

PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

Schéma Directeur des Mobilités Actives

Focus Ussel

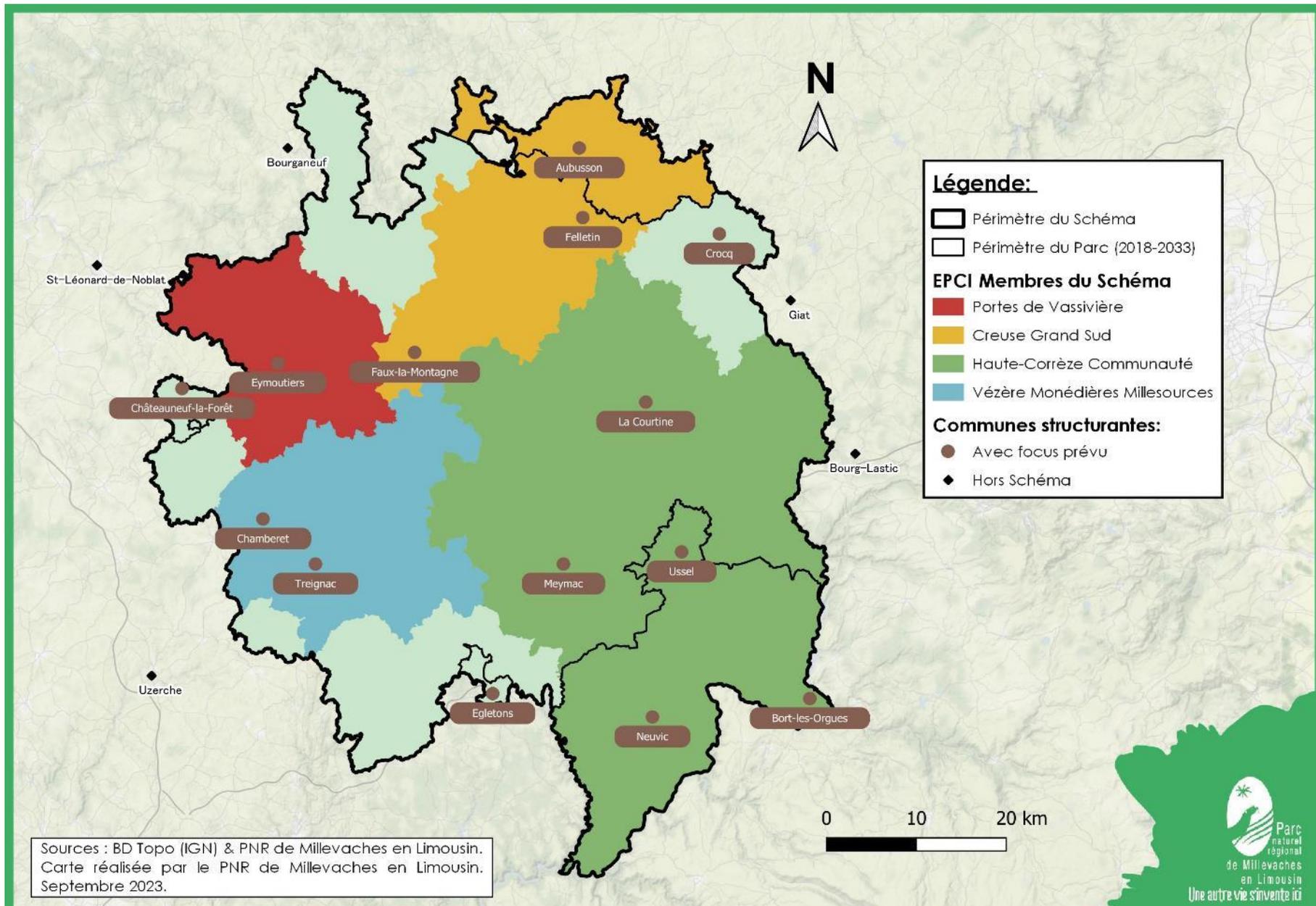


Une autre vie s'invente ici

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).

USSEL

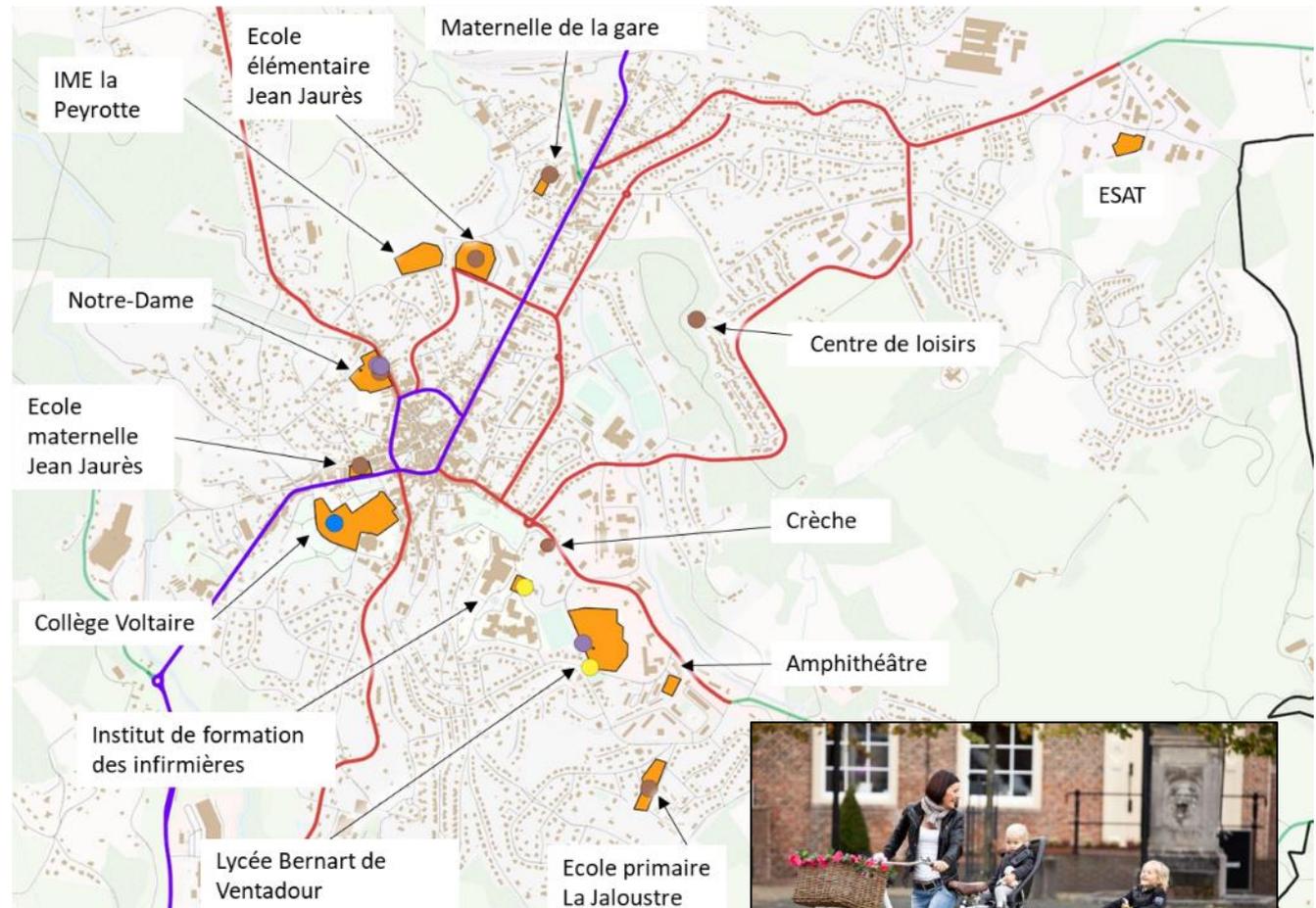
PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

CARTE DES LIEUX D'ENSEIGNEMENT

Les lieux d'enseignement à Ussel ont la plupart fait l'objet d'aménagement visant à sécuriser l'arrivée et le départ des enfants suite aux retours des parents d'élèves et enseignants.

La zone 30 a été l'outil privilégié. Son application, conformément aux obligations légales, s'est faite sur la rue d'école ainsi que les rues adjacentes.

Les aménagements de vitesse sont a priori respectés. En revanche, l'établissement Notre Dame semble nécessiter d'une réflexion plus approfondie compte tenu des difficultés qui s'accumulent à son entrée (trafic motorisé important, largeur faible, besoin de parking).



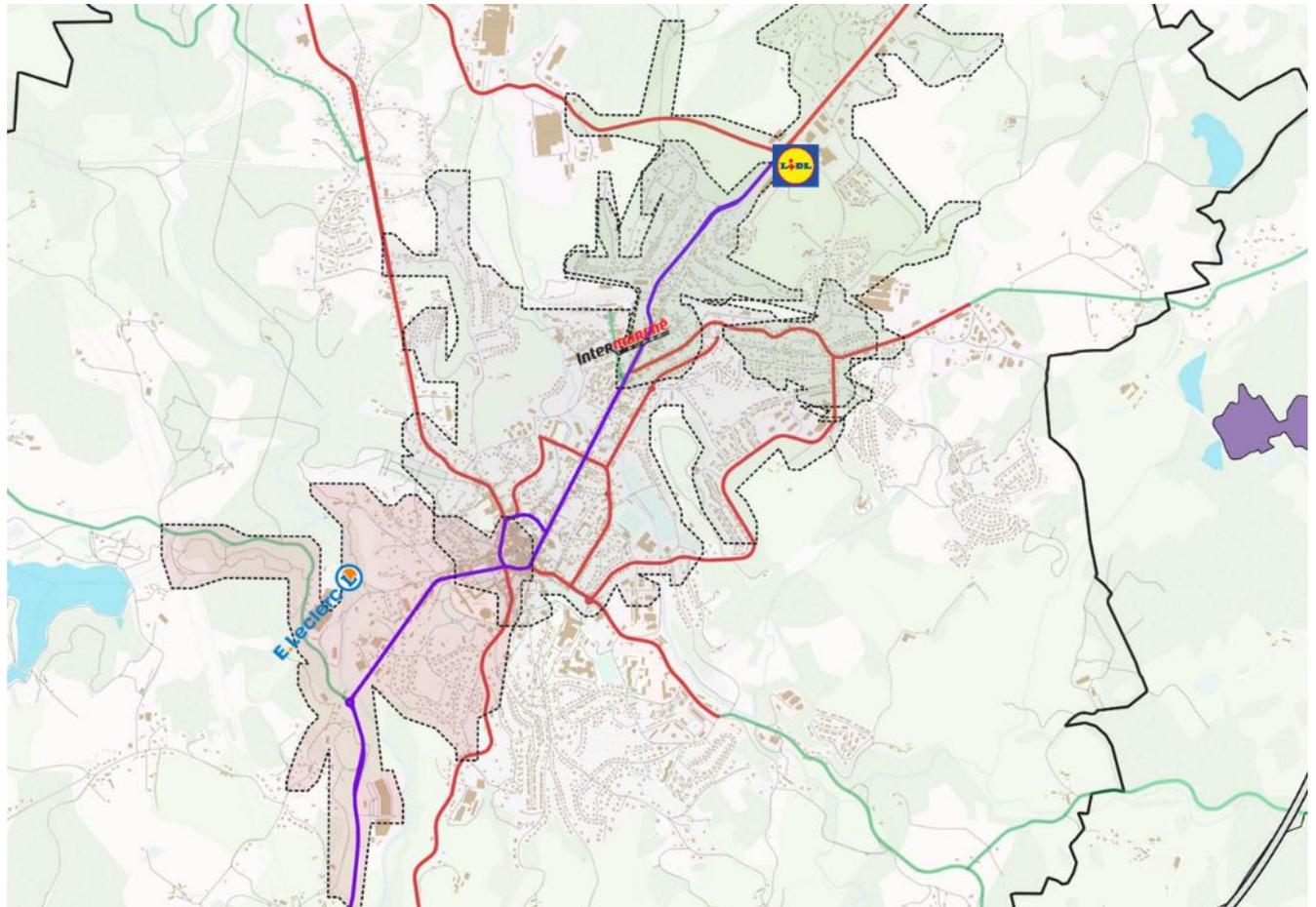
Des dispositifs sécurisés existent aussi pour le transport des enfants à vélo quel que soit l'âge.

CARTE DES SUPERMARCHÉS

Les 3 zones de couleurs pâles délimitées par des pointillés noirs sont des isochrones à partir des supermarchés. Ils indiquent pour chaque établissement, l'accessibilité en 15 minutes à pied depuis ces magasins.

En croisant ces zones avec les données de carroyage Insee, on obtient le nombre d'habitants positionnés à l'intérieur de l'isochrone. Ainsi:

- 4506 personnes habitent à 15 minutes à pied d'Intermarché.
- 2140 personnes habitent à 15 minutes à pied de Lidl.
- 1667 personnes habitent à 15 minutes à pied de Leclerc.



Le projet d'aménagement cyclable de la commune permettra de relier ces trois supermarchés via le même axe cyclable.

Pour les accès à pied, le Leclerc dispose d'une passerelle piétonne à bien valoriser. L'accès au Lidl par l'avenue de Champ Grand est bien emprunté à pied par les quartiers reliés.

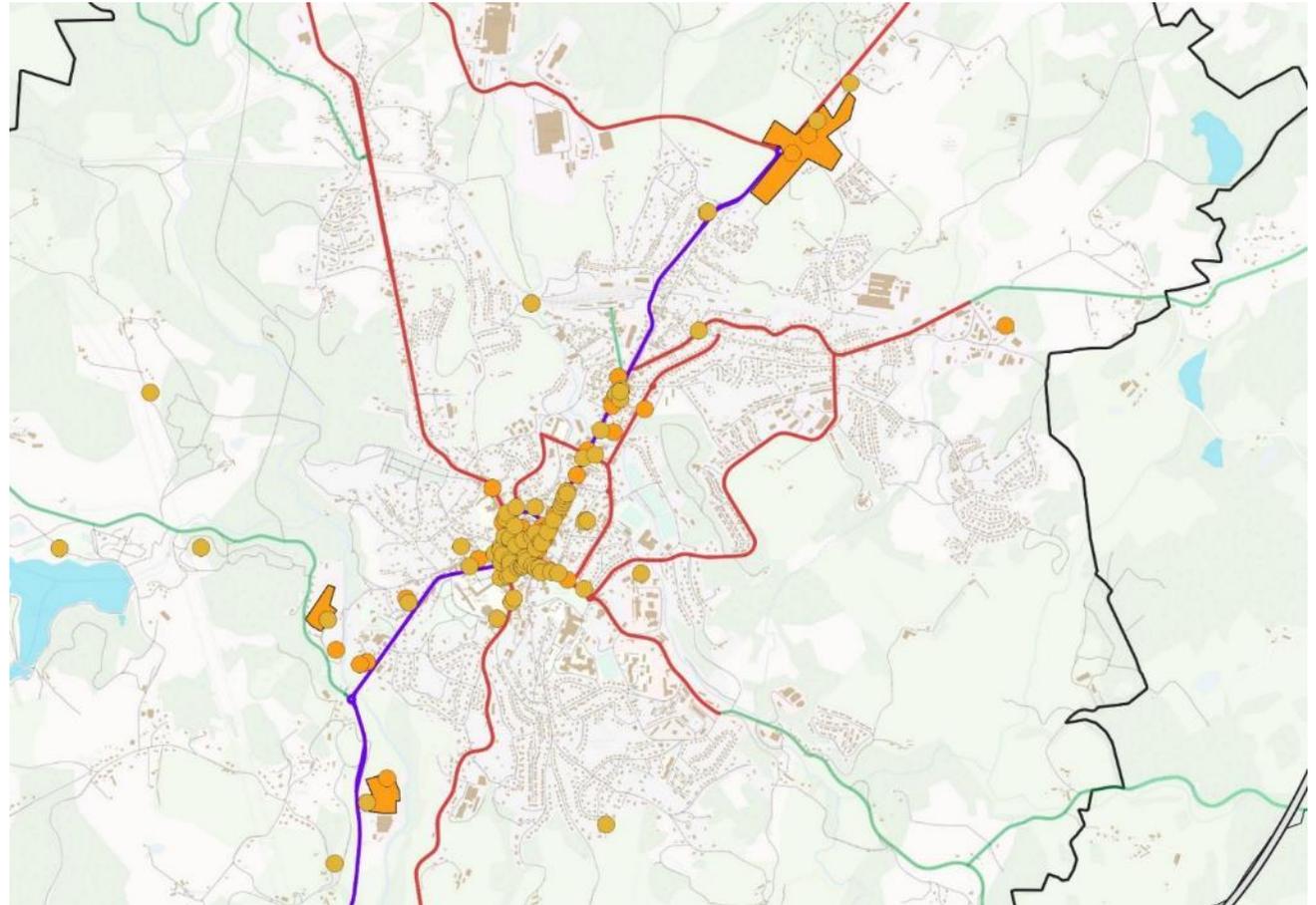
CARTE DES COMMERCE ET SERVICES EN TOUT GENRE

Les points oranges et marrons indiquent la présence de commerces et services.

Les commerces et services sont majoritairement dans le centre-ville et le long de l'avenue Carnot.

Deux autres pôles périphériques se dégagent aussi. Le premier autour de l'entrée Ouest de la commune (ZA de la Maison, Espace du Leclerc, espace du Marie Blachère). Le second, sur la ZA Breil Mazet autour du Lidl à l'entrée Est d'Ussel.

Les commerces de centre-bourg sont sans surprise rapidement accessibles pour une majorité d'habitants de la commune. Effectivement, 5462 personnes habitent à 15 minutes à pied du centre-bourg dense de commerces et services.



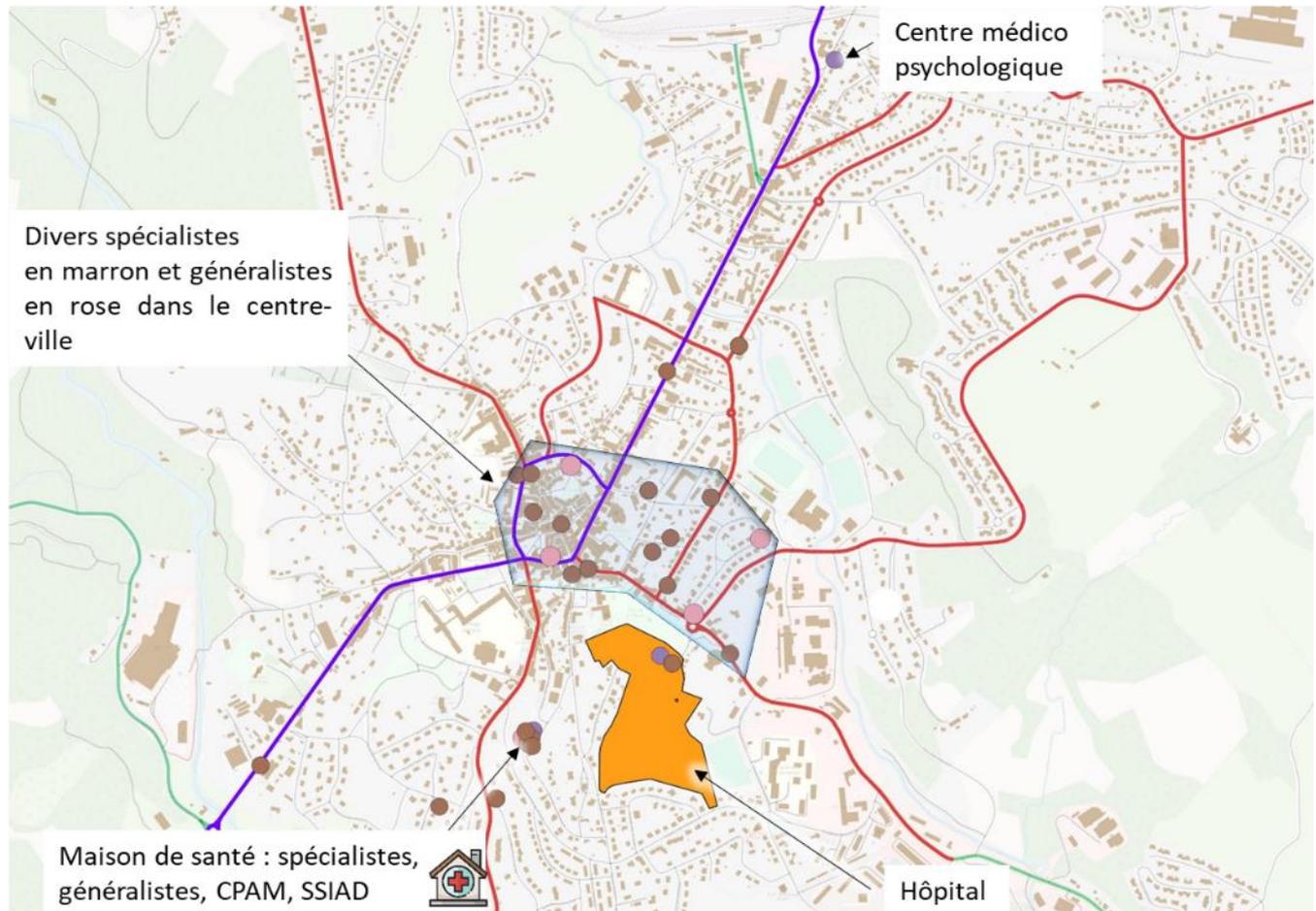
Sur l'entrée Ouest, la circulation piétonne entre le Leclerc et la ZA de la maison rouge est très dangereuse. Une discontinuité piétonne entre le Leclerc et le giratoire oblige les piétons à cohabiter directement sur la chaussée avec un tronçon de route à plus de 5000 véhicules jours sur 200-250 mètres.

CARTE DES SERVICES DE SANTÉ

Sur les services de santé, on retrouve 3 centralités majeures :

- Le centre-ville qui regroupent de nombreux spécialistes (en marron) et généralistes (en rose).
- L'hôpital et les services associés (dont l'Ephad).
- La maison de santé qui regroupe des médecins généralistes et spécialistes et des services et bureaux du médico social.

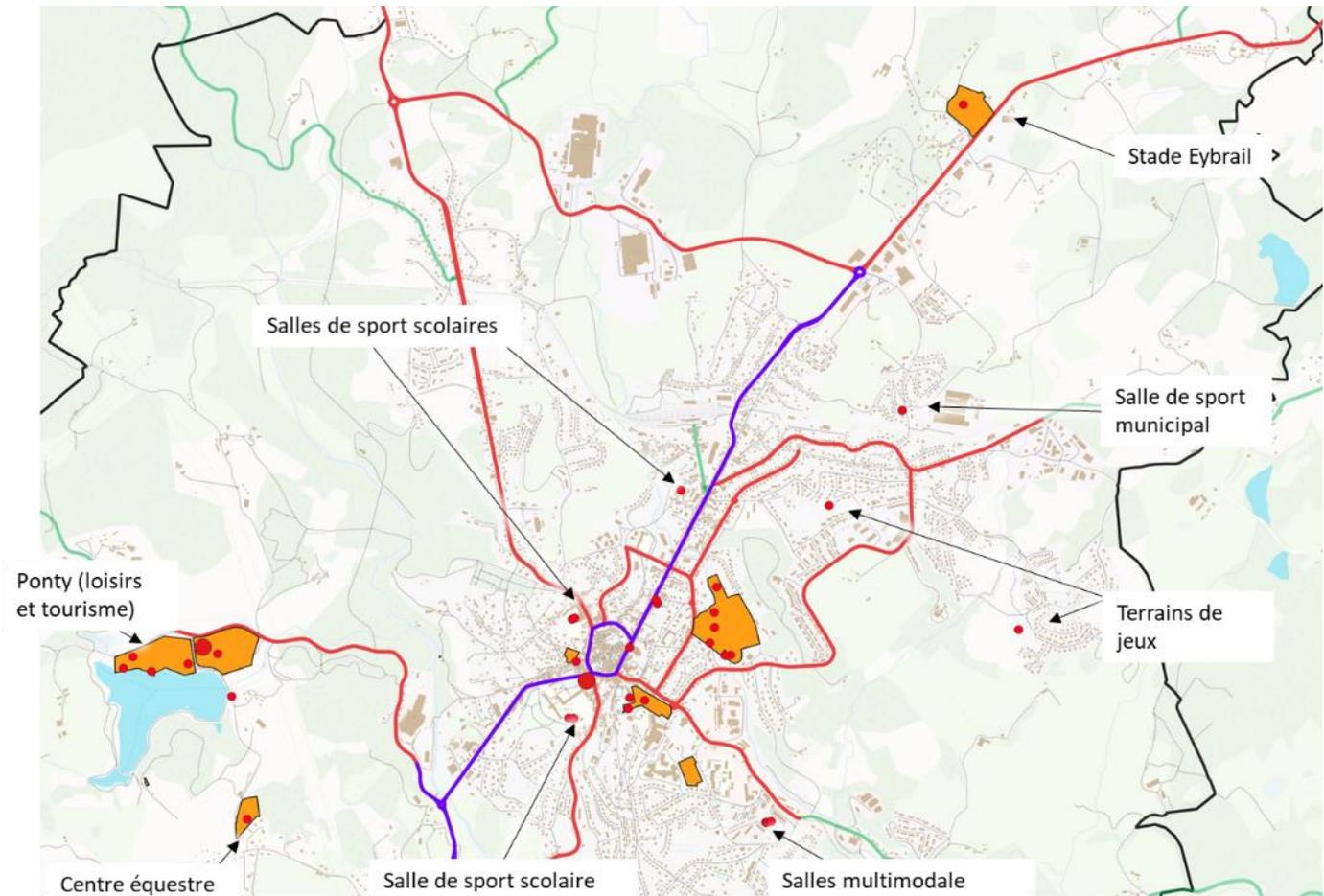
La maison de santé est enclavée. La circulation et le parking sont en tension et un projet d'installation de cabinets sur la zone viendra accroître ces tensions. L'accès à pied doit être garanti et ne doit pas être sacrifié pour l'élargissement de la voirie ou la création de parking.



Sur l'hôpital et la maison de l'enfance adjacente, les parkings saturent. Beaucoup de personnels et d'étudiants viennent en voiture. Un travail de sensibilisation à la marche et à la pratique du vélo peut permettre de diminuer la tension sur cette zone.

