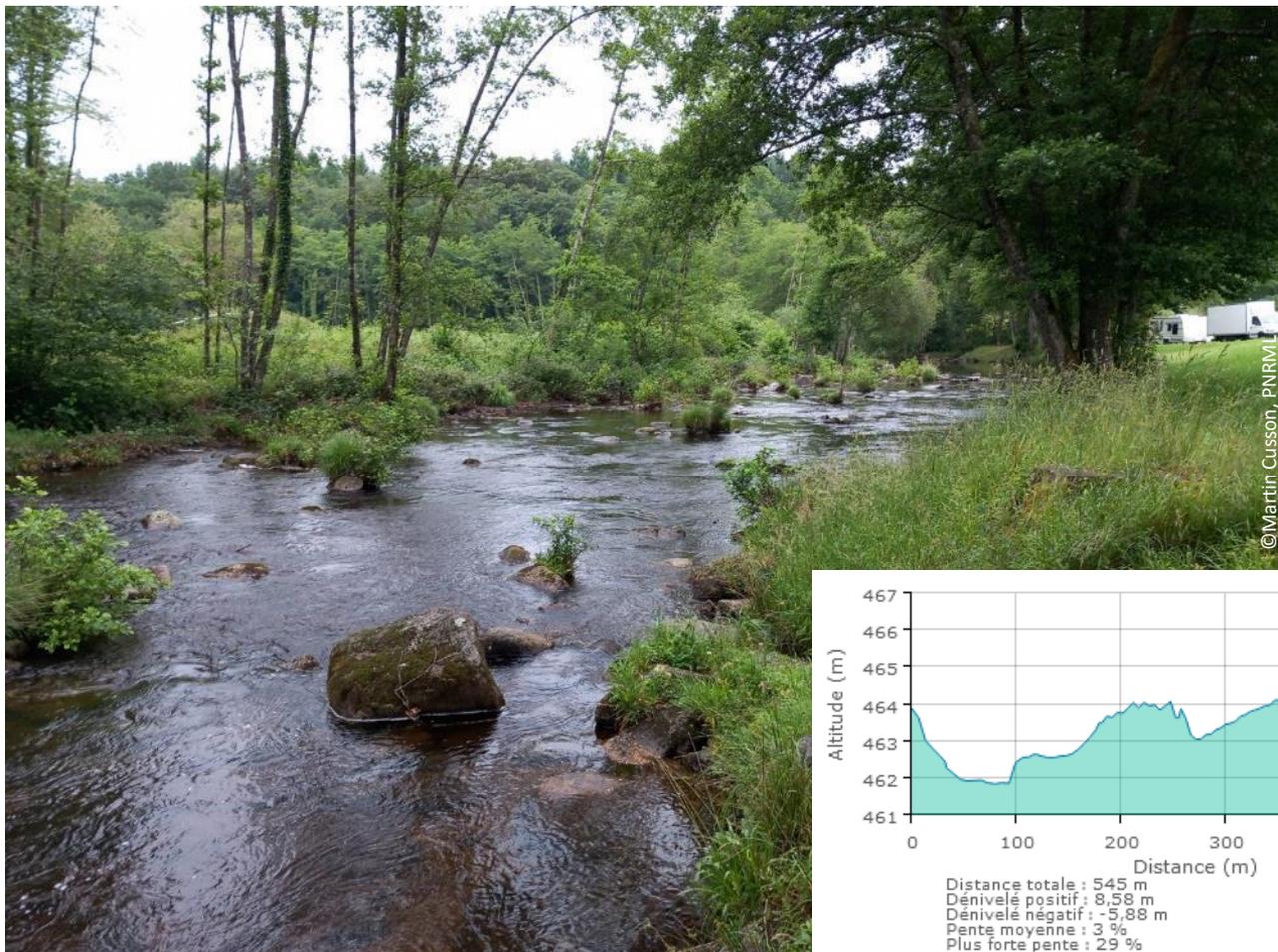
Temporalité : d'une même phase de la place des Farges à l'aire de camping-car.



