

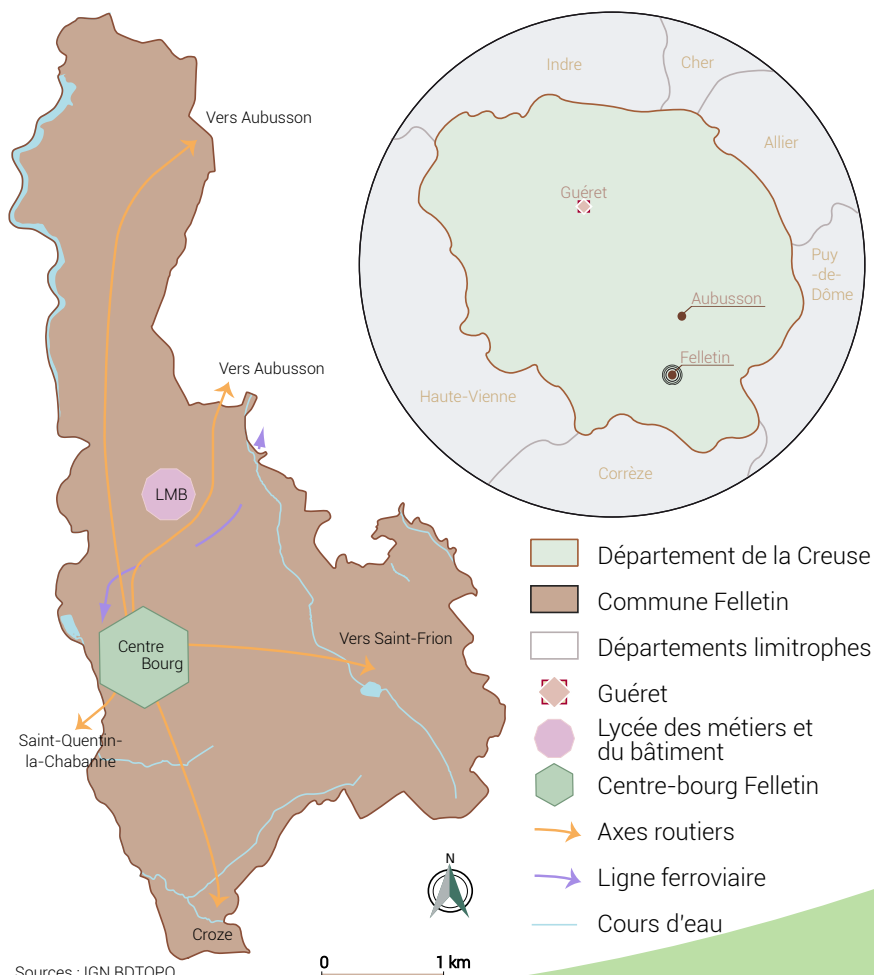
Se déplacer

dans, depuis et vers

Felletin

mobilités en territoire rural

Présentation du terrain d'étude



Sources : IGN BDTOPO
Université de Limoges, février 2024

Le projet **"Se déplacer dans, depuis et vers Felletin"**, réalisé dans le cadre d'une collaboration entre la mairie de Felletin et le Master de Géographie Développement Alternatif des Territoires (Université de Limoges), a pour but de faire un état des lieux des déplacements à Felletin, de montrer la diversité des pratiques et proposer des pistes pour développer les mobilités actives (marche, vélo) au sein d'un territoire rural. Plus largement, il s'agit de réfléchir à un meilleur partage de l'espace à Felletin entre usagers des différents moyens de transports.

Les travaux sur les mobilités dans les territoires ruraux en France montrent comment la mobilité est associée à plusieurs enjeux : l'accessibilité aux services (santé, école, commerces), l'attractivité résidentielle et touristique, le développement économique et l'accès à l'emploi. Il s'agit également d'adapter nos pratiques de mobilité aux enjeux environnementaux, dans un contexte où 93% des trajets en milieu rural sont effectués en voiture et 43% de la consommation énergétique est liée aux transports¹. De nombreuses initiatives pour favoriser les transports en commun et les mobilités actives

sont présentes dans les villes, espaces plus denses. Toutefois, même dans les territoires de faible densité se développent des initiatives (réseaux de covoiturage, autopartage, vélo-bus...). Sur la Montagne limousine, le travail réalisé par le PNR² et le Syndicat de la Montagne limousine³ permet d'analyser les enjeux de mobilités et les moyens de transports disponibles sur le territoire. A Felletin, la commission municipale "Felletin en transition" mène également un travail sur la mobilité⁴.

1 : Enquête nationale transports et déplacements (ENTD), ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'énergie, 2008, disponible sur : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sources-methodes/enquete-nomenclature/1543/139/enquete-nationale-transports-deplacements-entd-2008.html

2 : PNR de Millevaches en Limousin, « Synthèse de l'étude mobilité durable en milieu rural », URL : <https://www.pnr-millevaches.fr/IMG/pdf/mobdurable-v-final.pdf>

3 : <https://syndicat-montagne.org/mobilite/>, et notamment l'état des lieux des transports existants sur le territoire.

4 : Dans le cadre de ce travail, nous avons échangé avec Olivier Cagnon, adjoint au maire chargé de la vie économique et de la transition écologique à Felletin, et Martin Cusson, chargé de mission mobilité active et partagé au PNR Millevaches en Limousin.

Méthodologie

Pour ce projet, nous nous sommes rendus à Felletin du 17 au 19 octobre 2023. Pendant ces trois jours, nous avons arpenté les rues du centre bourg et avons réalisé une enquête avec trois principaux dispositifs :

1. Entretiens et micros-trottoirs

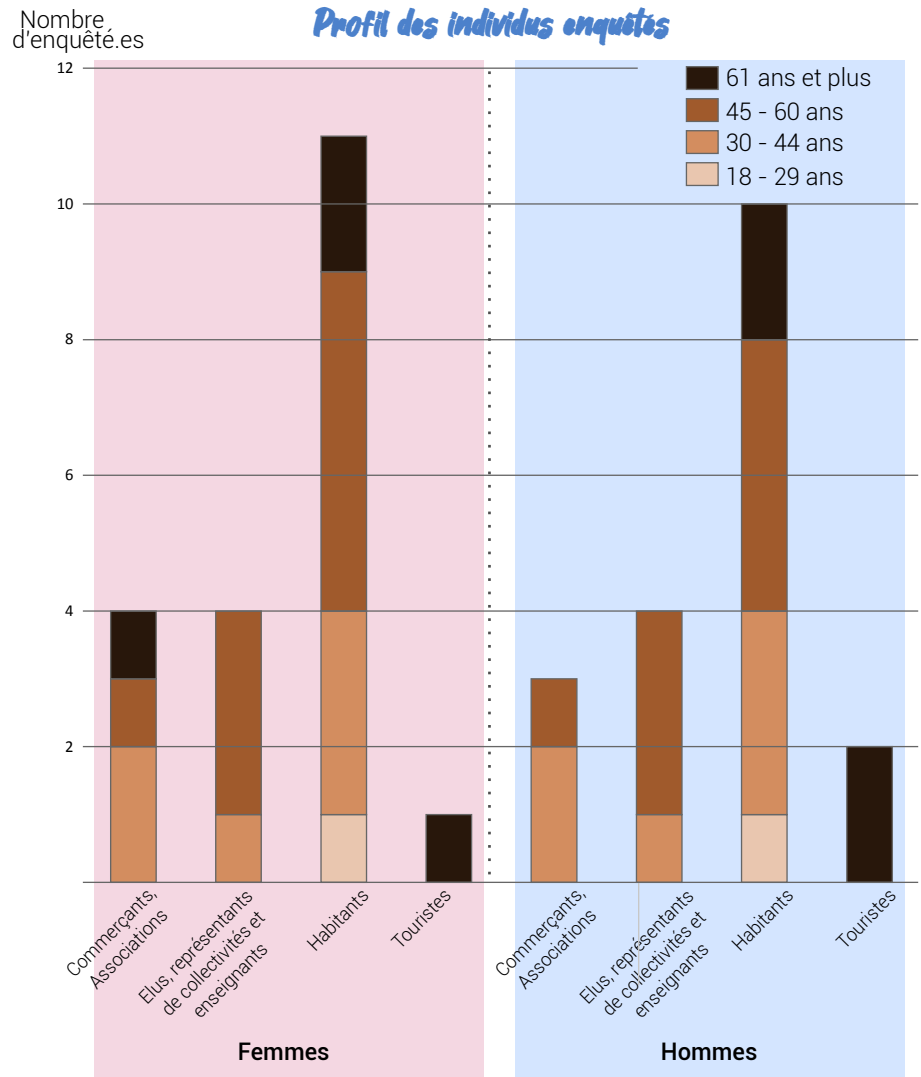
Nous avons rencontré des habitant.es, élu.es, commerçant.es, en réalisant 26 entretiens semi-directifs à l'aide d'une grille d'entretien et des cartes mentales. Nous avons également échangé avec 13 personnes lors de micros-trottoirs. Le graphique ci-contre met en avant le profil des 39 personnes interrogées.