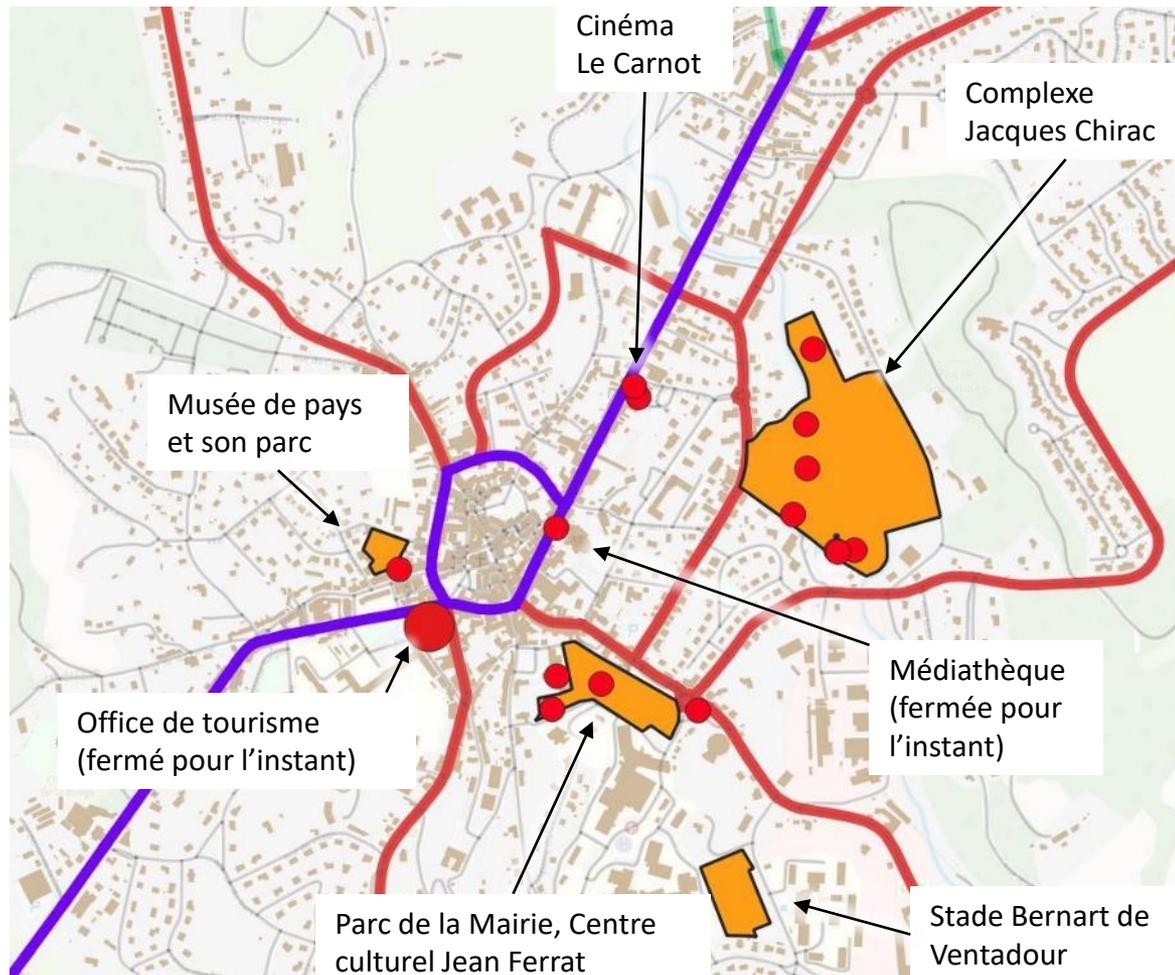
CARTE DES LIEUX DE CULTURE, SPORT, LOISIR ET TOURISME (1/2)

L'accès à Ponty, lieu de loisir local et de tourisme, est aujourd'hui dangereux à pied et à vélo. Des accidents ont déjà eu lieu. Il n'existe aucun aménagement ou alternative pour les piétons et cyclistes voulant s'y rendre. Le passage par une route départementale à plus de 1000 véhicules jours ne permet pas d'envisager une cohabitation même pour les cyclistes.



CARTE DES LIEUX DE CULTURE, SPORT, LOISIR ET TOURISME (2/2)

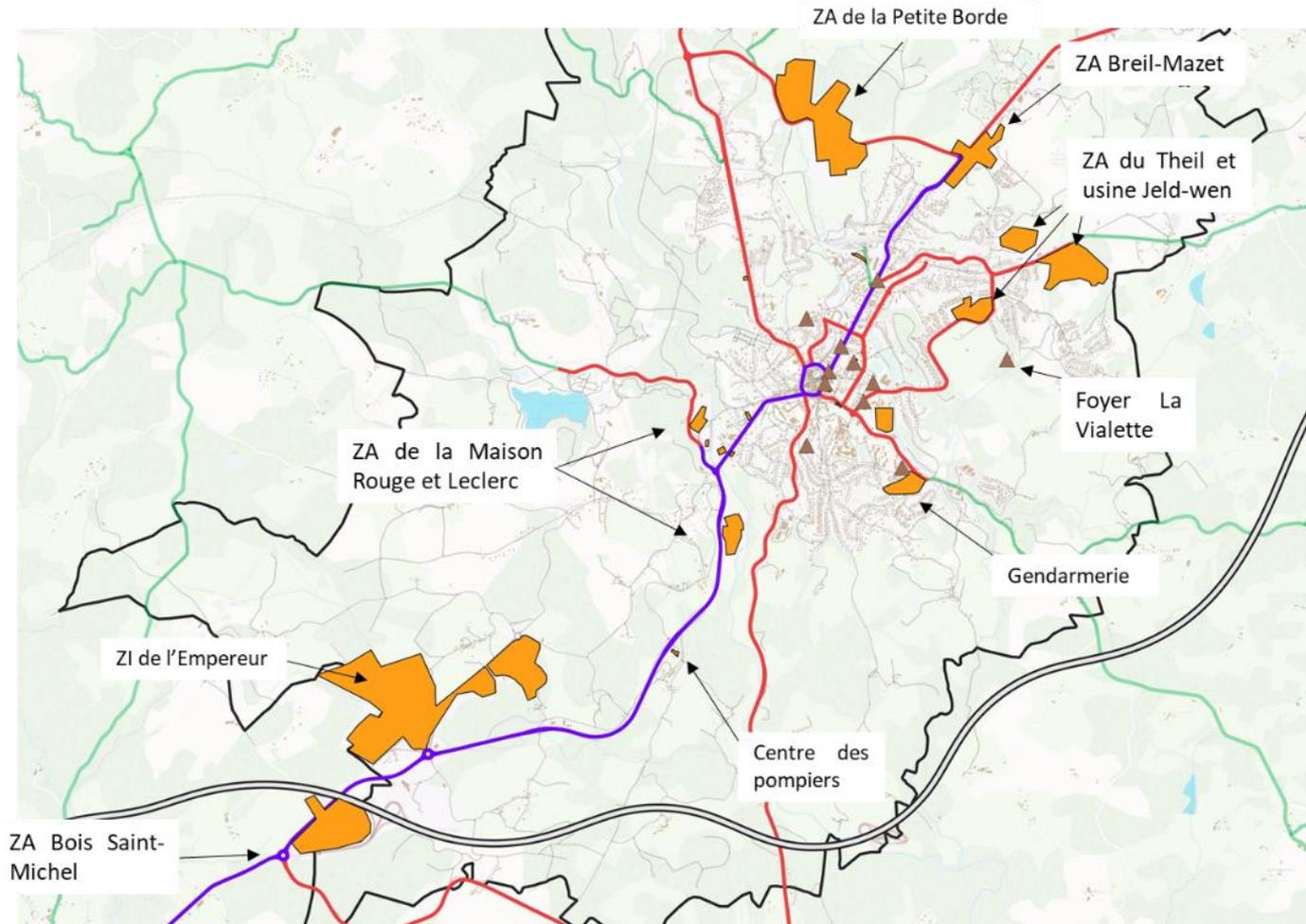
Le cinéma Le Carnot fera l'objet d'une nouvelle accessibilité piétonne avec la construction de logements entre l'Avenue Carnot, le cinéma et le boulevard de la Prade.



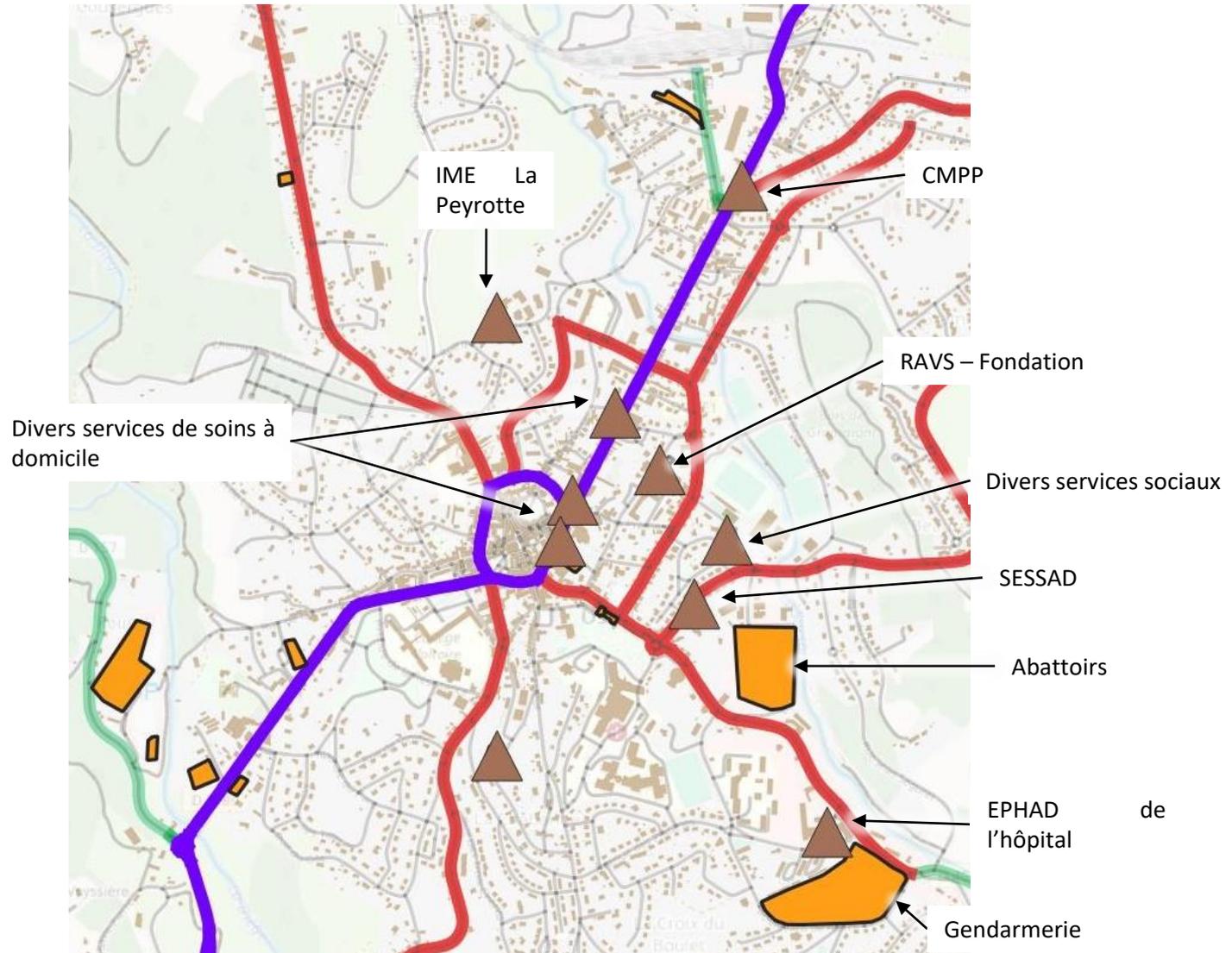
CARTE DE L'EMPLOI : INDUSTRIEL, ADMINISTRATIF ET SANTÉ (1/2)

A l'ouest la Zone Industrielle de l'Empereur accueille de nombreux emplois. Les témoignages du diagnostic font état de personnes précaires qui se rendent en vélo ou en trottinette électrique au travail via la route départementale D1089 (axe violet).

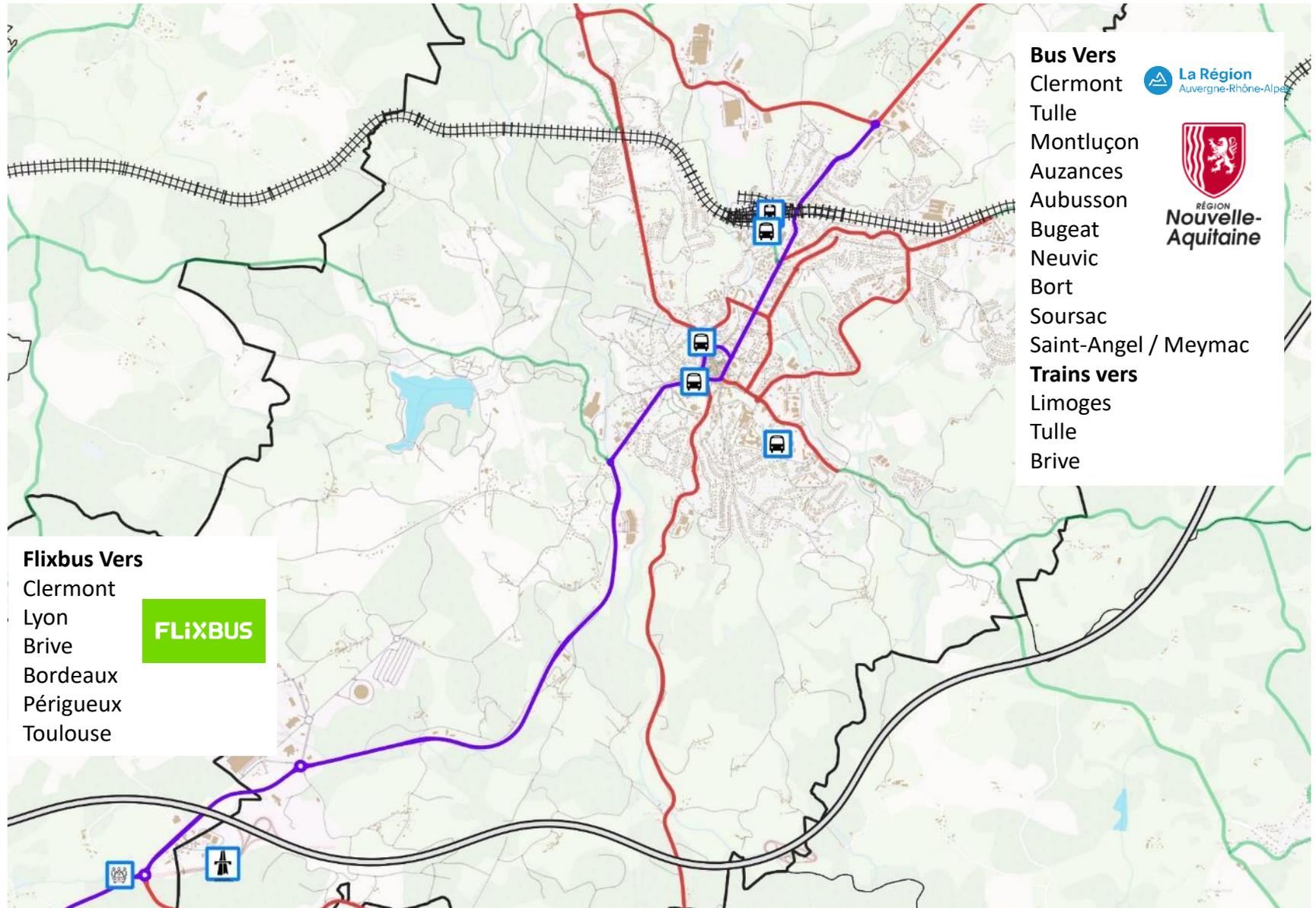
Le projet d'aménagement cyclable de Ponty est à penser avec ce besoin de liaison. Le tronçon de route à 5000 véhicules jours constitue un obstacle à franchir avant de rallier l'aménagement sécurisé du giratoire croisant la D1089 et la D157.



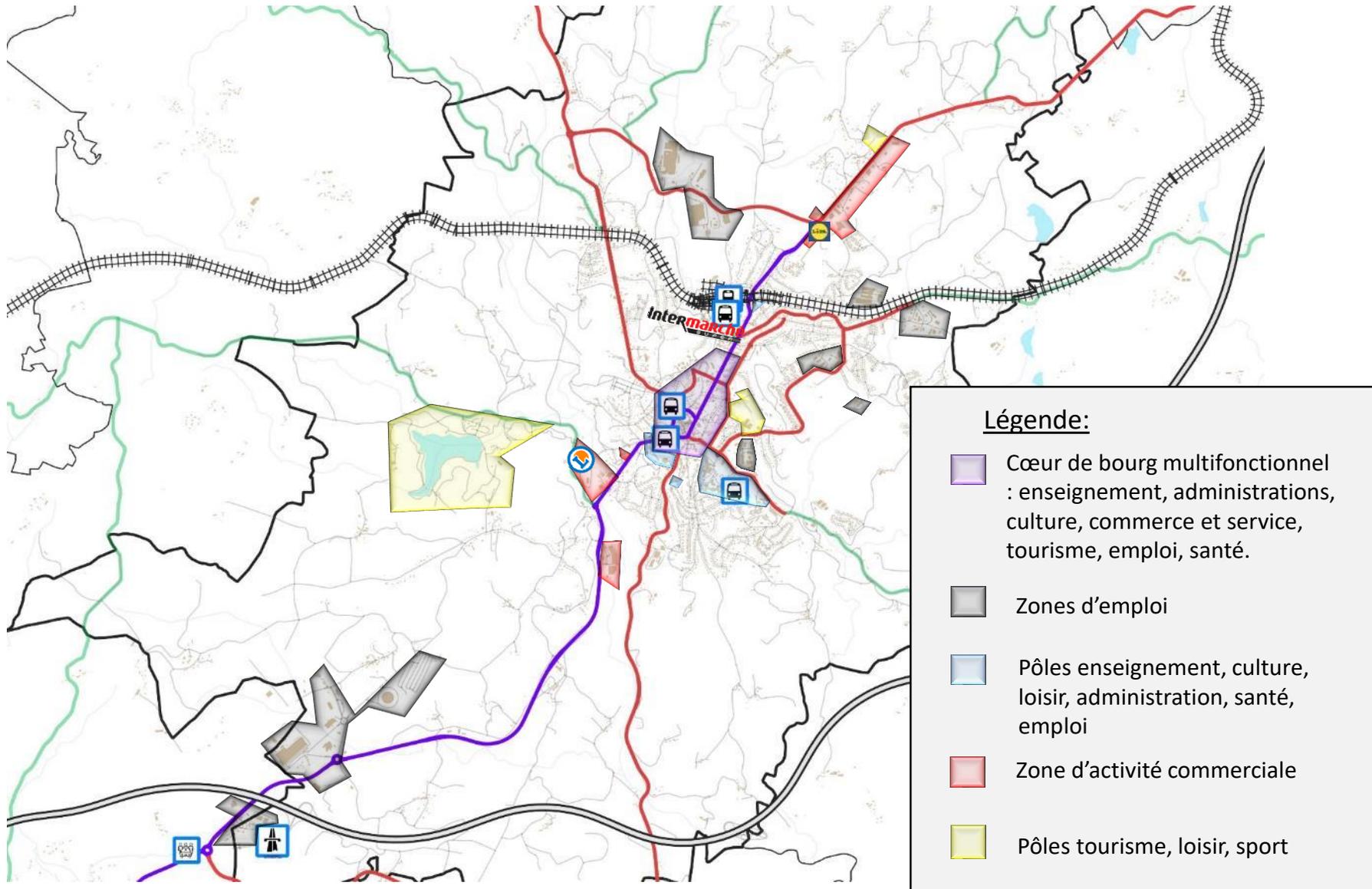
CARTE DE L'EMPLOI : INDUSTRIEL, ADMINISTRATIF ET SANTÉ (2/2)



INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



SYNTHÈSE

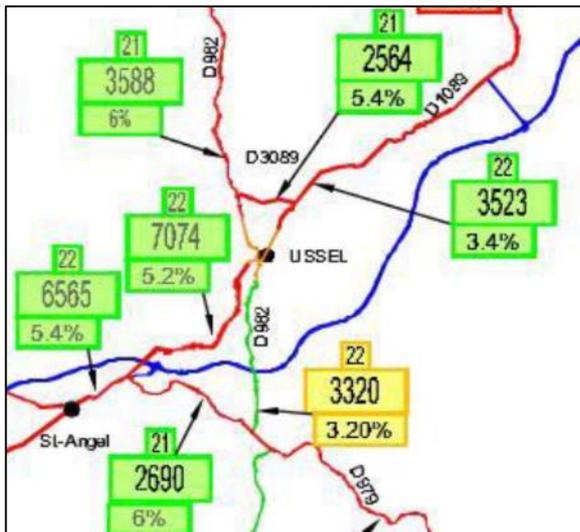


DÉPLACEMENTS À VÉLO

QUELS AMÉNAGEMENTS VÉLO ? (1/2)

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

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



Extrait de la carte des comptages de 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	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		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 cycliste en cas d'aménagement partagé. Pour les poids lourds, leur part dans le trafic est indiquée sur les relevés du Département (cf page précédente).

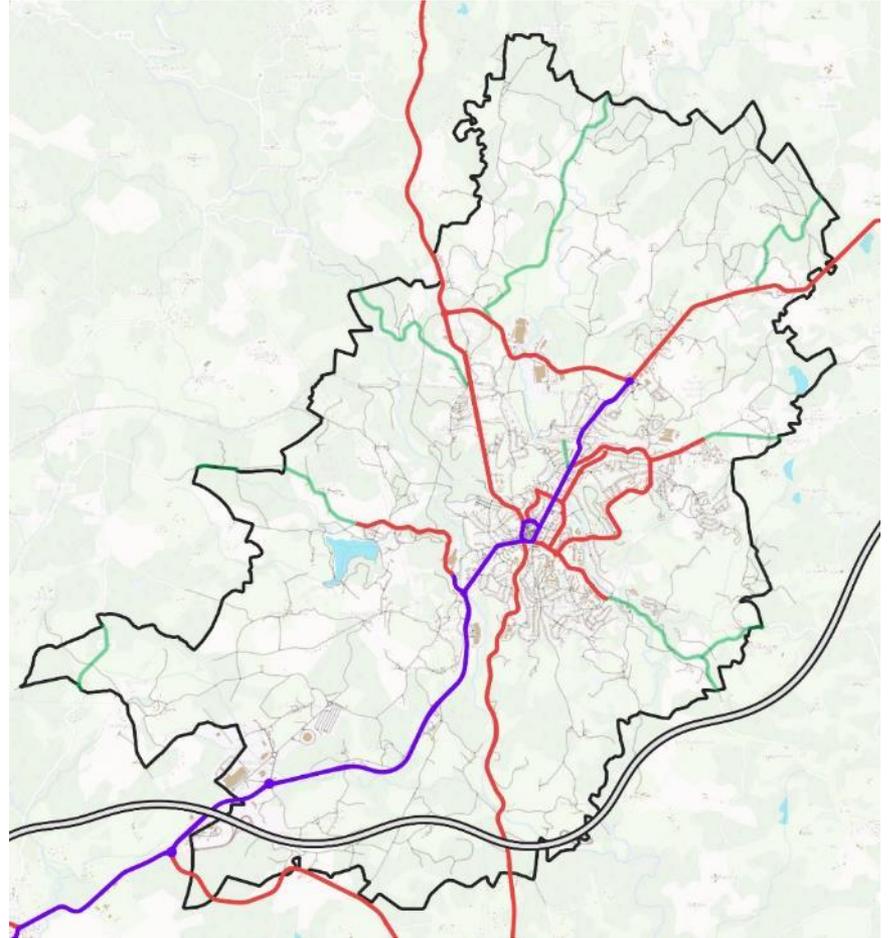
Avant tout projet d'aménagement ou de balisage sur ces routes, il est important de vérifier le trafic motorisé et la vitesse pratiquée (V85). Un tel comptage permettra d'identifier les aménagements les plus adaptés aux caractéristiques de la route.

CARTE DU TRAFIC ROUTIER À USSEL

La voirie violette fait référence à la RD1089 dont le trafic excède les 4000 véhicules par jour dont plus de 80 poids lourds jours.

La voirie **rouge** fait référence aux voiries dont le trafic excède les 1000 véhicules par jour. Selon les vitesses pratiquées et le volume du trafic poids lourds (cf slides précédentes), ils peuvent être des axes dangereux pour les cyclistes, surtout pour les publics vulnérables (enfants, personnes âgées). Faire circuler des cyclistes sur cet axe nécessiterait de disposer de données de comptage et d'une analyse de l'axe. En fonction de leur résultat, cela nécessiterait peut-être d'aménager la voirie pour atteindre la vitesse réellement pratiquée adaptée à la cohabitation des cyclistes avec le trafic de véhicules motorisés.

La voirie **verte** indique un trafic journalier inférieur à 1000 véhicules jour qui autorise un trafic mixte (pas besoin d'aménagement mais seulement du balisage). En revanche la vitesse réellement pratiquée est incertaine sans comptage (90 km/h autorisée).



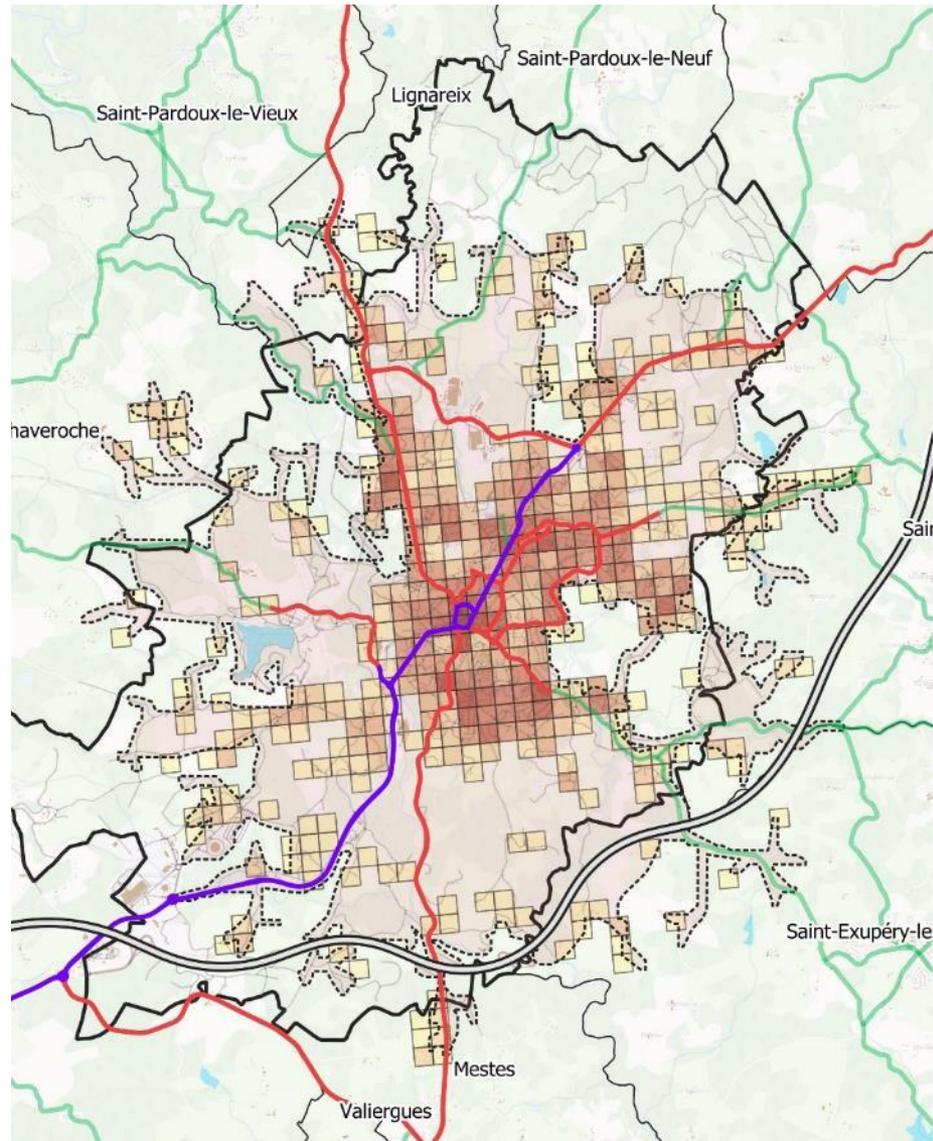
Violet = trafic > 4000 VL/j,
Rouge = trafic >1000 VL / j
Vert = trafic VL ou PL faible

CARTE DE LA RÉPARTITION DE LA POPULATION (5KM)

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

Au sein de l'isochrone, on retrouve, selon les données carroyages de l'Insee, 9148 habitants qui vivent à 15 minutes de vélo du bourg. Au sein de ce périmètre, seul le village de La Platane et les quartiers et villages le long de la route de La Courtine (D982) sont enclavés.