*Pas d'alternative y compris pour les piétons en bordure de la D940*

# V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON

Tronçon Brasserie – Aire de camping car:



*Potential traversée de la Vézère sur un terrain quasiment plat depuis le moulin de Boisse jusqu'à l'aire de camping-car.*

## V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



### Tronçon Aire de camping car – barrage des Bariousses:

Voie dédiée à créer pour relier l'aire de camping-car au barrage des Bariousses. L'intervention est encore très complexe : il n'existe aucune alternative à la création d'une voie dédiée ex-nihilo. Le tracé en rouge sur la carte n'est représentatif que de l'itinéraire actuel, trop dangereux pour les cyclistes et piétons. Le scénario éventuel serait un départ depuis l'aire de camping-car pour rallier par une voie verte à créer (acquisition foncière nécessaire) du délaissé routier de l'ancienne route des hêtres. À nouveau une voie dédiée serait nécessaire pour rallier la sortie du délaissé routier sur l'actuel D940 à l'ancien CCAS des Bariousses. Le relief partiellement en gorge aux côtés de la D940 induit nécessairement l'approfondissement technique du tracé dans une étude dédiée.

Acteurs : Département de la Corrèze, Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources, Commune de Treignac.

Temporalité : d'une même phase de l'aire de camping-car à la plage des Bariousses.



*Délaissé routier de l'ancienne route des hêtres*

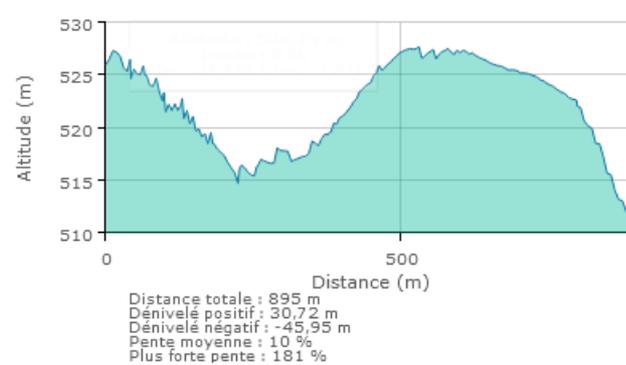
# V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON

Tronçon Aire de camping car – barrage des Bariousses:



©Martin Cusson, PNRML

*Une alternative par un chemin de VTT avait été évoqué. Ce passage est trop accidenté pour être utilisable.*



*Idem pour ce chemin trop accidenté qui fait la connexion du site du barrage jusqu'à la zone d'activité de la Veyrière. Le chemin ne constitue pas une alternative en l'état.*

## V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON



### **Tronçon barrage des Bariousses – plage des Bariousses :**

Voie dédiée à créer pour relier le barrage des Bariousses à la plage des Bariousses. L'intervention est encore très complexe : il n'existe aucune alternative à la création d'une voie dédiée ex-nihilo. Le tracé en rouge sur la carte n'est représentatif que de l'itinéraire actuel trop dangereux pour les cyclistes et piétons. Un scénario éventuel serait un départ depuis le barrage pour rallier la plage par une voie verte le long de l'actuel D940. Un deuxième scénario serait de rallier le barrage à la plage par une voie verte au bord du lac, implantée sur la structure de la chaussée de l'ancienne route des hêtres (hors d'eau en hiver lorsque le lac est plus bas). La morphologie du terrain, l'espace contraint et la présence du lac induisent nécessairement l'approfondissement technique du tracé dans une étude dédiée.

Temporalité : d'une même phase de l'aire de camping-car à la plage des Bariousses.

Acteurs : Département de la Corrèze, Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources, Commune de Treignac.

# V'LOCALE – INTERVENTION PAR TRONÇON

Tronçon barrage des Bariousses – plage des Bariousses :



*Délaissé routier de l'ancienne route des hêtres (deuxième option). Les souches des hêtres bordent le lac à sa côte basse. La prise d'eau d'EDF pourra poser une difficulté. La vue sur le lac depuis cette voie verte pourrait être inédite.*

# ITINÉRAIRES DE CONNEXION

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



Connexion micro-crèche.

Acteur : Commune de Treignac.

Temporalité : d'une même phase de l'EHPAD jusqu'à place des Farges.

Tronçons en voie partagée dont le partage de la route doit être affirmée et dont la connexion doit être indiquée depuis la V'locale vers le point d'intérêt (balisage) et vice versa :



Connexion salle des fêtes, maison de santé, gendarmerie et caserne des pompiers.

**Recommandation** : Passage de l'avenue du 11 Novembre en zone 30. Acteurs : Commune de Treignac, Département de la Corrèze.

Temporalité : d'une même phase de l'EHPAD jusqu'à place des Farges.