2. Les observations aux entrées/sorties d'école

Les écolier.es et collégien.nes sont des pratiquant.es quotidien.es de l'espace public, ainsi nous avons réalisé des observations auprès des établissements d'enseignement publics (école maternelle, école élémentaire et collège) lors des entrées et des sorties des élèves. Nous avons observé la sortie des écoles mardi et l'entrée le jeudi matin, puis la sortie du collège le mardi (16h-17h), le mercredi sur l'ensemble de la matinée et l'entrée du jeudi (8h-9h). Durant ces sessions nous avons une grille d'observation pour relever le nombre de véhicules, de piétons, de bus, ainsi que l'espace occupé par chaque utilisateur dans la voie publique.

3. Les ateliers au Grand Café

Afin de toucher une plus grande diversité de profils d'habitant.es, nous avons mené des ateliers à des horaires différents (matinée et fin d'après-midi, début de soirée) au Grand Café. Un atelier proposait une carte de Felletin, où les habitant.es pouvaient indiquer et commenter les zones de la commune où les déplacements étaient agréables, dangereux, ou où des aménagements seraient selon eux nécessaires. Cet atelier permettait ainsi un état des lieux de la perception des déplacements au sein de la commune. Dans le deuxième atelier, les habitant.es pouvaient indiquer à l'aide d'un système de vote, les modes de déplacements les plus utilisés actuellement et ceux qu'ils envisagent de privilégier dans 20 ans. Cet atelier permettait une réflexion sur les modes de déplacement dans une perspective de sortie des énergies fossiles.



Malgré la richesse des données récoltées, cette enquête n'est pas exhaustive, notamment car notre présence sur le terrain a été limitée. Par exemple, nous n'avons pas pu être présents à Felletin le vendredi, jour de marché. De plus, nous aurions pu réaliser des tours de la ville avec les habitant.es afin de mieux comprendre les besoins et les utilisations de l'espace.

Etat des lieux : les angles morts du tout automobile

Les échanges avec élu.es et habitant.es et nos observations de terrain font ressortir un double enjeu autour de la mobilité à Felletin. Il est premièrement question des déplacements de et vers la commune : quelles solutions autres que la voiture individuelle pour se rendre à Aubusson, à Saint-Quentin-la Chabanne ? Ou encore, pour aller à La Souterraine ou à Guéret ? Nous traiterons de manière plus concise ce premier enjeu (la Mairie a organisé des réunions publiques et ouvert un "cahier des doléances" autour de la question des transports collectifs ; les échanges sont en cours avec la région Nouvelle-Aquitaine pour mettre en place un Contrat de Mobilité). C'est en revanche sur le deuxième enjeu que se concentre notre travail : celui de la mobilité au sein du centre-bourg, non seulement car nous y avons réalisé nos entretiens et observations, mais également car cela permet de prendre en considération la manière de se déplacer au sein du bourg et comment cela impacte la qualité de vie des habitant.es.

Se déplacer depuis et vers Felletin

Train, bus, prochainement une navette ferroviaire autonome : Felletin semble plutôt bien desservie en transports publics. Pourtant, les entretiens et les "doléances" récoltées par la Mairie relèvent plusieurs problématiques liées à leur usage : l'inadéquation des horaires, le manque de lisibilité sur l'ensemble de l'offre ou encore la difficulté à avoir de l'intermodalité entre les différents types de transports.

Ainsi, l'essentiel des déplacements se fait avec la voiture individuelle, jugée essentielle pour les trajets domicile-travail, pour l'accès aux services comme pour les loisirs.

En revanche, la pratique du covoiturage a été plusieurs fois évoquée, notamment via les groupes sur les réseaux sociaux. Très efficace pour des trajets réguliers, néanmoins ce système s'appuie sur un système d'interconnaissance et seulement une partie de la population semble y avoir accès.

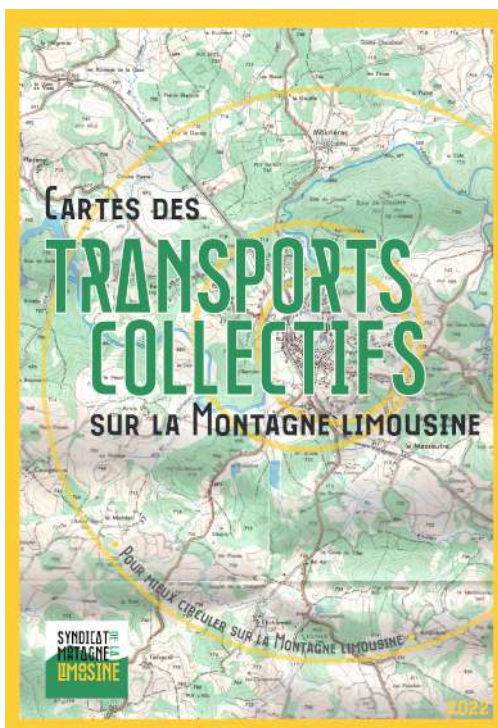
Un élu a par ailleurs évoqué le projet de création de lignes de covoiturage régulières, pour des trajets récurrents (Felletin-Guéret par exemple), permettant un accès à ce système de transports en dehors du cercle de connaissances.