La circulation sur les axes principaux de la commune est dangereuse, pour certains même à vitesse réduite (ex: axe violet). Solution: jouer sur les vitesses et la réalisation d'un réseau cyclable parallèle.

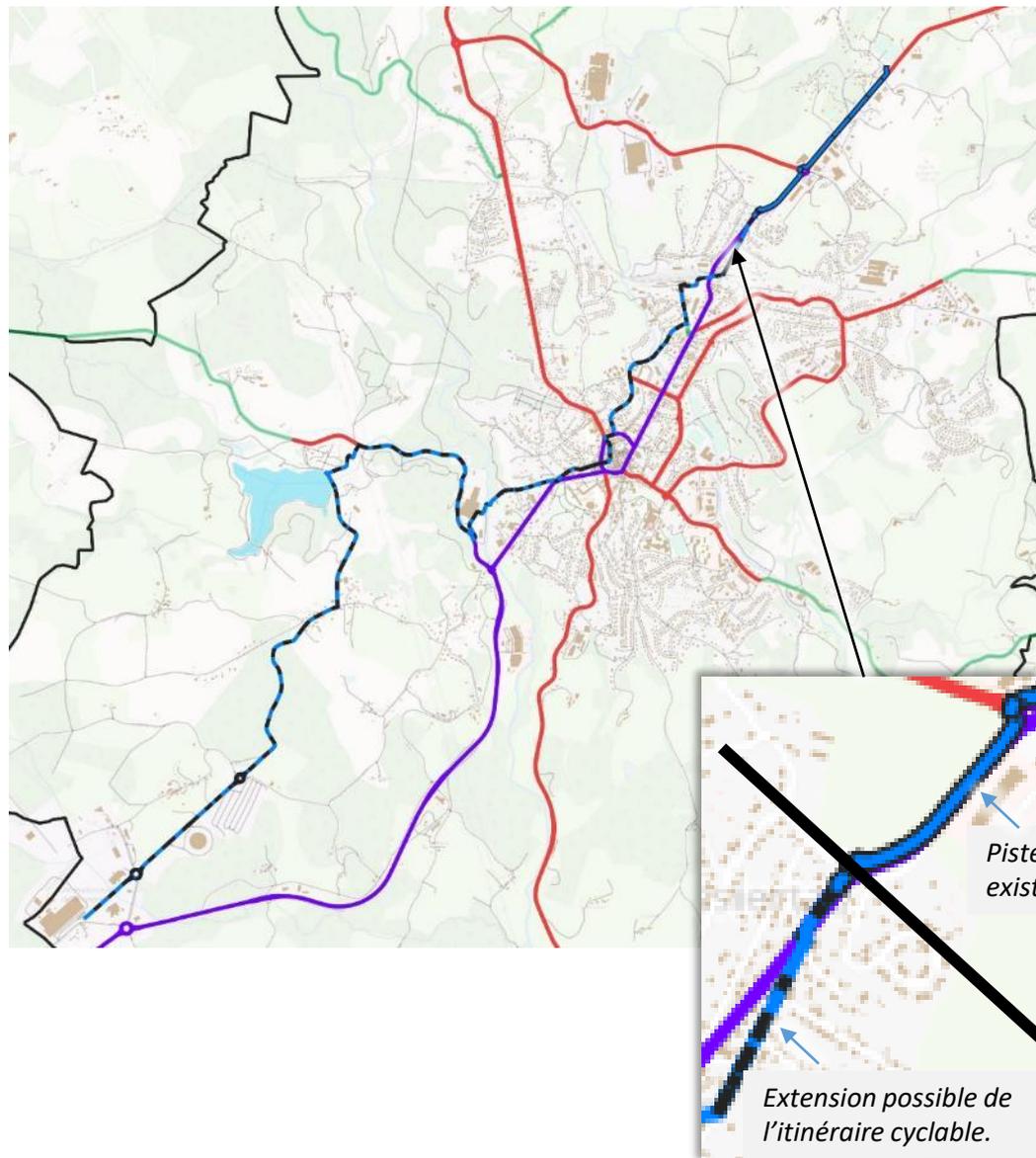


PROJET PISTE CYCLABLE

La municipalité travaille sur un projet d'itinéraire cyclable (en bleu tirets noirs). L'idée est de relier l'actuelle piste cyclable de l'Avenue de Clermont au Lac de Ponty via des routes à faible trafic.

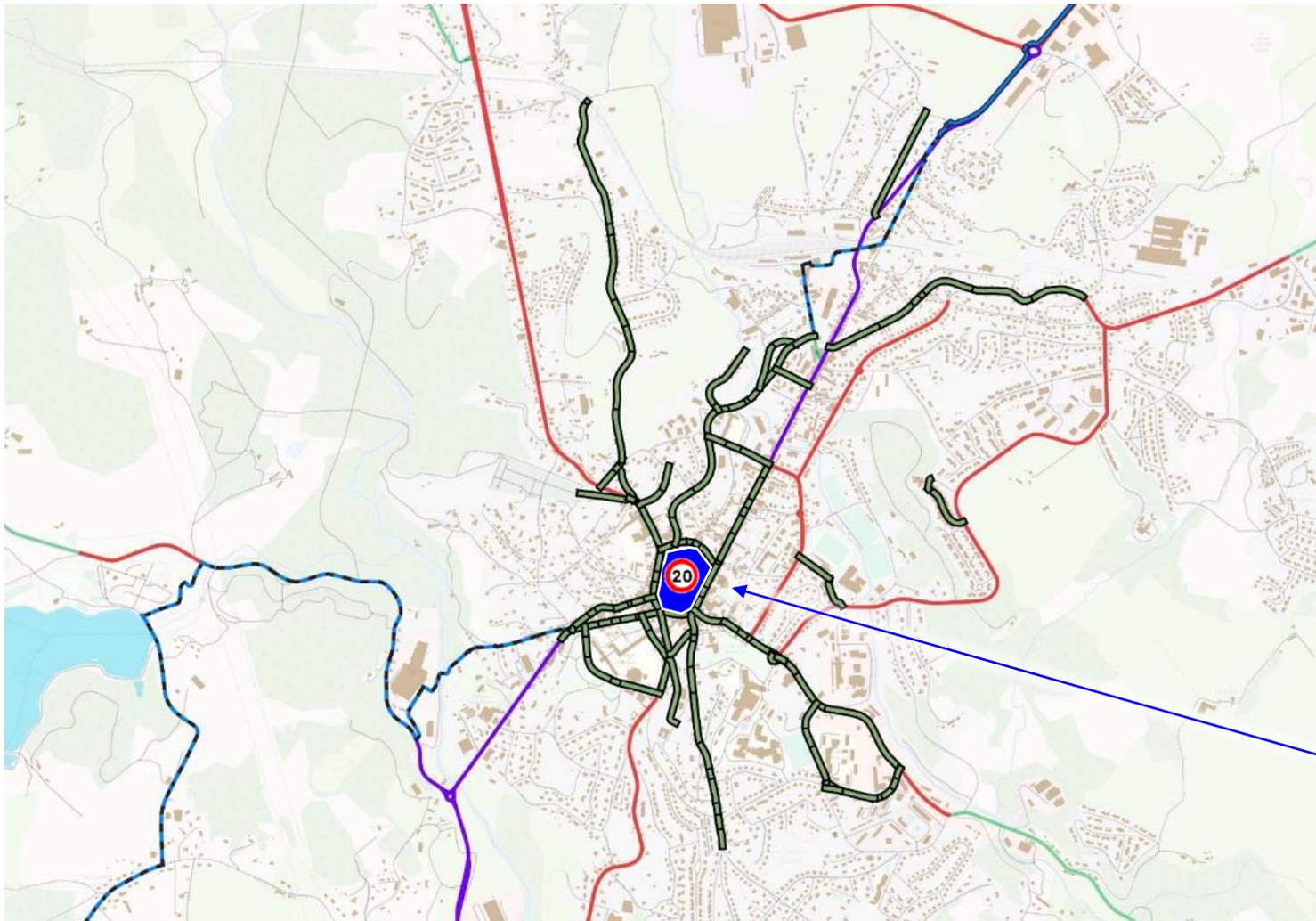
Cet itinéraire constituerait une véritable colonne vertébrale pour relier l'ensemble des pôles générateurs de déplacement de la commune. L'itinéraire en réflexion suit l'axe violet. Il lève une contrainte sur l'axe le plus bloquant d'Ussel car non compatible avec un trafic mixte quelque soit la vitesse. Les efforts d'aménagement se concentrent là où il n'existe aucune alternative à savoir, le tronçon entre le Leclerc et Ponty.

Cet axe sera la « vitrine » du vélo de la commune. Il ne faut pas manquer cette occasion pour bien y connecter les différents pôles générateurs de déplacement à proximité. Sa vocation première de loisir sera en effet probablement un levier pour augmenter la pratique quotidienne du vélo tout usage confondu.



CARTE ZONE 30

Les zones 30 ou rue à 30 km/h de la commune sont représentées par les tronçons verts bordés encadrés de noir. L'intérieur de « l'anneau » médiéval du centre-ville est en zone de rencontre. La circulation des véhicules motorisés y est rendue complexe et l'aménagement semble bien efficace.



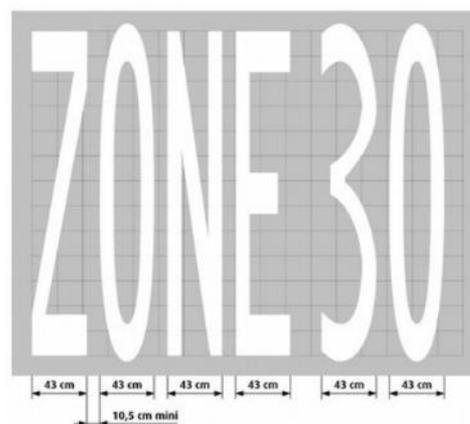
ZONE 30

Toutes les zones 30 n'ont pas donné lieu à des aménagements particuliers. Les sens de circulation ont toutefois été changés. Un marquage au sol, de la signalétique de rappel, des aménagements paysagers (revêtement, végétalisation, mobiliers urbains), de vie sociale (ex: terrasse, bancs sur les côtés de la chaussée) et de modération de la vitesse des véhicules motorisés (plateau, chicane, dos d'âne) peuvent permettre d'obtenir une vitesse réelle à 30 km/h.

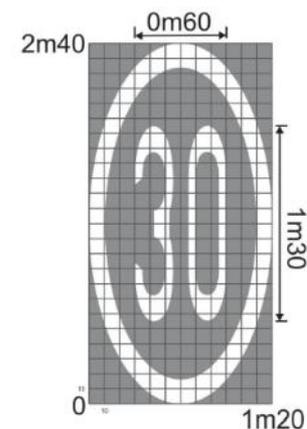
Toutes les voiries limitées à 30 km/h sont depuis 2008 systématiquement en double sens cyclable. Cela signifie que les voies à sens unique limitées à 30 km/h sont de facto praticables dans les deux sens de circulation pour les vélos sauf « dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir 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.



Entrée, en complément de la signalisation verticale



Rappel, à l'intérieur d'une zone 30



Marquage au sol qui vaut rappel. Source: Cerema



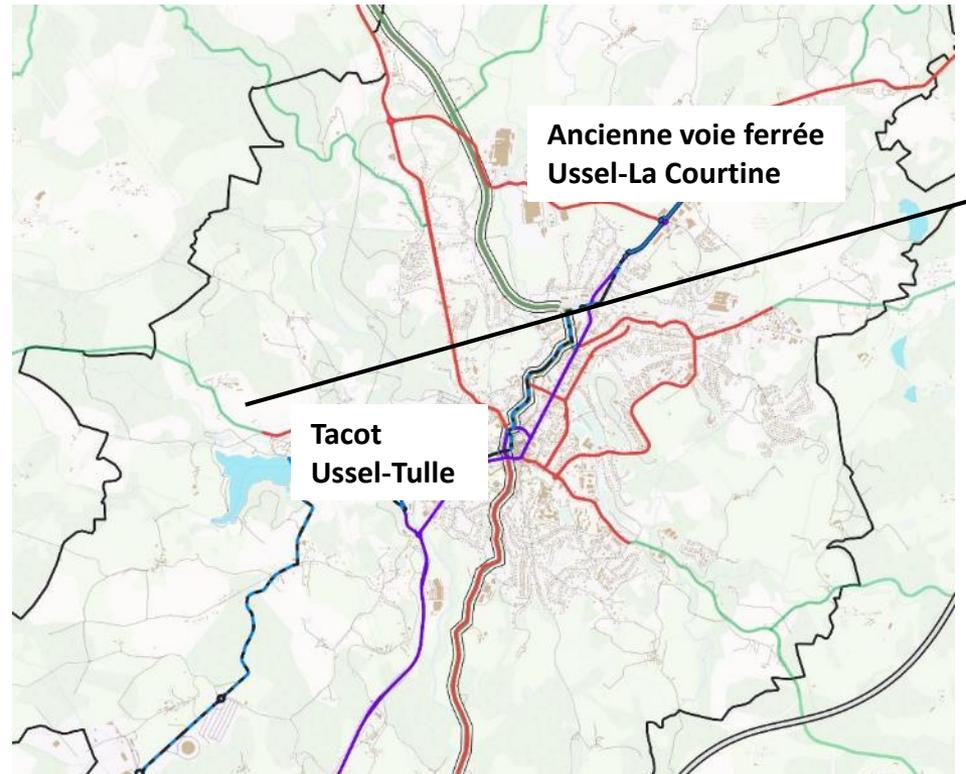
Panonceau M12 (GFD), permettant au vélo de passer au feu rouge dans la direction indiquée en laissant la priorité aux autres usagers.

VOIE VERTE USSEL – LA COURTINE ET VOIE PARTAGÉE DU TACOT

Le Pays Haute-Corrèze Ventadour a identifié depuis 2016 dans son Schéma de Cohérence Territoriale l'ancien tracé Tacot Ussel-Tulle comme un itinéraire à valoriser pour les vélos. Sur la carte, il démarre au sud de la séparation (trait noir) au niveau de la gare d'Ussel. Il est représenté par les deux traits parallèles à la voirie qu'il emprunte.

Au nord de ce trait noir, la Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté souhaite investir l'ancienne voie ferrée Ussel-La Courtine en attente de déclassement. Elle est aussi représentée par les deux traits qui encadre la voirie. Etant un chemin de fer en déclassement, le foncier a été conservé sur la quasi-totalité du tracé. Cet aménagement pourra donc prendre la forme d'une voie verte.

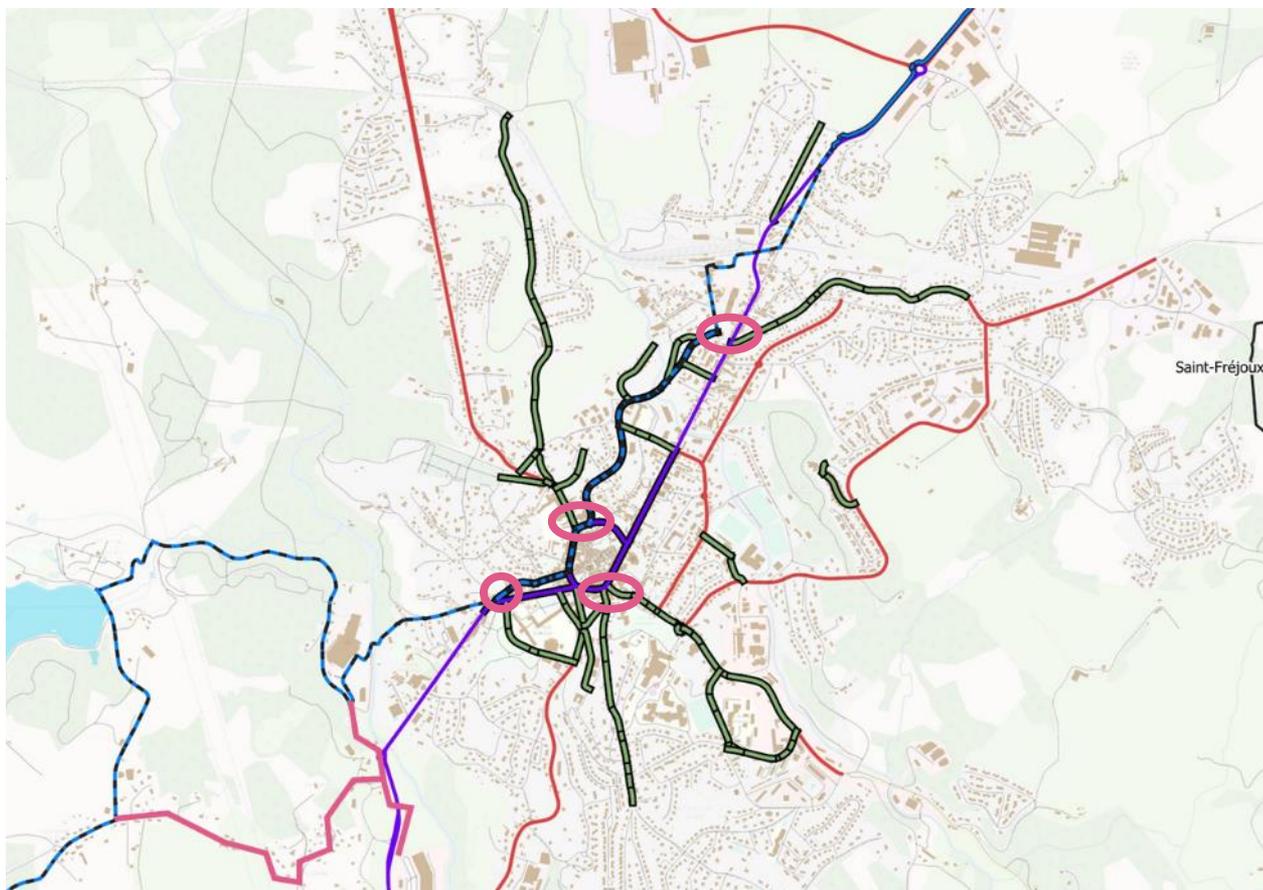
Néanmoins, les deux itinéraires ne pourront pas suivre leur tracé historique à leur entrée et dans le centre d'Ussel pour des raisons de évidentes de sécurité (ancienne voie transformée en route départementale dangereuse, passage par des voies ferrées en service). La connexion de ces itinéraires avec le projet d'axe Ponty-Eybrail doit être anticipé en s'appuyant sur les zones 30.



ZONE 30 / PROJET PISTE CYCLABLE

Les zones 30 bien aménagées sont des voiries idéales pour permettre aux cyclistes de circuler tant que le trafic des véhicules motorisés ne dépasse pas les 4000 véhicules jour. Leur configuration actuelle sur Ussel doit être utilisée pour la création d'un maillage vélo reliant l'axe principal en projet aux pôles générateurs de déplacement (vu précédemment) et aux itinéraires de départ des deux projets d'itinéraires cyclables vers La Courtine et Tulle. C'est leur connexion qui doit faire l'objet d'un soin particulier (cercle rose sur la carte).

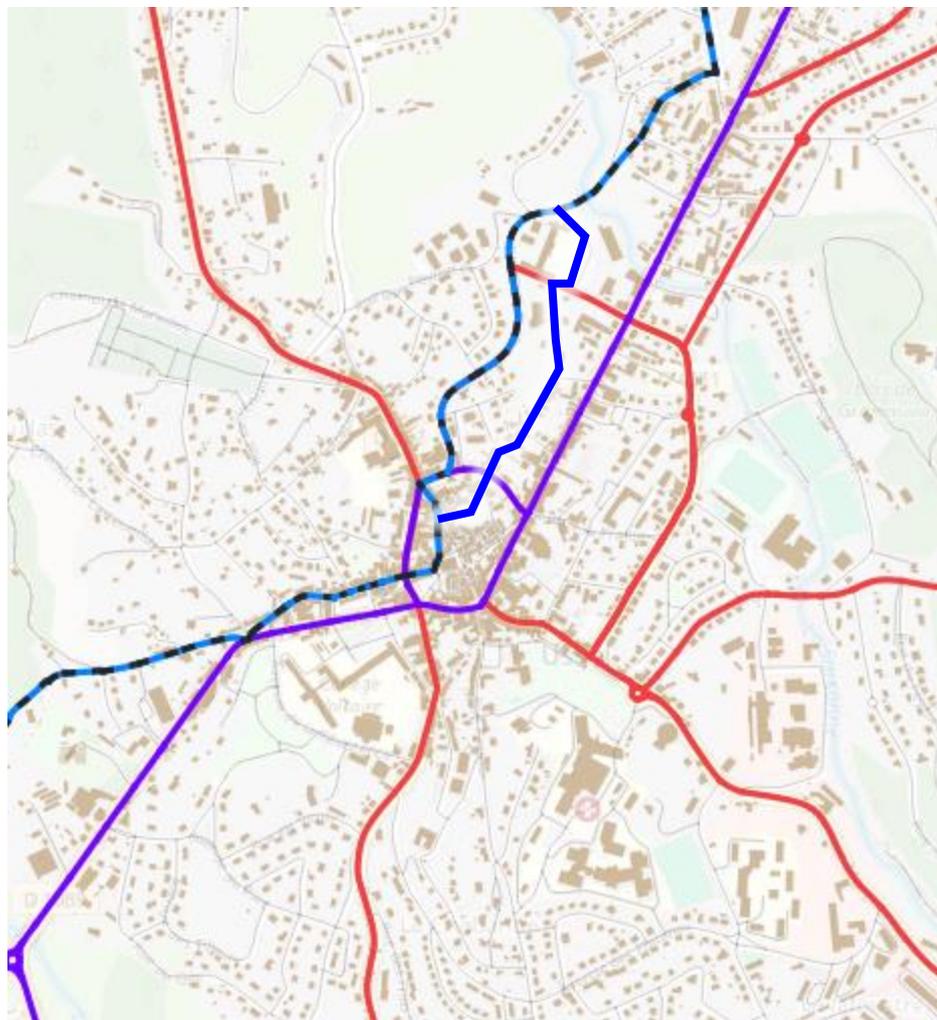
Le tracé rose au Sud - toujours dans l'idée de s'appuyer sur la voirie sécurisée existante - suggère lui un itinéraire complémentaire pour aller vers la Zone Industrielle de l'Empereur. 250 mètres d'aménagement sont nécessaires à sa réalisation puisque les autres tronçons sont soit des chemins carrossables sans véhicules motorisés, soit des routes à faible trafic. En passant par l'itinéraire rose, on peut estimer un trajet de



5,8 km de l'Eglise jusqu'à l'entreprise des Monts de la Coste (ZI de l'Empereur) et 6,9 kilomètres jusqu'à la ZA du Bois Saint-Michel contre respectivement 6,9 km et 8km. Cet itinéraire permettrait de desservir la ZA de la Maison Rouge (aujourd'hui non reliée en itinéraire sécurisée).

ZONE 30 / PROJET PISTE CYCLABLE

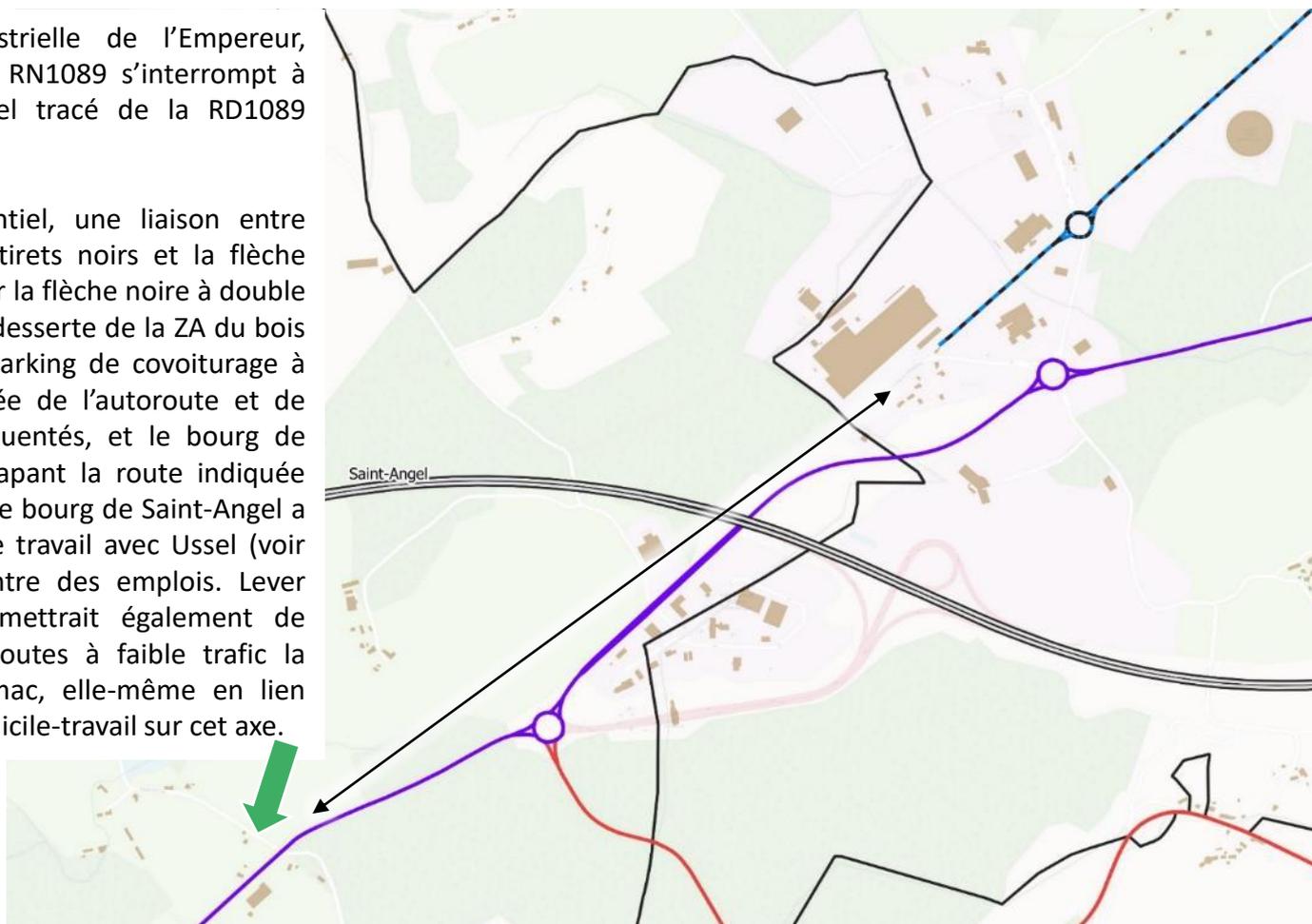
Le tracé actuel du projet de piste cyclable n'est pas conforme aux recommandations du Cerema en l'absence de pistes cyclables. L'axe violet est à éviter, d'autant que la largeur ne permet pas d'envisager un aménagement sécurisant aux normes. En revanche, en modifiant légèrement le tracé (itinéraire en bleu), il est possible de rattraper la zone de rencontre du centre-ville médiéval en traversant simplement l'axe violet plutôt qu'en le longeant. La traversée devra faire l'objet d'une sécurisation.