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

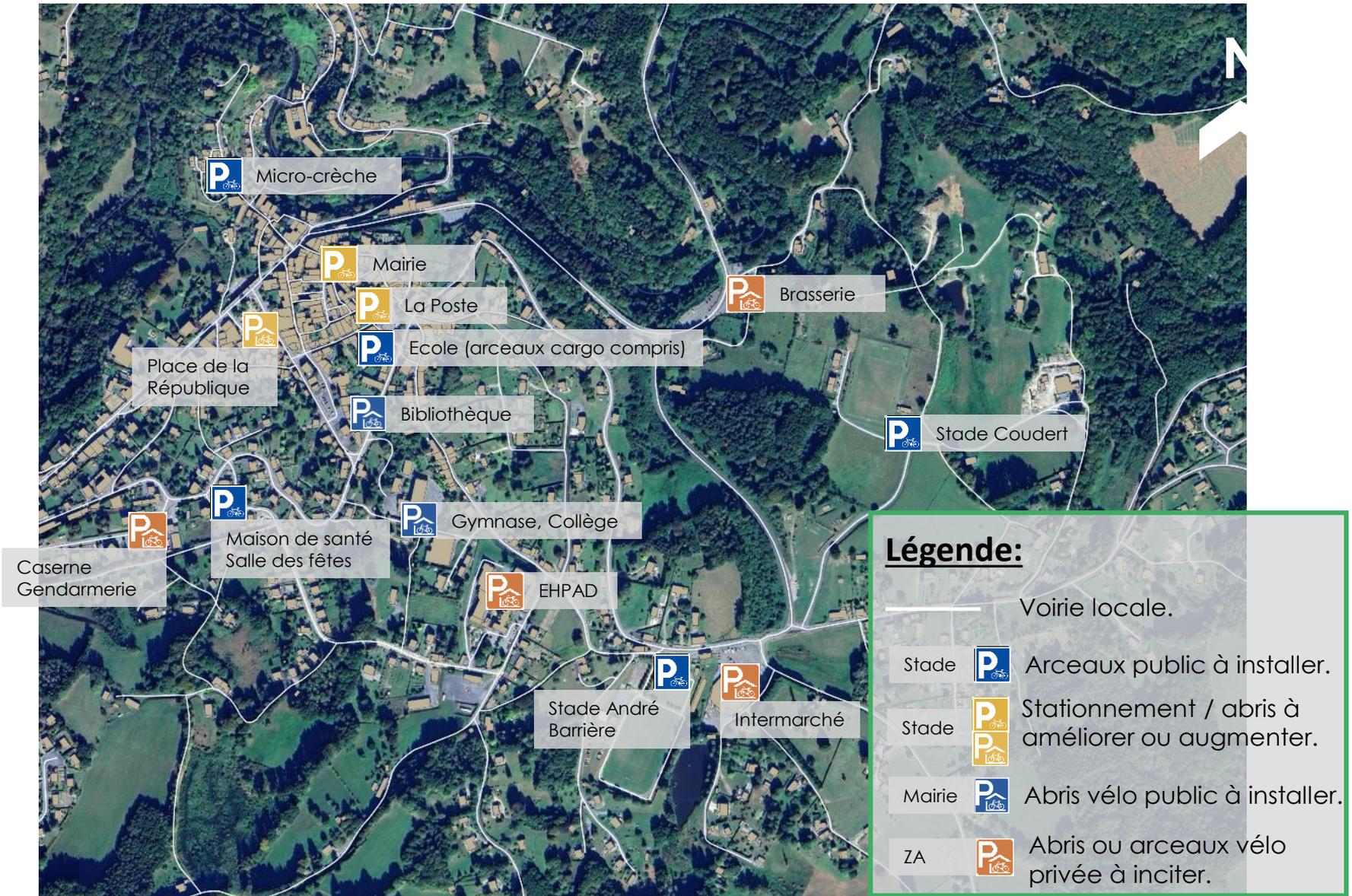


Connexion ZA de la Veyrière et du Portail

**Recommandation** : Créer une traversée directe de la D940 entre l'aire de camping car et la rue du portail. Etudier la possibilité d'une traversée de la D16E3 pour rejoindre la rue Georges Borges via l'intérieur de l'école hôtelière. Le tronçon doit faire l'objet d'une étude technique. Acteurs : Commune de Treignac, Département de la Corrèze.

Temporalité : d'une même phase de la place des Farges à l'aire de camping-car.