"La bagnole, elle reste indispensable !" (habitant)

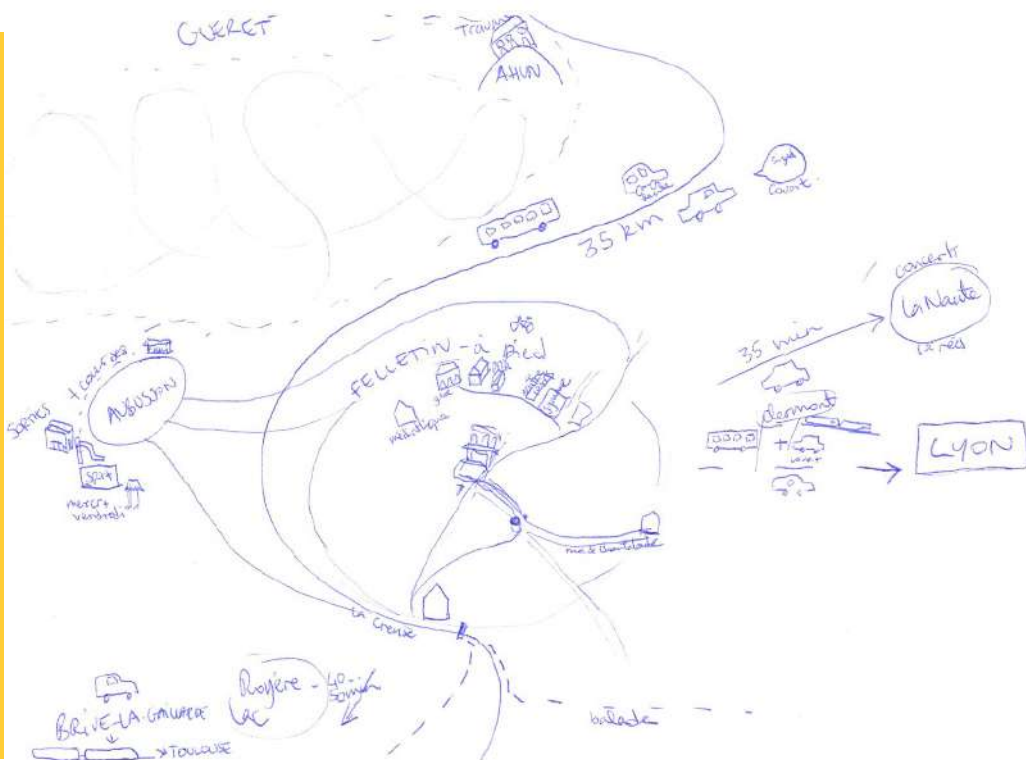
"Je participe à deux groupes de covoiturage, des groupes Signal ou des groupes WhatsApp pour faire des annonces de covoiturage" (habitant)

"Ce groupe de covoiturage, franchement, ça marche bien... ça se passe beaucoup de bouche en oreille, donc il y a beaucoup de confiance dans le groupe, sachant qu'on se connaît direct ou indirectement, on se connaît tous" (habitante)

"L'idée, c'est de créer des lignes de covoiturage bien identifiées, comme des lignes de bus. Avec des points de covoiturage, pas dans des zones de covoiturage qu'on connaît, en bord de nationale ou des parkings sauvages ou autres. Là, ce serait vraiment en plein centre-bourg, avec un système de panneaux lumineux comme les bus, et un système de signalisation via ces panneaux avec une application où celui qui conduit et celui qui a besoin de se rendre à un point puissent être en contact" (élu)



Dépliant édité par le Syndicat de la Montagne limousine



Carte mentale dessinée par une habitante pour représenter ses déplacements et les modes de transport utilisés

Se déplacer dans Felletin

La voiture individuelle, une habitude et une nécessité...

Le centre-bourg de Felletin concentre une multiplicité de services et d'activités (commerces, écoles, services publics), et attire en conséquence des flux quotidiens importants et diversifiés. Lors de notre arrivée dans le bourg, la forte présence de la voiture s'est imposée à nous : la circulation même dans les ruelles étroites, la place importante accordée aux parkings, les voitures parfois garées sur les trottoirs... à Felletin comme dans de nombreux bourgs ruraux, la voiture individuelle est en effet le moyen de déplacement privilégié par une grande partie de la population. Déposer et chercher les enfants à l'école, aller au travail, faire des achats : quelles que soient les raisons du déplacement, les entretiens ont fait ressortir l'attachement à ce moyen de transport. Son utilisation est justifiée par l'habitude, par l'autonomie qu'elle permet d'avoir ou par la difficulté de se déplacer à pieds quand les aménagements ne sont pas adaptés ou l'âge ne le permet plus. Une partie des commerçant.es soulignent également la praticité d'avoir des places de parking à proximité, pour leur clientèle comme pour leurs salarié.es.

Mais une omniprésence qui pose question

Pourtant, plusieurs personnes ont exprimé leur souhait que la voiture soit moins présente, d'une part pour réduire la trop grande place qui lui est accordée, et d'autre part pour s'adapter aux enjeux économiques et écologiques. Le constat d'un changement nécessaire est également apparu lors de l'atelier au Grand Café : si la voiture individuelle est le premier moyen de déplacement aujourd'hui, une plus grande diversité de moyens de déplacement est sollicitée dans 20 ans, révélant aussi des différences dans la façon d'aborder les trajets à réaliser selon les distances.

Absence d'aménagements et vitesse : de l'insécurité aux déplacements empêchés

Le souhait de limiter la place de la voiture dans le bourg de Felletin est associé à un sentiment d'insécurité, qui ressort de nombreux entretiens. Ce sentiment d'insécurité est lié à la vitesse des automobilistes et des poids lourds, que ce soit dans le centre bourg ou dans les voies d'accès à la ville. L'absence d'aménagements pour les piétons (trottoirs, passages piétons sécurisés) renforce le ressenti de danger, en particulier dans les moments de la journée avec un faible éclairage (après-midis en hiver, nuit). Certains trajets sont particulièrement évoqués comme étant dangereux, lors des entretiens et des ateliers : c'est notamment le cas du trajet entre le Lycée des Métiers du Bâtiment (LMB) ou de l'Institut Médico-Educatif (IME), où les trottoirs étroits ou absents et la vitesse des automobilistes le long de la route départementale rendent ce parcours particulièrement difficile.

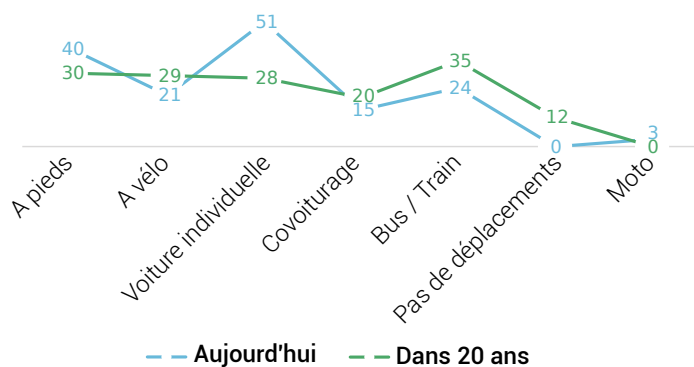
Si nous nous attardons sur la place de la voiture à Felletin, c'est que cela a comme conséquence la marginalisation de certains profils de population au sein de l'espace public. Enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, parents ou assistantes maternelles avec des poussettes : ce sont autant de profils qui, dans leurs déplacements quotidiens à Felletin, ressentent un sentiment d'insécurité et subissent un fort déséquilibre dans le partage de l'espace.

"Il y a des gens qui n'aiment pas marcher, tout simplement, ou qui ne peuvent pas marcher, qui sont trop âgées ou qui ont des problèmes de santé" (commerçant)

"Il faut voir qu'ici en fait sans voiture, c'est très très compliqué" (habitant)

"Quand on a sa voiture, on part quand on veut, on rentre quand on veut" (habitant)

Resultats du sondage au Grand Café : Comment vous déplacez-vous aujourd'hui... et demain ?