ZONE 30 / PROJET PISTE CYCLABLE

Sur la Zone Industrielle de l'Empereur, l'ancien tracé de la RN1089 s'interrompt à proximité de l'actuel tracé de la RD1089 (violet).

En terme de potentiel, une liaison entre l'itinéraire en bleu tirets noirs et la flèche verte (représenté par la flèche noire à double tête) permettrait la desserte de la ZA du bois Saint-Michel, d'un parking de covoiturage à la croisée de l'entrée de l'autoroute et de deux axes très fréquentés, et le bourg de Saint-Angel en rattrapant la route indiquée par la flèche verte. Le bourg de Saint-Angel a un fort lien domicile travail avec Ussel (voir page 46) et concentre des emplois. Lever cette difficulté permettrait également de desservir par des routes à faible trafic la commune de Meymac, elle-même en lien avec des enjeux domicile-travail sur cet axe.



ZONE 30 / PROJET PISTE CYCLABLE



Ci-contre la fin de l'ancienne route RN1089 (qui se termine en talus).

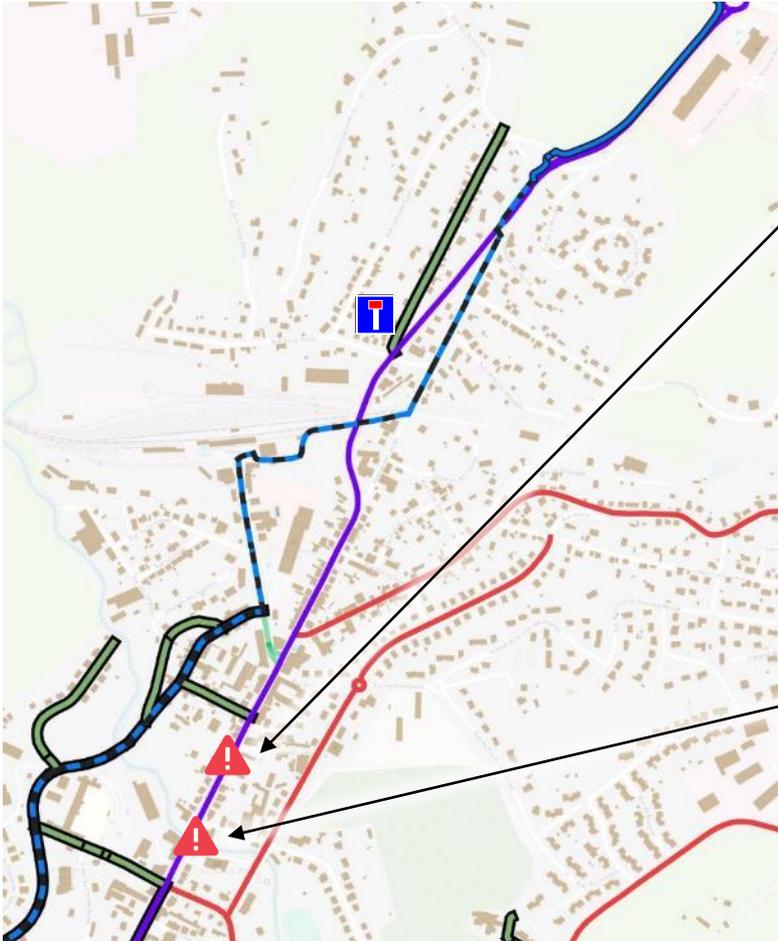


Ci-contre la largeur disponible sous le pont de l'autoroute. Si le passage par la droite des piliers paraît techniquement peu réaliste, il l'est en revanche par la route car à cet endroit, la route est large de deux voies de circulation et d'une fin de voie de dépassement.

D'un point de vue technique, l'aménagement paraît jouable tant du fait de la largeur disponible (présence de bandes dérasées ou d'une fin de voie de dépassement) que du point de vue du foncier (foncier public communal ou départemental).

DÉPLACEMENTS À PIED

DÉPLACEMENT À PIED AVENUE CARNOT



L'avenue Carnot ne dispose globalement pas de problèmes de discontinuité piétonne. On relève un problème de faible largeur sur le pont de la Sarsonne et l'absence de passage piéton à droite après le pont et plus loin au niveau du Vival.

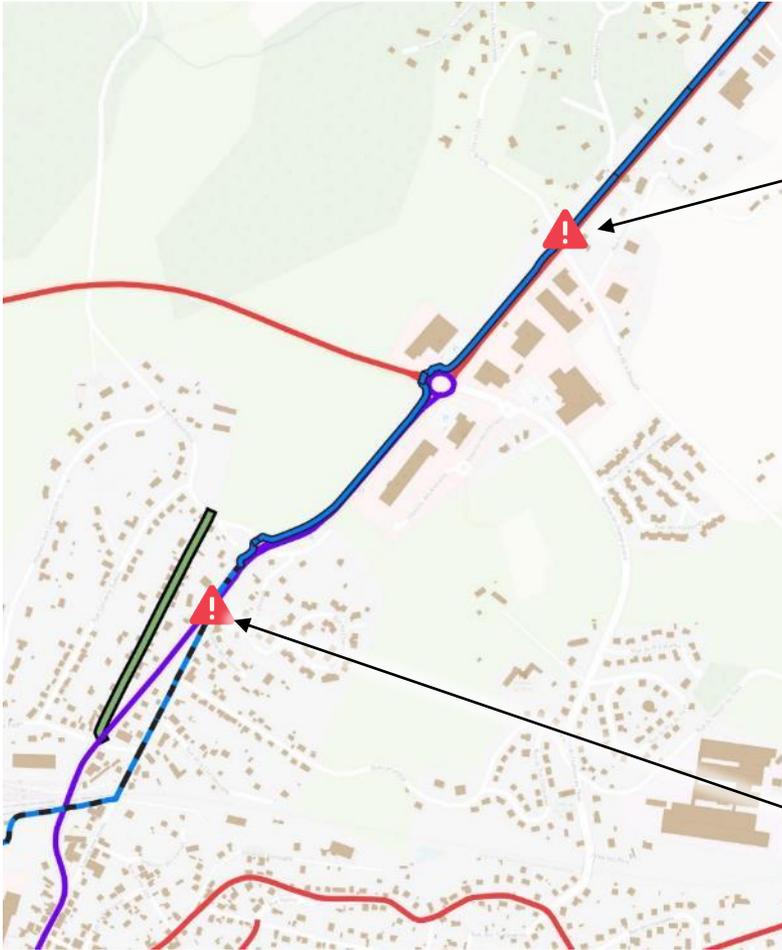


Ce panneau indique la fin du cheminement piéton sur l'axe analysé.



Ce panneau indique la position de l'anomalie relevée

DÉPLACEMENT À PIED AVENUE DE CLERMONT



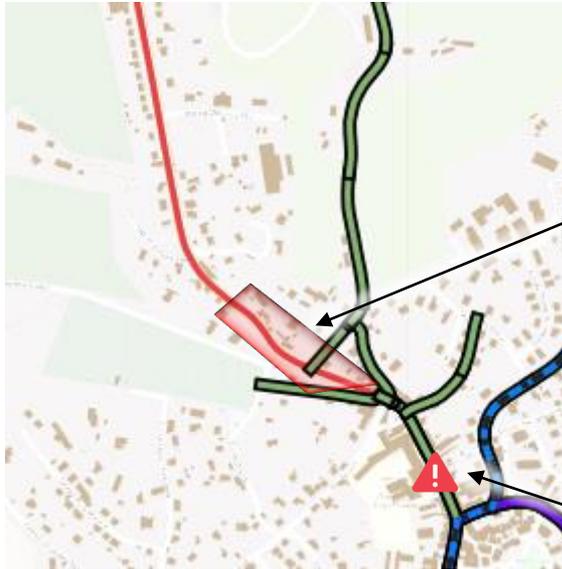
Marquage effacé aux abords des intersections de la piste cyclable.



Pincement et absence de passages piétons à l'intersection de l'impasse Jean Jaurès.

L'avenue de Clermont ne dispose globalement pas de problèmes de discontinuité piétonne sauf à l'intersection de l'impasse Jean Jaurès. La piste cyclable du stade Eybrail mériterait un rajeunissement de son marquage à aux intersections avec les véhicules motorisés.

DÉPLACEMENT À PIED RUES GÉNÉRAL DE GAULLE ET DE CHARLUSSET



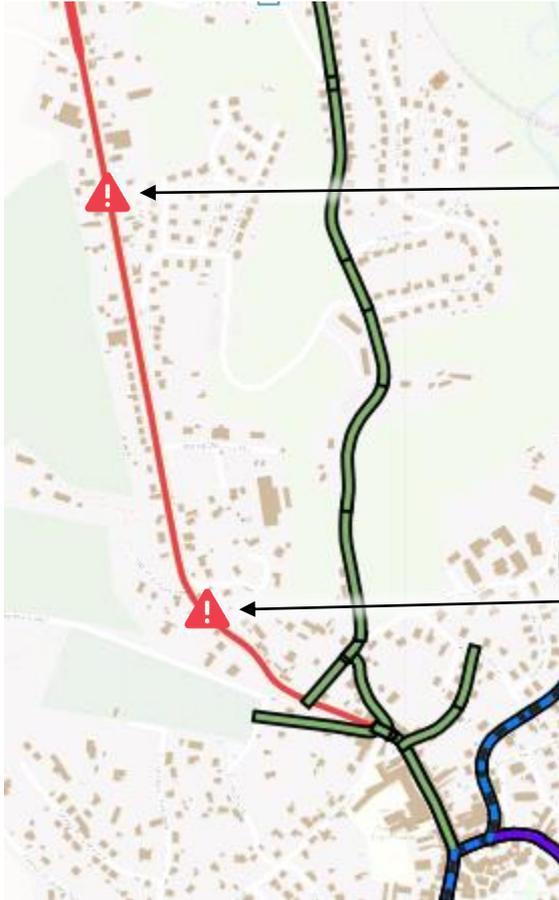
Faible largeur des deux côtés.

Ces rues sont problématiques. La largeur des trottoirs obligent les piétons à se mêler au flux de véhicules particulièrement denses en bas d'une pente invitant à la vitesse. Des publics vulnérables y circulent à pied, à savoir des enfants, pour se rendre à l'établissement scolaire Notre Dame desservi par ces rues. Ces espaces complexes sont à repenser pour offrir un espace pacifié où les piétons ont leur place. L'intérêt d'un aménagement se fait d'autant plus sentir que plus haut, après la zone rouge sur la carte, l'avenue du Général Leclerc est bien aménagée pour les piétons.



Point noir (trafic, faible largeur, sortie scolaire).

DÉPLACEMENT À PIED AVENUE DU GÉNÉRAL LECLERC

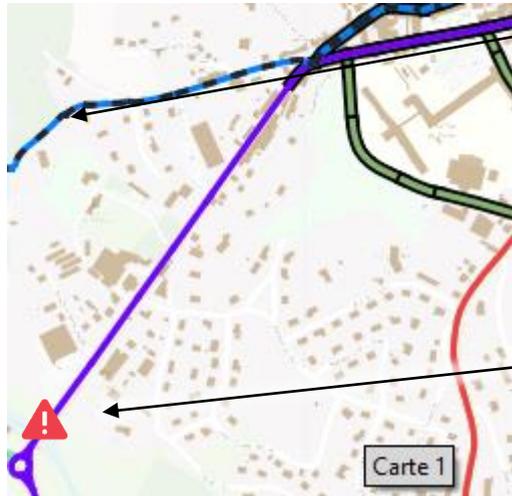


Stationnement sur trottoir. Dommage car c'est sécurisé pour les piétons.



L'avenue est bien aménagée de deux larges trottoirs avec des traversées piétonnes. En revanche, l'aménagement n'est pas respecté, des véhicules se garent sur les trottoirs. Les piétons qui bénéficient d'un aménagement sécurisé se retrouvent sur la route pour éviter l'obstacle. Les Personnes à Mobilité Réduite vivent ce désagrément avec beaucoup plus de difficultés.

DÉPLACEMENT À PIED AVENUE THIERS ET TURGOT



Itinéraire alternatif non valorisé (balisage, peinture au sol).

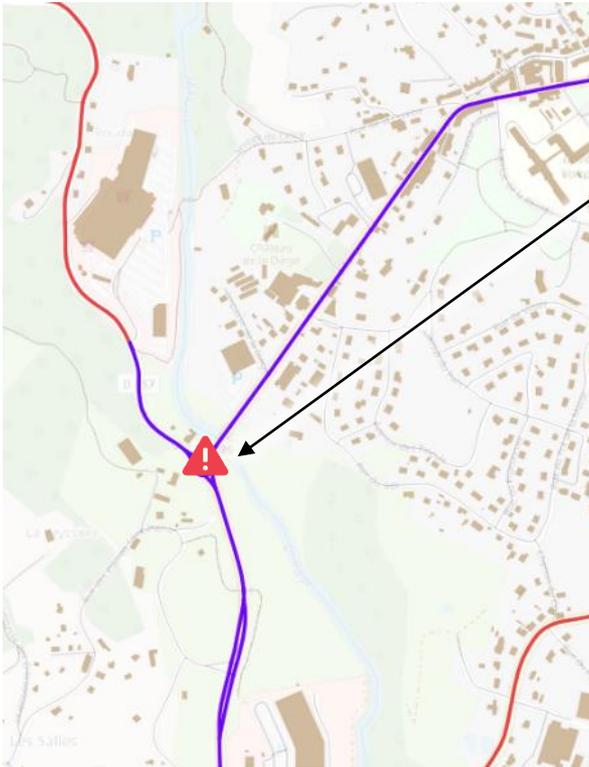


Empiètement végétation au détriment du cheminement piéton.

L'avenue Thiers dispose d'une largeur minimale peu confortable pour les piétons mais contrainte par les dispositions de voirie. L'itinéraire en bleu tiret noir semble être connu des Ussellois et Usselloises. Néanmoins, une valorisation plus marquée est possible de cet itinéraire alternatif vers Leclerc à partir de l'avenue Turgot via la rue de la Combe.

Plus loin avant le pont de la Diège, de la végétation a été plantée sur le cheminement des piétons. Les espaces végétalisés font ralentir les automobilistes. Mais ils ne doivent pas être positionnées sur les cheminements piétons.

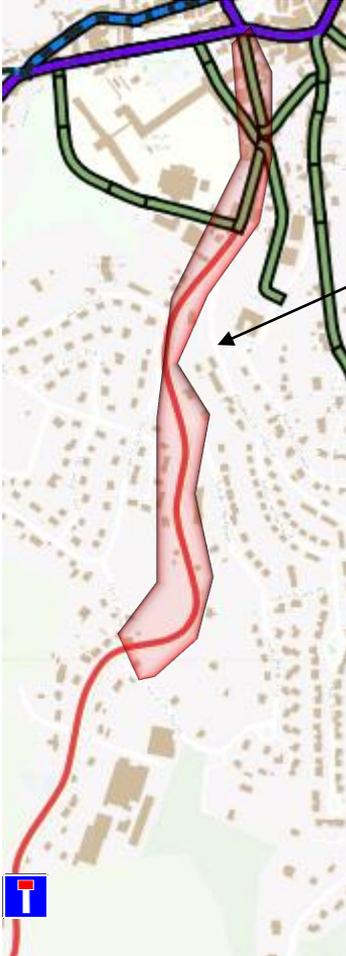
DÉPLACEMENT À PIED AVENUE DE TURGOT



Vue de la route d'accès au Leclerc (route sans trottoirs à 5000 véhicules jour).

Il est impossible de rejoindre le Leclerc ou la Zone d'activité de la Maison Rouge depuis l'avenue Turgot sans se mettre en grave danger. Le giratoire n'est pas équipé de passages piétons pour rejoindre les cheminements sécurisés existants allant vers la ZA (et la rue des plaines de Saint-Pierre). Vers Ponty et le Leclerc, le trottoir se réduit puis disparaît à la sortie du giratoire. 250 mètres de liaison manquent pour assurer cette connexion.

DÉPLACEMENT À PIED ROUTE DE NEUVIC



Sur cette zone la largeur n'est pas satisfaisante d'un côté comme de l'autre. Une partie de la route est à 50 km/h.

La route de Neuvic conserve sur l'ensemble de sa voirie, un trottoir d'une faible largeur (moins d'1m40) et une vitesse à 50 km/h sauf à proximité du centre-ville. Dans ces conditions, les piétons ne sont pas en sécurité.

DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-VILLE / BOULEVARD VICTOR HUGO



« L'anneau » du centre-ville d'Ussel est un aménagement routier, de circulation et de stationnement. En son cœur médiéval, la zone de rencontre assure un espace sécurisé pour les piétons et cyclistes. En revanche l'accès à cette zone et aux commerces le long de l'anneau est dangereux pour les piétons. Le stationnement (zone rouge sur la carte) dévalorise les façades commerciales et prend de l'espace



Le stationnement cache les vitrines et pourrait permettre un trottoir confortable de centre-ville.



Rue Pasteur, accès à un parking sur un bout de trottoir.



Un espace traversant à repenser. L'occasion de mettre en valeur le parking du champ de foire.

dans un goulot d'étranglement de la commune au détriment de la circulation (piétonne, cycliste, automobile). La zone bleue permet de recentrer le stationnement sur un usage commercial mais des arrêts minutes auraient des performances plus intéressantes. Le piéton à l'intersection de la rue Pasteur ne bénéficie pas cheminement à largeur minimale, ni de traversée directe. Les transitions entre les entrées et sorties de l'anneau et les parkings de rabattement sont à repenser.

DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-VILLE / AVENUE CARNOT



Un espace traversant à repenser. L'occasion de mettre en valeur le parking Boulevard de la Prade.

Ici des largeurs sont difficiles à travailler du fait des contraintes d'espace. Néanmoins dans cet espace traversant de piétons et de véhicules motorisés, un aménagement paysager peut mettre en valeur la présence et le croisement de piétons.

DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-VILLE / BD TREICH LAPLENE



Un espace traversant à repenser au croisement de la rue du Masset. L'occasion de mettre en valeur cette entrée du centre ancien.

Le croisement du Boulevard Treich Laplene et de la Rue de Masset est également une entrée du centre ancien. Si cet itinéraire est retenu pour le tracé de la coulée verte, le croisement sera d'autant plus intéressant à traiter.



Obstacle : la végétation a repris ses droits.

DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-VILLE / BD CLEMENCEAU

Sur le boulevard Clemenceau, le cheminement piéton est trop étroit, irrégulier et interrompu par du stationnement (zone en rouge sur la carte).

Les espaces traversant ce boulevard ne sont pas pensés pour les piétons par manque de trottoirs aux normes (croisement avec rue du Général de Gaulle) ou par absence de traversée directe bien marquée (croisement rue Saint-Martin).



Entrée de bourg routière dévalorisante, dangereuse pour les piétons à la croisée de la rue du Général de Gaulle.



Un espace traversant à repenser rue Saint Martin.



AUTOUR D'USSEL

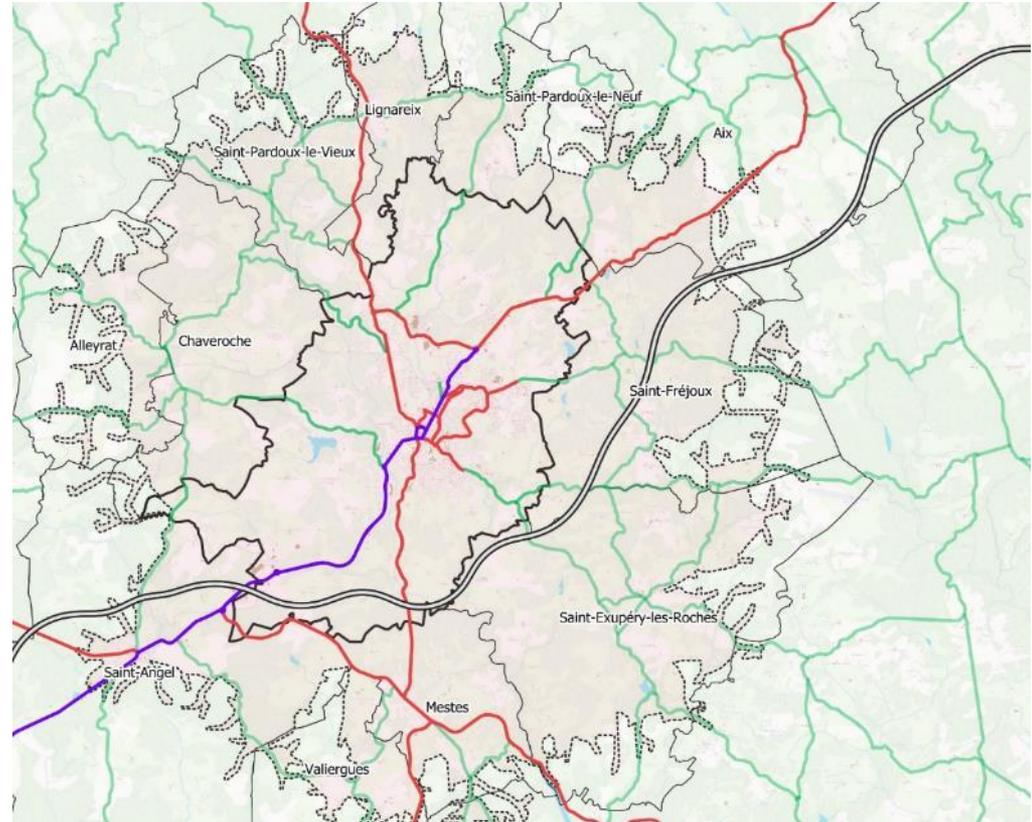


CARTE DU TRAFIC ROUTIER À 10 KILOMÈTRES

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

En plus des routes déjà identifiées sur la carte du trafic routier de la commune, on retrouve la D979 entre Meymac et Bort-les-Orgues. Le triangle routier entre Mestes, Saint-Angel et Ussel constitue des franchissements difficilement contournables.

Les routes alternatives à ces axes ne peuvent pas être ralliées sans emprunter un minimum des axes dangereux. L'enjeu est donc de garantir l'accès sécurisé à ces itinéraires alternatifs. De sorte que les cyclistes puissent circuler en toute sécurité de part et d'autres de ces franchissements.



Légende :

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

Rouge = trafic >1000 VL / j.

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

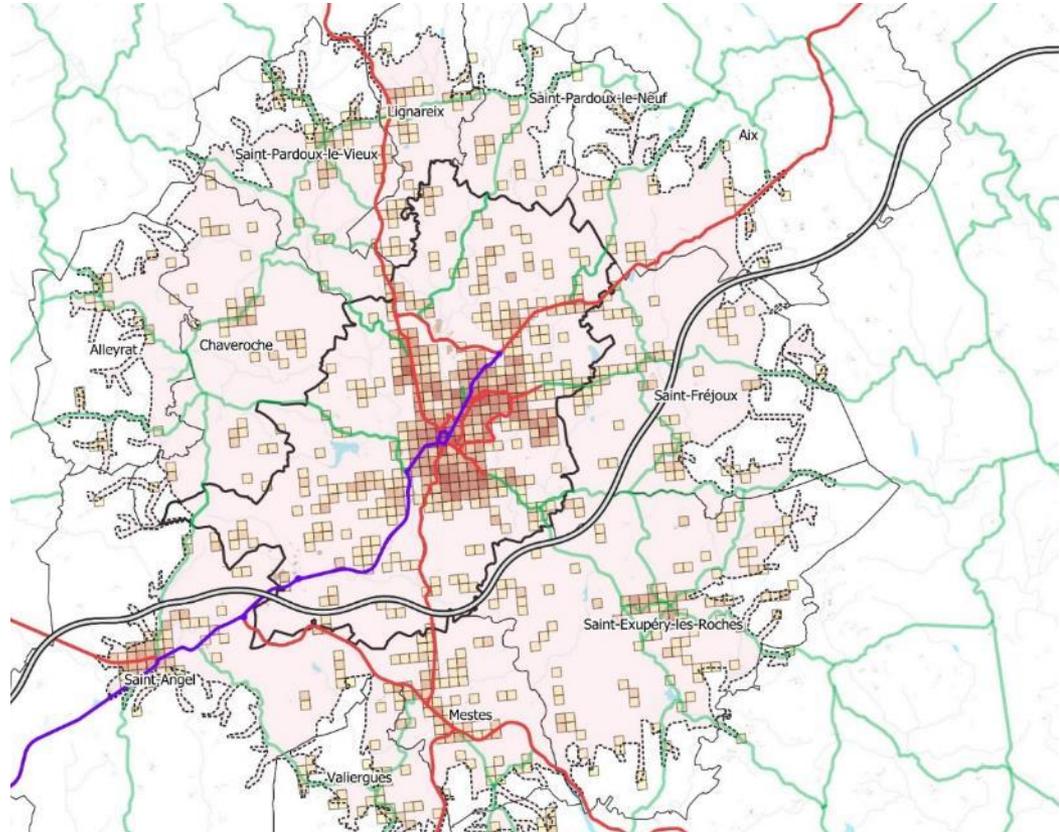
Vert = trafic VL ou PL faible, cohabitation possible.

RÉPARTITION DE LA POPULATION À 10 KILOMÈTRES

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

Au sein de l'isochrone 10 kilomètres, on retrouve, selon les données carroyages de l'Insee, 11962 personnes. Ces habitants sont à maximum 30 minutes de VAE du centre-bourg.

Le village de La Platane et les communes de Lignareix, Saint-Angel et Mestes sont aujourd'hui enclavées pour rejoindre Ussel à vélo par la D982, la D1089 et la D979. Elles doivent emprunter un de ces axes dangereux pour arriver dans l'agglomération d'Ussel.



EMPLOI: FLUX DE TRAVAILLEURS AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Flux domicile travail entrant dans la commune (????)

Saint-Angel	19275	Ussel	195
Meymac	19275	Ussel	141,629819101027
Saint-Exupéry-I...	19275	Ussel	102,990881772253
Mestes	19275	Ussel	95
Sarroux - Saint ...	19275	Ussel	91,4882085117816
Neuvic	19275	Ussel	81,1851065930465
Chirac-Bellevue	19275	Ussel	75,1261612401499
Chaveroche	19275	Ussel	71,3157894736842
Aix	19275	Ussel	70,7562638305657
Égletons	19275	Ussel	70
Bort-les-Orgues	19275	Ussel	67,1784859016401
Merlines	19275	Ussel	64,4878416133318
Saint-Fréjoux	19275	Ussel	60
Saint-Pardoux-I...	19275	Ussel	60
Saint-Victour	19275	Ussel	55

Flux domicile travail sortant de la commune (3765)

Ussel	19275	Ussel	2840
Ussel	19073	Égletons	100
Ussel	19028	Bort-les-Orgues	90
Ussel	19141	Monestier-Merl...	80
Ussel	19136	Meymac	65
Ussel	19261	Sornac	65
Ussel	19180	Saint-Angel	60
Ussel	19134	Merlines	45
Ussel	23067	La Courtine	45
Ussel	19148	Neuvic	35

- ➔ L'enjeu emploi est fort avec les communes voisines d'Ussel dans l'ensemble en particulier avec Saint Angel, Saint Exupéry et Mestes. Cette observation invite à penser les connexions vélo de Ussel à l'ensemble des communes voisines (sauf Saint-Pardoux-Le-Vieux).
- ➔ L'enjeu emploi est également fort avec les communes d'Egletons, Bort, Merlines, Monestier-Merlines, Meymac et La Courtine. La liaison par covoiturage, bus ou train est plus propice à ces trajets. Les lieux d'intermodalité en lien avec ces modes de déplacement (aire de covoiturage, arrêt de bus, gare) doivent être connectés à pied et à vélo autant que faire se peut.
- ➔ **Enfin l'enjeu emplois est très fort sur la commune** : plus de 3/4 de la population active d'Ussel travaillent sur la commune d'Ussel. Le développement de la marche et du vélo est une réponse pour aider ces actifs à se déplacer.