# STATIONNEMENT VÉLO À CRÉER



# STATIONNEMENT VÉLO À CRÉER



## Légende:

-  Voirie locale.
- Stade  Arceaux public à installer.
- Stade  Stationnement / abris à améliorer ou augmenter.
- Mairie  Abris vélo public à installer.
- ZA  Abris ou arceaux vélo privée à inciter.

# ITINÉRAIRES INTERCOMMUNAUUX DEPUIS TREIGNAC – VUE GLOBALE



# ZONE 30 / ZONE DE RENCONTRE / PLAN DE CIRCULATION (1/3)

## Contexte :

Treignac dispose de zones 30 peu cohérentes dans leur emprise. Beaucoup de voiries du centre-bourg sont à 50 km/h en double sens de circulation. Cela engendre des effets de transit et incite à une vitesse dans des rues de centre-bourg où les piétons n'ont pas de trottoirs. Ces rues sont plus adaptées pour une circulation apaisée et partagée.

**Temporalité:** court/moyen terme.

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

**Coût de l'intervention :** modéré.

## Impact attendu :

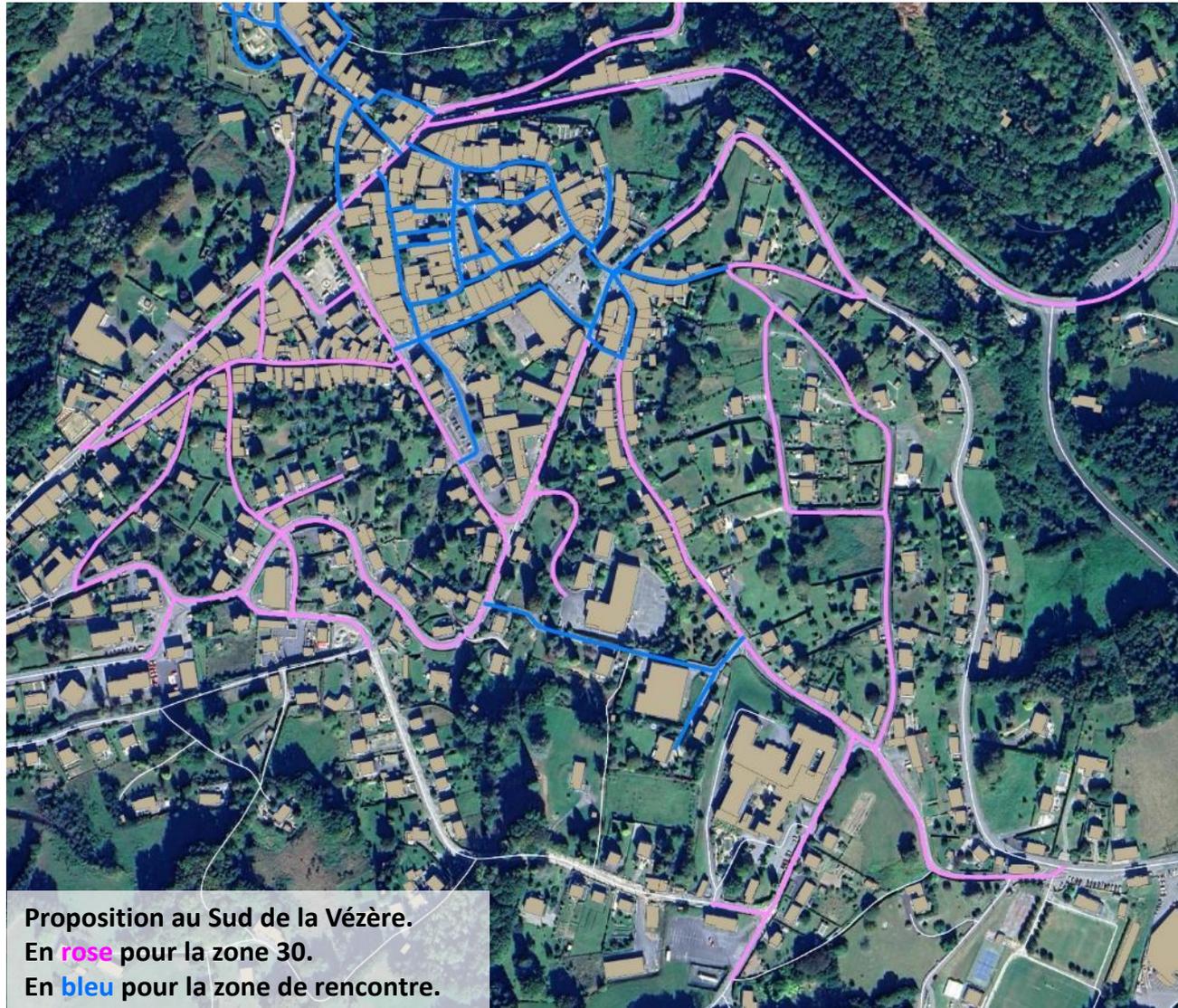
- Des déplacements à pied plus sécurisés dans le centre-bourg de Treignac.
- Un cœur de bourg vivant et plus agréable pour les riverains.
- Une sécurité renforcée pour les cyclistes dans ces zones.