"J'ai habité la grande rue, c'est vraiment dans le centre et là c'est compliqué, il n'y a pas de place pour... En fait, s'il n'y a pas vraiment de places délimitées pour le parking, les gens se garent n'importe où" (habitante)

"Le pétrole, le coût de l'essence, le coût du gasoil... Je sais pas si ce sera encore accessible tant que ça à toutes les personnes d'ici, parce que la Creuse c'est quand même un endroit qui... est pas très riche, les habitants sont pas très riches" (habitant)

"Si on considère réellement la nécessité écologique, climatique, idéalement, ce serait bien que ce soit une ville un peu piétonne" (habitant)

"Le centre, soit il faut dire que c'est piéton, soit il faut interdire aux gens de se garer" (habitant)

"Il y a des passages, je vois les jeunes qui vont au LMB, parfois c'est un peu compliqué de traverser" (habitant)

Les trottoirs, un espace pour les piétons ?

Potelets métalliques qui entravent la marche et amputent l'espace pour les piétons ou obstruent le passage des poussettes, voitures garées : une marche à obstacle pour les piétons, fauteuils roulants ou poussettes ! Dans le centre de Felletin, la largeur des trottoirs correspond rarement à la norme légale fixée à 1,40 m libre de tout obstacle.

Dans un contexte de centre bourg ancien, aux rues souvent étroites, ce constat n'est pas étonnant. Mais lié à la vitesse excessive souvent relevée par les personnes interrogées et à l'empiétement par les véhicules en stationnement de l'espace (déjà réduit) dévolu aux piétons, il en résulte un lieu particulièrement peu accueillant pour les piétons, pourtant au coeur de la vie quotidienne de Felletin.



Pour aller et sortir de l'école...il faut se faire tout petit ?

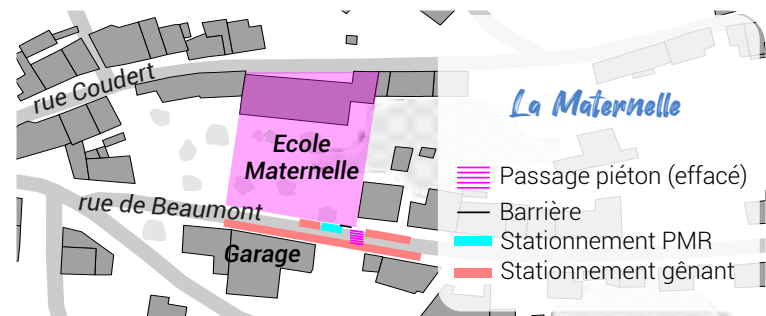
Les abords des écoles sont des lieux très fréquentés par les piétons, adultes et enfants. Pourtant, les observations réalisées lors des entrées et sorties des écoles et du collège ont permis de relever à quel point les piétons sont relégués sur des trottoirs parfois exigus : les barrières laissent peu d'espace aux enfants et aux parents (école élémentaire et maternelle), la peinture parfois effacée des passages piétons réduit leur visibilité (école maternelle), l'absence de trottoirs et le passage des bus dans des ruelles étroites met en danger les collégiens. Ainsi, la place réservée à la voiture est dominante, marginalisant les enfants dans l'espace public.



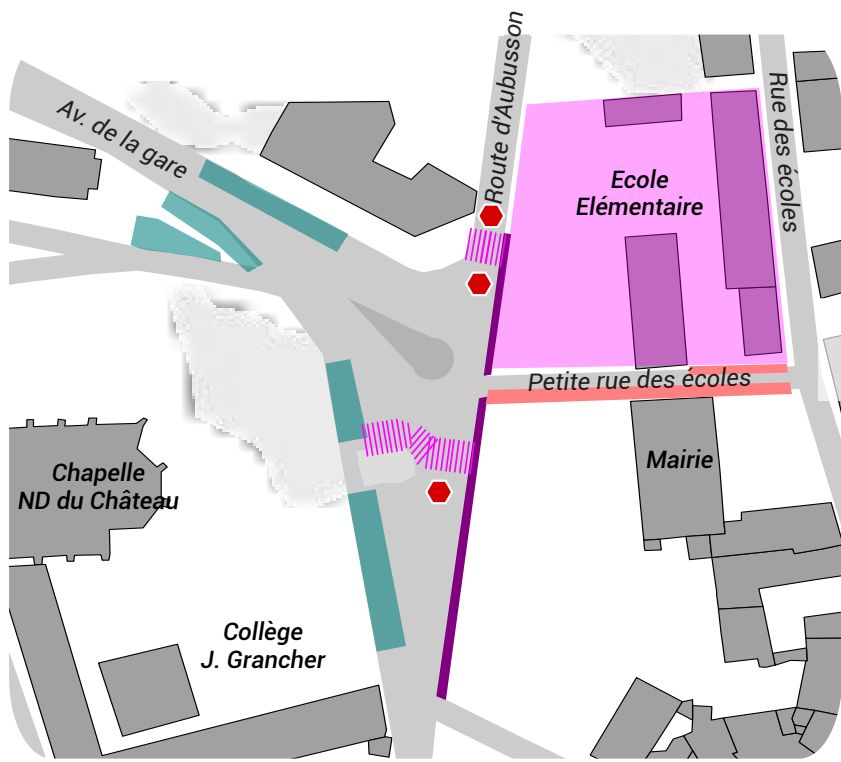
Trottoirs très étroits, absents ou encombrés, des observations récurrentes








"Je pense qu'il faut faire quelque chose vers l'école maternelle [...] parce qu'en fait là, il y a un tout petit trottoir, c'est une rue qui est en pente, attention, et en fait c'est très peu sécurisé, les parents ils se garent, les enfants et tout c'est un peu moyen" (habitante)



Devant la maternelle : le trottoir côté école est étroit et délimité par une barrière, on ne se croise pas. Côté opposé, le trottoir est occupé par des véhicules en stationnement. Le passage piéton en grande partie effacé est masqué par les véhicules en stationnement des deux côtés

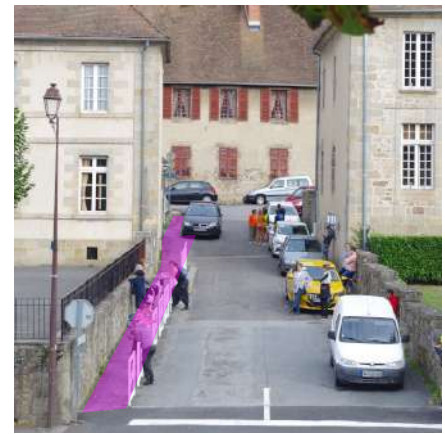


L'école élémentaire

-  zone piétonne dangereuse
-  Passage piéton
-  Agent traversée scolaire
-  Stationnement existant
-  Stationnement gênant

"Voilà, ça c'est les écoles... là c'est dangereux quoi. Les jeunes traversent la départementale, le passage piéton n'est pas forcément au bon endroit par rapport à l'école" (habitant)

Devant l'école élémentaire : le trottoir est une simple ligne de peinture le long de la départementale, délimitant un espace très étroit. Malgré l'interdiction de stationnement, la Petite rue des écoles est encombrée aux heures d'entrée et sortie, réduisant encore visibilité et espace disponible pour les piétons. Les traversées piétonnes enfin sont excentrées.