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux touristiques loisirs
Saint-Angel	Via RD1089 10km. Via liaison sécurisée 12km.	La RD1089 est très dangereuse. Via la route de Chaveroche Alleyrat, on récupère des routes à faible trafic.	Fort. Le flux domicile travail est très important et la distance est à relativiser. Effectivement, la ZI de l'Empereur et la ZA du bois Saint-Michel se trouvent entre les deux communes et constituent des bassins d'emplois importants.	Fort La réalisation d'une liaison entre Saint-Angel et Ussel autorise une connexion à Meymac via Saint-Angel. Cet itinéraire permet alors de doubler la route D157 qui connecte directement Ussel à Meymac d'une boucle via Saint-Angel et son Prieuré.
Mestes	7-8km	RD982 très dangereuse Pas d'alternatives pour le moment. Le franchissement de l'autoroute doit se faire par Pradinas mais débouche sur la RD979.	Fort. Le flux domicile travail est très important et la distance est à relativiser également du fait de la présence de bassins d'emploi le long de l'itinéraire.	Fort Relier le village de La Serre de la commune de Mestes permet une connexion sécurisée d'Ussel à l'itinéraire du Tacot (inscrite dans le SCoT). Entre Mestes et Soursac, l'itinéraire passe par des routes à faible trafic.

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux touristiques loisirs
Saint-Fréjoux	6 km	Voie à faible trafic.	Fort. Le flux domicile travail est important et la distance acceptable.	Faible. Balade.
Aix	11-12 km	Dangereux via D1082 Possibilité d'un itinéraire alternatif via une Voie à faible trafic . Arrivée par piste cyclable du stade Eybrail.	Moyen. Le flux domicile travail est important. La distance est importante mais à relativiser du fait de la présence d'une ZA sur l'entrée Est d'Ussel.	Faible. Balade.
Saint-Pardoux le Neuf	8km	Voie à faible trafic. Le passage du contournement (D3089) est délicat .	Assez faible. La distance est acceptable mais le flux domicile travail est faible.	Faible. Balade.
Saint-Pardoux-le-Vieux	Via Laveix 10km	dangereux via RD982. Une alternative par une Voie à faible trafic existe.	Moyen. Le flux domicile travail est important mais la distance est forte.	Fort. Liaison voie verte La Courtine.

ENJEUX DE LIAISON VÉLO AVEC LES COMMUNES AVOISINANTES

Commune	Distance	Qualité de la liaison	Enjeux emplois	Enjeux touristiques loisirs
Chaveroche	8km	Voie à faible trafic. Arrivée via RD157 vers Ponty et Leclerc dangereuse.	Fort. Le flux domicile travail est important et la distance acceptable.	Moyen. Pas vers Chaveroche en soi mais surtout vers Ponty.
Saint-Exupery	7km – 10km	voie à faible trafic.	Fort. Le flux domicile travail est important et la distance est à relativiser car l'itinéraire passe par l'hôpital, un employeur majeur.	Moyen Loisir - associations sportives (beaucoup de licenciés aux associations sportives). Mais la distance à parcourir est élevée pour ce type de déplacement.

CONCLUSION



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

Enjeux	Lieux concernés
<p>« Faire commune » à pied en garantissant des itinéraires sécurisés pour se rendre de part et d'autres de la commune</p>	<p>Créer un cheminement là où il est inexistant :</p> <ul style="list-style-type: none">• RD157 de Ponty au giratoire de la RD1089. <p>Traiter les discontinuités piétons:</p> <p><u>Traversées :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Croisement Boulevard Victor Hugo, rue Pasteur et rue Marmontel.• Croisement Boulevard Treich Laplene et Avenue Carnot.• Croisement Boulevard Treich Laplene et rue de Masset.• Croisement Boulevard Treich Laplene, Boulevard Clemenceau et Rue du Général De Gaulle.• Croisement Boulevard Clemenceau, Rue Michelet et rue Saint-Martin.• Giratoire RD1089 et RD157 vers La Platane, la ZA de la Maison rouge et Ponty. <p><u>Obstacles :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Pots de fleurs Avenue Carnot.• Talus avenue de Clermont (croisement impasse Jean Jaurès).• Végétation au croisement du Boulevard de la Sarsonne et du Boulevard Treich Laplene.• Massifs de végétaux avenue Turgot avant le pont de la Diège. <p><u>Manque de largeur :</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Pont de la Sarsonne Avenue Carnot.• Route de Neuvic.• Rue du Général De Gaulle et de Charlusset.• Boulevard Clemenceau.

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

Enjeux	Lieux concernés
Pacification et cohabitation des modes de déplacements	<u>Affirmer les zones 30 par de l'aménagement:</u> <ul style="list-style-type: none">• Rue du Général De Gaulle et de Charlusset.• Ensemble des traversées des boulevards Clemenceau, Treich Laplene, Victor Hugo et de l'avenue Carnot (évoquées en page précédente).
Formaliser et organiser le stationnement	<ul style="list-style-type: none">• Revoir le stationnement Boulevard Victor Hugo (arrêt minute ou suppression).• Mieux valoriser les parkings à proximité immédiate du centre-ville et leur connexion à pied.• Stationnement pour l'accès au Collège Victor Hugo.
Soigner les espaces de vie sociale	<u>Augmenter les usages non routiers de l'espace public :</u> <ul style="list-style-type: none">• Boulevard Victor Hugo.
Stationnement vélo	<u>Espace public:</u> <p>Pôles générateurs de déplacement en lien avec la voirie publique (voir lieu d'enseignement, culture, sport, commerces, loisir, services, tourisme, intermodalité et santé).</p> <u>Espace privé:</u> <p>Pôles générateurs de déplacement privée (supermarchés, employeurs, logements collectifs).</p>

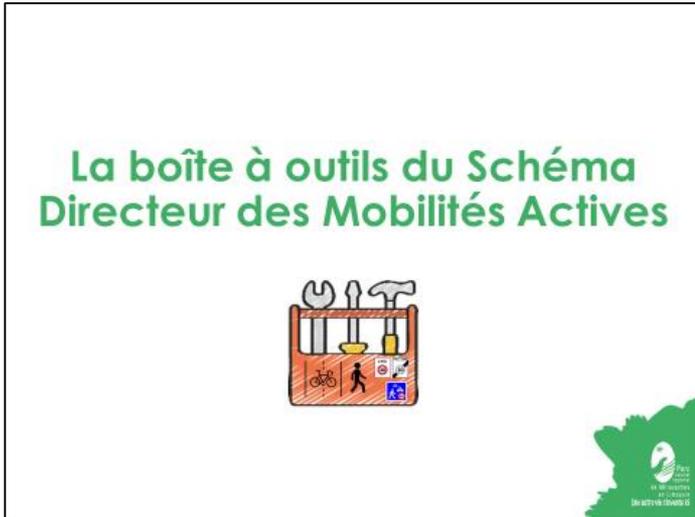
ENJEUX RELEVÉS À L'ISSUE DE LA RÉUNION ET DU DOCUMENT?

Enjeux	Lieux concernés
<p>Créer et valoriser des itinéraires qualitatifs piéton / vélo</p>	<p>Liaison Ponty-Eybrail. Ancienne voie de chemin de fer Ussel-La Courtine.</p>
<p>« Faire commune » à vélo en garantissant des itinéraires sécurisés pour se rendre de part et d'autres de la commune</p>	<p><u>Liaison Ponty-Eybrail :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • penser le raccordement des pôles générateurs de déplacement à proximité de l'axe en projet. • Penser le raccordement des autres pôles générateurs de déplacement et des poches d'habitat de l'agglomération à partir des zones 30 de la commune. • Raccorder les ZA de la Borde, la ZI de l'empereur, la ZA du bois Saint-Michel et la ZA de la Maison Rouge, toutes hors de l'agglomération.
<p>Créer et valoriser un maillage de liaison intercommunale</p>	<p><u>Itinéraires nécessitant de l'aménagement pour accéder à des voies à faible trafic en toute sécurité:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ussel – Mestes (1km d'aménagement). • Ussel – Saint-Angel – Meymac (2,25km d'aménagement). • Ussel – Chaveroy via Ponty (1,8km d'aménagement). • Ussel – Saint Pardoux-le-Vieux – La Courtine (ancienne voie de chemin de fer). <p><u>Itinéraires nécessitant uniquement de valoriser des voies à faible trafic motorisé:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ussel – Saint Exupéry-les-Roches. • Ussel – Aix. • Ussel – Saint-Fréjoux .
<p>Faire adopter des comportements pro-mobilité active</p>	<p>Sensibiliser au stationnement gênant des automobilistes sur le trottoir. Ex: rue du Charlusset et avenue du Général Leclerc.</p>

PROPOSITION D' ACTIONS

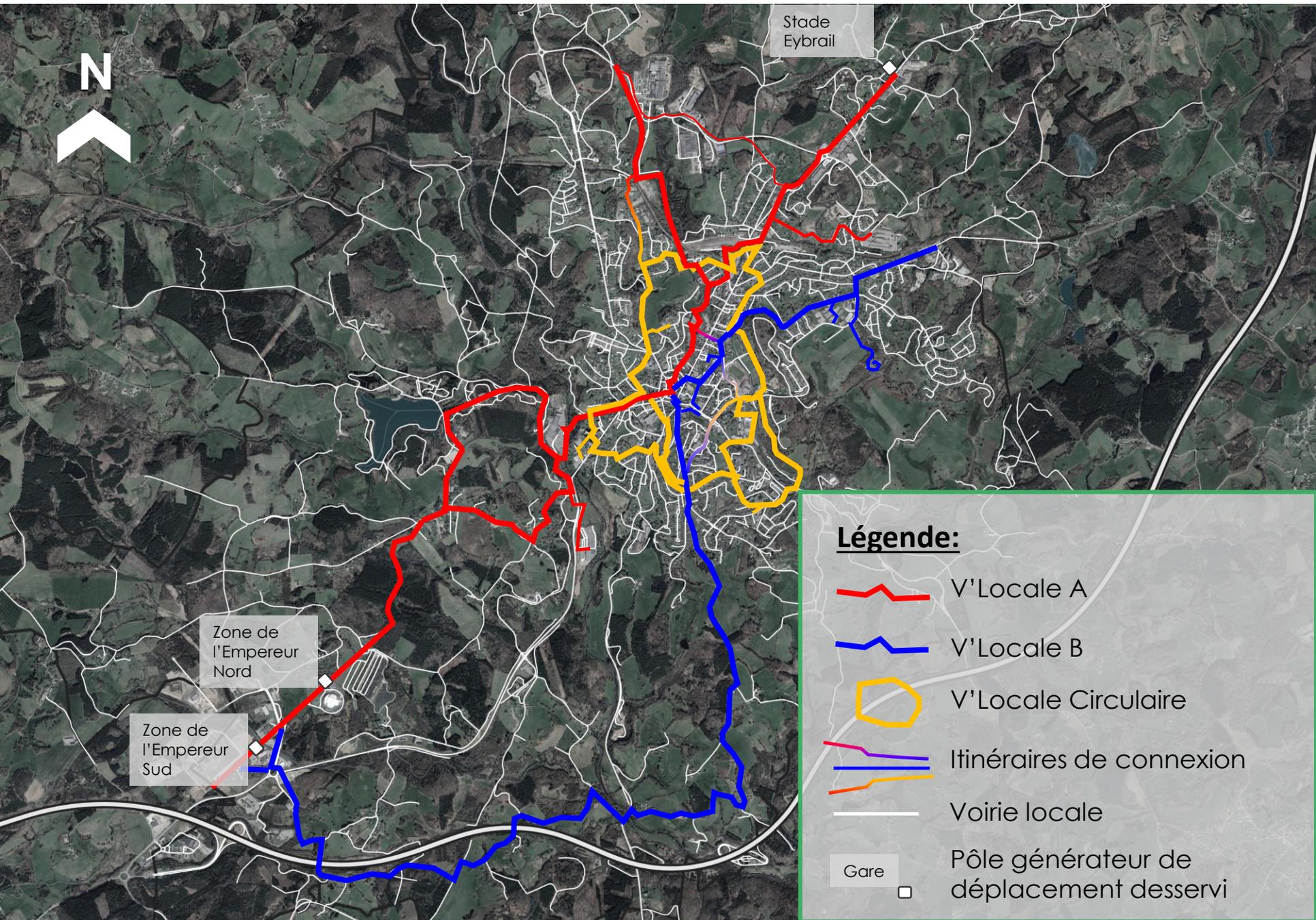


LA BOÎTE À OUTILS DU SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES



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.
- 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.
- Le Filtre modal ou la mise en impasse.
- Le Cédez-le-passage cycliste.
- 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.



Stade
Eybrail



Zone de
l'Empereur
Nord

Zone de
l'Empereur
Sud

Légende:

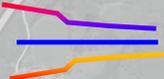
-  V'Locale A
-  V'Locale B
-  V'Locale Circulaire
-  Itinéraires de connexion
-  Voirie locale
-  Pôle générateur de déplacement desservi

SCHÉMA À L'ÉCHELLE DE L'AGGLO

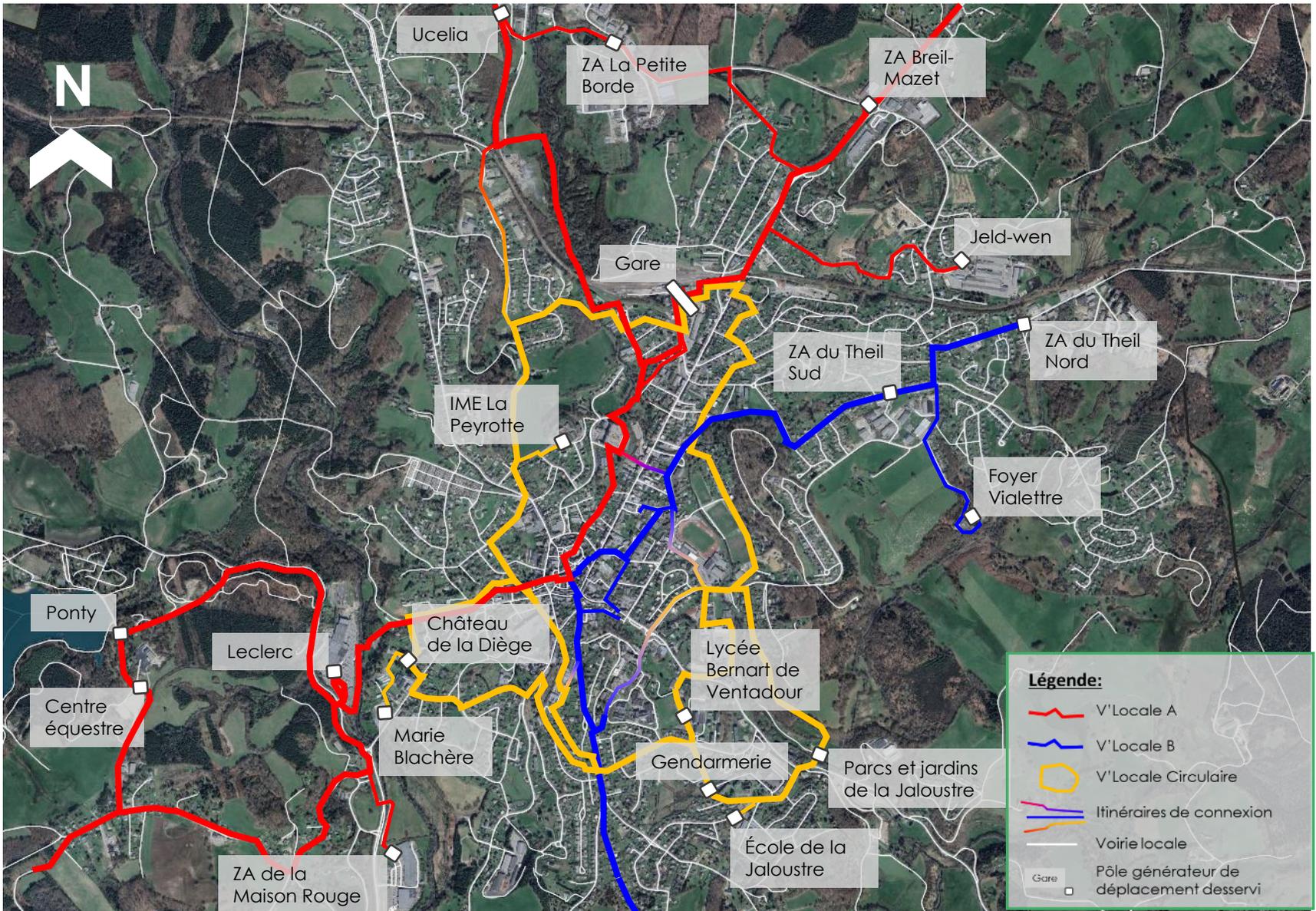
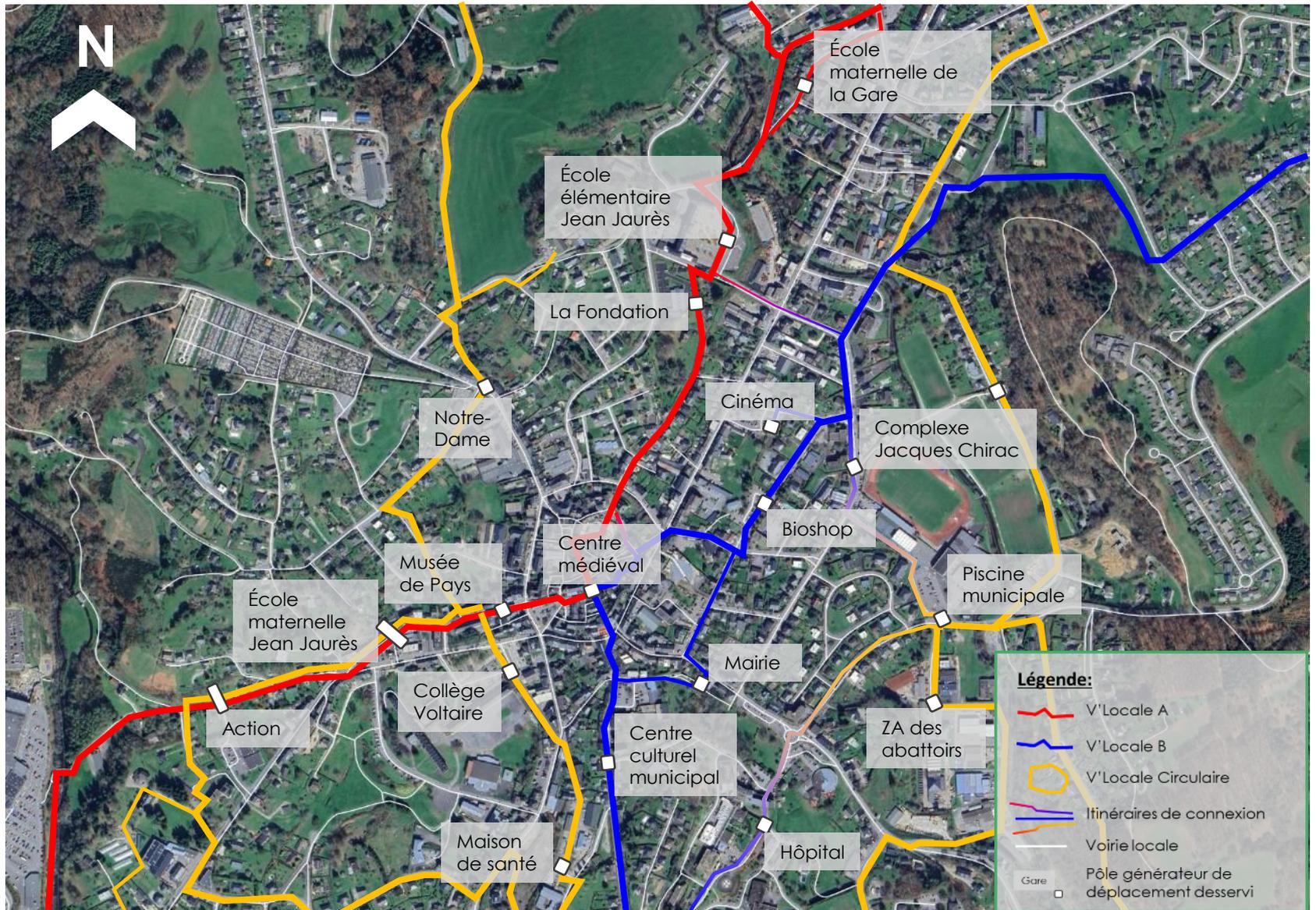
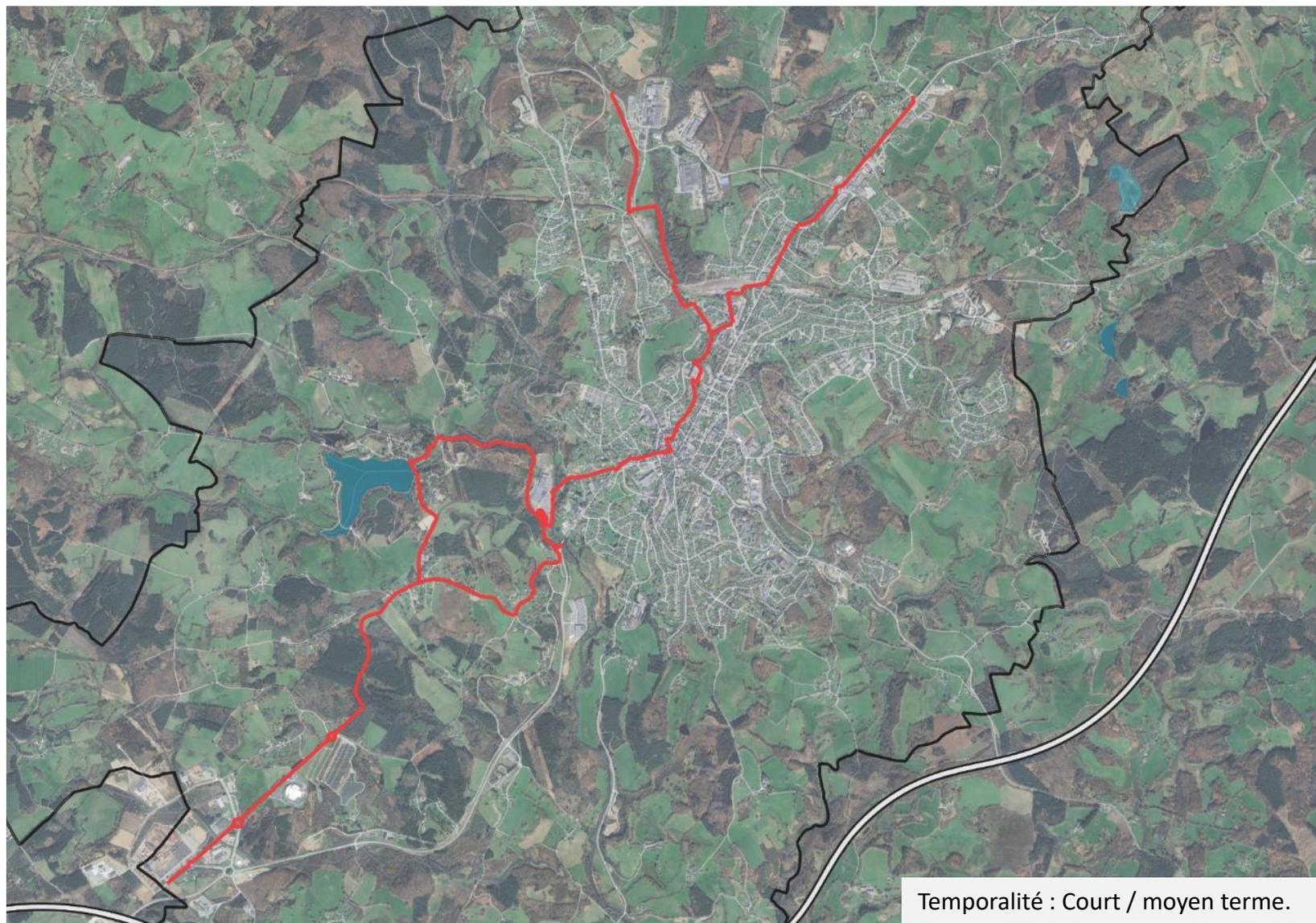


SCHÉMA À L'ÉCHELLE DU CENTRE

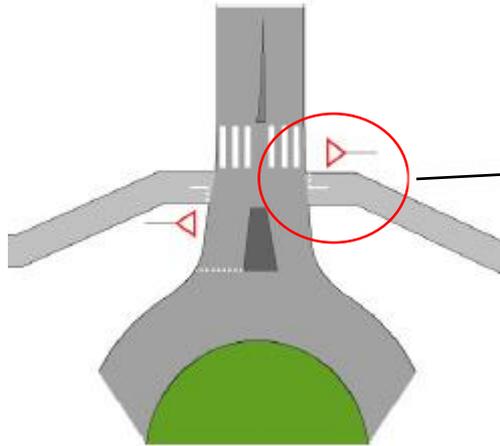
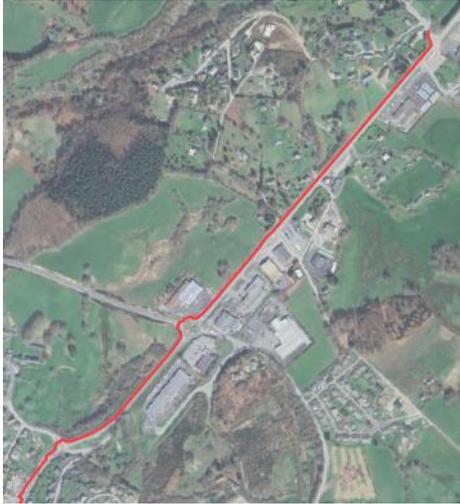


V'LOCALE A – VUE GLOBALE



Temporalité : Court / moyen terme.

V'LOCALE A



Piste non prioritaire sur branche



© Google street view

Tronçon Eybrail – rue de Bussiertas: Piste cyclable existante à entretenir (peinture + balayage) et revoir les régimes de priorités, la signalétique (verticale et au sol) et la courbe aux l'intersection. Acteurs : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.

Temporalité : phase 1 de la V'Locale A



© Google street view

Entrée dangereuse à condamner à Conforama.