## Acteurs :

- Ingénierie / étude : Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources, Département de la Corrèze, Commune de Treignac.
- Aménagement : Commune de Treignac, Département de la Corrèze.



## ZONE 30 / ZONE DE RENCONTRE / PLAN DE CIRCULATION (2/3)



# ZONE 30 / ZONE DE RENCONTRE / PLAN DE CIRCULATION (3/3)

## Contexte :

Treignac dispose de zones 30 peu cohérentes dans leur emprise. Beaucoup de voiries du centre-bourg sont à 50 km/h en double sens de circulation. Cela engendre des effets de transit et incite à une vitesse dans des rues de centre-bourg où les piétons n'ont pas de trottoirs. Ces rues sont plus adaptées pour une circulation apaisée et partagée

**Temporalité:** court/moyen terme.

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

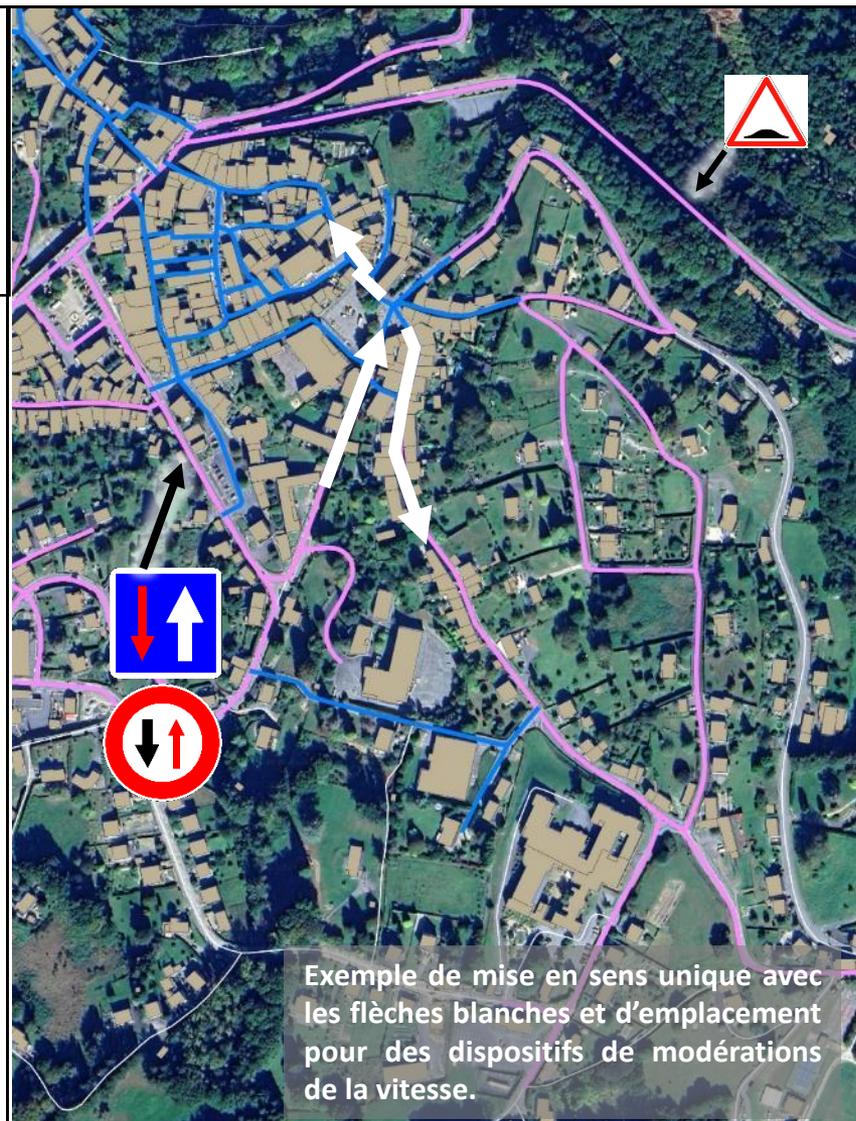
**Coût de l'intervention :** modéré.