Le Collège



Rue du château, devant le collège : la présence des cars de transport scolaire aux abords de l'établissement est massive aux horaires d'entrée/sortie, contraignant les collégiens à se frayer un chemin le long des murs



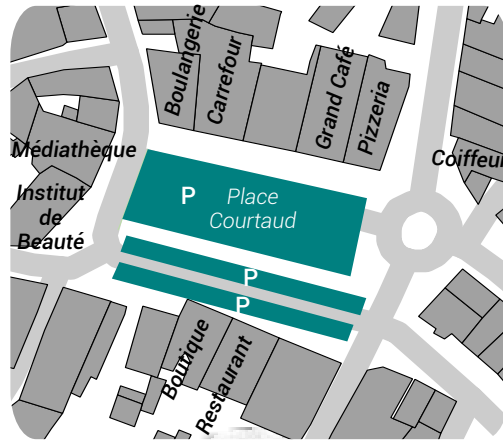
"Je pense que là, le collège, cette rue elle est très très enfermée, il y a cette, comment dire, ces circulations là qui sont quand même pas mal utilisées par les enfants, cette route elle n'est pas très satisfaisante quoi. Les gens ne marchent pas là, on voit personne à pied" (habitant)

La place Courtaud : lieu de vie ou parking ?

Dans la place Courtaud, porte d'entrée et lieu de vie du bourg de Felletin, le parking occupe la plupart de l'espace. Cette présence importante de la voiture transforme le paysage du bourg ancien et restreint la possibilité d'utiliser la place en tant qu'espace de vie sociale (fonction qu'elle retrouve seulement le vendredi, jour de marché). Si certains défendent

le besoin d'avoir des places de parking, nous avons observé la présence de nombreuses "voitures ventouses", stationnées toute la journée sur les mêmes emplacements, limitant fortement la possibilité d'accéder à des parkings pour la clientèle des commerces ou pour les usagers des services du bourg.

Pourtant, le bourg de Felletin est doté de nombreux parkings qui peuvent absorber le stationnement à la journée ou sur de plus longues durées.



"j'aimerais bien que la place Courtaud, il y ait moins de voitures, moins de places de stationnement et plus d'espaces de terrasses de café" (habitante)



Le retour du vélo

Dans le bourg de Felletin, il n'est plus rare de voir des personnes utilisant le vélo comme moyen de transport. Il permet à certain.es de réaliser des trajets domicile-travail, d'aller dans le bourg pour les commerces ou de déposer les enfants à l'école, notamment avec un vélo-cargo.

La pratique du vélo est également promue par les écoles : en particulier, l'école primaire organise tous les ans depuis une quinzaine d'années une semaine permettant aux élèves d'apprendre à faire du vélo, et une sortie vélo d'une journée, permettant un apprentissage et une sensibilisation à ce moyen de déplacement pour les enfants et leurs parents.

D'autres initiatives permettent d'avoir accès à un vélo ou de tester des vélos électriques : l'atelier vélo de la Ressourcerie Court-Circuit permet d'acheter des vélos à prix abordables, d'apprendre à les réparer voire à les électrifier. Ou encore, le PNR Millevaches propose une location de vélos électriques.

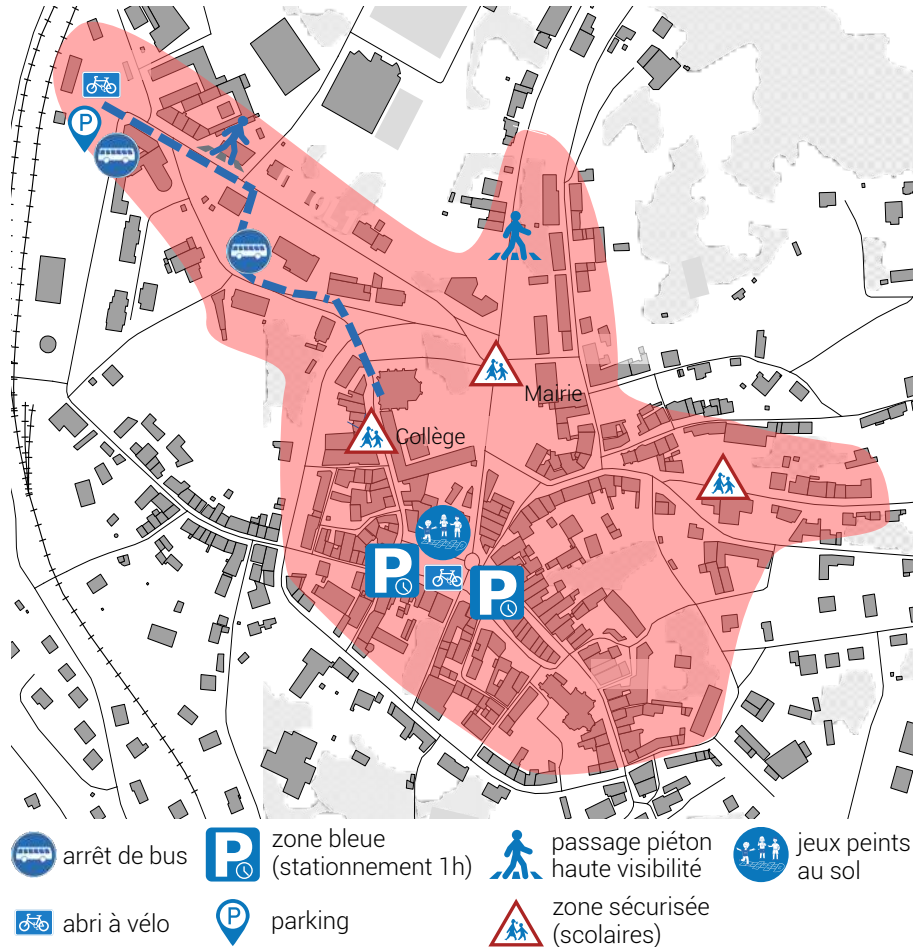
Malgré une présence plus visible des vélos et les différentes initiatives, la pratique du vélo reste minoritaire : certain.es nous ont fait part d'un sentiment d'insécurité en raison de l'absence de bandes cyclables et de la vitesse des automobilistes. La carence d'aménagements, notamment de parkings à vélo, est également citée. Enfin, la topographie et le climat sont considérés comme un frein par certain.es.



Propositions pour apaiser et redéfinir le partage de la rue

Pendant nos trois jours d'observation et d'interaction avec les habitant.es concernant les transports et les déplacements à Felletin, nous avons pu mettre en lumière une diversité d'enjeux, qui correspondent aussi à une diversité de profils d'utilisateurs et de pratiques. L'enjeu essentiel nous est paru celui du partage de l'espace dans le bourg : comment améliorer l'usage de l'espace public pour une meilleure cohabitation entre marche à pieds, voitures, vélos, poussettes, fauteuils roulants ? Comment apaiser la circulation dans les rues du bourg, afin de permettre aux enfants de se rendre à l'école sans danger, aux personnes âgées de se garer à proximité des commerces, aux cyclistes de circuler en sécurité ?

Pour répondre à ces questions, nous avançons des propositions d'aménagement qui correspondent à des points précis dans le bourg (entrée de ville, écoles, place Courtaud), mais qui répondent à un projet global d'apaiser la circulation. Cela n'est pas seulement un enjeu de sécurité, mais également d'attractivité commerciale et touristique de Felletin.