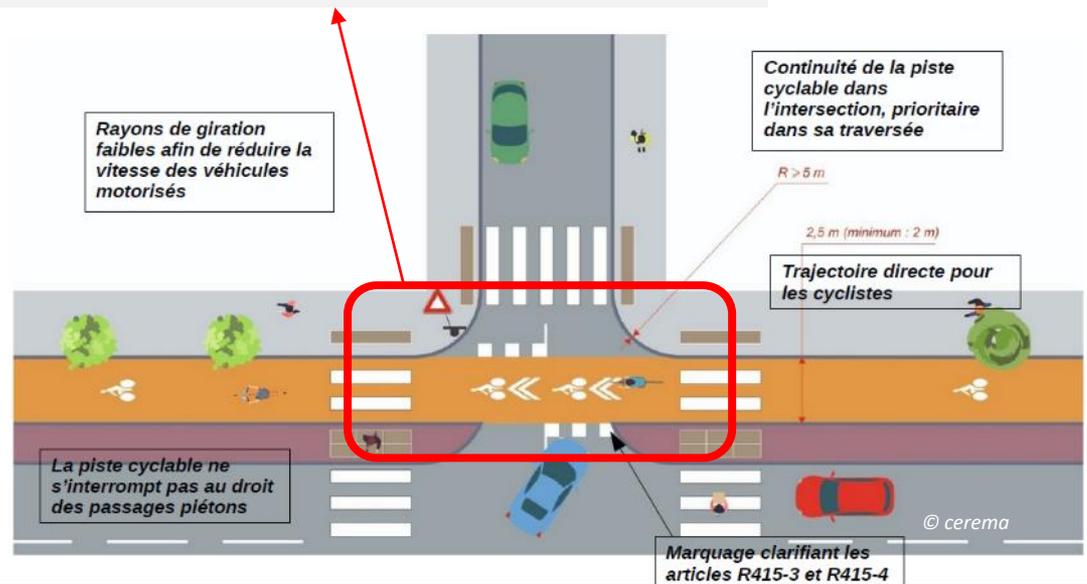
V'LOCALE A



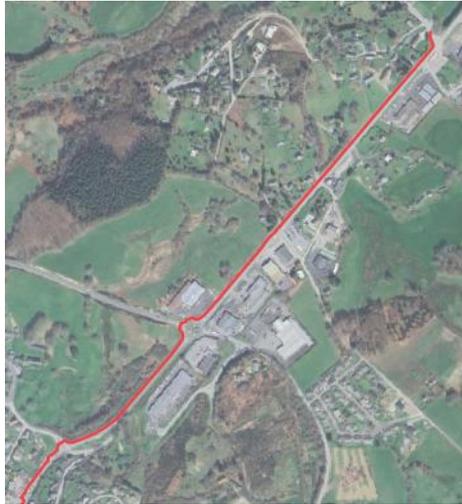
Priorité conforme mais mal signalée entre le giratoire de Conforama et Eybrail.

Tronçon Eybrail – rue de Bussiertas: Piste cyclable existante à entretenir (peinture + balayage) et revoir les régimes de priorités, la signalétique (verticale et au sol) et la courbe aux l'intersection. Acteurs : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.

Temporalité : phase 1 de la V'Locale A



V'LOCALE A

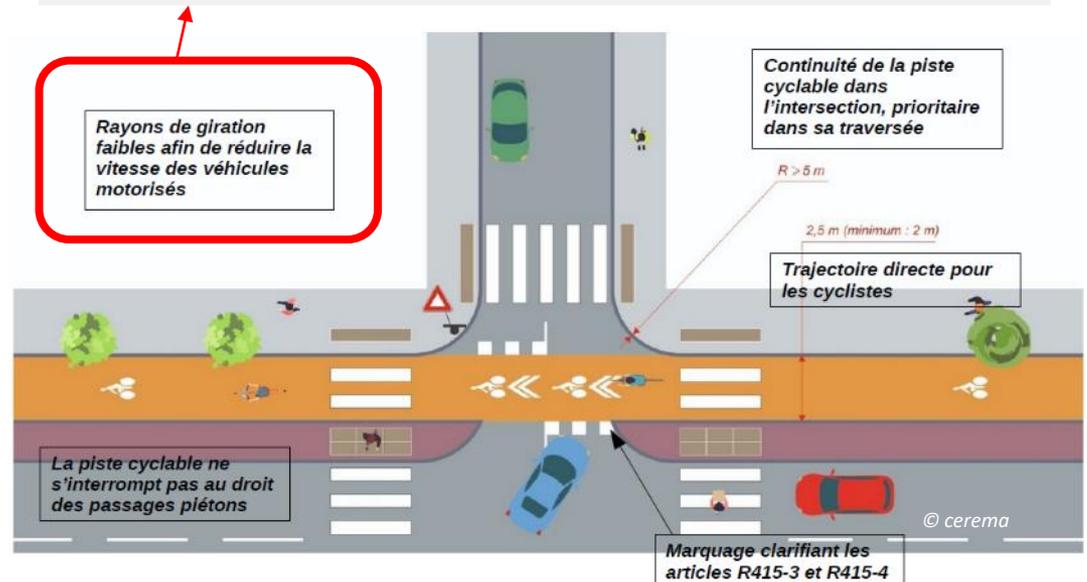


Priorité conforme non signalée à l'intersection de la rue de Bussiertas. Le rayon de giration depuis l'avenue de Clermont est trop large. Il génère un risque d'accident en permettant aux automobilistes de tourner à forte vitesse sans être dans le champ de vision du cycliste.

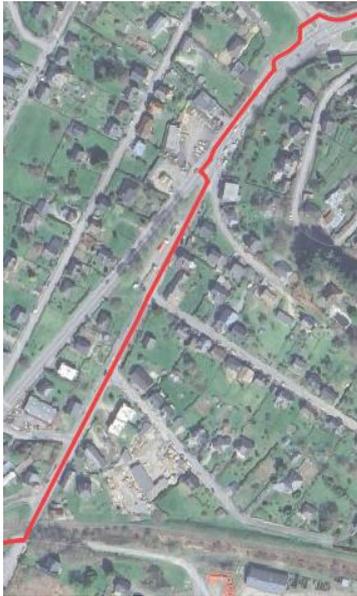
Tronçon Eybrail – rue de Bussiertas: Piste cyclable existante à entretenir (peinture + balayage) et revoir les régimes de priorités, la signalétique (verticale et au sol) et la courbe aux l'intersection. Acteur : Commune d'Ussel.

Temporalité :

- Phase 1 pour la signalétique.
- Prochaine réfection pour le rayon de giration.



V'LOCALE A



© Google street view

100 mètres de piste cyclable bidirectionnelle à créer avec une traversée sécurisée de la D1089. Emprise possible dans le sens de Clermont. Nécessite la création d'un mur de soutènement pour récupérer au minimum 2 mètres de largeur, voire 3 mètres idéalement.

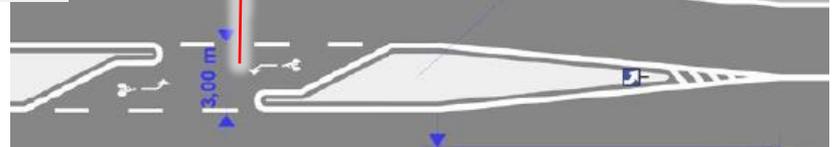
Tronçon rue de Bussiertas – impasse Jean Jaurès: Piste cyclable existante à relier. Sur l'impasse, la zone est partagée et balisée. Acteurs : Département de la Corrèze et Commune d'Ussel.

Autre possibilité, revoir l'îlot central pour rejoindre le trottoir large. Le stationnement doit être formalisé et séparé physiquement de la piste cyclable.



© Google street view

Temporalité : phase 1 de la V'Locale A



V'LOCALE A

Changer la signalétique



c13D

Prévoir un passage à niveau piéton vélo (sans portail et permettant le passage de vélo large et long (vélo cargo, vélo longtail)).



Tronçon impasse Jean Jaurès – avenue Jean Jaurès: piste cyclable existante à relier .
Acteurs : SNCF réseau, Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté et Commune d'Ussel.

Temporalité : phase 1 de la V'Locale A



Une alternative par le tunnel piéton des ateliers du syndicat de la Diège avait été évoquée : à vélo elle est impraticable et à abandonner.

V'LOCALE A



avenue Jean Jaurès - gare:
chemin existant à baliser,
requalifier en voie verte et
revêtir de stabilisé. Acteurs :
SNCF réseau, et Commune
d'Ussel.



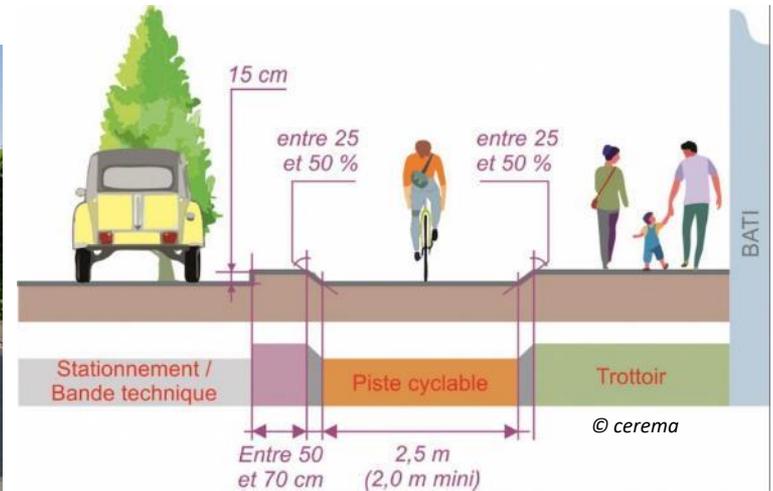
Revêtir et vérifier la propriété du chemin (il peut appartenir à SNCF Réseau).

Temporalité : phase 1 de la
V'Locale A

V'LOCALE A



Solution piste cyclable



Gare – Rue Pierre Semard: Baliser et aménager une bande cyclable à l'écart du stationnement à formaliser (attention à l'emportiérage) ou une piste cyclable à droite du stationnement avec séparateur physique. Acteurs : Département de la Corrèze, Commune d'Ussel,.

Temporalité : phase 1 de la V'Locale A

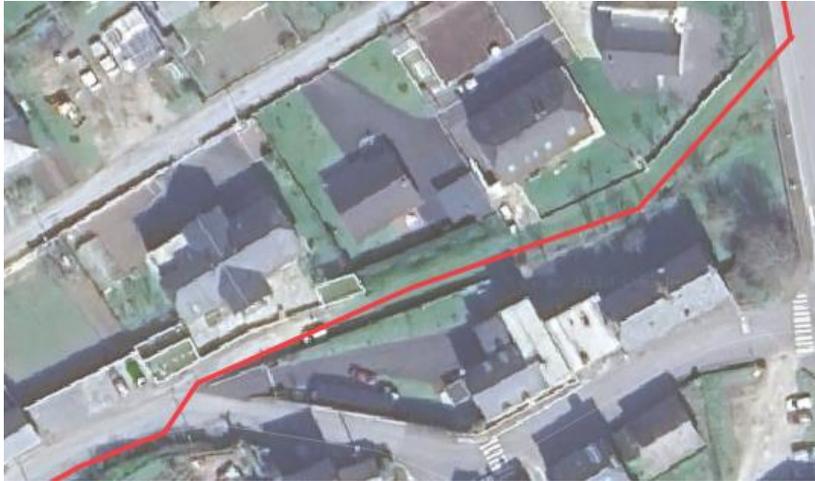


Solution bande cyclable



+ 50 cm 1,5m

V'LOCALE A

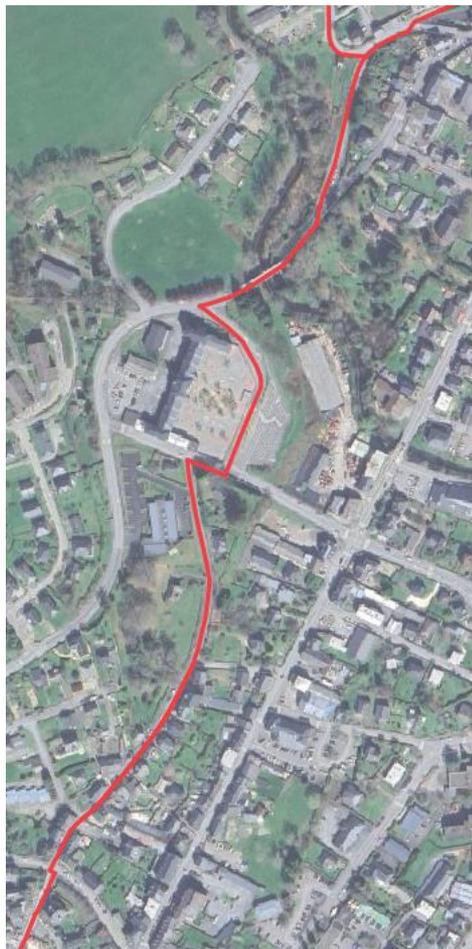


Rue Pierre Semard – Rue du tacot:
Chemin du Tacot existant à baliser, requalifier en voie verte accès riverain et revêtir de stabilisé. Entrée à travailler
Acteurs : Département de la Corrèze, Commune d'Ussel.

Temporalité : phase 1 de la
V'Locale A



V'LOCALE A



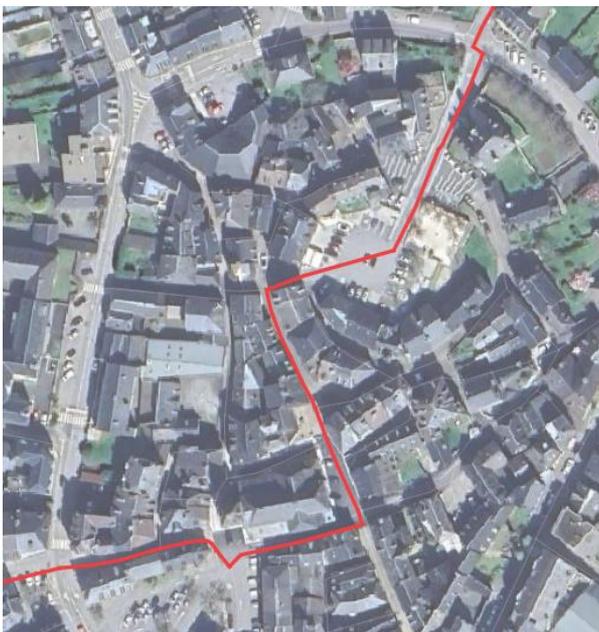
Rue du tacot - rue du marché: balisage, voie partagée et mise en double sens cyclable avec signalétique verticale et horizontale (mise en application de la législation sur les zones 30).
Acteur : Commune d'Ussel.



©Martin Cusson, PNRML

Temporalité : phase 1 de la
V'Locale A

V'LOCALE A



Rue du marché à rue Saint-Martin:
Balisage, voie partagée et mise en double sens cyclable avec signalétique verticale et horizontale (mise en application de la législation sur les zones de rencontres).

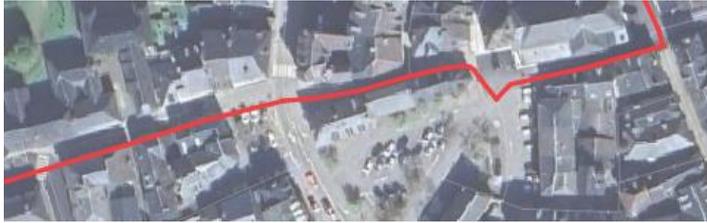
Acteurs : Commune d'Ussel

Temporalité : phase 1 de la
V'Locale A



©Martin Cusson, P-NRMVL

V'LOCALE A



Rue Saint-Martin à Rue Michelet:
Balisage et aménagement de la traversée en plateau et changement du sens de circulation.

Acteurs: Commune d'Ussel,
Département de la Corrèze



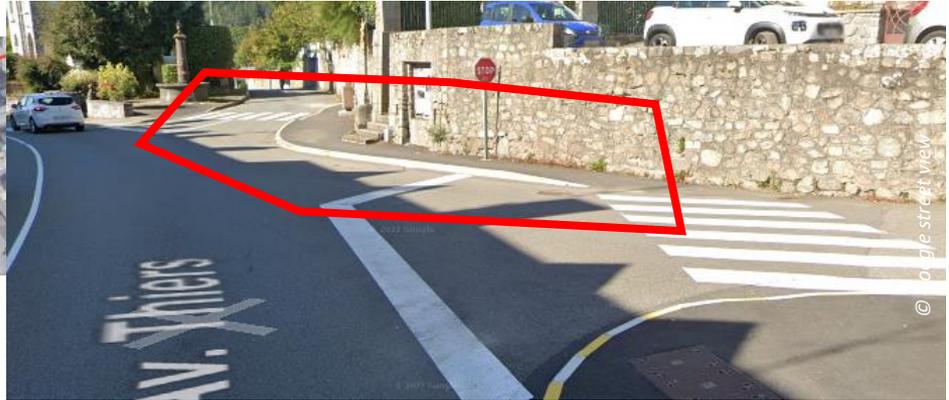
Passage en plateau en continuité de la rue Saint-Martin.



Suppression des stationnements, réfection en placette et inversion du sens de circulation (mettre un sens montant depuis la rue des postes jusqu'à la placette) pour supprimer le raccourci malin.

Temporalité : phase 1 de la
V'Locale A

V'LOCALE A



Rue Michelet à rue de la Combe :
Aménagement de la jonction en piste cyclable bidirectionnelle, balisage et mise en double sens cyclable avec signalétiques verticales et horizontales (mise en application de la législation sur les zones 30).

Acteurs : Commune d'Ussel et département de la Corrèze.

Élargissement nécessaire pour rattraper la courbe de giration de la D1089 et mordre sur le stop rue de Michelet.



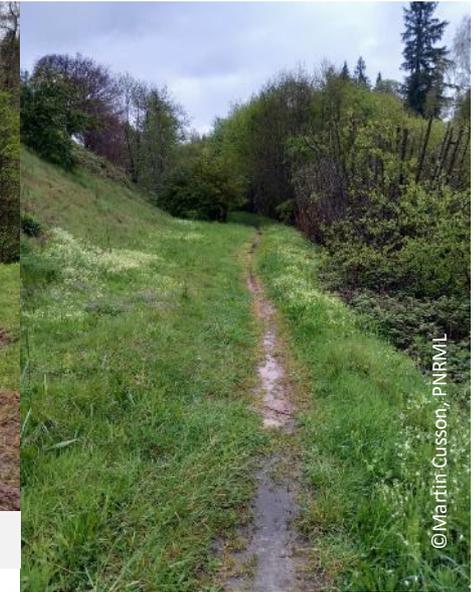
Temporalité : phase 1 de la V'Locale A

Penser à l'accès de la piste s'il se fait sur le trottoir.

V'LOCALE A



Chemin à revêtir.

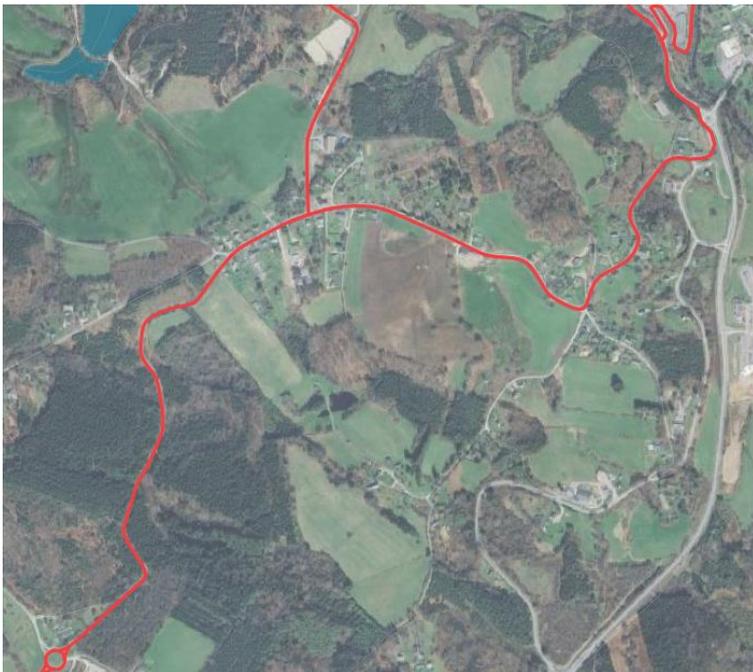


Rue de la Combe au parking de Leclerc: Chemin existant à baliser, requalifier en voie verte accès riverain et revêtir de stabilisé. Entrée à travailler. Acteurs : Commune d'Ussel, Commerçants.

Temporalité : phase 1 de la V'Locale A



V'LOCALE A



Giratoire de Leclerc et lac de Ponty à Avenue Père Jean-Louis Bordoux: Balisage et voie partagée + limitation à 70 km/h maximum. Acteur : Commune d'Ussel.

Temporalité : phase 1 de la
V'Locale A

V'LOCALE A



Avenue Père Jean-Louis Bordoux à Impasse de l'Empereur:

De préférence piste cyclable bidirectionnelle ou balisage et voie partagée avec limitation à 70 km/h maximum sur l'avenue. Passage à créer entre l'impasse de l'avenue Père Jean-Louis Bordoux et l'impasse de l'Empereur. Acteur : Commune d'Ussel.

Temporalité : phase 1 de la V'Locale A

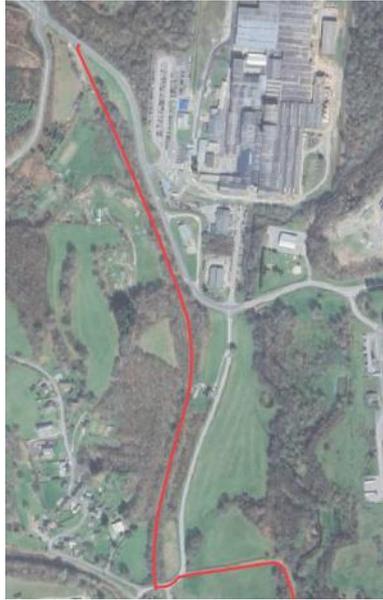


Une piste cyclable est préférable mais pas indispensable (trafic faible et visibilité bonne mais passage élevé de poids lourds).



Le talus en impasse de l'avenue Père Jean-Louis Bordoux est à retravailler pour garantir le passage des cyclistes.

V'LOCALE A



Tronçon Ucelia – Rue de Loches: Aménagement en voie verte (ancienne ligne de chemin de fer Ussel - La Courtine). Acteurs : Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté.

Temporalité: phase 2 de la V'Locale A.



Tronçon Rue de Loches – Rue des peupliers : Aménagement en voie verte (chemin en bord de rive de la Sarsonne). Acteurs : Commune d'Ussel et Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté.

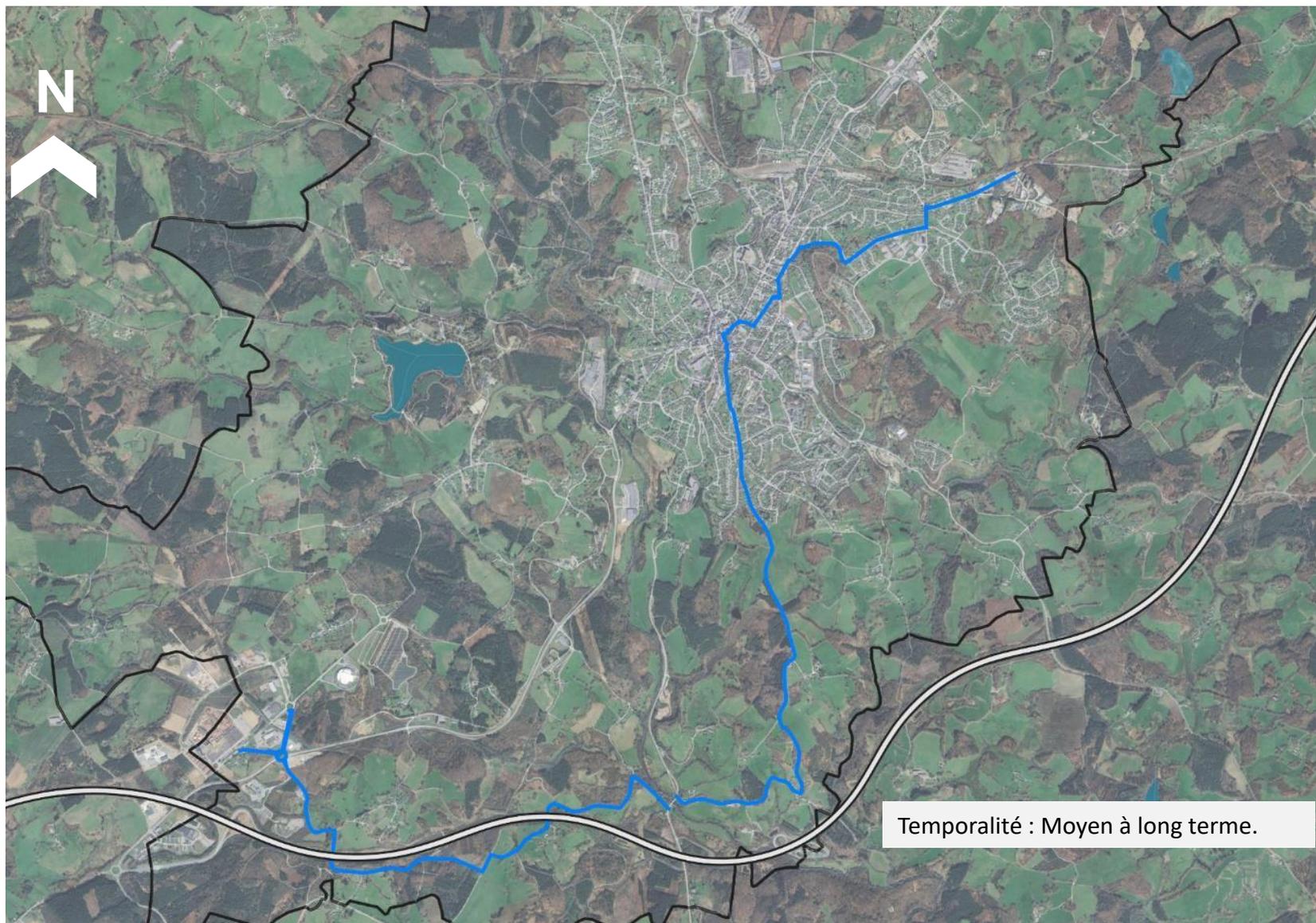
Temporalité: phase 2 de la V'Locale A.



Tronçon rue de Bussiertas - rue du Tacot: Zone partagée à baliser. Acteur commune d'Ussel.

Temporalité: phase 2 de la V'Locale A.

V'LOCALE B – VUE GLOBALE



V'LOCALE B



Tronçon ZI du Theil – rue du Mas Rouge : Balisage, voie partagée et dispositifs de modération de la vitesse (50 km/h à faire respecter). Acteurs : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.



Tronçon Rue du Mas Rouge – Rue du Puy de Grammont : balisage, voie partagée à 30 km/h déjà pacifiée. Mettre au norme double sens cyclable. Acteur : Commune d'Ussel.



V'LOCALE B



Tronçon Rue du Puy de Grammont – Boulevard Léon Blum : Chemin en stabilisé à créer et baliser au ras du bois de Grammont. Reprise du chemin existant au départ du Boulevard Léon Blum. Attention aux bateaux d'accès. Acteur : Commune d'Ussel



Emplacement en lisière du bois de Grammont.