## Impact attendu :

- Des déplacements à pied plus sécurisés dans le centre-bourg de Treignac (ici avenue du général de Gaulle).
- Un cœur de bourg vivant et plus agréable pour les riverains.
- Une sécurité renforcée pour les cyclistes dans ces zones.

## Acteurs :

- Ingénierie / étude : Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources, Département de la Corrèze, Commune de Treignac.
- Aménagement : Commune de Treignac, Département de la Corrèze.



# PARKING ET RABATTEMENT

## Contexte :

Treignac dispose de poches de stationnement sous-utilisé avec un pic de fréquentation estival (tourisme). Des projets de réaménagement du centre-bourg redonneront de la place aux piétons et au vélo et devront supprimer des places de parking. En l'état la demande de places de stationnement sera la même.

**Temporalité:** Court terme.

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

**Coût de l'intervention :** faible.

## Impact attendu :

- Moins de tensions sur les places de stationnement dans le centre-bourg.

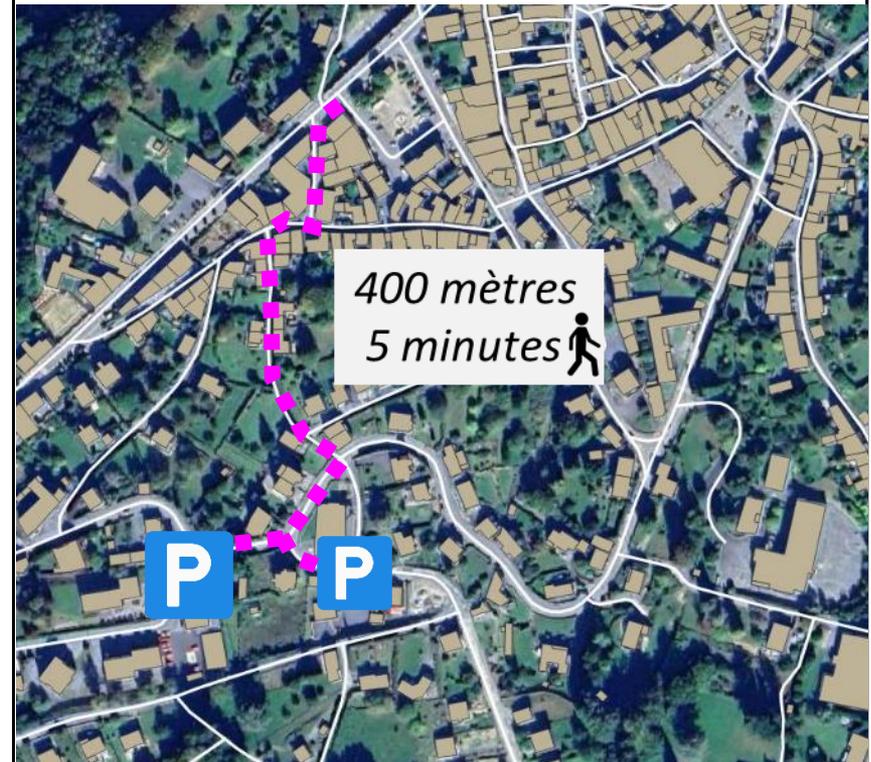
## Acteurs :

- Ingénierie / étude : Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources, Commune de Treignac.
- Aménagement : Commune de Treignac, Département de la Corrèze.

## Recommandation :

Mise en valeur de deux parkings sous-fréquentés et peu connus pourtant proches du centre-bourg via :

- Le balisage piéton depuis le centre-bourg (ex: place de la République) vers les parkings et vis-versa.
- La pose de signalétique en entrées de bourg de la D940 indiquant la présence de ces parkings et d'autres à promouvoir avec des indications de direction et de temps de parcours piétons jusqu'au centre.



# DÉPLACEMENT À PIED / AV LAC ET EDMONT MICHELET ROUTE DE GUÉRET

## Contexte :

L'avenue du lac dispose d'un parking gravillonné en entrée du centre-bourg sans passage piéton pour rejoindre le trottoir opposé et sécurisé. L'avenue Edmont Michelet dispose d'un cheminement de niveau non séparé de la route assez large mais mal revêtu en l'état. La route de Guéret est traversée par un itinéraire piéton de rabattement depuis l'aire de camping-car vers le centre-ville via la route de la Fontaine des Lépreux. La traversée est dangereuse (absence de visibilité, vitesse à 90 km/h) et hors agglomération.