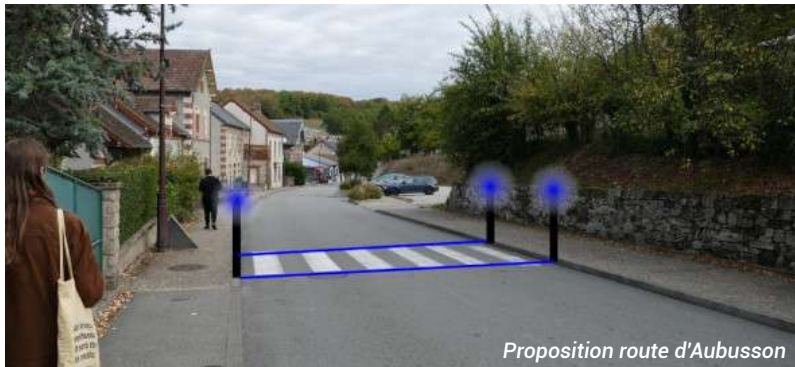


Distribution géographique des propositions d'aménagements dans le centre-bourg de Felletin

Accessibilité du centre-bourg

Sécuriser les passages piétons

Afin de rendre plus visibles et donc de sécuriser les passages piétons, notamment en entrée de bourg pour bien signifier la présence de piétons, nous proposons de les repeindre, et d'y ajouter des plots avec une led bleue clignotante et un tracé lumineux au sol.



Proposition route d'Aubusson

Réaménager la voirie devant la mairie

Repenser l'entrée de ville devant la Mairie, avec la réfection des passages piétons et la mise en place d'aménagements permettant le respect d'une limitation de la vitesse à 30 km/h. La future interdiction d'avoir des places de stationnement 5 m en amont et en aval des passages piétons, pour permettre une meilleure visibilité, devra également être prise en compte dans l'aménagement des parkings. L'urbanisme tactique est une piste à explorer pour tester des aménagements via des dispositifs économiques et réversibles.

Commodité des trottoirs

Dans le bourg, une partie des trottoirs sont étroits ou abîmés, ce qui les rend difficilement praticables, voire dangereux, poussant ainsi les individus à marcher sur la route. Aménager les trottoirs pour les rendre plus sûrs et introduire des plantations ou des bancs pour les rendre plus agréables peut ainsi favoriser les déplacements pour les piétons, les poussettes ou les fauteuils roulants. Le coût de réfection ou de mise en place, qui est un frein pour les collectivités, peut-être drastiquement limité par l'emploi d'aménagements temporaires (bornes et potelets plastique).

Réduire la vitesse des automobilistes

Pour dissuader les conducteurs de circuler à une vitesse excessive (ce qui est le cas à l'entrée de Felletin), l'installation de plots ou pots de fleurs en entrée de ville ou devant des lieux "stratégiques", tels que les écoles, est une solution assez facile à mettre en œuvre. La réduction de la largeur de voirie est en effet une des solutions pour abaisser concrètement les vitesses pratiquées et inciter à respecter les zones 30.

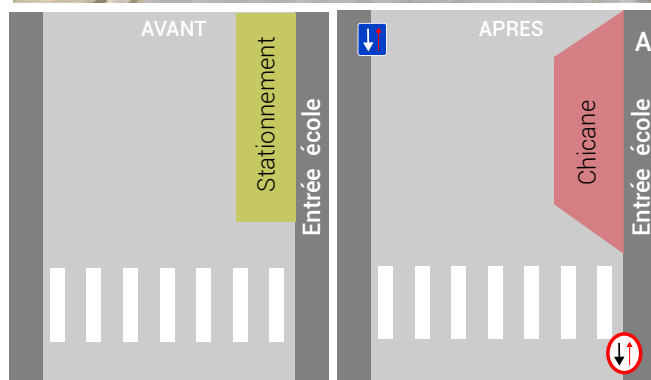
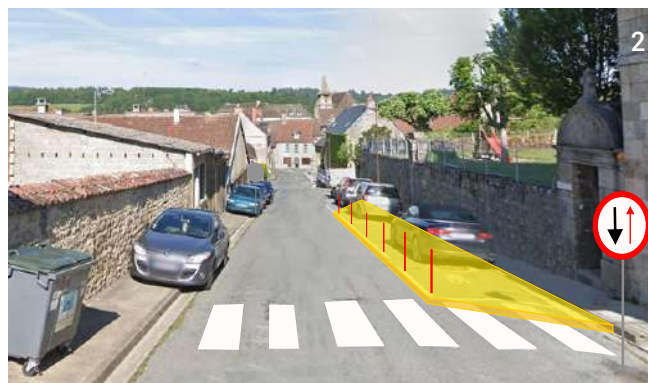
Aménagements au niveau des écoles

Ecole maternelle

Devant l'entrée de l'école maternelle de Felletin, le passage piéton est partiellement effacé, les deux trottoirs sont très étroits et un est occupé par des voitures, il n'y a aucun emplacement pour les vélos et une barrière gêne l'entrée de l'école.

Nous proposons de :

- repeindre le passage piéton et ajouter un marquage au sol signalant une zone 30 (photo 1).
- agrandir les trottoirs : dans la photo 1, la bande violette représente le trottoir actuel, la bande rouge correspond à l'agrandissement du trottoir, et la bande jaune représente une possible voie cyclable qui serait signalisée par un marquage au sol.
- déplacer la barrière pour élargir la zone d'accès à l'école
- supprimer les places de parking dans la descente (sauf PMR et dépose minute) et contrarier le stationnement sauvage dans le sens de la montée par la pose de potelets.
- la création d'une chicane permettrait d'avoir plus de place devant l'entrée de l'école, entre autres pour que les vélos puissent se garer (photo 2 et schéma A).
- rajouter un abri sécurisé pour les enfants et le personnel de l'école venant à vélo.
- afin de rendre l'agrandissement des trottoirs possible, transformer la rue en la mettant en sens unique serait une option.



Ecole élémentaire

Sur la photo 3, l'espace réservé aux piétons (représenté en rose) devant l'école primaire est très restreint par rapport à l'espace qu'occupent les véhicules (en noir). Il est important d'agrandir les trottoirs afin de sécuriser les enfants et les piétons se déplaçant à cet endroit.

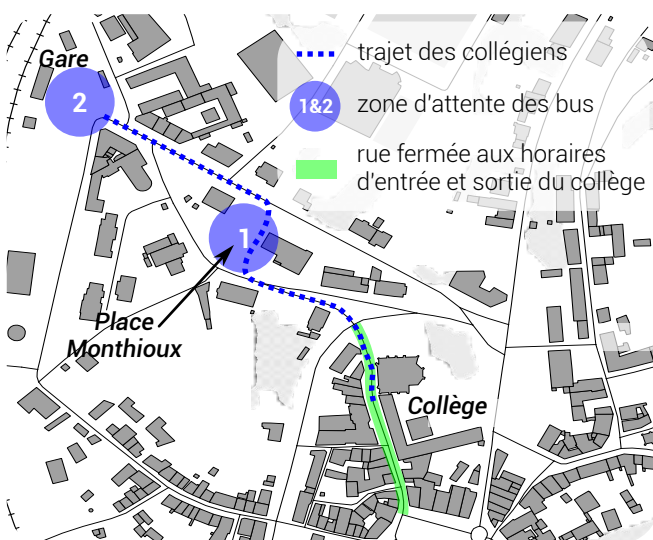
Il est également nécessaire de revoir la fonctionnalité de cette intersection qui ressort souvent comme un point noir dans l'enquête.



Collège

Concernant le collège, la sortie de celui-ci donne sur une rue à sens unique occupée très largement par les voitures ou les cars, laissant contre le mur les collégiens. Le manque d'espace pour les piétons est fort, la rue à sens unique du collège représente donc un danger étant donné le nombre de cars et l'absence complète de trottoirs. Seulement quelques jardinières et poteaux signalent un espace où les collégiens peuvent attendre devant les bâtiments, espace dans lequel une classe peine à tenir.