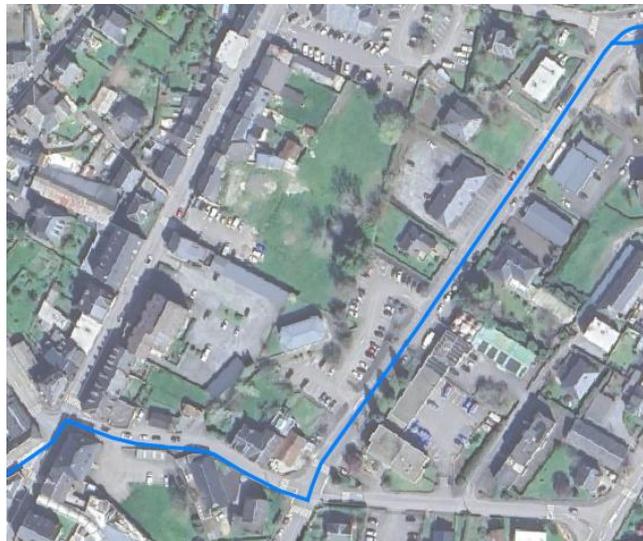


Entrée boulevard Léon Blum.

V'LOCALE B

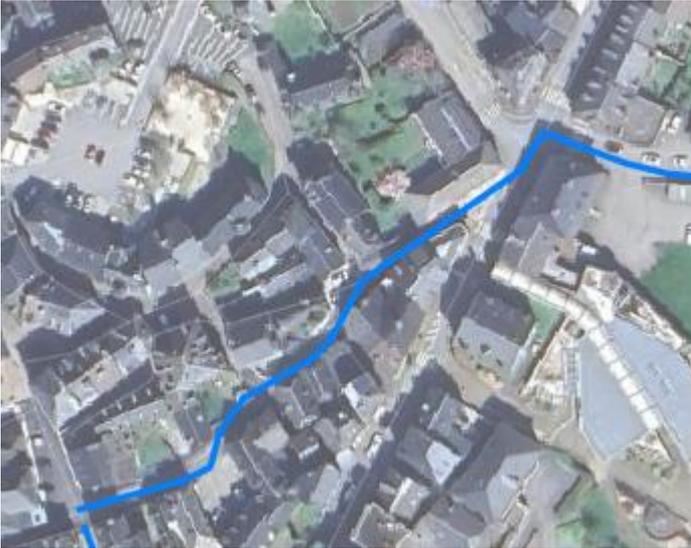


**Tronçon Boulevard Léon Blum–
Boulevard de la Prade:** Balisage, voie partagée sur voie à 50 km/h. Passage à 30 km/h souhaitable car impossible ou presque de dépasser un cycliste en sécurité. Acteurs : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.

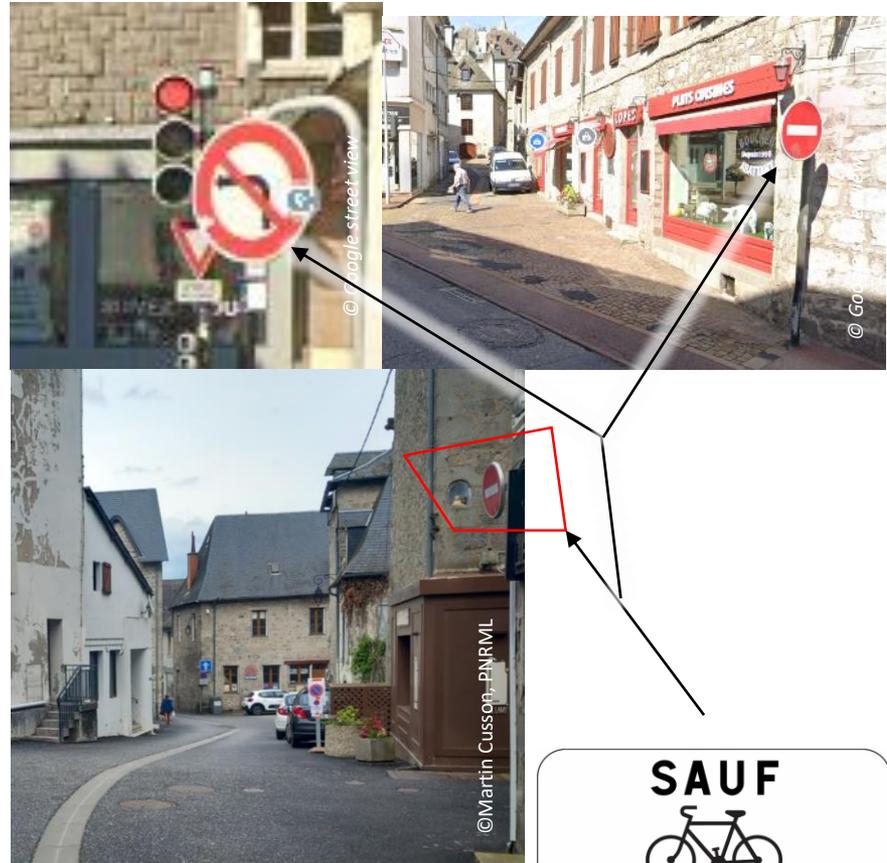


**Tronçon Boulevard de la Prade –
rue de la prairie:** Balisage, voie partagée déjà à 30 km/h. Acteur : Commune d'Ussel.

V'LOCALE B

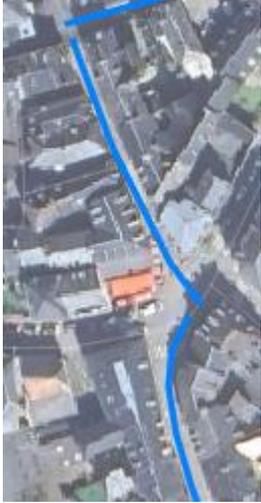


Tronçon rue de la prairie – rue Seclide: Balisage, voie partagée sur zone de rencontre. Mise aux normes nécessaire de la zone de rencontre (double-sens cyclable). Acteurs : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.



*Panonceau M9V2
manquant ici*

V'LOCALE B



Tronçon rue Seclide – rue Pasteur: Balisage, voie partagée sur zone de rencontre et zone 30. Mise aux normes nécessaire de la zone de rencontre (double-sens cyclable). Revoir la traversée à long terme (voir page 106). Permettre le passage des cyclistes dans les deux sens en cas de mise en sens unique de la rue Pasteur.
Acteurs : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.

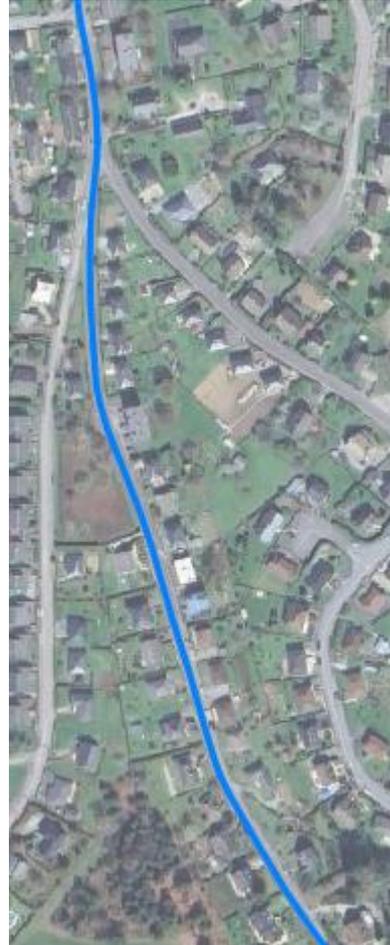


Réduire la largeur de la barrière à court terme pour permettre le passage de cycliste y compris en vélocargo.

V'LOCALE B



Tronçon rue Pasteur – rue du boulet: Balisage, voie partagée sur zone 30. La zone 30 mérite d'être affirmée par de la signalétique et des dispositifs de modération la vitesse (ex: stationnement en chicane). Acteur : Commune d'Ussel.

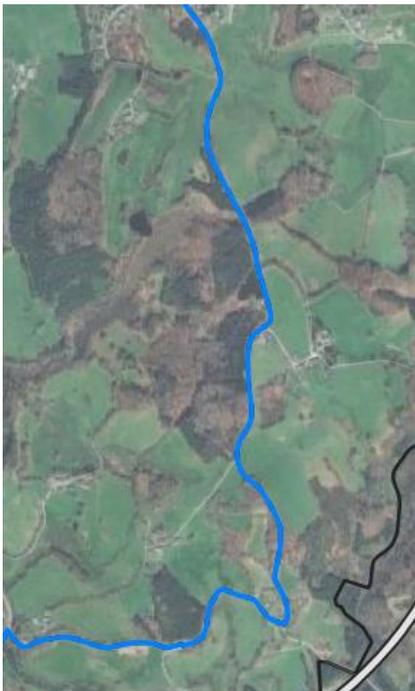


Tronçon rue du boulet – Route de Sarsou: Balisage, voie partagée sur voirie à 50km/h. Le stationnement sur trottoir aujourd'hui peut être déporté sur la chaussée pour créer un effet de chicane et assurer un respect des limitations de vitesse. Acteur : Commune d'Ussel.



Stationnement sur trottoir route de Sarsou.

V'LOCALE B



Tronçon Route de Sarsou – D982: Balisage, voie partagée sur voirie à 80km/h (route communale). Acteur : Commune d'Ussel.



Tronçon D982 – rue du pont Tabourd: Balisage, voie partagée sur voirie départementale. Réduire la succession de virage à 70km/h. Pose de panneaux A21 . Acteur : Commune d'Ussel.



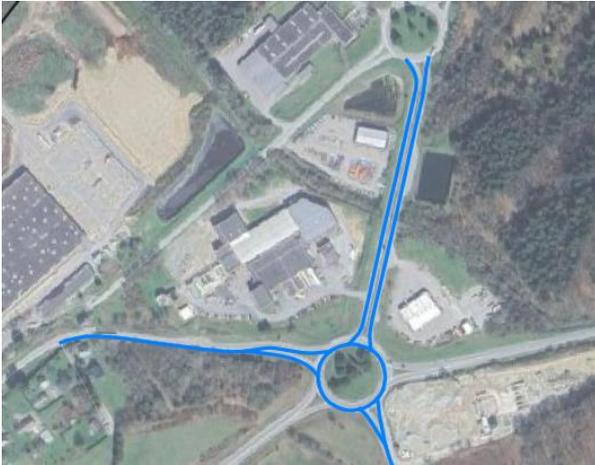
Panneau A21

V'LOCALE B



Tronçon rue du pont Tabourd – ZI Empereur : Balisage, voie partagée sur voirie à 80km/h (route communale).
Acteur : Commune d'Ussel.

V'LOCALE B



Tronçon ZI Empereur : voie dédiée à créer pour traverser le rond point et pour rejoindre le second giratoire de l'avenue Père Jean-Louis Bourdoux. Acteurs : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.



Une traversée en piste cyclable bidirectionnelle depuis le Sud du giratoire (direction Tulle) devrait permettre de rejoindre l'impasse de l'empereur et la rue Georgy Gauthier.



Une piste cyclable bidirectionnelle est nécessaire rue Georgy Gauthier côté les Monts de la Coste car le dépassement est impossible.

V'LOCALE CIRCULAIRE – VUE GLOBALE



Temporalité : Moyen à long terme.

V'LOCALE CIRCULAIRE – VUE GLOBALE



Tronçon rue des peupliers – Rue Pierre Semard (Gare):
Balisage, voie partagée sur voirie à 50km/h. La voirie peut être passée à 30 km/h. Acteur : Commune d'Ussel.



Tronçon Rue Pierre Semard (Gare) – avenue Jean-Jaurès: Tronçon déjà traité dans la V'Locale A. Acteur : Commune d'Ussel.

V'LOCALE CIRCULAIRE – VUE GLOBALE



Tronçon avenue Jean-Jaurès - Boulevard Léon Blum: Balisage sur voie partagée à 50km/h. Passage à 30 km/h souhaitable au moins dans les rues Emile Zola, Paul Doumer et Pierre Curie. Acteur : Commune d'Ussel.



©Martin Cusson, PNRML

Stationnement à bien définir rue Paul Doumer pour éviter les situations gênantes (stationnement en plein virage).

V'LOCALE CIRCULAIRE – VUE GLOBALE



Tronçon Boulevard Léon Blum – Avenue du Pré Pascal: Balisage sur voie partagée à 50km/h. Acteur : Commune d'Ussel.



Tronçon Avenue du Pré Pascal: Balisage sur voie partagée à 50km/h. **Attention** la voirie est actuellement trop dangereuse pour permettre la cohabitation. La pente depuis l'avenue du Grand Puy engendre des vitesses dangereuses, au-delà de 50 km/h. La visibilité depuis le carrefour avec la rue Jean Ségurel ne permet pas de s'engager en sécurité compte tenu de la vitesse à laquelle les véhicules motorisés arrivent de l'avenue du Grand Puy. Prévoir des dispositifs de modulation de la vitesse (ex: changement des priorités rue Jean Ségurel). Acteurs : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.



Impossible de passer le long de la Sarsonne sur le cheminement piéton en l'état.

V'LOCALE CIRCULAIRE – VUE GLOBALE

Tronçon V'Locale Circulaire intérieur Avenue du Pré Pascal – Boulevard de la Jaloustre: Balisage sur voie partagée à 50km/h jusqu'à l'Avenue Marmontel. Boulevard de la Jaloustre une mise en sens unique pourrait se justifier pour offrir deux pistes cyclables unidirectionnelles (dans les deux sens de circulation). Cette mise en sens unique peut être l'occasion de revoir le stationnement et le cheminement piéton. Acteurs : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.



Tronçon V'Locale Circulaire extérieur Avenue du Pré Pascal – Boulevard de Ruère: Balisage sur voie partagée à 50km/h jusqu'au carrefour de la rue Paschier de la Jaloustre. balisage sur voie partagée à 30 km/h. Réaliser un comptage rue Jean Ségurel pour vérifier les vitesses réellement pratiquées. La rue pourrait faire l'objet de dispositifs de modération de la vitesse, voire d'une mise en impasse sauf piéton et vélo sur sa partie non habitée. Acteurs : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.



Stationnement incohérent (largeur déjà trop faible) et pas forcément facile à respecter.



V'LOCALE CIRCULAIRE – VUE GLOBALE



Tronçon Avenue des platanes: Balisage sur voie partagée à 30km/h. Acteur : Commune d'Ussel.

V'LOCALE CIRCULAIRE – VUE GLOBALE

Tronçon V'Locale Circulaire extérieur Avenue des platanes – Avenue du Parc: balisage sur voie partagée à 50km/h. Prévoir une extension de la zone 30 route de Neuvic jusqu'à la rue de Vigier. Avec des dispositifs de modération de la vitesse. Acteurs : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.

Long terme



Tronçon V'Locale Circulaire intérieur Avenue des platanes – rue des Postes: balisage sur voie partagée en zone 30km/h. Mise aux normes nécessaire de la zone 30 (double-sens cyclable). Acteurs : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.

Moyen terme



Mise en double sens cyclable (rue de la Chabanne en haut et rue des postes en bas).



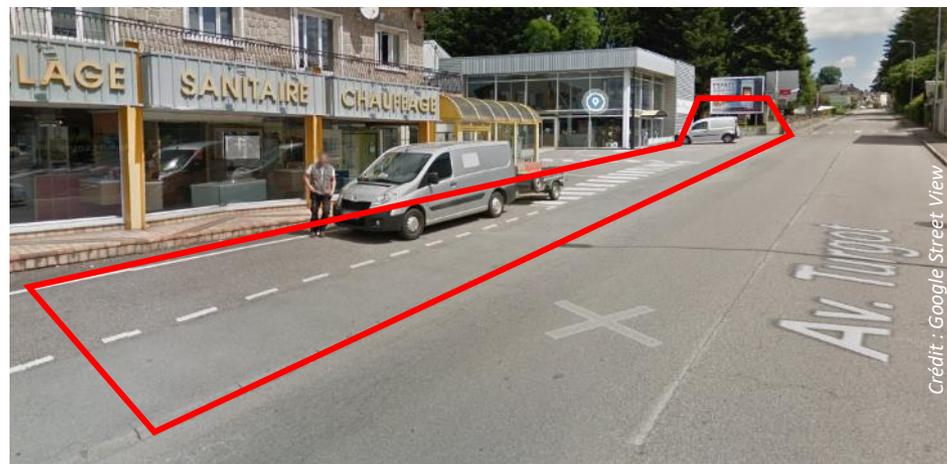
V'LOCALE CIRCULAIRE – VUE GLOBALE



Tronçon V'Locale Circulaire extérieur Avenue du Parc – Château de la Diège : voie dédiée à créer sur foncier public et privé. Avenue Turgot deux scénarios. Scénario 1: L'espace de stationnement (en rouge ci-contre) peut accueillir une piste cyclable bidirectionnelle, idéalement de 3 mètres qui déboucherait sur une nouvelle entrée du château de la Diège à créer au niveau du panneau publicitaire (au fond de l'encadré rouge).

Scénario 2 : mise en plateau ou pose de ralentisseurs sur l'avenue Turgot de l'entrée du château de la Diège à l'intersection avec l'avenue du parc.

Acteurs: Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.



V'LOCALE CIRCULAIRE – VUE GLOBALE



Tronçon V'Locale Circulaire extérieur Château de la Diège – rue de la Combe : voie dédiée à créer sur foncier public et privé. Le passage du château vers la rue de Combe est à créer. Une proposition émise en réunion est de passer par la résidence privée juxtaposée (voir accès à créer en photo). Une autre solution peut être d'élargir les chemins à l'arrière du château et de les ouvrir aux cyclistes. Acteur : Commune d'Ussel.



Passage depuis le parking de la résidence privée vers le parking du château de la Diège à créer.



Passage depuis le parking de la résidence privée vers la rue de la Combe à créer.

V'LOCALE CIRCULAIRE – VUE GLOBALE



Tronçon rue de la Combe – rue Michelet: Voir tronçon correspondant sur la V'Locale A.



Tronçon rue Michelet – rue Cazaud: balisage sur voie partagée en zone 30km/h. Mise aux normes nécessaire de la zone 30 (double-sens cyclable). Voir tronçon correspondant sur la V'Locale A. Acteur: commune d'Ussel.



V'LOCALE CIRCULAIRE – VUE GLOBALE



Modification des panneaux nécessaires avec l'ajout du panneau M9V2.

Tronçon rue Cazaud – rue des Buis: Balisage et voie partagée sur voirie à 50km/h. Mise aux normes (double-sens cyclable) nécessaire de la zone 30 rue de Lôches. Acteur: commune d'Ussel.

V'LOCALE CIRCULAIRE – VUE GLOBALE



Tronçon rue des Buis – rue des peupliers:

Tronçon empruntant un chemin et un pont piéton (entre la rue des Buis et la rue des peupliers). Les obstacles anti-intrusion sont à lever (voir photo ci-dessous). Acteur: commune d'Ussel.

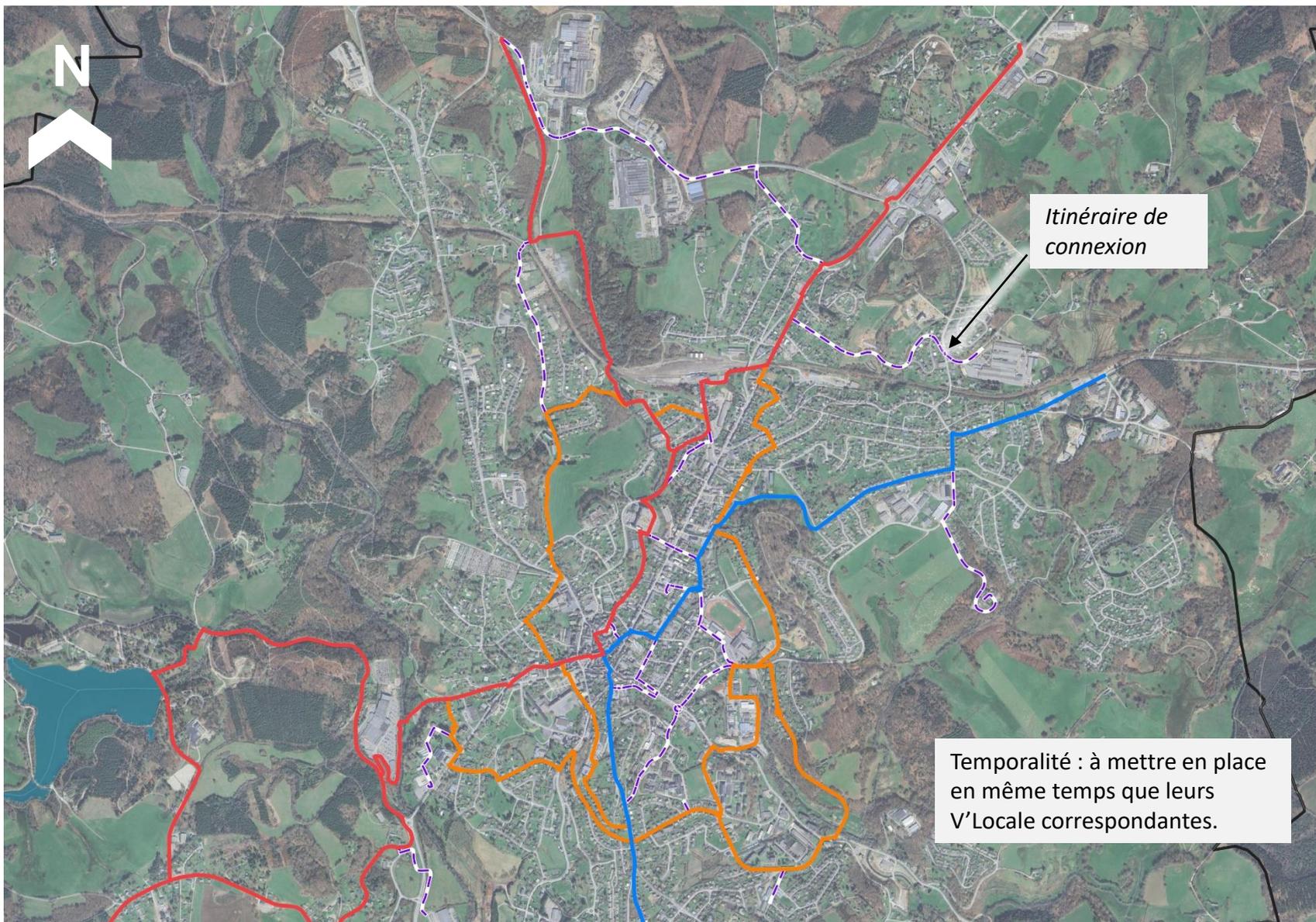


Tronçon rue des peupliers–

Gare: Balisage sur voirie partagée à requalifier en zone 30 (rue de quartier ne nécessitant pas d'être à 50 km/h). Acteur: commune d'Ussel.

A partir de la rue Pierre Semard, le tronçon est déjà traité dans la V'Locale A.

ITINÉRAIRES CONNEXION – VUE GLOBALE



ITINÉRAIRES CONNEXION – BALISAGE SEUL

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



Connexion Foyer la Vialatte.



Connexion Usine Jeld-Wen.



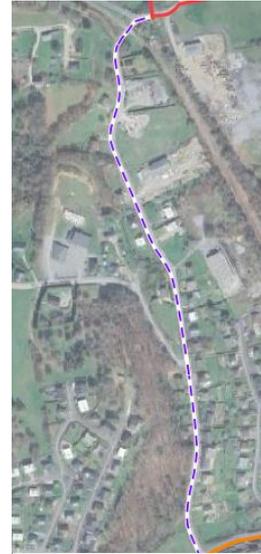
Connexion maternelle de la gare.



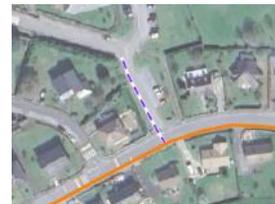
Connexion ZA des Maisons rouges.



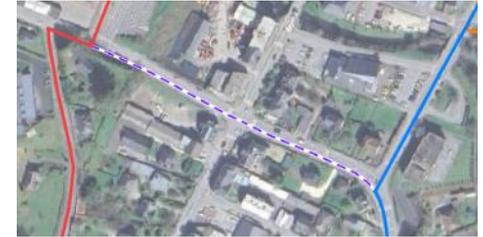
Connexion Cinéma.



Interconnexion V'Locale A et V'Locale C via la rue de Loches.



Connexion EPHAD hospitalier.



Interconnexion V'Locale A et V'Locale B via le Boulevard Dr Goudounèche.



Connexion école primaire de la Jaloustre.

ITINÉRAIRES CONNEXION – VOIE PARTAGÉE (1/2)

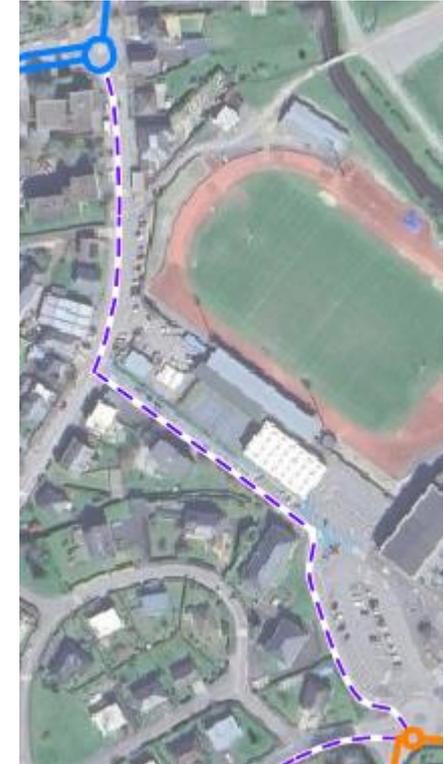
Tronçons sans besoin de voie dédiée mais dont il faudra travailler les règles de circulation et indiquer la connexion depuis la V'locale vers le point d'intérêt (balisage) et vice versa:



Interconnexion V'Locale A et V'Locale B via la rue des Ventadours où un panneau M9v2 manque.



Connexion mairie : balisage sur voirie partagée en zone 30 rue Albert Chavagnac et avenue Marmontel. Passage par le chemin derrière la mairie pour rejoindre la place de Verdun.



Connexion complexe sportif Jacques Chirac. Mise au norme double-sens cyclable de la rue du stade en zone 30 à sens unique.

ITINÉRAIRES CONNEXION – VOIE PARTAGÉE (2/2)

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:



Interconnexion V'Locale B et V'Locale C via l'hôpital par de la voirie partagée à 30 et 50 km/h. Une ouverture de l'impasse entrée sud de l'hôpital aux vélos (y compris vélo cargo) est nécessaire.