## Propositions de solutions :

- Mise en zone 30 avec des dispositifs de modération de la vitesse et entretien du revêtement avenue Edmont Michelet et matérialisation d'une bande blanche séparative. Une séparation physique est trop contraignante car cet espace est utilisé pour le stationnement lors des événements sur Treignac (et notamment les championnats de descente de canoë-kayak).
- Route de Guéret : réduction de la limitation de vitesse à minima à 70 km/h, voire à 50 km/h en saison (comme au lac), aménagement d'un passage piéton avec une signalisation dynamique à détection indiquant une traversée piétonne.
- Création d'un passage piéton en face du parking avenue du lac.

## Acteurs :

- Ingénierie et aménagement route de Guéret : Département de la Corrèze.
- Aménagement avenue du lac Edmont Michelet: Commune de Treignac, Département de la Corrèze (bande blanche, passage piéton et dispositifs de modération de la vitesse).

**Temporalité:** court/moyen terme .

**Possibilité d'intervention technique :** Interventions moyennement complexes.

**Coût de l'intervention :** modéré.

## Impact attendu :

- Un itinéraire piéton sécurisé depuis l'aire de camping-car jusqu'au centre-ville.
- Un itinéraire piéton plus confortable de la Brasserie au centre-ville.
- Une traversée sécurisée du parking au porte du centre-ville.

# DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR LÉON DESSAL

<p><b>Contexte :</b> La rue Léon Dessal est une rue étroite sans cheminement piéton limitée à 50 km/h. Sur sa partie basse, la rue est tortueuse et beaucoup de chemins piétons et de petites rues apaisées y démarrent pour rejoindre le centre-ville ou le quartier du Trek. Sur sa partie haute, la rue retrouve une certaine largeur et un tracé plutôt droit.</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie et aménagement : Département de la Corrèze, Commune de Treignac.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Prolongement de l'actuelle zone 30 jusqu'à l'intersection avec la rue Ignace Dumergue et mise en place de passage piéton et de balisage piéton aux entrées / sorties des chemins du quartier. Création de poches de stationnement à côté des habitations en dehors du tournant pour garantir un effet de chicane et une vitesse réelle à 30 km/h. D'autres dispositifs de modération de la vitesse peuvent être utilisés à la place.</li><li>• Sur la partie haute de la rue Léon Dessal, aménager dès que la largeur le permet un cheminement piéton d'1,4m libre de tout obstacle en implantant des séparateurs physiques (ex: poteaux bois dans le bitume). Idéalement continuer la matérialisation de place de stationnement en chicane ou d'autres dispositifs de modération de la vitesse.</li></ul>	<p><b>Temporalité:</b> court terme en bas de la rue Léon Dessal. A étudier d'ici la prochaine réfection pour le haut de la rue.</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> Interventions moyennement complexes.</p> <p><b>Coût de l'intervention :</b> modéré.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire piéton sécurisé le long de la rue Léon Dessal.</li><li>• Une réduction de la vitesse rue Léon Dessal et un report modale du trafic de transit opportun vers la D940 via la D16E3.</li></ul>

# DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR LÉON VACHER

<p><b>Contexte :</b> L'avenue Léon Vacher dispose de trottoirs étroits à proximité de la place de la république. Au-delà le stationnement illégal sur trottoir empiète sur le cheminement assez large des piétons. Le cheminement piéton est interrompu aux intersections avec la rue de La Borde et l'avenue du 11 Novembre.</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie et aménagement : Département de la Corrèze, Commune de Treignac.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Formaliser des places de stationnement positionnés sur la chaussée ou a minima à cheval sur le trottoir et la chaussée mais en laissant 1,4m a minima de largeur de passage sans obstacle. Signaler cette mise en chicane.</li><li>• Créer des passage de piétons aux intersections avec la rue de La Borde et l'avenue du 11 Novembre.</li><li>• Étudier l'élargissement du cheminement piéton à 1,4m sur la portion de l'avenue Léon Vacher allant de la place de la République à la rue de La Borde.</li></ul>	<p><b>Temporalité:</b> A étudier d'ici la prochaine réfection .</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> Interventions complexe.</p> <p><b>Coût de l'intervention :</b> modéré/élevé.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire piéton sécurisé depuis l'avenue Léon Vacher jusqu'à la place de la République.</li><li>• Un ralentissement des véhicules en agglomération sur l'avenue Léon Vacher favorisant la tranquillité des riverains et la sécurité des déplacements à vélo et à pied.</li></ul>