Nous proposons de repenser la circulation en déplaçant l'attente des bus scolaire au niveau de la gare, où il y a davantage d'espace, ou vers la place Monthioux, plutôt que devant le collège où bus et voitures s'entassent et rendent cette rue dangereuse pour les élèves (schéma B). Pour faciliter l'accès au collège depuis la gare, un trajet piéton associé à une bande cyclable permettraient d'assurer la sécurité des élèves. De la gare au collège il y a un peu moins de 400 m à parcourir.



Lycée des métiers du bâtiment

Le manque de signalisation au niveau du LMB et la vitesse élevée des voitures peuvent être assez dangereux pour les élèves et le personnel se déplaçant à pied. Il serait par ailleurs nécessaire de réaliser un aménagement cyclable afin de sécuriser les déplacements à vélo, qui permettrait également de relier l'atelier vélo de la ressourcerie Court-Circuit.

Investir dans des infrastructures de sécurité routière telles que des passages piétons en relief et / ou lumineux, des ralentisseurs et des éclairages adéquats pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes peuvent être des options pour assurer une meilleure sécurité du lieu.



La place du vélo à Felletin

Des aménagements pour le vélo

Afin de faciliter la pratique du vélo et de sécuriser les cyclistes contre la problématique du vol, il serait intéressant de mettre en place des arceaux ou des abris à vélos au niveau des lieux stratégiques, tels que les écoles, la place Courtaud ou la gare. Aujourd'hui, ces dispositifs sont en nombre très insuffisant et peu répartis sur le centre bourg. Il s'agit ainsi non seulement de permettre du stationnement de courte durée pour accéder aux commerces, mais aussi de proposer des stationnements mieux sécurisés pour les plus longues durées (stationnement résidentiel, intermodalité).

L'autre levier pour faciliter la pratique du vélo est d'apaiser la vitesse de circulation. La mise en place d'aménagements pour réduire la vitesse des automobilistes pour la sécurité des piétons est donc également très favorable pour l'essor des déplacements à vélo.

Vélo/Pédibus

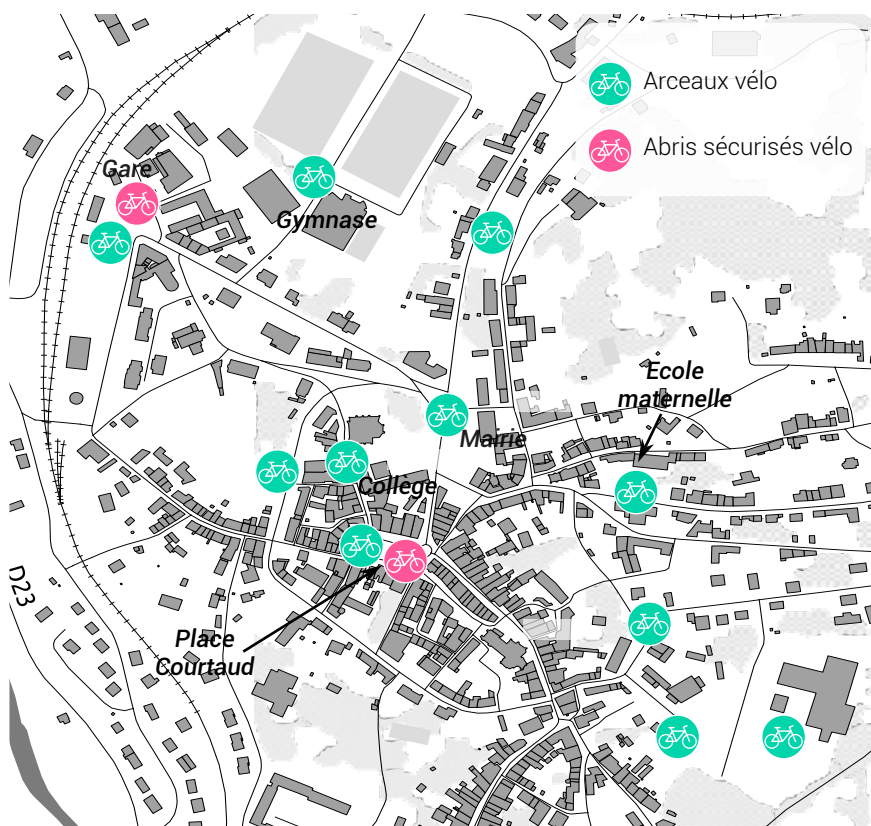
Nous proposons l'expérimentation lors de la belle saison d'un pédibus pour les enfants habitants le centre bourg de Felletin ainsi que d'un vélobus pour les enfants des hameaux ou du centre-ville qui souhaitent venir à l'école en vélo. Ils peuvent être encadrés par des parents volontaires à tour de rôle. Cette pratique collective et conviviale permet en effet de lever certains freins à la pratique.

Créer de vrais arrêts de bus

Nous avons pu constater un besoin d'amélioration des infrastructures de transports publics, tels qu'un râtelier à vélos, un abri voyageur ou encore des toilettes publiques pour les personnes qui attendent le bus ou le train, aménagements qui améliorent la commodité et le confort des utilisateurs. Cela contribuerait à encourager davantage d'individus à utiliser les transports en commun.

Il serait également utile de disposer de points d'information multimodaux fournissant des horaires de bus faciles de compréhension, des itinéraires cyclables et des informations sur les alternatives à la voiture, pour rendre ces renseignements plus accessibles à la population.

Par ailleurs, au cours des entretiens nous avons remarqué que de nombreuses personnes n'ont jamais consulté les cartes des transports journaliers élaborées par le groupe Mobilité du Syndicat de la Montagne limousine, bien qu'elles donnent des informations exhaustives sur les transports sur le territoire. Nous proposons ainsi de les diffuser plus largement dans des lieux fréquentés par les habitant.es (Grand Café, médiathèque, commerces).



Créer des circuits cyclistes pour la belle saison

Bien que le relief de la Montagne limousine et le climat assez sévère lors de la saison hivernale représentent les contraintes pour la pratique du vélo, celle-ci peut être encouragée, au moins pendant l'été. Le rôle d'infrastructures pour le vélo est essentiel pour que cette pratique se développe : outre les arceaux et abris à vélo, les panneaux routiers pourraient rappeler aux automobilistes qu'ils partagent la route avec des cyclistes. Une carte avec les trajets plus agréables et sûrs pour les vélos pourrait également inciter des habitant.es à intégrer progressivement le vélo dans leurs modes de déplacements.

Refaire de la place Courtaud un lieu de convivialité intergénérationnel

Nostalgie de l'ancienne halle...



Sur cette ancienne carte postale, nous pouvons observer une place Courtaud conviviale et piétonne. En effet, située au centre de la place, une grande halle décore les lieux, permettant aux habitant.es de Felletin d'avoir un lieu où se rassembler, et pas seulement les jours de marchés.