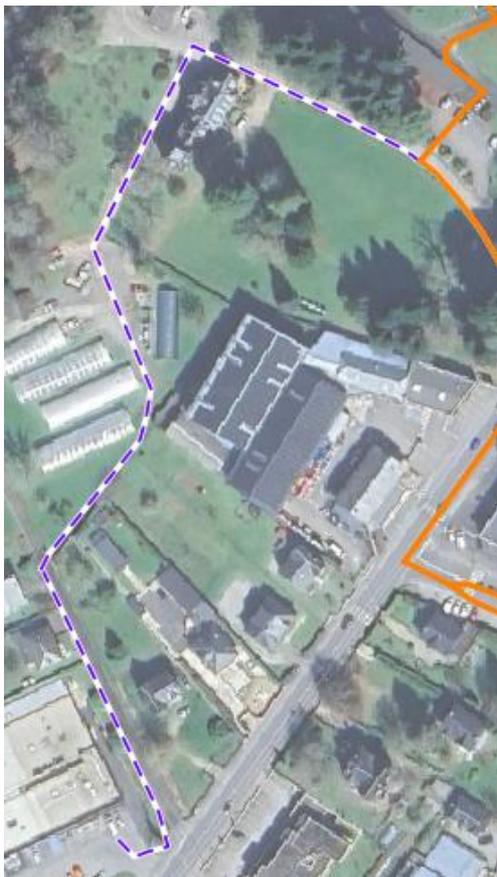


c13D (panneau qui sera adapté).

Aujourd'hui seul les piétons peuvent passer. Une chicane anti-intrusion de véhicules motorisés peut permettre une impasse filtrante laissant passer cyclistes et piétons.

ITINÉRAIRES CONNEXION – VOIE DÉDIÉE (1/2)

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



Connexion à la petite zone commerciale de Marie Blachère via les serres du château de la Diège et l'impasse de la Diège



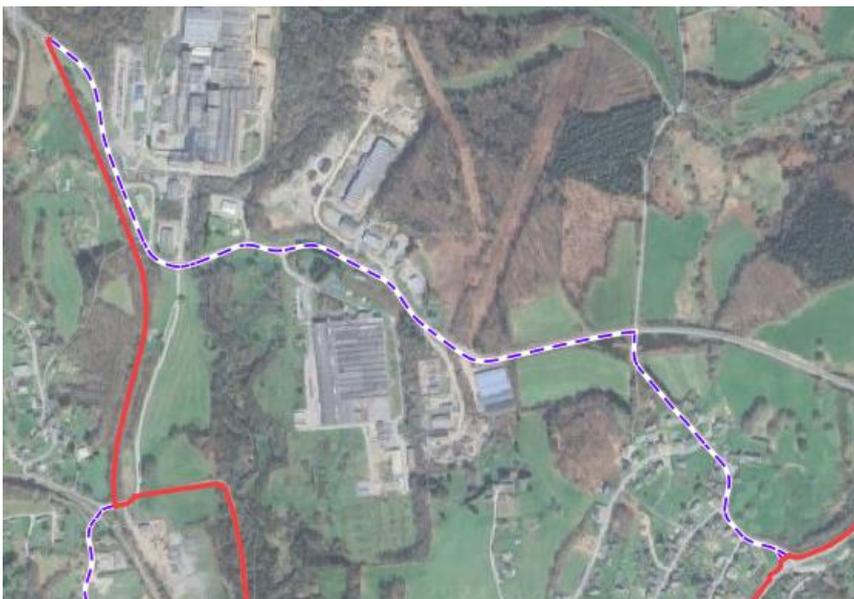
Passage entre l'impasse et les serres à créer.



Entrée autonome vers les serres à prévoir ou délimitation grillagée et fermée d'un passage à gauche des serres vers l'espace public du château.

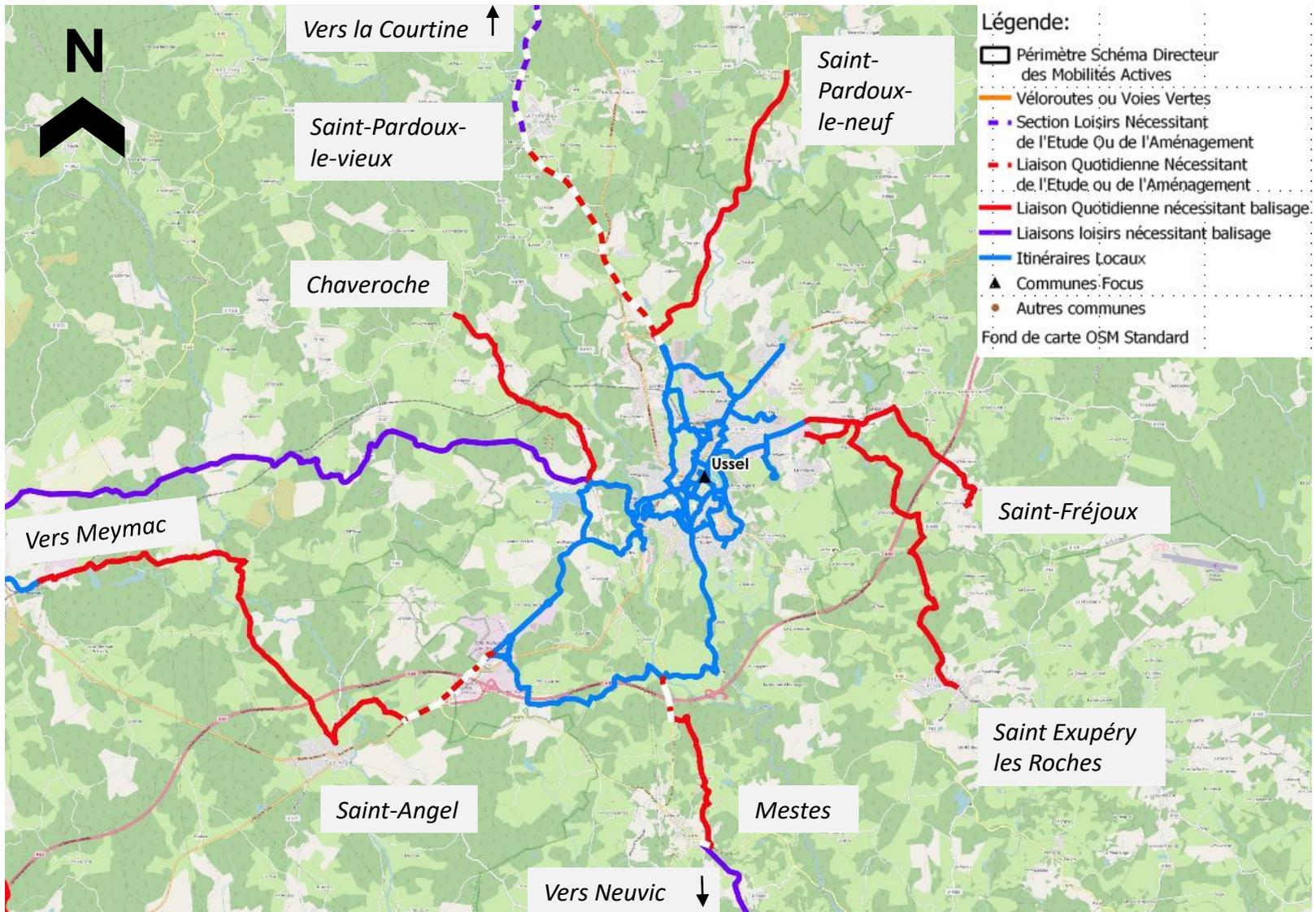
ITINÉRAIRES CONNEXION – VOIE DÉDIÉE (2/2)

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



Interconnexion des branches Nord de la V'Locale A via Ucelia et la ZA de la Petite Borde. Une piste cyclable bidirectionnelle est nécessaire de la rue de Bussiertas à l'ancienne voie de chemin de fer Ussel-La Courtine.

ITINÉRAIRES INTERCOMMUNAUx DEPUIS USSEL – VUE GLOBALE



STATIONNEMENT CENTRE-VILLE

Contexte :

- Le stationnement actuel le long de l'anneau pourrait être supprimé pour offrir un trottoir plus confortable pour les piétons. Le boulevard Clemenceau est la voirie de l'anneau la plus dangereuse pour les piétons.
- Le comptage effectué par la CC Haute-Corrèze Communauté a fait état d'une saturation des places de parkings autour du centre-ville d'Ussel. La saturation a tendance à s'accroître du fait de l'arrivée de nouveaux résidents dans le centre médiéval sans parking privé. Les places de stationnement le long des axes principaux de circulation n'ont pas fait l'objet de comptage.

Propositions de solutions :

- Effectuer un comptage de stationnement le long des axes principaux de l'anneau.
- Mettre en valeur les espaces de stationnement plus excentrés (stade, collège, caisse d'épargne) en les indiquant depuis les entrées de ville (signalétique véhicule) en y précisant le temps de parcours à pied jusqu'au centre-ville. Baliser et aménager depuis les poches de stationnement le parcours sécurisé le plus court pour rejoindre le centre-ville ou un employeur.
- Affecter un usage à chaque type de stationnement en distinguant les usages d'arrêt minutes (chaland de passage), les usages à la journée (travailleurs, chaland en halte). Aménager et réglementer pour obtenir l'usage souhaité (ex: borne stationnement minute).
- Supprimer le stationnement boulevard Clemenceau.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Commune d'Ussel et Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté.
- Aménagement : Commune d'Ussel et Département de la Corrèze
- Réglementation et application : Commune d'Ussel, police nationale.
- Concertation : Commune d'Ussel, Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, association de commerçants, administrations, employeurs et habitants du centre-ville.

Temporalité: De Court à Moyen terme

Possibilité d'intervention technique : Intervention sans grande complexité mais à bien définir en amont.

Coût de l'intervention : Moyen si reprise de trottoir.

Impacts attendus : meilleure accessibilité aux commerces pour les chalands de passage, amélioration des trajets à pied le long de l'anneau, amélioration de l'attractivité et de la visibilité des vitrines commerçantes du centre-bourg, incitations à la mobilité active (marche et vélo) pour les résidents et travailleurs du centre-ville.

DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-VILLE /SECTEUR CARNOT PASTEUR VOLTAIRE

Contexte :

- La traversée piétonne de la Place Verdun à la rue de la liberté, rue d'accès au centre médiéval se fait par la rue Pasteur et traverse l'avenue Carnot en demandant un zigzag au piéton. Elle est dangereuse et non accessible aux PMR.
- L'accès à la zone des abattoirs pour les poids lourds ne permet pas de réduire l'emprise des véhicules motorisés au croisement de l'avenue Marmontel. Seule possibilité un détour par l'avenue du Grand Puy et du Champs Grand.

Propositions de solutions :

- Scénario 1 = Mettre en chicane ou en sens unique la rue Pasteur (rue d'accès au parking) pour élargir le trottoir côté crédit Agricole (Ouest).
- Scénario 2 = Mettre en chicane ou en sens unique la rue Pasteur pour élargir le trottoir côté opposé au crédit agricole (Est) et prolonger le cheminement au plus direct vers la rue de la liberté en réalisant une avancée sur la chaussée de l'avenue Carnot et un passage piéton.
- Scénario 3 = Aménager en plateau l'ensemble du carrefour (avenue Carnot, rue pasteur et boulevard Voltaire voire avenue Marmontel, rue de la liberté) avec des espaces piétons délimités par des bornes ou des barrières / plots anti-intrusion. Mettre en chicane ou en sens unique la rue pasteur pour y limiter le volume de trafic et la vitesse.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Commune d'Ussel et Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège.
- Aménagement : Commune d'Ussel et Département de la Corrèze
- Réglementation et application : Commune d'Ussel, police nationale.
- Concertation : Commune d'Ussel, Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, association de commerçants, administrations, employeurs et habitants du centre-ville.

Temporalité: Moyen (scénario 1 & 2) à long terme (scénario 3).

Possibilité d'intervention technique : Intervention moyennement (scénario 1 & 2) à fortement (sc 3) complexe.

Coût de l'intervention : Moyen si reprise de trottoir. Elevée si mise en plateau.

Impacts attendus :

Scénario 1 = sécurisation de la traversée et mise en valeur du parking Place Verdun

Scénario 2 = idem scénario 1 mais avec une amélioration de la traversée

Scénario 3 = sécurisation incertaine de la traversée, mise en valeur du parking place Verdun et de l'intersection. Travaux importants sur un goulot d'étranglement communal.

DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-VILLE /SECTEUR CARNOT TREICH LAPLÈNE

<p>Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none">• L'intersection de l'avenue Carnot, du boulevard Treich Laplène est un carrefour routier où les trottoirs piétons sont trop étroits au regard de la norme PMR et du volume de trafic routier qui y passe.• Des poids lourds passent par ce carrefour dont l'accès leur est pourtant interdit depuis Clermont en direction de Tulle. Ils dégradent les trottoirs et empêchent leur élargissement. La signalétique et le contrôle policier ne dissuadent pas ces comportements.	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingénierie / étude : Commune d'Ussel et Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège.• Aménagement : Commune d'Ussel et Département de la Corrèze• Réglementation et application : Commune d'Ussel, police nationale, DDT.• Concertation : Commune d'Ussel, Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, association de commerçants, administrations, employeurs et habitants du centre-ville.
<p>Propositions de solutions :</p> <p>Le secteur est très contraint pour une intervention du fait d'une importance des flux se croisant à cette intersection. Un changement de sens de circulation induirait un déplacement de flux dans d'autres voiries dont il faut pouvoir s'assurer de la capacité à les accueillir.</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Scénario 1</u> : Mise en sens unique de l'avenue Carnot, depuis l'intersection avec le boulevard Treich Laplène à l'intersection avec le boulevard Dr Goudounèche. Redirection du flux de véhicules en direction de Tulle via le boulevard de la Sarsonne mis en sens unique. L'intersection peut être revue pour fonctionner sans feux de circulation et ainsi supprimer une voie de stockage avenue Carnot et élargir les trottoirs sur l'espace restant.• <u>Scénario 2</u> : Aménager en plateau l'ensemble du carrefour avec des espaces piétons délimités par des bornes ou des barrières / plots anti-intrusion. Mettre en place une verbalisation par vidéosurveillance en coopération avec la police nationale (verbalisation non automatisée mais sans interception des véhicules).	<p>Temporalité: A étudier d'ici la prochaine réfection de voirie pour les aménagements. Court terme pour la vidéo verbalisation ou l'expérimentation du sens de circulation</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention très complexe et à bien définir en amont.</p> <p>Coût de l'intervention : Très élevé si reprise des trottoirs, de l'intersection et mise en plateau.</p> <p>Impact attendu :</p> <p><u>Scénario 1</u> = Sécurisation de la traversée et mise en valeur du parking Boulevard de la Prade. Acceptabilité incertaine pour les riverains. Fin des passages illégaux de poids lourds.</p> <p><u>Scénario 2</u> = Sécurisation très incertaine de la traversée, mise en valeur partielle de l'intersection. Diminution des dégradations liées au passage illégal de poids lourds.</p>

DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-VILLE /SECTEUR TREICH LAPLÈNE

<p>Contexte : L'intersection du boulevard Treich Laplène avec la rue du marché et la rue de Masset est un carrefour à forte circulation et une porte d'accès des piétons sur la zone de rencontre et bientôt des cyclistes (V'Locale A). La visibilité des véhicules en provenance de la rue du marché est réduite. Un aménagement est souhaitable pour améliorer les conditions de visibilité et de traversée du carrefour.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingénierie / étude : Commune d'Ussel et Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège.• Aménagement : Commune d'Ussel
<p>Propositions de solutions : Le travail de l'intersection peut prendre les orientations suivantes complémentaires:</p> <ul style="list-style-type: none">• Avancée du stop de la rue du marché sur le boulevard Treich Laplène.• Recul du stop rue de Masset.• Transformation des stationnements en épi à proximité du carrefour en stationnement en créneau.• Création d'un passage piéton en face de l'actuel stop de la rue du marché et d'un ilot / trottoir norme PMR boulevard Treich Laplène côté rue du marché pour connecter la bande pavée de la rue du marché. Suppression des places de stationnement à moins de 5 mètres du passage piéton (Art. L. 118-5-1 du code de la voirie routière).• Décalage de la voie de circulation côté droit du sens de circulation actuelle pour former une chicane à l'intersection.• Création d'un passage piéton pour traverser la rue de Masset avec une transition de niveau pour rejoindre le trottoir.	<p>Temporalité: A étudier d'ici la prochaine réfection de voirie.</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe et à bien définir en amont.</p> <p>Coût de l'intervention : élevé.</p> <p>Impact attendu : Une traversée plus sécurisée pour les piétons et vélos, un respect des vitesses boulevard Treich Laplène, une sécurité accrue notamment pour les véhicules sortant de la place du marché, une réduction des capacités de stationnement de deux ou trois places.</p>

DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-VILLE /SECTEUR CLEMENCEAU, DE GAULLE

<p>Contexte : L'intersection du boulevard Clemenceau et de la rue du Général de Gaulle est une entrée de centre-bourg routière, dévalorisante et dangereuse pour les piétons. La proximité avec l'établissement scolaire Notre-Dame engendre des difficultés de circulation, de stationnement (sous-dimensionné aujourd'hui) et des enjeux de sécurisation des publics vulnérables.</p>	<p>Propositions de solutions : Le secteur est très contraint pour une intervention du fait d'une importance des flux se croisant à cette intersection. Un changement de sens de circulation induirait un déplacement de flux dans d'autres voiries dont il faut pouvoir s'assurer de la capacité à les accueillir.</p> <ul style="list-style-type: none">• Scénario 1 : Mise en sens unique de l'avenue Clemenceau dans le sens du transit poids lourds actuel (vers le centre-ville). En prenant en compte les préconisations pour secteur Treich Laplène Carnot, on garderait un accès aux quartiers de Loches et La Bordé par le boulevard de la Sarsonne et la rue de Loches. Le transit depuis Ussel vers La Courtine sera encouragé par la D1089 et la D3089. La rue de Loches doit être aménagée de dispositifs de modération de vitesse pour éviter les comportements opportunistes de raccourcis malins et ainsi garantir une seule fonction pour la rue de la Loches : la distribution des flux dans les quartiers Loches et La Bordé. La rue du Général de Gaulle devra être réaménagée en profitant des largeurs supplémentaires accordées par la suppression d'une voie de circulation pour élargir les trottoirs et, si possible, créer du stationnement. Les circuits et arrêts de bus scolaires et régionaux seraient à revoir.• Scénario 2 : Mise en chicane en face du 9 rue du Général de Gaulle jusqu'au passage piéton avec une plateforme piétonne pour écourter la traversée de la rue du Général de Gaulle et sécuriser la partie la plus dangereuse de l'itinéraire piéton vers l'établissement Notre-Dame. La plateforme piétonne doit se situer côté impair de la rue pour assurer la continuité d'un chemin piéton sécurisé.
<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingénierie / étude : Commune d'Ussel et Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège.• Aménagement : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze, <p>Temporalité: A étudier d'ici la prochaine réfection de voirie.</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention très complexe et à bien définir en amont (scénario 1), moyennement complexe pour le scénario 2.</p> <p>Coût de l'intervention : scénario 1 très élevé, scénario 2 modéré</p> <p>Impact attendu : Scénario 1 : bouleversement des flux de circulation, nette réduction des nuisances routières, améliorations de la sécurité des piétons et du stationnement. Scénario 2 : amélioration de la sécurité des piétons sans impact majeur sur la situation routière.</p>	

DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-VILLE /SECTEUR CLEMENCEAU

<p>Contexte : Le boulevard Clemenceau offre des trottoirs étroits et dangereux aux piétons. La circulation très importante sur cette voirie de transit (y compris poids lourds depuis la rue du Général De Gaulle) rend la réduction de voie de circulation impossible. Le stationnement est une marge de manœuvre sur une partie du boulevard.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingénierie / étude : Commune d'Ussel et Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté.• Aménagement : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze, Syndicat de la Diège.
<p>Propositions de solutions : Le travail de l'intersection peut prendre les orientations suivantes complémentaires:</p> <ul style="list-style-type: none">• Réduire la largeur de la chaussée à 6 mètres voire à 5,5m pour dégager de la largeur sur au moins un côté de trottoir entre la rue du Général De Gaulle et la rue Neuve du palais.• Suppression des places de stationnement latérales gauches dans le sens de circulation pour élargir le trottoir (en lien avec la proposition sur le stationnement en centre-ville).• Décalage à gauche de la place de parking pour personnes handicapées pour la positionner à proximité immédiate du passage piéton en face de la rue Neuve du palais.	<p>Temporalité: A étudier d'ici la prochaine réfection de voirie.</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention très complexe et à bien définir en amont.</p> <p>Coût de l'intervention : élevé.</p> <p>Impact attendu : Un itinéraire piéton sécurisé le long du boulevard Clémenceau, une réduction des capacités de stationnement de six places (dont une place à proximité du passage piéton qui doit disparaître conformément à l'Art. L. 118-5-1 du code de la voirie routière).</p>

DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-VILLE /SECTEUR CLEMENCEAU SAINT-MARTIN

<p>Contexte : La rue Saint-Martin débouche sur la rue Michelet en traversant le boulevard Clémenceau. Ce passage aux conditions de visibilité réduite n'est pas mis en valeur du fait d'un accès décalé vis-à-vis du passage piéton. Cet itinéraire accueillera une traversée des cyclistes de la V'Locale A.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingénierie / étude : Commune d'Ussel et Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège.• Aménagement : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.
<p>Propositions de solutions : Le travail de l'intersection peut prendre les orientations suivantes complémentaires:</p> <ul style="list-style-type: none">• Suppression des stationnements sur la placette au départ de la rue Michelet. Du mobilier urbain transitoire (bancs, décorations, végétation) peut être installé à la place pour tester un potentiel réaménagement de la place.• Inversement du sens de circulation de la rue Michelet au départ de la rue des postes pour éliminer le transit par le raccourci malin actuel (voire V'Locale A).• Mise en plateau de la traversée et de quelques mètres en amont de la traversée pour garantir un ralentissement des véhicules. Le plateau doit compter une traversée vélo en direction de la rue Michelet et un passage piéton en direction des actuelles places de stationnement.	<p>Temporalité: Moyen terme.</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe et à bien définir en amont.</p> <p>Coût de l'intervention : très élevé.</p> <p>Impact attendu : Un accès piéton à la zone de rencontre de l'anneau depuis la rue Michelet. Une mise en valeur de l'espace public et des commerces sur la rue Michelet. Une sécurisation de l'itinéraire V'Locale A. Suppression de 4 places de stationnement. Suppression du raccourci malin rue Michelet.</p>

DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-VILLE /SECTEUR CARNOT SARSONNE

<p>Contexte : Sortie de l'anneau, l'avenue Carnot dispose de larges trottoirs confortables. Seules difficultés, des obstacles à proximité du pont de la Sarsonne (pots de fleurs) et le passage étroit du pont de la Sarsonne.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingénierie / étude : Commune d'Ussel et Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège.• Aménagement : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• Déplacement des pots de fleurs actuellement au milieu du large trottoir (bloquant les PMR).• Elargissement du pont ou création d'une passerelle piétonne sur l'emprise du Syndicat de la Diège.	<p>Temporalité: moyen/long terme sauf pour les obstacles à enlever (immédiat).</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention très complexe pour le pont. Pour les pots de fleurs : aucune difficulté.</p> <p>Coût de l'intervention : négligeable pour les obstacles, très élevé pour le pont .</p> <p>Impact attendu : Une liaison sécurisée pour les piétons de part et d'autre de la Sarsonne.</p>

DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-VILLE /SECTEUR CHARLUSSET GÉNÉRAL LECLERC

Contexte :

La rue Charlusset dispose d'un trottoir étroit seulement entre la rue de Loches et la rue Cazaud. L'emprise de la chaussée est assez large à cet endroit et peut être mobilisée pour améliorer la sécurité des enfants se rendant à l'établissement scolaire Notre Dame sur la route. Plus haut, du stationnement gênant illégal empêche les piétons de profiter du large trottoir qui leur est destiné.

Propositions de solutions :

Le travail de la voirie peut prendre les orientations suivantes complémentaires:

- Réduire la largeur de la chaussée à 6,5 mètres voire à 6 mètres pour élargir le côté de trottoir au niveau des habitations entre la rue de Loches et la Rue Cazaud.
- Suppressions des obstacles sur le trottoir entre la rue Cazaud et l'entrée de l'établissement scolaire Notre Dame (panneau publicitaire, parterre végétal à proximité de l'arrêt de bus).
- Lutter contre le stationnement illégal sur trottoir avec du dialogue et de la sanction.

Acteurs :

- Ingénierie / étude : Commune d'Ussel et Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège.
- Aménagement : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze
- Réglementation et application : Commune d'Ussel, police nationale.
- Dialogue stationnement : riverains de la voirie.

Temporalité: stationnement = court terme et aménagement = à étudier d'ici la prochaine réfection de voirie.

Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe et à bien définir en amont.

Coût de l'intervention : élevé.

Impact attendu :

Un accès piéton sécurisé à l'établissement scolaire Notre-Dame depuis la rue Charlusset, une réduction des vitesses des véhicules motorisés (moins de largeur).

DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-VILLE / AVENUE DE TURGOT

<p>Contexte : L'avenue de Turgot dans la continuité de l'avenue de Thiers dispose de trottoirs parfois étroits. Sa disposition empêche tout aménagement. En revanche à l'approche du giratoire du Leclerc, la végétalisation prend la place du piéton. Sur le giratoire, la présence du piéton n'a pas été pensée et l'accès au Leclerc finit par s'interrompre sur la D157. Une alternative existe pour les piétons et mériterait de la visibilité (V'Local A).</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingénierie / étude : Commune d'Ussel et Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège.• Aménagement : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• Supprimer le massif végétal en amont du passage piéton depuis Ussel (pour l'accès à la zone d'activité de la Maison Rouge).• Aménager des passages piétons pour accéder à l'ensemble des plateformes piétonnes sécurisées du rond-point.• Aménager un accès piéton au Leclerc depuis le giratoire.• Baliser l'itinéraire piéton via la rue de la combe avec les temps de parcours en marche à pied et vélo depuis la rue Saint-Martin et le croisement de la rue de la Combe, de la rue Michelet et l'avenue Turgot.	<p>Temporalité: court terme.</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe.</p> <p>Coût de l'intervention : très élevé.</p> <p>Impact attendu : Un accès piéton sécurisé à la zone d'activité de la Maison rouge et au Leclerc depuis l'agglomération d'Ussel et la rue des plaines de Saint-Pierre. Une meilleure publicité du chemin alternatif plus agréable pour les piétons.</p>

DÉPLACEMENT À PIED CENTRE-VILLE /ROUTE DE NEUVIC

<p>Contexte : La route de Neuvic, dispose d'une faible largeur de chaussée comme de trottoirs. Elle accueille un trafic dangereux de véhicules motorisés y compris poids lourds à 50 km/h à partir du croisement de la rue du Général Antony Prouzergue.</p>	<p>Acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingénierie / étude : Commune d'Ussel et Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté, Syndicat de la Diège.• Aménagement : Commune d'Ussel, Département de la Corrèze.
<p>Propositions de solutions :</p> <ul style="list-style-type: none">• Mise au norme 1,4m des trottoirs du croisement de la rue Vigier à la fin de l'agglomération.• Extension de la zone 30 jusqu'au croisement de la rue Vigier avec des dispositifs de modération de la vitesse. <p>Le reste de la voirie (de la rue Vigier au centre-ville) ne dispose d'aucune solution technique satisfaisante sans suppression d'un sens de circulation au moins entre le centre-ville et le boulevard Victor Giraud. Cette solution est techniquement réalisable mais engendre une refonte de la circulation poids lourds sur cette route.</p>	<p>Temporalité: à étudier d'ici la prochaine réfection.</p> <p>Possibilité d'intervention technique : Intervention complexe voire très complexe.</p> <p>Coût de l'intervention : élevé.</p> <p>Impact attendu : Un itinéraire piéton sécurisé vers le centre-ville depuis la route traversante de Neuvic.</p>