# DÉPLACEMENT À PIED / SECTEUR 11 NOVEMBRE

<p><b>Contexte :</b> L'avenue du 11 Novembre est une voirie sans trottoir, limitée à 50 km/h, globalement large, sans stationnement délimitée et avec quelques courbes.</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie et aménagement : Département de la Corrèze, Commune de Treignac.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Aménager dès que la largeur le permet un cheminement piéton d'1,4m libre de tout obstacle en implantant des séparateurs physiques (ex: poteaux bois dans le bitume).</li><li>• Passer l'avenue en zone 30 a minima de la rue Decoux Lagoutte à l'avenue du Général de Gaulle. Idéalement, matérialiser du stationnement en chicane en condition de visibilité en sens opposé (ligne droite) ou positionner d'autres dispositifs de modération de la vitesse.</li></ul>	<p><b>Temporalité:</b> A étudier d'ici la prochaine réfection pour le haut de la rue.</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> Interventions moyennement complexes.</p> <p><b>Coût de l'intervention :</b> modéré.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire piéton sécurisé le long de l'avenue et une sécurisation du parcours depuis les parkings de rabattement en face de la caserne et à la salle des fêtes.</li><li>• Une réduction de la vitesse sur l'avenue pour une sécurité accrue de la pratique du vélo et une tranquillité pour les riverains.</li></ul>

# DÉPLACEMENT À PIED / AVENUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE

<p><b>Contexte :</b> À partir de la place des pénitents, l'avenue du Général De Gaule dispose d'un cheminement discontinu de niveau à l'intersection avec l'avenue du 11 Novembre. Puis son cheminement est seulement délimité avec une ligne blanche dans une voirie étroite en double sens à 50 km/h. Plus loin la place du Collège en cours de réfection, doit intégrer un cheminement sécurisé pour les piétons.</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingénierie et aménagement : Département de la Corrèze, Commune de Treignac.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Aménager si possible un cheminement de niveau à la place des marches dans le virage à l'intersection avec l'Avenue du Général de Gaule.</li><li>• Entre l'avenue du Général de Gaule et la place du Collège, deux options (évoquées dans la partie concernant la V'Locale) :<ul style="list-style-type: none"><li>• Mise en place d'un chaussidou / d'une CVCB dont les bandes de rives sont utilisables par les piétons en l'absence de cheminement piéton – ce qui est le cas ici.</li><li>• Aménagement d'un cheminement piéton d'1,4m de large, hors d'obstacles via l'implantation de séparateurs physiques sur la chaussée.</li></ul></li></ul>	<p><b>Temporalité:</b> A étudier d'ici la prochaine réfection pour le haut de la rue.</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique</b> Interventions moyennement complexes.</p> <p><b>Coût de l'intervention :</b> modéré.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Un itinéraire piéton sécurisé le long de l'avenue et une sécurisation du parcours depuis les parkings de rabattement en face de la caserne et à la salle des fêtes.</li><li>• Une réduction de la vitesse sur l'avenue pour une sécurité accrue de la pratique du vélo et une tranquillité pour les riverains.</li></ul>

# DÉPLACEMENT À PIED / PLACE DES FARGES

<p><b>Contexte :</b> La place des Farges dispose de stationnement minute et de cheminement piéton sécurisé partiellement avec des bornes anti-intrusion. Pour autant, le stationnement illégal et gênant est monnaie courante. Les tentatives de médiation actuelle n'ont pas permis d'obtenir l'adhésion des commerçants à un respect des espaces piétons.</p>	<p><b>Acteurs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Aménagement : Département de la Corrèze, Commune de Treignac.</li><li>• Médiation et application : Gendarmerie nationale.</li></ul>
<p><b>Propositions de solutions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Mettre en place une médiation et une sanction directement avec la Gendarmerie.</li><li>• Repeindre les bandes jaunes continues dégradées.</li></ul>	<p><b>Temporalité:</b> Court terme</p> <p><b>Possibilité d'intervention technique :</b> simple.</p> <p><b>Coût de l'intervention :</b> modéré.</p> <p><b>Impact attendu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Sécurisation des déplacements à pied sur la place des Farges.</li></ul>