...versus parking contemporain



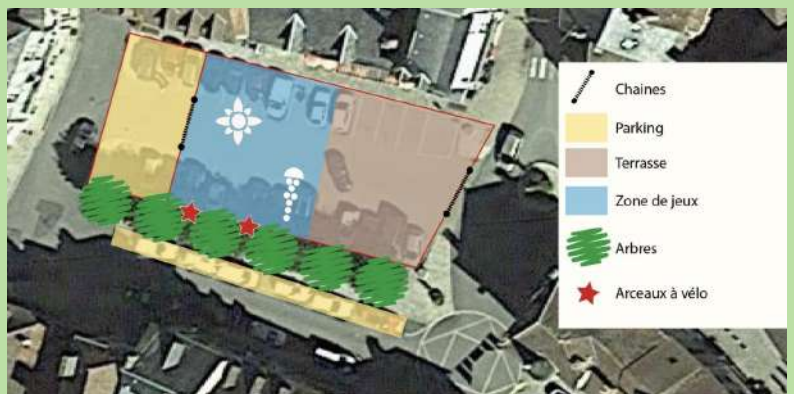
Sur cette image, nous pouvons voir la place Courtaud aujourd'hui : la halle a disparu, quelques arbres offrent leur ombrage mais l'essentiel de la place est occupée par un parking.

Un projet d'aménagement alternatif, modulable et réversible

Nous proposons un projet d'aménagement souple et modulable pour la place Courtaud, avec les parkings (zone bleue, gratuits et limités à 1 heure) sous les arbres, devant la superette et la boulangerie, ainsi que des arceaux pour les vélos.

L'agrandissement des terrasses permettrait au bar et à la pizzeria d'augmenter leur activité, notamment aux beaux jours. Enfin, réserver une partie de la place avec des bancs et des jeux marqués au sol permettrait de recréer un espace public accessible à l'ensemble des habitant.es.

Le vendredi, le marché reprendrait ses droits pour faire vivre la place.

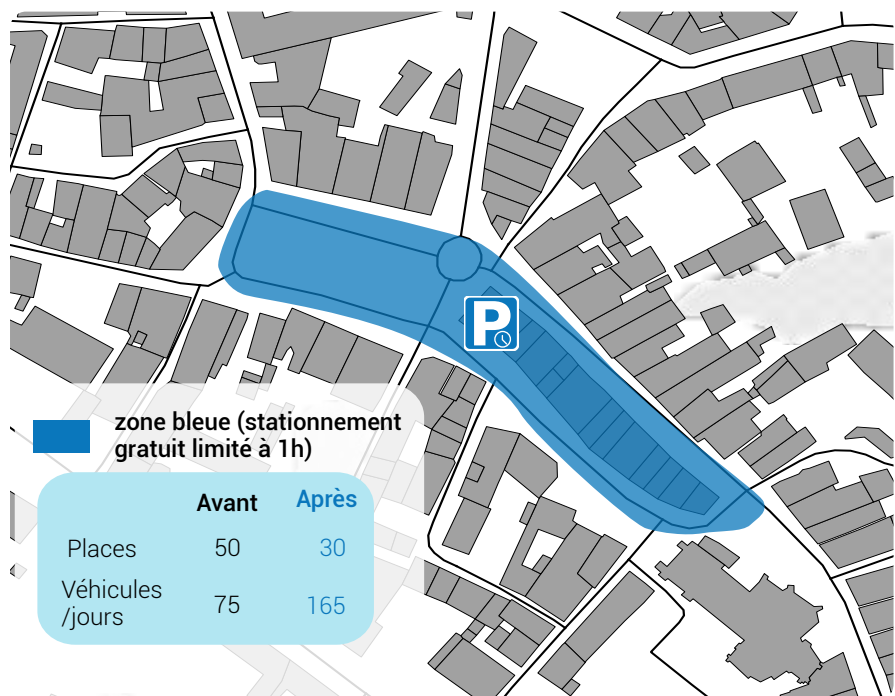


Une zone bleue pour la place Courtaud et la Grande Rue

No parking, no business ?

Selon les personnes rencontrées, la réduction du nombre de stationnement sur la place Courtaud est à la fois sollicitée, pour laisser la place à d'autres fonctions, et redoutée, pour son impact sur les commerces riverains. L'observation montre que de nombreux véhicules peuvent-être considérés comme des voitures ventouses, qui restent stationnées à la journées ou plus, et mobilisent un espace de stationnement précieux par sa localisation.

Un moyen d'éviter ce phénomène est de mettre en place une zone bleue, dans laquelle le stationnement est gratuit mais limité à une heure. Le Cerema⁵ indique une multiplication par 4 à 7 du nombre de voitures par place de stationnement en zone bleu par rapport au stationnement libre, au bénéfice des activités commerciales.



5 : Une politique de stationnement : Comment adapter et optimiser le stationnement au sein de l'espace public ? étude du Cerema publiée en 2018

Pour les riverains et les employés, des solutions de stationnement longue durée à proximité immédiate

Il existe plusieurs autres parkings sur Felletin, à proximité de la place Courtaud. Comme nous le montre la figure ci-contre, se déplacer de la place Courtaud jusqu'au parking des 100 places revient à marcher sur 300 mètres (4 minutes environ). La distance existante entre la place Courtaud et la place des Arbres représente 180 mètres (3 minutes). Du parking situé en face de la Mairie jusqu'à la place Courtaud il y a 120 mètres (2 minutes)... Il existe donc des alternatives satisfaisantes pour rediriger des pratiques de stationnement longue durée vers des parkings à la fois périphériques mais proches.



Sortir du dogme automobile pour réfléchir le partage de la rue

A Felletin, la voiture reste encore aujourd'hui le mode de déplacement principalement utilisé par les usagers pour se déplacer quotidiennement dans un territoire où les distances parcourues n'ont cessé de s'allonger. Cette course en avant a progressivement effacé dans les discours, les représentations et finalement les priorités d'aménagements la place des mobilités quotidiennes de proximité. La place accordée aux piétons, particulièrement aux plus fragiles (enfants, PMR, personnes âgées), est aujourd'hui un impensé de l'aménagement du centre-bourg. Pourtant de nombreuses personnes pratiquent cet espace au quotidien. A travers ce travail nous avons souhaité mettre en lumière cet état de fait et avancer quelques pistes de remédiation pour un meilleur partage de la rue.

Alors que la combinaison des crises écologiques et énergétiques remet en cause la soutenabilité des déplacements automobiles individuels, il devient de plus en plus difficile d'un point de vue économique de se déplacer avec une voiture pour nombre de ménages. La quête de solutions alternatives et si possible plus vertueuses pour assurer la desserte de Felletin, passe également par une réflexion et des actions pour rendre plus attractif et convivial le centre bourg. A ce titre, la réduction de la vitesse des véhicules et l'attention portée au partage de la rue entre les différents usagers sont des enjeux clés.

La crise du Coronavirus a ouvert des perspectives avec l'adoption de pratiques d'urbanisme tactique, visant à tester de manière légère et économe des aménagements. Ces ballons d'essais ont souvent connu une transformation heureuse là où les propositions offraient un réel changement de paradigme, cohérent avec les enjeux contemporains de transition et en phase avec les aspirations des habitants.

Ce travail est une production des étudiant-es du Master 1 Développement Alternatif des Territoires de l'Université de Limoges, promotion 2023-2024, dans le cadre de l'Atelier du Développement Alternatif.

Le groupe d'étudiant-es était composé de Charlotte BELAIR, Olga BELCHENKO, Tidiane BOUA SOUMA, Kylian CHANTAL, Clément CORNUT, Elouan DELAUNE, Jules FERRAN, Elodie FOURNIER, Robinson LAFORET. Travail encadré par Greta Tommasi et Julien Dellier (greta.tommasi@unilim.fr/julien.dellier@unilim.fr)

Mobilité : et si on remettait le piéton au milieu du village ?

